



Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

Belöning 2008



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.

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus utövar sin bidragsverksamhet utgående från stadgar fastställda av Kungl. Maj:t den 5 maj 1972.

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. Detta kan ske genom stöd till forskning och utveckling på nämnda områden, uppmuntran av förslagsverksamhet m.m
att belöna förtjänstfulla sjöräddningsinsatser.



Belöningar 2008

Stiftelsens Direktion har vid sammanträde den 11 mars 2008 beslutat belöna personer och organisationer enligt vad som framgår av denna folder.

Belöningarna delas ut vid Stiftelsens Belöningsdag som äger rum den 6 maj 2008 på Ersta konferens, Stockholm.

Stiftelsens Litteraturpris delas ut den 26 september 2008 i samband med Bok&Biblioteksmässan i Göteborg.

Belöning för förslag som genast kan användas i praktiken benämns Arbetsbelöning. Belöning för förslag som behöver bearbetas eller utvecklas ytterligare benämns Utvecklingsstipendium.

Stiftelsen belönar berömvärda insatser eller framstående sjömanskap vid incidenter eller olyckshändelser ombord och vid sjöräddning. Sjöräddningsbelöning kan tilldelas individ eller grupp som på ett avgörande sätt påverkat skeendet i samband med sjöolycka där svenska liv eller intressen varit inblandade.

Stiftelsen belönar berömvärda insatser inom området friskvård/motion/idrott. Idrottsbelöning kan tilldelas individ eller grupp inom svenska handelsflottan som på ett avgörande sätt påverkat innehåll och resultat inom detta område.

Stiftelsens Litteraturpris kan tilldelas person som enligt Stiftelsen gjort stora och berömvärda insatser inom ämnesområdet sjöfartslitteratur.

Arbetsbelöningar

1. Larsa Karlsson och Ulf Thörnelöf

20 000 kr

Testbänk för vacuumkontroll (VK)

Av bland annat miljöskäl installeras nästan uteslutande s.k.vacuumtoaletter i dagens fartyg. Att fortlöpande underhålla dessa på ett passagerarfartyg innebär en stor arbetsbelastning. Långa rörledningar, ofta installerade i trånga utrymmen i ett fartyg som hela tiden rör sig innebär uppenbara risker för läckage och därmed bristande komfort.

Förslaget VK är en testutrustning för att göra underhållsarbetet lättare och mindre tidskrävande och har således positivt påverkat arbetsmiljön kring detta arbete.



2. Leif Linde

20 000 kr

Anordning för rengöring av evaporator

Att rengöra evaporatorn ombord är ett vanligt och tidskrävande arbete, ofta i kombination med kemikaliehantering.

Förslaget innebär att en kemikalietank placeras nära evaporatorn och kopplas in på evaporatorns tilloppsledning via en avstängningsventil. Därigenom kan en rengöringskemikalie låtas strömma genom evaporatorn i stället för att öppna den och rengöra den manuellt. Härigenom frigörs smuts och andra partiklar som efter en tid kan spolas ur med hjälp av färskvatten. En påtaglig tidsvinst uppnås och arbetstimmar frigörs för annat, mera kvalificerat arbete. Dessutom undviker man till stor del ohälsosam exponering för starka kemikalier.

3. Leif Linde

10 000 kr

Tänd nödbelysningen på däck vid brandlarm.

Däcksbelysningen är normalt släckt till sjöss nattetid. Vid brandlarm nattetid är det sålunda mörkt utomhus.

Förslagsställaren har i sitt fartyg ”tagit ut” en signal från brandlarmet och låtit denna signal initiera påslagning av nödbelysningen på däck. Detta kan minska eventuella olyckor i mörkret och göra att eventuella insatser på eller i anslutning till däck påskyndas. Åtgärden rymms inom det aktuella regelverket.

4. Torkel Skarsgård och Jan Tigerstrand

50 000 kr

Tiger Claw

Även detta förslag riktar in sig på underhållsarbete med vacuumtoaletter. Förslaget utgör ett slags grovfilter i form av ett spärjärn som installeras i avloppsledningen strax efter respektive toalettstol. Förslagsställarna har tillverkat och installerat utrustningen i en teststol och lagt ner ett omfattande arbete för att utvärdera effekten av Tiger Claw. Prov med en rad olika produkter som kan förväntas bli kastade och utspolade i toaletterna har genomförts. Resultatet har blivit mycket positivt varför denna enkla men verkningsfulla enhet borde ingå i alla installationer i bostads- och passagerarhytter.



