



Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

Belöning 2012



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 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.

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 2012

Stiftelsens Direktion har vid sammanträde den 7 mars 2012 beslutat belöna personer och organisationer enligt vad som framgår av denna folder. Belöningarna delas ut vid Stiftelsens Belöningsdag som äger rum den 9 maj i Stockholm.

Stiftelsens Litteraturpris delas ut den 28 september 2012 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 Utvecklingsbelöning.

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. Sjøräddningsbelöning kan tilldelas person eller grupp som på ett avgörande sätt påverkat skeendet i samband med sjöolycka där svenska liv eller intressen varit inblandade.

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

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

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

Arbetsbelöning

1. Reparatör Benjamin Galoracan, M/S Otello, 5 000 kr

Verktyg för demontering av cylinderfoder

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus prioriterar insatser med inriktning mot förbättrad arbetsmiljö. Därför belönas ofta förslag som riktar sig mot tunga lyft. Ett sådant uppstår när cylinderfoder skall demonteras i förslagsställarens fartyg om man inte har det av honom konstruerade verktyget.



2. Motorman Jesper Ström, M/S Huckleberry Finn, 15 000 kr

Verktyg för överhaling av bränsleventiler

Ett underhållsarbete som består i att överhala huvudmaskinens bränsleventiler vållar ofta problem på så sätt att när man skall lossa den stora muttern som håller nålhuset på plats, följer gärna nålhuset med muttern runt. Orsaken är förekomsten av förbränningsrester. Då skjuvas lätt de två nålstift av, som åstadkommer uppriktningen mellan nålhus och bränsleventil.

I fartygets verkstad svarvade förslagsställaren en borrarjigg som monterades ovanpå bränsleventilen. Därmed kan han borra och gänga en M4-gänga i styrtstiften, skruva ner en M4-skruv i styrtstiften och gänga upp dem. Enkelt, men utan denna borrarjigg krävs mycket extratid i maskinverkstaden eller mycket pengar till en verkstad iland som skall göra samma sak.

3. Matros Peter Lockman, M/S Cinderella, 10 000 kr

Vev till flottekran

Jakten på säkerhet kan ta sig många uttryck. När man skall sänka flotten hindras lyftningen av spärr om man inte först tar bort veven för hissning. Då låser sig hela däckverkfunktionen och livräddningsutrustningen kan inte göra den tjänst som den är avsedd att göra.

Förslagsställaren irriterade sig på detta och konstruerade en mekanism på veven som gör att veven lösgöres så fort man släpper draget i den. Veven skjuts då ut från sin axel och sänkningen av flotten kan ske ohindrat.

4. Reparatur Rodel Corrales, M/S Otello, 20 000 kr

Förbättrad ergonomi vid nödstyrning

Nödstyrning av fartyg är dessbättre inte en vanlig företeelse. Däremot är det viktigt att när det sker, skall styrandet ske lätt och arrangemanget vara ergonomiskt vettigt. Det är både säkerhet och arbetsmiljö i kombination.

Förslagsställaren tyckte inte att arrangemanget på M/S Otello mötte något av de här kraven. Obekvämt, tröttsamt etc. blev ledord för den konstruktion som Stiftelsen fått beskrivning av. Arrangemanget har av förslagsställaren utvecklats och har på ett förtjänstfullt sätt gjorts lätt att hantera även om insatsen med nödstyrning skulle dra ut på tiden.

Förslagsställaren har lagt ner mycket arbete på att genomarbeta detaljer och presenterar en mycket god dokumentation.

5. Däckskadett Antti Aittola, M/S Tor Freesia, 25 000 kr

Brandskydd på väderdäck utan sprinklers

Om brand skulle uppstå på öppet däck där t.ex. ett antal trailers står uppställda, är det viktigt att försöka begränsa eldens möjlighet till spridning genom att skydda de delar av lasten som ännu inte påverkats av elden.

Förslagsställaren tänkte till och konstruerade ett rör som kan kopplas till en brandslang, läggas på däckets och skapa en vägg av vattendimma mellan oskyddad last och brandhärden. Konstruktionen blev snabbt populär i fartygets brandgrupp och ett antal "brandväggsrör" har tillverkats. Ett enkelt men väldigt effektivt hjälpmedel för att skydda däckslast, till exempel trailers eller containers. Resursbesparande då det inte krävs att en brandman behöver stå och hålla i slang och munstycke hela tiden.



6. Överstyrman Per Axelsson, båtsman Kent Ove Ivarsson
och teknisk chef Håkan Mildh, M/T Tellus, 15 000 kr
Ventilerad rengöringslåda

De flesta "målersjapp" erbjuder en arbetsmiljö i form av hög koncentration av ångor från lösningsmedel. Inte speciellt nyttigt att andas in. Förslagsställarna bestämde sig för att ändra på detta, bryta slentrianen och erbjuda en atmosfär som till rimlig grad kan accepteras. Samarbetet resulterade i en ventilerad rengöringskista med 5 fack där penslar och rullar sköljs ur i 4 steg för att sedan förvaras i det femte steget. Locket på, inklusive ventilation, och man kan obesvärat vistas i fartygets målersjapp. Varför är inte det här arrangemanget standard i fartyg 2012?

7. Båtsman Torgny Granath och båtsman
Kent Ove Ivarsson, M/T Tellus, 16 000 kr
Effektivare ankarspolning

När ankare och kätting hisas upp efter en ankring följer ofta en mängd botten sediment med upp. Alla fartyg har någon form av spolrör monterade i eller kring ankarklysen. Det är dock alldeles för vanligt att spolrören är underdimensionerade, har fel vinkel eller på annat sätt är ineffektiva.

