



*Stiftelsen Sveriges Sjömanshus*

# Belöning 2007





## Sjömanshusinstitutionen grundlades år 1748

Det året utfärdades det s k kofferdi-reglementet av Kungl Maj:t, vilket lade grunden till sjömanshusen. Samma år inrättades landets första sjömanshus i Stockholm med ansvar för hela landet. Så småningom inrättades sjömanshus i de flesta hamnstäderna, som mest i 49 städer. Sjömanshusets ursprungliga uppgift var att med årliga medel hjälpa sjömän som p g a ålder eller sjukdom inte kunde fortsätta till sjöss. Så småningom utvidgades understödet att gälla också änkor och barn efter sjömän. Uppgifterna växte med åren till att hålla register över sjömän, att utfärda sjöfartsbok och sjömansrulla, förrätta på- och avmönstring, medla i tvister m m. Sjömanshusen upphörde 1969. År 1972 bildade Kungl Maj:t nuvarande Stiftelsen Sveriges Sjömanshus.

Stiftelsens uppgifter är följande:

1.

Stiftelsens ändamål är att vid framträdande behov bistå personer och anhöriga till personer som är eller varit verksamma inom sjömansyrket.

2.

Stiftelsen skall i övrigt verka till nytta och gagn för sjöfolket.

Bland de områden som  
utan prioritering skall beaktas kan nämnas:

att främja utbildning  
att verka för förbättrad säkerhet, arbetsmiljö och trivsel  
för sjöfolket, vilket kan ske genom stöd till forskning  
och utveckling på nämnda områden, uppmuntran av  
förslagsverksamhet m.m.  
och att belöna förtjänstfulla sjöräddningsinsatser.





## Belöningar 2007

Stiftelsens Direktion har vid sammanträde den 13 mars 2007 beslutat tilldela följande personer stipendier och belöningar. Dessa delas ut vid en belöningsdag den 8 maj 2007 i Malmö Börshus, Malmö.

Belöningar ges för förslag som genast kan användas i praktiken eller för förslag som behöver bearbetas eller utvecklas för att senare kunna användas. De förra benämns arbetsbelöningar och de senare utvecklingsstipendier.

Underlag för sjöräddningsbelöningar inhämtas från Kustbevakningen, Sjöfartsverket, Sjöräddningssällskapet, MRCC, massmedia eller på annat sätt.

Litteraturpriset vill uppmärksamma författare av särskilt intresse eller betydelse för sjöfolk och sjöfart.

Idrottsbelöning kan utdelas för att premiera framstående gärningar för motion och idrott i handelsflottan.

Hedersbelöning kan utdelas till särskilt förtjänt person.

# Arbetsbelöningar



## 1. Niklas Sandblom

25 000 kr

Slitskydd för förtöjningstrossar

---

Förtöjningstrossar på färjor nöts snabbt då fartyget ofta är i hamn. Dessutom förtöjer man ofta i fasta förtöjningslägen varför trossarna dessutom slits på samma ställe. För att skydda utsatta lägen på förtöjningstrossar appliceras olika skydd vid nötningsstället.

Förslaget att fläta in surrningsband i trossarna ombord på Ålandsfärjan, som dagligen förtöjer i samma position, har medfört en ökad säkerhet vid förtöjningsstationerna på grund av färre trossbrott och samtidigt medfört en 35–40-procentig besparing på inköpskontot för trossar. Sandblom är matros på m.s. Ålandsfärjan.

## 2. Lars-Peter Rosander

40 000 kr

DIP-plan (Damage Information and Procedures Plan)

---

Att på ett överskådligt, lättfattligt och lättillgängligt sätt presentera underlag för operativa beslut i samband med en skrovskada med inträngande vatten som följd – Intact and Damage Stability - kan vara ovärderligt i en ”skarp” situation.

Rosander, som själv arbetat som ansvarigt däcksbefäl har under många år utvecklat DIP-planen vilken med tiden placerats ombord på navigationsbryggan i åtskilliga svenska fartyg. Samtidigt har den använts vid utbildningar av fartygspersonal. Rosander är sjökaptten.

