



Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

Belöning 2009



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 2009

Stiftelsens Direktion har vid sammanträde den 10 mars 2009 beslutat belöna personer och organisationer enligt vad som framgår av denna folder. Belöningarna delas ut vid Stiftelsens Belöningsdag som äger rum den 5 maj 2009 i Sjöräddningssällskapets lokaler i Långedrag/Göteborg.

Stiftelsens Litteraturpris delas ut den 25 september 2009 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 inom området friskvård/motion/idrott. Idrottsbelöning kan tilldelas person eller grupp inom svenska handelsflottan som på ett avgörande sätt påverkat innehåll och resultat inom detta område.

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

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

Hedersbelöning kan tilldelas person eller grupp som enligt Stiftelsen gjort stora och berömvärda insatser för de ombordanställda eller för svensk sjöfart.

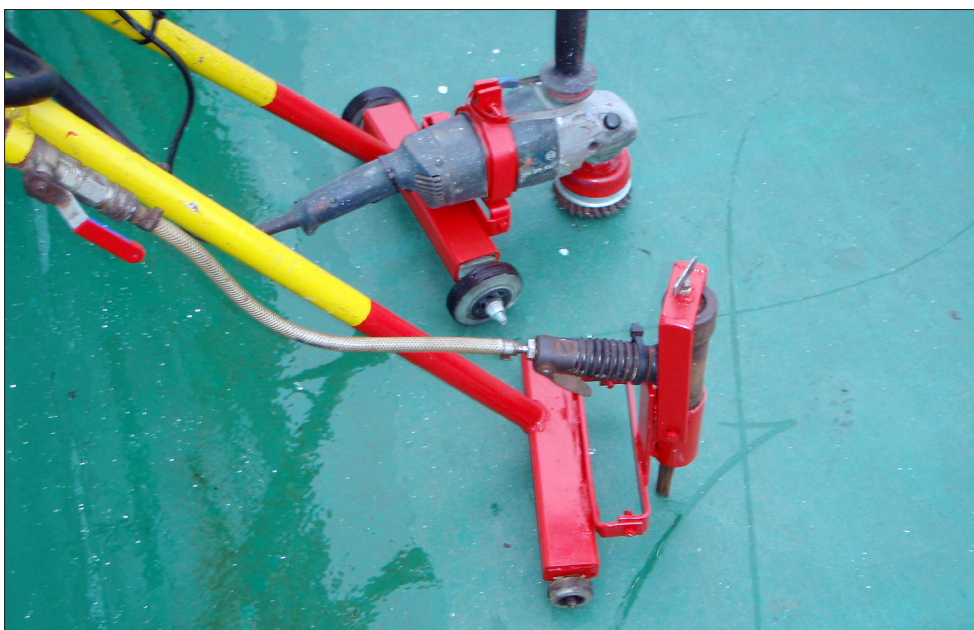
En sammanställning över sedan 1977 utdelade belöningar – ”Stiftelsens Belöningsregister” - återfinns på Stiftelsens hemsida ”www.marifond.se”.

Arbetsbelöningar

1. Båtsman Bo Sundman och Matros Ulf Millberg, M/S Ortviken, 20 000 kr
Ställning för luftdriven nålpistol och slipmaskin

Vibrationer, luftföroreningar och buller är besvärande problem i samband med ett vanligt förekommande arbete ombord – underhållsmålning. Innan man lägger på skyddande färg måste underhållsytan rengöras från rost och gammal färg. Detta sker ofta med den så kallade nålpistolen. Denna arbetar genom att överföra kraftiga vibrationer till ett antal stålpinnar som därmed fås att hoppa upp och ner och tjäna som hacka. Men vibrationerna överförs samtidigt till händer och axlar, den borthackade materialen bildar oftast ett dammoln och verktyget är långt ifrån tyst.

Genom att skapa ett förlängningsskaft slipper operatören att arbeta med luftvägarna rakt ovanför arbetsområdet. Vibrationerna dämpas ut genom förlängningsskaftet och verktyget befinner sig en märkbar bit ifrån hörselgångarna på operatören. Det är märkligt att fortfarande 2009 är denna enkla tillsats till nålpistolen inte standard.



2. Sjökapten Alf Jakin, M/S Stena Danica, 10 000 kr
Urkokning av livbåtar utan sjösättning

Som högsta ansvarig för arbetet ombord har förslagsställaren erfarit att de funktions-tester med livbåtarna som regelbundet utföres, inger oro ur säkerhetssynpunkt. Dessa tester utföres med regelbundna intervall dels för myndigheterna men även internt för att säkerställa funktion och för att kunna utföra planerat underhåll. Olyckor har inträffat där livbåtar fallit med personal ombord. Mot den bakgrunden finns risken att man drar sig för att utföra viktigt underhåll av "säkerhetsskäl".

Förslagsställaren har skapat en utrustning som livbåten bringas att hänga i vid sidan av den ordinarie hissanordningen. Därmed kan lyftkroken lossgöras för test av den mekaniska funktionen och för att genomföra underhåll. Sjöfartsverket har accepterat arrangemanget men påpekat att de tester som krävs enligt myndighetskrav inte utgår.

3. Överstyrman Claes Andersson, M/S Aida, 10 000 kr

Kombinerad rattnyckel och haknyckel för brandposter

Ytterst på brandposterna sitter normalt ett lock med klokoppling. Det händer att ventilen innanför läcker lite och sätter klokopplingen under tryck. Då kan detta lock vara näst intill omöjligt att få loss med bara händerna. Är sedan ventilen trög att öppna så är det fara å färde. Brådska är ett viktigt ledord vid ett brandtillbud och vatten måste kopplas till slang omgående.