Förslagsställarna är medvetna om att stålskador kan uppstå i kättingboxen och på ankarkättingen om botten sedimentet får följa med kättingen ner i boxen. Sådana skador blir kanske inte identifierade i tid och kan då resultera i besvärande skador på övriga konstruktioner i förpiksområdet.

En extra spolkrans tillverkades samt en ränna som fästs under kättingen mellan klys och kabellare som fångar upp botten sedimentet. Stålskador samt riskfyllda rengöringsarbeten i kättingboxen kan därför reduceras och arrangemanget borde därför vara standard i alla fartyg.



8. Överstyrman Per Axelsson och båtsman
Kent Ove Ivarsson, M/T Tellus, 5000 kr
Gummiskoning av blindlock

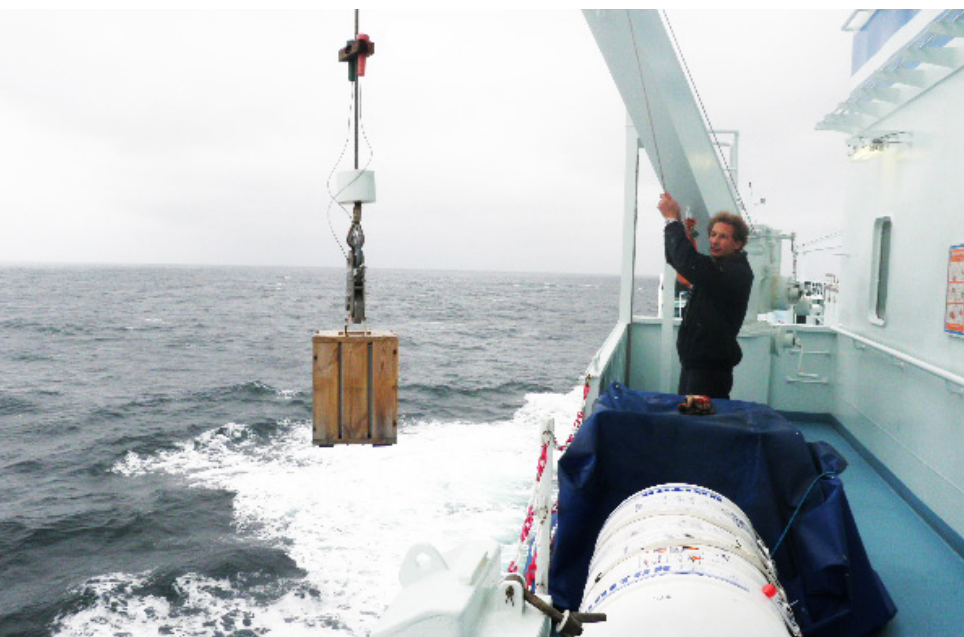
Blindlock för lastslangslänsar och lock för manifoldslänsar är tunga. När slangen eller locket hanteras uppstår lätt skador i däcksmålningen. 2-komponentfärg på däck och trafik i nordliga farvatten kan resultera i att reparation blir svår att genomföra under långa tider och onödig kritik mot fartyget kan därmed erhållas.

Förslagsställarna vill hålla sitt fartyg i gott skick och undvika onödigt extraarbete och försåg därför blindlocksflänsarna med en gummiskoning.

9. Teknisk chef Stefan Johansson och teknisk
chef Magnus Hellström, M/T Tellus, 5 000 kr
Vikter för test av livflottekran

En viktig förutsättning för att säkerhetsutrustningen skall fungera i ett skarpt läge är att den hela tiden underhålls. En sådan insats är att med jämna mellanrum ”motionera” utrustningen.

Förslagsställarna har tillverkat några mindre vikter som placerats i ett ställ praktiskt nära flottekranen. På ett enkelt sätt kan man då genomföra önskvärt underhåll på kranen utan att varje gång släpa fram de tunga och klumpiga övningsflottarna från något däcksförråd. Ett nödvändigt säkerhetsarbete som kan göras snabbare och enklare än annars.



10. Båtsman Torgny Granath och teknisk chef
Magnus Hellström, M/T Tellus, 5 000 kr
Åtkomst av P/V-ventil

P/V-ventiler måste fungera utan problem för att säkerheten ombord i tankfartyg skall hållas på högsta nivå. De arbetar dock i en sådan miljö att de regelbundet måste rengöras och hållas i trim. Detta kräver bland annat att de måste demonteras.

På förslagsställarnas fartyg satt de ursprungligen monterade så att två personer krävdes för underhållet av varje ventil. Dessutom krävdes ställning eller steg.

Genom att vrida ventilererna kan arbetet utföras av en person och dessutom kan man avstå från ställningen eller stegen. Enkelt men mycket praktiskt.



11. 1:e fartygsingenjör Peter Carlsson, M/T Ternholm, 25 000 kr

Testutrustning för Caterpillarsystem

En del motorfabrikat har lite speciella larm- och övervakningssystem. Caterpillar är ett sådant. Skall systemet testas, till exempel i samband med en klassinspektion, måste speciella åtgärder vidtagas som tar tid och innebär en hel del mekaniskt arbete.

Förslagsställaren blev "utsatt" för detta vid en klassinspektion och beslöt sig för att konstruera ett eget testinstrument. Instrumentet består av en låda med knappar för val av "Tryck" eller "Temperatur" samt skalor för dessa enheter. Till instrumentet ansluts kablar med känselkroppar som ansluts till respektive sensors kontakt på själva motorn. På detta sätt kan man enkelt testa inställt larm men också ändra "Set Point" för respektive larmfunktion.

