



Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

Belöning 2016



Sjömanshusinstitutionen grundlades år 1748

Det året utfärdades det så kallade 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 på grund av 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 med mera. 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 inbördes ordning skall beaktas kan nämnas:

- att främja utbildning.
- att verka för förbättrad säkerhet, arbetsmiljö och trivsel för sjöfolk. Detta kan ske genom stöd till forskning och utveckling på nämnda områden, uppmuntran av förslagsverksamhet med mera.
- att belöna förtjänstfulla sjöräddningsinsatser.



Belöningar 2016

Stiftelsens Direktion har vid sammanträde den 10 mars 2016 beslutat belöna personer och organisationer enligt vad som framgår av denna folder. Belöningarna delas ut vid Stiftelsens Belöningsdag som äger rum den 18 maj i Stockholm.

Stiftelsens Litteraturpris delas ut den 23 september 2016 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 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.

Arbetsbelöningar

1. Maskinelev Axel Larsson, M/T Nimbus, 5 000 kr

Enkel matematik

Elevutbildningen i maskin har en viktig uppgift att väcka elevernas intresse och nyfikenhet för tekniken ombord. I det här fallet lät möjligheten att på egen hand träna förmågan till teknisk problemlösning inte vänta på sig. Problem uppstod när man skulle byta spridare på en hjälpkärra. Fråga uppstod om det var relevant att tvingas montera ner hela intaget till kylaren för att kunna dra låsmuttern till spridaren med rätt moment. Med lite gnuggande av geniknölarna, enkel matematik och plåtarbete kunde den stolta eleven till handledarens förvåning presentera en nytillverkad förlängare som gick att använda mellan hylsan och momentnyckeln.

Axel Larsson: b.axel.larsson@gmail.com



2. Överstyrman Andreas Joelsson, befälhavare Magnus Hellström, SEAGAS, 10 000 kr

Världsunik utbildning

Idag saknas färdigställda föreskrifter som reglerar bunkring av flytande naturgas, LNG. Förmodligen beroende på att LNG är tämligen nytt och att det inte hunnit växa fram några juridiska riktlinjer. Det finns även en del tomrum i regelverket kring den utbildning och de krav på grundläggande kunskap avseende bunkring,

som alla som arbetar ombord på fartyg med LNG borde ha. I dagsläget får företag som vill transportera och hantera LNG själva ta fram regelverk för säker lasthantering och bunkring. Detta faktum har fått förslagsställarna att själva utveckla två unika säkerhetskurser för småskalig hantering och bunkring av LNG. De tjänstgör båda på Seagas, världens första fartyg för LNG-bunkring Ship to Ship. Då det anses finnas mycket starka miljöskäl att stödja LNG som fartygsbränsle önskar Stiftelsen premiera dessa två unga aktörer för beundransvärd framåtanda.

Andreas Joelsson: andreas_joelsson@hotmail.com

Magnus Hellström: magnus@kti.se



3. Reparatör Olle Lindkvist, M/S Peter Pan, 5 000 kr

Kranarm för enklare vardag

.....

Att hantera tunga maskindelar är ett ofta uppmärksammat problem. Tunga lyft och trånga utrymmen gör arbetet ombord oerhört krävande samtidigt som olycksrisken är påtaglig. De etablerade standardlösningar som erbjuds vid fartygsbeställningar ska vara billiga, men innehåller sällan någon tanke på hur underhållsarbete ska kunna utföras ombord. På detta problem hittade förslagsställare en lösning som underlättar i vardagen.

Olle Lindkvist: ollelindkvist@tele2.se



4. Reparatör Olle Lindkvist, M/S Peter Pan, 5 000 kr

Profilrör blev stadigt flaskställ

För att underlätta hanteringen av flera sorters livsmedelsgas för öl och vin dispenser har ett särskilt flaskställ tagits fram. Det möjliggör en säker förvaring, även vid dåligt väder, och separerar olika sorters gas från varandra. Konstruktionen har tillverkats ombord och består av hopsvetsade fyrkants profilrör, galvaniserade rör, vingmutterar och en vanlig Europapall.

De klenare fyrkantsprofilrören fungerar som avdelare som gör att flaskorna inte ramlar ur stället. Avdelarna går att skjuta längs de galvaniserade rören och låses med vingmutter för att anpassas till det antal flaskor som finns i facket. Flaskstället är skruvat i Europapallen vilket gör det lätt att flytta hela stället med flaskorna. Ännu ett intressant förslag med säkerhet som ledstjärna.

Olle Lindkvist: ollelindkvist@tele2.se

5. Teknisk chef Arne Kalman, 1: e reparatör Pär Karlsson, M/S Peter Pan, 15 000 kr

Proviand över ny ramp

Provianderingsarbete på ropaxfartyg är ofta tungt och tidspressat. På förslagsställarnas fartyg hade man under många år, utan större framgång försökt få en fungerande ramp till provianderingscontainern. Det här var en ständig frustrerande punkt under skyddskommitténs möten. Efter gemensamma samtal och återkoppling från förrådsmännen ombord kom förslagsställarna fram till hur man skulle lösa problemet.

Den nya rampen, som motsvarar kravet på enkelhet och snabbhet, består av en ram gjord av profilrör i metall och är klädd med durkaluminium. Mekaniken för lyft och koppling är utförd i metall. Manöverspaken består av ett metallskaft med hantag och ett spärrskaft svetsat i änden. Med denna konstruktion kan rampen bringas i olika lägen för anslutning eller losstagning. Till alla berörda belåtenhet fungerar provianderingen numera utmärkt. Förslaget visa hur man med lite engagemang och ifrågasättande kan finna en lösning på ett problem och därigenom spara tid för personalen och eliminerar frustration hos skyddskommittén.

Arne Kalman: arne.kalman@aland.net

Pär Karlsson: p.karlsson@bahnhof.se



6. 2:e Fartygsingenjör Edward Lundin, teknisk chef Lucas Andersson,
M/T Ternholm, 5 000 kr

Kran räddar ryggar i maskin

.....

Ännu ett exempel på hur en driven besättning tar sig ur ekorrhjulet av ergonomiskt oförnuft i maskinområden, byggda utan större tanke på arbetsmiljön. För att undvika tunga och riskabla lyft vid rengöring av sjövattenfilter byggdes en kran som enkelt kan flyttas mellan de olika filtren. Kranen sätts i ett specialbyggt fäste som gör det möjligt att vrida den 360 grader och en lyfttalja hängs i kranarmen. Därmed kan man fästa filterlocken och hissa upp eller fira ner dessa på durken bredvid filterhusen. Konstruktionen har visat sig framgångsrik i arbetet och räddat många ryggar i maskin.

Edward Lundin: e.lundin82@hotmail.com

Lucas Andersson: dan-henrik@telia.com

7. Matros Jan-Erik Våglund, AHTS Magne Viking, 5 000 kr

Extra nödstopp efter förlorad kätting

.....

