



Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

Årsberättelse 2016



Stiftelsens utveckling 2012-2016 (Tkr)

Balansdag	2016-12-31	2015-12-31	2014-12-31	2013-12-31	2012-12-31
Bundet fondkap enl balansräkning	187 912	186 362	184 750	183 321	181 899
Bundet fondkap till marknadsvärde	431 367	413 380	410 404	377 908	329 950
Ingångskap omräkn efter KPI index	141 404	138 999	138 999	139 459	139 226
Real kapitalförändring					
ackumulerat värde	289 963	274 381	271 405	238 449	190 724
årets förändring	15 582	2 976	32 956	47 725	19 104
i % av ing. fondkap.markn.v.	3,77%	0,73%	8,72%	14,46%	6,14%
Balansomslutning (markn.värde)	472 127	449 480	442 788	405 297	358 619
Placeringstillgångar					
aktierelaterade tillgångar (markn.värde)	350 445	319 218	315 763	287 274	237 648
i % av balansomsl.markn.v.	74,23%	71,02%	71,31%	70,88%	66,27%
ränterelaterade tillgångar (markn.värde)	114 511	125 051	124 040	115 015	117 767
i % av balansomsl. markn.v.	24,25%	27,82%	28,01%	28,38%	32,84%
aktierelaterade tillgångar (bokf.värde)	104 691	90 581	91 602	94 082	92 244
i % bokf. bundet kapital	55,71%	48,60%	49,58%	51,32%	50,71%
Avkastning					
räntor o utdelningar	15 501	16 115	14 289	13 708	16 654
reavinster/rea förluster	5 016	3 972	6 520	4 245	5 857
förändring i övervärden	16 436	1 364	31 067	46 535	17 361
totalavkastning	36 953	21 451	51 876	64 488	39 872
i % av ing.balansomslutn. markn.v	8,22%	4,84%	12,80%	17,98%	11,85%
Adm. o förvaltn.kostn.	3 920	3 648	3 758	3 330	3 257
Bidragsverksamheten	15 195	11 413	10 747	14 248	14 024
% av räntor/utdelningar	98,02%	70,82%	75,21%	103,94%	84,21%
% " " " ./. kostnader	131,20%	91,55%	102,05%	137,29%	104,68%



Krigsseglarmonumentet. Foto: Christer Nordling

Innehåll

Stiftelsens utveckling	2
Året som gick	4
Direktionens ordförande har ordet	5
Historik och bildande	6
Direktionens arbete	7
Personal	8
Bidragsverksamheten 2016	9
Bidragsverksamheten 1972–2016	21
Projekt som stiftelsen stödjer	22
BOKSLUT	
Resultaträkning	37
Balansräkning	38
Notbilaga	40
Revisionsberättelse	50
Stiftelsens Direktion och kansli	52



Skonaren Vega. Foto: Rederi Vega

Året som gick

Redovisade värden anges i miljoner kronor (Mkr) eller i %. Föregående år ()

- Årets direktavkastning uppgick till 15,5 Mkr (16,1).
- Stiftelsens placeringstillgångar:
 - Orealiserat övervärde 243,4 Mkr (227,0) en ökning med 16,4 Mkr (1,3)
 - Viss omallokering har skett av årets direktavkastning.

Av årets direktavkastning har 9 Mkr reinvestierats i Kammarkollegiets konsortie GIVA. Ett konsortie bestående av både räntebärande placeringar, derivat och aktieplaceringar.

 - Bokfört värde för aktierelaterade instrument uppgår till 104,7 Mkr (99,6) och för räntebärande till 116,8 Mkr (117,6) Mkr.
- Totalavkastningen 37,0 Mkr (21,5) motsvarar 8,2% (4,8) av ingående balansomslutning till marknadsvärde.
- Real ackumulerad kapitalökning enligt KPI, med bas 1949, sedan Stiftelsens start t.o.m 16-12-31: 290,0 Mkr (274,4).
- Verksamhetens kostnader uppgår till 3,9 Mkr (3,6).
- Bidragsverksamheten 15,2 Mkr (11,4) vilket motsvarar 98,0% (70,8) av direktavkastningen. Balanserade disponibla medel uppgår per 16-12-31 till 33,9 Mkr (34,2). Beloppet täcker, med per balansdagen beslutade åtaganden, verksamhetens kostnader för år 2017.

Summa mottagna medel 1973–2016 (Mkr)	25,2
Omräknat enligt KPI (se notering sid 45)	141,4
Avkastningsmedel 1973–2016	
Avsatta till bundet kapital	162,8
Förbrukade i bidragsverksamheten	323,4
Orealiserade övervärden per 2016-12-31	243,4
Totalt	729,6
i % av mottagna medel	2 895,2%
Konsumentprisindex procentuella förändring 1973-2016	624,7%

Direktionens ordförande har ordet

Stiftelsens ekonomi är fortsatt stabil. En viss omplacering har skett av Stiftelsens tillgångar. Medel placerade i Kammarkollegiets räntefond har istället allokerats till bostadsrelaterade värdepapper med begränsad risk. Därmed har Stiftelsen kunnat uppnå en högre direktavkastning och med utdelning kvartalsvis. I samma syfte har Stiftelsen även placerat medel i en nystartad fond inom Kammarkollegiet som bl a handlar med derivat. Denna fond ger tertialvis utdelning. Genom dessa åtgärder får Stiftelsen således en högre direktavkastning och en bättre spridning av intäkterna under året. Sammantaget ger det bättre möjligheter till ekonomisk planering i syfte att fortsätta satsningar på kostnadskrävande projekt till gagn för de ombordanställda.

Stiftelsens huvudändamål är att vid framträdande behov bistå personer och anhöriga till dem som är eller varit verksamma inom sjömansyrket. Bidrag med detta syfte har under året utbetalats i ungefär oförändrad omfattning. Det kan därmed konstateras att Stiftelsens bidrag till huvudändamålet fortfarande i högsta grad är relevant.

Stiftelsen har också som ändamål att i övrigt verka till nytta och gagn för sjöfolket. Detta tar sig till uttryck genom en omfattande bidragsverksamhet inom områdena forskning och utveckling samt utbildning. Bidrag lämnas inte till allmän forskning inom sjöfartsområdet. Forskningen ska ha en direkt koppling till "nytta och gagn för sjöfolket". Arbetsmiljöforskning samt forskning inom området sjösäkerhet faller normalt inom den kategori som kan erhålla bidrag. Däremot har inte t ex forskning avseende nya fartygskonstruktioner för att förbättra miljön eller öka konkurrenskraften den direkta nyttan för sjöfolket som normalt erhåller bidrag. Vad gäller bidrag till utbildning lämnas bidrag för att förbättra utbildningen på sjöfartshögskolor och sjömansskolor. Det är dock i första hand staten som har huvud-

ansvaret för att sjömansutbildningen ska hålla hög klass. Det är viktigt att stiftelsen inte tar över statens ekonomiska ansvar i detta avseende.

Något som ligger nära utbildningsfrågorna är nyrekrytering av sjömän. Det är emellertid åtgärder som inte ligger inom ramen för vad Stiftelsen ska bidra till. Sådana åtgärder ansvarar arbetsgivarna inom sjöfarten för. Inte heller bidrag till allmän lobbyverksamhet till gagn för sjöfarten kan anses ha den direkta nyttan för sjöfolket att det kan anses falla inom Stiftelsens regelverk för bidrag. Det finns dock en möjlighet att ge bidrag i begränsad omfattning till ändamål som inte direkt faller inom Stiftelsens regelverk.

Sådana bidrag lämnas också inom området sjömanskultur.

Direktionen gjorde i augusti ett studiebesök på Statens Provvningsanstalt i Borås och fick där en mycket intressant genomgång av projektet proFLASH, se sid 14.

Projektet och SP verksamhet presenterades förtjänstfullt av projektledaren Franz Evegren.

Direktionen besökte senare under året även Kungliga Tekniska Högskolan i syfte att på plats bli informerad om bl a forskningen kring projektet fartygsdynamik, som Stiftelsen med avsevärda belopp bidragit till. Direktionen togs emot av projektledaren Anders Rosén.

Att på detta sätt på plats få inblick i de olika projekten bidrar till direktionens förståelse för de uppnådda resultaten.

Christer Themnér



Stiftelsens ordförande, Christer Themnér.
Foto: Torbjörn Dalnäs

Historik och bildande

Statsmaktens intresse för sjöfolket började redan på 1600-talet och de första samlade bestämmelserna om sjöfolks arbetsvillkor och tjänsteavtal fanns i skeppsmannabalken i 1667 års sjölag. Den 30 mars 1748 utfärdades det så kallade kofferdireglementet eller som det rätteligen heter "Kongl. Maj:ts Nådiga Reglemente hwarefter Coopverdi-Skeppare och Skeppsfolk hafwa sig at rätta".