Instrumentet är enkelt att hantera och fungerar till full belåtenhet för alla inblandade.

12. Överstyrman Jarl Törnqvist, M/S Isolde, 5 000 kr

Tätning/reparation med 2-komponentfärg

Temporär reparation av rör som börjat läcka görs med olika metoder alltifrån "Hälsingborgspackning" till mera sofistikerade metoder.

Förslagsställaren använder sig av 2-komponentfärg och som armering kan en remsa lakanstyg användas.

Metoden ger en mycket stark reparation och har den enkelhet som gör att den borde användas mer.

13. Båtsman Estaniel Momo, M/S Stena Forerunner, 30 000 kr

Förbättring av "Speed Lash"

Speed Lash är en utrustning som man använder för att koppla ihop, till exempel, containers som står bredvid varandra eller trailers till däck via surrningskätting. Den är i princip en slags vantskruv som man kan dra ihop eller öppna med hjälp av tryckluft. Är man då inte försiktig med tryckluften kniper skruven i ändläget så hårt att man måste ta utrustningen till verkstad för bearbetning.

Förslagsställaren råkade ut för detta några gånger och bestämde sig sedan för att ändra konstruktionen lite grann. Han svetsade på en liten klack precis vid ändläget vilket gör att skruven inte går ända i botten och därmed inte kniper fast. Enkelt, praktiskt och tids- och kostnadsbesparande.



14. Båtsman Adonis Castrence, M/S Turandot, 10 000 kr

Trossguide

På en del fartyg har förtöjningsspelens position inte placerats optimalt i förhållande till klysen. Detta leder till att trossen inte styr rätt till vinschtrumman utan, till exempel, klättrar med felfunktion som följd.

Förslagsställaren tyckte att detta borde kunna åtgärdas med en bit rundjärn fastsvetsad till däck mellan klys och trumma. På detta rundjärn sticks en röribit när hemtagning av slack skall ske. Genom att noggrant ha provat ut positionen av arrangemanget löper trossen nu snällt in på trumman och fördelar sig så som det egentligen var tänkt. Områden kring förtöjningsspel är riskområden och åtgärder, lösa som fasta, för att höja säkerhetsnivån välkomnas. Detta är en enkel och bra sådan åtgärd.

15. Timmerman Anders Johansson och båtsman

Anton Elgh, M/S Finnclipper, 25 000 kr

Ultra Portabel Vakuumsug

De moderna vakuumtoaljettsystemen utgör grund för ständigt nya applikationer och konstruktioner. Systemen är, speciellt i passagerarfartyg, stora och komplexa och underhållsinsatser är inte alltid trevlig sysselsättning.

Förslagsställarna har kommit på att undertrycket i systemet utgör en praktisk komponent för en centraldammsugare. Dock, deras dammsugare är mobil och lätthanterad.

När läckage uppstår i en fartygsinredning efter det att en sprinkler löst ut eller liknande är den normala rutinen att man använder en stor och tung våtdammsugare som behöver tömmas då och då och som kräver elanslutning. Den föreslagna enheten består av en tefloncylinder svarvad till rätt mått för anslutning till vakuumsystemets gummimuff. Cylindern är via en 90-graders rörböj ansluten till valfri längd slang och ett vanligt dammsugarrör med munstycke. Man kan sedan lätt flytta den lilla enheten från serviceskåp till serviceskåp.

Förslaget utgör förbättring av både arbetsmiljö och säkerhet.



16. 1:e reparatör Niklas Skirby, M/S Huckleberry Finn, 20 000 kr *Förbättrad hygien i "byssan"*

Området kring fartygs diskmaskiner är inte ett område som utsatts för intresse från de stora designarna av köksutrustning och köksarrangemang. Svåråtkomligt – genom att krypa finns risk att man skär sig på glassplitter och försöker man klättra över så riskerar man att halka ned.

På förslagsställarens fartyg hade irritationen stigit så långt att man beslutade att något måste göras. En svängbar trappa på framsidan och en trappa på baksidan gjorde att man kunde klättra över och reducera risken för skärskador. En skyddsplåt och ett antal handtag monterades kring diskmaskinen som man kunde hålla sig i vid klättrandet och därmed minska risken för fallskador. Arrangemanget är färdigt, invigt och resultatet välkomnat av berörd personal.

Lite eget tänkande och några timmars arbete gav ett efterlängtat resultat, inte minst i form av minskad skaderisk. Fast egentligen borde ett sådant här arrangemang varit väl genomarbetat och installerat redan vid fartygets nybyggnation. Köksområdet är ju bland de mest arbetsintensiva utrymmena ombord.

17. 1:e reparatör Mats Jannesson och motorman Mattias Lindström
och maskinbefälselev Magnus Olsson, M/S Peter Pan, 30 000 kr
Enkel dosering av syra i vakuumanläggningar

Ännu ett förslag kring vakuumanläggningar. Ett återkommande arbete är att hålla rörsystemet rent från beläggningar. Detta sker rutinemässigt genom dosering av någon syraprodukt, ofta oxalsyra, till systemet, ett otrevligt och riskfyllt arbete.

Förslagsställarna, med god erfarenhet av detta arbete, bestämde sig för att montera in en Y-koppling vid ändpunkter i systemet. Till denna koppling monterades en ventil till vilken man ansluter en slang som går till plastdunken för syra. Med detta arrangemang doseras syran igenom ett helt slutet system och risken för skador från stänk har eliminerats.

Praktiskt tänkande i kombination med intresse för en förbättrad arbetsmiljö har givit en billig installation som kan användas av många.