5. Håkan Thulin och Robert Lund

20 000 kr

Fläktskydd

På bland annat bilbåtar installeras stora mängder ventilationsfläktar för att minska risken för bränder på grund av att de transporterade bilarna har små kvantiteter brandfarligt bränsle i tankarna. Med de mängder bilar som transporteras i en bilbåt kan den sammantagna mängden bränsle bli relativt stor.

Förslagsställarna arbetar på ett fartyg som förlängts för att kunna ta fler bilar. I samband med denna förlängning har skydd för nyinstallerade fläktar glömts bort

och dessa fläktar utgör således en potentiell risk för att delar från fläktarna far ut i lastrummet och skadar personer och/eller lastade bilar. Förslagsställarna har själva installerat sådana skyddsgaller och har därmed positivt påverkat arbetsmiljön och undanröjt lastskador som kunnat drabba rederiet med höga kostnader.

6. Claes Persson Separeringssystem.

20 000 kr

Ökad miljömedvetenhet innebär att allt fler miljöpåverkande installationer naglefars för att minska miljöfarliga utsläpp. Förslagsställaren har noterat att dagvattendränningen från skorstenstoppen gått direkt ut på väderdäck. Den oljedimma från främst vevhusventilationen som följer med avgaserna ut genom avgasrören blandas med dagvattnet på skorstenstoppen för att därefter rinna ut på väderdäck. Därigenom blev väderdäcket halt med risk för personskador.

Förslaget går ut på att dagvattendränningen leds om till en enkel separeringstank där olja får tid att separeras från vattnet som leds ut på väderdäck. Den sålunda bortseparerade oljan skummas av och leds till en sludgetank i maskinrummet.

Förslaget är ett bra exempel på hur allmän vaksamhet kan leda till identifiering av miljörisker och till enkla åtgärder för att skydda miljön och för att spara kostnader för fartygsägaren.

7. Tommy Wankler och Mats Jannesson Bra verktyg

20 000 kr

Underhållsarbete i maskinområdet är ofta tungt, bullrigt, smutsigt och varmt. Att försöka förbättra dessa förhållanden är en angelägen uppgift för alla som verkar i denna arbetsmiljö. Kombinationen av utrustning från olika tillverkare och omfattningen av utrustningen i respektive fartyg gör att nästan varje arbetsplats är unik och standardlösningar i allmänhet svåra att finna.

Förslagsställarna har konstruerat och tillverkat ett verktyg för att kunna pressa loss bränslerör och därvid uppnått minskad risk för person- eller materielskador.



8. Daniel Karlsson

5 000 kr

Provanteringsbro

Provanteringsarbete är ofta tungt, tidspressat och måste även utföras med begränsad personalstyrka då hamnuppehållet sysselsätter de flesta i besättningen med lasthantering och underhåll. Är dessutom fartyget byggt utan större tanke på arbetsmiljön där tunga lyft, passage i trånga trapphus etc. blir nödvändiga arbetsmoment då blir varje åtgärd för att påverka dessa förhållanden i positiv riktning ytterst värdefulla.

Förslagsställaren har byggt en lös transportled för att möjliggöra effektivare transporter inom köksavdelningen och proviantförråden och därmed kunnat påskynda och underlätta dessa arbeten.



9. Erik Saukko

10 000 kr

Kontrollpanel för vattentäta dörrar.

Passagerarfartyg har en mängd öppningsbara, vattentäta dörrar initierade av olika sjösäkerhetskriterier. Dessa dörrar skall vara stängda till sjöss. Bryggan larmas om och när en sådan dörr passeras av passagerare eller personal. Vaktstående bryggpersonal skall kvittera larmet manuellt på en panel på bryggan för att göra en värdering av orsaken till larmet och för att kunna följa upp larmet så att inte dörren förblir öppen eller annan farlig situation uppstått eller uppstår.

Förslagsställaren gjorde bedömningen att larmpanelen i det aktuella fartyget placerats fel, nämligen ca 15 meter akterut på bryggan. Då bryggan hålles mörk nattetid uppstod då många vandringar från manöverplatsen i mörkret varje natt till sjöss med följande olycksrisk och frånvaro från övervakningen av framfarten. Rederiet ville inte kosta på en ändring så ombord tillverkades en slavpanel alldeles över

operatörens huvud. Därmed kan kontroll av dörrarnas öppnande och stängande utföras med bibehållen uppmärksamhet på trafiken runt fartyget.

