

OFFICIELLT ORGAN FÖR
SKÄRGÅRDSREDARNA

Nr 1

2026 – VOLYM 124
ÅRGÅNG 32

SKÄRGÅRDS REDAREN



2026 års skärgårdsrederi Blidösundsbolaget



Västervik, en maritim stad med entreprenörsanda | Island på kunskapsjakt



Gör sjöfartens omställning och skärgårdstrafik rättvis, robust och resistent



Service:

Heltäckande kompetens inom allt från periodiska kontroller till avhjälpande underhåll och reparationer.

El-konvertering:

Förstudie, design, projektering och utförande av små och stora elektrifieringsprojekt.

Automation:

Skräddarsydda automationslösningar för de flesta ändamål.

Batteriproduktion:

Egen produktion av batterier.
Läs mer här

OEM:

Tillverkning av automationslösningar och batterisystem mot industri - och fastighetssektorn.



VD HAR ORDET



Kära medlemmar och andra som läser vår egen branschtidning Skärgårdsredaren. Detta är nr 1 2026 även om det redan har hunnit bli juni. Anledningen till att vårt första nummer i år har dröjt är att förra årsskiftet gick vårt avtal med Svensk Sjöfartstidning ut och de har valt att inte förnya vårt samarbete. Därmed har vi åter tidningen i egen regi. Rebecca har här gjort ett jättearbete med att både sälja annonser och skriva de flesta artiklarna i tidningen du har framför dig. Vi vill passa på att tacka journalisterna på Sjöfartstidningen för de år som de ansvarat för vår tidning och fyllt den med mycket värdefullt och intressant innehåll. Ni och ert yrkeskunnande kommer vara saknade, men nu tar vi med stort engagemang åter ägandeskapet. Här kommer du att få du aktuella nyheter, analyser av branschfrågor, intervjuer med företrädare och insikter om framtidens utmaningar och möjligheter. Vi kommer att bevaka politik, regelverk, teknik och hållbarhetsfrågor som påverkar sjöfarten längs våra kuster och i våra skärgårdar.

Arbetet med sjöfartens gröna omställning är fortsatt en central fråga för oss. Energimyndighetens rapport kring hållbara bränslen för sjöfarten visar tydligt att omställningen kräver både långsiktiga investeringar och nationella styrmedel för att skapa konkurrenskraftiga förutsättningar för nya energibärare. I detta sammanhang har vårt initiativ, Hamn- och Sjöfartsklivet, fått ökad betydelse som ett möjligt verktyg för att stödja investeringar i elektrifiering, landström, bränsleinfrastruktur och ny teknik. Samtidigt deltar Skärgårdsredarna i arbetet med projektet Batteries by the Book, som syftar till att stärka kunskapen kring säker och effektiv implementering av batteriteknik inom sjöfarten samt bidra till gemensamma riktlinjer för framtida elektrifiering. För att ytterligare stärka säkerhetsarbetet inom branschen kommer Skärgårdsredarna att inrätta ett särskilt DP-råd, där medlemsrederier ges möjlighet att samverka kring säkerhetsfrågor, erfarenhetsutbyte och utvecklingen av gemensamma arbetsätt för en trygg och hållbar skärgårdstrafik. Målsättningen är att skapa en starkare plattform för dialog och kunskapsdelning i takt med att både teknik och regelverk utvecklas.

Skärgårdsredarna kommer även fortsättningsvis att föra en konstruktiv dialog med Transportstyrelsen i dessa frågor. Vi vill bidra till en utveckling där säkerhet, kvalitet och praktisk verklighet går hand i hand. Ett viktigt tillfälle för att lyfta branschens framtidsfrågor blir årets Almedalsvecka. Där kommer Skärgårds-

redarna tillsammans med flera medlemsrederier att arrangera ett eget seminarium med fokus på de frågor som vi bedömer vara avgörande för den svenska skärgårdssjöfartens utveckling.

Våra fyra fokusområden är tydliga.

För det första behöver vi säkerställa möjligheten till skattefri el för fartyg under 400 bruttoton i yrkesmässig trafik. Om elektrifieringen ska bli verklighet för mindre fartyg måste villkoren vara konkurrenskraftiga och teknikneutrala. Annars riskerar investeringar att utebli.

För det andra måste sjöfartspolitikerna i högre grad ta hänsyn till skärgårdstonnaget. Många av de fartyg som trafikerar våra skärgårdar har andra förutsättningar än större handelsfartyg, men påverkas ändå av beslut som ofta utformas utan hänsyn till den mindre passagerarsjöfartens verklighet.

För det tredje behöver vi en långsiktigt säkrad landinfrastruktur. Kajer, bryggor, anslutningsvägar, laddmöjligheter och annan nödvändig infrastruktur är avgörande för att sjötrafiken ska fungera. Utan fungerande landinfrastruktur riskerar även de bästa satsningarna på sjöfarten att förlora sin effekt.

Slutligen måste arbetet med alternativa bränslen präglas av ett tydligt fokus på resiliens och robusthet. Sverige behöver energisystem som klarar störningar, kriser och förändrade omvärldsförhållanden. Här kan sjöfarten spela en viktig roll, men då krävs långsiktiga spelregler och politiska beslut som främjar innovation och investeringar.

Skärgårdsredarna kommer även framöver att vara en tydlig röst för branschen. Vi ska fortsätta driva frågor som stärker konkurrenskraften, förbättrar förutsättningarna för hållbara investeringar och säkerställer att Sveriges skärgårdar förblir levande, tillgängliga och attraktiva.

Omställning kräver mod. Men den kräver också realism, samarbete och en förståelse för sjöfartens vardag. Det är där framtidens lösningar måste ta sin början.

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

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 brutto-dräktighet under 800. Föreningen har 85 rederier och totalt cirka 380 fartyg (maj 2026).

Skärgårdsredarna tillvarar 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 & MEDLEMSERVICE

Samordnare & Marknadsansvarig:
Rebecca Dalén, af Pontins väg 6,
115 21 Stockholm
Tel: 076-237 28 42
rebecca@skargardsredarna.se

VD:
Ingela Berntson
Korsgatan 20, 411 16 Göteborg
Tel: 070-5505144
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: Rebecca Dalén
Tel: 076-237 28 42
E-post: rebecca@skargardsredarna.se

Prenumeration:
Prenumerationspris: 200:- för helår (3 nr)
För prenumeration kontakta kansliet
E-post: info@skargardsredarna.se

Annonsering:
Kontakta Rebecca Dalén
Tel: 076-237 28 42
E-post: rebecca@skargardsredarna.se

www.skargardsredarna.se

Tidningen får citeras med angivande av källa.

Layout och produktion:
Ljungbergs Tryckeri i Klippan AB.

Omslagsbild: Fartyget Dux, Blidösbolaget.
Foto: Ursula Dahlberg

Tryckeri: Ljungbergs Tryckeri i Klippan AB.



Innehåll nr 1-26

Vd har ordet	3
Grön våg över Atlanten Isländska rederier på svensk jakt efter framtidens motorer	8
Från Isberg till Innovation	10
Historien om Westerviks Gin	12
Windy skapar havets sportbilar	13
Från havets djupt bevarade hemligheter	14
Skärgårdsredarnas Årsmöte på Västerviks Stadshotell - från lokalhistoria till framtidens sjöfart	15
Transportstyrelsens fokus - säkerhet och bemanning	16
Ressel Rederi kastar loss i Västervik	17
Blidösbolaget – från dieseldrift till eldrift	17
Historien om Lustjakten M/Y Lilian af Stockholm – en levande kulturskatt	18
Skärgårdsredarnas besök på Gränsö slott - en historisk pärla i ny skepnad	19
Besättningsskadorna visar var riskerna till sjöss är som störst	20
Skärgårdsredarnas Styrelse 2026	21
Svensk kustsjöfart behövs	22
Från distriktssammankallande i väst	23
Tonnageskatten kan öppnas för mindre fartyg	24
50 år som däcksmän	25
Upplev magin i Tjusts övärld genom Hasselö, Rågö och Idö	26
Jubilar Gustaf Myrsten Livet på sjön och Rederi Ballerina	28
Historiskt skifte på älven: Styrsöbolaget går över till 100 procent eldrift	30
Intervju med Lisa Hagman Försvarsmakten	32
På spaning med Krister Bång Nyheter om fartyg	34
Den billigaste och renaste energin är den som aldrig behöves	36
Gör sjöfartens omställning och skärgårdstrafik rättvis, robust och resilient!	38



Kalender

2026

22 – 25 juni	Maritima Mötesplatsen, Almedalen
23 juni	Skärgårdsredarnas seminarium kl. 16.00-16.45, Maritima Mötesplatsen, Almedalen
5 – 7 oktober	Höstmöte och Redardagarna på Djurönäset

2027

6-8 oktober	Höstmöte och Leverantörmässa i Eriksbergshallen samt Hotell 11
-------------	--



Complete power solutions for **ZERO** emission operation



LADDINFRASTRUKTUR I FRAMKANT

Så säkras strömförsörjningen till Sveriges skärgårdstrafik

Elektrifieringen av skärgården går snabbt framåt. I Sveriges skärgårdar byggs nu ny infrastruktur för eldrivna vägfärjor. För att klara kraven på hög effekt, driftsäkerhet och miljöhänsyn genomförs omfattande elarbeten på land.

Mellan transformatorstationer och laddpunkter installeras specialanpassade kablar som klarar skärgårdens tuffa miljö. CKG och Amokabel har båda en central roll i projektet – CKG som helhetsleverantör och genomförare av installationerna och Amokabel som tillverkare och leverantör av robusta och innovativa kabellösningar. Tillsammans möjliggör de en driftsäker elförsörjning och bidrar till övergången till fossilfri färjetrafik.

Vi träffade Christoffer från CKG som berättar om utmaningarna och varför rätt kabelval är avgörande.

amokabel **CKG**



Christoffer Sundling, CKG

Utmaningar i en miljö med höga krav

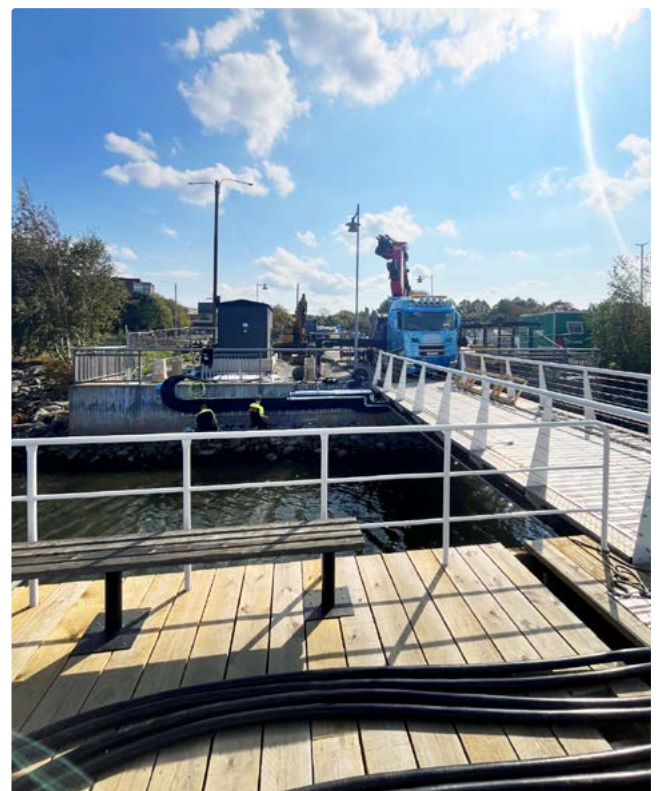
Att installera laddinfrastruktur för marin sjöfart i skärgården är långt ifrån ett standarduppdrag. Här krävs inte bara teknisk kunskap, utan också en djup förståelse för de naturliga förutsättningarna och vikten av driftsäkerhet.

– Vi valde kablage som klarar det tuffa klimatet över tid. Det handlar inte bara om att leverera ström – det ska fungera långsiktigt, även när anläggningen utsätts för mekanisk stress, kyla, fukt och salt, berättar Christoffer från CKG, som haft en nyckelroll i projektet.

Nästa steg: En modell för framtiden

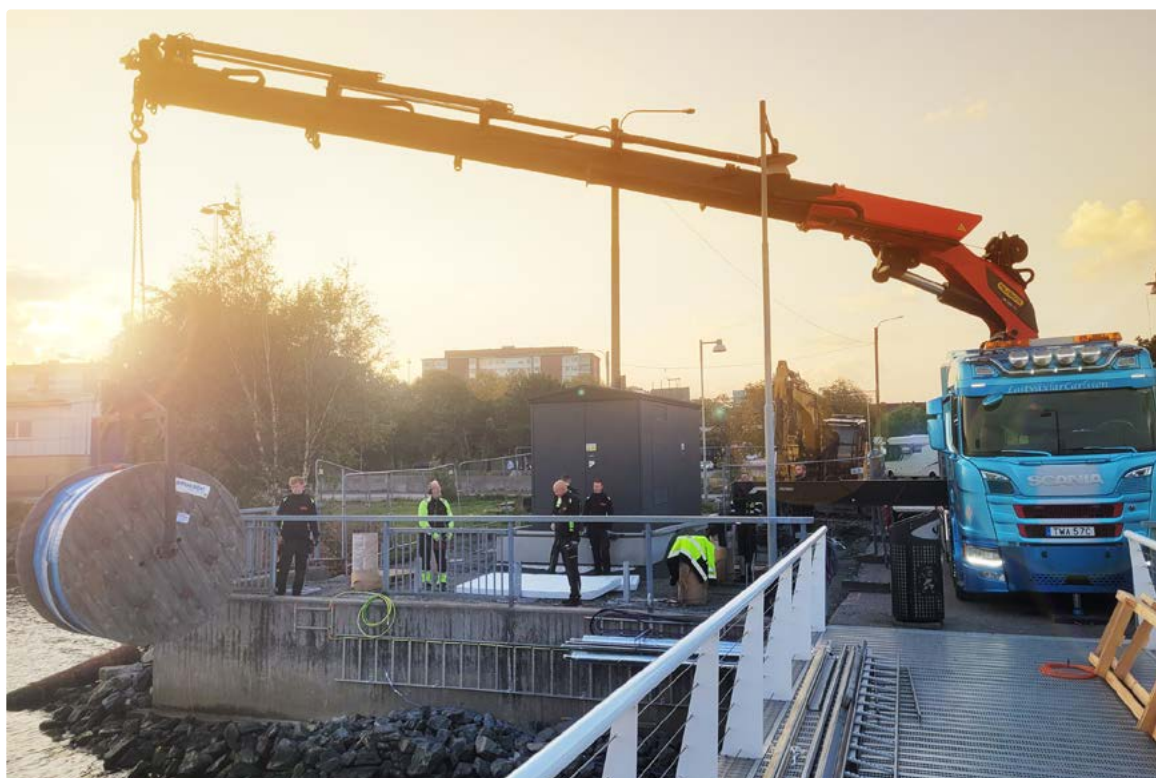
Med installationer på plats i Ljusterö och Vaxholm öppnas möjligheter för fler liknande satsningar i Sveriges skärgårdar. CKG och Amokabel ser projektet som en viktig milstolpe – inte bara för regionen, utan också som ett exempel på hur hållbar elinfrastruktur kan byggas i krävande miljöer.

