



Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

Belöning 2014



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 2014

Stiftelsens Direktion har vid sammanträde den 7 mars 2014 beslutat belöna personer och organisationer enligt vad som framgår av denna folder. Belöningarna delas ut vid Stiftelsens Belöningsdag som äger rum den 8 maj i Stockholm.

Stiftelsens Litteraturpris delas ut den 26 september 2014 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.

Särskilt Hedersomnämmande kan ges till rederi/fartyg som på ett omvittnat sätt aktivt uppmuntrar till deltagande i Stiftelsens belöningsverksamhet.

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 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. Reparator Lars Johansson, Båtsman Lennart Hammerin,
(Anchor Handling Tug Supply Vessel) AHTS Magne Viking, 40 000 kr
Säker montering av släpöga

En AHTS har till uppgift att flytta ankare och bogsera mobila enheter. En vanlig, men ofta besvärlig uppgift inom offshoreverksamhet med stor risk för skada, är när ett släpöga ska monteras. Släpögat är ett stålblock som vajern löper igenom då man bogserar en rigg, ett fartyg eller dylikt. Själva släpögat bultas fast i ett fäste som när det inte används ligger nerfällt i däcket. Fästet är ledat och vikts upp med hjälp av ett spett. Ytterligare en person måste sedan hålla fästet upprätt så att släpögat kan sänkas ner med en kran och fästas av en stor schackel. Det är en svår, farlig och tung manöver. Avgörande för operationen är fartygets rörelser i sjön och samspelet mellan de inblandade. Förslagsställarna konstruerade ett enkelt, men mycket användbart verktyg som sätts på plats under släpögats fäste. Det gör hela operationen säker. En person kan nu på egen hand sköta kranen, sänka ner släpögat över fästet och fixera bulten till schackeln.

Lars Johansson: l61@live.se

Lennart Hammerin: lennarthammerin@hotmail.com

Magne Viking: ecr@magne.vikingsupply.com



2. Befälhavare David Gutierrez, M/S Scorpius, 10 000 kr
Kontroll av frälsarkransar

Vid tillsyn av fartyg genomförs ett stort antal aktiviteter som ger underlag till utfärdande av certifikat eller andra beslut. Bland annat ska ansvariga för fartyget genomföra obligatoriska kontroller (utöva egenkontroll) av all möjlig säkerhetsutrustning. En sådan utrustning är frälsarkransarna (livbojarna) som är placerade på var sida om bryggvingen. Frälsarkransarna är fästade i rep. När de löser ut åker de ner i vattnet samtidigt som det bildas orange rök och det börjar blinka. Vid en kontroll vill man försäkra sig om att utlösningsfunktionen fungerar, utan att bojen för den skull åker ner i vattnet eller att rök- och ljuslarm startar. Förslagsställaren tillverkade en järnring i stål som monteras i samband med kontrollen. Den tillåter att bojen löser ut, men stannar kvar i järnringen ombord och utan att vare sig rök eller blinkande lampor drar igång.

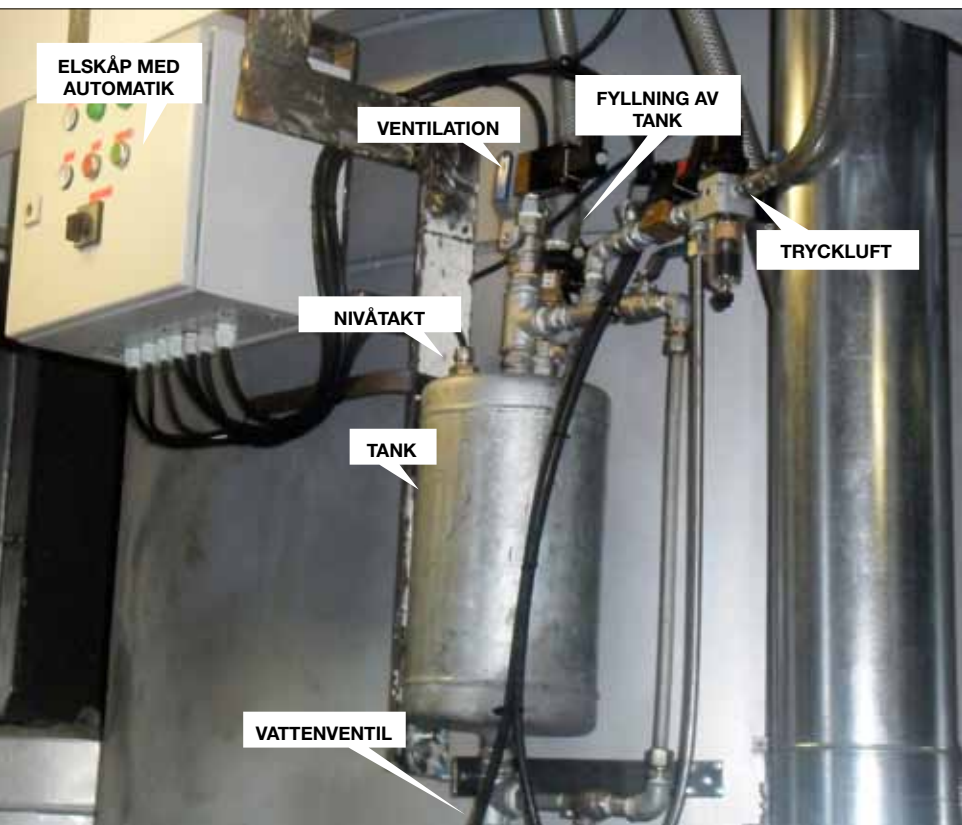
David Gutierrez: david-shipping@hotmail.com

