



*Stiftelsen Sveriges Sjömanshus*

# Belöning 2010





# Sjömanshusinstitutionen grundlades år 1748

Det året utfärdades det sk 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 47 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.

## I.

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 2010

Stiftelsens Direktion har vid sammanträde den 9 mars 2010 beslutat belöna personer och organisationer enligt vad som framgår av denna folder. Belöningarna delas ut vid Stiftelsens Belöningsdag som äger rum den 5 maj 2010 i Stockholm.

Stiftelsens Litteraturpris delas ut den 24 september 2010 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. Sjärräddningsbelöning 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](http://www.marifond.se)”.

# Arbetsbelöningar

## 1. Reparatör Rodel Corrales, M/S Otello, 10 000 kr

*Cover for drain pipe from compressed air receivers*

---

Luft under högt tryck kan vålla oönskvärda personskador om komponenterna i tryckluftssystemet inte är dimensionerade för det höga trycket. Startluftkärl håller högt tryck och den fuktiga luften i kärlet kondenserar vid temperaturväxlingar. På en del Koreanska fartyg har ett lock till en dränagesamlare utförts i plast och sprängts på grund av svag hållfasthet. Vid ett sådant tillfälle dödades en ombordanställd.

Förslagsställaren har blivit informerad om olyckan och ändrat konstruktionen så att locket gjorts i stål och försetts med en fjäderbelastad reduceringsventil. Den håller kärlet stängt vid arbetstryck men lyfter vid övertryck så att trycknedtagningen sker kontrollerat.

Ett bra exempel på aktivt säkerhetstänkande kring arbetsmiljön ombord.

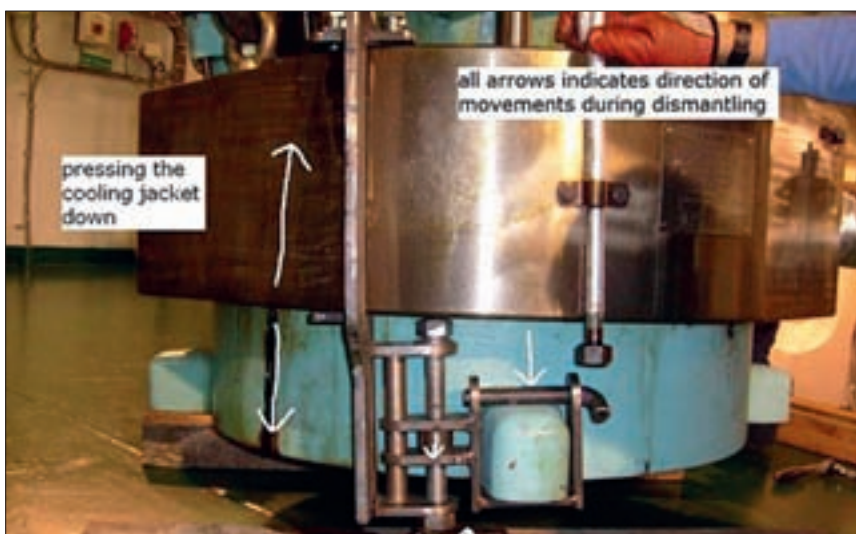
## 2. Reparatör Rodel Corrales, M/S Otello, 5 000 kr

*A tool for disassembling and assembling the cooling jacket*

---

Att demontera och senare montera cylinderdelar i moderna fartygs dieselmotorer kan vara både tungt och farligt med risk för att verktyg slinter och skadar personalen. Verktyg avsedda att göra dessa arbeten lättare och säkrare utvecklades normalt av motorleverantören. Dock ingår inte dessa verktyg i motorfabrikantens standardleverans utan måste extrabeställas.

Något sådant verktyg fanns inte på förslagsställarens fartyg. Han gjorde i stället ett verktyg efter eget huvud. Detta har visat sig fungera utmärkt och har underlättat arbetet med cylinderkomponenter och samtidigt gjort dem säkrare.



### 3. Teknisk chef Håkan Håkansson, M/S Aida, 5 000kr

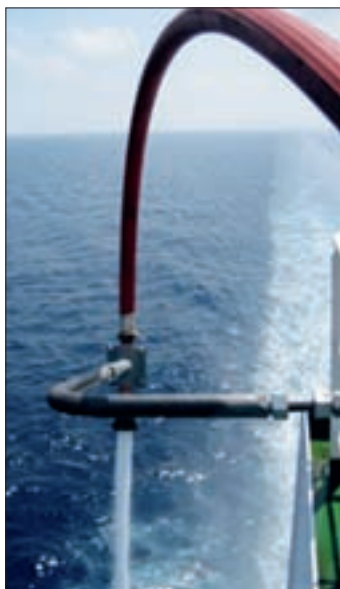
#### *Flexibel hållare för strålmunstycke*

---

Piratverksamhet riktad mot den civila sjöfarten har på senare tid blivit ett aktuellt gissel för många sjöfarare. Piraterna blir allt fler och tillämpar metoder för sin verksamhet som vittnar om stora ekonomiska resurser och en avancerad operativ organisation. Problemet bearbetas i olika sjöfartsfora för att söka komma fram till nationella och internationella insatser till skydd för fartygen.

Förslagsställaren har tagit fasta på de åtgärder som man i praktiken själv kan tillgripa ombord och utvecklat ett speciellt strålmunstycke. Med detta kan man, i bästa fall, ändra riktning på vattenstrålen utan att onödigtvis exponera sig för beskjutning från angripande pirater. Dessvärre finns för närvarande inte mycket annat man kan göra ombord i ett fartyg utan att utsätta sig och besättningen i övrigt för fysiskt våld.

Stiftelsen vill med denna belöning peka på ett problem som, dessvärre, allt fler kommer att få stifta bekantskap med. Kan det premierade förslaget stimulera andra till tankeverksamhet kring problemen med piratangrepp, så kan det bli till hjälp för många.