– Det här är en lösning som kan skalas upp. Det visar att med rätt teknik och samarbetspartners kan vi skapa verklig förändring – på riktigt svåra platser, avslutar Christoffer.



Generellt varför CKG väljer Amokabel

- Amokabel är den kabellieferantör som vi har samarbetat med när det gäller specialanpassade kablar. I flera projekt har vi exempelvis haft kraftkablage som över tid utsätts för rörelse, där Amokabel har tagit fram material som klarar dessa påfrestningar. Våra installationer innebär relativt höga belastningar på kablage, och Amokabel levererar ett bra tekniskt underlag som gör det möjligt för oss att ta fram tillförlitliga beräkningar.
- Leveranstiderna har varit tillfredsställande i våra projekt. Eftersom projektens omfattning hittills har varit relativt stor har planering och konstruktion kunnat genomföras i god tid innan installationerna påbörjats.
- Priset är naturligtvis en viktig faktor, men vår bedömning är att Amokabel ligger på en rimlig och konkurrenskraftig nivå i förhållande till de produkter de levererar.
- Hantering av kabeltrummor med vikter över 4 000 kg har fungerat väl. Vi har även haft möjlighet att själva styra hur kabellängderna ska kapas utifrån våra behov.
- För våra marina installationer av DC-kraft har vi tagit fram kablar med olika färger på innermanteln, vilket fungerar som en kvalitets-säkring vid identifiering av polaritet. Vi har även kunnat välja trumstorlekar efter behov, vilket har underlättat hanteringen på de platser där installationerna genomförts.
- Vi använder uteslutet certifierade kopplingskablar från Amokabel, som håller hög standard och är anpassade för vår produktion.
- Vi har fått bra respons på våra frågor och snabb återkoppling vid offertförfrågningar.
- Generellt sett, inom den marknad vi verkar i, ligger ansvaret ofta på utföraren att välja rätt produkter och säkerställa att dessa uppfyller relevanta certifieringskrav.



CKG Framtid

CKG kommer fokusera på installationer i miljöer och användningsområden där hög förståelse för system krävs och omsorg av materialval.

Framåt tittar vi på ett flertal liknande installationer som Stockholm och Göteborg ladd infrastruktur samtidigt som vi parallellt utför elektrifieringsprojekt och produktion av Huvudtavlor och Apparatskåp.

Är du intresserad av att veta mer om elektrifiering i skärgårdsmiljö?

Hör av dig till:

Amokabel

📧 Dan Johansson

✉ dan.johansson@amokabel.com

☎ 0481-750 867

CKG

📧 Christoffer Sundling

✉ christoffer.sundling@ckguddevalla.se

☎ 070-351 4434



Gunnar Valur Sveinsson representant från Icelandic Travel Industry Association, går iland efter en tur med Blidösundsbolagets E/S Silverö.

Grön våg över Atlanten

Isländska rederier på svensk jakt efter framtidens motorer

Medlemmar i SAF, Icelandic Travel Industry gör studieresa till Sverige och besöker några av Skärgårdsredarnas medlemmar samt Transportstyrelsen för att lära och ta del av olika rederiers lösningar gällande omställning och utveckling.

Passagerarfärjerederier och medlemmar i Isländska Turisnäringsens Branchorganisation reste till Stockholm i början av maj för att besöka färjerederier i huvudstaden samt träffa representanter från Transportstyrelsen i Norrköping. Syftet med resan var att samla information hur energiomställning och retrofitting av passerafärjor har gått till och hur rederierna har ersatt äldre maskiner med nya, miljövänliga motorer, både elektriska och hybrida.

Under morgonen den 4 maj började resan med ett besök på Strömma, där Jonas Edehamn, rederichef, introducerade företagets historia och elektrifieringen av kanalfärjan E/S Prins Daniel. Jonas berättade om de utmaningar som ombyggnaden och energiomställningen på en färja som Prins Daniel bär med sig, samt de styrkor och möjligheter som elektrifieringen kan medföra. Jonas gick också igenom relationerna med Transportstyrelsen, som han sa var mycket lösningsorienterade. Besöket avslutades med en visning ombord på E/S Prins Daniel.

Efter besöket hos Strömma fortsatte resan med besök till Blidösundsbolaget. ”Vi välkomnar Island. NordPass är ett viktigt forum mellan oss Branschorganisationer i Norden” sa Rebecca Dalén, Skärgårdsredarna som anslöt till gruppen. Thorvald Hvistendahl från Blidö-

sundsbolaget, hälsade alla välkomna. Resan började med en färjetur till Rindö i Stockholms skärgård där Blidösundsbolaget har b.l.a. anläggning för färjan E/S Silverö, som har blivit helt retrofitad med eldrift. Under resan gick Thorvald igenom Blidösundsbolagets historia och berättade om de retrofit projekt som rederiet har genomfört på E/S Silverö och andra fartyg. Han berättade om de hinder som de har varit tvungna att lösa och övervinna i samarbete med Transportstyrelsen samt de fördelar som elektrifieringen medför. Vid ankomsten till Rindö visade Thorvald rederiets laddanläggningar batteriförvaring för E/S Silverö. Sedan fick gruppen en eldriven tyst sjötur med E/S Silverö till Vaxholm, vilket passagerarna tyckte var en fantastisk upplevelse. Besöket avslutades med visning på hybridfärjan M/S Rex i Stockholm.

Vi välkomnar Island. NordPass är ett viktigt forum mellan oss Branschorganisationer i Norden

På morgonen den 5 maj begav sig gruppen till Österhaninge där färjebolaget Ressel besöktes. Jonathan Ekholm, Daniel Hermander och Fredrik Robbertte välkomnade resesällskapet där. De gick igenom elektrifieringen av E/S Lisen och E/S Lotten, färjor som trafikerar i Hammarby Sjöstad i Stockholm. De pratade om processen att använda gamla bilbatterier för att utveckla batteridrivna enheter för färjorna och de utmaningar de stod inför och arbetade med i lösningsorienterad samarbete med Transportstyrelsen.

Det sista besöket den 5 maj var hos Transportstyrelsen i Norrköping där gruppen träffade Sai Mohabbi, handläggare maskin, el och alternativa bränslen, Jonas Gustafsson handläggare för skeppsbyggnad, Styrbjörn Bergström, handläggare bemanning och Kristian Karlernäs, handläggare navigation och marin utrustning. Diskussionerna riktades kring Transportstyrelsens relationer med passagerarfartygsrederier och hur myndigheten, i samarbete med operatörerna, har löst de problem som uppstått. Det är tydligt att trots stora utmaningar med att lösa problem relaterade till energiomställning, retrofiting, bemanning och säkerhetsfrågor är det i slutändan möjligt med en positiv attityd och en samordnad insats från myndigheten och rederierna. De rederier som gruppen besökte erbjuder nu utsläppsfria resor med fartyg som är i full drift och Transportstyrelsen är redo att hjälpa till att lösa eventuella komplikationer som kan uppstå.

Isländska turistnäringens branchorganisation vill uttrycka sin uppriktiga tacksamhet för det varma välkomnandet i Stockholm och Norrköping. Dessutom riktas ett särskilt tack till Rebecca och Ingela på Skargardsredarna för deras hjälp med att organisera resan.

GUNNAR VALUR SVEINSSON
REPRESENTANT FRÅN ISLANDIC
TRAVEL INDUSTRY ASSOCIATION



Thorvald Hvistendhal visar delar av det nya driftsystemet.



I omställningens era gynnas tankar och delad kunskap för att bilda sig en uppfattning och få ett övergripande "fågelperspektiv".



Den isländska delegationen samt Rebecca Dalén, Skärgårdsredarna samt Thorvald Hvistendahl, Blidösundsbolaget.

Från Isberg till Innovation

Gunnar Valur Sveinsson, representant från SAF, den isländska turistnäringens branschorganisation svarar på en rad frågor om deras besök i Sverige.

Det finns en spännande synergi potential mellan Islands expertis inom extremväder och valsafari, och Sveriges framsteg inom elektrifiering och hållbar turism.

Vi delar passionen för havet, men våra vatten kräver olika saker av oss. Medan Island navigerar i Nordatlantens kraftfulla dyningar och arktiska kyla, har många av Skärgårdsredarnas medlemmar i Sverige blivit ett testlabb för grön sjöfartsteknik i skyddade och halvöppna vatten.

Islands rederiers resa handlar om att hitta de lösningar som är robusta nog för dem, men smarta nog för framtiden. De var nyfikna på hur svenska rederier kombinerar tyst eldrift, vilket är en enorm fördel för djurlivet inte minst för Isländska redarens turer och valsafari. Med ny teknik tillkommer nya affärsmodeller för regenerativ turism. Målet med besöket var att ta hem inspiration, lösningar och konkreta verktyg

för att ställa om deras flottor, utan att tumma på säkerheten i de tuffaste miljöerna.

Skärgårdsredarnas Rebecca Dalén, ställde en rad frågor gällande deras utmaningar och nedan finner ni också svaren från Gunnar Valur Sveinsson, representant från SAF, den isländska turistnäringens branschorganisation.

Hur ser ni på infrastrukturen för laddning i avlägsna hamnar? Har ni exempel på mobila lösningar eller samarbeten med lokala energinät som fungerar för säsongsbaserad turism?

På Island har vi precis börjat titta på elektrifiering eller hybridisering av passagerarfärjor och hur sådana fartyg kan drivas under de naturliga och vädermässiga förhållanden som Island erbjuder. Idag finns det inga fartyg med eldrift eller hybriddrift, men rederier tittar på alla möjligheter baserat på de förhållanden som den isländska naturen erbjuder.

När det gäller laddningsinfrastruktur kanske många tror att det skulle vara det minsta av problemen, eftersom Island är känt för sina energiresurser. Att distribuera energin till hamnar är dock en utma-

ning som är dyr och tidskrävande.

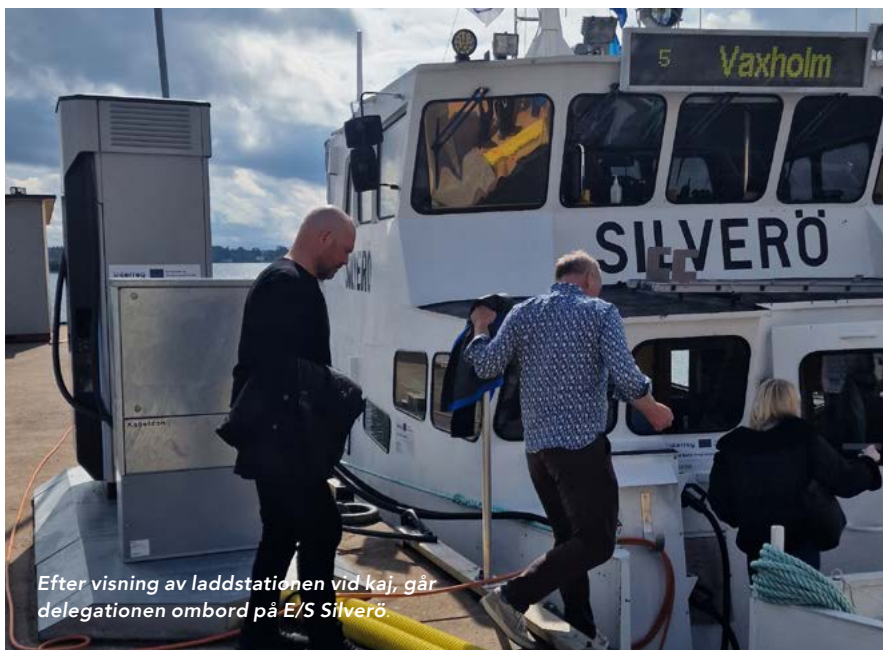
När det gäller bärbara laddenheter är utvecklingen mycket positiv och det var lärorikt att se hur svenska rederier som Blidösundsbolaget har löst det.

För er på Island är tystnad en produkt vid valsafari. Hur har era kunder reagerat på övergången till eldrift? Ser ni en ökad betalningsvilja för en 'utsläppsfri' upplevelse?

Vi tror att kunder som är på en natur- och djurlivstur föredrar tystnad framför motorljud. Detta kan leda till en högre betalningsvilja. Över 80% av turisterna som besöker Island kommer för en naturupplevelse inklusive valskådning. Som nämnts i föregående svar finns det inga båtar med el- eller hybriddrift och det är inte möjligt att svara exakt på hur passagerarupplevelsen är.

Hur mäter och kommunicerar ni er miljöpåverkan till turisterna på ett sätt som känns autentiskt och inte som greenwashing?

Isländska passagerarfartygsoperatörer som har internationella miljöcertifieringar



Efter visning av laddstationen vid kaj, går delegationen ombord på E/S Silverö.

REBECCA DALÉN

När det gäller bärbara laddenheter är utvecklingen mycket positiv

Fakta

NordPass

NordPass är ett forum för de branschorganisationer i Finland, Sverige, Norge, Danmark och Island som organiserar rederier med inrikes passagerarfartyg. Syftet med nätverket är att utbyta kunskap och erfarenheter, att sträva mot en gemensam säkerhetsnivå bland de nordiska fartygen och att tillsammans förbättra branschens villkor samt att öka allmänhetens kunskap om branschen. Tillsammans opererar NordPass över 400 rederier med fler än 1100 fartyg.

Nordpass medlemmar

- Hurtigbåternes Rederiforbund, HRF (Norge)
- Rederiernes Landsforening, RLF (Norge)
- Skärgårdsredarna (Sverige)
- Suomen Matkustajalaivayhdistys r.y. / Passagerarfartyg i Finland r.f. (Finland)
- Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer, SME (Danmark)
- Småøernes Færgeselskaber (Danmark)
- SAF, isländska turistnäringens branschorganisation

öljer de riktlinjer som anges där. Operatörerna informerar passagerarna om detta både ombord och i det reklammaterial de publicerar.

Omställningskostnaden för ett litet rederi är enorm. Vilka finansieringsmodeller eller statliga stöd i Island har varit mest avgörande för att era projekt ska bli lönsamma?

Det finns väldigt få alternativ för att finansiera elektrifiering eftersom avkastningen är osäker. Det krävs mod och tålmodigt kapital för att genomföra ett sådant projekt idag. Som nämnts är inga projekt officiellt igång på Island men målet är att utforska de möjligheter som finns. Bidragen är tyvärr mycket begränsade eftersom kostnaderna är höga.

Har ni sett att en grön profil underlättar samarbeten med internationella researrangörer eller kryssningsbolag?

Resebyråer och andra köpare kräver alltmer hållbarhetspolicyer från leverantörer. Dessutom ser företag att en korrekt implementerad hållbarhetspolicy kan öka lönsamheten.

Sjöfarten rör sig mot strängare utsläppskrav. Vilka kommande regler bör ni på Island förbereda er på redan nu för att era investeringar ska vara framtidssäkrade om 10–15 år?

Pålitligt och långvarigt samarbete med myndigheter är nyckeln till all innovation och utveckling, inte minst

inom elektrifieringen av sjöfartsflottan. Personalfrågor och besättningsrättigheter behöver analyseras och förtydligas samt att regler om fartygsdesign och utrustning behöver ta itu med frågorna kring fartygs energiomvandling.

Vi hoppas ni fick många värdefulla tips hem i bagaget från ert Sverigebesök. Vad tar ni med er för insikter från er Tour? Beskriv de olika besöken och vad ni tar med er hem att arbeta vidare med?