10. Detlef Nilsson

20 000 kr

Hantering av oljor och oljesöl.

.....

Modern tanksjöfart var kanske först ut bland sjöfartsgrenarna med ökad uppmärksamhet på den egna miljöpåverkande verksamheten och är kanske den gren inom sjöfarten som omfattas av flest och hårdast skrivna förhållningsregler vad gäller miljöpåverkan. Bland ombordanställda ställs idag ofta frågan om det över huvud taget är möjligt att uppfylla alla ställda krav inte minst inom den tid som står till förfogande. Detta leder ofta till en känsla av hopplöshet.

Förslagsställaren har många års erfarenhet inom tankfart och har samlat en mängd egna erfarenheter i sin svit av förslag. Stiftelsen anser att sviten av förslag är mycket intressant och vill gärna lyfta fram dessa erfarenheter för att myndigheter, utbildningsenheter och yngre personal med kortare erfarenhet skall kunna påverkas vid formulering av regelverk, utformningen av utbildningsmaterial eller vid egen verksamhet inom tanksjöfarten.

11. Bengt-Åke Holmström och Martin Persson

20 000 kr

Utrymning av inbyggd brygga.

.....

Moderna fartyg har i många fall byggts med en inbyggd brygga. Borta är de öppna bryggorna där kyla eller värme utgjorde hinder för en rationell verksamhet. Nu opererar man hela framfarten av fartyget från en ergonomiskt förnuftig arbetsplats med kontrollerad miljö för känslig apparatur etc.

Förslagsställarna har dock visat på en nackdel med detta byggsätt, nämligen effekten av inständheten vid eventuell, kraftig slagsida. Vid ett sådant tillfälle kan det vara svårt, kanske omöjligt att ta sig ut från bryggan om man hamnat i motsatt hörn till, i det aktuella fallet, den enda utgången. Man har därför installerat ett grovt rep längs hela fartygsbredden för att man skall ha något att "klättra" i om olyckan skulle vara framme. Genom åren har en rad idéer presenterats med utgångspunkt i förhållandet att fartyget kan hamna i en situation där man inte kan ta sig fram i utrymmena ombord på grund av kraftig slagsida. Detta är en, visserligen sällsynt, situation, men i flertalet fartygskonstruktioner har ännu inte säkerhetstänkandet kring denna typ av nödsituation fått göra några tydligare avtryck.

12. Per Nordqvist och Bengt Tilly

20 000 kr

Förbättrad säkerhet i huvudeltavla

.....

Diesel-elektrisk drift medför i allmänhet drift med högre spänningar än vad som normalt är brukligt inom sjöfarten. Dessutom väljs diesel-elektrisk drift i, bland annat, vissa färjor då den ger fördelar vid de ofta förekommande ändringarna i effektuttaget som blir en följd av många hamnanlöp på kort tid. Då ändras antalet inkopplade generatorer och skador på både personal och utrustning kan inträffa när tidspress och rutin dominerar arbetet..

Förslagsställarna har konstaterat att någon enkel testfunktion inte finns för test

av överströmsskydd i systemets olika delar och har konstruerat och installerat ett sådant till belåtenhet för personalen ombord liksom för kontrollerande myndighet.

13. Patrik Thornblad

20 000 kr

Förbättrad test av sprinklersystem.

Test av sprinklersystemet ombord skall göras med jämna mellanrum. Emellanåt görs test inför sjösäkerhetsinspektör men dessemellan görs interna prov ombord för att kontrollera att sprinklermunstyckena inte är fyllda med torkade saltrester, färgsprut etc. Vanligtvis utföres testet med vatten som medium. Det är mycket svårt att helt tömma rörledningarna och munstycket efter en sådan operation och till exempel kan vattendropp på last av papper resultera i dryga kostnader för lastskador.

Förslagsställaren har utvecklat en testmetod som bygger på att man byter vatten som testmedium mot rök från en rökmaskin och driver denna rök med hjälp av tryckluft.

Metoden ersätter tills vidare inte det test som krävs för certifiering enligt sjösäkerhetsreglerna men har visat sig framgångsrik i vardagsarbetet och har sparat mycket arbete och medfört färre lastskador.

14. Ragnar Svensson och Gunnar Thedvall

20 000 kr

Frekvenstripp.