Redan den 18 maj samma år ägde det första valet av sjömanshusdirektion rum inför magistraten i Stockholm. Att det var ett stort steg i sjöfartsnäringens historia framgår av att det var över trettio skeppsredare närvarande och tjugoåtta kofferdiskeppare. Efter valet samlades Direktionen till det första protokollförda mötet 1748.

Så småningom tillkom sjömanshus i flera hamnstäder, som mest i 47 städer. Sjömanshusens verksamhet leddes av en Direktion och

en anställd sjömanshusombudsman eller som han i början kallades "waterschouten". Sjömanshusen fick inkomster på olika sätt: Vid varje återkomst till svensk hamn från utrikes ort skulle ett fartygs besättning erlägga "plåtagift", sedermera kallad "hyresavgift". I 1911 års sjömanshusförordning fastställdes hyresavgiften till en procent av de ombordvarandes löner. Fartygen skulle också vid hemkomsten från utrikes resor erlägga "lästavgift", även kallad "sjömanshusavgift", med några ören för varje läst som fartyget höll. Vidare tillföll de "böter" som inbetalats av sjöfolk och de vid rymning "förverkade hyrorna" sjömanshuset. Kollektmedel upptogs för sjöfolk en gång om året fram till 1888.

Av sjömanshusens inkomster var hyres- och lästavgifterna de väsentliga. De övriga var mer eller mindre försumbara.

Bland arbetsuppgifterna för sjömanshusen kan nämnas understöd till orkeslösa sjömän, gratial till änkor och andra nödlidande, fast-

ställande av löner till sjömännen, inflytande över navigationsundervisningen, mönstring, fartygsregistrering med mera.

Så småningom kom dessa uppgifter att tas över av statliga myndigheter och fackliga organisationer. Sjömanshusen började successivt läggas ned under 1900-talet för att till slut helt upphöra 1969. De kvarvarande tillgångarna fördes över till lokala sjömanshusstiftelser.

I beslut den 5 maj 1972 föreskrev Kungl. Maj:t att en stiftelse benämnd Stiftelsen Sveriges Sjömanshus skulle inrättas och att stiftelsen före den 1 juli 1973 skulle överta de hittillsvarande sjömanshusstiftelsernas tillgångar och förpliktelser på sätt och i den ordning Sjöfartsverket bestämde i samråd med den nya stiftelsen. Till den nya stiftelsen skulle också överföras de av Sjöfartsverket förvaltade så kallade gemensamma sjömanshusmedlen. Vidare skulle stiftelsen ta över den förvaltning av gåvo- och donationsmedel som tidigare sjömanshusstiftelserna utövat.

De samlade tillgångarna uppgick till ett marknadsvärde av 20,8 Mkr, vilket redovisades som fondkapitalets bokförda ingångsvärde i den nybildade Stiftelsen Sveriges Sjömanshus. Av beloppet utgjorde 4,0 Mkr donationsmedel. Under slutet av 1970- och början av 1980-talet har Stiftelsen mottagit ytterligare 4,3 Mkr och 2013 0,1 Mkr för förvaltning. De totalt mottagna medlen om sålunda 25,2 Mkr motsvarar i dagens penningvärde ett totalt belopp om 141,4 Mkr vid omräkning enligt KPI-index. Stiftelsens bokförda bundna kapital uppgår per 16-12-31 till 187,9 Mkr vartill kommer orealiserat övervärde om 243,5 Mkr.

***Skeppslästen** är ett gammalt mått på ett fartygs lastförmåga. 1 läst = den tyngd/last som fordrades för att trycka ner ett fartyg från lossvattenlinjen till lastvattenlinjen. Från år 1726 motsvarade det 2448 kg, men från 1863 används i stället begreppet **nyläst** om 4250 kg. År 1874 ersattes begreppet läst av **registerton**.*



Direktion, kansli och delar av Granskningsgrupp vid besök vid SP den 24 augusti. Foto: Torbjörn Dalnäs

Direktionens arbete

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 dem som är eller har 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.

Direktionen består av fem ledamöter. För varje ledamot finns en personlig ersättare. Ledamöter och ersättare utses av Sjöfarts-

verket. Mandatperioden är tre år med början den 1 maj. Av ledamöterna utses två efter förslag av Svensk Sjöfart, en efter förslag av Sjöbefälsföreningen, en efter förslag av Sjöbefälsföreningen – O och en efter förslag av Seko.

Direktionen utser inom sig ordförande och vice ordförande. Vid direktionens sammanträde den 7 maj 2014 valdes Christer Themnér som ordförande och Pia Berglund som vice ordförande för mandatperioden.

Stiftelsen står under tillsyn av Sjöfartsverket. Som tillsynsman har tjänstgjort chefsjuristen vid Sjöfartsverket, Gunilla Malmlöf.

Från den 1 mars är Lisa Lewander ny chefsjurist och tillsynsman.

Direktionen har under året hållit fyra protokollförda sammanträden.

I anslutning till Direktionens sammanträde i augusti genomfördes ett studiebesök vid SP, Sveriges Tekniska Forskningsinstitut i Borås. Utöver en bred presentation av olika verksamheter med sjöfartsanknytning fick Direktionens ledamöter en ingående redovisning av forskningsprojektet

För mandatperioden 1 maj 2014 – 30 april 2017 har Direktionen följande sammansättning:

Ordinarie:	Ersättare:	
Christer Themnér, ordförande	Mikael Huss	Sjöbefälsföreningen
	Från 2014-08-14	
Pia Berglund, vice ordförande	Christer Bruzelius	Svensk Sjöfart
	Från 2015-05-27	
Bengt Eurén	Louise Langley	Svensk Sjöfart
Christer Lindvall	Jörgen Lorén	Sjöbefälsföreningen – O
Kenny Reinhold	Karl-Arne Johansson	Seko sjöfolk

proFLASH vars Fas 2 Stiftelsen stödjer. Rapport från besöket återfinns på sid 28. Dagens värdar bjöds sen på middag på Hotell Hjortviken Konferens där nästa dag sammanträde nr 187 genomfördes.

På motsvarande sätt kombinerades sammanträdet i november med ett studiebesök vid KTH i Stockholm. Utöver genomgångar om historia och verksamheter före-

Stiftelsens FoU verksamhet har utvecklats under året. En utlysning gällande problematiken kring "183-dagarsregeln" har publicerats.

Stiftelsens Belöningshögtid avhölls den 18 maj på Fotografiska i Stockholm.

Hedersgäst och belöningsutdelare var Anders Boman, vd Walleniusrederierna.

Tjugosju sjöfarare hade hörsammat kallelsen och kunde ur Anders Bomans hand mottaga sin välförtjänta belöning.

Arvoden och traktamenten

I fasta arvoden till ordföranden och vice ordföranden utgått sammanlagt 34 500 kr (28 500).

Till ordföranden i Granskningsgruppen har utgått arvode om 6 000 kr (6 000). Härutöver har för varje sammanträde/förrättning utgått arvode om 4 000 kr (t o m 2016-03-10 – 3 500 kr) till de ledamöter som varit närvarande, vilka belopp jämte traktamenten och reskostnader fördelats som förrättningskostnader på de aktiviteter sammanträdena eller förrättningarna avsett.

Personal

Kansliet har haft tre deltidsanställda.

Kanslichef: Christer Nordling

Kanslist: Inger Örnquist

Ekonomiansvarig: Birgitta Lönnquist Gemvik



Ett vintrigt KTH. Anders Rosén föreläser. Foto: Torbjörn Dalnäs

drog projektledaren Anders Rosén "Rapport över Fartygsdynamikprogrammet, Perioden 2014-2016" och "Ansökan om fortsatt stöd för åren 2017-2019".

En rapport från besöket återfinns på sid 22.

Stiftelsens Presidium har hållit fyra protokollförda sammanträden under året. I anslutning till dessa har även genomförts möte med Placeringsutskottet.

Löner och ersättningar (Tkr):

	2016	2015
Löner	1 576	1 404
Arbetsgivaravgifter	345	243
Totalt	1 921	1647



2016 års belöningsmottagare. Foto: Torbjörn Dalnäs

Bidragsverksamheten 2016

Bidragsverksamheten bedrivs och redovisas inom följande områden:

- Gratial
- Akut hjälp
- Stipendier
- Utbildningsstöd
- Forskning och utveckling
- Kultur
- Belöningar
- Övriga bidrag

Siffror i rubriken avser år 2016 och siffror inom parentes avser år 2015.