En incident uppstod på Magne Viking när man låg vid en rigg och körde ut kätting. Änden på kättingen gick förlorad i havet efter att den oavsiktligt kommit upp ur kättingkassen. Då vinscharna opereras från bryggan och driftläget endast går att överblicka genom kamera upptäcktes det hela försent. Bidragande faktorer var att räkneverket plötsligt visade fel och att man samtidigt förlorade kommunikationen via UHF-radio (ultra-high frequency). Matrosen som körde kättingsträckaren såg vad som höll på att hända men närmaste nödstopp satt 30 meter bort. För att hindra att liknande situationer uppstår i framtiden har ett extra nödstopp monterats vid manöverplatsen till kättingssträckaren. Ett bra exempel på aktivt säkerhetstänkande kring arbetsmiljön ombord.

Jan-Erik Våglund: jvaglund@hotmail.com



8. Teknisk chef Stein-Ulf Johansson, teknisk chef John-Åke Nilsson,
1:e fartygsingenjör Tanasuca Costel, M/S Ortviken, 6 000 kr

Mindre spill – mer i plånboken

Ett orimligt stort oljeläckage från bränslepumparnas actuators (ett slags ställdon) orsakade bekymmer på förslagsställarnas fartyg. Oljeläckaget som dränerades till oljespilltanken uppgick till mellan 30 och 50 liter per dygn på de båda huvudmotorerna. Problemet var ett för stort gap mellan två detaljer i bränslepumpens actuator. Men våra kluriga förslagsställare kom på en lösning som minimerar oljeläckaget samtidigt som tillräcklig smörjförmåga säkerställs.

Man tillverkade en Oil wiper (oljeskraping). Den limmades mot en fjäderplatta som ingår som en del i actuatoren. Med oil wipern monterad i actuatoren reduceras gapet mellan ventilplattan och tryckstången till cirka två millimeter istället för sex millimeter gap. Resultatet blev att oljespillet reducerades ner till tio liter per dygn. Med ett smörjöljepris på 1,62 USD per liter minskar kostnaden med upp till 16 000 per månad.

En i allra högsta grad berömvärd insats, anser Stiftelsen.

Stein-Ulf Johansson: plssbo@yahoo.se

John-Åke Nilsson: john.nilsson@swipnet.se

Tanasuca Costel: tanasuca.costel@yahoo.com



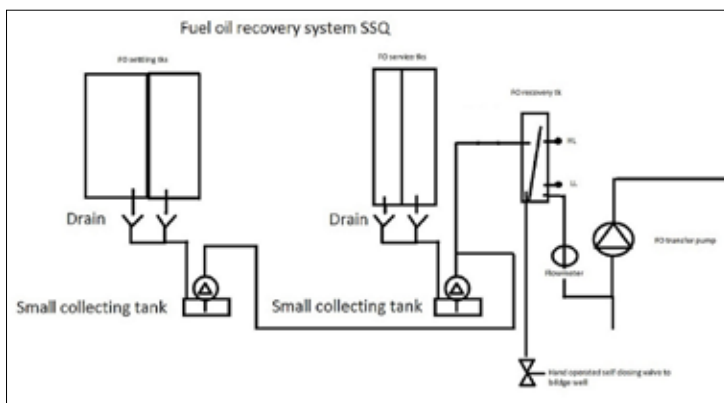
9. 1:e Engineer Fredrik Carlsson, chief engineer Tony Lund,
M/S Super Star Aquarius, 5 000 kr

Givande återvinning

Sludgehanteringen innebar miljömässiga och ekonomiska problem. I vattnet som pumpades iland följde olja med som skulle kunna användas till annat samtidigt som man fick betala dyrt för själva vattnet. Förslagsställarna skapade därför ett återvinningssystem där vatten separeras och olja omhändertas. Systemet fungerar genom att befintliga service- och settlingstankar dräneras via rör, ventiler och pumpar till små uppsamlingstankar. Oljan pumpas tillbaka till settlingstanken för brännolja och vattnet dräneras manuellt till länsvattentanken. På en månad sparas en kubikmeter brännolja och mängden sludge har reducerats till tre kubikmeter per månad.

Fredrik Carlsson: fredrik_ca@hotmail.com

Tony Lund: tonylundh@hotmail.com

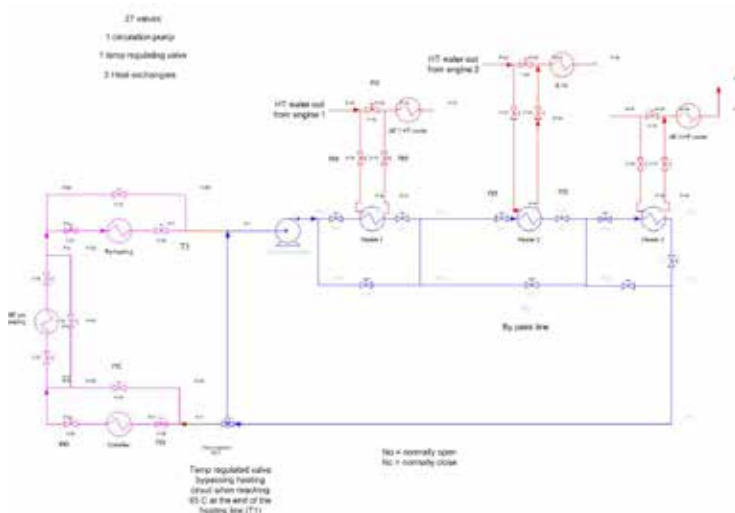


10. 1: e Engineer Fredrik Carlsson, chief engineer Reine Jacobsson,
M/S The Taipan, 10 000 kr
Kylvatten blir varmvatten

Förslagsställarna ville minska hjälpmaskinernas gångtimmar genom att minska lasten på generatorerna för att kunna stoppa en maskin. Genom modifiering av värme-systemet omfördelas uppvärmningen av varmvatten från elpatroner till att utnyttja energin som återvinns från hjälpkärrornas kylvatten. Numera sker all varmvattentillverkning ombord från kylvattnet och eluppvärmningen kan stängas av. Förslagsställarnas idé har visat sig vara så effektivt att besparingarna framöver kommer ökas genom införande av ytterligare två värmeväxlare. Den första värmeväxlaren kommer att förse huvudmaskinerna med värme när dessa varit stoppade. Den andra värmeväxlaren ska användas för uppvärmning av värmebatterierna i ventilationssystemet. Ett mycket effektivt sätt att utnyttja energin som återvinns från kylvattnet då den mer än väl räcker till för uppvärmningen. Den beräknade besparingen på effektuttaget blir 225 kilowatt per dag vilket ger fördelen att ytterligare en hjälpmaskin kommer att kunna stängas av dagtid. Då miljökraven på sjöfarten hela tiden höjs innebär det att alla möjligheter till energibesparingar måste uppmärksammas. Den föreslagna problemlösningen har inneburit att rederiet fått god hjälp med energieffektivisering genom utnyttjande av restvärme.