### 4. Överstyrman Claes Andersson, M/S Aida, 5 000kr

#### *Skyddsbågar för förtöjningsstationer*

---

Förtöjningsarbete innebär hantering av tunga vajrar och exponering för olycksrisker i samband med en avsliten vajerända eller liknande.

Förslagsställaren är väl medveten om problemet och har därför låtit montera skyddsågar vid alla förtöjningsstationer vilket många fler borde göra. Nybyggnadsspecifikationen kan vara ett bra ställe för att introducera detta enkla säkerhetsarrangemang.



5. Matros Joachim Harlevi och Båtsman Tomas Johansson, M/S Manon, 10 000kr

*Räckverk och grabbräcke för rampmanöverhus*

---

På alltför många fartyg finner man manöverstationer för ramper, kranar eller liknande uppe på däckshus där skyddsräcken saknas trots att de är frekventa arbetsplatser, kanske ofta med mörker som miljöinslag. Förslagsställarna har noterat hotbilden och tillverkat de räckverk och de grabbräcken som borde ha funnits på manöverstationerna på deras fartyg redan när det byggdes.

Stiftelsen vill med denna belöning peka på ett alltför vanligt problem och på att man med relativt begränsade resurser kan eliminera många uppenbara olycksrisker.

6. Kock steward Camilla Högberg, M/T Bro Anton, 20 000kr

*Mörkläggningsfodral*

---

Sömn, eller snarare utebliven eller störd sömn, blir allt oftare accepterat som bakomliggande orsak till olyckor till sjöss. Att som förslagsställaren sy upp ett antal mörkläggningsfodral för hyttventilerna är ett utmärkt exempel hur man med enkla medel kan påverka boendemiljön i positiv riktning. Därmed påverkas också arbetsituationen ombord i säkerhetshöjande riktning. Dessutom torde det vara trevligare med ett par textila mörkläggningsfodral i en kulör avstämd mot den övriga hyttinredningen i stället för de sönderklippta platsopsäckar som på sina håll tejpas upp för hyttventilerna.



7. Befälhavare Roland Ivarsson, bogserbåten Freja, 5 000 kr

*Rinka upp grova vajrar*

---

Att hantera grova, stela vajrar är ett både tungt och riskfyllt arbete. Förslagsställaren har låtit tillverka ett enkelt men väl fungerande ställ i vilket vajern ”quillas” upp. Dels undviker man att vajeränden sprätter iväg okontrollerat, dels får man lätt hanterbara vajerbuntar i förrådet. Detta skapar även ordning och reda och gör det lätt att hitta och få fram rätt vajer för den aktuella operationen.

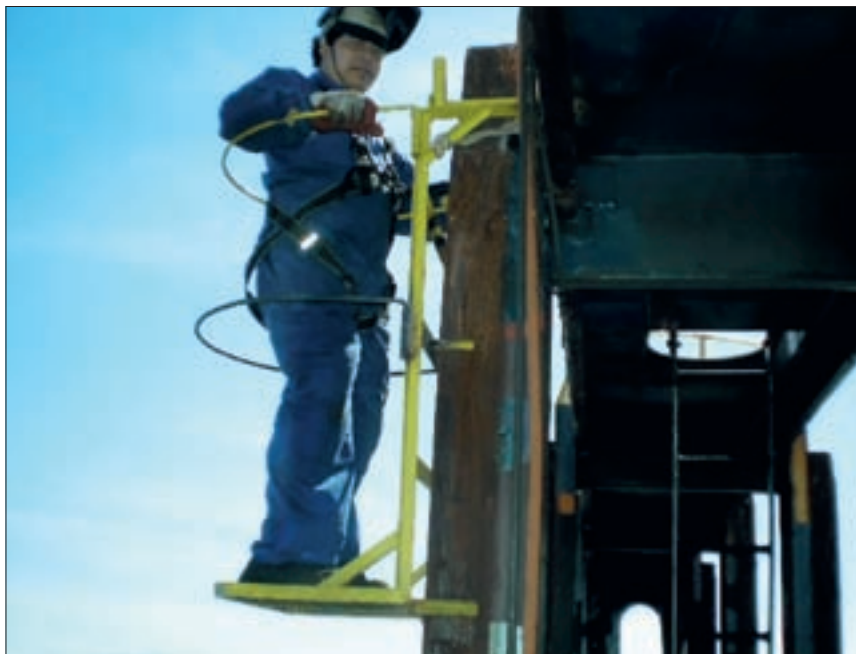
8. Båtsman Rey Dongon och Däcksreparatör Fernando Flaviano,  
M/S Atlantic Conveyor, 10 000 kr

*Mobil arbetsplattform*

---

Förslag till arbetsplattformar för arbeten på hög höjd kommer regelbundet in till Stiftelsen. Bakom detta ligger det faktum att denna typ av arbete är både vanligt förekommande och förenat med uppenbara olycksrisker.

Förslagsställarna till det aktuella förslaget visar på ett praktiskt arrangemang för övre delen av containerceller, kanske 15–20 meter över tanktak. Plattformen ger intryck av att förslagsställaren/konstruktören varit väl medveten om behoven. Stiftelsen tycker att idén ger en praktisk konstruktion där arbetet kan utföras med stabilt underlag. Dock förutsätts att den slutgiltiga konstruktionens hållfasthet är kontrollerad av användarna före användandet. Förslagsvis genom diskussion med rederiets säkerhetsansvarige och även med representant för tillsynsmyndigheten.



9. Båtsman Fredrik Isaksson, M/S Stena Foreteller, 5 000 kr

*Skyddsanordning vid vaskning med levang*

---

Vem känner inte igen problemet? Den obehagliga känslan när kallt vatten rinner in i overallens ärmar och in på kroppen. Förslagsställaren har uppenbart upplevt obehaget och skapat ett enkelt och fungerande system för att istället låta vattnet rinna ner utanför overallens ärmar.