Gratial 2 456 Tkr (2 552)

Gratial utgår efter Direktionens prövning till personer som är eller har varit verksamma inom sjömansyrket och till sådana personers närmaste anhöriga. Riktlinjer för att erhålla gratial är att vederbörande sjöman har haft cirka 75 månader till sjöss och har en årsinkomst understigande 180 000 kr för ensamstående och 225 000 kr för sammanboende. Gratialbeloppet är från år 2015 höjt till 16 tkr/år.

Antalet gratialister utvisar en successiv minskning. År 1976 utgick gratial till 1 565 personer.

Under 2016 har gratial utbetalats till totalt 154 personer.

Akut hjälp 360 Tkr (299)

Ekonomiskt bistånd i form av ett engångsbelopp kan utgå till ombordanställd vid uppkomna situationer/behov inom områden som egen hälsa, egen försörjning, eget boende eller egen

omskolning på grund av arbetsskada.

Under 2016 har 19 personer erhållit akut hjälp.

Stipendier 1 604 Tkr (1 693)

Stiftelsen stödjer elever under utbildning med:

Individuella stipendier 794 Tkr (772)

Studerande vid svensk sjöfartshögskola eller som genomgår magister- eller masterutbildning vid sådan har möjlighet att söka individuellt stipendium för ökade kostnader för dubbelt boende och/eller för försörjningsplikt av barn under 18 år.

Samma möjlighet har svensk studerande som genomgår motsvarande utbildning vid utländsk/internationell sjöfartshögskola.

Under 2016 har 101 studerande beviljats individuellt stipendium.

Lokal utdelning 810 Tkr (921)

Stiftelsen avsätter årligen medel att utnyttjas lokalt vid skola/sjöfartshögskola med utbildning syftande till sjömans- och sjöbefälsyrken. Medlen fördelas i proportion till antal elever vid respektive skola/högskola. Medlen disponeras av prefekt/rektorer till studieresor, premier, stipendier, examensarbete eller annat ändamål som gynnar eleverna och studiemiljön vid skolan/högskolan. De tilldelade medlen skall tydligt kunna knytas till ändamålet "undervisning eller utbildning".

Under 2016 har 6 skolor/sjöfartshögskolor tilldelats lokala medel.

Utbildningsstöd 3 918 Tkr (388)

Stiftelsen kan lämna stöd till sjöfartshögskola eller skola som bedriver sjöfartsinriktad gymnasieutbildning eller annan utbildning som leder till behörighet till sjöss. Stöd kan även ges till annan utbildningsanordnare som bedriver utbildning som syftar mot sjömansyrket.

Stödet skall avse åtgärder som bidrar till att utveckla förutsättningarna att bedriva en bra och säker utbildning eller åtgärder som förbättrar elevernas studiemiljö.

Som exempel på sådant stöd under 2016 kan nämnas stiftelsens stöd till Svenska Kryssarklubbens Seglarskola med 40 Tkr, Vitsgarns Seglarskola med 62,5 Tkr och Föreningen M/S Atene med 30 Tkr, alla för säkerhetshöjande åtgärder och utbildningar.

Vidare har stiftelsen stött Stockholms Scout-distrikt med 25 Tkr för planering och genomförande av en stor sjöräddningsövning under 2016.

Sail Training Association har beviljats 30 Tkr för att kunna placera svenska ungdomar på deltagande segelfartyg under årets North Sea Tall Ships Regatta.

Marina Läroverket i Danderyd har fått ett bidrag om 10 Tkr för inköp av en pelarsvängkran som skall förbättra arbetsmiljön vid övningar med tex vattenfyllda livflottar mm.

Rönnowska skolan i Helsingborg utbildar som enda skola i Sverige blivande sjökockar. Även för sjökockar krävs genomförd Basic Safety vilken utbildning stiftelsen stöder med 20 Tkr.

Arbetet med att ta fram ett utbildningsmaterial avseende kränkande särbehandling ombord har fortsatt under året. Stiftelsen har garanterat projektet full kostnadstäckning, ca 700 tkr. Övriga intressenter förutsetts bidra efter förmåga. Det största bidraget inom området Utbildningsstöd har gått till Chalmers, Institutionen för Sjöfart och Linné-universitetet, Sjöfartshögskolan som beviljats 1 500 Tkr vardera för stöd till utveckling av simuleringsmjukvara och övningsutrustning för kurser inom LNG-drift. Arbetet syftar till att möta kommande STCW-krav på utbildning för sjöpersonal med tjänst-

göring ombord på LNG-drivna fartyg. Utvecklingsarbetet bedrivs av de båda skolorna gemensamt.

Forskning och Utveckling 5 042 Tkr (3 911)

Stiftelsen stödjer forskning och utveckling (FoU) som är till gagn för sjöfolk inom områdena säkerhet, arbetsmiljö och trivsel. Stiftelsens stöd kan avse helt eller del av projekt. Stiftelsen följer respektive projekt genom deltagande i referensgrupp motsv.

Under 2016 har stöd riktats mot nedanstående projekt. I rubriken angivna summor avser 2016 respektive (2015).

Pågående projekt

MASKINRUMS ERGONOMI OCH SÄKERHET (MOS). FORTSATT STÖD 780 Tkr (-)

Stiftelsen har beslutat att fortsatt stödja forskningsprojektet ”Maskinrums ergonomi och säkerhet (MoS). Stödet avser en senior forskare inom MoS under åren 2016-2018 till en total kostnad om 2 410 Tkr.

Stödet till den seniora forskaren skall i första hand utnyttjas för forskning inriktad mot regelutveckling inom MoS.



Monica Lundh. Foto: Barbro Vivien

Maskinrums ergonomi och säkerhet 1 500Tkr (1 500)

Stiftelsen beslutade 2006 att totalfinansiera inrättandet av en ny forskartjänst vid Chalmers inom området "Maskinrums ergonomi och säkerhet" under åren 2006-2008.

Målsättningen med forskningen är att förbättra arbetsmiljön, säkerheten och effektiviteten i maskinrummet samt att ta fram förslag till nya nationella och internationella regelverk.

Stiftelsen har senare beslutat att fortsatt lämna stöd till Chalmers under åren 2009-2015. Tjänsten utformades under åren 2006-2009 som en doktorandtjänst. Under de resterande åren planeras tjänsten för en Universitetslektor/Docent eller liknande som tillsätts efter sedvanligt annonserings- och ansökningsförfarande.

Doktorandtjänsten har fram till 2010 upprätthållits av sjöingenjören Monica Lundh. Monica Lundh doktorerade 2010-06-11 med avhandlingen "A life on the Ocean Wave. Exploring the interaction between the crew and their adaption to development of the work situation on board Swedish merchant ships".

Som en följd av detta utlystes tjänsten under 2011 och tillsattes 2011-06-01.

Tjänsten innehas nu av universitetslektor Monica Lundh.

DOKTORANDTJÄNST VID KALMAR SJÖFARTSHÖGSKOLA 0 Tkr (-)

Stiftelsens stödjer Kalmar Sjöfartshögskolas utveckling av den akademiska kompetensen.

Mats Hammander har under 2013 antagits till en doktorandtjänst vid Linnéuniversitetet.

Forskarutbildningen genomförs i ämnet Sjöfartsvetenskap med inriktning "Sjöfartens miljöpåverkan".

Tjänsten/studierna är planerade under fyra år och finansieras av Stiftelsen, Rederi AB Gotland och Linnéuniversitetet. Disputation är planerad till december 2017.

FIRST RESPONDER SAFE TRANSFER – UTVECKLING AV PROTOTYPER (2014- 600 Tkr)

Stiftelsen beviljade under 2014 medel för utveckling av en prototyp till ny räddningsbåt och en ny elektrisk drivlina till denna.

Projektet är ännu inte slutredovisat.

Stiftelsen har tidigare bidragit till project FIRST enligt nedan

FIRST Responder Safe Transfer – Fortsatt utveckling (2012 - 150 Tkr)

Stiftelsen beviljade under 2012 ytterligare 150 Tkr för fortsatt utveckling av FIRST-projektet.

FIRST Responder Safe Transfer – Nästa steg (2010 - 600 Tkr)

Stiftelsen har beslutat att stödja den fortsatta utvecklingen av FIRST till ett fullvärdigt räddningssystem. Målet är att genom att testa utrustningen i olika steg under realistiska förhållanden kunna rekommendera IMO att utveckla regelverket så att de nya systemen accepteras internationellt och att en gemensam ny standard för ombordtagning skapas.

FIRST Responder Safe Transfer, FIRST (2008 - 300 Tkr)

Sjöräddningssällskapet utvecklar tekniken att vid livräddning till sjöss utnyttja Rescue-runners i samverkan med ett större moderfartyg. Medfinansiärer är Stena Line AB och Safe at Sea AB.