Förslagsställaren har tagit en rattnyckel och en klonyckel, svetsat ihop dem och hängt en sådan kombinationsnyckel på varje brandpost ombord. Återigen blir man förvånad över att en sådan enkel säkerhetsdetalj inte levereras som standard.



4. Överstyrman Urban Netsner, M/T Tellus, 20 000 kr

Vajerskydd för däckskranar

Vajrar på däckskranar dras ofta oskyddade på ovansidan av kranarmen. Emellanåt svetsas stålbyglar upp på kranarmen som ledare för vajrarna. I bägge fallen medför systemet att vajern så småningom sliter hål på färg med rostrinningar som följd. Även det smörjfett som man smörjer vajrarna med skrapas av och vajern skadas därmed. Den nedsmutsning kring kranen som blir följd kan också orsaka onödiga halkolyckor.

Förslagsställaren har inköpt några gummirullar, sådana som man använder på båttrailers, och stuckit på dem på stålbyglarna på kranarmarna ombord i M/T Tellus. En enkel och billig åtgärd för att minska på arbetena med målning och smörjning samtidigt som en olycksrisk reduceras.

5. Befälhavare Karl-Olof Möller och Överstyrman Urban Netsner, M/T Tellus, 20 000 kr

Landgångstrappa

Ombord i tankfartyg inträffar det ofta att fallrepstrappan inte passar att använda utan man får ta till landgången istället. Den läggs då ofta uppe på väderdäckets

räckverk och hamnar således en dryg meter över däck. För att komma ner på däck krävs någon form av steg eller trappa. Ibland åstadkommen med hjälp av dricka-backar, lastpallar eller liknande.

Förslagsställarna har skaffat en kort trappa som ligger i ett spår i landgången. Den kan då dras ut och fällas ner mot däck så snart landgången har satts på plats. Väl på plats fixeras den med en sprint. Inga övriga surringar krävs och backarna och lastpallarna är eliminerade och därmed en uppenbar olycksrisk.



6. Överstyrman Joel Smith och Matros Per-Olof Cederholm,
M/S Finnclipper, 30 000 kr
Modernt vaktschema

.....

4 + 4 är inte lika med 8 när det gäller sömn. Vid många incidenter i form av kollisioner och grundstötningar kan inte arbetspassens längd för bryggpersonalen uteslutas som bidragande orsak. Det urgamla systemet att dela upp dygnets 24 timmar i 6 st. 4-timmarspass, alternativt 4 st 6-timmarspass som är brukligt i s.k. tvåvaktsfartyg, visar sig vara mindre effektivt. Aktuellt forsknings- och utvecklingsarbete i samverkan mellan Marinen och Handelssjöfarten har klart visat på denna ineffektivitet.

I en konservativ och starkt traditionsinriktad bransch som sjöfart är de flesta stenar tunga att lyfta på. Strikta arbetstidslagar medger inga genvägar. Förslagsställarna har dock inte avstått från besväret att söka ändra på rutiner och procedurer ombord i sitt fartyg. Genom envishet, klokskap, god förhandlingsförmåga och gott kamratskap har ett förändrat arbetstidsschema arbetats fram, accepterats av alla berörda, satts i drift och praktiserats under längre tid – till alla berördas belåtenhet och till gagn för säkerheten.

7. 1:e kylingenjör Timo Andersson, M/S Super Star Gemini, 10 000 kr
Vakuumbortkare

.....

Fuktkänsliga instrumentkomponenter förekommer ofta ombord i fartyg. Atmosfären ombord är inte den mest gynnsamma för sådana komponenter. Oljehaltmä-

tare (OCD) är mycket viktiga instrument ombord och rymmer ofta fuktkänsliga komponenter.

Förslagsställaren noterade att tillverkaren av OCDn bara rekommenderade kassation av fuktskadade delar och installation av nya komponenter – till en icke ointressant kostnad för fartyget. Kanske kring USD 2 – 2,5 tusen per år.

Han tillverkade således en enkel, bärbar vakuumtorkare som kan regenerera fuktmätaren i OCDn vilken därefter kan återanvändas utan extra kostnader.

Förslaget är ett bra exempel på hur nyfikenhet och ifrågasättande kan ge märkbara besparingar i fartygsdriften.



8. 1:e fartygsingenjör Kai Beckman och Maskinoperatör Dan Ek, HSC Stena Carisma, 20 000 kr

Rengöring av maskinelement, "Shake, Rattle and Blow (SRB)"

Vid rengöring av gasturbiner används inte rengöringsmedel som vi normalt är vana att använda. Här använder man istället krossade nötskal som genom sprutning med tryckluft fungerar som en snäll blästersand. Problemet är dock att nötskalen lätt "cloggar" ihop varvid man söker lösa upp "cloggen" genom att slå med hammare eller slägga på utsidan av nötskalsbehållaren. Den erhåller då lätt skador som följd.

Förslagsställaren tog istället en elektrisk mutterdragare och spände fast den på nötskalsbehållaren varvid vibrationerna från mutterdragaren åstadkom att nötskalen forsade ner till rengöringsstället på det ursprungligen tänkta sättet. Förslaget visar hur man med lite engagemang och ifrågasättande finner en lösning på ett problem och därigenom sparar utrustning, tid och eliminerar irritation hos operatören.

9. Reparatör Lars Hjälmmark, M/S Atlantic Companion, 10 000 kr

Internet ombord

Internet är idag inte längre en exklusivitet utan ett allmans verktyg för att klara allehanda vardagsbestyr som att klara bankärenden, telefonera, se på TV, höra på radio etc. Äldre fartyg saknar ofta nödvändig utrustning för Internetuppkoppling.