Fredrik Carlsson: fredrik_ca@hotmail.com

Reine Jacobsson: reinej71@hotmail.com



11. Motorman Björn Elmström, teknisk chef Joakim Gräbner, M/S Franklin, 10 000 kr

Som på räls

En ny installation ombord fick till följd att lastrumsluckan blockerades permanent. Då lastrummet används som förråd för många olika tyngre reservdelar uppstod problem eftersom enda alternativet till förflyttning av reservdelarna blev upp och ned genom lejdaren till lastrummet. Förslagsställarna kom på att man skulle vidga räcken i lejdaren och bygga en vagn som skulle kunna gå på hjul och räls däremellan.

Vagnen dras av en elvinsch som sitter monterad under däck längst upp i lejdaren vilket gör att den inte är i vägen då man behöver passera. Vagnen kan lätt avlägsnas när den inte används och förvaras direkt under lejdaren nere i lastrummet. Arrangemanget är testat under betryggande former och har visat sig fungera utmärkt. Det medför också väsentlig reduktion av det ytterst tunga kroppsarbetet ombord.

Björn Elmström: bjornelmstrom@yahoo.com

Joakim Gräbner: joakimgrabner@mmt.se

12. Båtsman Nestor Palomar Jr, M/S Figaro, 10 000 kr

Modern lösning på urgammalt problem

Trossar och linor har använts för att förtöja fartyg och båtar i tusentals år, en tidskrävande och farlig hantering. För att kunna leda förtöjningstrossar ut från fartygets klys och föregripa ilandhalning av förtöjningstrossar till kajen används kastlinor.

Det är en smäcker lina med tyngd i ändan som görs fast så att trossen ska kunna tas emot på kajen och läggas på pollarna. En så kallad rope blocker for anchor är en banbrytande konstruktionslösning på ett urgammalt problem. Lösningen förhindrar att kastlinan fastnar innanför ankarnas fly. Genom att en person håller konstruktionen över ankarets fly kan man aktivt kontrollera att kastlina och tross i stället leds på utsidan av ankaret. Konstruktionen består av ett cirka 3000 millimeter långt stålrör som svetsats samman med en rektangulär rörprofil på 150 millimeter gångar 260 millimeter. Konstruktionen kan dimensioneras olika beroende på ankarets storlek och avstånd till backdäck. Stiftelsen tycker att det här är ett alldeles lysande exempel på kreativ problemlösning i vardagen.

Nestor Palomar Jr: nestorpalomar@yahoo.com



13. Överstyrman Per Lundholm, båtsman Victor Camat, båtsman Erwin Vega,
M/S Fedora, 15 000 kr

Rena fönster med segelduk

Frifallslivbåtar placeras normalt på akterkant av fartyget. På grund av den hårda miljön som de utsätts för blir skötsel och underhåll av räddningsutrustningen av största vikt. Trots detta blev fönsterrutorna i livbåten svåra att se igenom, vilket ledde till en del anmärkningar vid hamnstatskontroller. Olika lösningar på hur man ska skydda livbåtens fönsterrutor har tidigare prövats, men ingen med fullgott resultat och till slut har rutorna behövs bytas ut. Förslagsställarna tillverkade själva figursydd skydd till varje enskilt fönster. De är gjorda av segelduk och fästes enkelt med hjälp av kardborreband. Vid sjösättning krävs endast ett ryck för att få bort skydden. De har visat sig fungera i alla väder utan att blåsa i vinden. Numera ser rutorna alltid ut som nya. Innovationen har också medfört väsentliga kostnadsbesparingar.

Per Lundholm: per.lundholm@mbx301.swipnet.se

Victor Camat: victorcamat@yahoo.com.ph

Erwin Vega: joannerwin0419@yahoo.com

14.1:e Reparatör Jan Tigerstrand, M/S Viking Cinderella,
1:e fartygsingenjör Torkel Skarsgård, M/S Peter Pan, 5 000 kr

Lyckad lösning med lyftbalk och talja

Vid byte av spilluftskylare på Wärtstilä Vasa 24-motorerna ska spilluftskylaren lyftas ner och en ny lyftas upp och monteras. Förr satte man en lyftstropp runt maskinens avgasrör och en runt avgasröret på maskinen bredvid. Det gjorde jobbet omständligt och det krävdes två man för själva lyften. Förslagställarna monterade ihop en lyftbalk som bultas fast i turbinhuset och en A-ram som stöd i andra änden. Anordningen består av tre delar som bultas ihop och sedan fästes i maskinens turbinhus.

Spilluftskylaren hängs upp i taljan och bultarna lossas. Spilluftskylaren dras ut och fästs på en vagn som passar mellan maskinen och A-ramen. Den nya spilluftskylaren rullas fram och lyfts på plats. Ännu ett bra exempel på en enkel vardagslösning i ett rutinarbete som gjort arbetet mindre arbetsamt. Därmed kan nu arbetet utföras av en man som dessutom slipper utföra ett tungt lyft.

Jan Tigerstrand: tigerstrand@hotmail.com

Torkel Skarsgård: torkel.skarsgard@netatonce.net



15. Kommunikationstekniker, Magnus Liewendahl,
1.e elektriker Martin Sjövall, M/S Viking Cinderella, 10 000 kr
Kablar i vagga

Något som utmärker de förslag som skickas in till Stiftelsen är att varje tekniskt problem kan ha många olika lösningar. På samma sätt kan en befintlig teknisk lösning användas för att lösa andra problem. I det här fallet såg processen fram till den ändamålsenliga lösningen ut på följande sätt. Förslagsställarna arbetar inom elavdelningen ombord och gör det mesta av underhålls- och installationsarbeten själva. Det innefattar även kabeldragning. Stora tunga kabeltrummor skall transporteras och lyftas. Man hittade på att kombinerat en magasinskärre med en kabelavrullningsvagg. Man kör kabeltrumman som vanligt med kärren och sedan lägger man kärren på rygg. Kabeltrumman ligger då färdigt på rullarna och man kan börja dra ut kabel. Med detta nya redskap slipper man således många tunga lyft.

Magnus Liewendahl: mliewendahl@gmail.com

Martin Sjövall: martin.sjovall@hotmail.com



16. 1:e Fartygsingenjör Kai Beckman, maskinreparatör Ulrik Wiberg,
Floatel Superior, 10 000 kr
One or none

Ombord på Floatel Superior finns två tankar avsedda för färskvatten. Krav i regelverket tillåter inte vattenproduktion eller bunkring till dessa två tankar samtidigt. För att omsätta regler i praktiken och kunna följa dessa utan att göra fel behövdes en lösning för det här.

Med en mekanisk förregling (interlock) av parallellt monterade vridspjällventiler förhindrar man att den ena ventilen går att öppna om den andre inte är helt stängd. Båda ventilerna kan dock vara stängda samtidigt. Systemet som kallas "one or none" förutsätter dock att ventilerna är placerade intill varandra. Bra exempel på effektiv riskhantering och en smart lösning som dessutom blivit kraftfullt implementerad.