18. 2:e fartygsingenjör Mikael Carlund och 1:e elektriker
Tobias Oredsson, M/S Stena Scanrail, 5 000 kr
Gummidämpning av lysrörsarmaturer

Vibrationer i fartyg är ett känt fenomen och att lysrörs livslängd påtagligt förkortas av vibrationer är också känt.

Förslagsställarna har reagerat på det frekventa arbetet med rörbyten samt den ekonomiska sidan av problemet. En bit slang av god kvalitet skruvas fast mellan armatur och fästklipsen mot skrovet samt en jordkabel sätts in mellan armatur och skrov. En praktisk lösning av ett problem som kostar både tid och pengar.

19. 1:e reparatör Niklas Skirby, M/S Huckleberry Finn, 10 000 kr
Verktyg för att dra ut nedre bränsleventilhylsan

Utdragare finns i marknaden för diverse ändamål. Men inte för det arbete som förslagsställaren ofta stötte på – att stoppa vattenläckage vid nedre bränsleventilhylsorna i huvudmotorn. För att göra det måste bränsleventilhylsan dras ut ur topplocket och det kan vara minst sagt svårt. Genom att sätta av



några timmar i verkstaden tillverkade förslagsställaren en utdragare med vars hjälp arbetsinsatsen för det här arbetet kunde minskas med, säg 4 timmar och förmodligen minskade också antalet invektiv.

20. Reparatör Mattias Persson och reparatör

Peter Sjökvist, M/S Skåne, 5 000 kr

Förenklad öppning av sjövattnfilter

.....
Ett skäl till Stiftelsens intresse för att stödja forskning kring "Maskinrumsergonomi" är att allför ofta tycks fartygskonstruktörerna sakna kompetens kring underhållsarbete ombord. Installationer genomförs som vid varvet är rimliga att utföra men som blir oerhört arbetskrävande ombord samtidigt som olycksriskerna är påtagliga.

Förslagsställarna har vid några tillfällen utfört rengöring av ett sjövattnfilter i sitt fartyg. Hopplös åtkomst. Riskfyllda temporära arrangemang av lyftdon etc. gav idén att tillverka en liten vagn som kunde rullas in över filtret och därmed underlätta både lyft och undantransport av filterkomponenter. Rengöringen kan därefter utföras med tillfredsställande arbetsbelysning, tillfredsställande arbetsställning och med enkel tillgång till verktyg, arbetsluft och annat som kan behövas.

Som så ofta – lite intresse, lite eget arbete och resultat som kommer många till del framöver.

21. Fartygsingenjör Leif Edvardsson, M/S Burö, 10 000 kr

Förbättrad ergonomi vid manöverplats.

.....
Bara för att man är befälhavare skall man inte behöva acceptera en olämplig arbetsmiljö. Så tänkte förslagsställaren om manöverplatsen på en modern skärgårdsbåt där befälhavaren sitter på en "bussförarstol" centralt i styrhytten. Den stol som installerats hade ingen fotplatta och var så hög att de som satt i stolen dinglade fritt med benen. Det gör man inte opåverkad under ett helt tjänstgöringspass.

Förslagsställaren införskaffade en vanlig domkraft som är nödutrustning i många bilar. Gjorde en del kompletteringar till lyftsekvensen och resultatet blev att den som använder stolen enkelt kan justera in fotplattan till en höjd som ger riktig sittställning.



22. Befälhavare Niclas Björklund och befälhavare

Joakim Bergstedt, M/S Finneagle, 40 000 kr

Damage Control Identification System, DCIS.

Stora fartygsolyckor tilldrar sig av naturliga orsaker stort allmänt intresse.

Genom åren har olika regelpaket tillkommit som en följd av varje olycka.

Vattentäta avdelningar har skapats. Krav på bibehållen stabilitet vid olika grader av vattenfyllnad har introducerats. Dock har systemen för genomsökning av det skadade fartyget inte följt med utvecklingen i samma grad.

Förslagsställarna har arbetat med metoder för att så snabbt som möjligt kunna informera bryggpersonalen vilka delar av fartyget som fortfarande är intakta etc. En central och tidssparande parameter i detta sammanhang är möjligheten att snabbt kunna orientera sig inne i fartyget och på ett korrekt och entydigt sätt kunna tala om exakt den position/det utrymme där man befinner sig.

En av systemets hörnstenar är skyltar och schabloner målade på strategiska ställen nere i fartyget. Dessa ger sökgrupperna kontinuerligt lättförståelig information om var de befinner sig. På bryggan finns uppförstorade ritningar som ger ledningsgruppen möjlighet att följa rapporteringen. I förslagsställarnas fartyg har personal som normalt inte är inblandad i sökoperationer fått arbeta i fartygets inre och har kunnat verifiera att systemet är lättförståeligt och lätt att referera till i rapporter till ledningsgruppen.

Stiftelsen vill starkt markera önskan att alla fartyg arbetar i linje med det nu premierade förslaget och system skapas som underlättar en snabb genomsökning av ett skadat fartyg för att så snabbt som möjligt ge ledningsgruppen underlag för beslut om fartyget skall överges eller inte.