El-systemen i moderna fartyg skiljer sig normalt inte mycket mellan olika fartyg och fartygstyper. Utsatts generatorerna för överlast går olika trippsteg in och bryter beroende på vilken säkerhetsnivå lasten har givits.

När fartygen blir äldre och filter och bränslepumpar blivit lite slitna kan ofta dieslarna inte ge den effekt till generatorerna som var tänkt när fartyget byggdes. Då kan det hända att trippstegen inte aktiveras, dieseln ”knäar” och frekvensen minskar etc. och en black out kan inträffa.

Förslagsställarna har skapat ett arrangemang där frekvensövervakningen integreras så att, när ovanstående fenomen är för handen, lasten på dieselgeneratorminnskar, frekvensen ökar och ”stand by”-generatorminnskar till nätet. Arrangemanget är enkelt, billigt att installera och borde inte vara en besvärande förhandlingsfråga vid kontraktering av nya fartyg.

15. Allan Tiangco

5 000 kr

Hållare för andningsapparat.

Alla som försökt att ta på sig en andningsapparat med flaskor och allt har säkert förståelse för att en ställning från vilken man drar andningsapparaten utan att samtidigt behöva lyfta densamma kan spara kraft och framför allt tid vid ett akut fall.

Förslagsställaren har insett detta och i sitt fartyg tillverkat en ställning som sätts upp på väggen för att motsvara de ställda kraven på enkelhet och snabbhet. Ställningen har gjorts reglerbar i höjddled så att den kan anpassas till olika kroppslängder.



Allan Tiangco mottar sin belöning av stiftelsens ordförande, Christer Themnér, i Manila den 17 april 2008.

16. Mikael Hellbeck

5 000 kr

Förbättrad sjösättningsrutin av livbåtar.

.....

Det är numera önskvärt att sjösätta livbåt obemannad. För att tillgodose säkerhetskraven vid embarkering måste vissa rutiner tillskapas.

Förslagsställaren har för sitt fartyg visat på ett sätt att ordna fånglinor, fendrar etc. för att säkerställa embarkering respektive debarkering på ett sätt präglat av gott sjömanskap.

17. Bo Ekelund

30 000 kr

Klämskydd vid vattentäta dörrar.

.....

Vattentäta dörrar förorsakar emellanåt klämskador genom att dörrarna måste vara stängda till sjöss men fortfarande möjliga att passera för personal och passagerare.

Förslagsställaren har sneplat på den "ljusgardin" som sitter i de flesta hissar för gods- och/eller personbefordran iland. Förslaget utgör således installation av en ljusgardin som kopplas ihop med dörrrens lokala manöverdon. Vid fjärrstängning från bryggan eller säkerhetsstation bortkopplas ljusgardinen.

18. Bengt Martinsson

10 000 kr

Varvtalsreglering av smörjoljepumpar.

Möjligheter till energibesparing uppmärksammas än idag endast till en del vid konstruktion av nya fartyg. Fläktar, pumpar och andra motorer t.ex. ges endast möjlighet att gå med fullt varvtal som alternativ till stillastående.

Förslagsställaren har genomfört varvtalsreglering av smörjoljepumparna i sitt fartyg och påvisat märkbara besparingsmöjligheter.

Stiftelsen vill gärna bryta en lans för energibesparingsarrangemang ombord genom en belöning till förslagsställaren. Dock vill vi rekommendera stor försiktighet vid planering av reglering av just smörjoljepumparna då dessa förutsätts ha ett givet minimitryck för att kunna garantera smörjning av perifert belägna smörjställen.

Summa Arbetsbelöningar

325 000 kr

Utvecklingsstipendier

19. Johan Andersson

10 000 kr + 20 000 kr

Sjösättningslår för livvästar.

Sjösäkerhetsarbetet har över tiden tvingat fram alltmer lämpliga utrustningar för sjösättning av livbåtar och flottar, EPIRBER m.m. Hydrostatisk frigöringsenhet lösgör räddningsutrustningen vid ev. förlisning. Vad som inte kommit med i detta utvecklingsarbete är livvästarna. De stuvats i lådor på däck och om ingen hinner frigöra dessa så följer de med fartyget.

Förslagsställaren har arbetat med idén med livvästlådor med en hydrostatisk frigöringsenhet och börjat utveckla en prototyp som har testats ur flera synvinklar. Testen har varit positiva och stimulerar till fortsatt utvecklingsarbete. Stiftelsens utvecklingsstipendium skall förhoppningsvis utgöra ett bidrag till sådant fortsatt arbete.

