



Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

Belöning 2011



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 2011

Stiftelsens Direktion har vid sammanträde den 9 mars 2011 beslutat belöna personer och organisationer enligt vad som framgår av denna folder. Belöningarna delas ut vid Stiftelsens Belöningsdag som äger rum den 4 maj i Göteborg.

Stiftelsens Litteraturpris delas ut den 23 september 2011 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. Sjärräddningsbelöning kan tilldelas person eller grupp som på ett avgörande sätt påverkat skeendet i samband med sjöolycka där svenska liv eller intresserna 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.sjomanshus.se.

Arbetsbelöningar

1. Reparatör Kent Yrjas, M/S Atlantic Companion, 10 000 kr

Verktyg för byte av hjullyftare

Stora lastluckor som inte viks upp när de skall öppnas rullas ofta åt sidan i stället. I denna rörelse spelar en s.k. hjullyftare en central roll. Denna hjullyftare kräver frekvent underhåll då luckorna är tunga och miljön kring luckorna är korrosiv. För att klara detta underhåll måste man lyfta delar av mekanismen i luckan. Under denna manöver finns uppenbar risk för att delar av mekanismen sjunker ner eller till och med ramlar tillbaka på plats. Finns då händer eller fingrar i vägen uppstår allvarliga krosskador. Dock inte om man gör som förslagsställaren, tillverkar ett verktyg eller en fixtur som håller mekanismen i upphissat läge så att ett säkert arbetsmoment kan genomföras.



2. Reparatör Jimmy Sundberg, M/S Finnclipper, 15 000 kr

Rengöring av spilluftkylare

Att rengöra spilluftkylarna till huvudmaskinerna är förenat med ett stort och tidsödande demonteringsarbete. Ofta utförs detta jobb under varvsuppehåll då fartyget ligger still. Rengöringen av själva kylaren görs därefter ofta av verkstäder iland. Förslagsställaren konstaterar att verkstadsarbetet ofta inte är tillfredsställande gjort och man tvingas montera en icke helt rengjord kylare på maskinen igen.

Detta störde förslagsställaren som byggde en rengöringsstation ombord för att klara detta arbete inom en rimlig tid utan driftstörningar. Arbetet blev väl gjort samtidigt som stilleståndstiden för maskinen kortades ner.

3. Reparatör Tomas Ross, M/S Finnclipper, 5 000 kr

Verktyg för branddörr

På en del fartyg finns små luckor i branddörrarna för att man skall kunna dra en brandslang genom luckan oavsett om dörren är öppen eller stängd. Dessa dörrar har nackdelen att när dörren öppnas, kläms slangen ihop och vattenflödet stryps eller upphör helt.

Förslagsställaren har tillverkat en speciell kloss som hindrar dörren från att öppnas helt och då fungerar slangen utan problem. Man kan dock kanske fråga sig om inte en branddörr skall vara hel och utan luckor, eftersom själva tanken är att när dörrarna är stängda skall man använda den utrustning som finns i den stängda sektionen. Här får vi ett exempel på att alla fartyg inte alltid är helt logiskt konstruerade varför man nödgas uppfinna nya lösningar.



4. Timmerman Christer Lundvall, M/S Finnfellow, 10 000 kr

Luftrör till branddörr

Vattentäta branddörrar är en återkommande källa till förtret för underhållspersonalen ombord. Dörrarnas manövrering sker med hjälp av hydraulik och alltför ofta går en hydraulledning sönder, sannolikt på grund av vibrationer.

Förslagsställaren bytte därför ut en bit av hydraulledningen mot en flexibel stålspunnen slang varefter rörbrotten upphörde.

En enkel och billig lösning som faktiskt i ett nödläge kan representera skillnaden mellan räddning och katastrof.

5. Båtsman Thomas Olofsson, M/S Transreel, 10 000 kr

Ställbar förlängning av målarflotte

Hur många ”patent” har inte sett dagens ljus när det gäller att hindra målarflotten att glida iväg när man målar bordläggningen i fören eller aktern. Lösa stänger, rep etc. i alla möjliga kombinationer.

Förslagsställaren tog problemet ett stycke till och konstruerade en förlängningsram på själva flotten. Med denna ram kan man enkelt justera in just den distans till fartygsskrovet som för ögonblicket är optimal.

En enkel lösning som kan förhindra mycken irritation och emellanåt en allvarlig olycka.

6. Maskinreparatör Gunnar Olsson, M/S Finnellow, 25 000 kr

Bullerskydd mot verkstad

Många är de maskinanställda som någon gång varit i ett fartyg där verkstaden är avskärmad mot maskinrummet med en tung, vattentät dörr som skall öppnas och stängas varje gång man passerar sektionen. Regelverket säger att de vattentäta dörarna alltid skall vara stängda. Till vardags uppges den vattentäta dörren ha dispens för att vara öppen. Buller och maskinrumsluft fyller verkstaden varför förslagsställaren konstruerade en väggsektion med en ”vanlig” ljudisolerad dörr som monterades i den vattentäta dörrens öppning. Denna väggsektion hängdes på en gejder utanför den vattentäta dörren. Då den vattentäta dörren står öppen till vardags används den ”vanliga” dörren vid ut- och inpassage.