Kai Beckmann: kai.b@live.se

Ulrik Wiberg: ulrik.wiberg10@gmail.com

17. Maskinreparatör Per Andenius, M/S Finntrader, 10 000 kr

Svordomar som problemlösare

Ventilkåporna på en Sultzer S40 är lite sluttande åt alla håll. När man till exempel byter bränsleventil eller ställer ventiler på en cylinder bredvid, gör ventilkåpans form att verktygen glider åt olika håll. I värsta fall hamnar de bakom maskinen och om oturen är framme träffar verktyget någon som råkar befinna sig där. I bästa fall leder detta endast till ett vasst ögonkast eller att den skyldige som tappat verktyget får klättra omkring på maskinen och leta efter verktyget och samtidigt bearbeta sina känslor. Svordomar och slang kan dock i sitt rätta sammanhang visa sig vara ytterst konstruktiva. Kanske var det efter en kulspruta av svordomar som förslagsställaren beslöt sig för hitta en lösning. Tankemödan resulterade i en bricka av aluminium. På maskinernas ventilkåpor sitter det fyra stycken fästrattar/muttrar som brickan vilar på med sina fästringar som hindrar den från att glida eller vippa. Brickan är enkel att tillverka och montera och demontera. Den är lätt att ta med sig på olika jobb och kan även med fördel användas om man jobbar på gallerduk, då skruvar och verktyg riskerar att fara igenom gallret. Stiftelsen vill gärna vidarebefordra denna vunna erfarenhet.

Per Andenius: pandenius@hotmail.com

18. Reparatör Michael Roos, 1:e fartygsingenjör Magnus Ahvander, M/S Finnpartner, 10 000 kr

Två flugor i en smäll

Stiftelsen konstaterar att problematiken med tillträde till slutna utrymmen har utvecklats till ett kreativt ämne. I det här fallet kan man lägga märke till att förslagsställarna förbättrat säkerheten när det gäller att ta sig upp och ned genom manhål i bildäck samtidigt som de skapat ett skyddsräcke som markerar att luckan är borttagen. Konstruktionen har förmågan att fånga upp tyngden från en människa vilket de tidigare konerna och repen aldrig lyckats med. På förslagsställarnas fartyg är skyddet standard vid exempelvis varvsbesök, men används även flitigt i andra situationer då det passar vilket manhål som helst. Förslagsställarna hoppas att deras förslag till förbättring genom Stiftelsen når ut till andra fartyg.

Michael Roos: roos.michael74@yahoo.com

Magnus Ahvander: m.ahvander@swipnet.se



19. Fartygsingenjör Simon Marmander, M/S Trelleborg, 5 000 kr

Lyftanordning för sjövattenfilter.

Genom åren har en rad idéer fötts ombord på grund av att maskinutrymmen saknar ergonomiskt tänkande. Så även detta förslag. Förslagsställaren har i sitt fartyg fyra sjövattenfilter som vardera har ett lock i gjutjärn som väger mellan 60 och 70 kilo.

Locket sitter strax under durknivå och fixeras med pinnbultar. Det är försett med två enkla lyftbandtag i durknivå så att locket måste lyftas rakt upp med en person hukande på var sida och sedan baxas i sidled för att få upp filterkassetten. Det står helt klart för alla och envar, utom möjligen fartygskonstruktören, att detta ur arbetsmiljöperspektiv var en helt galen lösning. För att kunna lyfta locket utan risk för personskador tillverkade förslagsställaren en enkel lyftanordning bestående av en eltelfer med rullvagn på en lyftbalk med en trepunkts vajerinfästning som försetts med karbinhakar.

Simon Marmander: epost.simon@gmail.com



20. Fartygsingenjör Simon Marmander, M/S Trelleborg, 15 000 kr

Bättre luft och rent vevhus

Kolvkompressorer och i synnerhet starluftskompressorer har i många fall en dålig lösning på vevhusventilationen. Vevhuset ventileras rakt ut i omgivningen och orsakar en ohälsosam arbetsmiljö och ökad oljeförbrukning. Förslagsställarens idé innebär att man installerar en sluten vevhusventilation som återkopplas rakt in i luftfilterburken på kompressorns inlopp. För att inte få in för mycket oljedimma in i luftfiltret tillverkades en kolonn som tillåter en del av oljan att kondenseras och rinna tillbaka ner i vevhuset. På toppen placerades ett rejält oljefyllningslock. Härigenom förenklas oljepåfyllningen som tidigare skedde genom ett 20 millimeter stort hål. Förutom att kraftigt minska risken för exponering av ohälsosam oljedimma har resultatet blivit mycket positivt med förminskad oljeförbrukning och renare vevhus. Förslagsställaren har skapat ett enkelt arrangemang med verkningsfullt resultat som borde vara som standard på alla kolvkompressorer.

Simon Marmander: epost.simon@gmail.com



21. Motorman Aron Winarve, M/S Stena Scandinavica, 10 000 kr

Smart lösning på akut verktygsbrist

Med ett särskilt tillverkat flammringsvertyg blir det möjligt att med stor noggrannhet dra en flammring rakt upp och under kontrollerade former. Tidigare användes originalverktyg från Man . Problemet var att det verktyget, med en vikt runt 30 kilo, gjorde jobbet tungarbetat. Funktionen var tveksam och fodrade stor uppmärksamhet från användarens sida. Behovet av bättre verktyg var akut men det fanns inte något passande på marknaden. Förslagsställaren ansåg att det var dags att åtgärda problemet och löste detta genom att utveckla ett eget flammringsvertyg. Förslaget innebär att hela processen blir överblickbar och dessutom väsentligt snabbare och utan att det uppstår skador. Konstruktionen består av två delar, en kolvring samt ett lyftverktyg. Det är i första hand tillverkat för att användas på Man-maskiner men förslagsställaren anser att den bör kunna användas på fler fabrikat.

