

SJÖLIV



Snart borta. Klockan är fem i tolv för den svenska handelsflottan. Fotografen Stefan F Lindberg dokumenterar arbetet ombord – innan det är för sent.

En av Statoils oljeriggar ska flyttas till en ny borrhavsplats i Barents hav, och Loke Viking lägger om riggens fyra ankare i en invecklad, bitvis farlig procedur. Matrosen Jens Rimer, båtsman Tommy Andersson och matrosen Anders Torreson drar fram en tross som ska fästas i den enorma ankarkättingen.

HAVET



Oljeriggen kränger i den grova sjön. Bilden är tagen från Loke Viking som ska gå intill oljeriggen för att ta hand om slaggprodukter. I det hårda vädret är den manövern alltför riskabel.

Du får skynda dig, sa Stefan F Lindbergs gamla sjömansbekanta när han ringde upp dem förra året. Stefan F Lindberg, som 1984 gav ut boken *Sjömän* tillsammans med författaren Ove Allansson, hade länge tänkt återvända ombord och ta upp tråden. Han arbetade själv till sjöss som ung, och sjöfarten ligger honom varmt om hjärtat.

Nu blev det plötsligt bråttom. På ett par år har den svenska handelsflottan krympt från 280 fartyg till färre än 100. Utflaggningen fortsätter: Andra länder erbjuder förmånligare skatter och lägre personalkostnader, och rederierna orkar inte längre vänta på att regeringen ska ge svensk sjöfart likvärdiga förutsättningar.

Under 2011 tog Stefan bilder från nio lastfartyg under sammanlagt minst sex månader, och han ska följa med på ytterligare nio fartyg i år. Målet är att göra ett tidsdokument om den svenska fjärrsjöfarten i ett brytningsskede. Men också att väcka uppmärksamhet kring sjöfartens betydelse.

- Trots att transporter till sjöss är livsviktiga för ett exportberoende land som Sverige är sjöfarten och sjömännens villkor märkligt okända.

Att hundratals sjömän i detta nu sitter som fångar hos somaliska pirater uppmärksammas mycket lite, påminner Stefan F Lindberg, som jämför med den mediala uppståndelse det skulle väcka om ett par Boeingplan med turister kidnappades.

- Det säger mycket om hur vi ser på sjömännen.

MÅRTEN MARTOS NILSSON



Joakim Söderlind är matros på ett kryssningsfartyg, men utbildar sig till sjöbefäl. För svenska befäl finns det jobb även när fartygen flyttar utomlands. Manskaper - matros, motormän, kockar - kommer däremot att ersättas av billigare utländsk arbetskraft.

KAMRATERNA



Halv fem-ölen i båtsmans sjapp. Magnus Berggren, motorman, Birger Adevik, befälselev, Mario Luciano, reparatör, Bengt Maledahl, båtsman, Peter Viberg, reparatör, och Patrick Mäkinen, matros, tar en öl tillsammans. Men bara en. På fartyget gäller en låg promillegräns, även på fritiden.



Tätt samarbete i maskinrummet. Händerna går om varandra. De tillhör Alexander Elmblad, andremaskinist, och Stefan Alexandersson, förstemaskinist.

SLITET



FOTO: STEFAN F LINDBERG



En av matrosernas vanligaste uppgifter är att fästa lasten med kätting. I hamn säkrar stuvorna lasten, men ute på havet gör fartygets rörelser att kättingen slappnar. Mattias Malmström tar i med hela kroppen för att spänna den på nytt.

→ arbetet.se

Läs även artikeln "Handelsflottan hotad" på nätet.

FARTYGET



Mitt ute på Atlanten, på väg från Halifax till Liverpool, tar Mattias Malmström och John Lund en paus. Att hålla rent och knacka bort rost är en stor del av matrosernas arbete på däck. Trots att hon är gammal är Atlantic Compass ett extremt välhållet fartyg.

VÄNTAN



Ombord på Atlantic Compass i Liverpool, det är natt. Mattias Malmström och några andra matrosar är ute i det ruggiga vädret och väntar på att slussa så fartyget kan påbörja resan mot Antwerpen.