10. Båtsman Jon Kristiansen och Reparatör Terje Simonsen,  
M/S Tor Begonia, 10 000 kr

*Trampskydd i akterramp*

---

I körbanan på ro-ro-fartygens ramper finns ofta utskurna hål som ingår i systemet för låsning eller manövrering av rampen. När personer som skall besöka fartyget eller den del av besättningen som deltar i lastoperationen går över rampen uppstår uppenbara olycksrisker. Inte minst under dygnets mörka timmar är det lätt att trampa ner i något av de skurna hålen.

Förslagsställarna har erfarit problemet och skapat ett enkelt system för att undvika olyckstillfällena med brutna ben eller fotleder. Konstruktionen visar på att den enkla konstruktionen lätt kommer på plats om säkerhetskulturen ombord är hög. Skall man försöka få till mer avancerade mekaniska system fastnar dessa ofta i budgetprocessen och läggs därefter till handlingarna.



## 11. Matros Marcel van Hilst, M/S Tor Begonia, 10 000kr

### *Verktyg för spygattrensning*

---

Rost är dessvärre ett vanligt och känt problem ombord i fartyg. Besättningen knacker rost och målar. Med minskande besättningar och allt mer komplexa fartygskonstruktioner så "optimeras" lätt underhållet. Detta gör att lågprioriterade detaljer lämnas att rosta och därmed till att ställa till problem.

Förslagsställaren har erfarenhet av problemet med alla spygatter som sitter överallt på lastdäcken på en ro-ro-båt. När man skall rensa dessa spygatter för att kunna sätta i en blindplugg händer det att gallret i spygatten har rostat fast. Har man då med sig förslagsställarens hävarmsverktyg, är det inte längre något problem att lyfta rens gallren.

## 12. Förste fartygsingenjör Tommy Holm och Reparator Pekka Klarsäter, M/S Tor Magnolia, 5 000kr

### *Överföring av kylvatten*

---

Efter mer än hundra år med dieselmotorn i fartyg trodde man kanske att alla underhållsproblem var lösta och att endast enkla arbetsmoment utfördes i ergonomiskt riktig arbetsställning och med enkla, funktionella verktyg. De förslag som ofta kommer in till Stiftelsen visar att detta är en illusion. Komplicerade ingrepp i omöjliga arbetsställningar med bara händer och kanske något standardverktyg till hands är många gånger ombordpersonalens vardag.

Förslagsställarna har tagit fasta på en sådan "omöjlig" underhållsinsats, att stoppa vattenläckage mellan topplock och cylinderfoder. Ett ganska enkelt verktyg konstruerades och därmed blev det avsevärt lättare och för kroppen skonsammare att utföra arbetet.



### 13. Förste reparatör Ingvar Johnsson, M/S Stena Nautica, 10 000kr

#### *Hållare för chucknyckel*

---

För att sätta fast arbetsstycket i chucken i en svarv används en chucknyckel. Arbetsmomentet kräver ibland en del justeringar varvid det lätt händer att chucknyckeln blir kvar i chucken när man trycker igång svarven. Med högt varvtal kan chucknyckeln då fara iväg med stor hastighet och skada personer som står i vägen. Många svåra arbetsplatsolyckor har inträffat på detta sätt.

Förslagsställaren har funnit en praktisk lösning för att undvika sådana olyckor. Genom att montera en el-brytare i chucknyckelns förvaringsställ kan inte svarven startas om inte chucknyckeln sitter i sitt nyckelställ strax invid arbetsplatsen.

### 14. Förste reparatör Ingvar Johnsson, Stena Nautica, 10 000kr

#### *Låsanordning för brännoljeventil*

---

Brännolja till dieselmotorerna upphettas ofta till över 100 °C för att få oljan pumpbar. Vid normal omgivningstemperatur är oljan nästan stel. Detta medför naturligtvis olycksrisker, t ex vid arbeten i brännoljesystemet eller vid haverier i systemet.

Förslagsställaren har tillverkat en enkel spärr för tilloppsventilen att användas vid underhållsarbete med motorn. Spärren har försetts med en visuell signal som talar om att ventilen är stängd. En enkel säkerhetsdetalj som borde finnas på alla fartyg.

### 15. Matroselev Emil Bergagård, M/S Grande Atlantico, 5 000kr

#### *Visuellt brandlarm*

---

Den moderna tiden med internet, datorer och datorspel leder fortlöpande till innovationer.

Förslagsställaren har insett att om man sitter och spelar datorspel eller lyssnar på sin MP3-spelare kanske man inte observerar det akustiska brandlarmet ute i inredningsgången. En koppling av en så kallad "saftblandare" till hyttens brandvarnare kan vara ett enkelt sätt att komma förbi problemet.

Det är dock viktigt att påpeka att arrangemanget skall diskuteras med tillsynsmyndigheten innan det installeras på bred front.

16. Båtsman Bo Tillgren och Matros Kjell-Arne Åkesson, M/S Skåne,  
10 000kr

*Hjälphjul till landgång*

---

Landgången mellan M/S Skåne och kajen sätts och läggs tillbaka på kajen flera gånger per dygn. Arbetet är tungt och utförs rutinmässigt. Ingen har funderat över att eliminera risken för olika arbetsskador. Förslagsställarna tog ett par begagnade hjul till en trailerbock, tillverkade en V-konstruktion av fyrkantsrör, fäste hjulen till V-konstruktionen och fick en landgång som var lätt att sätta och lägga tillbaka, trots en ansevärd vikt.

Ett bra exempel på en enkel vardagslösning i ett rutinarbete som gjort arbetet mindre arbetsamt och för arbetsskador mindre riskfyllt.