20. Jon Dexter

10 000 kr + 20 000 kr

Säkerhetsarrangemang vid vertikala lejdare.

Vertikala lejdare i lastutrymmen och på utomhusskott utgör en potentiell olycksrisk. Många människor upplever obehag vid passage via sådana transportvägar.

Förslagsställaren har skissat på en tänkbar lösning genom ett arrangemang med en säkerhetslina över ett låsbeslag. Stiftelsen vill gärna stödja en vidareutveckling av idén genom ett utvecklingsstipendium och välkomnar ett mera genomarbetat förslag till ett kommande år.

Summa Utvecklingsstipendier

20 000 kr + 40 000 kr

Sjöräddningsbelöningar

21. Åke och Lisbeth Sandorf
Undsättning av två ungdomar.

20 000 kr
Diplom

När Åke Sandorf och hans hustru Lisbeth hade lämnat hamnen på Ulvön söndagsmorgonen i juli 2007 och befann sig ute på öppet vatten norr om Bönhamn blåste det kraftigt och sjön gick hög.

Åke, som stod till rors, såg plötsligt något glimta till på en vågkam, ungefär 600 m längre ut till sjöss. Han ropade på hustrun och de konstaterade att det såg skumt ut att en liten båt befann sig så långt ut i så hårt väder så de beslutade sig för att ändra kurs och gå ut och se om hjälp behövdes.

Åke beskriver händelsen så här:

”Vi ändrade kurs direkt och gick med full fart mot vågorna ut mot båten. När vi var ungefär 200 m därifrån såg vi att det stod en kille i båten, han vinkade och ropade på hjälp. När vi kom närmare blev det tydligt att det var två unga personer i båten, en pojke och flicka. Båda saknade flytväst.

När det var ungefär 40 m kvar slog vågorna in i den lilla motorbåten. Killen hoppade i och ropade till henne att hon skulle göra detsamma. Då ropade hon att hon inte kunde simma!

Båten försvann under flickan och hon blev tvungen att hoppa ändå. När vi kom fram höll killen upp henne och själv trampade han vatten. Jag passerade några meter från paret, styrde upp i vind och fick stopp på båten c:a 10 meter från dem. Jag backade ner mot dem och fällde ut badbryggan och badstegen. När vi var c:a tre meter ifrån stoppade jag propellern för att inte skada dem och drev ner mot paret,



när båten var c:a 2 meter ifrån dem ropade han att han inte orkade mer! Jag ropade tillbaka att han måste försöka och att det bara var ett par meter kvar. När det var 1 meter kvar kunde jag nå dem och dra in dem till båten och jag hjälpte dem ombord via stegen och badbryggan och Lisbet tog hand om dem direkt så de fick torka sig och värma sig eftersom vi såg att speciellt tjejen var chockad, medan jag manövrerade båten från resterna av den lilla båten. Vi kontaktade sjöräddningen via VHF och

meddelade att det fanns rester av båten i vattnet och att vi behövde ambulans när vi angjorde Bönhamn.

Vi har fått frågan om det inte hade gått att kasta ut livbojen och den vägen hjälpa dem ombord men det var inte möjligt i det hårda vädret eftersom de nya lätta livbojarna tas av vinden och det är svårt att få precision i kastet. Jag bedömde att det inte fanns tid att försöka göra flera räddningsförsök. Hade vi inte haft den konstruktionen på båtens akter, en Dehler 39 med en nedfällbar badbrygga, så hade vi nog inte kunnat rädda båda.

Det känns jobbigt nu efteråt men då var jag som radiostyrd. Jag hade en chans att få upp dem och jag hade tur som gjorde allt rätt från första sekunden eftersom jag hade inte mer än 15-20 sekunder på mig att göra manövern och det fanns inte tid att göra om manövern” avslutar Åke sin berättelse.