Mikael Razolas doktorsavhandling. Se artikel sid 22. Foto: Christer Nordling



Nyblivne doktor Mikael Razola gratuleras av Christer Lindvall. Foto: Christer Nordling

FARTYGSDYNAMIK, Fas 2 500 Tkr (500)

De goda resultaten från Fas 1 motiverar att arbetet drivs vidare i en Fas 2.

Stiftelsen har beviljat 500 Tkr för respektive 2014, 2015 och 2016.

Fas 2 har slutredovisats under 2016.

Fartygsdynamik, Fas 1 (2010 - 2012 – 1 750 Tkr)

Fartygs dynamiska stabilitet och därtill hörande effekter som parametrisk exciterad rullning har uppmärksamats genom ett flertal incidenter där fartyg drabbats av extrema rullningsrörelser i relativt beskedliga sjöstillstånd, med konsekvenser för såväl säkerheten, sjömans arbetsmiljö, som för transportkvaliteten. Problemet förnyade aktualitet är kopplat till den senaste tidens utveckling av relativt extrema skrovformer, framför allt för container- och RORO-fartyg, för minimering av framdrivningsmotstånd och maximering av lastkapacitet. Dynamisk stabilitet och parametrisk rullning är relaterat till komplexa icke-linjära mekanismer och behovet av ytterligare forskning är stort.

Inom ramen för projekt "Fartygs dynamik" bildas en forskargrupp med det övergripande målet att möta sjöfartsnäringens och samhällets behov av förbättrad sjösä-

kerhet, arbetsmiljö och transportkvalitet. Aktiviteterna inom forskargruppen omfattar utveckling av metoder, modeller och kriterier för att beskriva och prediktera fartygs dynamiska stabilitet och parametrisk rullning och även andra aspekter relaterade till fartygs dynamik, samt implementering och tillämpning av utvecklade metoder, tekniker och resultat vid analys och drift av fartyg.

I forskargruppen ingår representanter för KTH Marina system, Wallenius Marine AB och Seaware AB. Forskningsgruppens arbete finansieras, utöver av ovan nämnda organisationer, av Stiftelsen Sveriges Sjömanshus och Sjöfartsverket.

Projektledare är Anders Rosén KTH.

SES – CIRCLE RAFT (2011- 730 Tkr)

Projektet skall utveckla en prototyp till en ny räddningsutrustning av "float-away" karaktär. Utrustningen består av 5 ringelement stuvade inuti varandra vilka förses med nät i botten. Det cirkulära räddningspaketet skall tillverkas i autoklavhärdat kolfiber. Den framtagna produkten skall testas och godkännas av DNV.

Stiftelsen har beviljat 590 tkr för projektet.

Utveckling och tillverkning sker i samarbete med Marström Composite AB i Västervik. Den större CR-ringen utformas att kunna utgöra ett komplement till RC 5, se nedan.

Projektledare är Sven Sörelius.

Sven Sörelius har under 2011 beviljats ytterligare medel om 140 tkr för slutförande av projektet.

Projektet är ännu inte slutredovisat.

LIGHTHOUSE 500 Tkr (500 Tkr)

Lighthouse har utvecklats till ett nationellt kompetenscenter med ett triple helix-samarbete mellan industri, akademi och offentlig sektor kring tvärvetenskaplig forskning, utveckling och innovation för en snabbare och effektivare förnyelse av sjöfarten liksom utveckling av nya lösningar och produkter.

Stiftelsen har accepterat en inbjudan att bli partner i Lighthouse och har avdelat 500 tkr för vartdera åren 2015, 2016 och 2017.



Carl Hult och Cecilia Österman vid workshop den 4 oktober. Se artikel sid 25. Foto: Torbjörn Dalnäs

INTENDENTURPERSONALENS ARBETSMILJÖ PÅ PASSAGERARFARTYG I SVENSKT NÄROMRÅDE 692 Tkr (648 Tkr)

Linnéuniversitetet/Sjöfartshögskolan har sökt medel för ett forskningsprojekt som ”innehåller en kartläggning av arbetsmiljön för intendenturpersonal på passagerarfartyg i svenskt närområde och hur olika aspekter i arbetsmiljön påverkar arbetstillfredsställelse, motivation, hälsa och välbefinnande för personalen”.

Projektet, som leds av professor Carl Hult med stöd av tekn.dr. och universitetslektor Cecilia Österman och enhetschefen vid Försäkringskassans Sjöfartskontor i Göteborg, Mats Lindblad, löper under två år.

Stiftelsen har avdelat 1 340 tkr för åren 2015 och 2016.

RISKBEDÖMNING AV SVENSKA SJÖMÄNS YRKESMÄSSIGA EXPONERING FÖR TOXISKA LUFTFÖRORENINGAR - RISSYL 1 500 Tkr (-)

Enligt Transportstyrelsens sjömansregister arbetar över 13 000 personer ombord på svenska fartyg. Farliga ämnen från fartygets bränsle, motoravgaser och last kan bidra till

långvarig exponering för toxiska ämnen på fartyg. Även om förhöjd förekomst av cancer bland sjömän finns dokumenterad i vetenskaplig litteratur har den faktiska exponeringen av fartygspersonal för cancerframkallande ämnen från bränslen och avgaser bara undersökts sporadiskt.

I ett pågående projekt ”God inommiljö på svenska fartyg” har i enstaka fall oroväckande höga halter av bensen, NO₂ och benso(a)pyren påträffats ombord (i detta fall isbrytaren Oden).

Resultaten motiverar en bredare studie kring frågeställningen om kemiska faktorer i arbetsmiljön och vad olika arbetsmoment innebär för personlig exponering för luftföroreningar med hänsyn till individens hälsa och säkerhet.

Syftet med det förslagna projektet är att på ett systematiskt sätt undersöka exponeringen av svenska sjömän

- för toxiska ämnen bensen, NO₂ och PAH som är beståndsdelar både av
- fartygsbränsle och råolja samt bränsleavgaser
- jämföra med svenska lagkrav och internationella riktlinjer samt med normalbefolkningen



Statens provningsanstalts logga utveckling över tid. Foto: Torbjörn Dalnäs

- föreslå övervakningsstrategier
- utforma råd och rekommendationer för att minimera exponeringen av fartygspersonal
- värdera egenskaper och verifieringsmetoder för detektions- och släcksystem (fas 2)
- ta fram teknisk vägledning för aktivt brandskydd med förslag på lämpliga verifieringsmetoder (fas 2)

Huvudsökande är Sarka Langer, Fil. Dr. och Professor vid IVL Göteborg, medsökande Cecilia Österman, Tekn. Dr och Universitetslektor vid Linnéuniversitetet/Sjöfartshögskolan och Bo Strandberg, Docent vid Göteborgs universitet.

Stiftelsen har beslutat att stödja projektet med 2,8 Mkr fördelat över åren 2016, 17 och 18. Se artikel sid 26.

PROTECTION AGAINST FIRE IN LOW FLASHPOINT FUEL – PROFLASH 1 000 Tkr (-)

Projektet syftar till att höja kompetensen och påverka regelverk gällande brandskydd för nya lågflampunktsbränslen så att brandskyddet kan garanteras på fartyg som i stor utsträckning trafikerar svenska vatten.

Projektet har följande delmål:

- identifiera egenskaper för lågflampunktsbränslen (metanol och LNG) som påverkar branddetektion och släckning (fas 1)
- undersöka om regler och verifieringsmetoder är lämpliga för lågflampunktsbränslen (fas 1)
- designa och utföra brandförsök för att ut-

Projektets fas 1 är genomförd maj-november 2015.

Stiftelsen har beslutat att delfinansiera projektets Fas 2 med 1 Mkr.

Projektet genomförs på SP Sveriges Tekniska Forskningsinstitut och leds av Franz Evegren. Se artikel 28.

[Nya projekt](#)

Fartygsgasdynamik, fortsatt stöd.

Stiftelsen har beslutat att fortsatt stödja KTH projekt Fartygsgasdynamik under åren 2017-2019 med 500 Tkr respektive år.

Medfinansier är Sjöfartsverket.

Projektledare är fortsatt Anders Rosén, KTH.

[Avslutade projekt](#)

Studie av ljusspektrumets betydelse för människor arbetande ombord på handelsfartyg. (2015 – 190 Tkr)

SSPA har sökt medel för att ”undersöka hur forskningsläget är på ljusspektrumområdet och se om tidigare påvisade samband kan vara till gagn för besättningar i handelsfartyg.