23. Elingenjör Leif Näslund, M/S Isolde, 15 000 kr

Installationen av lysrörsarmaturer i lastutrymmen

Ibland frågar man sig om den högra handen vet vad den vänstra gör när fartyg utrustas vid nybyggnadsvarv. Den ena avdelningen bygger en stålstruktur som i däckens innehåller ett plåtfält uppstyvat av t. ex. vinkelprofiler eller T-profiler. Sedan kommer elinstallatören och monterar ljusarmaturer så att de på ett effektivt sätt hindras att ge önskad belysning till underliggande utrymme därför att de sitter långt upp i det av däckprofilerna skuggade utrymmet. Belysningen skall naturligtvis monteras så att de ger en optimal belysning nedåt och åt sidorna utan att lastenheter slår sönder dem vid lastning och lossning. En uppgift som kräver lite klurighet och kunskap om vad det belysta utrymmet skall användas till.

Förslagsställaren har i sitt fartyg helt enkelt sänkt alla armaturer 18 cm och därigenom fått en väsentlig förbättring av belysningen samtidigt som de inte slås sönder vid lastoperationer.

Man borde inte behöva påtala sådant här.

Utvecklingsstipendium

24. Elektriker Bengt Martinsson, M/S Stena Saga, 10 000 kr + 20 000 kr *Orderkommunikation vid brandbekämpning*

Bullrig miljö kan utgöra ett problem vid brandövningar ombord. Förslagsställaren noterade att rökdykaren hade väldigt svårt att höra vad rökdykarledaren sade trots att denne stod i ett ”tyst” utrymme.

Ombord använde fartygsvärdena ett headset för enkel kommunikation. Skulle inte ett sådant kunna användas även för rökdykaren? Ett set skapades av en del av ett headset och lite krypslang och kommunikationen mellan rökdykare och rökdykarledare fungerade därefter till belåtenhet.

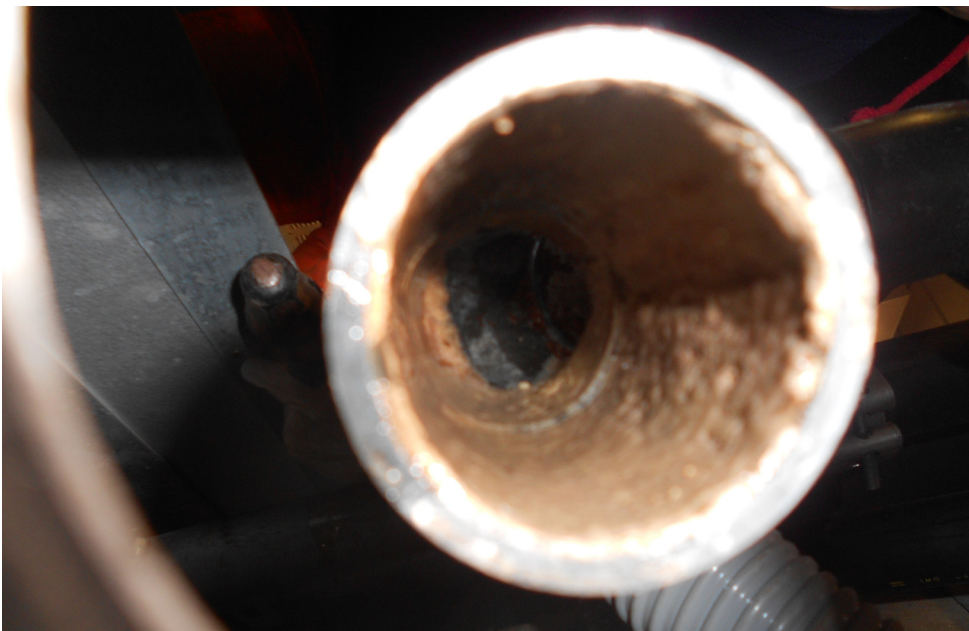
Arrangemanget tycks vara så bra att Stiftelsen vill med ett utvecklingsstipendium stimulera förslagsställaren att gå vidare med kontakter med eventuella tillverkare och myndigheter så att en bra rökdykarutrustning kan marknadsföras till gagn för hela branschen.

25. Timmerman Martin Persson, M/S Finnclipper, 20 000 kr + 40 000kr *Rengöring av vakuumsystem*

Vakuumsystem ombord är, som nämnts tidigare, en källa till otaliga funderingar kring eventuella förbättringar. En förbättring av de bättre i den här klassen är den ombord utprovade idén att ersätta kemikaliebehandling av rörsystemen med behandling med vanlig is. Det låter som Columbi ägg och har visat sig ge en mycket höggradig rengöring. Inte minst därför att isen rengör den yttre insidan av rörkrökarna, något som inte kemikalier mår med i samma utsträckning. Stiftelsen har bedömt förslaget som högtintressant därför att det i ett slag eliminerar nästan alla de bekymmer som kemikalierna medför.

Förslaget har dock hittills bara använts i ett fartyg, ehuru med verifierad och positiv effekt. Stiftelsen vill därför stimulera till en bredare användning genom att

Ett rör med tydlig beläggning av urinsten





Is från fartygets ismaskin.

ge förslagsställaren ett utvecklingsstipendium för att därigenom kunna göra en bredare analys av metoden. Fotografier, doseringsrekommendationer, beskrivning av positiva och negativa effekter, nödvändig frekvens, isåtgång etc. är uppgifter som måste presenteras för att metoden skall vinna gehör i en bredare grupp av fartyg till gagn för de som idag sliter med kemikaliemetoden.



Ett rör efter behandling med den krossade isen.

Stiftelsen vill påminna om att ansvaret för att alla ovan belönade förslag är säkra att använda åvilar den som godkänner att förslaget får utnyttjas ombord.

Hedersomnämmande

26. M/T Tellus, 15 000 kr

Hedersomnämmande

.....