### 3. Hans Faber

10 000 kr

Bränslebesparing genom temperaturreglering av bränsletankar (HFO).

---

Värmning av bunkertankar sker ofta genom ångtillförsel till värmeslingor i tankarna. Ångan produceras till sjöss genom utvinning av värme ur maskineriets avgaser. Vid hamnuppehåll, då maskineriet är avstängt, måste värme genereras i ångpannor. m.s. Seawind går mellan Stockholm och Åbo och gör ca. 1,5 timmars hamnuppehåll.

Förslaget är att under sjöresan öka värmningsgraden på oljan över det normalt inställda ”börvärdet”. Därigenom kommer inte oljans temperatur att under hamnuppehållet sjunka under det rekommenderade börvärdet inför avgång. Den oljeeldade ångpannan behöver då inte startas och en icke oväsentlig reducering av avgasutsläppen till omgivande miljö uppnås sålunda. Dessutom medför åtgärden en högst intressant kostnadsbesparing. Faber var el-ingenjör på m.s. Seawind.

### 4. Ragnvald Gustafsson

50 000 k

Reducering av H<sub>2</sub>S i avloppssystem

---

Förslaget har patentsökts och förslagsställaren har därför önskat att förslaget detaljer sekretessbeläggs. Gustafsson är teknisk chef i Stena Scandinavica.



### 5. Fredrik Weidinger

30 000 kr

Lossande av hårt sittande topplocksbulvar

---

Hårt sittande bulvar är känt gissel ombord. Speciellt topplocksbulvar kan vara mycket besvärliga att lossa samtidigt som rörelseutrymmet kring arbetsplatsen ofta är begränsat. Förslaget innebär att man utnyttjar rörelseenergin i ett svänghjul för att lossa bultarna. Hjulet bringas att snurra och stoppas hastigt varigenom rörelseenergin omvandlas till ett vridande moment för vridning av bultarna och mycket tungt kroppsarbete undviks. Weidinger är reparatör i Stena Danica.



## 6. Nils Månsson & Johan Jeppsson

20 000 kr

Minska risk för syretillförsel till brandhärd.

---

En central parameter i alla brandförlopp är tillgången på syre. Automatstopp av fläktar och brandspjäll via signal från brandlarmssystemet är idag standard. Däremot finns ingen automatavstängning i arbetsluftsledningarna. Vid flera stora fartygsbränder har det visat sig att branden hade kunnat kontrolleras på ett tidigare stadium om inte arbetsluftsledningarna brustit och tillfört friskt syre.

Förslaget är att installera en magnetventil, styrd från brandlarmssystemet, i luftledningen i maskin. Alternativt kan ventiler monteras i olika ledningar så att tillgång till luft kan säkras i områden som inte berörs av branden.

Jeppsson är befälhavare och Månsson är teknisk chef i m.s. Skåne.



## 7. Lars-Erik Engström och Jan-Ove Hansson

10 000 kr

Verktyg för dörrlyft

---

Arbete med dörrgångjärn är ett vanligt, och tungt arbete i passagerarfärjor. Klämskador inträffar lätt. Förslaget utgör ett verktyg med vars hjälp man lätt kan lyfta dörren och hantera den utan större risk för klämskador.

Engström och Hansson är matroser på m.s. Viola Gorthon.

## 8. Lars Engqvist, Niklas Karlsson och Bengt Tilly

30 000 kr

Lägesindikering av hängdäck

---

Hängdäcken i färjan m.s. Aurora kan manövreras från några centralt placerade manöverplatser med hjälp av tryckknappar. När däckets tillstånd signalerar brytare att läget är korrekt. Skulle någon av dessa många brytare inte ge klarsignal är det svårt att snabbt finna ut vilken brytare som felar. Detta medför störning i lastarbetet och påverkar därmed fartygets möjlighet att hålla sin tidtabell. Ibland omöjliggörs fortsatt lastintag eller lossning med åtföljande uppenbara problem i fartygets operation.