3. 2:e Fartygsingenjör Edward Lundin, Teknisk Chef Jimmy Pålsson, M/T Ternvag, 10 000 kr

Sotning utan risk för rost

En avgaspanna är en slags värmväxlare som tar till vara på värmen från avgaserna i skorstenen och överför den till fartygets värmesystem. Ibland behöver avgaspannorna sotas, och för det finns olika metoder som är mer eller mindre lämpliga. Att skölja med stora mängder vatten kan orsaka korrosionsproblem eftersom det leder till att svavelsyra bildas och angriper materialet. Risken för rost gäller framför allt själva pannan, men kan även drabba rören på vägen till bilgevattentanken, och på sikt också själva länsvattenseparatorn. Dessvärre var det den här metoden man tvingades leva med ombord på förslagsställarens fartyg. Någon lösning såg man inte heller eftersom de bättre systemen på marknaden ofta är dyra. Men förslagsställarna kom på idén att konstruera en automatisk apparat för sotning av avgaspannan. Apparaten sprutar in en bestämd mängd vatten och tryckluft i avgaspannan under högt tryck (sju bar). Det höga trycket bidrar till att vattnet atomiseras och därmed förångas relativt fort. Genom att man även använder tryckluft några sekunder efter att tanken tömts gör att alla eventuella vattenrester som kan ligga kvar i slingorna försvinner. Tack vare denna optimerade avsotning har man snabbt kunnat konstatera en förbättrad verkningsgrad på avgaspannan, och inga korrosionsproblem i systemets olika delar har uppstått. Arbetsmässigt blir det inte sämre, tvärt om. Ett enkelt handhavande med några få knapptryckningar för att sköta apparaten har förbättrat både arbetssituationen och pannans livslängd.

*Edward Lundin: e.lundin82@hotmail.com
Jimmy Pålsson: jimmypalsson@hotmail.com*



4. Reparator Stellan Lundberg, Reparator Lennart Lundberg
Isbrytaren Atle, 15 000 kr

Räckverk mot minnesluckor

I genomsnitt glömmet en vuxen tre saker som ska göras varje dag. Statistiken gäller troligtvis även personal på fartyg. När luckor öppnas i däck glöms ofta skyddsräcket bort. Därför tog förslagsställarna på isbrytaren Atle, då en lucka till ett lyftschakt var öppen, tillfället i akt och försåg den med ett teleskopiskt räckverk. Räckverket sitter ständigt på plats framför öppningen och är inte i vägen, varken vid öppning eller stängning. Lösningen fungerar alldeles utmärkt och eliminerar risken för att skyddsräcket glöms bort vid öppning av luckan.

Numera är isbrytaren Atle inte en del av statistiken.

Stellan Lundberg: havsmed@gmail.com

Lennart Lundberg: lennart.lundberg@hotmail.com

5. Reparator Stellan Lundberg, Reparator Lennart Lundberg
Isbrytaren Atle, 15 000 kr

Simultan stängning av brandspjäll

Luckorna till brandspjället stängdes tidigare med hjälp av en stege från däck. En osäker och opålitlig lösning med stor risk för fall och ras, vilket för övrigt tillhör de vanligaste olycksorsakerna till sjöss. Eftersom brandspjäll kategoriseras som kritisk utrustning på ett fartyg och måste kunna användas omedelbart i samband med ett krisläge, konstruerade förslagsställarna följande anordning. Luckorna sammanslöttes med rör för att de skulle kunna stängas samtidigt. Från centrum av röret fästes en wire genom ett skott, vidare till en brytrulle och ner till en fjäder. Fjäders är kopplad till en arm som i sin tur är fäst i en axel, som går genom ett skott till utsidan till en manöverspak. Manöverspaken stänger luckorna helt vid halva rörelsen. Därefter spänns fjädern tills manöverspaken låser i nedre läget för att hålla tryck på luckornas tätningar. En innovativ lösning på både ett akut arbetsmiljöproblem och ett behov av god beredskap för att förhindra brand ombord.

Stellan Lundberg: havsmed@gmail.com

Lennart Lundberg: lennart.lundberg@hotmail.com



6. Teknisk Chef Thomas Gustafsson, M/S Begonia Seaways, 5 000 kr
Vakuumpåsar för brandslangar

Förslagsställaren menar att brandslangar kan förvaras i sina respektive slangskåp, inpackade i vakuumpåsar av hög kvalitet. Fördelarna är att slangens livslängd ökar samt att man underlättar de återkommande årliga kontrollerna. Stiftelsen tycker att det här är en kul innovation. Dessutom kan ytterligare en positiv effekt vara att brandslangarna kommer att förbli brandslangar och inte, på grund av bekvämlighet, ersätta de vanliga spolslangarna när det är dags för vaskning.