17. Båtsman Per-Yngve Svensson, M/S Huckleberry Finn, 10 000kr

*Lyftrigg för livflottar*

---

Att flytta livflottar när det är dags för service eller annat underhållsarbete är ett tungt arbete. Tre till fyra man behöver hjälpa till och det vid ett tillfälle då däcksbesättningen behöver delta i lastoperationen under det korta hamnuppehållet.

Förslagsställaren ville ändra på detta och tog och monterade ihop ett antal bitar av fyrkantrör till en rigg som han passade in på en vanlig pallyftare. Därmed kan nu arbetet utföras av en man som dessutom slipper utföra ett tungt lyft. Den övriga däcksbesättningen kan därför delta i lastoperationen, vilket gör att tidtabellen lättare kan hållas.

18. Befälhavare David Fernando Gutier, M/T Marinus, 5 000kr

*Rör till baktampen för MOB-bojen*

---

MOB-bojen är kopplad till rök- och ljussignalbojen genom en tamp av en viss längd. Alltför ofta ser man denna tamp hopknölad och instucken bakom MOB-bojen eller så fladdrar den fritt för vinden eftersom den har "slitit" sig.

Förslagsställaren irriterade sig över detta och kom att tänka på alla räddningsbojar som hänger vid svenska badplatser. Där är Hansalinan stuvad i ett rörhandtag av plast. Lösningen ombord blev då en rörbit som gjorde samma nytta som plasthandtaget på badplatsbojen. Nu är kopplingslinan ordentligt stuvad i röret och kan lätt dras ut när MOB-bojen skall kastas överbord.

Många besökande vettinginspektörer och liknande personer har noterat arrangemanget och frågat varför inte denna lösning är standard.

## 19. Befälhavare David Fernando Gutier, M/T Marinus, 5 000kr

### *Mobil arbetsplattform för förmasten*

---

Förmasten utgör stativ för många säkerhetsinriktade utrustningar. Strålkastare för belysning av däck, lanternor, tyfon och ibland även en radarscanner är ofta monterade i masten. Alla med komponenter som skall underhållas. Även själva masten kräver underhållsarbete.

Normalt finns endast en enkel steg svetsad till masten för att ge tillträde till de olika underhållsobjekten. När man sedan skall utföra något arbete måste man ”hänga i krokig arm”.

Förslagsställaren har låtit tillverka en praktisk, mobil arbetsplattform som kan hivas och låras nerifrån däck. Därmed kan bägge händerna användas för själva arbetsmomentet.

Självfallet måste säkerhetsaspekten beaktas både i konstruktionen och i arbetet i form av säkerhetslina och sele.



## 20. Befälhavare Jeanette Nihlén, M/S Peter Pan, 5 000kr

### *Gränsöverskridande säkerhetsövning*

---

Att träna besättningen inför olika olyckstillbud är idag en verksamhet som tillämpas i alla fartyg. Däremot är det inte alltid som träningen omfattar de olika berörda instanser utanför fartyget som aktiveras i samband med en olycka till sjöss eller i ett fartyg i hamn.

Förslagsställaren har arbetat upp ett nätverk av olika berörda i händelse av en olycka ombord i ro-pax-färjan M/S Peter Pan. Verksamheten innebär att vid skilda tillfällen tränas besättning, ambulansresurser, sjukvårdsresurser, sjöräddningsresurser etc i en integrerad operation. Detta låter mycket enkelt och naturligt men de som varit med om olyckstillbud eller träningstillfällen ombord vet att denna samordning är oerhört väsentlig men också mycket svår att få till.



Stiftelsen vill fästa uppmärksamheten på det engagerade arbete som görs i M/S Peter Pan genom att ge en uppmuntran till fortsatta samordningsträningar.



21. Driftsoperatör Joakim Engström och Senior Chief Engineer Kent Mattsson, M/S Stena Carisma, 20 000 kr

*Larmsystem för köldmediumläckage*

.....

Många köldmedier som idag används ombord är otrevliga i så motto att de påverkar vår miljö ogynnsamt om de kommer fria. Hur mycket man än underhåller och kontrollerar rörsystemet i kylanläggningen ombord så händer det att en rörskarv börjar läcka eller att röret helt enkelt går av. Det köldmedium som då läcker ut, och följer med kylvattnet ut i omgivningen, leder till miljöskador. Köldmedier är dessutom dyra så även de ekonomiska konsekvenserna blir kännbara.

Förslagsställarna har ägnat problemet en hel del tankeverksamhet och kommit



fram till ett enkelt larmsystem som säger ifrån så snart en liten mängd köldmedium har läckt ut i kylvattnet. En enkel gasfälla, kopplad till en rörfläns i överbordledningen har försetts med en nivåvakt. Denna reagerar om vattennivån i fällan sjunker på grund av utläckande gas i överbordledningen.

## 22. Förste fartygselektriker Kjell Ebbe Lindbergh, M/S Trelleborg, 10 000 kr

### *Skymningsrelä*

---

Energiförbrukning ombord i fartyg debatteras ofta och vad som kallas en överförbrukning kritiseras alltmer. Belysningar står tända dygnet runt trots att ingen människa vistas i området. En säkerhetsaspekt finns naturligtvis med i denna situation.

Förslagsställaren har kopplat bort allmänbelysningen på tågdäck och bildäck under överfarterna mellan Sverige och Tyskland. Endast nödbelysningen är då tänd. På öppna däck är ett så kallat skymningsrelä installerat som tänder utebelysningen när mörkret börjar falla och släcker den när dagsljuset kommer.

Det är känt att elektriska komponenter som glödlampor och liknande slits av tändning och släckning, vilket är ett ofta anförut skäl till att ha dem tända hela tiden. Trots den ökade frekvensen av tändning och släckning torde rederiet göra en avsevärd besparing med det föreslagna arrangemanget.