Förslaget utgör installation av två indikeringspaneler som sammanfattar 46 stycken signaler från systemets reläskåp. Nu blir driftläget lätt överblickbart genom att tvåfärgade lysdioder klart anger vilka brytare som är korrekta och vilka som felindikerar. Engqvist är teknisk chef, Karlsson är 1:e fartygsingenjör och Tilly är Elektriker i m.s. Aurora.

## 9. Lars Engqvist och Niklas Karlsson

30 000 kr

Begränsning av länsvatten i länsgröpar.

---

I samband med rutinmässig rengöring av lågtemperaturkylarnas insatsfilter ombord i färjan m.s. Aurora tömdes sjövattnet tidigare ner i närmaste länsgröp och vidare till länsvattentanken.

Vid stor manetnärvaro kunde mer än 1000 liter vatten per dygn genom denna manöver komma att bli kontaminerat med oljor och liknande i länsvattentanken. Detta länsvatten skulle sedan bearbetas i länsvattenseparatorn innan det fick släppas överbord.

Förslaget innebär att det aktuella sjövattnet leds till fartygets sewagesystem och vidare till uppsamlingsställe iland för separering – en väsentligt snabbare och billigare lösning.

Engqvist är teknisk chef, Karlsson är 1:e fartygsingenjör i m.s. Aurora.

## 10. Bo Ekelund

20 000 kr

Bränslebesparing genom styrning av luftbalans i maskinrum.

---

Ofta, alltför ofta, drivs fartygen med onödigt mycket luftöverskott till maskinutrymmena. Detta beror oftast på att styrning av maskinrumsfläktarna saknas eller är satt ur drift eller inte utnyttjas alls av slentrianskäl. Maskinrumsfläktar är jämförelsevis stora och energikrävande vilket är lika med bränsleförbrukande.

Om fläktarnas arbete anpassades till det aktuella luftbehovet skulle det till och från kunna räcka med en hjälpmotor mindre i drift.

Förslaget i sin enklaste form är att installera en differensstryckmätare som mäter maskinrumstrycket relativt atmosfärstrycket. Detta ger sedan besked om till vilken grad övertrycket i maskinrummet är optimerat eller inte. Metoden kan sedan förbättras med mera övervakningsutrustning men redan denna enkla installation utgör säkert ett nyttigt verktyg för maskinpersonalen vad gäller en viktig parameter i optimal fartygsdrift.

Ekelund är elektroingenjör i Stena Germanica.



11. Johan Stranne, Thomas Salomonsson & Fredrik Henriksson 21 000 kr  
Kåpor för avledning av kolvättegaser.

.....

Besvärande lukt från bunkertankarna är ett vanligt förekommande klagomål i färjor, men även på vanliga lastfartyg. När detta fenomen inträffar i närheten av någon frekventerad arbetsplats eller uppehållsplats blir det ett arbetsmiljöproblem.

Förslaget innebär att några kåpor tillverkats i rostfritt stål och placerats över bunkertankarnas svanhalsar. PVC-rör anslöts till kåpor och drogs sedan upp 12 meter och försågs med vardera en ventilator för att hjälpa till att ventileravledningsrören.

En väsentlig förbättring av luften i närheten av svanhalsarna noterades men framför allt så förbättrades arbetsmiljön väsentligt vid en intilliggande arbetsplats.

Stranne är i:e fartygsingenjör,

Salomonsson är motorman och Henriksson är motorman i Stena Carisma.

12. Jan-Eric Alcén och Hugo Nielsen 20 000 kr  
Trivselhöjande åtgärder

.....

Arbetsplatser och fritidsutrymmen på lite äldre fartyg blir ibland lätt bortglömda i underhållsbudgetar och liknande. En successivt sjunkande standard leder gärna till en successivt minskande användning av utrymmena.

Förslagsställarna drog under 2006 igång en upprustning av sporthallen, simhallen och vaktkuren ombord i Atlantic Conveyor. Ökat användande och ökad trivsel blev det omedelbara resultatet utöver tillfredsställelsen att ha påverkat den egna situationen ombord.