Färjerederier och Islands turistförening hade mycket informativa och intressanta besök hos färjerederier i Stockholm och Transportstyrelsen i Norrköping i början av maj. Det som sticker ut är myndigheternas positiva inställning till energiomställningen och hjälp med att lösa de utmaningar som färjerederier står inför, alla med olika antaganden. Besöket till Strömma lärde oss att det är möjligt att utnyttja begränsad utrymme ombord. Besöket till Blidösundsbolaget lärde oss att det är möjligt att hitta sätt att driva eldrivna fartyg där tillgången till el är begränsad. Hos Blidösundsbolaget lärde vi oss även att fartygens ålder, typ eller storlek inte spelar någon roll när energiomställningen planeras. Besöket hos Ressel lärde oss att det är väl möjligt att återanvända bilbatterier ombord på fartyg. Besöket hos Transportstyrelsen lärde oss att samarbete med rederier är viktigt och öppen kommunikation är nyckeln när ny teknik utvecklas. Myndigheten arbetar nära operatörerna

med att hitta lösningar på de utmaningar som finns. Det framgick också av besöken hos färjerederierna att samarbetet med Transportstyrelsen är lösningsorienterat och objektivt. Vi är mycket tacksamma för besöken till rederierna och Transportstyrelsen och ett särskilt tack går till Ingela och Rebecca från Skärgårdsredarna för deras hjälp med att organisera resan.

Slutligen, vilken sommarhälsning vill ni skicka vidare till oss i Sverige?

Även om energiomställningen för passagerarfartyg inte är långt gånget på Island, är vi stolta över vår havsälskande turistnäring och uppmuntrar svenska färjerederier att ta en resa till Island, njuta av naturen och ge sig ut på havet för valsafari.

REBECCA DALÉN, SKÄRGÅRDSREDARNA

Historien om Westerviks Gin

En av Skärgårdsredarnas absoluta höjdpunkter under besöket i Västervik i samband med årsmötet, var den inspirerande föreläsningen med två av grundarna bakom succéföretaget Westerviks Gin. Platsen för föreläsningen kunde inte ha varit mer passande: Slottsholmen.

Slottsholmen, ABBA-profilen Björn Ulvæus visionära landmärke som reser sig i Västerviks hamninlopp, har blivit en symbol för stadens förnyelse. Här möts modernt boende, gastronomi och hotellverksamhet i en miljö som andas både internationell klass och genuin skärgårdskänsla. Det är en plats byggd för möten, och det var precis här som historien om det lokala ginet fångslade åhörarna. Mikael Eklund och Christer Larsson som är några av grundarna mötte upp oss och höll ett starkt framträdande.

Det var sommaren 2020 som idén föddes, när Gin började få ett uppsving och serverades på barerna i Visby. Christer satte ihop en presentation och bjöd in åtta entreprenöriella vänner och frågade;

”Det här är en kul idé, ska vi köra igång en egen produktion av gin?”

Vännerna nappade. Ingen hade erfarenhet i branschen annat än att förtära den ädla drycken. De körde smaktester ute vid Bränneriholmen. De kontaktade Västerviks Museum och det visade sig finnas en mängd användbar historia. Aktiebolaget för Stadens Bästa i Västervik. Ett gammalt AB från omkring 1870-talet som var aktivt till 1920-talet. Deras mission med vinsterna från det forna spritbolaget, skulle vinst gå till Västerviks stad.

Således startade vännerna upp 2020 och första flaskan fanns klar ett år senare år 2021 till sommaren. De designade en egen etikett utifrån tidigare spritetiketter och använde ett snarligt typsnitt de fann från äldre prislistor daterade 1870.

”Vi tycker också det är viktigt att dricka sprit för stadens bästa, vi ger också tillbaka, vi bygger inte järnvägar eller skolor, men vi bidrar till museet exempelvis med en ny utställning i Västervik närmare



REBECCA DALEN

En kavalkad av Westerviks Gins olika smaker.



REBECCA DALEN

Två av grundarna föreläste för Skärgårdsredarna Fr v: Mikael Eklund och Christer Larsson.

sommaren”, säger Mikael.

Christer ler och fortsätter; ”Aktiebolaget för Stadens Bästa för Västervik. Den tidigare logotypen från det äldre spritbolaget bestod logotypen av en tremastare med flaggor som gick åt olika håll, det har vi också i vår nya logotyp- en historisk kogg som seglar på vågorna, inspirerat av ett äldre dokument och Västerviks kommunvapen. Det kanske inte är så vanligt med flaggor åt olika håll - i alla fall inte när man har fart”.

De tar fram smakerna själva, men för produktionen tar de hjälp av en Västerbörddig vän, som gör allt annat utom

Det här är en kul idé, ska vi köra igång en egen produktion av gin?

glasflaska och etikett. Flaggskeppet är deras dry gin.

De flesta tillverkare av gin använder dessa tre örter som bas; enbär, angelikarot och koriander, men här ville de sticka ut. Deras dry gin består av kardemumma, peppar och ingefära som bas,

där kardemumman har en starkare framtoning av de tre.

Det kallas för "perfect serve" (den perfekta serveringen), om man blir serverad tonic vid sidan av ditt glas med gin, och du själv får avgöra hur mycket tonic du önskar fylla upp med.

Ett bra standardmått är fem centiliter gin och 10 centiliter tonic.

Passande lyfte de flaskan med marinblå etikett som de döpt till Navy- som håller minst 57 procenthalt i styrka. Det har sin historiska förklaring. Besättningarna fick förr i tiden betalt i gin. Det hände att kaptenen var snål och att han spädde ut drycken med vatten för att det skul-

le räcka så länge som möjligt. Därför var knepet att kontrollera procenthalten med hjälp av krut en vanlig företeelse. Om spriten inte brann, så var den svagare än 57 procent!

Det kanske inte var en tillfällighet ändå, att det gamla bränneriet på Bränneriholmen i Västervik har Latituden 57,76. Navy med sina 57,76% är den som fått bäst recensioner.

En smak för damernas palett har också tagits fram, döpt till Pink Gin, smaksatt med rabarber, lingon samt hibiskus och håller en alkoholhalt på 41,5%.

Det har tagit fart. Idag har de även tagit fram en egen akvavit med dill eller

kummin, perfekt för midsommar eller våra övriga högtider som påsk och jul.

De har lyckats ta sig in på Systembolaget, samtliga smaker finns att beställa hem från beställningssortimentet. Och i Västervik finns de såklart på hyllsortimentet.

Det blev många skratt i salen när de avslutade med ett sista tips;

"Pröva att servera en dessert med några kulor citronsorbet och håll över gin. Det är en upplevelse. Svärmoder är mer lättpratad efteråt!" Skrattar Mikael.

Middagen intogs på Stadshotellens övervåning med fin utsikt över Västerviks inlopp.

REBECCA DALÉN, SKÄRGÅRDSREDARNA

Del av Skärgårdsredarna samlade utanför Windy i Västervik.



Windy skapar havets sportbilar

I Västervik byggs båtar för tufft väder, körkänsla och skandinavisk premiumfinish i toppklass.

Under förmiddagen fick Skärgårdsredarna chansen att besöka Windys byggnader fyllda med en parad av båtar i olika byggskedan. De uppvisade en modern ingenjörskonst, där vi fick se delar från idé till slipning, lackning till färdiga båtar.

Windy grundades 1966 i Arendal, Norge, av Hugo Vold. Namnen Windy kom till av att Hugos far var fiskare, och hans

fiskebåt hette Vinden. Det har alltid varit en strävan att Windybåtarna ska tåla tuffare tag av väder och vind. För att gå bra i grov sjö, har de gjort sig kända för att designa djupa V-skrov. Med sina knivskarpa linjer, mullrande motorer representerar de den yttersta lyxen på havet - en värld av råstyrka, modern teknik och skraddarsydd design.

Idag byggs både klassiska sportbåtar (Sport Series), följbåtar till superyachter, större sportcruisers, som alla mer eller mindre ser ut som renodlade lyxyachter i mindre format. Om du kliver ombord på

de 100 största superyachterna i världen, är chansen mycket stor att du hittar en lyxig Windy som används att skjutsa ägarna och deras gäster in till land.

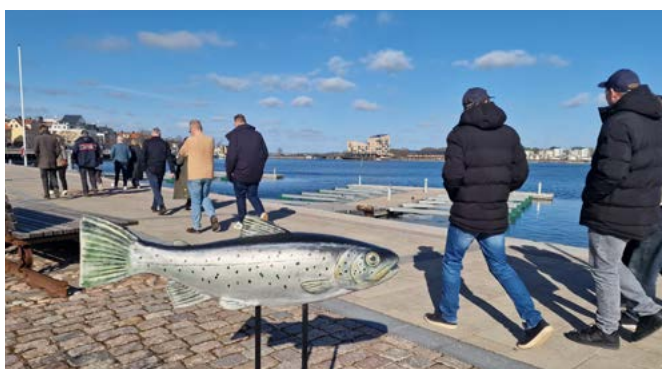
Det rådde fotoförbud inne i lokalerna, därför kan vi inte stoltsera med fantastiska bilder på yttersta hantverkskunnighet. Det fanns dock inget tvivel om att Västervik har ett fantastiskt kunnande inom båtbyggande och kan vara stolta över att Windy väljer Västervik som sin hamn, vilka levererar Windybåtar till världens alla hörn och sätter Västervik på kartan.

REBECCA DALÉN



REBECCA DALÉN

Vraket Mars Makalös.



REBECCA DALÉN

Kajvandring till på väg till Västerviks Museum.



REBECCA DALÉN

Modell som tagits fram med 3D-teknik hur vrakdelarna landat på botten.

Från havets djupt bevarade hemligheter

Skärgårdsredarnas besök på Västerviks Museum bjöd på ett kungligt äventyr bland Vasakungarnas skepp och Östersjöns bäst bevarade skeppsbrott.

Promenaden från de toppmoderna Windy-båtarna till museets tjärdoftande utställningar blev en visuell bro mellan dåtid och nutid.

Den som väntade sig enbart dammiga gamla modeller på Västerviks marina museum misstog sig snabbt. Museet bär på unika skatter från havets botten, såsom några av Vasakungarnas många skepp som Elefanten, Kraveln och Mars. De har i dag en prima placering för några av Östersjöns mest

spännande och bäst bevarade vrakhistorier.

Gruppen guidades genom utställningar där dramatiska människoöden och sjunkna skepp klev rakt ut ur historien som fokuserar på den nya tidens marina historia, som tar vid just efter medeltidens slut 1492, när Columbus nådde Amerika. Tack vare Östersjöns unika, bräckta vatten har detaljer som annars skulle ha ruttnat bort bevarats intakta under århundraden, och museets unika föremål från lokala förlisningar lämnade ingen oberörd.

Det absoluta navet i museets vrakutställning är historien om Mars Makalös, Erik XIV:s gigantiska flagskepp och sin tids största krigsfartyg, som gick under i ett brinnande sjöslag 1564. Men det är inte bara storleken som fascinerar, utan vad

vraket har lärt oss. Genom banbrytande marinarkeologisk 3D-teknik har forskarna kunnat scanna skeppet på havets botten och virtuellt pussla ihop hur 1500-talets skeppsbyggare lyckades konstruera så enorma fartyg utan moderna ritningar.

Insikterna om dåtidens hantverk, virkesval och skrovformer har gett modern skeppskunskap en djupare förståelse för hur den tunga, nordiska skeppsbyggarkonsten lade grunden för hur vi än i dag balanserar stabilitet och fart på öppet hav. Kontrasten blir slående när man tänker på att den ingenjörskonst som i dag gör Windys båtar så sjövärdiga, har sina tidigaste rötter i just de utmaningar som Vasakungarnas skeppsbyggare brottades med för 500 år sedan.

REBECCA DALÉN

Vy över Slottsholmen.



REBECCA DALEN

Skärgårdsredarnas Årsmöte på Västerviks Stadshotell - från lokalhistoria till framtidens sjöfart

Det var en blandning av historiska vingslag och framtidfokus när det årliga mötet gick av stapeln på anrika Västerviks Stadshotell. På agendan stod allt från kommunala välkomsttal till djupdykningar i sjösäkerhet och nya spännande fartygsaffärer för regionen.

Kommunen där idéer blir verklighet

Skärgårdsredarna hälsades välkomna av både kommunalrådet Harald Hjalmarsson samt näringslivschefen Pontus Lindblom, som i sina tal betonade vikten av samverkan för att hålla regionens näringsliv starkt och levande.

Framgångssagan om Westerviks Gin, Windy, eller musikstaden med visfestival är inga isolerade fenomen. Under dagen lyftes Västerviks kommun fram som ett lysande exempel på en kommun som aktivt satsar på företagande. Här finns en påtaglig entreprenörsanda och en uttalad vilja från det lokala ledarskapet att skapa bästa möjliga förutsättningar för nya etableringar och innovativa företag.

Särskilt fokus ligger på att lyfta landsbygden och behålla en levande skärgårdskommun året om. Genom att stötta lokala producenter och underlätta för företagande utanför renodlade industriområden, lyckas Västervik skapa en attraktiv livsmiljö. Det handlar om att skapa jobb där människor faktiskt vill bo och resultatet

syns tydligt i form av en växande inflyttning till kommunen. Människor söker sig hit för att kombinera en karriär med hög livskvalitet nära naturen.

Västervik visar att en levande skärgård inte handlar om att bevara allt i ett museum, utan om att ge entreprenörer verktygen att växa och utvecklas här.

Efter årsmötets slut avtackades Peter Henricson från Rederiaktiebolaget Göta Kanal, som i många år bidragit med sin expertis och varit en uppskattad styrelseledamot i Skärgårdsredarna. Vi riktar ett hjärtligt tack och hoppas du får många äventyrliga år vid pensionskajen.

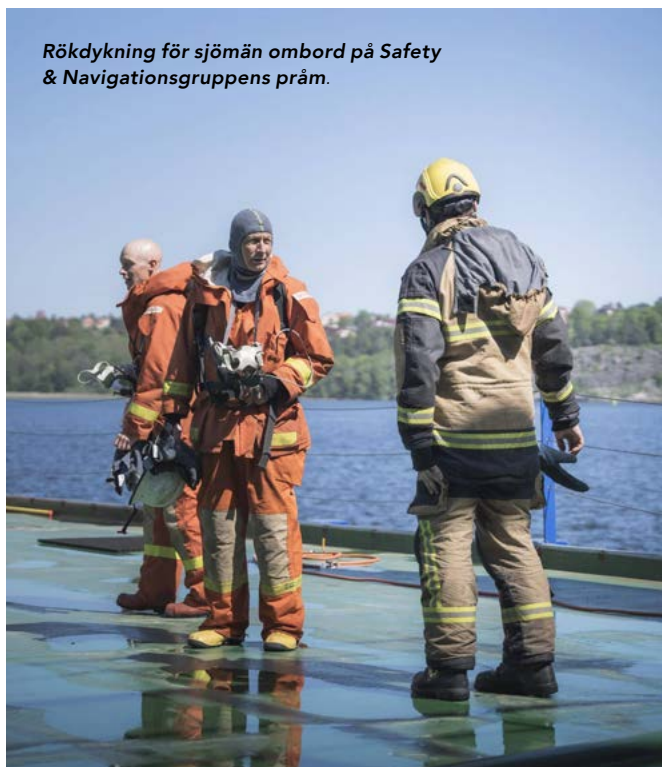
REBECCA DALEN



Västerviks kommunalråd Harald Hjalmarsson.