Förslagsställaren tog således och införskaffade diverse komponenter, kablar och liknande och byggde upp ett nät ombord i sitt fartyg så att hela besättningen kan utnyttja Internet när man är i närheten av land. Installationen har blivit mycket uppskattad och rederiet avser nu att göra motsvarande installation i övriga fartyg.

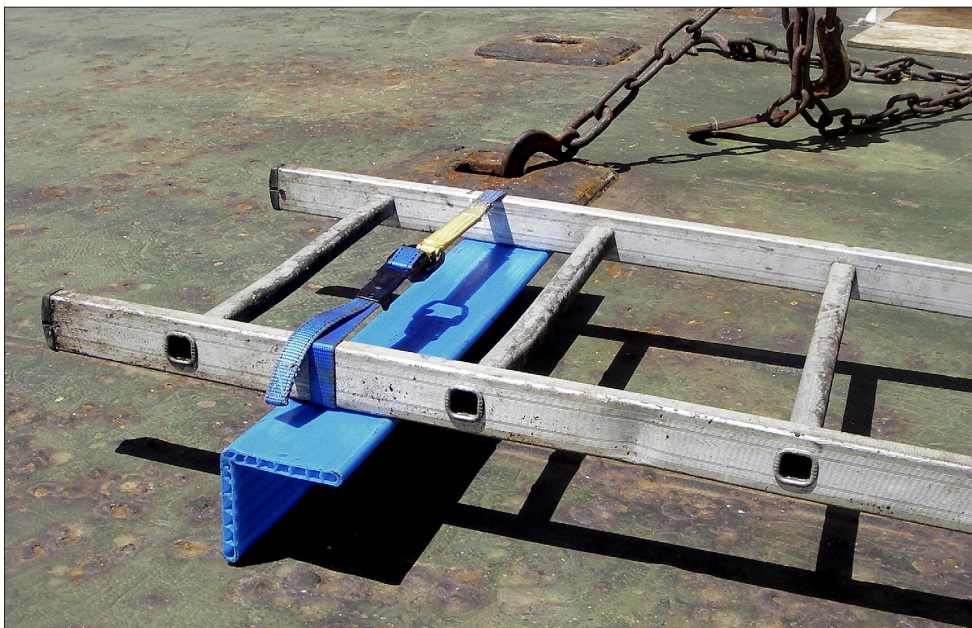
10. Matros Anders Eriksson, M/S Grande Brasile, 10 000 kr

Säkrare stega

Arbete med däcksstuvade containers, t.ex. surrningsarbete, innebär arbete på höjd, kring trånga passager, lyft av tunga komponenter och medför inte sällan klättrande på stegar.

Förslagsställaren ville undvika olyckor ombord och tillverkade ett stöd för stegen i form av en bit plastvinkel och en bit surrningsband. Genom att sätta vinkeln på stegens övre del där stegen lutar mot containern åstadkom han ett enkelt men effektivt skydd mot att stegen skulle glida åt sidan och rasa.

Förslaget är ett utmärkt exempel på hur man med enkla medel kombinerat med intresse och fantasi kan skapa en säkrare arbetsmiljö.



11. 2:e fartygsingenjör Bertil Ferm, M/S Nils Dacke, 20 000 kr

Modifierad nålpistol

Vibrationer, luftföroreningar och buller är vanliga irritationsmoment i samband med ett vanligt förekommande arbete ombord – underhållsmålning. Innan man lägger på skyddande färg rengörs arbetsytan med en modern variant av rosthackan – nålpistolen. Denna arbetar genom att överföra kraftiga vibrationer till ett antal stålpinnar som därmed får att hoppa upp och ner och tjäna som hacka. Vibrationerna överförs även till händer och axlar, den borthackade materialen bildar oftast ett dammoln kring operatören och verktyget är långt ifrån tyst. På M/S Nils Dacke innebär rostknackningsarbeten i anslutning till fartygets ramper dessutom att operatören har svårt att nå arbetsytan.

Förslagsställaren intresserade sig för problemet med rostknackning och tillverkade, med hjälp av ett plaströr och några andra komponenter, en förlängning av

nålpistolen. Därigenom kunde skadliga vibrationer till operatören minskas liksom buller och rostdamm. Genom att plaströret gjordes halvannan meter långt kan dessutom svårtillgängliga arbetsytor nås varvid bl. a. fallolyckor kan undvikas.

Ännu ett mycket bra exempel på hur den egna arbetsmiljön kan förbättras genom engagemang och fantasi varvid, för den enskilde och för samhället, dyra olyckor kan undvikas.

12. Befälhavare Martin Persson och Båtsman Bengt-Åke Holmström, M/S Obbola, 20 000 kr

Säkerhet gällande manluckor

Arbete i tankar ombord i fartyg är ett farligt arbete och därför omgärdat med mycket säkerhetsrutiner. Samtidigt måste tankar vädras, rengöras och underhållas på olika sätt varvid manluckor och andra öppningar ställs öppna. Den som finner en manlucka öppnad vill kanske gärna stänga den eller åtminstone lägga för den för att säkerställa fartygets flytförmåga eller för att undvika att någon ramlar ner genom öppningen.

Förslagsställarna har insett vad det innebär om någon eller några är nere i en tank och någon stänger manluckan. För att signalera att luckan skall fortsätta att vara öppen sätter de ett hänglås i en av luckans bulthål och ger därmed en kraftig signal att luckan skall vara fortsatt öppen. En enkel och billig signal som i ett yterlighetsfall kan vara räddningen för den som är nere i tanken.

13. Befälhavare Lars Dahl, Barman Ann Zachrisson-Hultberg samt Ombordservicechef Richard Ternblom, M/S Stena Germanica, 5 000 kr

Friskvård ombord



*Anne Zachrisson-Hultberg testar ny maskin omgiven av
befälhavare Lars Dahl och glada kamrater*

Friskvård ombord har med åren uppmärksammats mer och mer. Att undvika sjukdomar och förslitningsskador genom ett varierat tränande har bidragit till bättre hälsa, minskad sjukskrivning och ökad trivsel i allmänhet. Men framgången nås inte utan intresse, engagemang, fantasi och ihärdighet.