Alcén är överstyrman och Nielsen var befälselev i Atlantic Conveyor.

Summa Arbetsbelöningar

306 000 kr

## Utvecklingsstipendier



### 13. Sten Hallström

5 000 kr + 10 000 kr

Förbättring av arbetsplats på bryggan.

---

På moderna fartyg installeras ofta en så kallad E-brygga som utgör arbetsplats för vaktstyrman och lotsstyrman. Tanken är att vissa vitala reglage och instrument skall kunna manövreras och/eller bevakas av bägge personerna – båda skall, i varje ögonblick, ha samma information och samma möjlighet till insats. Fortfarande har dock inte någon enhetlig branschstandard accepterats varför reglage och instrument emellanåt placeras i ofördelaktiga positioner.

I m.s. Finnclipper har sålunda autopiloten placerats för långt från de bägge operatörerna. Vid regelbunden trafik i farvatten som t.ex. Ostkustens, Ålands och Finlands skärgårdar har krav på ergonomisk anpassning av placeringen framförts av bryggbefälet. Förslaget är att placera autopilotens manöverreglage på en vikarm som således kan ställas i ergonomiskt riktigt läge för endera operatören.

Förändringen har rönt uppskattning bland berörda däcksbefäl och beslut har fattats att genomföra omplaceringen även på systerfartyget.

Stiftelsen anser dock att man med vikarmen förbättrar ergonomin men förlorar det övergripande motivet för själva E-bryggan, nämligen att bägge operatörerna, oberoende av varandra, samtidigt skall kunna manövrera och/eller bevaka, i det här fallet, autopiloten. För att stimulera till en lösning där både ergonomin och tillgängligheten tillgodoses har förslaget belönats som ett utvecklingsstipendium där en del av belöningen betalas ut direkt och resterande del kommer att delas ut om och när en lösning genomförts som tillgodoser både ergonomin och den momentana operationen. Hallström är befälhavare på m.s. Finnclipper.

### 14. Erik Krook

10 000 kr + 20 000 kr

Skydds-konsol för bogvisirskrokar.

---

Bogvisiret på färjan Huckleberry Finn är installerat efter det att fartyget ursprungligen byggdes. Som så ofta i sådana sammanhang får man göra anpassningar till den existerande konstruktionen som inte alltid är helt funktionellt optimala. Således

är de krokarna som skall hålla visiret i öppet läge inkopplade på samma hydraulsystem som ramper och annan hydraulisk utrustning ombord. Tryckfluktuationer i hydraulsystemet kan då medföra att krokarna, som operatören inte ser från sin manöverplats, går ut under manöver av visiret med följd att de hugger i tätningslistan. Då denna skadas kan läckagerisk uppstå.

Förslaget är att med hjälp av ett par konsoler styra krokarna förbi tätningslistan så att denna inte skadas om hydraultrycket till krokarna skulle variera.

Detta förslag är ett intressant exempel på aktivt säkerhetsarbete som går utöver de dagliga säkerhetsrutinerna. Stiftelsen vill därför stimulera till fortsatt arbete mot ett genomförande varför en del av belöningen utbetalas direkt och resten om och när ett genomförande bevisats funktionellt riktigt.

Krook är överstyrman i m.s. Huckleberry Finn.



#### 15. Ulrik Hejdenberg

15 000 kr + 30 000 kr

Förbättring av arbetsmiljö

---

I Trelleborgs hamn sker nu en successiv utfasning av äldre s.k. MAFI-vagnar mot modernare vagnar. Dessa senare har många fördelar men har fast monterade, fällbara stödben. Vid denna operation uppstår en kraftig smäll som över ett arbetspass är så frekvent och störande att det negativt påverkar operativ personal i lastområdet.

Förslaget går ut på att installera gummibuffertar i det snitt av stödbenen där gångjärnet sitter så att därmed det störande oljudet väsentligen dämpas. Dessutom föreslås att stödbenets fot kläs med en bit gummi så att det arbete som består i att personalen skall placera lösa gummibuffertar under stödbenen innan dragvagnens förare sätter ner vagnen/stödbenet elimineras. Därmed elimineras en stor olycksrisk genom att ingen personal är inne och flyttar utrustning under stödbenen då vagnen fortfarande är under manöver av dragtrucken.