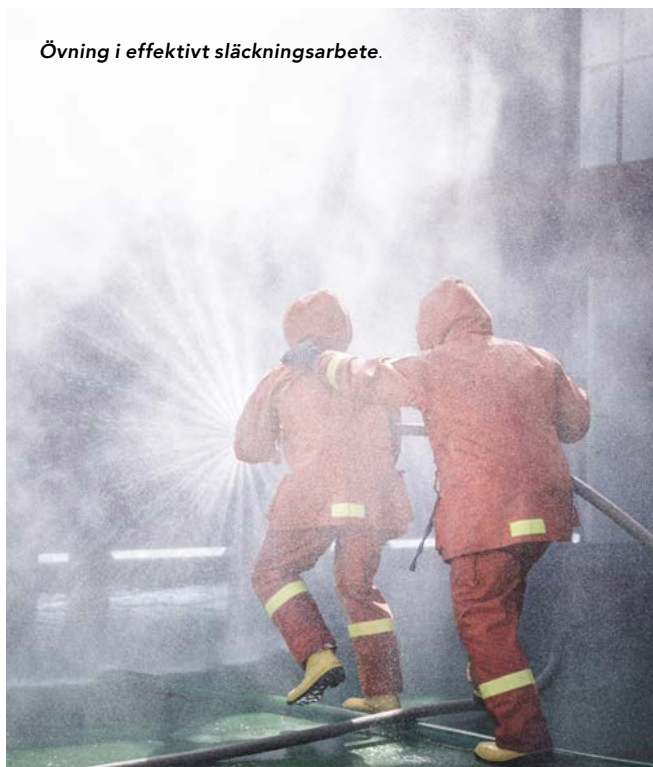


Avtackning Peter Henricson, Rederiaktiebolaget Göta Kanal, avgående styrelseledamot i Skärgårdsredarna.



Rökdykning för sjömän ombord på Safety & Navigationsgruppens präm.

MARCUS WICANDER



Övning i effektivt släckningsarbete.

MARCUS WICANDER

Transportstyrelsens fokus - säkerhet och bemanning

Transportstyrelsen var inbjudna talare till Skärgårdsredarnas Årsmöte i Västervik och delade med sig av deras förebyggande säkerhetsarbete, kommande målbaserade regler, nationell sjöfartstillsyn, föreskrifter, utbildningar och flaggade för redarna vad som är på gång.

Mats Hammander som höll ett uppskattat föredrag om Sveriges sjösäkerhetsorganisation. Myndigheten gav en grundlig genomgång av hur det förebyggande säkerhetsarbetet på sjön är uppbyggt, vad man arbetar med idag, vilka förändringar som görs, vad som är på gång och vilka krav som ställs på dagens aktörer. Myndigheten går mer mot målbaserade regler. Idag har de en ny dedikerad sektion för nationellt tonnage där de inspekterar fartyg och sjövärdighet samt gör nationell sjöfartstillsyn. De har även hand om analys, remisser och tagit lärdom om något hänt, såsom bränder etc. och om riskbaserat stöd bör ses över.

Nya föreskrifter är på ingång. Mats tipsar om att köra några dokumentationer och internrevisioner själva, så ni har koll

på er totala dokumentation av rederiets fartyg. Mappa upp allt ni uppfyller kraven på.

Fartyg i nationell sjöfart som vid ikraftträdandet av dessa föreskrifter har ett certifikat om godkänd säkerhetsorganisation som gäller tills vidare ska senast det datum som TS bestämmer efter den 1 jan 2027 genomgå en ny inledande kontroll enligt 2kap 13§

Transportstyrelsen vill göra mindre men printbara vägledningar, som kan vara en god hjälp för rederierna. Vidare vill de utveckla tillsynsmetodiken både när det gäller omfattning, samt checklistor som stöd.

Transportstyrelsen kommer att utföra några tester under metodikens framtagande, och att några av rederierna blir kontaktade för ändamålet.

Mats avslutade med att tacka Skärgårdsredarna för inbjudan, att den fortsatta dialogen med Skärgårdsredarna är oerhört värdefull för Transportstyrelsen och menade att de behöver Skärgårdsredarnas input att ta med sig vidare till berörda inom myndigheten.

Sjöfart handlar dock inte bara om teknik och regler, utan i högsta grad om människorna ombord.

Transportstyrelsen fortsatte därför på det inslagna spåret, denna gång med Styrbjörn Bergqvist som belyste de utmaningar och möjligheter som finns kring dagens sjöfartsutbildningar samt den högaktuella frågan om kompetensförsörjning och bemanning. Främst belyste Styrbjörn den grundläggande säkerhetsutbildningen som gäller befälhavare, däcksmän, sjöpersonal som kan antas påverka det egna eller omgivande fartygs miljö. Giltigt Certifikat från Transportstyrelsen.

Vidare upplyste Styrbjörn om en ny utbildning med eller utan rökdykning, beroende på vilken utrustning fartyget har ombord. Det är en dags distansstudier samt en dag på plats, vilket leder till intyg som räcker att tjänstgöra med i 5 år samt är giltigt för alla befattningar och fartyg inre fart. Utbildningen kan man gå självmant och kan därefter frilansa på olika rederier. Utbildningen förnyas med 5 års mellanrum, då behöver utbildningen uppdateras och tas igen.

Utbildningen rör överlevnadsteknik, brandskydd, praktiska övningar med brandsläckare, första hjälpen, socialt ansvar, teori, praktisk släck- och rökövningar med rökdykning.

REBECCA DALÉN

Ressel Rederi kastar loss i Västervik

Nytt kapitel för skärgårdstrafiken: Ressel Rederi tar över.

Att Västervik är en kommun i rörelse och som satsar, både bildligt och bokstavligt är tydligt. Det välrenommerade Ressel Rederi tar över driften av Västerviks kommuns färjor.

För en skärgårdskommun är infrastrukturen till sjöss själva livsnerven. Med Ressel Rederi vid rodret säkras en stabil, professionell och långsiktig drift av färjetrafiken. Det är en strategisk pusselbit som inte bara underlättar vardagen för skärgårdsborna och gynnar besöksnäringen, utan också befäster Västerviks position som en av ostkustens mest framåt-lutande maritima knutpunkter.

Fredrik Robbertte, Vd för Ressel Rederi, har framåtblick och spred sin entusiasm för den nya fartygstrafiken i området. Förutom att presentera det nya uppdraget gav Fredrik även en tryggande inblick i Ressel Rederis verksamhet, genom att

redogöra för hur de har strukturerat sin beredskapsorganisation.

”Det är det vi gör dagligen som är det viktiga”, säger Fredrik Robbertte.

”Krigsplacera din personal och tänk på hur just din verksamhet kan drabbas om det blir ett väpnat angrepp eller krig”.

Några medskick var att tänka över hur verksamheten drabbas om det råder brist på bunker, färskvatten, reservdelar, sjukvårdsprodukter eller förnödenheter. Gör en plan, vem som har prioritet, vilket fartyg som ska ha företräde gällande bränsle, hur trygga försörjningen av förnödenheter samt vattnet ombord per fartyg. Och hur säkra att vattnet håller kvalitet, dvs. att kunna rena vattnet vid behov. Sammanfattningsvis är ordet förberedelse en viktig nyckel.

Med en stabil organisation i ryggen ser Ressel Rederi fram emot att bli en central aktör i Västerviks fortsatta maritima utveckling.



Fredrik Robbertte Vd Ressel Rederi och Linus Julin.

REBECCA DALÉN

Blidösundsbolaget – från dieseldrift till eldrift

Skärgårdsredarnas har utsett Blidösundsbolaget till årets Skärgårdsrederi för sitt arbete att bygga om äldre dieseldrivna fartyg till eldrift.

På frågan vad är de mest stolta över svarade Anna Jidberg (CEO) för Blidösundsbolaget som mottog priset:

- Jag är otroligt stolt över den kompetens som vi har lyckats bygga upp och fånga upp i bolaget. Det finns ett fantastiskt driv i att vilja förbättra och utveckla både det vi har, samt prova nya sätt. Med klokskap, kompetens, kontroll och en dos mod har vi lyckats förena både tradition och innovation. Utan mina fantastiska medarbetare, inget!

Motiveringen löd: ”Blidösundsbolaget har visat på klimatsmart vision och nytänkande i sina elektrifieringsprojekt där man inte räds att ta in ny teknik och nya lösningar men med en klar idé om enkla och driftsäkra system som kan anpassas

till både nyare och äldre tonnage i skärgårdsflottan. Blidösundsbolagets vilja att gå in i nya projekt med ny teknik tillsammans med leverantörer är ett viktigt bidrag till branschen för att få ut fler och bättre tekniska lösningar på marknaden för elektrifierad skärgårdstrafik.”

REBECCA DALÉN

Fakta

Blidösundsbolaget grundades 1911 och har varit en del av Stockholms skärgård i över ett sekel och är idag en av de främsta aktörerna inom skärgårdstrafiken. De erbjuder musik- och matkryssningar, event och utflykter. Samtidigt utför rederiet upphandlad trafik och underhåll åt Waxholmsbolaget, Trafikförvaltningen, Region Stockholm och SL. Blidösundsbolaget är en del av Transdev, en av Sveriges största operatörer inom persontrafik och del av det multinationella Transdev Group.



Välförtjänt. Anna Jidberg (CEO) för Blidösundsbolaget fick emotta diplom, blommor och en rungande applåd.



Grattis. Varmt grattis säger vi till samtliga anställda för gott arbete och visat föredöme för branschen.

REBECCA DALÉN

REBECCA DALÉN

LISA SIMONSSON

M/Y Lilian af Stockholm vid kaj i Västervik.



Historien om Lustjakten M/Y Lilian af Stockholm – en levande kulturskatt

Det finns fartyg som bara transporterar människor, och så finns det fartyg som transporterar ren historia. M/Y Lilian af Stockholm tillhör definitivt den senare kategorin.

Byggt år 1916 mitt under brinnande världskrig, står denna motoryacht i dag som ett exempel på svensk båtbyggerkonst och tidig 1900-talslyx. Skärgårdsredarna gästades av Gunnar Haglund som berättade historien om hur fartyget seglade tillbaka till Sverige.

Från Punchkungens prakt till ett symboliskt pund

Berättelsen om M/Y Lilian af Stockholm börjar hos den legendariske ”Punchkungen” Edward Cederlund. Det var han som beställde denna skönhet, och kraven var kompromisslösa. Fartyget byggdes i mahogny och stål, ritat av den tidens absolut främsta konstruktörer. Målet var tydligt: att skapa ett flytande palats för skärgårdens societet.

Under decenniernas lopp har fartyget bytt ägare och farvatten, men ett kapitel sticker ut som hämtat ur en äventyrs-

roman. När det brittiska paret Scott och Hillary Pereira ägde båten, fattade de det unika beslutet att sälja den vidare till Sverige - för den symboliska summan av ett pund. Villkoret var lika enkelt som det var absolut: fartyget måste bevaras i sitt ursprungliga skick.

Hemresan och det historiska myntet

Att flytta en hundraårig klenod över öppna hav är dock inget man gör i en handvändning. Med den tidigare ägaren Scott själv som befälhavare vid roddet, och med svenske Gunnar Haglund som en av

de drivande krafterna i besättningen, påbörjades den långa färden till Sverige för att få hem skönheten till svenska vatten. Resan gick från floden Themsen i England, via den strategiska Kielkanalen, vidare över Östersjön till Karlskrona, innan fartyget slutligen nådde sin slutdestination: Västervik.

I Västervik möttes besättningen och den historiska yachten av pompa, ståt och ett stort pressuppbåd. Det var nu den formella affären skulle slutföras. Scott och hans fru Hillary hade själva med sig betalningen - ett fysiskt, eget pundmynt - som under högtidliga former överlämnades på kajen. Tack vare detta unika avtal, och ett enormt hantverkskunnande, hålls Lilian i originalskick. Att kliva ombord är som att kliva rakt in i ett flytande museum där doften av fernissa och teak sitter i väggarna.

Motor Yacht Society bär arvet vidare

I dag förvaltas detta maritima kulturarv av MYS (Motor Yacht Society), en förening dedikerad till att skydda och bevara klassiska motorbåtar. Att hålla ett över hundra år gammalt träfartyg i toppskick är dock ingen billig eller enkel uppgift. Det kräver både hjärta, tid och ekonomiska muskler. Här kan allmänheten spela en avgörande roll. För den blygsamma summan av 305 kronor om året kan vem som helst bli medlem i MYS och därmed direkt bidra till att flytande klenoder som Lilian inte går i graven.

”Det är en behjärtansvärd kulturgärning,” hälsar Gunnar Haglund, som alltså har varit med fartyget ända sedan den historiska resan över Kielkanalen.

En gåva till mecenaterna

För de som vill göra en extra insats för fartygets framtida underhåll har föreningen startat en särskild insamling. Gunnar Haglund som är Ordförande i MYS hälsar att den som skänker

1 100 kronor eller mer till underhållet, får en exklusiv motprestation: en vackert illustrerad fotobok om Lilians färgstarka historia och unika detaljer som gåva. För den intresserade finns mer att läsa här: www.mys.nu

Det är en chans att äga en bit av historien på soffbordet - samtidigt som man ser till att originalet fortsätter att klyva vågorna i verkligheten.

REBECCA DALÉN



Gränsö Slott.

REBECCA DALÉN



Pontus Lindblom,
Västerviks Näringslivschef.

REBECCA DALÉN

Skärgårdsredarnas besök på Gränsö slott - en historisk pärla i ny skepnad

Gränsö slott bär på en historia som sträcker sig tillbaka till 1800-talet, då det ursprungligen uppfördes som ett pampigt herresäte i nyklassicistisk stil. Genom decennierna har slottet överlevt såväl kungliga besök som en förödande brand 1993, då huvudbyggnaden totalförstördes. Men återuppbyggt till sin forna glans och förvandlats till en av ostkustens mest älskade mötesplatser.

Väl inne i de vackra salarna spred sig en förväntansfull stämning. Pontus Lindblom från Västerviks kommun hälsade oss varmt välkomna och var glad över att visa Gränsö som ytterligare en destina-

tionspärla i Västervik. Slottets ägare, Per Johansson, klev fram och höll ett personligt tal till alla gäster där han med stolthet delade med sig av visionerna för Gränsös framtid och de pågående byggnationerna inför sommarsäsongen som ska lyfta destinationen till ännu högre höjder och möta framtidens krav på förstklassigt boende och mötesmiljöer.

Därefter serverades en exklusiv tre-rätters middag, komponerad av lokala råvaror som gifte sig perfekt med kvällen utanför de stora fönstren. Samtalen surrade högt kring borden, en perfekt avslutning på Västerviks dagarna som

sträckt sig från modern sjöfart och djupdykningar i historien, till avslappnande spamiljöer och slottsbesök.

Skärgårdsredarna riktar ett stort varmt tack till Västerviks kommun som varit vår parhäst i årets förberedelse av Årsmöte med programpunkter. Att arrangera detta tillsammans med er har varit fantastiskt. Det har varit innehållsrikt, informativt, innerligt, inspirerade och idérikt för oss alla.