Aron Winarve: a.winarve@hotmail.com

22. 1:e Reparator Jan-Olof Öjetoft, M/S Stena Jutlandica, 10 000 kr

Svarvad hylsa spar tid

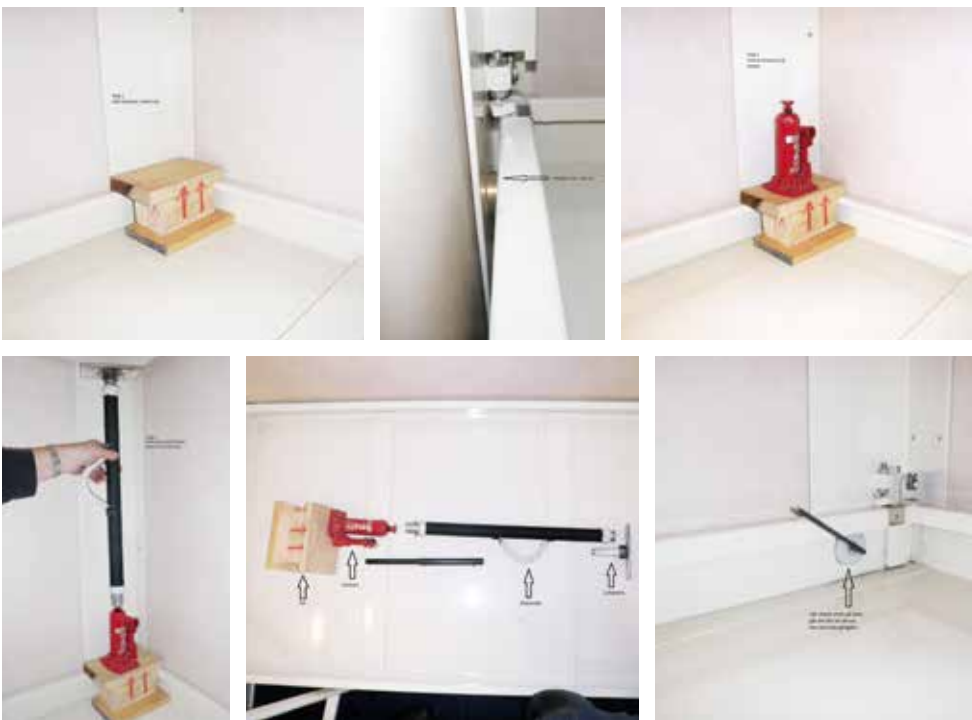
Vid flödestest av sprinklersektioner skruvas normalt en slang fast över sprinklerhuvudet med slangklämma. Slangen leds ned i en pyts. Detta för att slippa vattenskadorna i inredningen. Då det är flera hundra dysor som ska testas gick en stor del av underhållsarbetet på förslagsställarens fartyg åt till att lösa den här uppgiften. I stället för att arbeta med dessa slangklämmor svarvade förslagsställaren en hylsa med en o-ring sammanfogat med ett plaströr. Hylsan trycks över sprinklerhuvudet och sitter kvar med hjälp av o-ringen. Metoden sparar mycket tid och man slipper att arbeta från en stege eller pall.

Jan-Olof Öjetoft ojetoft@live.se

23. Reparatör Roland Lind, timmerman Carlos Zuniga,
M/S Stena Nautica, 10 000 kr
Smärtfritt kojarbete

Vid byte och justering av kojer ombord på Stena Nautica har gångjärnens placering gjort jobbet både svårt och ansträngande. Man var tvungen att vara minst två personer och arbetsställningen var belastande. Med det nya verktyg som förslagsställarna konstruerat flyter jobbet på avsevärt lättare. Man kan i lugn och ro ställa in exakt rätt höjd för gångjärnet så att demontering och montering sker smärtfritt. Verktöget består av en hydraul, ett stöd att ställa hydraulen på samt en avpassad mellandel som passar alla kojer ombord. Verktöget placeras under kojen och pumpas upp så att gångjärnet löper fritt. Därefter skruvas gångjärnet loss och ett nytt kan monteras utan krångel. Förslagsställarna hoppas att flera färjor tar till sig detta för att underlätta arbetet och spara ryggar. Stiftelsen instämmer och vill slå ett slag för lösningens ändamålsenlighet.

roland.lind@stenaline.com



24. 1:e Motorman Johan Hedlund, M/S Stena Nautica, 15 000 kr
Brandbekämpning med tankekraft

Det krävs erfarenhet innan man kan utveckla en lösning med enbart tankekraft. I det här fallet var det en brand ombord, där en rökdykare fick ligga på magen i centimeterhögt vatten för att släcka underredet på ett fordon, som gav förslagsställaren inspiration till en framtidslösning. Resultatet blev en konstruktion som ska sköta slanghantering vid brandbekämpningen. Lösningen påminner om en vattenspridare för trädgårdsskötsel men fungerar som ett tekniskt hjälpmedel för att minimera

antalet brandmän. Genom att koppla ihop konstruktionen med en smal slang och trycka in den under en lastbil eller personbil som brinner kan man låta den kyla och släcka underredet utan att avsätta en person.

Johan Hedlund: heden4@hotmail.com



25. Elektrikerelev Philip Gunnarsson, elingenjör Bengt Martinsson, M/S Stena Saga, 10 000 kr

Verklighetstroga brandövningar

.....

För att genomföra bra övningar krävs övningsutrustning. Förslagsställarna har utvecklat en ventil som man sätter på strålmunstycket på brandslangar så att man kan använda trycksatta brandslangar med vatten i inredningen för mer realistiska brandövningar. Tidigare undvek man det här på grund av risken för vattenskador.

Funktionen är mycket enkel och består av en kulventil samt två klokopplingar. Föreslagen lösning är att skruva på klokopplingarna på kulventilen. Handtaget på kulventilen skruvas bort så ingen av misstag råkar öppna ventilen under brandövningen. När detta är klart målas allting svart med vita sträck vars placering visar vilket som är stängt läge. En laminerad lapp med texten övning är fastsatt för att slangerna inte av misstag ska användas i ett skarpt läge. Nu kan rökdykarna effektivt träna förflyttning med stora längder slang. En särskilt utmärkande skillnad när slangarna är trycksatta med vatten.

*Philip Gunnarsson: philipgunnarsson@live.com
Bengt Martinsson: bengt.martinsson@stenaline.com*

26. Motorman Benny Mantere, M/S Stena Saga, 20 000 kr

Geniknölar löste kalkproblem

Ett exempel på att tekniska problem ofta kan lösas på olika sätt är fenomenet med kalkbildning i vakuumanläggningar ombord. För att inte riskera driftstörningar var man tidigare tvungen att plocka isär pumparna för hand när kalk skulle avlägsnas.

Det var både tidskrävande och innebär hälsorisker på grund av direktkontakt med svartvatten innehållande avföring från tusentals personer. Förslagsställaren lät geniknölarna jobba för att hitta en lösning på problemet. Genom att skilja det system som ska avkalkas från manifoldern till vakuuminlinorna kan man låta vatten från ett stort kar sugas in i alla pumpar. Därefter suger man in igecidsyra som används för avkalkning. Blandningen som får stå i 15 minuter tar bort all kalk. Ett arbete som tidigare tog en dag löser man numera på 30 minuter. För fartyget har denna metod inte bara löst kalken i pumpen utan även löst en mycket ohälsosam arbetsuppgift.

Benny Mantere: benny.mantere@telia.com



27. 1:e Reparatör Ingvar Olséen, M/S Skåne, 25 000 kr

Rationell provtryckning med luftburen pump

I fartygets underhållssystem ingår bland annat att en gång om året provtrycka samtliga brandslangar. På förslagsställarens fartyg innebär det 220 stycken brandslangar.

Vanligtvis utförs testen med en handpump och en slang åt gången. Ett orationellt arbetssätt som är tidskrävande och medför stor fysisk arbetsbelastning med slitage på armar och axlar. Föreslagsställaren har istället utvecklat en testmetod som bygger på en luftrycksdriven pump som drivs med hjälp av fartygets arbetsluft och ger ett önskat vattentryck på 1 till 22 bar. Konstruktionen består av luftburen pump samt

ett antal ventiler för tryckhållning, inkommande vatten, arbetsluft, dränering och vattentrycksmanometer. Ventil för tryckhållning sitter på brandlinan. Det normala trycket vid provtagning är tolv bar och metoden klarar av att man sammankopplar upp till sju slangar samtidigt vid varje provtryckning. Konstruktionen, som helt ersatt den gamla metoden, har sparat mycket arbete och medfört färre arbetsskador.