7. Motorman Lennart Holm, M/S Tor Begonia, 10 000 kr

Maskindrivet pejlband

Förslaget behöver nästan inte beskrivas. Det räcker med att säga – koppla ett pejlband till en vanlig skruvdragare.

Förslagsställaren köpte en vanlig skruvdragare och konstruerade ett kopplingsfäste för pejlbandet till chucken och fick med en funktion som även torkar av pejlbandet när det kommer upp.

Förslaget är så enkelt att det borde vara standard på alla fartyg. Dock måste skruvdragaren vara gnistsäker på tankbåtar vilket kan skapa lite förtret.

8. Överstyrman Martin Idlund och 2:e styrman Hans Pettersson, M/S Finneagle, 20 000 kr

Dragbom till FRB

Moderna sjösäkerhetsregler kräver att fartyg inte bara har livbåtar och flottar utan även en lättare, snabbgående s.k. ”Fast Rescue Boat”. Ofta placeras sjösättningspositionen så att den lätta räddningsbåten kommer att hänga längs sidan på det stora fartyget. Inte sällan, om det stora fartyget gör framfart, kommer rescuebåten då att få svårt att ”manövrera sig loss” från fartygssidan. Det har även förekommit att rescuebåten slagit runt vid sådan manöver.

Förslagsställarna konstruerade och tillverkade en s.k. dragbom. I äldre marint språkbruk ”Vaterbom”. Finessen med denna bom är att den enkelt går att skjuta ut så att rescuebåten kommer att bogseras parallellt med fartygssidan, ett par meter ut, när den skall lägga loss och ge sig iväg på sitt uppdrag. Likaså blir positionen lugn och kontrollerad när den återvänder och skall huggas i krankroken för ombordtagning.

En sjömansmässig och enkel säkerhetsåtgärd.

9. Stud. Patrik Olofsson och stud. Michael Nord, Chalmers/Lindholmen, 20 000 kr

Risk Management och Formal Safety Assessment

Riskanalys har i över 40 år genomförts i många branscher. Många av de metoder som utvecklats används i dag i ökande omfattning i industrier där säkerhet är av yttersta vikt. Ny lagstiftning omfattar idag även sjöfarten. Tillämpningen av riskhanteringsteknik varierar dock på en skala från ”relativt komplexa matematiska modeller” till ”vanligt sunt förnuft”.

Med riskanalyser av de tekniska utrymmena på en komplex offshoreinstallation ger förslagsställarna en bra beskrivning av och förslag till en arbetsgång avseende riskhantering som kan tillämpas inom hela sjöfartsbranschen. Den metod som användes valdes för att få det bästa möjliga resultatet utifrån bland annat företagets metodkunskaper. Djupare matematiska analysmetoder och osäkerhetsberäkningar diskuteras inte. Analysmetoden som används är vedertagen och strukturerad så att en utomstående kan följa den genomförda analysen utan expertkunskaper.

Utifrån ett ombordperspektiv tar man övergripande hänsyn till de internationella kraven på säkerhets- och driftskompatibilitet. Målsättningen har även varit att markera att det viktiga med riskanalysen inte är att producera en massa papper, utan att identifiera potentiella risker. Kan man förebygga sådana kan en allvarlig olycka undvikas.

Förslagsställarna visar på ett förtjänstfullt sätt på en modell för hur man med begränsade resurser använder riskbedömning som en naturlig del för att öka den långsiktiga lönsamheten i verksamheten men också för att skapa en bättre relation till myndigheterna.

10. Matros Nestor Palomar, M/S Otello, 10 000 kr

Canvasskydd för Rescuebåt

Rescue-båtens styrstativ, säten, motor och manöverdon är normalt skyddade mot väder och vind av sydda kapell. Olika former av surringar skall hindra dessa kapell från att blåsa bort. När så båten skall användas, utrustningen testas eller servas måste man plocka av dessa kapell och ibland kommer de inte tillbaka på plats.

Förslagsställaren tänkte ett steg längre och gjorde öppningar i kapellen så att de inte behövde plockas av när utrustningen skulle användas, testas eller servas. Öppningarna försågs med blixtlås och kardborrband. En hel del arbete men i och med arrangemanget kan kapellen till och med sitta kvar under sjösättning och om nödvändigt, plockas av under själva manövern.

Förslaget är ett effektivt och okomplicerat sätt att öka säkerheten för känslig utrustning och att vinna tid när det verkligen gäller.