Thomas Gustafsson: gson@bolina.hsb.se



7. Överstyrman Robert Larsson, 3:e styrman Lyndon Fernandez,
Reparatör Romy Vacaro, M/S Isolde, 30 000 kr
Alle man säkert ombord – i livbåten

På grund av att frifallivbåten inte får komma i kontakt med fartyget efter utlösning måste uppställning ske på en stuvningsbädd, högt över akterdäck. Vid ett övergivande eller hantering av frifallivbåten i samband med övningar finns en stor risk att besättningen halkar eller kliver fel mellan båt och stuvningsbädd. Förslagsställarna löste det problemet genom att tillverka två plattformar upphängda på gångjärn. Plattformarna kan enkelt läggas ned efter det att livbåten ligger i stuvad position, färdig för utlösning. Ett smidigt och mycket bra sätt att ge skydd mot skador i samband med att livbåten måste hanteras.

Robert Larsson: robban2009@live.no
Lyndon Fernandez: aragonspoon@yahoo.com
Romy Vacaro: romy-vacaro@yahoo.com

8. Båtsman Bengt Malmedahl, Däcksreparatör Mario C. Luciano
M/S Aniara, 20 000 kr

Minskat krångel med frifallsbåtar

Sedan frifallslivbåtarna gjorde sin debut inom sjöfarten på 1970-talet har inte mycket gjorts för att förbättra dessa. På förslagsställarnas fartyg har man däremot genomfört en viktig förbättring. Då frifallsbåten skall återplaceras på stuvningsbådden efter övning och annan verksamhet skall båtens nedre säkringskrok (används enbart i stuvningsläge) glida in i en fast positionerad bygel. Detta är väldigt krångligt eftersom båten samtidigt måste lyftas med däverten då den tas hem (sista biten). Väldigt ofta fastnar kroken i bygeln i samband med lyftet. Det innebär stress, både för båt och den fasta bygeln. För att kringgå detta har bygeln gjorts demonterbar, och med bygeln borta kan båten enkelt lyftas på plats. Därefter appliceras bygeln och spänns fast med hjälp av vantskruven. Genom denna lösning har förslagsställarna minimerat risken för skador på både krok och livbåt.

*Bengt Malmedahl: bengt.malmedahl@comhem.se
Mario C. Luciano: lucianomario1970@yahoo.com.ph*

9. Båtsman Bengt Malmedahl, Däcksreparatör Mario C. Luciano
M/S Aniara, 10 000 kr

Kors för splitsning av vajer

Med ett verktyg som satts ihop som ett kors med tre tvingar på kan man forma och fixera grövre och hårdare vajer på kås. Kul och smart lösning där man fortfarande håller traditionellt sjömansarbete vid liv. Stiftelsen förutsätter att wiren beroende på säker användning omsorgsfullt undersöks i enlighet med gällande regelverk.

*Bengt Malmedahl: bengt.malmedahl@comhem.se
Mario C. Luciano: lucianomario1970@yahoo.com.ph*

10. Matros Adonis Casterence, M/S Fidelio, 5 000 kr

Plastic Mirror

Inför en insats i samband med brand ombord gäller det att alla rökdykare i brandgrupperna har utrustningen i perfekt skick och att den sitter som den ska. För att rökdykaren själv ska kunna förvissa sig om att utrustningen sitter korrekt, kom förslagsställaren på idén att sätta upp speglar på i brandstationen som möjliggör att rökdykarna ser sig i helfigur ur flera vinklar. Eftersom den viktigaste utrustningen sitter på ryggen kan man därmed själv dubbelkontrollera att denna är placerad och fäst som den ska. Som en extra säkerhetsfiness är speglarna tillverkade i plast, eftersom det kan vara ganska trångt i brandstationen. Åtgärden leder till minskad stress, spar tid och ökar säkerheten för rökdykarna.

Adonis Casterence: do_chelle@yahoo.com

11. Serviceingenjör Daniel Turkowitch, Serviceingenjör
Per Engström M/S Galaxy, 30 000 kr

Kylvatten värmer bildäck

De flesta bildäck på ropax-färjor är endast utrustade med sedvanliga bildäcksfläktar för evakuering av luft och utan någon som helst tillskott av värme. Det vet alla

sjömän som tillbringat frusna och ohälsosamma arbetstimmar i denna omänskliga miljö. Så var även fallet på passagerarfärjan Galaxy. Vintertid var man tvungen att helt avstå från att köra bilfläktarna till sjöss för att inte temperaturen skulle sjunka under fryspunkten och orsaka kondensering och isbildning på skott och durk. Dessutom var luftfuktigheten hög och det bildades rost på utrustningen, bland annat hydrauliken. De tekniska alternativ som fanns på marknaden ansågs alltför dyra. För att hitta en ekonomisk hållbar lösning på ventilationsproblemen, monterade förslagsställarna två stora värmebatterier om ca 500 kW vardera i befintliga tilluftskanaler. Därmed kommer den varma luften in i aktern för att sedan evakueras via de befintliga kanalerna i fören. Värmeväxlare monterades på högtemperatursystemet från huvudmaskinerna som värmer ett cirkulerande sekundärsystem med glykol. Även en andra värmeväxlare för ånga, som kan köras till kaj utan att huvudmaskinerna är igång, installerades. Alla inställningar som behövs i ventilationssystemet för att styra och säkerställa en bra miljö för både besättning och last kan göras från kontrollrummet i maskin. Bildäcket är numera betydligt torrare och håller en behaglig temperatur på 15-20 grader, även vintertid. Ett mycket smart sätt att utnyttja energin som återvinns från kylvattnet då den mer än väl räcker till för uppvärmningen. Rederiet har sluppit ökad bunkerförbrukning vid ren ångdrift och besparats en stor investeringskostnad. Samtidigt har man fått system av högsta kvalitet utan att ge avkall på arbetsmiljöaspekterna.