Förslagsställarna har tagit ett initiativ, bearbetat olika kontaktlinjer och drivit fram en standardhöjning av gymet ombord. En förbättring som blivit mycket populär och uppskattad i hela besättningen.

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus vill visa på det goda initiativet och stimulera andra genom att nu ge ett bidrag till fartygets fritidskassa.

14. Befälhavare Roland Ivarsson, Bogserbåten Freja, 20 000 kr

Räddningskorg

Att få ombord en skadad eller nedkyld person är ett vanskligt företag. Speciellt om det råder hårt väder. Olika nät och linor har sett dagens ljus och placerats ut på fartygen. Inte sällan har de befunnits oanvändbara vid praktiska övningar ombord.

Förslagsställaren har försökt att finna ett bra alternativ till den utrustning som ursprungligen är levererad med fartyget. Då inget bra alternativ hittades konstruerade han och lät tillverka den räddningskorg som nu finns ombord i hans fartyg. Korgen förs ut till den nödställda med hjälp av den lyftkran som står på fördäck och därigenom kan den nödställda nås och bärgas utan risk för att komma för nära propellern som måste användas för att hålla båten mot vind och ström. Ett bra alternativ för den aktuella bogserbåten och räddningskorgen har en hel del detaljer som borde kunna kopieras till motsvarande räddningsutrustning för andra fartyg.

15. Besättningen i AHTS (Anchor Handling Tug Supply) Tor Viking II genom befälhavare Finn Jørgensen, 30 000 kr

Säkringsbricka för bogserögla

Det rörliga kopplingsögat på akterdäck på ankarhanteraren Tor Viking II utgörs av en stor, tjock och mycket tung och rörlig bricka med ett hål till vilket bogservajern skall kopplas. När kopplingen skall ske skall brickan vridas upp i vertikalt läge och hållas där under själva kopplingsmomentet. Med spett och liknande utrustning har man hittills hållit brickan på plats med uppenbara risker för personskador.

Efter återkommande diskussioner ombord föreslog matros Trond Nygård en stödbricka som nu skjuts in runt bogserbrickan och därmed håller den i vertikalt läge så länge kopplingsarbetet pågår. Ett uppenbart mycket tungt och riskfyllt arbete har därmed ändrats till ett hanterbart hantverk med betydligt lägre olycksrisk. Att tänka igenom den aktuella arbetsmiljön leder ofta till reducerad skaderisk till gagn för inblandade personer och arbetslag.

16. Överstyrman Rolf Persson och 1:e fartygsingenjör Jan Gjersvold, M/S Baltic Bright, 10 000 kr

Förenklad startmetod för nödgenerator

Nödgeneratoren ombord är tänkt att vid så kallad "black out" automatiskt starta för att snarast ge elektrisk kraft till vitala säkerhetssystem ombord. Som alla andra maskinerier ombord i ett fartyg finns det tillfällen då automatiken inte fungerar som det var tänkt. Därför finns i det aktuella fartyget en nödstartprocedur för nödgeneratoren. Ett hydrauliskt startdon skall aktiveras genom att en ventil öppnas så att hydraultrycket driver igång nödgeneratoren. Om ventilen kärvar pyser hydraultrycket ut och den startkick som man eftersträfvade uteblir.

Förslagsställarna har en obehaglig erfarenhet av den beskrivna felmanövern och har därför konstruerat och tillverkat en hävarm som skall garantera att ventilen

öppnas så momentant att den intensiva kicken erhålles och nödgeneratoren startar. Förslaget är ett gott exempel på hur man i ett befintligt system med enkla medel kan höja funktionsgraden i systemet och därigenom höja säkerhetsnivån.

17. Båtsman Christer Albihn, Matros Martin Falck

M/T Bro Priority, 30 000 kr

Transportanordning i tankar

.....

Att montera nya anoder i stora tankar, rörtunnlar etc. innebär transport av stora mängder metall vertikalt och horisontellt nere i tankarna. I förslagsställarnas fartyg gällde det att för hand transportera ner 36 ton metallanoder fördelade på 14 tankar – eller bortåt 1600 anoder vardera vägande ungefär 23 kilo. Utöver detta transportarbete kommer sedan själva monteringen av anoderna.

Förslagsställarna funderade säkert en hel del när de ställdes inför uppgiften och kom på att man kunde spänna en vajer genom manhålerna nere i tanksektionerna och utnyttja den som "linbana" efter det att man med en tripod lyft ner anoderna från däck. Arrangemanget visade sig fungera utmärkt och medförde en väsentlig reduktion av det ytterst tunga kroppsarbetet. Därmed reducerades även tiden för installationen och de kostnader som var relaterade till fartygets operationstid. Ytterligare ett lysande exempel på hur engagemang och fantasi lockar fram lösningar som förbättrar arbetsmiljö och reducerar operationskostnader.