Ännu ett intressant förslag med säkerhet som ledstjärna. Förslagsställaren bearbetar för närvarande hamnens representanter och ett genomförande anses ligga inom räckhåll. Stiftelsen vill därför gärna stimulera förslagsställare att gå vidare i arbetet med att få till stånd ett genomförande. Den beslutade belöningen betalas därför ut med en del direkt och resterande om och när ett genomförande verksällts. Förslagsställaren har framfört idéerna till ansvariga i hamnen

Hejdenberg är laststyrman i m.s. Huckleberry Finn.

Summa Utvecklingsstipendier

30 000 kr + 60 000 kr

## Sjöräddningsbelöningar

16. Jesus C Sumook

25 000 kr

Olycka ombord m.s. Saga Spray

Diplom

I samband med rutinmässig lossning av träpellets i Helsingborgs hamn gick två stuveriarbetare ner i ett lejdarschakt för att hjälpa en besättningsmedlem som man trodde kommit till skada nere i schaktet. Stuveriarbetarna noterade dålig atmosfär i schaktet och retirerade. Den ene svimmade dock på en avsats nere i schaktet.

Då larmet ljöd samlades fartygets brandgrupp och tre man ur besättningen hämtade andningsapparater och gick ner i nedgångstrunken för att hjälpa de nödställda. Två av dem stannade på den andra avsatsen där den ene stuveriarbetaren låg medan den tredje – Jesus C Sumook – fortsatte ner till botten av trunken för att hjälpa sin besättningskamrat som inte visade några livstecken. Sumook försökte öppna dörren till lastrummet för att få in frisk luft men lyckades inte få upp denna. Han försökte därefter att bära upp kamraten men även detta misslyckades. Sumook förstod då att kamratens liv inte stod att rädda. Sumook gick då tillbaks upp till den medvetlöse stuveriarbetaren på den andra avsatsen och lät honom andas genom sin andningsmask. Efter en stund kunde den tillkallade räddningstjänsten föra dom båda i säkerhet och till sjukhus för vård. Genom rådigt ingripande och med uppenbar fara för egen säkerhet räddade Jesus C Sumook sannolikt stuveriarbetarens liv.

17. M.s. Carmen

10 000 kr till fartyget

Undsättning av ensamseglare.

Diplom

Vädret var hårt på Atlanten med vindar på 40 – 50 knop och vågor på 4 – 5 meter.

MRCC i Norfolk bad om hjälp med att leta efter någon som utlöst sin EPIRB strax väster om Azorerna. På en mils avstånd såg befälhavaren på m.s. Carmen blyxtljus och när Carmen kom närmare sköt ensamsegelaren upp bloss för att synas.

”Vi kom från lä så först blev det passering och sedan missade jag en gång innan jag lyckades hålla båten så att han kunde klättra upp för lotslejdaren. Så fort som jag kom ur vindögat så började Carmen driva med 3 knop åt sidan. Det var inte lätt”, säger Adam Kaijser, befälhavare på m.s. Carmen.

18. M.s. Marneborg

10 000 kr till fartyget

Kommunikatör m.s. Finnbirch – MRCC.

Diplom

Svenska fartyget m.s. FINNBIRCH hamnar i ett nödläge efter förskjutning i lasten. Position mellan Öland och Gotland. Mycket hårt väder råder i området. Besättningen på 14 personer, iklädda överlevnadskläder, avser att överge fartyget snarast möjligt. Av flera handelsfartyg som dirigeras till platsen är holländska fartyget m.s. Marneborg villigt att påta sig rollen som kontaktpunkt mellan MRCC och Finnbirch. Besättningen på det nödställda fartyget har lämnat bryggan då man befärad att fartyget kan gå runt i den våldsamma sjön. Man kommunicerar med handburen VHF och kan därför bara kontakta sitt närområde. Befälhavaren på Marneborg bidrar till räddningen av besättningen på ett avgörande sätt genom att ge viktig lägesorientering och framför allt upprätthålla radiokontakt med det drabbade fartyget. När uppgifter framkommit från räddnings-hkp att man ej kan vinscha besättningen i rådande väder

blir Marneborgs närvaro än mer betydelsefull. Personalen på MRCC upplever agerandet från befälhavaren på Marneborg som mycket kreativt och professionellt.