Daniel Turkowitch: turkowitch@hotmail.com

Per Engström: seng.galaxy@tallinksilja.com



12. Maskinreparatör Daniel Freidenfelt, M/S Galaxy, 15 000 kr

Durkgaller på teleskoprör

Vid underhållsarbete i maskinrummet måste ibland gretingarna (durkgallren) lyftas bort. Det här sker oftast under dåliga ergonomiska förhållanden, eftersom det inte finns acceptabla utrymmen för att upprätthålla goda arbetsställningar. Belastningen på maskinpersonalen ökar också genom att verktygen som används är mycket tunga. För att underlätta arbetet i vevhuset byggde förslagsställarna om gretingens

befintliga fasta stolparna till teleskoprör med sprintade lägen. Det ledde till större utrymme under durkgallret, mer ergonomiska arbetsställningar samt snabbare utförda arbeten vid exempelvis indikering.

Daniel Freidenfelt: danielfreidenfelt@hotmail.com

13. Motorman Klas Lövstrand, M/S Galaxy, 5 000 kr

Smidigt verktyg för fastkoxsade säkerhetsventiler

Vid demontering av topplock brukar vanligtvis säkerhetsventilen ha koxsat fast. Hittills har det krävts en del våld med rörtänger och dylikt för att få loss dem, med skador som följd. Till slut ansåg förslagsställaren att han ställt till med tillräckligt med skada. Han började fundera över om han på något sätt skulle kunna utveckla en avdragare för säkerhetsventiler. Resultatet blev en lättanvänd konstruktion som gör att arbetet kan utföras smidigt och utan skador.

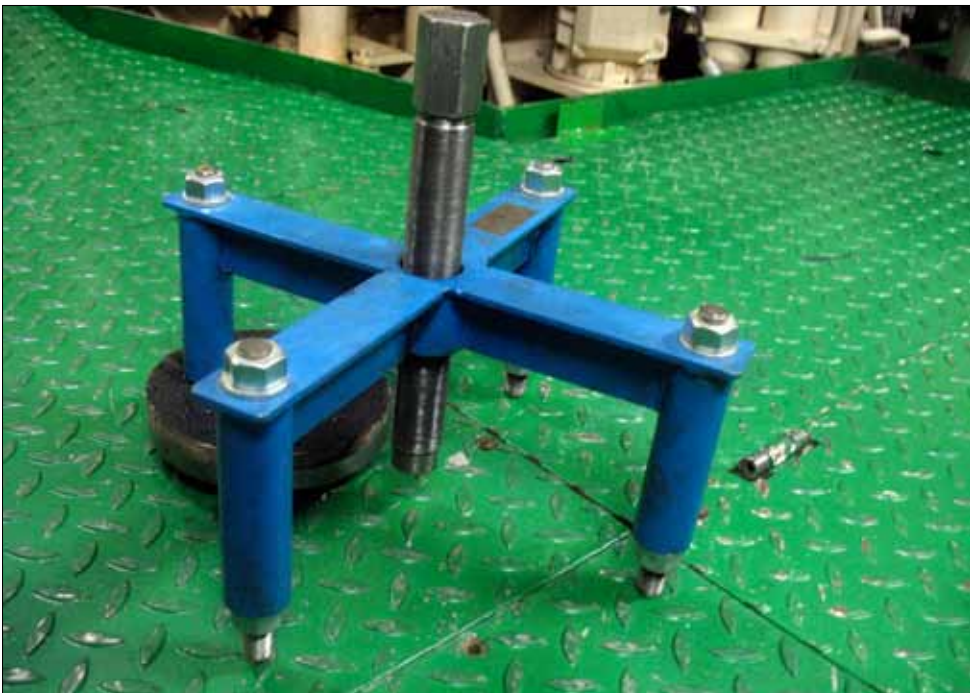
Klas Lövstrand: klas_lofstrand@hotmail.com

14. 1:e Motorman Przemyslaw Czapliski "Norrländ", M/S Galaxy, 5 000 kr

Pressverktyg för tubvärmväxlare

För i- och utpressning av smörjoljekylare användes tidigare kofot, taljor, träbit, slägga med mera. Det var omständligt och innebar stor risk för skador på både tuber och händer. För att underlätta arbetet lät förslagsställaren tillverka en press med vilken man smidigt kan pressa i och ur kylaren med, utan att behöva göra illa sig eller skada materialet.

Przemyslaw Czapliski: blocknyckeln@live.se



15. Reparator Gert Stenkilsson, M/S Nils Dacke, 10 000 kr

Alla klarar jobbet med nytt verktyg

Förslagsställaren jobbar på ett fartyg som har haft stora problem med kopplingen mellan bränslepumpen och tryckröret till bränsleventilen på MAK-maskiner. Eftersom man inte kunde använda momentnyckel och det fattades instruktioner drogs denna alltid för hårt. Konsekvensen blev att den järnring som normalt trycker ner ”konan” i kopplingen blev för stor och tunn och nådde således inte ner. Därmed blev röret oanvändbart och fick kasseras. Eftersom det här hände så ofta som en gång i månaden innebar det stora kostnader. Dessutom var det besvärligt att lossa kopplingarna, och man fick ofta förlänga den fasta nyckel som användes samt vara flera stycken som hjälpte till. Förslagsställaren modifierade en 50 millimeter fast skruvnyckel genom att svetsa på en gammal $\frac{3}{4}$ -tums hylsa för att kunna sätta på en momentnyckel med $\frac{3}{4}$ -tumsfattning. Därefter sattes ett momenttal på 250 newtonmeter som utgångsläge. Numera kan nästan vem som helst klara jobbet utan att förstöra rör, kopplingar och verktyg.