18. 1:e fartygsingenjör Tommy Wankler och 1:e reparatör Mats Jannesson,

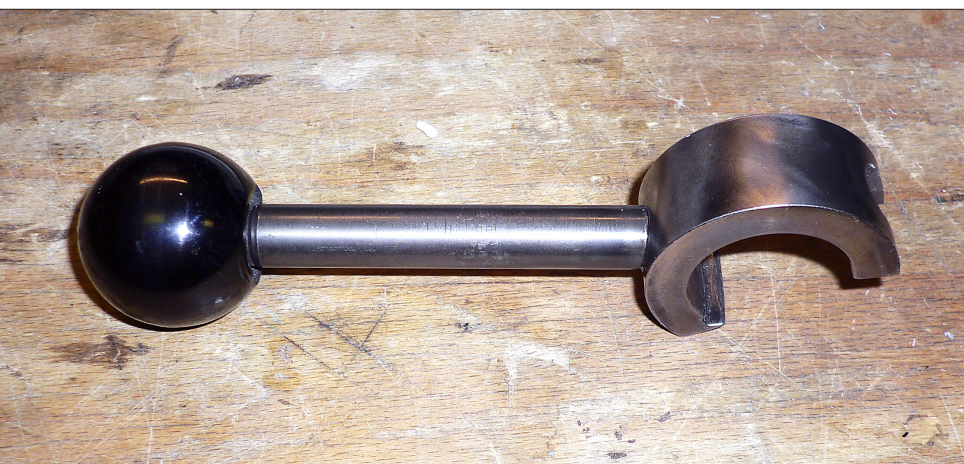
M/S Peter Pan, 10 000 kr

Verktyg för att snabbt öppna renspluggar

.....

Vacumtoalettsystemen dyker regelbundet upp bland de förslag som kommer in till Stiftelsen. Förklaringen är enkel – systemen är stora och känsliga och servicearbetet inte helt angenämt. När det blir stopp i rörsystemet påverkas många människor, både besättning och passagerare och långvariga stopp kan få ödesdigra följder. Utrustning som minskar felfrekvensen eller som underlättar underhållsarbetet får därför hög prioritet.

Förslagsställarna har basis erfarenhet tillverkat ett praktiskt verktyg med vars hjälp man lätt kan öppna renspluggarna i systemet som kan sitta fast nog så hårt. Finns minsta undertryck kvar i systemet är det nästan ogörligt att för hand öppna pluggarna. Skador och infektionsrisker finns också med i bilden.



19. 1:e fartygsingenjör Torkel Skarsgård och 1:e reparatör Jan Tigerstrand,
M/S Huckleberry Finn, 20 000 kr

Handtag för tvättvagn

Att flytta en stor tvättvagn i en färjas gångar är inte lätt. Faktum är att det är riktigt tungt. Säkerhetsarrangemangen skapar trösklar eller spår i däck som gör att personalen som skall städa, bädda och transportera handdukar och lakan etc. hela tiden måste ta till tunga lyft för att kunna baxa fram tvättvagnarna.

Förslagsställarna har arbetat med de aktuella vagnarna och provat sig fram till det enkla handtag som man kan ha med sig i fickan. Stiftelsen har velat lyfta fram idén därför att den visar att man med lite finurlighet i kombination med egen erfarenhet kan märkbart förbättra sin arbetsmiljö. Ett enkelt litet verktyg men ack så värdefullt.

20. TCH Susanne Gustafsson, TCH Mats Höglom och 1:e fartygs-
ingenjör Petra Nygård, M/S Atlantic Companion 15 000 kr

Ökad säkerhet vid mörk fasning

Att fasa in en startad generator till nätet sköts normalt av en installerad automatik. Det händer dock att automatiken inte vill fungera och då måste man göra denna infasning manuellt. Gör man fel blir det sannolikt svart i båten – “black out”. För att göra rätt måste man ha en ganska finkänslig utrustning. Då fartygskonstruktören förlitat sig på automatiken har fartyget dessvärre fått ett ganska trubbigt verktyg till förfogande och “black out” inträffar emellanåt.

Förslagsställarna irriterades över de två lampor som man skulle få att vara helt mörka samtidigt och ville komma på något mera exakt till en rimlig kostnad. En voltmeter kopplad till vardera lampan visade sig vara tillräcklig extrautrustning för att få en enkel och säker infasningsmetod. Förslaget visar att det ofta inte är de stora genomgripande förändringarna som löser problemen. Ett par enkla voltmetrar undanröjde problemet med “black out” genom felaktig infasning och fartygets operation stördes inte längre av det skälet.

21. Kocksteward Markus Arvidsson, M/S Europalink, 20 000 kr

Utmärkning av utrymda hytter

I händelse av en olycka som leder till utrymning av inredningen i passagerarfartyg, måste personalen på ett snabbt och säkert sätt kunna förvissa sig om att det inte finns någon person kvar i hytterna innan nästa moment i olyckshanteringen kan verkställas. Många sätt finns för att göra detta. Kravet är dock att personalen på ett snabbt och otvetydigt sätt får information om läget.

Förslagsställarens fartyg är utrustat med hyttnycklar i form av plastkort med magnetremsa för manövrering av låsen. Man införskaffade då ett antal plastkort utan magnetslinga men med fluorescerande grepp. När personalen sedan söker igenom hytterna sätts det fluorescerande plastkortet in i låsspringan till den tomma hytten och det blir väldigt tydligt om någon hytt eventuellt inte är genomskökt. Finnlines Ship Management AB fann idén så bra att företagets fartyg i Malmöregionen omedelbart utrustades med dessa plastkort utan magnetremsa.

Utvecklingsstipendium

22. Hotellchef Mats Nordström, M/S Stena Nautica, 10 000 kr + 20 000 kr

Easybed

Det tyngsta arbetsmomentet för färjepersonal som arbetar med hyttstädning är att dra ut täcket ur det använda påslakanet för att strax därefter skaka i täcket i ett rent påslakan. Man kan göra uppskattningar vad arbetet motsvarar i form av tunga lyft och det är helt klart att man minskar ner arbetsinsatsen i detta arbetsmoment så kan förslitningsskador på personalen reduceras.