Ett särskilt tack riktas till Lotta Bäckström, Pontus Lindblom och Harald Hjalmarsson.

REBECCA DALÉN

Besättnings-skadorna visar var riskerna till sjöss är som störst

ONGÅRD!

Med Underwriter Hannah-Maria Opperman-Mäkinen

GARDs slutsats är tydlig, bättre stöd, säkrare system och tidigare insatser är avgörande för att minska insatserna till sjöss.

I vår senaste rapport ser vi att sjukdom fortsatt är den främsta orsaken bakom besättningsrelaterade skadeärenden, samtidigt som många olycksfall uppstår i det dagliga arbetet ombord. För oss är slutsatsen tydlig: bättre stöd, säkrare system och tidiga insatser är avgörande för att minska riskerna till sjöss.

Bakom varje skada bland besättningen finns en mänsklig berättelse om belastning, olycksfall, sjukdom eller förlust. Den här texten bygger på Gard Crew Claims Report 2025, där vi har analyserat omkring 3000 besättningsrelaterade skadeärenden registrerade under 2024 inom vår P&I-portfölj. Kompletterat med en enkät bland mer än 6000 sjöfarare från 46 nationaliteter. För oss ger resultaten en tydlig bild av den press som sjöfarare möter i dag och visar att skadebilden må vara välkänd, men att riskernas omfattning och allvar fortsatt är betydande.

När vi ser till utvecklingen över tid framträder ett tydligt mönster. Sjukdom står alltså för merparten av fallen, omkring 60 procent, medan olycksfalls-skador utgör cirka 37 procent. Dödsfallen är färre till antalet, men väcker särskild oro eftersom de blivit vanligare och konsekvenserna är de mest allvarliga.

En av de tydligaste varningssignalerna i vår analys är ökningen av dödsfallsärenden bland besättningar. Jämfört med åren före pandemin visar efterpandemiska siffror en ökning på 25 procent. För oss är det mer än en statistisk avvikelse, det tyder



Kosterhavet. Christoffer Nordgren och Hannah-Maria Opperman Mäkinen på tur i Kosterhavet med Skärgårdsredarna och Kust Event

på att långvariga risker till sjöss inte bara består, utan i vissa fall också förvärras.

Sjukdom dominerar fortfarande

I vårt material är sjukdom den enskilt största orsaken bakom besättningsrelaterade skadeärenden. Det är också den vanligaste dödsorsaken bland sjöfarare. Under 2024 var sjukdom kopplad till 83 procent av alla dödsfall i besättningen, vilket

understryker hur tätt sammanlänkade välbefinnande ombord och operativ risk är.

De vanligaste medicinska tillstånden omfattar hjärt-kärlsjukdomar, bukbesvär och muskuloskeletala problem såsom ryggsmärta. Dessa fall leder inte alltid till bestående funktionsnedsättning, men de resulterar ofta i kostsamma evakueringar, hemtransporter och långa perioder borta från arbetet.

Ett återkommande tema i vår rapport är stress. Vi ser att åtta av tio av de vanligaste sjukdomarna som drabbar sjöfarare kan orsakas eller förvärras av stress. Därför ser vi inte stress som en bakgrundsfaktor, utan som en av de centrala drivkrafterna bakom ohälsa till sjöss.

Rutinmässigt arbete, återkommande skador

Skador uppstår fortfarande främst i det dagliga arbetet ombord. I vår rapport ser vi att fingrar är den kroppsdel som skadas oftast, samtidigt som finger- och ryggsador hör till de mest rapporterade fallen. Det påminner om att vanligt arbete på däck och i maskinutrymmen kan innebära betydande risker.

Det dagliga arbetet ombord fortsätter att ge upphov till många skador och finger-skador ligger alltså i topp.

De vanligaste incidenterna är klämskador i samband med maskineri eller utrustning, skärskador orsakade av verktyg eller vassa föremål samt halkningar och fall i arbetsområden. Inget av dessa riskmoment är nytt, men deras ihållande förekomst visar att rutinrisker fortfarande är svåra att få bort i praktiken.

Under 2024 noterades en svag ökning av skärskador, men i övrigt är utvecklingen stabil. Budskapet är tydligt: många skador är fortfarande förankrade i fartygsverksamhetens vardag snarare än i sällsynta eller exceptionella händelser.

När det värsta händer

Även om dödsfall utgör en mindre andel av det totala antalet skadeärenden är detaljerna slående. De flesta är kopplade till sjukdom, och självmord är den näst vanligaste orsaken. Dödsfall till följd

av olyckor utgör en mindre andel, vilket tyder på att de största hoten mot livet till sjöss inte alltid är de mest synliga.

Rapporten pekar också på en särskilt sårbar period i början av en sjöfarares kontrakt. Många dödsfall inträffar när trötthet, stress och kraven på att anpassa sig till en ny arbetsmiljö är som störst.

Den psykiska hälsodimensionen är särskilt allvarlig. Enligt rapporten är självmord bland besättningsmedlemmar vanligare än dödsfall till följd av olyckor, vilket riktar uppmärksamheten mot en risk som ofta är mindre synlig än fysisk skada men inte mindre akut.

Orsakerna bakom siffrorna

Sammantaget visar våra skadeärenden på flera underliggande orsaker. Stress och psykisk press kopplad till arbetsbelastning och isolering, trötthet till följd av otillräcklig vila, riskfyllda arbetsmiljöer och organisatoriska faktorer som tidspress eller genvägar spelar alla in. För oss handlar det alltså inte om enskilda avvikelser, utan om bredare förhållanden ombord som påverkar säkerheten i vardagen.

En av de viktigaste slutsatserna i vår rapport är att många av dessa skador går att förebygga. Det kräver åtgärder inte bara när något redan har inträffat, utan långt innan det sker.

Bättre kontakt med familjen, starkare kollegialt stöd ombord och strukturerade insatser för välbefinnande kan bidra till att minska stress och isolering. Samtidigt är realistisk arbetsplanering och tillräcklig vila avgörande för att begränsa trötthet, som påverkar både hälsa och beslutsförmåga. Säkerhetskulturen spelar också stor roll: konsekvent användning av skyddsutrustning, följning av rutiner och en arbets-

miljö som inte uppmuntrar genvägar bidrar till färre skador.

Stöd och hjälp

Praktiska åtgärder som riktad utbildning, säkrare utformning av utrustning och ökad medvetenhet om risker i särskilt utsatta arbetsmoment kan göra det dagliga arbetet mindre riskfyllt. Lika viktigt är att besättningen vet att hjälp finns att få i ett tidigt skede, oavsett om det gäller fysisk sjukdom, stress eller psykisk ohälsa.

Tidiga insatser kan göra stor skillnad. Medicinska rådgivningsverktyg, telemedicinska tjänster och strukturerade stödssystem från arbetsgivaren har alla en viktig roll i att fånga upp hälsoproblem innan de utvecklas till allvarliga situationer. Det är också något vi ser som avgörande i det förebyggande arbetet.

Ansvar ligger dock inte enbart på den enskilda sjöfararen. Många av de faktorer som ligger bakom skadorna, särskilt stress och arbetsbelastning, formas av företagskultur, bemanningspraxis och operativa beslut som fattas i land.

För oss handlar rapporten i grunden om mer än försäkringsdata. Den visar att besättningens välbefinnande och fartygens säkerhet hänger tätt samman och att priset för brister inte bara mäts i skador och skadeärenden, utan också i människoliv och försörjning.

Som vi ser det handlar arbetet med att minska besättningsskador inte bara om att hantera incidenter när de väl inträffar, utan om att skapa hälsosammare, säkrare och mer hållbara arbetsvillkor till sjöss.

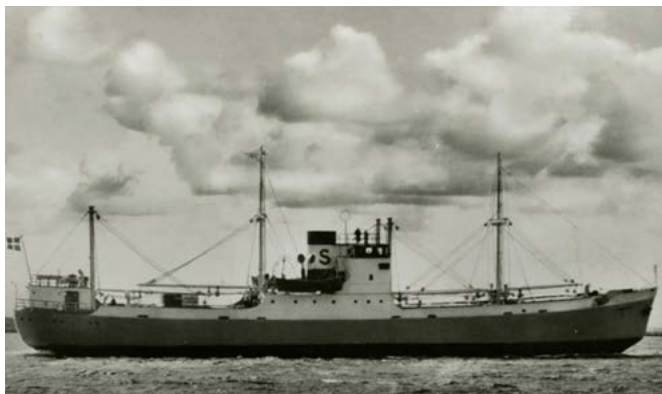
UTDRAG AV GARD CREW CLAIMS REPORT, VIA HANNAH-MARIA OPPERMAN MÄKINEN, UNDERWRITER GARD

Skärgårdsredarnas Styrelse 2026



Från vänster till höger i bild:

Lotta Rammus Ekonomiansvarig/Ledamot Refsnäs Rederi AB, **Gustaf Myrsten** Ledamot Rederi AB Ballerina, **Ordförande Bertil Pevantus** Göteborg-Styrsö Skärgårdstrafik AB, **Niklas Drakenberg**, Ledamot M/S Teaterskeppet AB, **Annika Kristensson** Suppleant Gunnars Båtturer och Charter AB, **Fredrik Duveskog** Suppleant Rederiaktiebolaget Göta Kanal, **Vice ordförande Ulrika Kommes** Laponia Rederi AB, **Fredrik Robbertte** Ledamot Ressel Rederi AB, ***Fredrik Almlöv** Ledamot, Trafikverket Färjerederiet (saknas i bild)



OKÄND FOTOGRAF - KONNS ARKIV

M/S Karskär – en typisk representant för fartygen i kusttrafik under 1900-talets första hälft. Bland de sjömän som seglade i oceanfart kallades dessa fartyg något nedlåtande för Sveakassar. Ombord på dessa fartyg lär det ha serverats skorpor med smör till eftermiddagskaffet. Dessa benämndes som Sveabakelser. Källa: Statens maritima museer.



FÖRVARSMÅKTEN

HMS Norsten – en av marinens så kallade fiskeminsvepare. Eftersom fiskeminsveparna (smackarna) i Gåsstenklassen bar namnen Gåssten Norsten och Viksten benämndes de inom flottan ofta som "Stena Line".

Svensk kustsjöfart behövs

Det säkerhetspolitiska läget talar för att se över mindre och medelstort tonnage i Sverige för att upprätthålla transporter.

Under perioden år 1840-1940 hade den svenska kustsjöfarten sin glansperiod historiskt sett. Utvecklingen av maskindrivna fartyg möjliggjorde för rederierna att olika kusthamnar kunde trafikeras enligt tidtabell. Även trafiken på insjöar som Vänern, Vättern och Mälaren växte. Med fartygen transporterades ofta såväl passagerare som gods. Det linjenät som nu utvecklades kom att utgöra ett slags blodomlopp i industrialiseringen av samhället.

Konkurrensen mellan rederierna var inte sällan hård och så småningom konsoliderades marknaden genom att vissa av rederierna köptes upp av större aktörer. Ett exempel är det tidigare Stockholms Rederi AB Svea (eller Sveabolaget som det kallades i dagligt tal). Rederiet bildades år 1871 och lyckades sedan genom uppköp lyckades etablera ett större linjenät längs den svenska ostkusten och finska hamnar. Det sagda fick dock till följd att Sveabolaget under lång tid hade en mycket brogig flotta av fartyg inte sällan benämnda "Sveakassar". På samma sätt agerade Waxholmsbolaget vilket med aggressiva uppköp slog ut konkurrenter från marknaden.

Efter andra världskrigets slut minskade dock trafiken snabbt. Tåg, bussar och lastbilar ersatte stora delar av trafiken.

Kvar blev skrymmande bulktransporter samt viss passagerartrafik i skärgårdarna.

Finns det då behov av en svensk kustsjöfart idag? Ett skäl som talar för detta är det säkerhetspolitiska läget. I ett läge med höjd beredskap eller i värsta fall krig kommer det att finnas ett stort behov av mindre och medelstort tonnage för att upprätthålla såväl militära som civila transporter. Redan i ett läge där trupp och materiel behöver transporteras till Finland eller Baltikum i syfte att avskräcka en angripare från att agera kommer transportbehovet att vara stort. Skulle det utbryta ett krig måste man också räkna med ett behov av transporter från Finland och Baltikum av flyktingar och sårade. Utöver detta måste den svenska folkförsörjningen upprätthållas. Vissa specialfartyg som bogserbåtar och mindre tankfartyg kan också behöva rekvireras för olika ändamål. Bogserbåtar kan behövas för bärgning av skadade örlogsfartyg och tankfartyg kan fungera som flytande bränsledepåer. Vissa fiskefartyg kan också användas för att lokalisera minor medan andra färjor kan förses med minspår för läggning av minor. Under andra världskriget togs hundratals fartyg i bruk för den här typen av ändamål och under det kalla kriget fanns en beredskap för detta. Marinen hade bland annat ett antal så kallade fiskeminsvepare i syfte att utbilda besättningar som i händelse av krig skulle kunna tjänstgöra ombord på rekvirerade fiskefartyg anpassade för minröjning.

Problemet är emellertid att idag saknas till stor del den här typen av fartyg. Det går att urskilja flera orsaker till detta. En viktig sådan är att väg- och järnvägstransporter under lång tid gynnats på bekostnad av sjöfarten trots att den sistnämnda bedöms vara ett miljövänligt transportmedel per tonkilometer. Sjöfarten har förväntats bära sina egna infrastrukturkostnader via farledsavgifterna medan detsamma inte är fallet avseende de övriga transportslagen. Vidare har det varit svårt att få till effektiva terminaler för omlastning av gods. Det har lett till att industrin som önskat se så kallade "just in time-lösningar" ofta har valts bort sjöfarten. Möjligen kan ett skifte skönjas i takt med att vägnätet blir alltmer belastat. Ett sådant projekt är den så kallade Mälarpendeln med vilken gods transporteras från containerhamnen i Norvik utanför Stockholm vidare till hamnar i Mälaren syfte att avlasta vägnätet i Stockholm och Mälardalen samt bidra till mer miljömässigt hållbara transporter.

Kanske kan behovet av en ökad beredskap för krig och kriser leda till en ökad medvetenhet om kustsjöfartens betydelse. Samtidigt kan det i viss mån framstå som ironiskt att det ska behövas ett hot om krig för att vi ska förmås värna om ett i sig miljömässigt hållbart transportsätt.

JOHAN SCHELIN
PROFESSOR I SJÖ- OCH TRANSPORTTRÄTT ORDINARIE LEDAMOT I KUNGL. ÖRLOGSMANNASÄLLSKAPET - SVERIGES MARITIMA AKADEMI



Gunnars Båtturer & Charter på Dyrön utsågs nyligen till Årets Företagare på Tjörn 2026.

Från distriktssammankallande i väst

Det är förstås så att det finns oerhört många i vårt distrikt som gör ett fantastiskt arbete - stora som små rederier som dag ut och dag in bidrar till en levande skärgård längs hela västkusten, i Vänerne och i Vättern. Det går knappast att nämna alla, men jag vill den här gången passa på att lyfta fram ett av dem lite extra, just nu med anledning av en fin utmärkelse.