Gert Stenkilsson: sankt60767@yahoo.se

16. Reparator Gert Stenkilsson, M/S Nils Dacke, 10 000 kr

Sömlösa nätter och onormala vattenläckor

I stället för att somna om låg förslagsställaren vaken och funderade på hur han skulle få stopp på alla vattenläckor som var orsaken till att han ständigt behövde kliva upp mitt i natten. Eftersom det fanns kavitationsskador i kopparrören drog han slutsatsen att det var för stor cirkulation på varmvattnet och att lösningen måste vara att få cirkulationen så liten som möjligt. Nästa dag testade han en termostatventil som kan reglera temperaturen och stänga av cirkulationen på varmvattnet vid en inställd temperatur. I termostaten finns en kulventil av bimetall. Kulventilen börjar stänga på vattenflödet långt innan inställd temperatur så att cirkulationen blir mycket liten innan den stänger av helt. Fartygets cirkulationspump suger från systemet, den pumpar alltså inte mot systemet. Följaktligen monterades termostatventilerna vid slutet av varje däckts varmvattencirkulation, innan det stora stamröret som går nedåt till cirkulationspumpen. Nu är det slut på onormala vattenläckor och sömlösa nätter.

Gert Stenkilsson: sankt60767@yahoo.se

17. 1:e Reparator Bernt Carlsson, M/S Nils Dacke, 5 000 kr

Verktyg för byte av topplocksbulvar

En topplocksbulvar går alltid av jäms med motorblocket. Men föreslagsställaren valde att omstrukturera en avdragare så att det räcker att bara borra hålen. Det ger ett effektivt resultat utan slipning eller annat tidsödande arbete.

Bernt Carlsson: berntcarl@hotmail.com



18. 1:e Fartygsingenjör Torkel Skarsgård, M/S Peter Pan och
1:e Reparatör Jan Tigerstrand, M/S Viking Cinderella, 10 000 kr
Tiger eye och tvättmonster
-

På många passagerarfartyg finns en tvättsläde, ett så kallat tvättmonster, vars syfte är att via räls följa fartygssidan och spola av alla fönster med färskvatten. När tvättsläden ska passera utmed fartygssidan uppstår ofta problem. Det beror på att det finns utstickande flodljusarmaturer monterad för att ge ljus om fartyget skulle behöva överges. Dessa armaturer skadas lätt vid påkörning, vilket givetvis både kostar pengar och äventyrar säkerheten. Alltså måste armaturerna vikas undan innan tvättsläden körs. Men trots varningsskyltar händer det att armaturerna sticker ut och trycks sönder av tvättmonstret. Förslagsställarnas lösning blev att konstruera nya lampposter och hållare. Med en mycket sinnrik men enkel mekanism bestående av ett lutande plan och fjäder, byggdes en återfjädrande lamphållare omgiven av en skyddsram. De monterade också en löpskena på tvättsläden som trycker undan armaturen oavsett från vilket håll den kommer. Poängen med löpskenan är att tvättsläden kan stannas mitt för armaturen och sedan backa utan att fastna. Mekanismen är delvis tillverkad av ett teflonmaterial med goda glidegenskaper. En skyddshuv över springan mellan lampposten och hållaren minskar risken att för mycket vatten och smuts ska komma in och göra att det kärvar. På förslagsställarnas fartyg har systemet testats i full skala och är i drift utan minsta problem.

*Torkel Skarsgård: torkel.skarsgard@netatonce.net
Jan Tigerstrand: tigerstrand@hotmail.com*

19. 2:e fartygsingenjör Simon Marmander, M/S Trelleborg, 20 000 kr

Snabbstängda dörrar

För alla fartyg gäller att öppningar i vattentäta skott ska kunna stängas vattentätt. För SOLAS-fartyg gäller generellt att dörrar i vattentäta skott ska utgöras av fjärrmanövrerade skjutdörrar som även ska kunna öppnas och stängas manuellt. Dörrarna ska också gå att styra genom handpumpning. Under åren har kraven på dörrarnas manöverhastighet höjts eftersom det ökar säkerheten i samband med en skrovskada. I vissa fall har det inneburit att den utrustning som ursprungligen installerades blivit otillräcklig. Så skedde på det fartyg där förslagsställaren arbetar. Vid inspektion av Transportstyrelsen godkändes inte det handpumpade systemet. Att installera större och dyrare hydraulpumpar skulle visserligen öka stängningshastigheten, men samtidigt hade en stor del av kraften i dörrstängningen gått förlorad. Förslagsställaren kom då på att man kunde montera en ventilkombination som gör att cylindern körs regenerativt. Kortfattat leder det till att man utnyttjar möjligheten att förbinda både plus- och minussidan till trycksidan i cylindern. Därigenom ökas cylinderns kapacitet med upp till 30 procent, vilket är fullt tillräckligt för att uppfylla myndighetens krav. Denna modifiering kan tillämpas på de flesta fartyg med liknande system.