Från M/T Tellus olika befattningshavare har Stiftelsen under 2011 mottagit inte mindre än nio förslag. Detta torde vara rekord inom Stiftelsens belöningsverksamhet och vittnar om ett stort och brett intresse för förbättringar inom "säkerhet" och "arbetsmiljö" i M/T Tellus..

Fritidskassan tilldelas 15 000 kr för besättningens visade intresse och engagemang.



27. M/S Skåne, 10 000 kr

Hedersomnämmande

.....

Från M/S Skånes olika befattningshavare har Stiftelsen mottagit sju förslag under 2011 vilket även det är ovanligt mycket. Stiftelsen vill gärna stimulera till fortsatt intresse och engagemang i säkerhets- och arbetsmiljöfrågor.

Fritidskassan tilldelas 10 000 kr för besättningens visade intresse och engagemang.



Idrottsbelöning

28. Sjökapten Lennart Svensson, 20 000 kr

Idrottsbelöning

Lennart Svensson gick till sjöss 1968 som 18-åring och efter genomförd däckspraktik avlade han styrmansexamen år 1973. Därefter seglade han som styrman i olika svenska och utländska rederier innan han efter studier 1989-91 vid Sjöbefälsskolan i Göteborg avlade sjökaptensexamen.

Omedelbart efter examen fick Lennart Svensson en vikariatsanställning sommaren 1991 på tankern Margita, avsedd att sträcka sig över tre veckor. Idag, i maj 2012, är han utan uppehåll efter mer än 20 år ännu anställd i samma fartyg, sedan lång tid nu såsom dess befälhavare.

Förutom att regelbundet träna under ombordtiden har Lennart också sedan 20-talet år varit en synnerligen flitig motionär under sina hemmaledigheter både med jogging och långa turer på rullskidor. Dessutom har han deltagit i flertalet av de stora motionsutmaningarna på landbacken såsom Vasaloppet, Göteborgsvarvet, Vansbrosimningen och Vätternrundan. Utmärkelsen En svensk klassiker erövrades 2010.

Sedan 2007 har Margita besökt Rotterdams hamn frekvent och besättningen har genomgått en generationsväxling. De yngre har visat stort intresse för motion och hälsa, vilket även smittat av sig till de äldre. Med Lennart Svensson som inspiratör deltog besättningen 2009 i handelsflottans lagtävling i friidrott med sådan framgång att man segrade i konkurrens med 62 andra fartygslag. Samma placering i Sjöpokalen uppnåddes 2010, medan man i år slutade på andra plats.

Beträffande Lennarts insatser när det gäller idrottsprisets statuter om syftet att "öka sammanhållningen bland sjöfolket" har vi från flera håll erfarit att han inte bara får igång sina medarbetare ombord på sport och motion utan han har också skapat en mycket god stämning och sammanhållning ombord i både arbete och fritid. Det har omvittnats av besökare att det känns som att komma till "en stor harmonisk familj" vid visiter ombord, vilket från flera ur besättningen ombord framhållits att det är Lennart Svenssons förtjänst.

Det förtjänar att omnämnas att fartyget, tankern Margita, som transporterar vegetabiliska oljor, är ett av handelsflottans äldsta fartyg, byggt redan 1971.



Sjöräddningsbelöning

29. KBV 452, Martin Hollingworth och Annika Irving, 5 000 kr
SSRS "Rescue Östgöta", Göran Johansson, Jim Karlsson,
Robert Söderholm och Johan Söderholm, 10 000 kr

Livräddande insats

Den 26 augusti larmas Sjö- och Flygräddningscentralen, JRCC, om en kvinna som saknas efter simtur från småbåtshamnen i Kåreholm, Sankt Anna skärgård. Augustinatt. Nedsatt sikt i dimma och regnskurar. Vattentemperatur 14 grader. Larmaren har från sin fritidsbåt hört kvinnan ropa på hjälp för några minuter sedan.

JRCC uppfattar situationen som livshotande och larmar räddningsbåtar från Sjöräddningssällskapet i Arkösund, Kustbevakningen i Oxelösund och räddningshelikopter från Visby.

Kustbevakningen beslutar att skicka sin snabbaste enhet Cobra (KBV452), med en fartkapacitet på 50 knop. Cobran har 25 sjömil till platsen och sätter högsta fart efter information om den saknade kvinnans belägenhet.

Räddningshelikoptern försöker starta från Visby, men tvingas avbryta p.g.a. det dåliga vädret.

Sjöräddningssällskapets "Rescue Östgöta" är först på plats och kan snart konstatera att sikten är mycket begränsad. Att lokalisera en person i vattnet bedöms som mycket svårt. Man börjar avsöka troligt område med strålkastare.

Vid Kustbevakningens ankomst får man information att "Rescue Östgöta" troligen har hört rop från den saknade. Efter samråd beslutar man nu att i stället för optisk sökning börja lyssna efter rop från kvinnan.

KBV452 påbörjar sökning i ett område utanför där "Rescue Östgöta" befinner sig. Man stänger av motorerna för största möjliga tystnad och man ropar ut kvinnans namn.

Taktiken ger resultat. Snart hörs återigen rop från den saknade kvinnan. KBV452 kör försiktigt mot ett troligt område samtidigt som man söker med



handstrålkastare. På väg in i sökområdet hittar man kvinnan i en vik. I ljuset från strålkastaren upplevs kvinnan som medvetslös, framtutad med huvudet under vattenytan. En mycket kritisk situation.

På KBV₄₅₂ tar man nu beslutet att låta en besättningsman hoppa överbord för att simma fram till kvinnan, som nu långsamt sjunker under vattenytan. Besättningsmannen kopplar snabbt ett livräddningsgrepp på kvinnan och simmar med henne till "Rescue Östgöta".