Gunnars Båtturer & Charter på Dyrön utsågs nyligen till Årets Företagare på Tjörn 2026. I motiveringen lyfts hur familjeföretaget, med ett halvt sekel i ryggen, tagit ett rejält kliv in i framti-

den genom eldrift, nya affärsområden och breddade upplevelser. Företaget har bedrivit färjetrafik i Bohusläns skärgård i 50 år och driver i dag chartertrafik, reguljära skärgårdsturer och skoltrafik. Tre av fartygen har hemmahamn på bilfria Dyrön, medan två utgår från Lysekil och trafikerar linje 847 Lysekil-Skaftö - där färjan Elise är helt eldriven. Ett fint exempel på det engagemang och nytänkande som så många av våra medlemmar visar.

Och så ett personligt tips till alla som besöker västkusten i sommar: gör ett

besök på Dyrön Södra Skaldjur & Konferens, som Gunnars Båtturer driver vid sidan av båttrafiken. Färiska skaldjur och havsutsikt på en bilfri ö - det är sommar när den är som bäst. Har du egen båt är det förstås enkelt att lägga till vid ön, men det fina är att du klarar dig alldeles utmärkt utan: det går färjor till Dyrön från flera håll. Gunnars egen linje 326 utgår från Rökan på Marstrandsvägen, och ön nås även via reguljärtrafiken från Rönnäng.

ANDERS ÅMAN,
REGIONANSVARIG VÄST

Tonnageskatten kan öppnas för mindre fartyg

JURIDISKA RUTAN

Med Werks Advokater



En central förändring enligt liggande förslag är att tonnagebeskattningen föreslås utvidgas till att omfatta fler verksamheter inom specialsjöfart.

Regeringen har föreslagit omfattande förändringar av det svenska systemet för tonnagebeskattning. Syftet är att stärka svensk sjöfarts konkurrenskraft och få fler fartyg och rederier att omfattas av systemet. Förslaget innebär särskilt potentiella fördelar möjligheter för mindre fartyg inom specialsjöfarten, som tidigare fallit utanför regelverket.

Tonnageskatt innebär i korthet att rederier beskattas utifrån fartygens storlek och kapacitet, i stället för utifrån faktisk vinst. Systemet används i många europeiska länder för att stärka den nationella sjöfarten och skapa mer förutsägbara villkor för rederinäringen.

Det nuvarande svenska systemet har kritiserats för att vara för snävt. Kraven på internationell fart och att endast fartyg över 100 GT omfattas har gjort att många mindre specialfartyg fallit utanför regelverket. Regeringen har därför föreslagit en modernisering av reglerna för att bättre anpassa dem till dagens sjöfartsmarknad och EU:s statsstödsregler.

En central förändring enligt liggande förslag är att tonnagebeskattningen föreslås utvidgas till att omfatta fler verksamheter inom specialsjöfart. Det gäller bland annat:

- Bogsering,
- bärgning,
- isbrytning,
- bunkring,
- kabel- och rörläggning,
- offshore- och vindkraftsservice,
- vissa arbets- och entreprenadfartyg till sjöss.



REBECCA DALEN

Regelförslag på gång som även kan innefatta specialsjöfart.

Samtidigt föreslås att yrkesfartyg över 20 GT inom specialsjöfarten ska omfattas enligt det nya förslaget. Det öppnar för att mindre fartyg än tidigare ska kunna kvalificera sig för tonnageskatt. Regeringen konstaterar att specialsjöfart ofta bedrivs med mindre fartyg än traditionell handelsflotta och att nuvarande regler därför missgynnar delar av svensk sjöfartsnäring.

Ett annat viktigt förslag är att kravet på internationell fart tas bort. I stället ska fartyg användas i trafik som är utsatt för internationell konkurrens. Det kan få stor betydelse för svensk kustsjöfart och specialiserade marina tjänster som konkurrerar på en internationell marknad trots att verksamheten bedrivs enbart i svenska vatten. För att omfattas av tonnageskat-

tereglerna måste fartygen fortfarande användas kommersiellt, bedriva kvalificerad sjöfartsverksamhet och inte enbart gå på floder, kanaler eller insjöar.

Tanken är att förändringarna ska göra det mer attraktivt att flagga fartyg i Sverige och investera i svensk sjöfart. Samtidigt väntas reformen förbättra konkurrenskraften mot andra europeiska länder där tonnageskatten redan omfattar fler typer av fartyg och verksamheter.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 20 juli 2026 och börja tillämpas för beskattningsår som startar efter den 31 december 2026.

MALIN HÖGBERG
SPECIALIST, WERKS

50 år som däcksmän

Stort Grattis till Enar Jansson som i juni 2026 firar 50 år som däcksmän på Styröbolaget i Göteborgs skärgård.

Han började som praktikant två veckor i oktober 1975 på dåtidens snabbåt, Harry Hjärne som gjorde hela 19,6 knop.

Första arbetspasset gjorde han en helg i december samma år och fick ut en lön på 100:-

I juni 1976 blev han anställd som däcksmän och sedan dess har mycket vatten runnit under kölen och lönen har stigit något.

Han var med och byggde fartyget Ylva 1989, som han sedan dess har arbetat på och gör än idag.

En trygg och trogen "Styröbolagare" i dess rätta mening. Tack för all din tid och engagemang. Vi hoppas på ytterligare några år till tillsammans.



MARLENE LETICA

MARLENE LETICA, STYRSÖBOLAGET

Skärgårdsredarna instämmer i ett rungande hipp hipp hurra för Enar!

Laddade för framtiden!



Nu kör vi på grön el så du kan njuta av en tystare och renare resa!



 **styröbolaget**
en del av Transdev



Upplev magin i Tjusts övärld genom Hasselö, Rågö och Idö

Upptäck Tjust skärgård.

Här väntar sommarens bästa upplevelser, bara en båttur bort.

Med skärgårdsbåtar från Västervik och Loftahammar tar du dig enkelt ut till öarna Hasselö, Idö och Rågö - tre pärlor som alla bjuder på sin egen unika karaktär och charm. Ombord på M/S Ellen Key och M/S Kung Märta reser du från Västervik till Hasselö och Idö, medan M/S Bella tar dig genom den vackra innerskärgården med start i Loftahammar.

HASSELÖ OCH SLADÖ

Hasselö, tillsammans med grannön och naturreservatet Sladö, är skärgårdens största och mest levande ö, en plats fylld av upplevelser för hela familjen. Här finns restaurang, strandkafé och ett char-

ligt bageri med lunchservering. För den aktive erbjuds uthyrning av havskajaker, minigolf, vandringsleder och möjlighet till avkoppling i bastu eller badtunna.

Den nio kilometer långa vägen som sträcker sig över ön lämpar sig perfekt för cykelturer, och cyklar finns att hyra på plats. Missa inte heller skärgårdens längsta sandstrand, en barnvänlig oas för lata sommarkvällen vid havet.

RÅGÖ

Rågö lockar med storslagen natur och vidsträckt vy över havet. Här kan du besöka öns skärgårdsmuseum och träbåtsverkstad, där hantverks-traditioner lever vidare och tempot saktar ner.

Efter en dag fylld av intryck väntar en smakupplevelse på Rågö servering. På menyn finns bland annat varmrökt lax, råksmörgås och mustig fisksoppa, ofta

tillagad på fisk fångad i Rågöfjärden. Här njuter du av genuina smaker i en avkopplande miljö som är svår att lämna.

IDÖ

Idö är destinationen för dig som söker en kombination av natur, historia och god mat. Med M/S Kung Märta når du denna pärla i ytterskärgården, där utsikten från restaurangen är något alldeles extra. Här kan du slå dig ner och njuta av en lunch i lugn och ro, med havet som närmsta granne.

För den som vill vara aktiv finns möjlighet att hyra SUP och paddla runt Bockholmarna, eller ta ett svalkande dopp från de solvarma klipporna.

Upptäck Tjust skärgård - ett landskap där varje ö bjuder på sin egen historia, sina egna smaker och sin egen rytm. Här väntar sommarens bästa upplevelser, bara en båttur bort.

NYFIKEN PÅ VÄSTERVIK? WWW.VASTERVIK.COM

POWER 
HOUSE

Power
Solutions

Vi hjälper dig med allt från generatorset,
hjälpmotorer och framdriftsmotorer till
reservdelar och service.



Tjöta med oss!



 **Sweden**
Datavägen 16,
436 32 Askim



REBECCA DALEN



ALEXANDRA MYRSTEN

Jubilar Gustaf Myrsten

Livet på sjön och Rederi Ballerina

Gustaf Myrsten, du fyller 70 år och har tillbringat en enorm del av livet på vatten. Vad är ditt första havsminne?

Vi hade ett lantställe på Åland, där vi hade en roddbåtseka med en 4h motor på, minns att jag älskade att fara ut med den. Sedermera blev det optimistjollar och större motorbåtar. Jag är uppväxt med tre äldre systrar. De var inte lika båtintresserade. Men det var min pappa Carl-Bertil däremot, som kommer från en redarsläkt och som bland annat grundade Rederi AB Slite, ett av rederierna som startade Viking Line.

Vad var det som fick dig att bli rederiägare?

Ballerina var ett litet bolag som var till salu, jag köpte det tillsammans med Gösta Leffler. Vi såg en affärsmöjlighet och utifrån det båtköpet har rederiet utvecklats från en båt till idag 17 fartyg. Det är Ballerinas historia. Det är numera jag och tillsammans med Gösta Lefflers tre barn; Jonas, Fredrik och Elin som driver rederiet idag.

Hur skulle du beskriva rederi Ballerina, gemenskapen, kulturen, och vad har

varit viktigast för dig under de åren ni styrt skutan?

Ett kärnfullt familjeföretag, närheten till alla anställda, entreprenörskap, och kunden har alltid rätt.

Jag känner till att du har en förkärlek att sitta i förarsätet i klassiska bilar och köra på natursköna slingriga vägar. Vad har du för favoritbil, och varför har du fastnat för just den?

Min favorit just nu är en Porsche Speedster från 1955. Snygg klassisk och sällsynt. Röd. Med beige Aceila Bast klädsel.

Jag tycker om att sätta vind i seglen än idag.

Finns det fortfarande några ogjorda "resor" – antingen till sjöss, på landsvägen eller i livet i stort – som du drömmer om att göra nu?

Ja, så småningom skulle jag vilja komma till Nya Zeeland, det skulle vara roligt. Och till Okinawa, där 100-åringar ser ut som 60-åringar! Okinawa tillhör en del av världen som forskningen pekat ut som en blå zon, som är extra hälsosam att leva i. Vi har en son som bor i Japan, med två barnbarn.

När du nu firar din 70-årsdag och ser ut över familj, vänner och kollegor, vad känner du mest stolt över att ha åstadkommit?

Det jag försöker förmedla är att hålla en familjär atmosfär. Det leder till att medarbetare tar eget ansvar och att alla är lika viktiga. Det tycker jag att vi har lyckats med.

Om du fick ge ett enda råd till den unga sjöman som du en gång var, vad skulle det vara?

Man ska vara nyfiken, ta lärdom av dem med mer erfarenhet. Även utanför sitt egna arbetsområde ska man vara nyfiken på omvärlden. Jag är i grunden skeppsbyggare och har lärt mig många saker. För att nämna något exempel har jag fått sätta mig in i hur ett kök på ett fartyg bör se ut.

Idag driver du även Sea you Rederiet på Länsstyrelsens uppdrag, trafik sommartid till Gotska Sandön samt ensam ägare av fartyget M/S Gotska Sandön.

Gotska sandön ligger mig varmt om hjärtat, en otroligt vacker nationalpark. Färjan går i trafik under maj till september. En kort säsong. Åker man en dagstur, får man hela fem timmar på ön. Det går att boka boende och bo 2-3 nätter eller längre. Idag finns 120 bäddar samt fyramannatält med riktiga sängar i. Tips är att ta med ryggsäck, då man måste ta med allt såsom både mat och lakan.

Hur firar du helst din 70-årsdag den 10 juni?

Jag firar min 70-årsdag tillsammans med familjen.

REBECCA DALÉN

Fakta: Rederi AB Ballerina

Två elektrifierade fartyg går i drift idag- att rederiet inte gjort fler el-fartyg beror på att det inte finns platser tillräckligt med platser att ladda på i Stockholm.

Grundat: Ursprungligen startat som AB Mekanik på Lidingö år 1932. Namnbytet till Rederi AB Ballerina skedde 1971.

Vi blev ägare 1999

Huvudkontor: Stockholm.

Inriktning: Bedriver upphandlad kollektivtrafik till sjöss och pendelbåtstrafik på uppdrag av Region Stockholm (TF).

HUVUDSAKLIGA LINJER & RUTTER

Linje 80 (Sjövägen): Trafikerar sträckan Nybroplan – Nacka – Lidingö – Ropsten- Tranholmen och Storholmen

Linje 89 (Ekerölinjen): Trafikerar sträckan Klara Mälarstrand – Tappström (Ekerö). Rederiet vann tillbaka det fyraåriga trafikavtalet med start under hösten 2025.

FARTYGET I URVAL

E/S Sjövägen: Sjöburen pionjär och en av Stockholms första helt eldrivna pendelbåtar.

Hållbarhetsprofil: Rederiet ligger i framkant när det gäller miljöomställningen i Stockholms hamnar. Utöver den helt eldrivna E/S Sjövägen har rederiet nyligen genomfört stora satsningar på att konvertera befintliga pendelbåtar (bland annat M/S Maria) till ren batteridrift.

Antal anställda: Rederiet har i dag cirka 100 årsanställda (antalet varierar något beroende på säsong och intag av timanställda/visstidsanställda för sommartrafiken).

Antal fartyg: Flottan består i dagsläget av runt 17 fartyg (både helägda samt inhyrda/chartrade enheter som roterar).

Fakta: Turbåten till Gotska Sandön

SÄSONG & TIDTABELL

Period: Trafiken körs under sommar-månaderna, från slutet av maj till slutet av augusti (specifikt 29 maj – 30 augusti).

Frekvens: Båten avgår tre dagar i veckan (ordinarie dagar: onsdag, fredag och söndag. Under midsommarveckan justeras detta till tisdag, torsdag och söndag).

Avgångshamnar: Rutten är en sammanhängande slinga som utgår från Nynäshamn på fastlandet och Färösund på norra Gotland.

Restider: * Nynäshamn – Gotska Sandön: Cirka 3,5 timmar.

Färösund – Gotska Sandön: Cirka 2 timmar och 15 minuter.

(Obs! Restiderna kan variera kraftigt beroende på väder och vind.)

Dagsturer: Under juni och augusti erbjuds dagsturer från Nynäshamn. Under högsäsongen i juli skiftas fokus så att dagsturerna i stället utgår från Färösund.

FARTYGET

Namn: M/S Gotska Sandön.

Egenskaper: Fartyget är specialbyggd och anpassad för det öppna, oskyddade kustområdet runt ön. Det är utrustat med en karakteristisk stävport (ramp i fören) för att passagerare ska kunna kliva direkt i land på sandstränderna, då ön saknar kaj.

Destinationen: Gotska Sandön

Status: Statlig nationalpark sedan 1909, belägen helt isolerad i Östersjön, cirka 4 mil norr om Färö.

Natur: Känd för sina milsvida, öde sandstränder, mäktiga sanddyner och gamla tallnatskogar.

Boende: Ön erbjuder stugby, vandrarhem och tältplats, men allt måste bokas långt i förväg. All proviant måste tas med av besökarna själva.