Förslagsställaren är ansvarig för det beskrivna arbetet och har försökt att finna en lösning. Ett kontaktat företag visade sig arbeta med utvecklingen av ett nytt bäddset för sjukvården där likartade problem förefinns. Nu är ju regelverk för sjöfart annorlunda än de som sjukvården skall hålla sig till och vissa parametrar i bedsetet skiljer sig mellan de två arbetsområdena. Sjukvården håller t.ex. högre temperatur i sina lokaler än vad som är fallet ombord i en passagerarfärja. Det syns dock som att skillnader i egenskaper och regelverk skall kunna övervinnas och prov med prototypset pågår. Om prototypstesterna bekräftar vad förslagsställaren hoppas på kommer bedsetet att införas som standard i rederiets fartyg.

Stiftelsen vill därför sprida kunskap om idén och samtidigt bidra till utvecklingen av vad som ser ut att kunna bli ett länge efterlängt alternativ till de traditionella bedseten ombord.

Idrottsbelöning

23. Lotta Ahl, 7 000 kr

Magnus Dahlström, 7 000 kr

Håkan Knutsson, 7 000 kr

Bordtennismästare

Stena Carismas bordtennislag bestående av Lotta Ahl, Magnus Dahlström och Håkan Knutsson kan nu titulera sig ”The Seven Seas Table Tennis Series Champion 2008”!

De avgörande matcherna spelades i Rotterdam där det i samtliga matcher blev 3-0 till Stena Carismas fördel och som därmed blev världsmästare.

I seriespelet deltog 173 lag från 26 nationer och det har spelats 197 matcher.

Lotta Ahl förtjänar ett särskilt omnämnande då hon också segrade i den svenska individuella bordtennisserien genom att spela 10 matcher och vinna samtliga med setsiffrorna 30-0. Detta trots att större delen av de 80 deltagarna var herrar!

Magnus Dahlström kom på andra och Håkan Knutsson på tredje plats. Storslam för Stena Carisma!



Glada världsmästare. Från vänster Håkan Knutsson, Lotta Ahl och Magnus Dahlström

Sjöräddningsbelöningar

24. M/S Silja Europa – Fritidskassan, 10 000 kr

Befälhavare Teijo Seppelin, Diplom

Styrman Bengt Öster, Diplom

Styrman Mats Rehnström, Diplom

Matros Juha Vähänen, Diplom

Undsättning av hamnarbetare

Den 23 februari 2007 kl 0730 har Silja Europa just påbörjat losskastning från kajen i Kapellskärs hamn. Fartyget, under befäl av kapten Teijo Seppelin, förflyttas som vanligt långsamt ut från kajen bla med hjälp av fartygets bogpropellrar samtidigt som förtöjningsgodset halas ombord. Hamnarbetaren Hans-Göran Agerfalk, som hjälper till med losskastningen på kajen, fastnar plötsligt i en av Silja Europas förliga förtöjningsändor och faller handlöst ner i det för tillfället isfria vattnet mellan kajen och fartyget.

Händelsen uppmärksammas omedelbart av kapten Seppelin och hans besättning. Fartygets FRB (fast rescue boat) med sin MOB-besättning (man overboard) sjösätts snabbt och effektivt och tack vare att kapten Seppelin samtidigt stoppar bogpropellrarna kan Hans-Göran räddas ur det iskalla vattnet och svårt nedkyld men i övrigt utan skador föras till sjukhus med helikopter.

Kapten Seppelin och hans besättning har visat prov på mycket gott sjömanskap och har genom sitt agerande visat betydelsen av att öva och träna för det oväntade. I detta fall ledde det till att Hans-Görans liv kunde räddas.



25. Reparatör Benny Hansen, 10 000 kr

Motorman Danilo Cabahug, 10 000 kr

Brandbekämpning på M/T Ek River

M/T Ek-River hade den 20 september gått ur Cityarvets docka och var nu förtöjd vid kaj efter att ha genomfört en fullständig maskinöversyn. Översynen var klar och det som återstod var att testa vid kaj för att sen göra provtur till sjöss. Under förberedel-

ser för uppstart, (baxning med luft, indikatorventiler öppna) verkar allt normalt tills plötsligt huvudmaskin tänder på alla cylindrarna och fortsätter att skena okontrollerat. Huvudgeneratoren blir överhettad, exploderar och slits loss från sina fästen och brand utbryter i maskinrummet. Fartygets brandstyrka samlas snabbt och förberedelser för rökdykning vidtas.

Befälhavaren kan inte utlösa det fasta släcksystemet CO₂ då detta vid varvsvistelse är blockerat. Man lyckas få stopp på huvudmaskin och Benny Hansen och Danilo Cabahug tränger resolut in i det rökfyllda maskinrummet. Man lokaliserar branden till området runt generatoren och lyckas så småningom bekämpa denna.

När räddningstjänstens insatsstyrka anländer återstår bara glödbränder för den att hantera.

Alla inblandade är helt överens om att branden fått en helt annan utveckling om inte besättningen – i detta fall särskilt Benny och Danilo – agerat som dom gjorde. Brandskadorna hade förmodligen blivit mycket större och det inträffade visar även i detta fall på vikten av att öva och träna för det oväntade och betydelsen av ett kraftfullt agerande.

26. Stefan Geerhold, 10 000 kr

Livräddande insats

Den 31 juli ligger passagerarfartyget Drottning Silvia förtöjd vid kaj i Gavleån för att ta ombord passagerare. Genom kajens fasta avfendring uppstår ett utrymme mellan fartyg och kaj som är ca 21 cm stort. En besättningsman finns posterad på vardera sidan om embarkeringsplatsen. En äldre kvinna med sällskap avböjer hjälp. Man anser sig kunna klara ombordstigningen själv. Innan någon hinner reagera faller kvinnan ner mellan fartyget och kajen.