Att förändra ljuskvaliteten kan vara en relativt enkel åtgärd som är väl motiverad om arbetet blir säkrare utfört, välbefinnandet ökar, sömnen förbättras eller andra posi-

tiva effekter kan uppnås. Det finns redan i dag ett kommersiellt utbud av till exempel fullspektrumljuskällor. Detta gör att om studien visar att det är lämpligt för fartyg, är åtgärder som att byta lysrör en kostnadseffektiv insats.”

Studien har slutredovisats under 2016 och resultatet har överlämnats till SAN för utnyttjande och spridning.

Villkorande innovationslån

RESCUE CAPSULE 5, RC 5 1 300 Tkr
Innovatören Sven Sörelius har utvecklat ett nytt sätt att rädda liv till sjöss. Genom att utnyttja ett ”float-away system” baserat på en räddningskapsel som när fartyget sjunker flyter iväg med besättningen väl skyddad inne i kapseln uppnås en större säkerhet jämfört med konventionella livbåtar.

Företaget Marström Composite AB i Västervik har tagit på sig att utveckla en version av kapseln, RC 5, som skall tillverkas av kolfiber.

För projektet beviljade stiftelsen ett villkorat innovationslån om 1 000 tkr som utbetalades 2011.

Under 2012 beviljade stiftelsen en utökning av låneramen med 300 tkr till totalt 1 300 tkr.

Projektet är ännu inte slutredovisat.

VINGEN 1 000 Tkr

Innovatören Hans Sjöblom har under en längre tid arbetat med ett system som väsentligt skall förbättra möjligheterna att hitta en nödställd person i vattnet.

Systemet består av en uppblåsbar ”Vinge” som förvaras i ett paket av ett cigarettpaketets storlek. Paketet kan appliceras på t ex en livväst. Vingen som fylls med helium är så aerodynamiskt utformad att den oavsett vindhastighet håller sig på den höjd som medges av linan till den nödställda, cirka 30 meter. Genom att Vingen ger ett mycket stort radareko och är målad med starka färger medges en mycket stor upptäcktssannolikhet både optiskt och med radar vilket avsevärt kan snabba upp en sökoperation.

Stiftelsen har beviljat ett villkorat innovationslån om högst 1 Mkr till Hans Sjöblom

för utveckling och test av en prototyp vilket utbetalades 2011.

Projektet är ännu inte slutredovisat.

ELECTRIC RESCUE BOARD

450 Tkr

En av initiativtagarna till den numera välkända räddningsfarkosten Rescuerunner, Fredrik Falkman, går vidare och utvecklar en ännu mindre räddningsenhet. Detta arbete är nu redo för att verifieras med utveckling av en fullt fungerande prototyp.

Projektet Electric Rescue Board bygger på en modern standardiserad fixeringsbår som utrustas med flytkraft och elektrisk framdrivning, till något som kan liknas vid en surfräddningsbräda med elmotor. Med en Electric Rescue Board kan en räddare utan ansträngning ta sig den sista biten, kanske 50 till 100 meter, för att utföra själva räddningen med minimala risker för skador. Den nödställda kan vid behov fixeras redan vid räddningen och bårerna, som kan kopplas loss från övriga enheten, kan sedan följa med patienten i hela räddnings- och vårdkedjan. Målgruppen för Electric Rescue Board är sjöräddningsorganisationer, räddningstjänst, badvakter, hamnar, seglarskolor, marina installationer med flera.

Stiftelsen har 2009 beviljat ett villkorat innovationslån om högst 300 tkr till Fredrik Industrial Design AB för utveckling och test av ny prototyp av sjöräddningskonceptet Electric Rescue Board.

Under 2011 har låneramen utökats med 150 Tkr.

Projektet är ännu inte slutredovisat.

Kultur 322 Tkr (998)

Sjöfartens Kultursällskap 35 Tkr

Sjöfartens Kultursällskap är en ideell förening, öppen för alla intresserade av sjöfartskultur i vid mening. Föreningens främsta syfte är att öka det sjöfartskulturella intresset inom och utom sjöfartsnäringen.

Stiftelsen stödjer Kultursällskapet genom att betala en årlig medlemsavgift och svara för del av hyra för monter vid den årliga bokmässan i Göteborg, se nedan. Se artikel 30.



Utdelning av Litteraturpris. Pristagaren Joachim Östlund och stiftelsens vice ordförande Pia Berglund.
Foto: Anna Lundberg

Bok och Biblioteksmässan 86 Tkr

Sjöfartsmontern, som under devisen "Sjöfartskultur" arrangeras av Sjöfartens Kultursällskap, har traditionsenligt sponsrats av Stiftelsen. I år presenterades böcker i montern av Breakwater Publishing, Svenskt Militärhistoriskt Bibliotek och förlaget Tre Böcker som ställde ut och sålde ur sitt nautiska utbud.

Ett välmatat program lockade många att lyssna till de olika presentationerna och att botanisera bland alla de utställda böckerna. Allt fler väljer också att bli medlemmar i Sjöfartens Kultursällskap.

En av höjdpunkterna under mässan var utdelningen av Stiftelsens Litteraturpris 2016 som tilldelades Fil dr. Joachim Östlund.

Priset om 20 000 kr delades ut av Stiftelsens vice ordförande Pia Berglund som redovisade prismotiveringen:

"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 be-

hovet av salt hemmavid..

Saltning av mat var tidens oundgängliga 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



Kanslichef och pristagare. Foto: Anna Lundberg

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 korsarernas galärer ersattes av segelfartyg.



Sjöfartsmontern vid Bokmässan 2016. Foto: Torbjörn Dalnäs

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 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 barbareskkorsarernas storhetstid definitivt var över. Sverige fortsatte dock att betala tribut till Marocko ända till 1845.

Joachim Östlund är en värdig mottagare av Stiftelsens litteraturpris 2016.

Krigssegelarna 25 Tkr

Sjömanskyrkan i Sverige arrangerar i nära samarbete med Sjömanshusstiftelsen på olika platser i Sverige en årlig minneshögtid för svenska krigssegelare. Högtiden äger rum under september/november.

Under 2016 har minneshögtider ägt rum i Uddevalla, Göteborg, Helsingborg, Karlstad, Malmö, Halmstad och Norrköping.



Övrigt kulturstöd har bl. a utgått till:

Boris Söderberg – 5 Tkr

Stöd för bokprojekt ”Poeten Morgan Västberg och några till...”.

Lennart Johnsson och Stefan F Lindberg – 50 Tkr

För färdigställande av sin film om sjöarbetsförfattaren Ove Allansson.

Anders Wällhed – 40 Tkr

Stöd för arbetet med jubileumsbok om Sjöräddningssällskapet.

Ulf Ekblad – 10 Tkr

Stöd för bokprojektet ”Sjökapten Wennerberg från Österlen”.

Tre Böcker Förlag – 30 Tkr

Stöd till utgivning av boken ”Allans Blandning”.

Terje Fredh – 10 Tkr

För sitt arbete om krigsseglaren Tore Wretman.

Rosenhill Seamen's Center – 10 Tkr

Se artikel sid. 34

Belöning 2016 1 161 Tkr (966)

Belöningsverksamheten är Stiftelsens mest publika verksamhet. Stora ansträngningar görs för att sprida kunskap om denna bland sjöfolket. Annonsering sker såväl i fack-



Agneta Swenson omgiven av glada mottagare av årets idrottsbelöning, Harald Hällén och Lars Backlund, M/S Evinco.
Foto: Torbjörn Dalnäs



Arme Kalman M/S Peter Pan i berättartagen. Karl Karell lyssnar uppmärksamt. Foto: Torbjörn Dalnäs

press som på bemanningskontoren på Filipinerna.

Årets belöningshögtid avhölls den 18 maj i Fotografiska museet i Stockholm.

Hedersgäst, förutom alla belönade sjöfarare och deras anhöriga, var Anders Boman, vd Walleniusrederierna som delade ut årets belöningar.

Vädret var strålande och drygt 150 personer hade hörsammat Stiftelsens inbjudan.

Dagen inleddes med att Stefan F Lindbergs nya film SJÖMÄN Havets hjältar visades med hjälp av Fotografiskas unika bildvisningssystem. Lindbergs underbart suggestiva och konstnärliga bilder gav en fin inramning till den presentation som Kalmar Sjöfartshögskola sen gjorde om sin sjöfartsforskning och där Stiftelsen är en viktig aktör. Efter paus – då Lindbergs bilder åter rullade på väggarna – höll Anders Boman ett uppskattat anförande om dagens sjöfart och den förhoppningsvisa ljusa framtiden. Boman framhöll också Stiftelsen betydelse för sjöfolket.

Sen var det dags för dagens höjdpunkt – utdelning av årets belöningar.