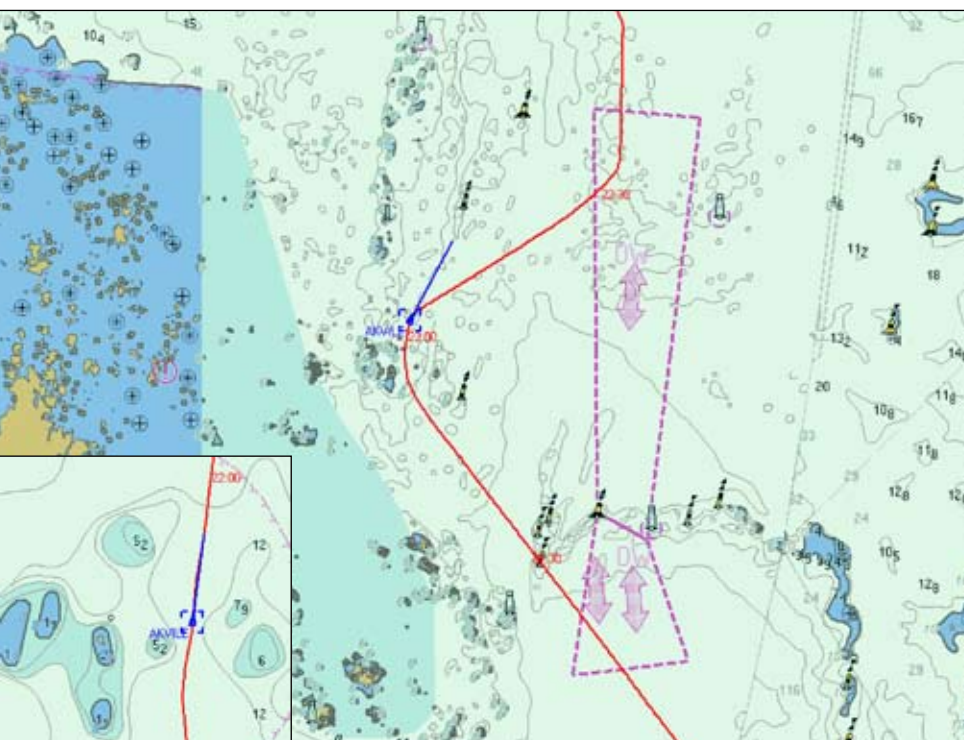
22. Madeleine Lövgren, sjöledare	10 000 kr
Marinens Sjöcentral Muskö	Diplom
Kjell Abrahamsson, räddningsledare	10 000 kr
Maritime Rescue Coordination Centre (MRCC)	Diplom

Förhinderande av grundstötning.

.....

Sent på söndagskvällen den 16 december 2007 kontaktade Madeleine Sjögren, Sjöledare vid Marinens Sjöcentral Muskö, MRCC i Göteborg. Hon hade observerat ett lastfartyg på radar- Akvile från Litauen - som hade kurs rakt mot ett grundområde i södra Kvarken.

”Vi märkte att Akvile gått en extremt konstig väg väst Oldsbergs grund, kurs och fart bedömdes ha varit densamma den senaste 1,20 timmen och att hon nu närmade sig Hoppets grund/Balders grund med mycket kobbar och skär och uppgrundat vatten. Vi anropade fartyget via VHF när det passerade Understen, men fick trots flera försök inget svar och då förstod vi att något inte var som det skulle”, berättar Madeleine.



Fartyget bara fortsatte på sin farliga kurs och Madeleine Lövgren larmade MRCC och Kustbevakningen.

På MRCC var det räddningsledare Kjell Abrahamsson som tog emot samtalet från Muskö klockan 2240 och han kunde direkt se att fartyget gick på kollisionskurs via kartsystemet och AIS-informationen. Eftersom man på fartyget inte hade svarat på VHF-anrop använde Kjell Abrahamsson sig av nödradiosystemet (Digital Selective Call, DSC) istället och skickade två varningsmeddelanden till bryggan på Akvile.

Kjell Abrahamsson egen beskrivning av skeendet:

”Då vaknade befälet till av signalen och åtta minuter efter larmet från Muskö var det en dimmig person som svarade. Jag sa åt honom att omedelbart ändra kurs, men det hände ingenting och han gick rakt mot Långgrundet/Ytterholmarna med oförändrad fart. Det var inte förrän han var sju kabellängder (cirka 1300 m) som han verkade förstå vad som var på väg att hända.

Jag gav honom ny kurs fem gånger för att han skulle ha en möjlighet att trassla sig ur den besvärliga situationen och det var kanske mer tur än skicklighet att det gick vägen för vid ett tillfälle passerade han ett grund på 5,4 meter på bara några meters avstånd med det mer än 100 meter långa fartyget. Han följde heller inte direktiven han fick riktigt utan tog ut kompasskurs i stället för kurs över grund”.