När man tillsammans fått upp kvinnan på "Rescue Östgöta" kan man konstatera att hon är i ett mycket dålig tillstånd, på gränsen till medvetslös och kraftigt nedkyld efter mer än 2 timmar i det 14-gradiga vattnet.

Under färden in till land behandlas kvinnan med syrgas och man får till båda besättningarnas glädje kontakt med kvinnan som senare kan överlämnas till väntande ambulans i allt bättre kondition.

Räddningsledaren på JRCC bedömer det kraftfulla agerandet från de båda besättningarna som mycket initiativrikt och direkt livsavgörande och Stiftelsen vill i sammanhanget särskilt framhålla det goda samarbetsklimat som utvecklats mellan Kustbevakningen i Oxelösund och Sjö- och Flygräddningssällskapet i Arkösund.

30. Hans och Ingela Sörqvist, 20 000 kr

Livräddande insats

.....

Tisdagen den 25 januari 2011. Hans och Ingela Sörqvist har just anlänt med båt från Havstenssund till Trossö. Under promenaden från bryggan till hemmet hör man rop på avstånd. Det är någon som skriker på hjälp ute från isarna. De börjar båda springa mot hemmet. Ingela ringer 112 samtidigt som Hans hämtar en kikare och rusar upp på en närbelägen bergknalle. I sin kikare ser han två personer i en vak.

Under tiden som Ingela har larmat Sjö- och Flygräddningscentralen har Hans bytt om till våtdräkt och utrustat sig med en surfbärda, ispik, isdubbar och 25 meter lina. Han springer med sin utrustning mot vaken så länge som möjligt. När



isen börjar spricka hasar han sig fram på brädan med hjälp av isdubbarna. Sista biten paddlar han sig fram till de nödställda.

Samtidigt som Hans har tagit sig ut till de två i vaken avgår Sjöräddnings-sällskapets ”Rescue Ivan Holmberg” från Havstenssund. Ingela har även larmat en bekant som har en fiskebåt i närheten.

I vaken finns två kvinnor som legat i det iskalla vattnet i ca 20 minuter. Båda är vid medvetande. Hans skjuter fram sin surfingbräda så att de kan hänga på den och vila. Från vaken ser de snart den larmade fiskebåten, tätt följd av ”Rescue Ivan Holmberg”. Hans försöker inge lugn när en av kvinnorna ville ge upp.

Kort därefter är de två kvinnorna i säkerhet ombord i räddningsbåten för transport till väntande ambulans.

Stiftelsen noterar att räddningsbåtens snabba respons och den isbrytande fiskebåtens insats var avgörande för en väl genomförd operation, men utan larmarnas mycket kreativa agerande hade de två kvinnorna aldrig överlevt.

Hedersbelöning

31. Redaktör Torbjörn Dalnäs, 20 000 kr

Hedersbelöning

.....

Från och med nr 3-4 1990 innehöll Handelsflottans kultur- och fritidsråd:s, HKF:s, tidning UTKIK i så gott som varje utgåva artiklar under vinjetten ”Halvsekel efter massakern på civila sjömän”. Under Torbjörn Dalnäs redaktörskap bidrog flera skribenter med värdefulla bidrag, vilka även publicerades i ett 52-sidigt Särtryck från 1990-95 ur UTKIK.

I oktober 1995 arrangerade Stiftelsen Sveriges Sjömanshus och HKF en ”Sjömanskulturell dag” i Uddevalla, varvid bl a de svenska krigsseglarnas situation under och efter kriget fanns som tema på programmet. Ett telefax från dåvarande kommunikationsminister Ines Uusmann, innehöll ett löfte om att det från statens sida skulle bli en fortsättning på den inledda fokuseringen på krigsseglarnas insatser. Som ett första resultat av detta genomförde HKF den 7 mars 1996 i Vasamuseet i Stockholm ett möte med ett representativt urval ur krigsseglargruppen. Den vid mötet närvarande ministern omtalade då att hon avsåg att uppdra åt Sjöfartsverket, Sjömanshusstiftelsen och HKF att arrangera en särskild minnesdag, till vilken alla i livet svenska krigsseglare skulle inbjudas.

Efter 18 månaders förberedelse kunde ett minnesmärke, placerat på Stenpiren i Göteborg, invigas i närvaro av cirka 900 krigsseglare den 6 september 1997. Under en omfattande inventering, för vilken Torbjörn Dalnäs hade huvudansvaret, av i livet kvarvarande krigsseglare visade det sig att över 2 000 fortfarande var i livet. Totalt fanns 1 600 personer, varav 900 krigsseglare, närvarande på lilla Stenpiren när Ines Uusmann i sitt högtidstal slog fast att tack vare sjömannens mod och uthållighet kunde Sverige behålla sitt ekonomiska oberoende under krigsåren.

Minnesceremonin i Göteborg har fått en årlig fortsättning i form av genom Sjömanskyrkan i Sverige lokalt arrangerade krigsseglardagar. I detta sammanhang har Torbjörn Dalnäs haft en viktig nyckelroll, inte minst genom att, via



Foto: Peter Tivede

folkbokföringsregistret SPAR, kunnat tillhandahålla uppdaterade adressuppgifter till krigsseglargruppen.

Ända sedan frågan väcktes för två decennier om hedrande av krigsseglarnas gärningar har Torbjörn Dalnäs svarat för betydande insatser på central nivå, såväl som delaktig i krigsseglargruppen som genom kontakter med både sjöfararna själva och med nuvarande arrangörer av krigsseglardagar. Han har under denna tidsperiod lagt ned ett ihärdigt arbete som haft avgörande betydelse för genomförandet av det svenska samhällets senkomna ärebetygelse till den under många år tidigare bortglömda gruppen av svenska krigssglare.