Av de belönade hade tjugosju sjöfarare hörsammat kallelsen medan övriga på grund av sjötjänstgöring ej hade möjlighet att delta. Nytt för i år var att deltagarna uppmanats att illustrera sina förslag med videofilmer som nu kunde visas på väggarna vilket



Granskningsgruppen med sekreterare. Örjan Liljeroth saknas. Foto: Inger Örnquist

gav en mycket bättre förståelse för vad det belönade förslaget handlade om.

Totalt summerar sig årets belöningar till 426 Tkr.

Dagen avslutades med en välsmakande lunch signerad den från TV kände chefskocken Paul Svensson.

Den idrottsbelönade Lars Backlund, befälhavare på M/T Evinco, framförde de belönades tack.

Alla belöningar med motiveringar framgår av foldern "Belöning 2016". Foldern, som kan hämtas från Stiftelsens hemsida www.sjomanshus.se är tillsammans med Stiftelsens "Årsberättelse 2015" utsänd till samtliga svenska handelsfartyg.

Granskningsgruppen och övriga beredningsorgan

En viktig del av stiftelsens verksamhet som inte alltid får rättmätig uppmärksamhet är de grupper som bereder och lämnar förslag avseende årets belöningar. Gruppernas arbete är en förutsättning för belöningsverksamheten.

Granskningsgruppen, som för närvarande består av en ordförande och sex ledamöter, är utvalda för sina unika kompetenser inom respektive specialområde.

Gruppen, som utgör stiftelsens beredningsorgan avseende belöningar och stipendier, påbörjar sitt arbete under hösten när de får sig tillsända årets förslag till belöningar. Förslagen fördelas på de olika ledamöterna för specialgranskning och analys.

En dag i januari samlas så hela gruppen för

gemensam genomgång av samtliga förslag.

Utifrån en särskild värderingsmetodik bedöms varje förslag vilket i slutändan resulterar i gruppens samlade förslag till Direktionen avseende årets belöningar. Förslaget åtföljs av de av ordföranden författade motivtexter som sedan återfinns i belöningsfoldern.

Utöver granskningsgruppen stöds beredningsarbetet avseende övriga belöningar av följande personer

Idrottsbelöningskommittén

Hans Fredriksson

Agneta Swenson

Sjöräddningskommittén

Christer Haglund

Litteraturpriskommittén

Torbjörn Dalnäs

Robert Hermansson

Förslag till
"Belöning 2018"
insänds före
1 november 2017

Granskningsgruppen har under 2016 haft följande sammansättning:

Karl Karell, ordförande

Björn Molin

Karl-Arne Johansson

Jaana Åsberg

Anders Wikström

Bo Lindgren

Örjan Liljeroth

Kanslichefen fungerar som gruppens sekreterare



Kalmar Sjömanshem. Foto: Sjömanshemmet

Övriga bidrag 332 Tkr (577)

Antwerpenseglarna 26 Tkr

I Antwerpen med omnejd finns en koloni av ilandgångna sjöfolk. Under samlingsnamnet Antwerpenseglarna bedrivs en omfattande social verksamhet.

Från att främst haft karaktären av föreningsmöten har verksamheten mer gått över till att genom hembesök försöka underlätta för medlemmarna och deras kontakter med myndigheter och sjukvård.

Stiftelsen stöder med glädje denna verksamhet.

Stiftelsen Kalmar Sjömanshem 300 Tkr

Sjömanshemmet bildades 1909 på initiativ av riksdagsmannen och navigationsskolförestandaren, kapten Alex Thore.

Idag driver Stiftelsen Kalmar Sjömanshem/Sjöfartsklubb studenthem för elever vid Sjöfartshögskolan i Kalmar. Stiftelsen förvaltar och driver 13 studenthem och 5 lägenheter. Lokalerna fungerar främst som studenthem men är också en självklar samlingspunkt för studenterna på Sjöfartshögskolan.

På grund av eftersatt underhåll på fastigheten har Stiftelsen tvingats att bekosta omfattande renoveringsinsatser. Den finansiella ställningen är prekär.

Stiftelsen söker stöd för att kunna täcka del av renoveringskostnaderna.

Direktionen har beslutat att bidra med ett engångsbelopp om 300 Tkr för lösande av lån i SHB och som reserv för oförutsedda händelser.

Direktionen uppfattar att stiftelsen med detta tillskott har förutsättningar att långsiktigt driva en verksamhet till nytta och gagn för sjöfolket.

Bidragsverksamheten under 1972/73-2016 (Tkr)

Period	Gratiai	Akut hjälp	Stipendier	Utbildningsstöd	Forskning och utveckling	Kultur	Beöningar	Övriga bidrag	Totalt
1972/73-76/77	2 753	48	213	225			67	136	3 442
	80%	1,4%	6,2%	6,5%			2,0%	3,9%	100,0%
1977/78-81/82	3 736	23	1 155	794	38		608	237	6 591
	56,7%	0,4%	17,5%	12%	0,6%		9,2%	3,6%	100,0%
1982/83-86/87	3 872	53	2 722	840	818	87	1 625	223	10 240
	37,8%	0,5%	26,6%	8,2%	8,0%	0,9%	15,9%	2,1%	100,0%
1987/88-91/92	7 561	148	5 414	1 193	5 605	1 039	1 929	412	23 301
	32,4%	0,6%	23,3%	5,1%	24,0%	4,5%	8,3%	1,8%	100,0%
1992/93-1996	12 945	426	8 823	3 386	6 752	1 190	2 186	647	36 355
	35,6%	1,1%	24,3%	9,3%	18,6%	3,3%	6%	1,8%	100,0%
1997-2001	18 272	606	19 057	3 896	7 364	4 467	3 202	1 003	57 867
	31,6%	1%	32,9%	6,7%	12,7%	7,7%	5,5%	1,7%	100,0%
2002-2006	19 439	693	15 661	5 748	12 109	4 549	3 639	276	62 114
	31,33%	1,11%	25,24%	9,26%	19,51%	7,33%	5,86%	0,44%	100,0%
2007	3 514	95	2 379	831	2 729	794	1 271	161	11 774
	29,84%	0,80%	20,20%	7,05%	23,17%	6,74%	10,80%	1,40%	100,0%
2008	3 120	82	2 309	4 957	3 457	725	807	16	15 473
	20,16%	0,53%	14,92%	32,04%	22,34%	4,69%	5,22%	0,1%	100,0%
2009	2 649	90	1 597	75	3 989	780	748	-	9 928
	26,68%	0,90%	16,09%	0,76%	40,18%	7,86%	7,53%	-	100,0%
2010	2 486	59	1 787	288	3 293	805	732	100	9 550
	26,03%	0,62%	18,71%	3,02%	34,48%	8,43%	7,66%	1,05%	100,0%
2011	2 775	105	2 046	830	3 657	867	785	61	11 126
	24,94%	0,94%	18,39%	7,46%	32,87%	7,79%	7,06%	0,55%	100,0%
2012	2 621	181	1 967	5 090	2 355	791	962	57	14 024
	18,69%	1,29%	14,03%	36,29%	16,79%	5,44%	6,86	0,41	100,0%
2013	2 427	129	1 980	5 092	2 350	877	828	565	14 248
	17,03%	0,91%	13,90%	35,74%	16,49%	6,16%	5,81%	3,97%	100,0%
2014	2 527	129	1 862	566	3 350	873	888	552	10 747
	23,51%	1,20%	17,33%	5,27%	31,17%	8,12%	8,26%	5,14%	100,0%
2015	2 552	298	1 693	388	3 911	998	996	577	11 413
	22,36%	2,61%	14,83%	3,40%	34,27%	8,74%	8,73%	5,06%	100,0%
2016	2 456	360	1 604	3 918	5 042	322	1 161	332	15 195
	16,16%	2,37%	10,56%	25,78%	33,18%	2,12%	7,64%	2,18%	100,0%
Totalt	95 705	3 525	72 269	38 117	66 820	19 164	22 434	5 355	323 389

Forskningssamarbete med KTH

Torbjörn Dalnäs
torbjorn.dalnas@hotmail.se

Den 10 november 2016 tog sig Stiftelsens direktion, ledning och kansli från sin fasta position på Södermalm i Stockholm till Östermalm. I denna stadsdels nordligaste del ligger Kungliga Tekniska Högskolan, som Stiftelsen Sveriges Sjömanshus har ett löpande forskningssamarbete med sedan 2010.

Besökarna välkomnades av lektor Anders Rosén på institutionen för farkost och flyg. Rosén, som är teknologie doktor i marina system, visade runt på KTH:s enorma campus och berättade om lärosätets historia.

KTH leder sina anor tillbaka till 1827, då Teknologiska Institutet bildades. Det var en tid då industrialiseringen var långt framskriden. Institutet hade sina rötter i Mekaniska Skolan anno 1798, som i sin tur var en vidareutveckling av Christoffer Polhems Laboratorium mechanicum anno 1697. 1877 ändrades namnet till Tekniska Högskolan.