Simon Marmander: epost.simon@gmail.com

20. Båtsman Göran Björk och Reparatör Pär-Anders Hedén,

M/S Stena Danica, 10 000 kr

Plastplugg mot isbildning

Att sjösätta traditionella livbåtar kräver både en vältränad besättning och att man håller livbåt och utrustning i mycket gott skick genom rigorösa kontroller. Vintertid måste lämpligt skydd finnas som motverkar snö och isbildning i båtarna, exempelvis kapell. Men trots att tekniken för livbåtar sakta gått framåt är den fortfarande inte ofelbar. Förslagsställarna såg ett behov av att förbättra skyddet mot isbildning i dräneringshål i botten på båtarna. Därför tillverkade de en plastplugg med hål i som skruvas i och som hindrar att is bildas i gängorna. Därmed har man försäkrat sig om att kunna få dyvikan på plats i händelse av att fartyget måste överges med livbåt.

*Göran Björk: goranbjork1@hotmail.com
Pär-Anders Hedén: par.heden@comhem.se*



21. Motorman John Arnberg, M/S Stena Jutlandica, 10 000 kr

Självgående ureatvätt

Att få bort stopp i urealansar kan vara mycket besvärligt. Urean kristalliserar sig inuti lansen och det är mycket svårt att komma åt i alla små hål. Förslagsställaren har därför konstruerat ett verktyg som underlättar arbetet betydligt. Han tillverkade en koppling som enkelt ansluts till varmvattenkranen. Sedan är det bara att öppna kranen och låta vattentrycket göra jobbet. En mycket populär och välfungerande innovation som spar tid och tillåter användaren att ta en fika eller sköta andra arbetsuppgifter under tiden. Det enda som behövs är vanligt vatten, och man slipper användandet av kemikalier.

John Arnberg: john.arnberg@gmail.com



22. Teknisk Chef Bosse Lindgren, M/S Stena Jutlandica 10 000 kr

Bättre arbetsmiljö med ordningssam dokumentation

Kombinationen ett stort personligt engagemang, en god idé och ett resursstarkt rederi har resulterat i ett mycket lyckat resultat när det gäller dokumentering av det systematiska arbetsmiljöarbetet ombord. Systemet bygger på vedertagna regler från traditionell riskanalys med inriktning mot arbetsmiljön och tillämpas nu fullt ut i alla rederiets fartyg. Stiftelsen vill premiera denna kunskap och förståelse för god arbetsmiljö och betraktar arbetet som ett mycket bra exempel på metodik och tillvägagångssätt. Men framför allt vill Stiftelsen hjälpa till att sprida den här metodiken i sjöfartsnäringen. Inte minst till dem som har svårt att komma igång med det systematiska arbetsmiljöarbetet på grund av att de saknar resurser och den nödvändiga helhetssynen.

Bosse Lindgren: safemarine@mail.com

23. Däcksreparatör Ulf Holm, M/S Stena Nautica, 5 000 kr

Konsten att byta en glödlampa

Stiftelsen har genom åren stött på många förslag som helt enkelt tillkommit då fartygskonstruktören glömt bort en del av de funktioner och arbetsmoment som förekommer ombord. Ett tydligt exempel är när man monterar lysarmaturer på ett sådant sätt att det är omöjligt för besättningarna att komma åt för glödlampsbyte. I det här fallet handlade det om sex trapphus med höjder på fyra meter mellan trappa och lampa. Förslagsställaren tillverkade två långa stålrör med ett specialgrepp i båda ändar. Det gör att man på ett par minuter byter lampan i armaturen utan att behöva förlita sig på stegar och andra olämpliga och osäkra lösningar.

Ulf Holm: ulf.holm@me.se

24. Matros Estaniel R. Momo, M/S Stena Forerunner, 5 000 kr

Slut med självutlösande bojar

Som vi hört tidigare går ibland inte konstruktion och funktion hand i hand. Förslagsställarens fartyg utgör inget undantag. Man-över-bord-bojar ska kunna fjärrutlösas och måste placeras med avseende på rörlighet och montering. I det här fallet lossnade bojarna, som normalt sitter i anslutning till kommandobryggan, vid dåligt väder. Det skedde vid ett par tillfällen varje år. Förslagsställaren tillverkade därför en extra ring som förhindrar att bojen oavsiktligt utlöses, men som inte på något sätt hindrar den normala utlösningsproceduren. En enkel och effektiv insats för sjösäkerheten ombord.

Estaniel R. Momo: ermomo_09@yahoo.com

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

Hedersomnämmande

25. Stena Line, Diplom

Hedersomnämmande

Stena är inte bara ett av våra stora svenska rederier. Deras ombordpersonal utmärker sig också! Inte mindre än sex förslag av alla de som lämnats in från rederiets fartyg har funnits värda att belöna. Det vittnar om ett stort och brett intresse för förbättringar inom ”säkerhet” och ”arbetsmiljö”.

Stiftelsen gratulerar rederiet och dess personal med Stiftelsens Hedersomnämmande.

26. Wallenius Marine, Diplom

Hedersomnämmande

Som vanligt deltar Wallenius personal med stort engagemang i Stiftelsens belöningsverksamhet. I årets omgång har fyra förslag belönats. Stiftelsen vet att rederiet uppmuntrar innovativt tänkande inom områdena säkerhet och arbetsmiljö genom bland annat en egen förslagsverksamhet.

Stiftelsen gratulerar rederiet och dess personal med Stiftelsens Hedersomnämmande.