11. Reparator Bernt Carlsson, M/S Nils Dacke, 5 000 kr

Stativ för kortläsare

När, till exempel, en restaurang skall inredas ombord är det inte alltid så att alla detaljer blir hellyckade. När så enheten sätts i drift uppstår behov av en del justeringar. I förslagsställarens fartyg blev kortläsarna i kassorna i cafeterian och shopen svåra att använda. För att kortläsaren skulle bli tillgänglig för både kunden och

hennes själv, var kassörskan tvungen att hålla den i händerna med kablar och allt. Och sedan skulle inmatningen av belopp med mera bli rätt.

Förslagsställaren tog med sig problemet till verkstaden och tillverkade små stativ som sattes fast på disken och som också kunde snurra. En liten, enkel ändring av arbetsmomentet för kassörskan som, genom att arbetsmomentet upprepas åtskilliga gånger per dygn, sparar både rygg och axlar.

12. Reparatör Erling Johansson, M/S Tor Freesia, 5 000 kr

Verktyg för kontroll av rullarna på utströmmarnas aktuatorer

För att kontrollera rullen på aktuatoren till en utströmmare skall man först demontera ett rör som är tungt och som är fäst med 16 bult i förslagsställarens fartyg. Sedan skall ett verktyg monteras som gör att man kan lyfta upp rullen och frigöra den från kamaxeln. Sist skall luckan till kamaxeln tas bort för att kontrollen skall kunna göras. Förslagsställaren tillverkade ett verktyg innehållande två små hydrauler så att man kan lyfta upp rullen på aktuatoren underifrån. Med detta verktyg kan detta arbete göras på en halvtimme för samtliga cylindrar i stället för en halvtimme för varje cylinder. En aktningvärd tidsbesparing.

Verktyg för låsning av separatkula

För att låsa kulan till separatoren så att den inte snurrar när man skall arbeta med den behövs ett verktyg som låser den i ett fast läge. Förslagsställaren tillverkade ett behändigt verktyg som är lätt att montera och som gör att kulan lätt kan frigöras när man vill snurra på den och sedan låsas fast igen. Med detta verktyg uppnås tidsvinst och reducering av tungt arbete.

Kemspruta för avfettningsmedel

När rengöringsarbete utförs i maskinrummet används ofta en så kallad kemspruta. Kemsprutor är i regel stora och tunga och skall fyllas på med tryckluft ganska ofta.

Förslagsställaren tillverkade en stationär kemspruta som kunde kopplas till tryckluftsystemet och förses med långa rör eller slangar så att alla utrymmen i maskinområdet kunde nås.

Alla tre förslagen är bra exempel på vad man kan göra ombord om intresset och engagemanget finns. Den utrustning som här beskrivs finns ofta i motorleverantörernas paket av extrautrustning. De ingår dock sällan som standard utan skall inköpas separat för en extrakostnad i en stram nybyggnadsbudget.

13. 1:e fartygsingenjör Fredrik Högberg och reparatör Linus Oskarsson, M/S Peter Pan, 30 000 kr

Lyftredskap för ramp

I Ro-Ro-fartygens ramper finns bussningar och gångjärn som måste underhållas för att inte slitas ner för snabbt. Utan speciella verktyg är detta ett tungt och riskfyllt arbete. Tunga enheter som lyfts kan lätt ramla tillbaka och orsaka kläm- och krosskador. Arbetet skall utföras under kortast möjliga tid mellan lossning och lastning så inga taljor eller liknande hinner riggas.

Förslagsställarna utför ofta den här typen av arbete. Man råddebråkade då mekani-

kens lagar och konstruerade och tillverkade ett enkelt verktyg som är lätt att hantera och som möjliggör att de som utför arbetet slipper vistas inom farligt område.

Ett utmärkt exempel på hur lite fantasi och engagemang kan reducera en vanlig olyckskälla.



14. 1:e reparatör Mats Holm, M/S Trelleborg, 10 000 kr

Ställning för transport av tunga bränslepumpar

Att underhålla bränslepumpar innebär förflyttningar av de tunga pumparna till och från verkstad eller förvaringsjig. I förslagsställarens fartyg, med 32 + 5 pumpar à 70 kg, företogs all förflyttning med pumpen liggande på en så kallad "pirra". Obekvämt, riskfyllt och med utläckande brännolja som sluteffekt.

Förslagsställaren tillverkade en ställning som kan hängas på "pirran" varigenom pumpen kan lyftas med talja direkt in i ställningen för vidare transport. Dessutom rinner inte kvarvarande brännolja ut på durken. Ett lättare, säkrare och trevligare jobb som utföres ganska ofta.