En icke obetydlig andel av krigsseglarna har, mot bakgrund av gruppens åldersstruktur, nu avlidit och därför kommer hela ansvaret för de årliga minnesdagarna från och med i år att åvila de lokala arrangörerna.

Stiftelsen vill med sin hedersbelöning framföra sitt stora och djupt kända tack för det hängivna och till stor del ideella arbete som Torbjörn Dalnäs ägnat åt att levandegöra våra krigssglares stora insatser för vårt land.

Litteraturpris

32. Reidar Jönsson, 20 000 kr

Litteraturpris

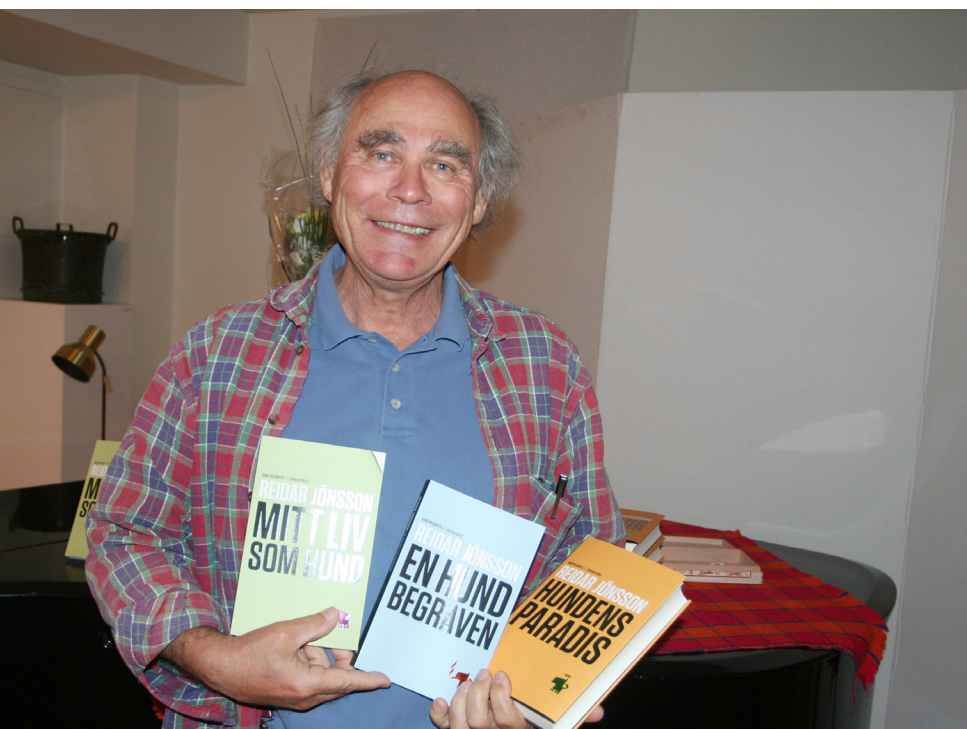
Reidar Jönsson är född i Malmö och numera bosatt i Stockholm. Han gick till sjöss i unga år och seglade så småningom som styrman i fjärrfart. 1969 debuterade han som författare, 25 år gammal. Sedan dess har det hunnit bli ett tjugotal bokverk; däribland sjöromanen Hemmahamn, som gavs ut 1973.

Tio år senare inleddes det som skulle bli Reidar Jönssons genombrott även utanför Sverige. 1983 utkom romanen Mitt liv som hund. Den filmatiserades, och filmen tilldelades flera priser. Bland annat nominerades den till en Oscar för bästa manus. Reidar Jönsson verkade därefter i flera år som manusförfattare i Hollywood.

På senare år har Reidar Jönsson återgått till romankonsten, gärna med inslag av maritima motivkretsar. Med sin gedigna erfarenhet är han även till stort stöd för det sjöliterära sällskapet Bokanjärerna, vars båda novellantologier Trampa däck och Springa läck han också har medverkat i och till.

Mitt liv som hund var den första delen i en trilogi. Den andra delen, En hund begraven, utkom 1988 och den tredje, Hundens paradys, utkom 2010. I trilogin framkommer vilken betydelse Reidar Jönssons sjömansbakgrund har haft som inspirationskälla för honom.

Reidar Jönsson har bidragit till att väcka intresse för sjölivet. Därför är han en värdig mottagare av Stiftelsen Sveriges Sjömanshus litteraturpris 2012.



Summering belöningar

Arbetsbelöning	351 000 kr
Utvecklingsstipendium	30 000 kr + 60 000 kr
Hedersomnämmande	25 000 kr
Idrottsbelöning	20 000 kr
Sjöräddningsbelöning	35 000 kr
Hedersbelöning	20 000 kr
Litteraturpris	20 000 kr
Summa	501 000 kr + 60 000 kr



Skriftlig ansökan om:

Utbildningsstöd och stöd till forskning insänds senast vecka 5, 14, 30 och 40.

Stipendier insänds terminsvis via Sjöfartshögskola/Sjöfartsgymnasium.

Förslag till "Belöning 2013" insänds före 1 november 2012.

Gratial och akut hjälp vid behov.

Insänds till Kansliets adress enligt nedan.

*Katarinavägen 22, 116 45 Stockholm
tel 08-641 44 37
e-post: info@sjomanshus.se
www.sjomanshus.se*