På sitt huvudcampus har KTH funnits sedan 1917. Arkitekt till huvudbyggnaden var Erik Lallerstedt (farfar till den välkände krögaren och exsjömannen med samma namn). Numera har man även mindre campusområden på andra håll i Stockholmsområdet, exempelvis i Kista, Flemingsberg och Södertälje.

Dagens KTH har omkring 12.000 heltidsstudenter från hela världen, och därtill om-

kring 2.000 doktorander och 3.700 heltidsanställda. KTH räknas som ett av Europas ledande tekniska universitet.

Det forskningssamarbete som Stiftelsen och även Sjöfartsverket stödjer kan sammanfattas i begreppet Fartygsdynamik. Forskningen bedrivs av KTH tillsammans med Wallenius-rederierna och teknikföretaget Seaware AB. Programmet spänner över ett brett fält med många infallsvinklar, men i fokus står fartygens design och drift med avseende på sjösäkerhet och prestanda.

Forskningsprogrammets första fas 2010-13 omfattade bland annat analys av incidenter där fartyg råkat ut för försämrad stabilitet. Metoder utvecklades för att simulera fartygsrörelser i sjön, liksom teknik för att stabilisera rullningsrörelser. Allt för att i förlängningen göra det möjligt för de sjöanställda att själva tolka fartygets dynamiska egenskaper under rådande väderförhållanden.

Den första fasen inbegrep även en omvärldsanalys. Därvid knopades ett omfattande nationellt och internationellt kontaktnät som varit till bättnad för programmet. Här samverkar den akademiska världen med rederinäringen och relevanta myndigheter.

Forskningens rön har gjorts offentliga genom publicering i vetenskapliga tidskrifter och Stiftelsens årsberättelser, samt genom



KTH i vinterskrud. Anders Rosén leder Direktionen. Foto: Torbjörn Dalnäs



Mikael Huss förklarar varför projektet är viktigt! Foto: Torbjörn Dalnäs

presentationer på Stiftelsens belöningsdagar och Wallenius sjöpersonalkurser, med mera.

Forskningsprogrammets andra fas 2014-16 har framför allt omfattat tre doktorandprojekt.

Carl-Johan Söder, som fanns på plats under Stiftelsens besök, har forskat kring ro/ro-fartygs rullningsrespons. Söder examinerades från KTH 2008 och har även skaffat sig en viss sjömansbakgrund, om än begränsad. Han berättade bland annat om semi-empiriska metoder att dämpa rullning till följd av hård vind och sjö. För Wallenius fartyg är det exempelvis en fördel att ta vinden på bogen.

Här kommer ruttplanering och ruttotimering in i bilden. Det har doktoranden Lukas Skoglunds forskningsprojekt handlat om. Seaware ser goda möjligheter att använda Skoglunds resultat i sina ruttplanerings-system.

På en fråga huruvida vädermyndigheten SMHI:s maritima tjänst weather routing är en konkurrent på området blev svaret att den och Seaware snarare kompletterar varandra. Wallenius använder båda systemen i sina fartyg, meddelade skeppsbyggaren Mikael Huss.

Huss har en bred KTH-bakgrund men representerar numera Wallenius, där han

ägnar sig åt närliggande tekniska områden. Han bör inte förväxlas med sin namne inom Stiftelsen och Sjöbefälsföreningen, sjöingenjör Mikael Huss, som också var på plats under studiebesöket.

Det tredje doktorandprojektet under fas 2 har genomförts av Mikael Razola. Det avser dynamik och strukturdimensionering för höghastighetsfartyg och torde vara av särskilt stort intresse för försvarsmakten. Rosén bekräftade också att KTH samarbetar med Försvarets Materielverk.

Under den diskussion som följde nämndes några enskilda förlisningar som har haft med fartygens stabilitet att göra.

Stiftelsens Christer Lindvall, Sjöbefälsföreningen, tog upp fallet Zenobia; en nybyggd svenskflaggad bilfärja som den 2 juni 1980 var under gång mellan medelhavshamnarna Koper och Tartus. Utanför Cypern fick fartyget fel på autopiloten, orsakat av den mänskliga faktorn. Hon girade kraftigt, varvid lastrummets 135 långtradar och trailers försköts. Följden blev en kraftig slagsida. Efter misslyckade försök att häva slagsidan sändes SOS. Alla besättningsmedlemmar och passagerare räddades men fartyget sjönk utanför Larnaca den 7 juni. Zenobia var byggd på Kockums för Rederi AB Nordö.

Lindvall menade att sjöförklaringen och annan dokumentation efter Zenobias förklaring gav användbara lärdomar även för dagens fartygsdynamikforskning.

Stiftelsens Karl-Arne Johansson, SEKO sjöfolk, pekade på containerjagaren Nihon. Hon sjösattes 1971 som Broströmskoncernens stolthet, god för ett på den tiden rekordstort antal TEU-containerar. 1984 förlängdes hon på varv i Sydkorea och 1991 halades hennes svenska flagg. Efter flera namn-, flagg- och ägarskiften bröts hon mitt itu utanför Azorerna den 24 november 1997, nu under namnet MSC Carla. För-

en avled senare av sina skador.

KTH har en bred erfarenhet av maritim forskning långt innan fartygsdynamikprogrammet sjösattes. På senare år exempelvis för Sjöfartsverket om autonoma – obemänskade – farkoster för sjömätning, samt för Vasamuseet angående det bärgade regalskeppets hållfasthet mot kanonkulor i bordläggningen (för vilket ändamål man byggde en modell av Vasa).

Under rundvandringen passerade Stiftelsens besökare KTH:s före detta släprädda för fartygsprovning. Självfallet ingår dagens SSPA – som förr uttyddes Statens Skepps-



Direktion och kansli på studiebesök. Foto: Torbjörn Dalnäs

skeppet gick till botten och akterskeppet gick till skrot i Gijon.

Johansson pekade på vikten av att information om eventuella stabilitetsproblem vid fartygs ägarskiften når den nye redaren. Huss (skeppsbyggaren) kunde meddela, att så skall ske enligt Ship Construction File, som numera ingår i SOLAS (IMO:s regelverk på sjösäkerhetsområdet).

Ytterligare ett fartygshaveri som omnämndes i diskussionen var det som drabbade svenska m/s Finnbirch mellan Öland och Gotland den 1 november 2006. Som orsak till förlisningen har angivits bristfälligt surrad last, som kom i rörelse i den grova sjön. En man omkom i havet och ytterligare

provvningsanstalt – i KTH:s kontaktnät av samarbetspartners. SSPA:s egen släprädda invigdes 1940 i ett Göteborg som länge var en världsledande varvsstad.

Avslutningsvis uttryckte Rosén ett varmt tack för stödet från Stiftelsen, Sjöfartsverket och Wallenius, ett stöd som har varit helt avgörande.

Under sitt på studiebesöket följande direktionmöte beslutade Stiftelsen att fortsätta stödja en fas 3 av KTH:s forskningsprogram, avseende perioden 2017-19. Fokus kommer bland annat att ligga på simulering av fartygs dynamik i sjön.

Intendenturpersonalens arbetsmiljö – Workshop

Vårt engelska låneord workshop syftar vanligen på ett möte där deltagarna delar med sig av sina erfarenheter. Det var just vad som utspelades på Kungstornen Konferens i Stockholm den 4 oktober 2016. Workshopen handlade om arbetsmiljön för intendenturpersonalen på passagerarfartyg i närtrafik. Ett 30-tal deltagare bestod av aktivt seglande intendenturpersonal samt representanter för färjerederierna, de sjöfackliga organisationerna och Stiftelsen Sveriges Sjömanshus.

Workshopen leddes av Cecilia Österman, som är sjöingenjör, tekn.dr. och universitetslektor, samt Carl Hult, som är professor i sjöfartsvetenskap. Båda representerade Linnéuniversitetet/Sjöfartshögskolan i Kalmar. Medverkade gjorde även Gesa Praetorius, som är postdoktor vid Sjöfartshögskolan, samt Mats Lindblad, som är chef för Försäkringskassans sjöfartskontor.

Stiftelsen har avdelat 1 340. Tkr till Linnéuniversitetet/Sjöfartshögskolan för ett tvåårigt projekt på området, "Intendenturpersonalens arbetsmiljö på passagerarfartyg i svenskt område" under 2015 och 2016. En slutrapport förväntas under 2017. Projektets rön och slutsatser avses spridas inom bran-

schén, exempelvis genom artiklar och en branschkonferens. Tankar finns också på att utveckla en ny utbildning med tonvikt på arbetsmiljö och ledarskap ombord.