PERSONAL & ANSTÄLLDA

Antal anställda: Trafiken sysselsätter en kärnbesättning på cirka 3-4 personer per säsong, vilket inkluderar skeppare, styrmän, däcksmän och kiosk-/servicepersonal ombord. Verksamheten stötts organisatoriskt av rederiets centrala administration.

Eldrift på älven.



Historiskt skifte på älven: Styrsöbolaget går över till 100 procent eldrift

Från fossildrivet 1920-tal till banbrytande eldrift: Följ med bakom kulisserna på det anrika Göteborg-Styrsö Skärgårdstrafik AB, känt som Styrsöbolaget, som i år genomför sin största tekniska bedrift någonsin.

Göteborgs kollektivtrafik tar ett jättekälv mot en tystare och renare framtid. Styrsöbolaget ställer nu om hela sin flotta i Göta älv till fullständig eldrift - en milstolpe för stadens hållbarhetsmål. Men hur fungerar tekniken i praktiken, och vad innebär det för resenärerna? Vi har ställt ett batteri av frågor till Mats Börjesson Teknisk Chef samt Ellinor Svensson Trafikchef från bolaget för att reda ut utmaningarna, framgångsfaktorerna och vägen framåt för den utsläppsfria sjöfarten.

Det är en stor bedrift att ställa om till helt elektrisk drift på en trafikerad och strömstark led som Göta älv. Vilka nya utmaningar har ni mött jämfört med traditionell dieseldrift, både tekniskt och logistiskt?

MATS Det är mycket som har inneburit stora utmaningar, vi har ombyggnaden av fartygen, vi har laddinfrastruktur, bygglov, kajer som var i sämre skick än förväntat på utsedda laddplatser. Sammantaget har det gjort att allting tagit längre tid än förväntat. MCS är en ny teknik och kommunikationsprotokoll för kommunikation mellan fartyg och land har varit en utmaning, men de senaste veckorna har allt börjat att sätta sig. I sommar tar vi leverans av Elsnabben, som kommer gå in i trafik som ordinarie fartyg. Det här kommer innebära att alla ordinarie fartyg i Älvkontraktet kommer köra på 100 procent el. Vi har då 7 stycken fartyg som trafikerar älven på ren eldrift!

ELLINOR Att planera trafik på el är en utmaning, då det nu behöver tas hänsyn till laddtider och vad det innebär. Vi har i våra val av tekniska lösningar behövt ta hänsyn till förutsättningarna på land och ombord. Laddtider och effekt påverkar beslut om batterityper, men också miljöperspektiv och avskrivningstider vägs in. Det är mer komplext än att köra på flytande bränsle.

Berätta om er vision bakom beslutet, och vad var ögonblicket som gjorde att ni tog beslutet att satsa 100% på eldrift på just Göta älv?

MATS Det började redan 2018-2019 då tekniken kommit så långt att vi vågade satsa inom Elektrifiering. Älvtrafiken med sin centrala placering kändes som ett bra ställe att börja, fartygen har låg förbrukning och genom att testa kunde vi få en kunskap som är svårt att läsa sig till. En kunskap som även skulle ge oss ett försprång mot våra konkurrenter. Att ta beslut och justera trafikens teknik är kostsamt. Vi är oerhört tacksamma över att vi har fått finansieringsstöd av "Klimatklivet" för att hybridisera Älvsnavben 4 och Älvsnavben 5. Vi gick in i ett samarbete med Volvo Penta som i samband med pandemin rann ut i sanden 2020. Då fick vi ta ett omtag och började titta på andra lösningar och i maj 2021 fick vi första offerter på installation av en hybridlösning. Då var det bara ett mindre batteripack inräknat, vilket inte hade gett så mycket eldrift. Detta ändrades allt eftersom och även regelverket ändrades, vilket gjorde att vi

till slut hamnade på hybridinstallation, där vi skulle kunna använda Älvsnabben 4 och 5 även i skärgårdstrafiken.

ELLINOR Fartygstrafiken har under många år kunnat gömma sig bakom att det är en energieffektiv trafik i förhållande till passagerarantalet. Idag är den landbaserade trafiken i Göteborg elektrifierad, så om man bara jämför framdrift behöver vi utvecklas. Att elektrifiera eller gå över till andra alternativa bränslen är en förutsättning för att vi ska vara ett alternativ till landburen kollektivtrafik. Styrsöbolaget är ett bolag som vill vara en del av den framtida kollektivtrafiken till sjöss. För oss är det en självklarhet att vi tar till oss den forskning och utveckling som sker.

Älven kan ha olika vattenstånd, har ni behövt anpassa tekniken för att klara dessa specifika förhållanden?

MATS I Älvtrafiken så har vi flytbryggor, vattennivån är inga problem. Dock har vi ställt laddutrustning med tillbehör på en höjd som är anpassad för framtida höjningar av vattennivåer.

Räckvidd är såklart en huvudfråga. Hur hanterar ni säkerhetsmarginalerna om en färja blir liggande i hård ström? Har ni reservsystem eller batterikapacitet som täcker oförutsedda händelser?

MATS Så hård ström är det inte, då kan vinden vara lika stort problem. På Älvsnabben 4 och 5 så är det hybriddrift för att gardera oss, så om det skulle vara väldigt dåliga förhållanden eller vi får problem med laddningen så kan vi köra på alternativa bränslen, Tilllex HVO. Även på Västrafiks fartyg har vi ett generatorset som vi kan starta för att ladda batterierna, om det går mer ström än förväntat på grund av ström eller väderlek.

ELLINOR Vi tar höjd och marginaler för väderleken. Det som kan vara ett problem är strömförsörjningen ifrån land. Då har vi som Mats upplyser även en möjlig trygghet att köra på HVO.

Och finns det tillräckligt med laddinfrastruktur i Skärgården, eller skulle ni önska en utbyggnad, och om ja, var?

MATS Inte ännu. Vi har en snabbladningsstation på Klippan där vi laddar med 1000 kW och vi ska även få snabbladd-

ning på vårt natt-, och underhållsläge som dock är försenat.

ELLINOR Det är alltid en fördel om det går att ladda vid ändbryggor. Det förutsätter dock att det finns tid att ladda. I dagsläget är laddutrustning dyr och oftast saknas effekten som efterfrågas.

Nu har ni ny teknik, men vad tror ni gällande framtida slitage, nyfiken hur slitage skiljer sig gällande underhållskostnaderna och slitaget på elmotorer jämfört med de gamla förbränningsmotorerna?

MATS Detta är ju en svår fråga då vi går in i ett teknikskifte, från dieseldrift till eldrift. Det blir mindre oljebyte och inte lika många bränsle och oljefilter som behöver bytas. Nu är det ett stort antal omformare, invertrar, konvertrar, elfilter och en mängd andra komponenter som ska underhållas istället. Vad det innebär kostnadsmissigt behöver vi mer erfarenhet av. Än så länge är det nytt och leverantörer lovar lång livslängd. Det är dock något som vi kan uttala oss efter vi kört under längre tid. Hur länge en elmotor håller i verkligheten kommer vi snart ha facit på.

Hur hanterar ni de olika säsongerna, vintertid drar batterier i regel mer el?

MATS Inte på grund av driften, utan på grund av att vi även värmer upp fartyget med batterierna.

Vilken ny kompetens har ni behövt rekrytera, eller utbilda er befintliga personal i för att hantera den elektriska flottan?

MATS Egentligen ingen, de som jobbar i projekten får en ganska stor kunskap som vi ska försöka utveckla. Vi har ännu inte anställt någon just för att vi elektrifierar.

Lönsamhetsfrågan är spännande att gå in på, eftersom vi just nu har ett spant oljeläge i Världen, era tidigare dieselpriser i jämförelse med nuvarande elpriser, hur ser den kalkylen ut på lång sikt tror du, nu när ni bytt till el, men haft högre initiala startkostnader?

MATS Det är lite för tidigt för att kunna se en klar bild av lönsamhet och kostnader. I våra kalkyler så ska det bli billigare.

ELLINOR El är mer komplext då bränsleslaget byter pris på timbasis. Den volatiliteten har vi normalt inte på bränsle. Vad batteripriserna kommer vara i framtiden

vet vi inte. Idag antar vi att priser kommer att sjunka eller stabiliseras, men framtida miljölagstiftningar kanske kommer att se på batteriframställning på ett nytt sätt, vilket kan ge ökade kostnader. Konflikter i världen påverkar även priserna på batterier och i förlängningen elpriset.

Hur har reaktionerna varit från resenärerna och vilken feedback har ni fått?

ELLINOR Resenärerna och våra anställda är nöjda. Fartygen blir tystare och vi känner också av mindre vibrationer.

Är det något ni önskar framföra inför sommarsäsongen- hett tips från rederiets sida? Någon hop on- hop off tur resenärer borde passa på att ta i sommar om man besöker västkusten?

ELLINOR Älvtrafiken ger en möjlighet att se Göteborg ifrån älven. På en kort resa kan man uppleva olika stadsdelar och deras specifika puls. Längs älven finns flera stopp som lämpar sig extra bra för en hop-on hop-off-upplevelse. Från centrala Stenpiren, en naturlig startpunkt mitt i stan, kan man enkelt ta sig vidare till Lindholmen och Eriksberg, där modern stadsutveckling möter vattnet med restauranger och fina promenadstråk. I Majorna möts man av en mer klassisk Göteborgskänsla med närhet till både kultur och lokala pärlor. För resenärer som besöker västkusten i sommar rekommenderar vi varmt att kombinera dessa stadsnära stopp. Om tid finns tar man en längre båtutture vidare ut i skärgården. Två turer avgår dagligen mot Södra Skärgården. Vill man uppleva Norra skärgården kan man ta en tur med Kungsö, som även serverar mat och dryck.

Skärgårdsredarna tackar Mats och Ellinor för deras insikter och inspel.

Med sommarsäsongen runt hörnet innebär Styrsöbolagets gröna omställning att både göteborgare och turister kan se fram emot ännu skönare turer på vattnet. Att glida fram längs Göta älv i sommarsolen - nu helt ljudlöst och utan avgaser - gör resan till en upplevelse i sig. Framtiden för Älvtrafiken är här, och den är både tyst, ren och redo för sommarens alla pendlare och livsnjutare. Ett historiskt skifte som bevisar att hållbarhet och klassisk svensk sommaridyll går alldeles utmärkt hand i hand.



Intervju med Lisa Hagman Försvarmakten

Skärgårdsredarna tar pulsen på Lisa Hagman i ny tjänst, som arbetar med sjörelaterade frågor inom Försvarmakten.

Lisa välkommen ombord! Du har börjat din tjänst som Sakområdesspecialist inom området Sjö, vid Försvarmakten. Gratulerar. Nu är vi nyfikna, berätta om din bana. Vad var det som lockade dig mest med den här tjänsten och utmaningen?

Hej och tack för välkommandet. Jag började min tjänst här på transportenheten inom Försvarmaktens Logistik i slutet på

förra året och det känns väldigt roligt att vara på plats. Jag har arbetat inom transportindustrin under hela mitt yrkesliv, främst med översjötransporter i olika roller och bredd. Allt ifrån operativa roller till ledarskap och utveckling.

Senast kommer jag från en roll som managementkonsult där jag arbetade med transportupphandlingar och till viss del även projektledning.

Det som lockade mig med tjänsten var möjligheten att kombinera min erfarenhet med den utvecklingsresa som Försvarmakten är inne i. Och att få arbeta med sjörelaterade frågeställningar igen kändes

helt rätt. Här kan jag bidra på många olika sätt, med tanke på min bakgrund.

Om du fick en trollstav och kunde lösa ett enda logistiskt huvudbry i branschen över en natt, vad skulle det vara?

Om vi blickar långsiktigt skulle jag säkra kompetensförsörjningen i branschen. Logistiken blir allt mer komplex och samtidigt ökar behovet av rätt kompetens. Teknik, hållbarhet och förändrade flöden ställer nya krav på branschen. Utan människor som vill och kan driva utvecklingen framåt blir det svårt att få resten att fungera.

Jag tror framför allt att resiliens blir avgörande framöver

Vilken trend inom sjöfart eller logistik tror du kommer att påverka oss mest de närmaste åren- och är vi redo för den?

Det är svårt att peka på en trend. Teknikdriven logistik kommer fortsätta påverka oss framöver och hur vi styr och planerar flöden, men jag tror framför allt att resiliens blir avgörande framöver. De senaste åren har visat hur sårbara globala flöden kan vara.

Man behöver bygga försörjningskedjor som klarar störningar och förändringar. Det är många pusselbitar som ska hänga samman för att få det att fungera, och då på ett effektivt sätt.

Hur skulle du beskriva din "Kaptensstil" när det blåser upp till storm i projekten?

Jag har med mig en grund i struktur och

ordning från tidigare roller, inte minst från en tysk organisation där just detta genomsyrade arbetssättet. Jag tror på att bygga en stabil grund från start, ha bra planering och ordning i arbetet så blir det lättare att hantera det oväntade.

För mig handlar det om att vara förberedd när utmaningar uppstår, då kan man lättare prioritera och fortsätta framåt även i stormiga situationer.

Vilket är ditt bästa råd du fått under din karriär, och hur har det format ditt sätt att arbeta?

Ett råd som jag ofta kommer tillbaka till är att alltid försöka se helheten, inte bara min egen del. Jag vill gärna förstå hur saker hänger ihop och ingår i ett större sammanhang.

Logistiken handlar ju i grunden om att få många delar att fungera tillsammans.

Vad är det som får dig att studsa ur sängen på morgonen, förutom en stark kopp kaffe?

Jag gillar utveckling där det faktiskt händer saker. Att få lära mig nytt, lösa

uppkomna situationer, och känna att man bidrar framåt är motiverande för mig. Som ny i rollen finns det extra mycket att ta in och beakta, vilket gör att varje dag känns extra spännande.

Hur ser en perfekt ledig sommar dag ut för dig? Kan du lämna jobbet bakom dig, eller börjar du optimera flödena i kön till glasskiosken på semestern?

En perfekt sommar dag startar med en löparrunda, helst i en naturskön miljö. Därefter spenderar jag dagen på en varm och solig strand tillsammans med min familj. Det krävs dock ganska varmt vatten för att jag ska dyka i. Kvällen avslutas ute i en ljummen temperatur, även om de kvällarna är lätraräknade här i Sverige. Om jag kan släppa logistiktänket helt? Tveksamt! Vem har inte optimerat flödet i glasskön, eller mentalt gjort ett projektarbete på hur lunchrestaurangen hade kunnat organiseras bättre. Och med två barn i lågskoleålder har jag dessutom ganska gedigen erfarenhet i familjelogistik hemma också.

REBECCA DALÉN

EN RIKTIGT GLAD OCH SOLIG SOMMAR önskar vi på Skeppshandeln

Oavsett om du tar dig fram med bil eller fartyg i sommar, sväng förbi oss på Beckholmen för att hämta dina varor – snabbt, enkelt och smidigt.

Ska du bunkra inför sommarens äventyr? Kontakta oss för att få ett konto till webbshoppen. Vi fixar både trohetsrabatter och de där svårfångade, fartygsspecifika prylarna du behöver för en lugn seglats.

Ha en fantastisk tid på sjön!



Clara Persson (tv) och Anna Harling (th).

☎ 076-526 67 20

✉ skeppshandeln@srvab.com

🌐 www.srvab.com

🏠 Beckholmen hus 502

🌐 <https://skeppshandel.srvab.com/sv/Login>

SKEPPSHANDELN

PÅ SPANING MED KRISTER BÅNG

Estelle har lämnat Blekinge
och kommit till Kåringön som Aina.