27. M/S Galaxy, 10 000 kr och Diplom

Hedersomnämmande

M/S Galaxy är det fartyg som utmärkt sig i årets belöningsomgång. Av ett flertal insända förslag har fyra befunnits värda att belöna.

Stiftelsen vill gärna stimulera till fortsatt intresse och engagemang i säkerhets- och arbetsmiljöfrågor genom att tilldela fritidskassan en penningbelöning och fartyget Stiftelsens Hedersomnämmande.



Idrottsbelöning

28. Sjökapten Kjell Malmberg, 20 000 kr

Idrottsbelöning

Kjell Malmberg är född 1959 och mönstrade första gången i december 1975 på M/S Klipparen. Han debuterade i sjöfolksidrotten i juni 1976 i Priaeus och har sedan under de senaste tre decennierna deltagit synnerligen framgångsrikt, framför allt i friidrottsgrenarna. I de årliga nordiska individuella friidrottstävlingarna har Kjell erövat 16 guld, medan han i de svenska motsvarigheterna har vunnit 51 jetonger av olika valörer, varav 32 i guldutformning.

Handelsflottans lagtävling i friidrott startade redan 1954 och avverkade sin 60:e årgång i fjol. För att nå en framskjuten placering i den stora skaran konkurrenter räcker det inte med att ställa upp med enstaka ”stjärnor”, utan det fordras att så många som möjligt ombord, helst alla, drar sitt strå till stacken.

Kjell Malmberg har deltagit årligen i lagtävlingen och då representerat de 20-talet fartyg där han varit påmönstrad. Förutom att han själv varit framgångsrik har han också varit en entusiastisk idrottslig pådrivare för både skeppskamrater och klasskamrater vid Sjöbefälsskolan i Göteborg, där Kjell avlade sjökaptensexamen 1992.

Det är ingen överdrift att påstå att både Kjell Malmbergs egna insatser och hans entusiasmerande engagemang var avgörande för utfallet när tre av hans fartyg, M/S Nordking, M/S Nordtrader och M/S Svitzer Hymer i hårdast tänkbara konkurrens triumferade i friidrottens lagtävling under säsongerna 1995, 2002 respektive 2013. Under det sistnämnda året lyckades Kjell också inspirera sjöfararna på rederikollegerna M/S Bob, M/S Bonden, M/S Boss och M/S Svitzer Gaia till att börja motionera inom ramen för sjöpokalen.



Sjöräddningsbelöning

29. M/S Stena Saga – Fritidskassan, 10 000 kr

Livräddande insats

Natten mellan den 17 och 18 oktober 2013 befinner sig M/S Stena Saga under gång från Oslo till Fredrikshamn. Ute på Skagerack blåser det 12 till 15 m/s från NNO med en 2 till 3 m sjöhävning. Sikten är god.

Ungefär kl.01.00 den 18 oktober uppfattar JRCC Stavanger ett MAYDAY från en förvirrad seglare som säger att han håller på att sjunka. Han uppger att han befinner sig någonstans på Skagerack och att han behöver hjälp. Fartyg i området uppmanas att hålla ”sharp lookout”.



Ungefär kl 0200 hittar en norsk SAR helikopter en segelbåt som man tror är den nödställde. Från helikoptern syns en man försvinna ner i ruffluckan. På grund av den kraftiga sjöhävningen och den därigenom kraftigt pendlande segelbåten kan helikopter inte vidta några åtgärder.

Stena Saga är det fartyg som i närområdet har en FRB (snabbgående räddningsbåt) ombord, varför hon ombeds gå till positionen.

Kl 03.30 är Stena Saga på plats vid segelbåten, ungefär 40 nautiska mil NNW från Skagen. FRB med besättning, Nina Arenmo, Anders Rolof och Anders Körmark, klagörs och sänks ner till strax ovan vattenytan för att därifrån göra bedömning om det är möjligt att göra en säker sjösättning.

Befälhavare Mattias Kjellberg lägger babords låring mot vind och sjö och stävar med samma fart som vågorna. FRB kan sjösättas utan större problem och går fram till segelbåten medan Stena Saga håller i lovert för att dämpa sjöhävningen så mycket som möjligt.

Efter att ha knackat i skrovet och tutat utan att få någon reaktion lyckas Anders

Körmark efter 20 minuter ta sig ombord på den kraftigt gungande segelbåten. Väl inne i segelbåten, som är fylld med ca 40 centimeter vatten, hittas en medvetlös man i förpiken. Anders Körmark lyckas få liv i honom och får med honom upp i sittbrunnen. Mannen som inte har några skor på fötterna är kraftigt nedkyld men kan bekräfta att det är han som skickat nödanrop.

Efter att Stena Saga ånyo läat segelbåten lyckas man få över mannen i FRB:n där han får filter och blir omhållen av en besättningsman under vägen tillbaka till Stena Saga. FRB kan tas ombord utan problem. Mannen blir omhändertagen och visar sig må efter omständigheterna väl. Under gång med full fart mot Fredrikshamn underrättas anhöriga och ett sjödrama har fått ett lyckligt slut!

Stiftelsen vill gratulera besättningen på Stena Saga för ett visat mycket gott sjömanskap.