## 23. Hotellkordinator Mats Nordström, Stena Line Scandinavia AB, 30 000 kr

### *Utvecklad tvättcontainer*

---

På de stora färjorna är städning av hytter med bäddning ett frekvent och intensivt arbete. På mycket kort tid efter en resa skall hela inredningen städas och hytterna göras i ordning för en ny grupp passagerare. Omfattande byte av lakan och handdukar utgör ett mycket tungt och slitsamt arbete. Obekväma transporter av tvättcontainer över trösklar till brand- och vattentäta dörrar och andra ojämnheter i hyttgångarna är rutin. Dessa transporter skadar även inredningen i gångarna.

Förslagsställaren har studerat detta arbete och kommit fram till en konstruktion av en tvättcontainer som på de allra flesta punkter undanröjer problemen med tvätthanteringen. Containern är till och med snäll mot inredningen i gångarna.

Representanter från andra rederier har ställt sig i kö för att få möjlighet att introducera denna tvättcontainer i den egna flottan.



#### 24. Förste fartygsingenjör Sture Nyberg, M/S Viking Cinderella, 20 000 kr

##### *Verktyg för att plocka upp pejlod*

---

Många maskinister och motormän har säkert sagt fula ord när de insett att pejlodet blev kvar nere i pejlröret vid pejling av en tank. De moderna loden är ofta konstruerade utan någon ring eller dylikt som man kan försöka fånga för att kunna dra upp lodet.

Förslagsställaren har länge burit på en idé till en lösning av problemet och förra sommaren kom tillfället att sätta idén i verket. Konstruktionen fungerade perfekt så nu fylls inte pejlröret upp av tappade lod – i den båten åtminstone.

#### 25. Reparatör Wiliam E. Salem, M/S Manon, 20 000 kr

##### *Förbättrat synglas*

---

Små problem kan ofta bli stora och ofta förvånas man över att enkla lösningar inte tas tillvara i större utsträckning redan vid fartygets nybyggnation. Missfärgade eller smutsiga sikt-/synglas omöjliggör efter någon tid i drift kontroll av vätskenivån inne i tanken vilket de var ditsatta för att möjliggöra.

Förslagsställaren har gjort ett enkelt och väl fungerande utbytesarrangemang som man gärna skulle vilja se i flera fartyg.

#### 26. Maskinreparatör Tomas Ross, M/S Finnclipper, 30 000 kr

##### *System för tanktaksrengöring*

---

Drift och underhåll av maskiner orsakar ofta att olja och andra vätskor rinner ner under maskinrumsdurken och skvalpar omkring på tanktaket. Där utgör de potentiellt både risk för brand och för miljöskador.

Utrymmet under durkarna i maskin är ofta det svåraste området i ett fartyg att rengöra från oljesöl. Arbetet är mycket obekvämt, tidsödande och ohälsosamt. Enda möjligheten hittills har varit att under stressiga hamnbesök hyra en slamsugningsbil, ofta till höga kostnader och ökad arbetsbelastning. Nationell och internationell lagstiftning kräver att det av miljöskäl finns rutiner för att förhindra oljespill.

Förslagsställaren har utvecklat idén att bygga en slamsugningsbil ombord genom att använda samma typ av teknik som finns i dessa slamsugningsbilar. En speciell pump skapar ett undertryck i en vakuumtank. Från vakuumtanken är byggt ett rörsystem som går till alla rum i maskinrummet. I varje rum kan man ansluta en sugslang med vilken tanktak, tankar med mera kan sugas rena. När vakuumtanken är full stoppas vakuumpumpen automatisk varefter tanken dräneras till Dirty Bilge Water Tank. Arrangemanget har blivit en succé ombord.

# Utvecklingsstipendium

27. Tredje styrman Jon Dexter J. Salise, M/S Nordic Victory, 6 000kr + 12 000kr

*Vattenfilter för luftkonditioneringssystem*

---

Luftkonditionering ombord är både en tillgång och ett gissel ombord. Under perioder på varma latituder sugs uteluft in i systemet och kyls. Den kalla luften kan inte bära all fuktighet som därför kondenserar på väggarna inne i luftkanalerna. Den fuktiga ytan drar åt sig de luftföroreningar som samtidigt kommer in med uteluften och sammantaget klibbar damm och föroreningar fast på kanalväggarna.

När fartyget sedan kommer till mera svala latituder vill man ha värme genom systemet istället för kall luft. Den varma luften löser successivt upp de föroreningar som satt sig fast på kanalväggarna och smutsblandad luft kommer ut på arbetsplatser, i hytter och fritidslokaler. Många ombordanställda får påtagliga luftrörsproblem tack vare detta fenomen, och även besvär med irritation av ögonen förekommer.

Förslagsställaren har anvisat ett system som är tänkt att hantera problemet med föroreningar i luftkanalerna men också att öka luftfuktigheten under den kalla årstiden då den insugna uteluften inte håller tillräckligt med fukt.

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus vill genom ett utvecklingsstipendium stimulera till vidareutveckling av idén med vattenfiltret till en utprovad och användbar teknik.

28. Sjöfartsstuderande Marcus Olausson och Daniel Karlsson, 7 000kr + 14 000kr

*Marin rökdykarväst*

---

Rökdykning som arbetsuppgift räknas allmänt som ett mycket farligt arbete. Den utrustning som rökdykaren bär med sig är tung och utrymmeskrävande. Ombord i fartyg är detta extra allvarligt då fartygs passagevägar ofta är mycket trånga och försedda med ”krokar” och handtag etc som gör att risken att fastna är betydande. Förhållandet att något effektivt system för att lokalisera en nödställd rökdykare inte finns gör dessutom att trygghetskänsla i arbetet saknas. Aktiv räddningspersonal anser att någon väsentlig utveckling på området inte drivits på senare år.