En av besättningsmännen sträcker ner en båtshake och den andre ringer efter ambulans. En besättningsman som stod på kajen – Stefan Geerhold – kastar sig i vattnet och får tag på kvinnan och man kan med förenade krafter få henne i land. Väl på land förlorar kvinnan medvetandet och läkare som snabbt är på plats startar återupplivningsförsök. Kvinnan förs sedan i ambulans till sjukhuset och återhämtar sig så småningom.

Stefan Geerholds resoluta agerande har med stor säkerhet bidragit till den lyckliga utgången.

27. SSRS RS Västerås, 10 000 kr

Lots Magnus Johansson, 5 000 kr

Livräddande insats

Den 31 oktober kommer ett larm till MRCC att en båt med fyra personer ombord befinner sig i sjunkande tillstånd någonstans på Mälaren. Det är den enda information som går fram innan samtalet bryts. Vinden är kraftig, sjön är krabb och vattnet kallt!

Tre minuter efter larmet lyckas man via GSM-nätet pejla en position syd Västerås.

Samtidigt lämnar fartyget Paramar med lotsen Magnus Johansson hamnen i Västerås och räddningsresurser dirigeras till platsen.

Magnus Johansson, som spanar intensivt samtidigt som han lotsar ut Paramar, upptäcker 13 minuter efter larm två flytvästar i vattnet cirka 150 m från stranden. Sjöräddningscentralen, som genast informeras, dirigerar Rsq J. Sigfrid Edström till platsen som snart ser två personer på land som påkallar uppmärksamhet. Den mindre räddningsbåten Rsq Odd Fellow lyckas ta sig fram till de nödställda som är kraftigt

nedkylda. Magnus Johanssons observation är av avgörande betydelse för räddningsarbetet.

I den tragiska olyckan omkom två människor men två andra kunde räddas. En bidragande orsak till detta är, utöver Magnus Johanssons goda utkik, det föredömliga samarbetet mellan de olika inblandade aktörerna i räddningsaktionen.

Dagarna före olyckan arrangerade RS Västerås tre dagars intensiva samverkansövningar för alla inblandade organisationer och myndigheter. En övning som genomförs varje höst och som 2008 samlade över 350 deltagare och som väsentligt påverkar den samlade förmågan till livräddande insatser i området.

Stiftelsen vill med belöningen till RS Västerås uppmärksamma och uppmuntra denna övningsverksamhet och önskar att pengarna utnyttjas för fortsatt sådan verksamhet.



Rsq J. Sigfrid Edström

28. Johannes Kajrup, 10 000 kr

Livräddande insats

Onsdagen den 19 november sitter Johannes Kajrup i lugn och ro och äter sin lunch ombord på restaurangbåten M/S Harmony förtöjd i Helsingborgs hamn. Plötsligt smäller det till i kajkanten. En bil har kört rakt ner i vattnet precis bredvid båten.

Johannes egen berättelse:

”Jag såg inte när det hände men jag såg bilen flyta förbi utanför fönstret på båten. Vi sprang upp på kajen och då såg jag hur bilen höll på att flyta längre ut samtidigt som den var på väg att sjunka. Jag klättrade upp på utsidan av restaurangbåten, fick tag på en livboj och efter att jag kastat i den hoppade jag själv i och började simma bort till bilen. När jag närmade mig bilen såg jag att det fanns en person inne i den. Mannen verkade till en början vara livlös, men när jag kom närmre vejade han ner rutan till hälften och skrek att han inte kunde simma. Jag drog ut honom ur bilen och trots att det var strömt så fick jag in honom till sidan av båten och med hjälp av tillskyndande lyckades vi få upp honom på kajen” avslutar Johannes.

Föraren fördes i ilfart till lasarettet, kraftigt nedkyld men vid liv!

En hjälteinsats av Johannes Kajrup som Stiftelsen gärna vill uppmärksamma.

29. Lots Anders Jannesson, 5 000 kr

Båttman Mikael Wessman, 5 000 kr

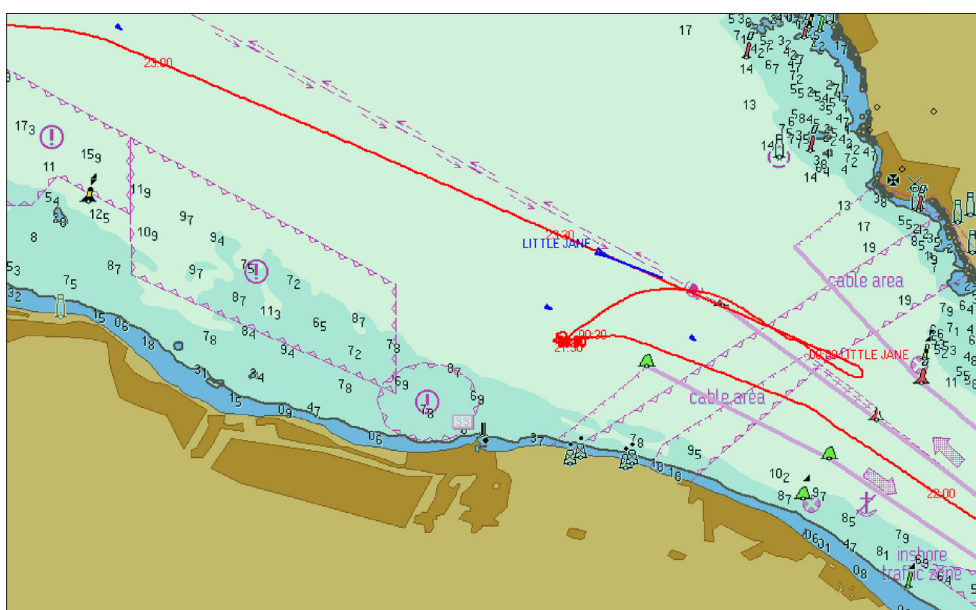
Båttman Bengt Olof Karlsson, 5 000 kr

Förhindrande av grundstötning

Klockan hade passerat 2330 torsdag 18 september när båtmännen Bengt Olof Karlsson och Mikael Wessman från Helsingborgs lotsstation transporterade ut lotsen Anders Jannesson till ett fartyg som hade begärt lots genom Öresund. I mörkret fick de se det 66 meter långa hollandsflaggade torrlastfartyget Little Jane på sydostlig kurs i trafiksepareringszonen för nordgående trafik. Fartyget höll en fart på mellan åtta och nio knop och med oförändrad kurs skulle det gått rakt mot land.