19. M.s. Don Pasquale 10 000 till fartyget  
Diplom  
Undsättning av segelbåtsbesättning Diplom till rederiet

---

Larm via COSPAS/SARSAT (Epirb) till MRCC Cape Town och MRCC Göteborg från svenska segelbåten FELICIA. Position 300 sjömil väst Namibia. Fyra personer ombord. MRCC Cape Town dirigerar ett antal handelsfartyg till området för att lokalisera och assistera. Cape Town informerar senare att svenska Walleniusbåten Don Pasquale är på plats vid den sjunkande segelbåten. Man lyckas plocka ombord hela besättningen på 4 personer. De fyra får medfölja Don Pasquale till nästa hamn, Port Elisabeth. Väl i hamn får besättningen all tänkbar hjälp av Walleniusrederierna för hemresan till Sverige. De drabbade uttryckte sig som mycket imponerade av agerandet från Wallenius Line! Befälhavare på Don Pasquale var Kurt Hedlund.

20. Carl Svensson, 2:e styrman 25 000 och Diplom  
Simon Lejdemark, befälselev 25 000 och Diplom  
Olycka ombord oljetankfartyget Stoc Regina

---

Oljetankfartyget Stoc Regina låg i Gulfhavn, Danmark för att lossa oljeförorenat vatten som hade lastats i Göteborg. En surveyor ville att prover skulle tas ur tankarna. Fartygets 2:e styrman befann sig på bryggan och bad via radio en matros att göra klart för provtagning och att assistera surveyorn när denne kom ner på däck.

Matrosen gick fram till en tankrengöringslucka och började lossa på luckans vingmuttrar. Så snart som muttrarna lossades började det pysa gas ur luckan. Matrosen backade hostande mot en lejdare där han segnade ner och blev sittande mot lejdarens räcken. En befälselev som befann sig i närheten sprang fram till matrosen. Samtidigt som han försökte skaka liv i matrosen larmade han 2:e styrman via radio. Eleven kände att han blev omtöcknad och lämnade platsen. Han lyckades ta sig upp för en lejdare till poopdäck där han föll ihop och svimmade. 2:e styrman sprang omedelbart ner till däck och lyckades sedan ta sig fram till luckan som det fortfarande strömmade gas ur. Han drog åt vingmuttrarna som lossats med 3-4 gånger. Matrosen flyttades från platsen och gavs syrgas i avvaktan på tillkallad ambulans som förde matrosen och eleven till sjukhus.

21 M.s. Stena Forecaster 10 000 till fartyget  
Diplom  
Undsättning av fiskebåtsbesättning

---

Sent på kvällen torsdagen den 26 oktober råkade det 22 m långa finländska fiskefartyget Borka i sjönöd i hårt väder 35 km norr om Dagö efter att vatten börjat tränga in i maskinrummet. En estnisk sjöräddningshelikopter anlände till platsen men lyckades inte evakuera den 4 man stora besättningen från fartyget på grund av de svåra väderförhållandena. Besättningen beslöt att gå i livräddningsflotten och räddades därefter av det svenska ro-ro-fartyget Stena Forecaster. Borka sjönk senare under natten. Befälhavare på Stena Forecaster var Anders Fäger.

Summa Sjärräddningsbelöningar 115 000 kr

## Idrottsbelöning

22. Friskvårdsarbete i m.s. Obbola

20 000 kr till fritidskassan,  
Diplom till S. Holmgren

---

Besättningen på m.s. Obbola har genom gemensamma aktiviteter under ledighet ombord och i land byggt upp en Team-känsla som är unik. Manskap och befäl har genom idrottsliga aktiviteter kommit varandra närmare vilket stärkt kamratskap och gemenskap.