I nästan en halvtimme instruerade Kjell Abrahamsson befälet på bryggan innan fartyget var ute på säkert vatten igen!

Vid polisförhör kunde inte befälhavaren ge någon annan förklaring till det som hänt än att han av någon anledning hade navigerat fel och den matros som förhöredes uppgav att han hade styrt fartyget enligt befälhavarens instruktion.

23. Passagerarfärjan Scandinavia

10 000 kr till fartyget

För visat gott sjömanskap vid assistans av fartyg i nöd.

Diplom

Passagerarfärjan Scandinavia, har vid två tillfällen under sin färd mellan Nynäshamn och Gdansk visat prov på gott sjömanskap. MRCC beskriver händelserna på följande sätt:

Första händelsen

”2007-08-16 kl 2332.

Nödanrop från polsk fritidsbåt med 7 personer ombord som grundstött vid Hammarudd, Gotland.

MRCC bedömer situationen som utsatt läge i det hårda vädret. Sjöräddningsresurser larmas från Visby och Burgsvik.

Passagerarfärjan Scandinavia, med polsk besättning, anmäler sig till MRCC efter att ha följt radiotrafiken på VHF och meddelar att man gärna medverkar som kontaktväg till den drabbade fritidsbåten.

Scandinavias agerande under räddningsoperationen uppskattades mycket av MRCC och medverkade påtagligt till en smidig räddningsoperation.”

Andra händelsen

”2007-08-18 kl 0900

Scandinavia rapporterar till MRCC att man på position 37 sjömil SSV Gotska Sandön påträffat en drivande estnisk motorbåt med 2 personer ombord. Esterna som drivit i 2 dygn saknar mat och har ingen fungerande kommunikation eller pyroteknik ombord.

Befälhavaren beslutar sig för att kvarstanna vid motorbåten tills sjöräddningsenhet

anländer och under tiden förse de ombordvarande med vatten och mat.

Efter 2 timmar vid fritidsbåten anländer sjöräddningskryssare och Scandinavia kan fortsätta sin resa mot Nynäshamn.

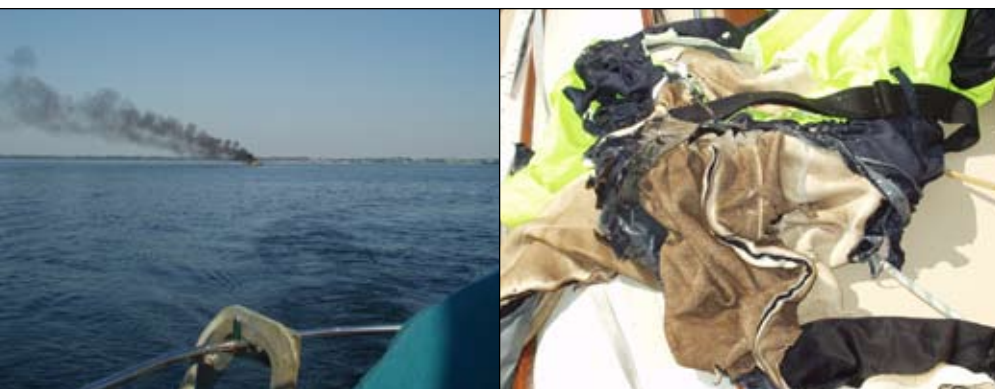
MRCC vill åter igen rikta ett tack till befälhavaren på Scandinavia för ännu ett kreativt agerande och medverkan till en snabb assistans.”

24. Sven-Åke Stahre, Lasse Andersson och Bo-Göran Klang 21 000 kr
För visat gott sjömanskap vid räddning av liv till sjöss. Diplom

Sven-Åke Stahre, Lasse Andersson, och Bo-Göran Klang befann sig till sjöss med Allegro 33'an Miranda utanför Skillinge i juni 2007 då följande händelse utspelade sig.

