

Vaktavlösning i Sjöfartens Kultursällskap



Efter många år som ordförande och drivande i att lyfta sjöfartskulturella frågor lämnar Berit Blomqvist över stafettpinnen till Staffan Strive. Staffan är en välkänd svensk sjöfartsprofil som i hela sitt yrkesverksamma liv arbetat med sjöfart. TEXT LENNART JOHNSSON

GÖTEBORG JANUARI 2021

Var växte du upp Staffan?

– Större delen av min skolgång var i Vänersborg även om familjen i min barndom även bodde några år i Boden.

Fanns det någon i släkten som hade seglat med tanke på att du valde sjömansbanan?

– Nej, faktiskt inte. Jag gick till sjöss direkt efter 9:an. Då hade jag provat att segla en tid under ett sommarlov och också haft prao ett par veckor på en paragrafare. Kände då att sjömanslivet passade mig. Att jag gick till sjöss berodde också på nyfikenhet, på att jag ville göra något annorlunda. Inte en dag har jag ångrat mitt yrkesval från första törnen 1976 som jungman och framåt.

Hur länge var du ombord?

– Totalt blev det 20 år innan jag gick iland. Efter några år i manskapsbefattningar började jag 1979 på Sjöbefälsskolan och gick 1982 ut som andre styrman. Alla år ombord seglade jag i mindre båtar som främst gick på Nordeuropa. Någon längtan att segla på värmen, att vara ute flera veckor till sjöss på öppet hav hade jag aldrig. Jag trivdes med de korta resorna och den intensiva tiden i hamnar för lastning och lossning, samt med kamratskapet ombord. På mindre båtar måste du vara beredd att rycka in överallt där det behövs även om du seglar som befäl.

Efter 20 år till sjöss började jag på Nordsjöfrakt som driftchef 1996. Det var vd:n Folke Patriksson som erbjöd mig det jobbet. Under de kommande åren utvecklades rederiets verksamhet rejält och vi fick management för ett stort antal båtar, bland annat för driften av isbrytarna när de fick civil bemanning. När Nordsjöfrakt köpte Gorthons 2005 bytte vi namn till Transatlantic. Vi var då under några år Sveriges största storsjörederi.

Var du inblandad i tillkomsten av TAP-avtalet?

– Inte direkt även om jag insåg hur nödvändigt det avtalet var för att behålla en del av den svenskkontrollerade flottan. Både arbetsgiversidan och de svenska sjöfacken tog ett stort ansvar, insåg genom TAP-avtalet vikten av att vi alla strävade åt samma håll för att klara den tuffa internationella konkurrensen.

I samband med tillkomsten av TAP medverkade jag till att Transatlantic och

Wallenius bildade bemanningsbolaget SCM i Manila. Vi insåg nödvändigheten av att långsiktigt få en välutbildad och motiverad grupp filippinska sjömän till de svenska fartygen. Samarbetet med SCM slog väl ut. Men det krävdes många resor till Filippinerna för att få det hela att fungera som vi hade tänkt oss. Åtskilliga av de unga pojkar som senare började segla i svenska båtar kom från socialt tuffa förhållanden. När de genom vårt stöd fick möjlighet att studera på en sjömansskola var många mycket motiverade, de insåg vilken möjlighet de fick.

Hur länge blev du kvar på Transatlantic?

– Jag slutade som personalchef 2010 eftersom jag var tveksam till tankarna i en pågående organisationsutredning. Nu hade jag tänkt ta ett sabbatsår men blev rätt snart tillfrågad om jag ville börja på ett större ship managementbolag i Singapore. Jag tyckte det lät spännande och tackade ja. Tiden i Singapore blev spännande, men inte enbart positiv. Chefen på bolaget hade en minst sagt annorlunda syn på sjöfolk jämfört med vad vi har i Sverige. Han såg enbart sjöfolket som en kostnad, inte som en tillgång och behandlade sin personal därefter. Efter 10 månader hade jag fått nog och återvände hem.

Vad gjorde du därefter?

– Efter några månader började jag på Chalmers med uppdragsutbildningar, olika fortbildningar. Det var utbildningar både för anställda inom sjöfarten som jag ansvarade för men även för personal från det övriga näringslivet. Eftersom jag alltid brunnit för vikten av att ha vidareutbildad personal har jag trivts de åtta åren på Chalmers. I februari 2021 slutar jag. Coronapandemin har inneburit att Chalmers inte längre anser sig ha råd med nuvarande upplägg.

Var du dina närmaste framtidsplaner?

– Just nu håller jag på att förverkliga en gammal dröm. Jag är nybliven huvudägare i ett mindre passagerarfartyg. Efter att ha fått ordning på fartyget är planen att hon ska börja gå med passagerare till Svalbard, Grönland och även Antarktis. Ekoturism är något jag brinner för. Sommaren 2022 hoppas vi kunna göra första resan med totalt 50 passagerare ombord.

Hur känns det att bli vald till ordförande i Sjöfartens Kultursällskap?

– Det är ett förtroendeuppdrag jag verkligen ser fram emot och har respekt för. Redan på mina första törnar kom jag i kontakt med kulturens betydelse för de som arbetar till sjöss. Varje gång boklådorna levererades ombord var det en högtidsstund. Jag läste massor under åren till sjöss. Läsandet har följt mig under åren även om det numera mest blir fackböcker. Jag läser gärna böcker om segling och har ett stort bibliotek med drygt hundra volymer seglingslitteratur.

På fritiden har jag under sjömansåren seglat mycket i vår åtta meters Koster bland annat till Skottland och Shetlandsöarna. Numera paddlar jag gärna och äger fyra kajaker varav en i mahogny från 1971. Jag har genomfört två VM i maraton för seniorer med en femte plats som främsta merit.

Tycker du att Sjöfartens Kultursällskap behövs?

– Absolut! Sällskapet spelar en viktig roll, inte minst genom att samla hela den svenska sjöfartsnäringen med dess sjöfolk, redarsidan, sjöfacken, Sjöfartsverket, sjöfartsmuseerna, Sjömanshusstiftelsen, Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell, akademien med flera aktörer. Sällskapet har under många år dessutom gett ett viktigt stöd åt kulturarbetare inom sjöfartssektorn. Sjöfartsmontern på bokmässan i Göteborg har också utvecklats till en självklar samlingspunkt för alla som är intresserade av sjöfartskultur, och det är något som vi skall fortsätta utveckla tillsammans.

Är det någon speciell fråga du vill driva som ny ordförande i Kultursällskapet?

– Min förhoppning är att vi ska kunna bredda verksamheten ytterligare och inte minst kunna nå ut till dagens aktiva sjöfolk. Samtidigt ska vi givetvis värna om de medlemmar som vi har idag. Jag tror att Kultursällskapet behöver vara aktivare och synas ännu mer på sociala medier. Det är viktigt att på olika sätt visa att den breda svenska sjöfartskulturen är 2021 fortfarande i högsta grad är levande! Att sjöfartskultur inte bara är Evert Taubes rika visskatt och Harry Martinsons lysande författarskap utan mycket, mycket mer. **L J**