Ingvar Olséen: ingvar.olséen@live.se



28. Reparator Börje Jansson, isbrytaren Atle, 5 000 kr

Svarvad lösning

Vid överhållningsarbete av bränsleventiler förekommer ofta att hålen mellan ventilkroppen och nålhuset har utsatts för pittings och slitage. Detta kräver lång tid att slipa in med slippasta. Förslaget i sin enklaste form är att ventilen spänns upp i svarven och att den slipas med maskinen som brukas till ventilsjindlar. Ett fäste för uppspanning tillverkas av en axel som svetsas på ett grovt plattjärn där man sedan skruvar fast ventilhuset. Stöddockan används till att kunna göra en uppriktning med indikatorklockan. Detta ger sedan noggrant besked om den axiella avvikelsen.

Förslagsställaren menar att upp till 0,05 millimeter kan anses vara fullgod tolerans. Efter bearbetning med hjälp av denna enkla installation och smarta arbetsmetod krävs en ringa tid för inlappning med slippasta för att uppnå en fullgod tätningsyta.

Börje Jansson: jab.jansson@gmail.com



FOTO: SJÖFARTSVERKET

29. 2:e Styrman Björn Bendix, isbrytaren Atle, 30 000 kr

Snabbare brandbekämpning med färgglada spjäll

Vid eventuell brand ombord är det av yttersta vikt att så fort som möjligt hitta de öppningar, spjäll, fläktar med mera som måste stängas av för att hindra eldens utbredning. Stiftelsen tycker det är märkligt att man inom IMO, myndighetsutövning eller sjöfartsforskningen aldrig konkretiserat några krav på ett regelsystem som definierar en enhetlig uppmärkning av luckor och spjäll. Många förslag som skickats in till Stiftelsen genom åren ger en bild av hur stort behovet är av en förbättring.

Även i det här fallet insåg förslagsställaren att systemet i hans fartyg kunde leda till tveksamhet eller missförstånd. För att öka säkerheten konstruerades en ändamålsenlig ventilationsplan. Konstruktionen är sådan att varje däck har ett nummer räknad nedifrån och upp. Alla luckor och spjäll är märkta med ett unikt nummer som motsvarar det som finns på ventilationsplanen. Den första siffran i det tresiffriga numret talar om vilket däck luckan eller spjället finns på. De andra siffrorna är löpnummer akterifrån och förut. Ett ojämnt nummer indikerar att luckan eller spjället finns på styrbord sida och ett jämnt nummer indikerar att den finns på babord sida. Vidare är numren målade med blå färg om luckan eller spjället går till inredningen, grön färg om den går till maskin och gul färg om den går till lastrummet. För att ytterligare förtydliga vilka luckor och spjäll som skall stängas före ett utlösande av koldioxid har runt dessa nummer målats en röd fyrkant.

Stiftelsens förhoppning är att kunskapen om denna problemlösning sprider sig till fler fartyg och att rederierna tar sig an detta. Tillsynsmyndigheter borde även diskutera rimligheten i huruvida det går att godkänna funktionsbaserade regler för brandluckor och spjäll utan att be fartygen demonstrera att stängningen kan komma att utföras på ett betryggande sätt.

Björn Bendix: b.bendix@telia.com

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

Idrottsbelöning

30. M/S Evinco - Fritidskassan, 20 000 kr

Befälhavare Lars Backlund, Diplom

Idrottsbelöning

Sedan tillkomsten av Stiftelsens Idrottsbelöning 2004 har strukturen på den svenska handelsflottans fartygsbestånd gjort att hamnliggetiderna blivit kortare samtidigt som besättningsstorlekarna har minskat.

Sjömansidrottens grenutbud har alltmer förskjutits från lagaktiviteter till motionsutövande i olika former, ofta arrangerade i fartygens egen regi. Efter genomförandet av idrott och motion inom skeppsbord kan både besättningarna och den enskilde sjömannen numera själva rapportera genomförda aktiviteter av minst en halvtimmes längd till Motionscentralen på Sjömansservice hemsida. Det systemet har medfört ett så imponerande uppsving att antalet registrerade motionärer under de senaste

tre åren har varit 701, 930 respektive 1 206 sjömän. Aktiviteterna har också tillgodoräknats deras fartyg inom lagtävlingen Motionsligan.

93 fartygsbesättningar svarade under 2015 tillsammans för sammanlagt nära 32 000 genomförda motionstillfällen inom denna aktivitet.

Laget på tankern M/T Evinco, tillhörande Rederi AB Donsötank, erövrade för tredje året i rad segerpokalen efter att ännu en gång ha dokumenterat både intresse och inställning av högsta valör. Ombord på 19 000-tonnaren finns ett välutrustat och välbeläget gym,

där de flesta i tolvmannabesättningen tillbringar minst en timme om dagen. Där kommer också löpband, motionscykel, roddmaskin och bordtennisbord till flitig användning.

Intresset för träning i dess olika former är mycket stort under ombordperioderna, där det då finns få eller inga möjligheter att komma iväg på en löprunda eller en power walk i land. Flertalet i fartygets besättning, där det förekommer ovanligt liten personalomsättning, är dessutom minst lika motionsaktiva under landledighetsperioderna som under sin sjötjänstgöring.

På M/T Evinco är det befälhavaren Lars Backlund, som aktivt driver friskvårdsränket med målet att alla ska hålla sig i form på bästa sätt. Förutom motion talas mycket om hälsa och kost, där fartygets kockar fokuserar på näringsriktig mathållning ombord med mycket grönsaker och frukt. Kaptenen, som själv är den flitigaste motionären ombord, är behjälplig med inloggningen till Motionscentralen.

Samstämmigt framhålls hur värdefullt motionerandet och framgångarna inom Motionsligan är för sammanhållningen och kamratskapet ombord på M/T Evinco.

Besättningen ombord på M/T Evinco tjänar genom sina insatser och inställning som ett föredöme för övriga fartyg och tilldelas årets Idrottsbelöning.

Befälhavare Lars Backlund tilldelas Stiftelsens Diplom för sitt inspirerande föredöme.



Sjöräddningsbelöning

31. AHTS Tor Viking II – Fritidskassan, 20 000 kr

Livräddande insats

Den 15 oktober lämnade den franske ensamseglarén Emmanuel Wattechamps hamnen Dutch i Alaska med destination San Diego. Väderet var till en början gynnsamt men snart tilltog vinden. Till slut var den så kraftig att Emmanuel fann för gott att göra som han alltid gör i sådant läge nämligen beslå alla segel, surra rodret, i med drivankaret och ner i ruffen för att invänta bättre väder. Drivankaret gick dock sönder. Emmanuel tillverkade ett nytt och fortsatte att vänta på bättre väder. Plötsligt, mitt i natten, träffades båten av en ”monstervåg” varvid den snurrade runt 360 grader innan den kom på rätt köl igen. Röran är svår att föreställa sig men allt som kan gå sönder hade gjort så. Till råga på eländet hade en ventil gått sönder och båten tog in vatten. Rodret hade havererat och riggen var en enda röra.

Flera stora vågor och mer vatten i båten som Emmanuel inte kunde hålla undan, fick honom att till slut utlösa sin EPIRB (flytande radiosändare). Han befann sig då någon stans mitt ute i Stilla havet cirka 250 nautiska mil söder om Cold Bay i Alaska.