Sven-Åke Stahre, skeppare ombord, berättar:

”Den 11 juni på förmiddagen befann vi oss c:a 5 distansminuter syd Skillinge, när vi fick höra en kraftig explosion akter om oss. Efter någon halv minut såg vi kraftig rökutveckling från en fritidsbåt en knapp distansminut bort. Vi vände och stävade mot henne, samtidigt meddelade vi MRCC vad som hänt. När vi kom fram till henne brann hon



häftigt och hettan var intensiv. Det som vi uppfattade som människor i vattnet, visade sig vara vrakdelar som sprängts loss vid explosionen, vi närmade oss försiktigt från lovert och upptäckte då en man hängande i en badstege på akterspegeln. Vi frågade om det fanns fler ombord. Det gjorde det tack och lov inte. Han hängde krampaktigt fast vid badstegen och ville inte släppa, han var rädd att sjunka eftersom hans flytoverall i stort sett hade smält i hettan. Vi knöt fast en fender i ena ändan av en tamp och lyckades efter en del övertalning och uppmuntran få honom att ta i den så att vi kunde dra honom bort från den brinnande båten. Vi drog över honom till vår badstege för att ta ombord honom den vägen. När vi tog tag i hans händer så lossnade skinnet och han hade fruktansvärda smärtor, vi fick ombord honom och upptäckte då att vi måste skära av honom flytoverallen. Den hade smält ihop med skorna. Han hade smärtor på buken och bröstet. När vi kommit så långt var sjöräddningskryssaren Gaud Rausing på plats och kunde ta hand om den skadade. Vi stannade kvar vid båten tills vi inte gjorde någon nytta längre och efter kontakt med MRCC så kunde vi fortsätta till Bornholm.

Tack vare det vackra vädret gick allt väl, om det hade varit sjögång så hade vi haft stora svårigheter att ta ombord den skadade. Efteråt har vi fått reda på att båten, som var av stål, blev till skrot men att mannen blev helt återställd ” avslutar Sven-Åke sin berättelse.

Summa Sjärräddningsbelöningar

71 000 kr

Idrottsbelöning

25. Friskvårdsarbete i m.s. Turnadot

20 000 kr till fritidskassan
Diplom till Jan Nilsson

Besättningen på m.s. Turandot har under många år mycket aktivt deltagit i alla former av motionsaktiviteter som erbjudits av Sjömansservice.

Således har Turandot de senaste fem åren segrat i Guld Gunnars simcup, under 2007 har 26 besättningsmän deltagit i kampen om Sjöpokalen vilket resulterade i en hedrande 6:e plats. Större delen av besättningen har rapporterat resultat till träningsverket, sjömilens, sundsimningen och trampfarten.

Mycket av dessa aktiviteter har genomförts ombord och under gång vilket ställer stora krav på samordning mellan befäl och manskap. Härvid har kapten Jan Nilsson varit en viktig kugge i detta lagarbetet vilket bidragit till ökad trivsel och kamratskap ombord.

Summa Idrottsbelöning 20 000 kr

Litteraturpris

26. Ingrid Kaijser

20 000 kr

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus Litteraturpris 2008 tilldelades författaren Ingrid Kaijser

Motivering

”Kvinnliga sjömän – finns dom?” Frågan ställs och besvaras i en bok med samma namn, skriven av etnologen och författaren Ingrid Kaijser.

Boken gavs ut 2005 av Statens Maritima Muser, där Ingrid Kaijser har varit verksam fram till sin pensionering 2008.

”Kvinnliga sjömän – finns dom?” är en välskriven samtidsdokumentation och ett högt kvalificerat referensverk som redan kommit till användning som kurslitteratur. Ingrid Kaijser har tidigare skrivit och medverkat i ett stort antal skrifter som utgivits av Sjöhistoriska Museet och Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum i Stockholm.

För pionjärinsatsen att skildra kvinnor som varit och är verksamma i sjömansyrkena tilldelar Stiftelsen Sveriges Sjömanshus henne 2008 års litteraturpris om 20 000 kronor.

Priset delas ut vid Bok&Biblioteksmässan den 26 september 2008.

Summering Belöningar

Arbetsbelöning	325 000 kr
Utvecklingsstipendium	20 000 kr + 40 000 kr
Sjöräddningsbelöning	71 000 kr
Idrottsbelöning	20 000 kr
Litteraturpris	20 000 kr

Summa

456 000 kr + 40 000 kr



Skriftlig ansökan om:

- Utbildningsstöd och stöd till forskning insänds före 15 februari, 11 april, 25 juli eller 10 oktober
- Stipendier insänds terminsvis via Sjöfartshögskola/sjöfartsgymnasium
 - Förslag till "Belöning 2009" insänds före 1 november 2008
 - Gratial och akut hjälp vid behov

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
www.marifond.se*