Ombord tränar besättningen regelbundet med bordtennis badminton, motionscykling och i övrigt allt som erbjuds inom ramen för sjömansservice.

Hela besättningens deltagande i Sjömansservice's friidrottstävling har bidragit till att besättningen inte bara har god hälsa, den har också tre år i rad tagit hem första priset i HKF Pokalen i kamp med ett 70-tal andra fartyg.

Det finns många ledargestalter ombord i Obbola och en som bör nämnas är överstyrman Staffan Holmgren som sedan början av 80-talet stimulerat sina kamrater att delta i träning och tävling.

Summa Idrottsbelöning 20 000 kr

## Litteraturpris

23. Stiftelsens Sveriges Sjömanshus Litteraturpris år 2007 om 20 000 kr  
och Stiftelsens Plakett tilldelas författaren Anders Wällhed.

Priset delas ut vid Bok & Biblioteksmässan den 28 september 2007.

---

### Motivering

Författaren, poeten, dramatikern och radiomannen Anders Wällhed har en mycket omfattande produktion bakom sig. Han saknar sjömansbakgrund, men som bördig från den blekingska kustbygden har han med stort engagemang ägnat sig åt och bidragit till maritim kultur i vid bemärkelse. Exempelvis har han skildrat sjöfarts- och rederihistoria, skrivit kongeniala utställningstexter på maritima museer samt skapat en mångfald dikter och vistexter med maritima ledmotiv, inte minst kretsande kring hans fiktive sjömansgestalt Stigbergs-Lasse.

Wällheds senaste verk är Den Tidlöse Sjöräddaren – Historisk Loggbok över Sjöräddningssällskapet under 100 år.

Denna enastående och fullödiga historik gör författaren väl förtjänt av Stiftelsen Sveriges Sjömanshus litteraturpris under Sjöräddningssällskapets jubileumsår 2007.



# Hedersbelöning

24. Stiftelsen Sveriges Sjömanshus Hedersbelöning om 20 000 kr och Stiftelsens Diplom tilldelas civilingenjören och verkställande direktören Olle Bråfelt.

---

## Motivering

Olle Bråfelt har under många år på ett mycket engagerat och hängivet sätt arbetat med frågor som rör sjöfolkets säkerhet och välbefinnande.

Han har inom såväl den civila som militära sjöfarten deltagit i alternativt drivit ett flertal projekt inom sjösäkerhet-och arbetsmiljöområdet. Detta arbete har för Olle Bråfelt inte sällan inneburit stora personliga uppoffringar då projekten inte alltid till fullo varit finansierade.

Många års idogt arbetet med sjöfartens rapporteringssystem, INSJÖ, börjar nu ge resultat. Antalet rederier som är anslutna till INSJÖ ökar och så gör även antalet rapporter. Snart finns över 2000 rapporter i databasen.

I arbetet med att sprida kunskap och intresse för denna viktiga verksamhet drar Olle Bråfelt ett stort lass.

Stiftelsens förhoppning är att Olle Bråfelt fortsatt kommer att verka för sjöfolkets bästa.

## Summering Belöningar

Arbetsbelöning	306 000 kr
Utvecklingsstipendium	30 000 kr + 60 000 kr
Sjöräddningsbelöning	115 000 kr
Idrottsbelöning	20 000 kr
Litteraturpris	20 000 kr
Hedersbelöning	20 000 kr

Summa 511 000 kr + 60 000 kr









Skriftlig ansökan om:

- Studiestipendium insänds terminsvis via Sjöfartshögskola
- Förslag till "Belöningar 2008" insänds före 1 november 2007.
- Övriga bidrag insänds före 1 februari, 1 april, 1 juli eller 1 oktober

Insänds till Kansliets adress enligt nedan

*Katarinavägen 22, 116 45 Stockholm  
tel 08-641 44 37, fax 08-640 64 00  
e-post: [sjomanshus@marifond.se](mailto:sjomanshus@marifond.se)  
[www.marifond.se](http://www.marifond.se)*