15. Matros Ina Beckman, M/S Tor Begonia, 15 000 kr

System för upphängning av ISPS-skyltar

När nya regelverk införs uppstår alltid en rad olika tillämpningar ombord då de flesta fartyg är sinsemellan olika. Sålunda har hanteringen av de så kallade ISPS-skyltarna skapat otaliga system för hanteringen av desamma. Många gånger har en låda ställts på däck där man kan gräva fram en skylt om man lyfter på locket. I värsta fall kanske access-kontrollen glöms bort.

Så inte i förslagsställarens fartyg. Där monterades magnetlister upp. Ungefär

sådana man använder att hänga upp knivar på i köket. ISPS-skyltarna försågs med en metallklämma på baksidan. I och med det kunde skyltarna fås att fästa på magnetlisten som skruvades upp på skottet och så satt alla skyltar snyggt och prydligt uppgradade på skottet. Överskådligt och lättkontrollerat.

En oerhört bra och enkel lösning på ett av alla de problem som möter i arbetet.

16. 1:e fartygsingenjör Dan Eliasson och reparatör Bengt Karlsson, M/S Stena Foreteller, 20 000 kr

Broms till blockvagnar

Blockvagnar är de rörliga vagnar som löper under en räls under däck i ett maskinrum, pumprum, verkstad med flera utrymmen. De används som upphängningspunkt för olika lyfttaljor. De har normalt ingen broms och utgör därför ett obehagligt riskmoment om man har ett tungt lyft – ett topplock kan väga upp emot ett ton - hängande i taljan samtidigt som fartyget rör sig i sjön eller vid lasthantering.

Förslagsställarna funderade i banor mot en elektromagnet. Men den måste vara utan långa kablar som kommer i vägen och kläms sönder. Man införskaffade en elektromagnet med en dragkraft som inte skulle förhindra rörelse men väl bromsa den. Ett batteripaket arrangerades så att blockvagnen stuvades undan när den har använts och magneten kan kopplas till laddaren för en ny drifttid om ca. 2,5 timmar.

Det är ett elegant och effektivt sätt att lösa problemet med ”rusande” blockvagnar och reducerar en uppenbar olycksrisk.

17. 1:e fartygsingenjör Dan Eliasson och teknisk chef Magnus Karlsson, M/S Stena Foreteller, 5 000 kr

Autostart av nödbränslepump

När ett befintligt fartyg skall anpassas eller byggas om till nya regler, marknader eller liknande söker man naturligtvis lösningar som tillvaratar befintlig utrustning så långt som möjligt i stället för att riva och installera nytt.

I förslagsställarnas fartyg drevs hjälpmaskinerna med tjockolja men med ändrade regler ville man kunna köra en hjälpmaskin med dieselolja i stället. Man tog då denna dieselolja från systemet för nöddieseln. Här fanns en luftdriven dieselpump för matning till nöddieseln. Denna pump hade dock ingen automatstart innan nöddieseln gick igång och därmed fick inte hjälpmaskinerna något bränsle före nöddieseln start.

Förslagsställarna installerade då en ventil på luftledningen till den luftdrivna dieselpumpen. Ventilen styrdes mekaniskt av oljetrycket från de ordinarie hjälpmaskinpumparna. I och med det fick man lufttryck till den luftdrivna oljepumpen och samtidigt oljetryck till den dieseldrivna hjälpmaskinen även om de elektriska pumparna skulle sluta att gå.

18. Befälhavare David Gutierrez och överstyrman Per Axelsson,
M/T Tellus, 20 000 kr
Relingsvagn för landgång

Kajer i oljeterminaler är ofta inte som vanliga kajer i våra hamnar. De består ofta av en liten ö där själva kopplingen av oljeslangar skall ske men också där någon form av landgång skall landa. Den vanliga fallrepstrappan går många gånger inte att använda då den ligger långt akter om kaj-ön. Därför har många tankfartyg med sig en landgång i aluminium som skall lyftas ut på plats längs relingen med hjälp av slangkranen på tankfartyget. Sedan skall den sänkas ner för att träffa någon del av terminalens kaj-ö.

Arbetet med den långa landgången är tungt och riskfyllt och slangkranen har begränsad räckvid. För att få landgången i rimlig vinkel mot fartyget och kajen måste den skjutas längs brädgången till lämplig parkeringsplats. För att underlätta detta arbete och för att hindra att färg eller galvanisering på relingen skadas har förslagsställarna tillverkat en liten vagn som rullar längs relingen som upplag för landgångens ombordfäste. Ett par stålprofiler och några vanliga gummirullar gav en vagn som kan rulla landgången till en rimlig position i förhållande till kajen.

Bra säkerhetstänkande kring ett vanligt men ofta ej uppmärksammat problem.



19. Säkerhetsofficer Lars Malmström, M/S Superstar Aquarius, 30 000 kr
Brandsläckning i el-skåp

Det är ofta man har anledning att fundera över varför vissa förslag inte är standard sedan länge. Detta är ett sådant förslag.