Larmer fångades upp av den amerikanska kustbevakningen som vidarebefordrade det till Tor Viking II som hade runt fyra timmars gång till haveristen. Tor Viking satte högsta fart och klargjorde för en räddningsoperation under svåra förhållanden. Enligt kustbevakningen var våghöjden uppemot sex meter och vindhastigheten cirka 40 knop.

Kontakt kunde etableras med den nödställde, inledningsvis via det kustbevakningsflyg som ledde och övervakade operationen. Emmanuel beordrades att packa det viktigaste och göra sig klar att överge sin båt.

Per Strobel, befälhavare på Tor Viking, manövrerade fartyget mot segelbåten. En livlina skickades över som Emmanuel kunde koppla in sig i varefter han från stäven av sin båt avvaktade rätt ögonblick att kasta sig över till Tor Viking. Trots sex meter höga vågor lyckades hoppet och Emmanuel var räddad. Och inte bara han, innanför skjortan fanns hans skeppskatt, Papilup som också tacksamt tog emot besättningens omsorger!

Emmanuel och hans katt kunde gå iland i Seattle och för Tor Viking var därmed ännu en räddningsoperation med lycklig utgång avslutad.

Sjömanshusstiftelsen gratulerar till insatsen!







32. Matros Jonas Laveryd, 20 000 kr

Livräddande insats

Måndagen den 19 oktober står en man vid kajkanten i Visby hamn och fiskar med sin femårige son och sin sex månaders bebis. Bebisen ligger i sin barnvagn och är som sig bör fastspänd för att inte falla ur denna. Men i ett obehagligt ögonblick åker barnvagnen med bebisen ut över kajkanten och ner i hamnbassängen. Det är cirka 2,5 meter från kajkanten ner till vattnet och den skräckslagne pappan ropar på hjälp.



Samtidigt som detta händer avslutar åtta sjömän ur Destination Gotlands besättningar dagens övning med FRB (snabbgående räddningsbåt) som en del i de nya internationella sjösäkerhetskraven. De uppfattar mannens rop på hjälp och ser hur barnvagnen är på väg att sjunka ner i hamnbassängen.

Matros och tillika instruktören under FRB utbildningen, Jonas Laveryd, agerar blixtsnabbt. Sliter av sig sin varseljacka, lämnar mobilen på kajen för de övriga att larma med, och dyker ner i det tolvgradiga vattnet. Han simmar fram till barnvagnen som har sjunkit ner under vattenytan. Redan någon halvmeter ner i bassängen är det mycket dålig sikt. Jonas lyckas få upp barnvagnen över vattenytan och får in den mot kajkanten där några av de övriga som övat kunnat kliva

ner på de stora traktordäck som hänger som fendorar på kajen. Med gemensamma krafter lyckas de få ur barnet ur barnvagnsinsatsen och upp på kajen. Bebisen visar först inga tecken på liv men efter några sekunder kommer det en lite skvätt vatten ur munnen och bebisen slår upp ögonen. Samtidigt har några av de övriga sjömännen larmat ambulans och räddningstjänst. Man har också startat en bil som fanns i närheten för att snabbt få in barnet i värmen. Efter transport till sjukhuset och efter undersökningar konstateras att bebisen klarat sig helt oskadd från händelsen!

Tack vare att väl övade sjömän var på rätt plats vid rätt tillfälle slutade denna händelse lyckligt!

Stiftelsen framför sin uppskattning över den kollektiva insatsen och särskilt över Jonas Laveryds rådiga och snabba agerande.



33. HMS Gladan – Fritidskassan, 20 000 kr

Livräddande insats

Svenska marinens skonert HMS Gladan räddade natten den 25 november en nödställd tysk segelbåt i vattnen nord Kap Verde.

Fartygschefen Thomas Falk berättar:

”HMS Gladan hade precis avlagt ett besök på Mindelo, Kap Verde. Vi hade kadetter från officersprogrammet ombord som elever och var på väg nordvart till EL Hierro, Kanarieöarna. Ovanligt nog hade vi relativt ostlig vind, vilket gjorde att vi kunde sätta gynnsam kurs mot El Hierro. Det är att, gå mot ”elementen” när man går det hållet, motström och mestadels med vinden emot.

Under första natten till sjöss, hörde vi ett mayday på vhf kanal 16. Vi svarade som



enda fartyg. Anropet gällde en segelbåt som hade vatteninträngning och som förlorat sitt roder. Haveristen befann sig 20 distansminuter väst om oss, nord Kap Verde. Vi besvarade anropet och förklarade att vi skulle sätta kurs mot dem.

Vi föll av, startade maskin och satte högsta fart. Efter ett tag bärgade vi seglen då de inte gjorde någon nytta längre - akterlig vind och maskingång.

Då vi hade några timmar tills vi kom fram, purrade vi nyckelpersoner och påbörjade de förberedelser vi kunde tänka ut. Allt ifrån olika sätt att lämna länsmateriel till att bedriva sjukvård. Vi gjorde klart för att kunna förtöja båten jämte Gladan, om den var på väg att sjunka.

Vis av tidigare erfarenheter, tog jag direkt kontakt med MRCC i Göteborg. Tanken var att de lättare skulle kunna ta kontakt med sjöräddningsmyndigheten på Kap Verde. "Sweden Rescue", som jag har väldigt goda erfarenhet av, hjälpte så klart till. De fick inte kontakt med sina kollegor på Kap Verde, men de gav oss förslag på olika sätt vi själva kunde ta kontakt.

Vi fick snart klart för oss att det gällde en tysk segelbåt som heter Eyja med tre män och en kvinna ombord.

Det var fortfarande mörkt när vi kom fram till haveristen. Det blåste ca tio meter per sekund och våghöjden låg på tre meter. Vi höll oss i lovart. Vår plan att förtöja dem på oss fick vi skrinlägga på grund av för hög sjö. Det hade inneburit alltför stora risker för ytterligare skador på deras båt. Vi fick kommunicera över vhf.

Vi sjösatte vår räddningsbåt, en gummibåt med 40 hästkrafters motor vilket i rådande sjö inte var helt enkelt. Men vi lyckades och besättningen kunde till slut ta sig ombord på haveristen.

Efter samtal och diskussioner där det framgick att de klarade av att hålla vattennivån under kontroll med sina egna två länspumpar, återvände gummibåten till Gladan.

När väl radiokontakt etablerats med Kap Verde och det tyska räddningscentret i Bremen beslöts att en bogserbåt skulle skickas ut för att ta segelbåten på bogsering till Mindelo. Tyvärr tog det tid, och ännu mer synd var att det blev haveri på bogserbåten när de skulle kasta loss.

Det ordnades så småningom fram en ny båt från land. Besättningen på haveristen var missmodiga och ledsna. Vi gjorde olika försök att hålla dem på gott humör genom radioanrop och vi åkte även över med ribben igen för att testa att hissa deras segel och hjälpa dem med en improviserad nödstyrning. Det fungerade faktiskt

hjälpigt men all geist var borta hos dem, så vi fick lägga ner det. Efter många om och men kom det ut en fin räddningsbåt och vi hjälptes åt att koppla bogsering. Vi transporterade även över kvinnan och en man till räddningsbåten. Övriga två stannade kvar ombord på haveristen.