Förslagsställarna har utifrån en noggrann problemformulering bearbetat frågan och mötts av positiva reaktioner bland personal hos Räddningstjänsten och andra erfarna yrkesutövare.

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus vill med ett utvecklingsstipendium markera att detta arbete är ytterst värdefullt för säkerhetsarbetet ombord i fartyg men också stimulera till det fortsatta utvecklingsarbete som krävs för att en praktiskt användbar och allmänt accepterad rökdykarväst skall komma ut på marknaden.



# Idrottsbelöning

## 29. Erica Wikström, M/S Oberon, 10 000kr

Erica Wikström tjänstgör för närvarande som matros ombord på M/S Oberon. Hon är ett inspirerande föredöme för sina skeppskamrater.

Normalt tränar Erica 12–15 timmar i veckan och under idrottsåret 2009 har hon fått ihop 2 960 km i Sjömilen och 3 880 km i Trampfarten.

Hon har sedan 1991 fått med sig kamraterna i ett antal fartyg i olika motionsaktiviteter och därmed bidragit till god hälsa och god stämning ombord. Året 1998 erhöll hon utmärkelsen ”Årets sjöfolksidrottare”. Under perioden 1991–2009 har hon inrapporterat inom Sjömilen 3 566 mil som hon avverkat till fots medan hon sittande på cykelsadeln registrerat 7 141 mil och sedan har hon dessutom simmat drygt 478 600 meter.

Imponerande! En insats utöver det vanliga som Stiftelsen vill uppmärksamma.



# Sjöräddningsbelöning

## 30. Robin Evertsson, 30 000kr

### *Livräddande insats*

---

Tisdagen den 11 augusti lämnar Leif Evertsson och sonen Robin hamnen i Näset söder om Göteborg för semesterns sista seglats med familjens Maxi 68. Vinden ligger på från väster, 10–12 meter per sekund. Tanken är att nå Läsö utanför danska kusten framåt kvällen.

–Norrr om Göteborg får vi bekymmer med ett stag, en vajer till masten börjar släppa och måste fixas, berättar Leif.

Han rör sig kvickt och smidigt ombord, trots att han saknar vänster arm efter en MC-olycka.

Men nu, mitt ute på Kattegatt i den tätande skymningen, när vinden tilltar och vågorna går allt högre, tappar han fotfästet, halkar till och glider överbord.

Han har sinnesnärvaro nog att aktivera flytvästen. Sen börjar en fem timmar lång kamp mot kyla och tre meter höga vågor. Det sista han hör är Robins förtvivlade skrik:

–Pappa ge inte upp!

Robin har aldrig seglat ensam, Robin vet inte hur en GPS fungerar. Robin som nu måste handla överlagt i ett mardrömskaos.

Han försöker via sin mobiltelefon få kontakt med den danska sjöräddningen men hamnar hos en dansk telefonsvarare vars information han ej förstår. Han cirkelar runt för att om möjligt få syn på pappa.

Det är nu Robin måste bestämma sig. Stanna och leta vidare. Eller försöka ta sig tillbaka mot svenska kusten för att få mobiltäckning.

Han väljer att lämna pappa Leif, kanske för att dö i vågorna. Ett fruktansvärt val, en intuitiv chansning.

Efter två timmars segling lyckas han få kontakt med 112 och blir genast kopplad till JRCC i Göteborg. Samtidigt som Robin redogör för sin belägenhet, pappan saknas, osäker position, rigghaveri och hård västlig vind, larmas ytenheter och flyg till området.

Robin som befinner sig långt från olycksplatsen har nu drabbats av totalt rigghaveri och mastbrott. Räddningsledaren beslutar att låta en räddningshelikopter från Göteborg lokalisera och transportera Robin från den skadade segelbåten till säkerhet iland.

Sökningen efter den saknade pappan har nu påbörjats. Totalt befinner sig ett tiotal räddningsenheter och fiskebåtar i sökområdet. Efter att ha landat med räddningshelikoptern kan Robin peka ut en trolig position där hans pappa befinner sig.

Klockan 0450 – efter drygt fem timmar i vattnet – kan en av de danska fiskebåtarna meddela att man funnit Leif. Nedkyld, stel och utmattad. Men vid liv! Leif förs med dansk helikopter till sjukhus i Danmark.

Robins kreativa handlande och initiativförmåga räddade med säkerhet faderns liv. Stiftelsen är mycket imponerad av Robins hjältemodiga insats!





### 31. Peter Wikström, 10 000 kr

#### *Livräddande insats*

---

Onsdagen den 16 december observeras från sjömacken i Vaxholm en mindre segelbåt med en man ombord. Vädret är mycket dåligt, ostlig kuling och snöfall. Segelbåten får snart problem med kraftig slagsida och kantrar. Mannen från segelbåten befinner sig nu plötsligt simmande intill sin sjunkande båt.

Peter Wikströms som uppehåller sig vid sjömacken, har under en tid studerat seglaren, inser att mannen i vattnet befinner sig i ett mycket utsatt läge. Han ringer en bekant som har en taxibåt i området. Samtidigt som han får kontakt med taxibåten springer han mot sin egen styrpulpbåt med vetskapen om att taxibåten är för stor för att kunna plocka upp en människa ur vattnet.

Flera andra observatörer larmar JRCC direkt eller via SOS Alarm. Vägfarjan Vaxholm, som har direktkontakt med JRCC, kan på avstånd följa händelseförloppet.

Vägfarjan rapporterar fem minuter efter larm att en styrpulpbåt är på plats vid mannen i vattnet. Hans båt sjönk mycket snabbt. Den nödställda tas ombord i styrpulpbåten och transporteras in till Vaxholm.

Peter Wikströms snabba och resoluta agerande var enligt räddningsledaren vid JRCC direkt livsavgörande för mannen i segelbåten vilket Stiftelsen gärna vill uppmärksamma.