Nyheter om fartyg

Nyheter gällande Skärgårdsredarnas medlemmars fartyg. Har Du något att berätta skicka mail till info@skargardsredarna.se

Det har hänt en del under vintern/våren och vi gör en liten genomgång från väst till öst.

Kåringötrafiken, som förra året övertogs av Byberg & Nordins Busstrafik AB i Nordingrå, sålde i november 2025 sin reservbåt Knappe 1 till Stockholm där hon numera huserar med namnet Hanö. Hon är inte längre passagerarfartyg utan kallas arbetsfartyg.

I stället har företaget köpt passagerarfartyget Estelle av AB Wisby Marine Consulting i Visby. Fartyget har gått för

Blekingetrafikens på traden Karlskrona - Hasslö och gjorde sin sista tur den 9 januari sedan Blekingetrafikens fått en ny entreprenör. Estelle tar 60 passagerare och är byggt vid Dockstavarvet 1997. Hon har tidigare gått i Stockholms skärgård med namnet Tess.

Nu skall hon främst vara reservfartyg men skall också användas till charter. Hon kan komma att behövas i början av augusti då Västerhavsveckan arrangeras på Kåringön. Hon har döpts om till Aina efter Kåringötrafikens första egna fartyg.

Tjörns Hamnar AB sköter trafiken mellan Rönnäng och öarna Åstol och Dyrön för kommunens räkning. Den 29 april var det dopceremoni i Rönnäng då nybygget Ellenor döptes av kommundirektör Evike Sandor. Detta fartyg är alldeles nybyggt

i Hvide Sande, Danmark och är helt eldrivet vilket man nästan kan utläsa av fartygsnamnet. Hon har plats för 180 passagerare, och ersätter Hakefjord, som har plats för 120 passagerare, och som gått på traden sedan 1998. Hon skall nu bli reservfartyg. Det robusta fartyget Tjörn, som varit reservfartyg för Hakefjord, går därmed i pension. Hon har varit i farten sedan 1969.

Styrsöbolaget, som bedriver älvtrafik i Göteborg för Västtrafik, kommer inom kort att få ytterligare ett fartyg, Elsnaaben. Hon byggs för närvarande hos Kewatec i Finland. Den nya färjan blir helt eldriven. De äldre fartygen, Älvsnaaben 4 och 5, har byggts om till elhybriddrift.

Ressel Rederi AB i Stockholm, som den 1 november skall överta godstransporterna



Ellenor döptes den 29 april i Rönnäng av kommundirektör Evike Sandor.



Ellenor på provtur den 29 april.

Fartyget Hättan förlängs med 10m, från 99 -, till 190 passagerare och 30 cyklar!

i Göteborgs södra skärgård, har för ändamålet köpt in gods färjan DOT One av Kertemünde och där DOT står för Dansk Offshore Transport. Fartyget ligger nu på Ö-varvet på Öckerö för ombyggnad och skall få namnet Vinga. Hon har svensk anknytning så till vida att skrovet byggdes i Karlstad 1975. Hon har dock gått mellan Agger och Thyborøn under alla år med namnet Kanalen fram tills hon 2019 ersattes av ett nytt fartyg. Sedan dess har hon alltså varit transportfartyg för offshoreindustrin.

Skärgårdsrederiet Sweden AB, som bedriver sightseeingtrafik i Stockholm, har från Helsingfors inköpt sightseeing båten King. Hon byggs om efter svenska normer vid Boghammar Marin på Lidingö och skall tillsammans med Drottning Silvia sättas in i den ordinarie verksamheten. Nyförvärvet, som är byggt 1983 i Vyborg, utgör i grunden en expansion av en redan befintlig produkt samtidigt som det utgör möjligheter för rederiet att utforska nya koncept och utöka verksamheten. I samma veva har bolaget sålt Joyride till Ekerö där hon fått namnet Season där hon skall frakta hotellgäster från Stockholm till Ekerö. Dessutom har Wake Me Up fått sitt skrov blåmålat och hon skall användas till pizzakryssningar under eftermiddagar och kvällar.

Rederi AB Ballerina håller vid Öregrundsväret på att bygga om sitt lilla passagerarfartyg Hättan. Hon byggdes 1984

hos Hasse Wester för Orust Kommun. Hon gick i trafik på Gullholmen och Käringsön fram till 2014 då hon köptes av Rederi AB Ballerina och sattes i trafik mellan Nybroplan och Frihamnen i Stockholm. Med tiden blev hon för liten, kan bara ta 99 passagerare, och hon användes lindrigt. Nu skall hon förlängas med 10 meter, få ett helt nytt och större fördäck och en modern dieselelektrisk drivlina. När hon blir klar i höst skall hon heta Lina och få plats med 190 passagerare och 30 cyklar.

Refsnäs Rederi AB har utökat sin flotta genom att köpa fiskefartyget Wijkland av Bohus-Björkö. Hon får i Roslagen namnet Kranken och har omändrats till arbetsfartyg. Detta fartyg byggdes 1987 i Kallhäll utanför Stockholm har fiskat under namnen Tokaj, Glomfors, Porjus, Falken och Wijkland.

KRISTER BÅNG



ANONIM

Bild från första gången kungen (King) mötte Drottning Silvia.



KRISTER BÅNG

Fiskefartyget Wijkland skall bli arbetsfartyg för Refsnäs Rederi AB.



JOCHUM RESSEL

Vinga har just kommit till Ö-varvet under sitt gamla namn, DOT One.



ÖREGRUNDSVÄRET

Hättan har kommit till Öregrund för att förlängas.

Den billigaste och renaste energin är den som aldrig behövs



Mer fokus behöver ligga på det som redan går att göra i den befintliga flottan. Det är en linje värd att hålla i.

Sjöfartens gröna omställning har återkommit i den här spalten gång på gång, och en tydlig linje hos flera tidigare krönikörer har varit att mer fokus behöver ligga på det som redan går att göra i den befintliga flottan. Det är en linje värd att hålla i. Diskussionerna fastnar däremot lätt i själva teknikvalet: drop-in-bränslen, elektrifiering, metanol, vätgas, bärplan. Var och en har sin plats. Men parallellt med valet, och oavsett vilken väg som så småningom väljs, finns ett arbete som lönar sig hela vägen: energieffektivisering. Det sänker driftkostnaderna direkt, och ett mindre totalt energibehov ger dessutom ett bättre utgångsläge inför framtida satsningar. Den billigaste och renaste energin är alltid den som aldrig behövs.

I detta arbete finns det tre saker som lätt får mindre uppmärksamhet än de förtjänar.

1. Ta reda på vad som faktiskt borde göras

Det samlas redan in mycket data ombord: bränsleförbrukning, fart, motordata, väder. Det svåra är att omsätta siffrorna i ett tydligt svar på vilken åtgärd som lönar sig på just det fartyget och i just den trafiken, och i vilken ordning. Mätdata är inte svaret, det är råmaterialet till ett. Det måste rensas, kompletteras, sättas i sitt sammanhang och vägas mot ruttdata, last, väder och tidtabell, eftersom mönstren oftast syns först i kombinationen. Och det måste möta den kompetens och erfarenhet som finns ombord, annars pekar siffrorna lätt åt fel håll. Ibland mynnar arbetet



Visar ett exempel på data för optimering, ombord på fartyget Silverö, Blidö Sundsbolaget.

ut i ett beslutsunderlag, ibland i en skarpare bild av hur fartyget mår. Mätningen är en förutsättning, inte en åtgärd i sig.

2. Föreslagna åtgärder går inte nödvändigtvis att lägga ihop så att 1 + 1 = 2

Säg att kandidaterna är lägre fart, ren botten, rätt trim och ny propeller. Var och en sparar någon procent. Men procenten går inte att addera rakt av. Varje åtgärd verkar på ett energibehov som de övriga redan har krympt; propellerns arbetspunkt flyttar sig, motorns verkningsgrad följer med. Ibland förstärker åtgärderna varandra, ibland tar de ut varandra. Och ordningsföljden spelar roll: de billiga drifts- och underhållsåtgärderna först, så sjunker effektbehovet, och en eventuell senare elektrifiering klarar sig då med ett mindre, lättare och billigare batteri, och mindre laddinfrastruktur.

3. Garanten över tid är besättningen

Instrumentpaneler, nyckeltal och loggningsverktyg finns ombord på allt fler fartyg, och de ger ofta en tydlig besparing de första månaderna. Sedan tenderar den att klinga av. Sensorer driftar och nyhetens behag försvinner, men framför allt: kunskapen om hur just det fartyget körs energieffektivt sitter hos besättningen, och varje avlösning är i praktiken en ny inskolning. Överlämningen är sällan byggd för

att bära den typen av kunskap, och då läcker den ut snabbare än tekniken hinner kompensera. Verktyg som upplevs som övervakning snarare än stöd tär dessutom på yrkesstoltheten och ökar arbetsbelastningen. Den besparing som varar är den som besättningen själv äger.

Det är ett arbetsätt

Effektivisering är inte en engångsinvestering. Det är en ordningsföljd och en praktik som hålls vid liv, med digitaliseringen som genomgående verktyg: ta reda på vad som ska göras, prioritera utifrån helheten eftersom åtgärderna samverkar, och bygg in besättningen så att siffrorna håller över tid.

På RISE arbetar vi med alla tre delarna i flera projekt: att göra operationell maritim data tillgänglig och användbar i PONTOS, att förstå hur åtgärder samverkar i fartygets propulsionskedja i FEIM och Nordic MIL, och i ett projektförslag vi kallar KEEP att ta fram stöd för inskolning, överlämning och arbetsmiljö när nya verktyg kommer ombord.

Om ni vill vara med och forma nästa steg, hör av er!

FREDRIK OLSSON,
MARITIMA AVDELNINGEN,
RISE RESEARCH
INSTITUTES OF SWEDEN

MED KUNDEN I FOKUS

En ledande aktör inom sjöförsäkring i Norden både när det gäller kasko- och ansvarsförsäkring (P&I). Med hög kompetens inom skadereglering, riskbedömning, och förebyggande av skador, erbjuder vi våra kunder de bästa och mest anpassade försäkringsprodukterna.



Maritima Mötesplatsen i Almedalen

Gör sjöfartens omställning och skärgårdstrafik rättvis, robust och resilient!

Tisdagen den 23 juni kl. 16.00 – 16.45

Plats: Hamngatan 1, trädgården, Maritima Mötesplatsen i Gotlandsbolagets trädgård, Almedalen

Beskrivning av samhällsfrågan

Genom skattebefriad el, utbyggd laddinfrastruktur och strategiska bränsleval gör vi skärgårdstrafiken till en robust motor i den gröna sjöfarten. Låt inte hamn- och sjöfartsklivet stanna vid kaj. Satsa på den livsviktiga skärgårdstrafiken. Gör den rättvis, robust och resilient!

Utökad information om evenemanget Paneldebatt

Medverkande

Bertil Pevantus, Vd, Styröbolaget
Fredrik Robbertte, Vd, Ressel Rederi
Jonathan Ekholm, Miljöansvarig, Ressel Rederi
Oscar Skogsén, Vd, Öckerö Rederi
Jan Svensson, Besöks och näringslivschef, Öckerö kommun,
Mattias Viklund, GD Trafikanalys,
Johanna Rantsi (M), Helena Gellerman (L),
Michaela Haga (C),
Ingela Berntson, Vd, Skärgårdsredarna
Rebecca Dalén, Moderator, Skärgårdsredarna

Trevlig sommar önskar Skärgårdsredarna!



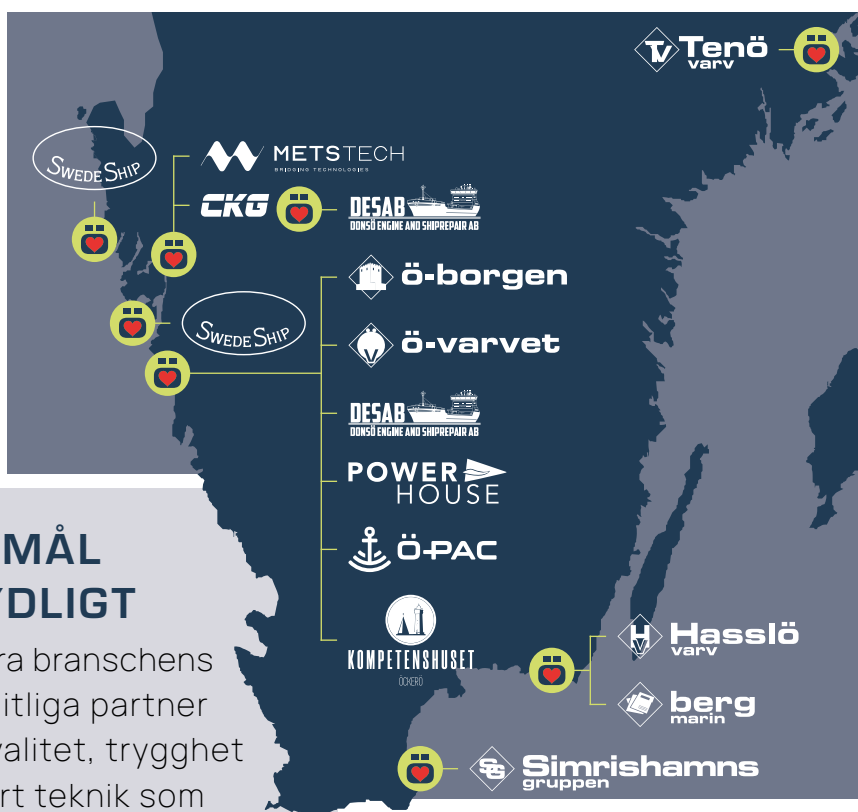


DIN MARINA PARTNER

med över 100 års erfarenhet

Ö-borgen är en av Sveriges ledande varvskoncerner och utvecklare av marin teknik, med verksamhet längs väst-, syd- och öst-kusten.

Vi blandar innovation med tradition för att skapa framtidens lösningar.



VÅRT MÅL ÄR TYDLIGT

Vi ska vara branschens mest pålitliga partner – med kvalitet, trygghet och smart teknik som skapar värde från start till mål.

SNABB INSATSFÖRMÅGA

Auktoriserade tekniker som levererar snabb, säker och högkvalitativ service – när som helst, där det behövs.

FLEXIBEL FARTYGS-HANTERING

Torrsättning upp till 1 250 ton, lyft på 20–300 ton och djupgående upp till 6,5 meter – trygg och effektiv hantering av fartyg i alla storlekar.



Vi elektrifierar svensk sjöfart



METSTECH
BRIDGING TECHNOLOGIES

Älvsnabben 4 och 5

Ombyggnad till elektrisk framdrift (parallellhybrid)
Metstech stod för systemintegration samt leverans av nytt styrsystem och DC kraftdistribution.
Möjliggjort med stöd från Klimatklivet.

E/S Ellenor

Nybygge av helelektrisk passagerarfärja
Metstech levererade komplett elektrisk drivlina med styrsystem samt DC laddstation i land

M/S Härön

Ombyggnad till helelektrisk framdrift med batterier. Metstech levererade komplett elektrisk drivlina med styrsystem.

Besök oss på metstech.se
Uddevalla | Göteborg | Stockholm