Man anropade fartyget fem, sex gånger på VHF-en men fick ingen reaktion. Man lyste på bryggan med strålkastarna men ingen verkade märka något.

Lotsen Anders Jannesson beslutade sig för att borda fartyget. Läget var då att Little Jane med oförändrad kurs skulle gått rakt mot stenbrotten vid Domsten norr



Little Janes väg mot stenbrotten vid Domsten

om Helsingborg inom 13-15 minuter. Medan Mikael Wessman avvaktade i lotsbåten bordade de övriga fartyget och gick upp på den mörka fartygsbryggan och kunde inte se någon person där.

”Jag hittade inte någon automatstyrning men ryckte i spaken så att jag fick ner farten och när maskinljudet förändrade sig reste sig en man från soffan på fartygsbryggan som var skymd och ifrågasatte vad jag gjorde. Han luktade sprit och var uppenbart inte nykter” berättar Anders Jannesson.

Mannen, som var befälhavare ombord var lite stökig och frågade vad Anders Jannesson gjorde. Men det blev aldrig något bråk. Bengt Olov Karlsson lyckades också väcka en matros och överstyrman som båda var undrande över vad som pågick och som uppenbarligen inte hade någon aning om vad som var på väg att hända.

Anders Jannesson fick kontakt med det danska Sjöoperativa Kommandot och fick instruktioner om en lämplig ankringsplats. Efter att man ankrat kom efter en stund den danska polisen och tog hand om den berusade befälhavaren och den avbrutna lotsningen kunde fullföljas.

Stiftelsen anser att de inblandade har visat prov på stor handlingskraft och mycket gott sjömanskap.

Hedersbelöningar

30. Journalist Göran Löwing, 10 000 kr

Göran Löwing kallas senior reporter och har sedan 1974 arbetat på Sveriges Radios utlandstjänst Radio Sweden. Löwing intresserade sig tidigt för de sjöfarande lyssnarna och kom att producera särskilda programinslag för dem. I många år arbetade han tillsammans med den välkända, sedermera bortgångna sjöfartsreportern Ulla Lindskog. Sedan hösten 1982 har sjöfolksinslaget haft en fastare form under namnet Sjöfartsmagasinet. Programmet har troget sänts ut över världen den sista söndagen varje månad. Löwing har under en lång följd av år föredömligt speglat sjöfartens och sjömanskårens angelägenheter på ett objektivt och intresseväckande sätt.

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus vill med sin hedersbelöning uttrycka sin stora uppskattning över Göran Löwings mångåriga insatser.

31. Örlogskapten Markus Greigård, 5 000 kr

Problemet med trötta sjömän till sjöss har uppmärksamats allt mer under de senaste åren.

Stora forskningsinsatser har skapat klarhet i sammanhangen. Frågan aktualiserades i början av 2000-talet då marinen, med anledning av några inträffade olyckor, tog tag i frågan. Ett samarbete etablerades med Karolinska Institutet och professor Torbjörn Åkerstedt. Samarbetet utvidgades så småningom att omfatta även Sjöfartsverket vilket bl.a. resulterade i den försöksverksamhet som går under beteckningen "Arkö-försöken". Ett på den tiden unikt samarbetet över myndighetsgränserna som sen legat till grund för den fortsatta forskningen inom ämnet.

Markus Greigård var eldsjäl och motorn i detta arbete.

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus vill med sin hedersbelöning uppmärksamma denna insats inom ett forskningsområde som Stiftelsen sätter stor vikt vid och Stiftelsen vill på detta sätt uppmuntra till fortsatt engagemang inom området.

Litteraturpris

32. Claes-Göran Wetterholm, 20 000 kr

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus Litteraturpris 2009

.....

Motivering

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus litteraturpris 2009 har tilldelats författaren och etnologen Claes-Göran Wetterholm.

I flera betydande verk, som fått såväl nationell som internationell uppmärksamhet, skildrar Claes-Göran Wetterholm framförallt några av de största katastroferna till sjöss. Samtidigt som Wetterholm generöst delar med sig av sin stora kunskap, förmedlar han enastående medryckande och med en förnämlig formuleringsförmåga såväl stora händelser som på ett avgörande sätt påverkat vår syn på den maritima historien som den lilla, och ofta bortglömda, människans insatser under omänskliga förhållande.

Priset delas ut vid Bok & Biblioteksmässan den 25 september 2009 i Göteborg.

Summering Belöningar

Arbetsbelöning	360 000 kr
Utvecklingsstipendium	10 000 kr + 20 000 kr
Idrottsbelöning	21 000 kr
Sjöräddningsbelöning	80 000 kr
Hedersbelöning	15 000 kr
Litteraturpris	20 000 kr
Summa	506 000 kr + 20 000 kr



Skriftlig ansökan om:

- Utbildningsstöd och stöd till forskning insänds före 13 februari, 9 april, 24 juli eller 9 oktober
- Stipendier insänds terminsvis via Sjöfartshögskola/sjöfartsgymnasium
 - Förslag till "Belöning 2010" insänds före 1 november 2009
 - 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*