### 32. SSRS RS Hörvik 10 000kr

#### *Livräddande insats*

---

Tidigt på morgonen den 21 juli ger sig vännerna Rolf och Urban ut på havet i Pukaviksbukten för att vittja näten. De har fiskat ihop länge. Morgonen är ganska stilla, visst blåser det lite men inte så farligt. Båten, en sex meters plastbåt med styrhytt, är Rolfs och har varit en trogen tjänare i 15 år.

På hemvägen bestämmer sig Rolf för att rensa fångsten och ber Urban att ta över rodret. När han kommer ut på däck upptäcker han till sin förvåning att båten inte hade mer än tio centimeters fribord. Efter ett misslyckat försök att länsa tvärdyker båten rakt ner i vattnet och ställer sig sedan på aktern med motorn under vatten. Vattnet forsar in och de försöker ösa med allt vad de har. Det blåser nu rejält. Urban ringer SOS Alarm. Operatören hör hur det plaskar i bakgrunden. Samtalet bryts innan operatören hunnit koppla vidare till JRCC. SOS har då bara fått en knapphändig position. Inom några minuter har båten sjunkit. Urban och Rolf klamrar sig fast vid stäven som sticker upp en halvmeter.

Besättningen på SSRS Rescue Lovisa Åstrand och Rescue Edna Bengtsson larmas. En räddningshelikopter är på väg. Sökning påbörjas. Helikopter passerar över de nödställda utan att se dem men får senare kontakt och hoverar ovanför och visar in de två räddningsenheterna. Räddningen i det hårda vädret blir dramatisk. Rolf är så stelfrusen att han får slitas loss och upp i Lovisa Åstrand. Urban räddas upp i Edna Bengtsson och de båda körs in till väntande ambulans i Stårnö.

Fiskarkompisarna körs till sjukhuset i Karlshamn rejält nerkylda och omskakade, men utan allvarliga skador. Efter drygt en timme i vattnet har kroppstemperaturen sjunkit till 35,6 grader och de hade inte klarat sig så mycket längre.

Räddningsoperationen slutade lyckligt tack vare visat gott sjömanskap av alla inblandade. Stiftelsen vill med sin belöning till RS Hörvik markera sin uppskattning över alla de frivilliga insatser som görs av SSRS och dess personal.

### 33. Kjell-Arne Åkesson, 50 000kr

#### *För visat ansvarsfullt säkerhetstänkande*

---

Kjell-Arne Åkesson tjänstgör som matros ombord på Scandlines M/S Skåne.

Den 22 Augusti höll Kjell-Arne på med underhållsarbeten ombord. För att komma åt bättre tog han tag i en livboj för att lyfta undan den från sin upphängningsplats på relingen. Kjell-Arne reagerade på att livbojen verkade tung. Dessutom kluckade den och det droppade vatten från ett av reflexbanden. Kjell-Arne rapporterade förhållandet till befälhavaren.

Vid kontroll av andra bojar ombord som fartyget omedelbart genomförde, visade det sig att flera livbojar (som köpts 2004) var defekta. Ett test visade att en delvis vattenfylld livboj inte hade kvar flytförmåga enligt reglerna. Befälhavaren skickar avvikelserapport till rederiet.

En rapport skickades in i sjöfartens rapporteringssystem INSJÖ där rederiet märkt rapporten som "safety alert". Därefter informerades tillsynsmyndigheten om fabrikat och certifikat på de felaktiga livbojarna.

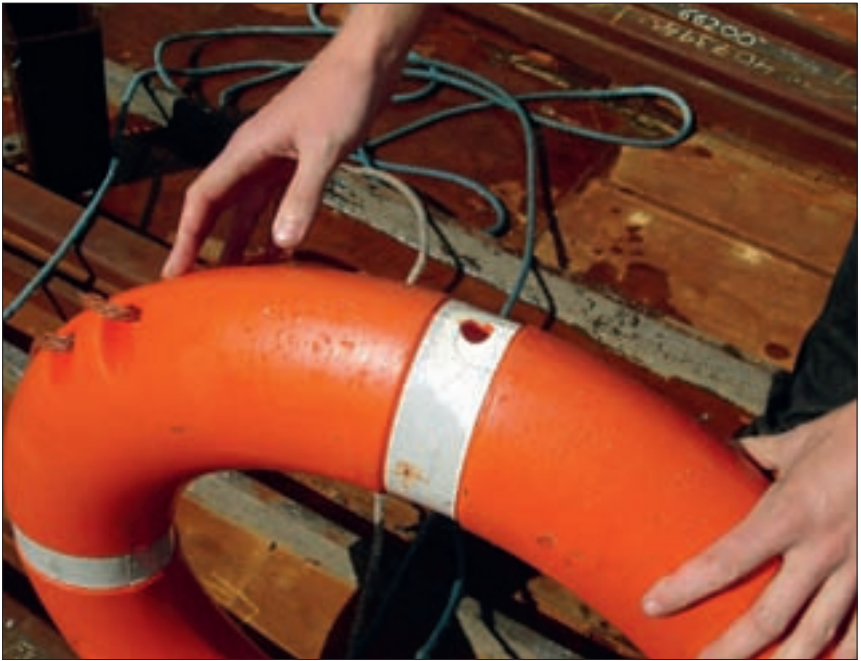
Händelsen kom att bli den som utlöste en följd av händelser och upptäckter av

liknande karaktär. Det har visat sig vara problem med ett antal olika livbojsfabrikat och det finns tecken som tyder på att det i tillverkningsprocessen finns ett systemfel av allvarlig art!

Ett antal undersökningar har påbörjats och förhoppningsvis så kommer livbojen, symbolen för trygghet och säkerhet, återigen att kunna vara ett tillförlitligt säkerhetsattribut!

Hela historien visar att det finns ansvarstagande och säkerhetskänsla både i fartyget och i rederiet.