Hedersbelöning

30. Sjökapten Jan Snöberg, 20 000 kr

Hedersbelöning

Jan Snöberg tillträdde som prefekt för Sjöfartshögskolan vid Högskolan i Kalmar i december 2005. Ett förordnande på fyra år blev åtta år med flera omorganisationer. Bland annat slogs Högskolan i Kalmar och Växjö universitet samman till ett Linnéuniversitet i januari 2010. I den akademiska omorganisationen har Jan kämpat för Sjöfartshögskolans bästa. När andra institutioner slagits samman, har Sjöfartshögskolan fått vara kvar och växa sig ännu starkare. Arbetsplatsen har utökats. Det har både blivit såväl fler anställda som kursdeltagare och studenter under dessa åtta år. I nuläget har skolan ungefär 700 programstudenter och 500 externa kursdeltagare. Det är numera en tradition att fylla Kalmarsalen vid en examensceremoni med avgångsstudenter, anhöriga, och särskilt inbjudna gäster.

Jan är en person som brinner för Sjöfartshögskolan och för sjöfarten. Hans intresse började redan i unga år, när han som liten pojke fick följa med sin morfar ombord på hans kustfartyg. På den tiden blomstrade kustsjöfarten och det fanns gott om arbete till sjöss. Det var självklart att Jan skulle läsa till sjökapten och han tog examen 1981. Under åren 1979 till 1983 arbetade han mestadels på tankfartyg och tjänstgjorde som överstyrman när han bestämde sig för att gå iland och undervisa. År 1983 började han som lärare på gamla Sjöbefälsskolan, men fortsatte att arbeta till sjöss på sommarloven nu även som befälhavare. Han undervisade bland annat i navigation och blev så småningom ansvarig för navigationssimulatorn och dess utveckling.



Han fick flera uppdrag utanför sin lärartjänst som till exempel;

- att utbilda andra simulatorinstruktörer runt om i världen
- simulatorexpert vid flera uppdrag, bland annat att utreda eventuella risker med Öresundsbron, 1995 till 1996
- ledamot i styrgruppen i den internationella simulatorkommittén; INSLC sedan 2002
- gästlektor vid Boston University USA, 2002 till 2008
- nautisk utredare i Statens Haveri Kommission, 2002 till 2008

Forskningen är den verksamhet som har utvecklats mest under dessa åtta år. Jan har drivit denna utveckling med stort engagemang. Forskarutbildningsämnet sjöfartsvetenskap inrättades vid Linnéuniversitetet den 24 november 2011. År 2014 består forskningsmiljön av fem doktorander och tre seniora forskare.

Jan har aktivt medverkat i utbildningsfrågor tillsammans med näringsdepartementet, vilket bland annat föranlett pengar till den fartygsförlagda utbildningen.

2014 var det dags igen att tillförordna en prefekt till Sjöfartshögskolan och då avstod Jan det uppdraget. Han har nu återgått till sin lektorstjänst på skolan.

Stiftelsen vill med sin hedersbelöning tacka Jan Snöberg för hans mångåriga insats i sjöfolkets och sjöfartens tjänst.



Foto: Pawel Flato

Litteraturpris

31. Ambassadör Marie Jacobsson, 20 000 kr

Litteraturpris

Havs- och folkrättsfrågor har stor aktualitet för sjöfarten och sjömanskåren. Exempel på enskildheter är piratdåd, terrorism till havs, fripassagerare, båtflyktingar, narkotika- och vapensmuggling, samt kriminalisering och lagföring av sjöbefäl till följd av rena olyckshändelser.

Juris doktor och ambassadör Marie Jacobsson är folkrättsrådgivare vid Utrikesdepartementet, docent i folkrätt vid Lunds universitet och ledamot av FN:s folkrättskommission (ILC) sedan 2007.

FN:s folkrättskommission etablerades 1947 av FN:s generalförsamling i syfte att främja en fortlöpande utveckling och kodifiering av den internationella rätten och består av 34 ledamöter varav endast två är kvinnor. Marie Jacobsson är den tredje kvinnan i ILC:s historia.

Kommissionen har utsett henne till specialrapportör om miljöskydd under väpnade konflikter.

Hon har publicerat åtskilligt på havsrättsområdet, alltifrån Östersjön till Antarktis. Nämnas kan exempelvis skrifterna Antarktis: Om sydpolens historik, juridik och politik samt The Antarctic treaty system.

Marie Jacobssons senaste bidrag är boken Folkrätten, havet och den enskilda människan, som även kan väntas i en uppdaterad engelskspråkig upplaga. Här går hon pedagogiskt igenom det internationella regelverket på områden som sjösäkerhet, sjö-

fartsskydd och skydd för den marina miljön. Hon reder ut flaggstatens respektive kust- eller hamnstatens roller och ansvar vid händelser med civila fartyg inblandade, hela tiden med människan/sjömannen i centrum.

Boken Folkrätten, havet och den enskilda människan är en porlande källa till fördjupad kunskap om sjömannens ställning i havs- och folkrätten. Därför är Marie Jacobsson en värdig mottagare av Stiftelsen Sveriges Sjömanshus litteraturpris 2014.

Summering Belöningar

Arbetsbelöning	320 000 kr
Hedersomnämmande	10 000 kr
Idrottsbelöning	20 000 kr
Sjöräddningsbelöning	10 000 kr
Hedersbelöning	20 000 kr
Litteraturpris	20 000 kr

Summa 400 000 kr



Skriftlig ansökan om:

- Utbildningsstöd och stöd till forskning insänds senast 15 juli respektive 1 oktober
- Stipendier insänds terminsvis via Sjöfartshögskola/sjöfartsgymnasium
 - Förslag till "Belöning 2015" före 1 november 2014
 - 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*