Eld i ett elskåp på bryggan eller i maskinkontrollrummet släcks normalt med

hjälp av handbrandsläckare fyllda med CO₂. Om man upptäcker att det brinner, hämtar handsläckaren, öppnar skåpet och drar på så uppstår lätt kortslutning. Men dessutom får man en rökpust emot sig med allt vad den innehåller av otrevligheter.

Förslagsställaren lät montera snabbkopplingar på alla el-skåp och därigenom kunde handsläckaren kopplas till utrymmet i fråga, dras på och allt det otrevliga inne i skåpet förbli i skåpet tills branden släckts och allt lugnat ner sig så att man kunde öppna skåpet och inleda sanering.

Enkelt och effektivt med klar minimering av hälsorisk.

20. 1:e reparatör Linus Oskarsson och 1:e reparatör Mats Jannesson, M/S Peter Pan, 10 000 kr

Verktyg för lampbyte

Att byta lågenergilampor högt uppe under däck i en passagerarinredning innebär ofta klättrande på stegar. För att stegen skall stå säkert krävs kanske två extra personer för medhjälp.

Förslagsställarna tillverkade ett litet ”verktyg” som passade för just de knepiga lågenergilamporna. Man ordnade så att verktyget kunde kopplas till ett normalt roller-skaft.

Med denna anordning ökade säkerheten i arbetet – fallolyckor från stegar är en mycket vanlig orsak till personskador i form av brutna ben och liknande. Dessutom fick man en reduktion av antalet hjälppersonal vid det aktuella arbetet. Höjd säkerhet i arbetet med samtidig reducerad personalkostnad.



21. 1:e fartygsingenjör Bengt-Åke Freidlitz och motorman

Henrik Ottosson, M/S Stena Danica, 30 000 kr

Kombinerad ljuddämpare och oljeavskiljare

När luftkompressorer stoppas öppnas ofta en avlastningsventil som släpper av övertrycket. Den luft som då rusar ut innehåller oljedimma från kompressorerna. Samtidigt avges ett högfrekvent pysljud.

Förslagsställarna tyckte att arbetsmiljön i maskinrummet försämrades av bägge dessa effekter varför man konstruerade och tillverkade ett kombinerat ljud- och oljefilter. En i grunden enkel åtgärd, som har påtagliga positiva effekter på arbetsmiljö och hälsa.

22. Reparatör Kjell Jakobsson, M/S Stena Freighter, 10 000 kr

Ställning för bränslepumpar

Att hantera tunga maskindelar är ett ofta uppmärksammat problem. Tungt lyft, trångt och nersölning med olja skapar drivkraften bakom idéerna till bättre ergonomi och arbetsmiljö. Förslagsställaren har tillverkat en ställning för demonterade bränslepumpar att hänga på räckverket strax invid arbetsplatsen. Måttsättningen gjordes så att ställningen kan hängas direkt på transportkärran. Sedan är det ganska enkelt att flytta pumpen till den arbetsstation där utbyte eller service skall verkställas. Och inget oljesöl längs transportvägen.

23. Reparatör Kjell Jakobsson, M/S Stena Freighter, 5 000 kr

Ställ för överhållning av bränsleventiler

Att ha tillgång till en stadig arbetsbänk underlättar många arbeten som annars kan vara både obekväma och farliga.

I förslagsställarens fartyg fanns ingen arbetsbänk som var lämplig för överhållning av, bland annat, bränsleventiler. En vagg och ett mothåll tillverkades och den befintliga hydraulpressen kunde sedan användas. Vagga, bränsleventil samt mothåll placeras i hydraulpressen och när trycket lagts på kan ventilen skruvas isär med vanliga standardverktyg i verkstaden.

Tidigare var detta arbete mycket mödosamt så en klar förbättring av arbetsmiljön har uppnåtts.

24. Båtsman Bo Tillgren och matros Kjell-Arne Åkesson,

M/S Skåne, 15 000 kr

Kärra för hantering av fordonssurrningar

En vanlig sokkärra kan användas till mycket om bara intresset och fantasin finns. Förslagsställarna tyckte att hanteringen av schassisurrningar på bildäcket var ett onödigt tungt och ineffektivt arbete. Man utrustade därför en sokkärra med ett par anpassade korgar och svetsade på ett par profiler så att man nu samlar gummiplattorna för skydd under stödhjulen i en korg. På profilställningen hängs surrningar vars slack samlas upp i en korg. På detta vis har man allt samlat och i ordning på just den plats man skall använda surrningarna. En klar förbättring av arbetsmiljön kring detta arbete.

25. 1:e maskinist Torkel Skarsgård och 1:e reparatör Jan Tigerstrand,
M/S Hucklebury Finn, 35 000 kr

Avkalkning av vakuumsystem, ADA-Vac

ADA-vac betyder Automatic Dispenser for Acid-Vacuum och står för automatisk dosering av avkalkningsmedel i rörsystem med mycket lågt tryck, typ avloppsrör i ett vakuumtoilettsystem.