Stiftelsen vill dock särskilt framhålla Kjell-Arnes agerande den där Augustidagen . Att inte bara hänga tillbaka livbojen i sin hållare utan att verkligen ta tag i problemet tyder på ett stort mått av ansvarsfullt säkerhetstänkande vilket Stiftelsen vill uppmärksamma och uppmuntra.



# Hedersbelöning

## 34. Lennart Kronqvist, 20 000 kr

Den 1 maj 1969 tillträdde den då 23-årige från fritidsledarutbildning nyexaminerade Lennart Kronqvist befattningen som platsombud vid dåvarande Handelsflottans Välfärdsråds sektion i Norrköping. Därmed påbörjades en ännu pågående yrkesgärning till gagn för sjöfolkets kultur- och fritidsverksamhet, vilket har karaktären av en helt unik och enastående arbetsinsats i den svenska sjömansservicens nu 60-åriga historia.

Under de första årens tjänstgöring i Norrköpings hamn, där samarbetet var nära med den lokala Sjömanskyrkan, var arbetet koncentrerat till fartygsbesök och i samband därmed inte minst mängder av idrottsengagemang med besättningarna på den dåvarande mycket enkla idrottsplatsen.

När det, genom de då alltmer ökande svenska fartygsanlöp i Rotterdam, blev aktuellt för Välfärdsrådet att från hösten 1975 stationera en representant i denna vidsträckta hamn, utsågs Lennart till detta uppdrag. Det ställde stora krav på både genuin samarbetsförmåga och initiativkraft att bygga upp en verksamhet från noll, vilket Lennart klarade med sådan akkuratess att Rotterdam snart toppade statistiken inom organisationen både vad gäller besökta fartygsanlöp, genomförda idrottsaktiviteter och all annan hamnservice som utflykter etc.

När den legendariska Stig Danielsson med ålderns rätt ”mönstrade av” från sin befattning som intendent för sjöfolkets allaktivitetsanläggning Rosenhill i Göteborg på våren 1983 var Lennart den självskrivne efterträdaren.

Genom Lennarts oförtröttliga drivkraft och uthållighet har anläggningen genom åren därefter utvecklats till att bli alltmer ändamålsenlig till gagn för verksamheten.

Under det senaste decenniet har Lennart haft en nyckelroll inom svensk sjömansservice som operativ chef – spindeln i nätet – både vid nu nedlagda Handelsflottans kultur- och fritidsråd och därefter hos efterföljaren Sjöfartsverkets Sjömansservice. I denna uppgift har Lennart, fylld med engagemang, målmedvetenhet och drivkraft, tillika med kunskap och bred erfarenhet, bidragit till att utveckla sjömansklubbarna till den givna mötesplats de är för många sjöfarare i dag.

Att på ett kortfattat sätt beskriva Lennart gärningar under fyra decennier till gagn för sjöfolket ur ett serviceperspektiv låter sig knappast göras. Det finns ett talesätt att ”en sjöman kommer när han kan”. Analogt med detta finns det mycket goda skäl att i det uttryckets förlängning uttala att ”närhelst ett fartyg kommer till kaj, oavsett tid på dygnet, står en HKF-are på kajen redo att tillhandahålla välfärdsservice enligt besättningens önskemål”.

Detta har i hög grad varit signifikant för Lennarts agerande under årens lopp!

Stiftelsen vill, inför stundande pensionering, med sin hedersbelöning uppmärksamma och tacka för denna mer än fyra decennier långa arbetsinsats i sjöfolkets och sjöfartens tjänst och önska fortsatt God Vind!

# Litteraturpris

## 35. Björn Larsson, 20 000kr

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus litteraturpris 2010 om 20 000 kr har tilldelats författaren Björn Larsson.

Författaren och seglaren Björn Larsson har i såväl romaner som essäer skildrat havet och människan och på ett intressant och lysande sätt vävt samman de stora existentiella frågorna och spännande äventyr med vardagsliv ombord.

Flera av de karaktärer som Björn skildrar lever kvar hos läsaren långt efter det att böckerna är lästa. Inte minst kapten Marcel, änkan Le Grand och juveleraren i Kinsale i *Drömmar vid havet*. Eller Ulf Berntson, vars enastående äventyr som berättas i *Den keltiska ringen* börjar i Dragörs hamn en januarikväll när skepparen på katamaranen Sula ger honom sin loggbok.

För att träffa den karaktär som de flesta läsare minns bäst får vi bege oss till Rate's Bay på Madagaskar och lyssna på den gamle John Silvers egen berättelse som presenteras i romanen *Long John Silver* – den äventyrliga och sannfärdiga berättelsen om mitt fria liv och leverne som lyckoriddare och mänsklighetens fiende.

Genom Björn Larssons internationellt uppskattade författarskap löper en längtan efter frihet. Stiftelsen finner Björn Larsson mycket väl förtjänt av 2010 års litteraturpris som delas ut den 24 september 2010 vid Bok & Biblioteksmässan i Göteborg.



## Summering Belöningar

|                       |                      |
|-----------------------|----------------------|
| Arbetsbelöning        | 290 000kr            |
| Utvecklingsstipendium | 26 000kr + 13 000kr  |
| Idrottsbelöning       | 10 000kr             |
| Sjöräddningsbelöning  | 100 000kr            |
| Hedersbelöning        | 20 000kr             |
| Litteraturpris        | 20 000kr             |
| Summa                 | 26 000kr + 453 000kr |









Skriftlig ansökan om:

- Utbildningsstöd och stöd till forskning insänds senast vecka 11, 19, 34, 45
- Stipendier terminsvis via Sjöfartshögskola/sjöfartsgymnasium
  - Förslag till ”Belöning 2011” före 1 november 2010
  - 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](mailto:sjomanshus@marifond.se)  
[www.marifond.se](http://www.marifond.se)*