Det hela gick väl och min bedömning är att det var goda sjömän ombord på den Kap Verdianska räddningsbåten. Vi lämnade varandra när vi såg att bogseringen fungerade.

Sammanfattningsvis kan sägas att det var nog i grevens tid vi hann dit. Det var inte långt ifrån de skulle "missa" Kap Verde, och teoretiskt kunnat driva mot Västindien. Det är inte så mycket fartygstrafik i det området de befann sig. De kunde heller inte själva komma i kontakt med Kap Verde.

Då vi såg att de kunde hålla sig flytande, jobbade vi med dem, genom att hålla oss nära och samtala med dem för att hålla humöret uppe.

Förutom det lades väldigt mycket energi på radiotrafiken och logistiken. Som kuriosum blandade den tyska räddningstjänsten även in Marockos rescue center i Rabat. Detta gjorde en svår radio/satellitkommunikation om möjligt än svårare.

Trots allt fungerade allt så väl någon kunde begära, och de var väldigt tacksamma för vår hjälp på den tyska båten Eyja."

Sjömanshusstiftelsen gratulerar Gladans besättning för ett mycket gott sjömansskap och citerar ur den tyske skepparens tackmail,

"Dear Mr Falk

... Thank you very much for your help. I don't dare to think what could have happened if you and your men were not on our side. We will never forget these hours..."

34. Överstyrman Johan Söderling, 20 000kr

Livräddande insats

Johan Söderling, överstyrman på isbrytaren Frej, hade varit ute på lokal i Luleå natten mot söndag den 29 december. Johan bestämde sig för att gå hem lite tidigare än övriga kamrater i sällskapet. Han promenerade längs med kajen ut mot isbrytarna, då han hörde ljud som fick honom att stanna.

Johan berättar:

–Det var någon som jämrade sig och det plaskade. Jag tog av mig huvan och mössan men hörde ingenting mer och skulle precis börja gå igen. Då hörde jag klirr

som när isen bryts och ser någon som rör sig i vattnet. Jag springer dit och ringer samtidigt 112.

När Johan kom fram såg han en äldre man som helt enkelt måste ha missat att kajen tog slut och åkt rakt ner i vattnet, som är tvårdjupt direkt. Johan får samtidigt tag på SOS och meddelar var han är, lägger telefonen på backen med högtalaren påslagen och tar sig ner till vattnet för att undsätta mannen.

Mannen nådde inte botten. Han var i mycket dålig form och höll sig fast i kajslänten. Johan, som höll sig i en liten björk, fick precis tag i mannen och var vid flera tillfällen själv nära att falla i vattnet.

–Först försökte jag dra upp honom, men det var helt omöjligt. Han sluddrade och orkade ingenting. Det verkade som att han hade legat där ett tag.

Johan tog då beslutet att inte själv försöka få upp honom, utan att bara hålla

honom vid liv.

–Han höll i min arm och sa flera gånger ”Det går inte, det går inte”. Men jag försökte lugna honom, sa att ambulansen snart är här.

Där hade jag nytta av all vår utbildning. Jag behöll lugnet och visste att mannen inte skulle frysa ihjäl på de få minuterna.

Dramat var dock inte slut när ambulansen kom. Den körde nämligen för långt!

–När ambulansen körde förbi ropade jag till min telefon: ”Ambulansen kör för långt, backa tvåhundra meter!” Samtidigt som jag ropar detta tvärstannar en brandbil där jag är. Dom har hört via SOS Alarm vad jag ropat och tvärnitar, två kilometer med torrdräkter kastar sig ut och hoppar i. Dom tar över och någon annan drar upp mig på land där jag får ligga tills fler personal anländer och tar hand om mig.

Johan berättar att han gav precis allt han hade för att hålla den äldre mannen vid liv.

–Jag låg på marken som en sköldpadda. Jag kunde inte röra någonting. Jag var helt slut. Det fanns ingenting kvar.

Den äldre mannen överlevde tack vare rådigt ingripande av Johan Söderling.



Litteraturpris

35. Fil. dr. Joachim Östlund, 20 000 kr

Litteraturpris

.....

Den svenska sjöfarten har en lång historia, som sträcker sig tusentals år tillbaka i tiden. Vikingatiden är väl känd. Men kunskapen om vår sjöfarts- och sjömanshistoria därefter har luckor. En sådan kunskapslucka är den mycket omfattande svenska sjöfarten på Medelhavet från mitten av 1600-talet och ett par sekler framöver. Huvudskälet till trafiken var det omätliga behovet av salt hemmavid.

Saltning av mat var tidens outhärliga konserveringsmetod. Sverige bestämde sig för att satsa på direktimport av salt från Portugal och länder på andra sidan Gibraltarsund. Trafiken kom att sysselsätta ett stort antal svenska fartyg.

Fartygen utsattes för ständiga hot från de nordafrikanska barbareskstaternas korsarer, sjöburna muslimska kapare som formellt stod i Ottomanska rikets sold (med undantag för dem från Marocko, som var ett självständigt sultanat). En strid ström av fartyg kapades. Flera hundra svenska sjömän hamnade i tröstlöst slaveri i nordafrikanska hamnar, i



väntan på att i bästa fall bli friköpta med medel från hemlandet. Många försmäktade som galärslavar, innan korsarens galärer ersattes av segelfartyg. Sverige betalade tribut till korsarhamnarnas härskare för att de svenska fartygen skulle få fri lejd, men det gav långt ifrån alltid någon trygghetsgaranti mot kapningarna.

Om detta utdragna drama handlar historieforskaren Joachim Östlunds bok *Saltets pris*, som gavs ut 2014. Boken är en gedigen och mycket angelägen skildring av en epok, som annars skulle löpa risk att helt falla i glömska.

Skildringen av tiden efter 1748, då det första sjömanshuset grundades i Stockholm, är också ett värdefullt bidrag till Stiftelsen Sveriges Sjömanshus förhistoria. Sjömanshusen kom att få en stor social betydelse för svenska sjömän som friköpts från slavtillvaron, liksom för anhöriga till dem som hölls kvar i fångenskap i de nordafrikanska hamnarna och efterlevande till dem som dött där.

Östlunds bok spänner sig över perioden 1650-1770. Förhoppningsvis löper han linan ut och fullbordar historiken fram till 1830, då franska trupper intog Alger och barbareskkorsarens storhetstid definitivt var över. Sverige fortsatte dock att betala tribut till Marocko ända till 1845.

Sammanfattningsvis är Joachim Östlund en värdig mottagare av Stiftelsens litteraturpris 2016.

Summering Belöningar 2016

Arbetsbelöning	306 000 kr
Idrottsbelöning	20 000 kr
Sjöräddningsbelöning	80 000 kr
Litteraturpris	20 000 kr

Summa	426 000 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 2017" insänds före 1 november 2016
 - 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*