Problemet är att vid lågt tryck sjunker kokpunkten för, bland annat, vatten. Innehåller vätskan då kalkhaltiga substanser faller kalken ut och sätter sig på rörens insidor.

Enligt förslagsställarna är den normala motåtgärden att med jämna intervall tömma systemet och fylla upp det med avkalkningsmedel. En annan metod är att stödosera avkalkningsmedel då och då direkt i tolettskålarna. Ingen av dessa metoder fann förslagsställarna acceptabel varför man konstruerade ett system som med automatik doserar avkalkningsmedel på lämpliga platser i systemet och med förvalda intervall.

Med detta system kan ett impopulärt arbete ersättas med en automatik som både bättre och billigare håller ett känsligt rörsystem i säker drift.

26. Timmerman Anders Svensson och reparatör Roland Ovesson,
M/S Stena Nautica, 10 000 kr

Gasfjäderpressare

I många färjor finns uppfällbara överkojer för att möjliggöra varierande antal kojer beroende på det aktuella bopningsläget. Till och från måste den gasfjäder som håller överkojen i uppfällt läge bytas och detta har hittills varit ett arbete för 2 personer. Arbetet har dessutom lätt medfört personskador då överkojen måste tas loss i den ände där gasfjädern sitter och kojen är tung samtidigt som gasfjädern är tung att pressa ihop.



Förslagsställarna som ofta utfört detta arbete tröttnade på de tunga lyften och de blesstyrer som arbetet ofta medförde. Ett litet, enkelt verktyg konstruerades för att kunna pressa ihop gasfjädern. Då kan man montera den på plats och sedan släppa av fjäderpressen samtidigt som man tar bort verktyget. Med hjälp av detta verktyg kan arbetet idag utföras av en person och dessutom med beaktande av acceptabel säkerhet mot personskador.

Stiftelsen gissar att det blir en del kontakter från andra fartyg och rederier med uppfällbara överkojer med gasfjäder som håller kojen i uppfällt läge.

27. Reparatör Mikael Rosbäck, M/S Stena Nautica, 10 000 kr

Offeranod med skvallerfunktion

Galvanisk korrosion är ett gissel i rörsystem som består av olika metaller. Botemedlet är ofta en offeranod, vanligtvis av zinklegering. Men när offeranoden är förbrukad så tar korrosionen fart igen om man inte byter den. Detta innebär i sin tur demontering för kontroll eller intervallbyte med viss överkonsumtion av anoder.

Förslagsställaren kom på att montera anoden på en hållare av mässing. Hållaren förses med ett litet hål in till anoden. När anoden nu är förbrukad nästan ända in till fästet i hållaren, blottläggs det lilla hålet och vatten droppar ut. Detta blir signalen till att byta anod.

Med den här konstruktionen erhåller man besked om exakt när man skall byta anod. Varken för tidigt eller för sent. En enkel konstruktion som kan spara en hel del pengar då anoder används tills de är nästan helt slut. Dessutom skyddas det material anoden skall skydda, till exempel en värmeväxlare, genom att anoden byts alldeles innan den är helt slut.

Idrottsbelöning

28. 1:e fartygsingenjör Klas Fjällrot, M/S Aurora af Helsingborg, 10 000 kr

Idrottsbelöning

Klas Fjällrot har under en nära tre decennier lång period varit den svenska handelsflottans i särklass både allsidigaste och aktivaste motionsutövare inom herrklassen. Omfattningen av hans motionerande kan sammanfattas på följande sätt; under åren 1990 – 2010 har Klas sprungit 4 357 mil, simmat 5 215 630 m och trampat 2 288 mil. Imponerande!

Vid sidan av sitt omfattande motionsutövande, vilket i Klas fall, beroende på hans mångåriga sysselsättning inom den nära färjesjöfarten, huvudsakligen har ägt rum under landleddigheter har han med mycket stor framgång också ägnat sig åt friidrottsaktiviteter såväl inom ramen för sjömansidrotten som på landbacken. I sin åldersklass har Klas blivit nordisk sjöfolksmästare i höjdhopp under 19 år i följd, från 1985 till 2003 samt även 2010. I längdhopp har han under ett flertal år också placerat sig på framskjutna positioner, 2010 som etta.

Klas har också varit ett inspirerande föredöme för sina skeppskamrater, vilket inte minst satt tydliga spår inom simsporten där besättningsmedlemmarna på Skåneregionens färjor varit mycket aktiva.



Sjöräddningsbelöning

29. M/V Bourbon Pearl – Fritidskassan, 10 000 kr

Livräddande insats

Bogserbåten Karl-Erik med pråmen Oxelösund förtöjde i Pampushamnen i Norrköping kvällen den 31 mars 2010.

Under förtöjningsarbetena skulle matrosen Gunnar Söderberg, ta sig ombord på Karl-Erik. Han föll då i vattnet mellan pråmen och kajen.

Ombord på det närliggande offshorefartyget Bourbon Pearl – som jobbar med Nord Stream-projektet – hörde vaktman någon skrika. Han larmade omedelbart sin egen besättning. Fem man sprang mot pråmen med hjärtstartare och annan utrustning. En klädde sig i överlevnadsdräkt och kastade sig i vattnet för att hjälpa Gunnar. Ett rep slängdes ner till de båda och bands om Gunnar. Kort därefter kunde han lyftas upp ur det iskalla vattnet.

Ambulans tillkallades och Gunnar sveptes in i värmande kläder och astrofiltar som besättningen från Bourbon Pearl hade med sig. Gunnar fördes skyndsamt till sjukhuset för undersökning.

Gunnar återvände nästa dags förmiddag till Karl-Erik – utan några men!

Alla inblandade är överens om att om inte vaktman ombord på Bourbon Pearl varit så uppmärksam och besättningen så snabb och skicklig hade denna olycka kunnat få ett katastrofalt slut!

30. William Govik, Förare och befälhavare KBV 483, 10 000 kr

Sara Borin, Besättning KBV 483, 10 000 kr

Anders Bagge, Uppsyningsman RS Kåringön, 10 000 kr

Livräddande insats

Kvällen den 30 juli 2010 kommer ett larm till JRCC. En 32 fots segelbåt med 5 personer ombord befinner sig i utsatt läge vid Islandsberg, syd Lysekil. Hårt väder råder, sydvästlig vind 17 m/s och grov sjö. De ombordvarande har tappat kontrollen över båten som nu är på väg att spolat upp på klipporna. Räddningsledaren bedömer situationen som kritisk och kan snabbt dirigera tre ytenheter och en räddningshelikopter till platsen.

Sjöräddningssällskapets Ilse Sanne försöker vid ankomst få kontakt med segelbåten, som nu driver upp mot klipporna. Detta misslyckas i den mycket hårda vinden. Något senare när Ilse Sanne försöker få över en förända till segelbåten anländer Kustbevakningens RIB, KBV 483. I samråd beslutas att låta KBV 483 försöka gå fram till de nödställda. RIB-båtens besättning förstärks med en man från Ilse Sanne samtidigt som man tar ombord en bogserända.

Med imponerande skicklighet manövrerar sig KBV 483 fram till segelbåten i den grova sjön och lyckas plocka ombord 2 personer. De övriga 3 från besättningen har tagit sig iland på klipporna. KBV 483 kan nu koppla bogsertrossen och backar ut mot sjön. Samtidigt som detta äger rum anländer räddningshelikoptern vilket upplevs som en extra trygghet för alla inblandade.

Föraren på KBV 483 gör återigen en mycket skicklig manöver och lyckas ta sig ut från det utsatta läget. Ilse Sanne tar ombord haveristerna och ger dom filter och värme och dom kan snart återförenas med sina kamrater.

En allvarlig situation har fått ett lyckligt slut. Mycket tack vare ett gott samar-

bete mellan alla inblandade. Stiftelsen vill dock särskilt framhålla den insats som utfördes av besättningen ombord på KBV 483, William Govik och Sara Borin, förstärkta med Anders Bagge. Dessa har visat stor skicklighet och ett mycket gott sjömanskap och med stor sannolikhet räddat de två flickorna från omfattande skador. Dom lyckades också rädda den havererade segelbåten vilket får se som en bonus då prioriteten alltid ligger på de nödställda.

31. Befälhavare och besättning på KBV 309,
Roger Stark, Björn Lundmark, David Lind och
Björn Magnusson, 10 000 kr
Jonas Sirberg, förare av Rescuerunnern, 10 000 kr
Livräddande insats

.....
Tisdagen den 28 september 2010 grundstöter en 45-fots f.d. fiskebåt vid Rönnskär, sydost Söderhamn. Båtföraren, ensam ombord, larmar JRCC via sin mobiltelefon. Båten står hårt på och slår mot stenarna. Larmaren kan inte redogöra för sin position och upplevs som mycket svårkommunicerad. Räddningsledaren uppfattar



situationen som allvarlig och larmar därför både ytenheter och helikopter till en trolig olycksplats. KBV 309 kvitterar ett återutsänt nödmeddelande från en position endast 3 sjömil från den uppskattade olycksplatsen. Med tanke på osäkerheten i positionsangivelsen larmas även KBV-flyg, för att avsöka aktuell kuststräcka.

KBV 309 upptäcker fiskebåten efter 20 min spaning. Vädret på plats är NO 8 m/s med kraftig sjö som har stått under natten. Båtförarens belägenhet bedöms som allvarlig med tanke på den f.d. fiskebåtens läge bland grundstenar och brytande sjöar. KBV 309 har ingen möjlighet att för egen del närma sig fiskebåten. Räddningshelikoptern som startat från Norrtälje har ca 60 minuters flygning till platsen.

Fiskebåten börjar nu brytas sönder av sjöarna. KBV 309 beslutar att sjösätta sin räddningsbåt, en s.k. Rescuerunner. En liten enhet, med en speciellt utbildad och utrustad besättningsman, som kan operera både i öppen sjö men också på mycket grunt vatten. Enheten är dock ganska ny ombord och har aldrig tidigare använts i skarpt läge. Rescuerunnern med Jonas Sirberg som förare körde iväg mot den nödställda samtidigt som KBV 309 väntar ca 500 m därifrån.

Han är tvungen att ta det försiktigt. Vågorna är höga, ca tre meter, men i vågdalarna är det bara decimeter till botten. Fiskebåten bryts nu alltmer sönder. Alternativet att invänta helikopterräddning bedöms nu som allt mindre realistiskt. Befälhavaren på KBV 309 är inte övertygad om det går att rädda den ombordvarande men Jonas ger inte upp och gör flera försök att komma intill fiskebåten innan han till slut lyckas få ombord den nödställda på Rescuerunnern och kan föra honom i säkerhet ombord på KBV 309.

Den f.d. fiskebåten bröts senare sönder till vrak utan möjlighet att bärgas.

Enligt Stiftelsens uppfattning har KBV 309:s kreativa agerande och skickliga utnyttjande av den nya resursen Rescuerunner varit direkt avgörande för den lyckliga utgången av sjöolyckan.

Litteraturpris

32. Thure Malmberg, 10 000 kr

Pär-Henrik Sjöström, 10 000 kr

Litteraturpris

Den svensk-finska färjetrafiken bör inte betraktas som enbart flytande jättehottell och nöjespalats. Den är en livlina för handelsutbyte mellan grannländer och en betydande arbetsplats för flera tusen svenska och finländska sjöanställda.

Färjetrafiken gör det möjligt för svenskar och finländare att besöka och lära känna varandra. Finland har exempelvis en rik svenskspråkig litteratur att bekanta sig med, i hög grad även på det maritima området. Stiftelsen Sveriges Sjömanshus vill uppmärksamma två finlandssvenska författare som förtjänstfullt har bidragit till denna skatt. Samtidigt vill Stiftelsen peka på betydelsen av färjesjöfarten mellan länderna.

Skriftställaren och forskaren Thure Malmberg samt journalisten och författaren Pär-Henrik Sjöström har både tillsammans och var för sig kraftfullt bidragit till vår kunskap om den svensk-finska färjesjöfarten. Gemensamt har de gjort det i jubileumsverket ”Bore 1897 – 1997: Ett sekel finländsk sjöfart”, som berättar om en av pionjärerna bakom Silja Line.

Thure Malmberg har en diger meritlista som starkt maritimt engagerad redaktör på Hufvudstadsbladet under många år och författare till en rad vackra och välskrivna maritima skrifter. Däribland finns gedigna verk till Silja Line’s 25-, 40- och 50-årsjubileer. Till det sistnämnda, år 2007, utkom Malmbergs praktverk ”Femtio år med Silja”.

Malmberg har också byggt upp ett omfattande sjöarkiv, som har ställts till den maritimt intresserade allmänhetens förfogande.





Pär-Henrik Sjöström är känd inom den svenska sjöfartskretsen i sin egenskap av flitig medarbetare i Sjöfartstidningen och dess engelspråkiga systerorgan Shipgaz. Med stor kunskap och stilistisk förmåga presenterar han bland annat den nordiska färjesjöfarten för en bred publik. I det digra praktverket "Vägen över havet" som utkom 2009 berättar han Viking Line's mångskiftande historia på ett informativt och medryckande sätt.

Direktionen anser att Thure Malmbergs och Pär-Henrik Sjöströms insatser för att belysa den symboliska bron mellan Sverige och Finland gör dem mycket väl förtjänta av Stiftelsen Sveriges Sjömanshus litteraturpris 2011.

Summering Belöningar

| | |
|----------------------|-------------------|
| Arbetsbelöning | 400 000 kr |
| Idrottsbelöning | 10 000 kr |
| Sjöräddningsbelöning | 60 000 kr |
| Litteraturpris | 20 000 kr |
| Summa | 490 000 kr |



Skriftlig ansökan om:

- Utbildningsstöd och stöd till forskning insänds senast vecka 5, 12 och 40
- Stipendier terminsvis via Sjöfartshögskola/sjöfartsgymnasium
- Förslag till "Belöning 2012" före 1 november 2011
- 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*