Diskussionerna under workshopen var mycket engagerade. De kunde exempelvis handla om stress, ljudnivåer, ergonomi, ledarskap och förändringar. Vikten av en ordentlig ar-

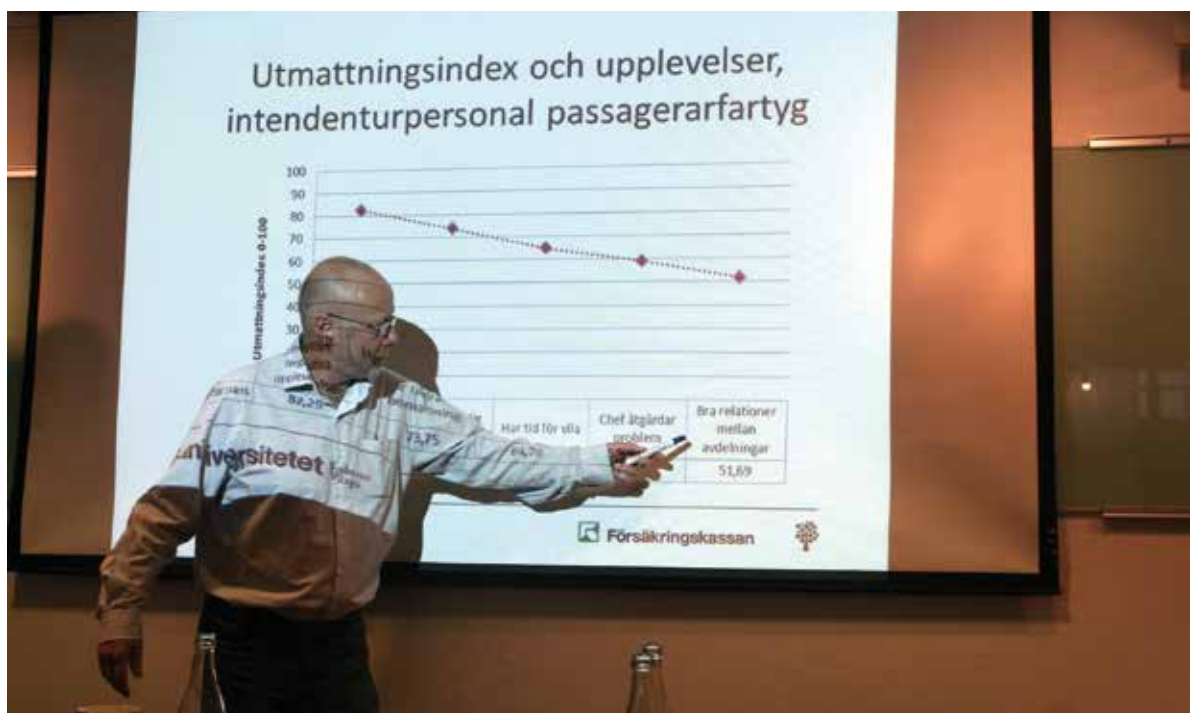
Torbjörn Dalnäs
torbjorn.dalnas@hotmail.se



Deltagarna i "miniatyr". Foto: Torbjörn Dalnäs

betsplatsintroduktion för nypåmönstrade betonades. Rätt slags skor är viktiga i arbetet: "Vi går en halvmara varje dag."

Stiftelsen ser fram emot slutrapporten!



Projektledaren Carl Hult förklarar hur det hänger ihop. Foto: Torbjörn Dalnäs

Toxiska föroreningar ombord

Sarka Langer
sarka.langer@ivl.se
Cecilia Österman
cecilia.osterman@lnu.se

Projektets bakgrund och syfte

Eftersom vi generellt tillbringar runt 90 procent av vår tid inomhus är det där vi främst exponeras för olika luftföroreningar. Att arbeta på ett fartyg är speciellt i flera avseenden. Fartyget utgör både en arbetsmiljö och en boendemiljö och besättningen vistas ofta långa tider ombord, ibland flera månader i sträck. Det innebär en begränsad möjlighet att undvika eller påverka sin exponering för de kemiska ämnena som finns i luften ombord.

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus finansierar, med 2,8 Mkr detta forskningsprojekt som undersöker i vilken utsträckning ombordpersonal exponeras för olika farliga luftföroreningar. Projektledare är Sarka Langer, forskare och inomhusmiljöexpert vid IVL Svenska Miljöinstitutet och adjungerad professor vid Institution för Bygg- och miljöteknik på Chalmers. Sarka planerar och utför mätningarna tillsammans med Cecilia Österman, universitetslektor och forskare vid Sjöfartshögskolan i Kalmar.

Syftet med projektet är särskilt att kartlägga den personliga exponeringen för de toxiska ämnena bensen, kvävedioxid (NO₂) och polyaromatiska kolväten (PAH). Alla dessa föroreningar kan spåras till fartygsbränslet och bränsleavgaser. Vi valde att undersöka dessa ämnen eftersom de vid vissa halter kan bli skadliga för hälsan: kvävedioxid kan irritera ögon och andningsvägar och orsaka luftvägsinflammation, bensen

och vissa PAH-ämnen är cancerframkallande. Besättningens exponering jämförs med de svenska och internationella lagkrav och riktlinjer som finns. Vi undersöker också besättningens egen upplevelse av luftkvaliteten ombord, både på arbetsplatsen och i boendemiljön.

Målet är att ta fram praktiska råd och rekommendationer för att minimera exponeringen för farliga ämnen, anpassade för både befintliga fartyg och för nybyggen. Projektet påbörjades under hösten 2015 och pågår under tre år till juni 2018.

Projektets genomförande

Inom projektet planerar vi att mäta på 10 fartyg med olika typer av last och framdrivningsmaskineri och som går på olika typer av bränsle. En eller flera personer besöker fartyget, utrustar upp till 10 personer ur besättningen med "provtagare", gör en kort intervju om hur en typisk arbetsdag ser ut, vilka arbetsuppgifter som utförs, och var man brukar vistas ombord, samt ber samtliga i besättningen att fylla i en kort enkät om upplevelse av luftkvaliteten ombord.

Exponeringsmätningarna utförs med så kallade passiva provtagare som bärs under 5-7 dygn utanpå kläderna. Provtagningen bygger på insamling av de utvalda kemiska ämnena när de rör sig med naturliga luftströmlar, så kallad diffusion. Provtagarna är lätta och helt ljudlösa och behöver inte kopplas till någon pump eller annan maskin.

"Grab your gear!" – Pågående och planerade aktiviteter

Sedan projektet inleddes hösten 2015 har vi gjort mätningar på nio olika fartyg: isbrytare, offshore-fartyg, kryssningsfartyg, ropax, roro, tankfartyg, bunkerfartyg, och två torrlastfartyg med olika typer av last. På två av fartygen har vi också genomfört utökade mätningar för att kunna mäta förhållanden före och efter byte av bränsle. Mätningarna före bränslebytet gjordes inom ramen för ett tidigare forskningsprojekt, God inommiljö på svenska fartyg, som finansierades av AFA



Projektledaren Sarka Langer utvärderar data. Foto: Projektet

Försäkring under 2014-2016.

Under våren 2017 kommer mätningar att genomföras på ett av marinens fartyg samt på ett till offshore-fartyg. Proverna analyseras löpande och alla fartyg som deltagit får sedan en egen rapport med resultaten presenterade i förhållande till gränsvärden och riktlinjer.

Resultaten kommer att utvärderas med statistiska metoder när alla undersökningar är genomförda. Det kommer att ge en bild vad fartygets funktion, framdrivningssätt och bränsle har för betydelse för besättningens exponering för de specifika luftföroreningar samt hur man upplever luftkvalitet ombord på arbetsplatser och i hytter och vilken betydelse har det om man arbetar på däck eller i maskinrummet, som befäl eller manskap. Att planera mätningar på fartyg kan vara en logistisk utmaning men är alltid roligt! En del fartyg har ett fast schema, andra kommer till hamn när de kan och går när de har lust – förlåt – last. Men väder och vind gör ibland att planeringen ställs på ända och projektets motto är därför "Grab your gear!", lånat från en tv-serie om US Navy agenter på språng. Provtagarna måste vara laddade, väskan redo och resan ombokningsbar. Men det är en del av charmen med forskningsprojekt i sjöfarten, tillsammans med det fantastiska bemötande vi fått från rederi och besättning. Ett stort tack till alla er som ställt upp med er tid och kunskap, svarat på konstiga frågor, lånat ut verktyg, hjälpt oss med insamling av provtagare och visat så stort intresse för vårt projekt!

Under projektet har vi också haft nöjet att få samarbeta med sjöingenjör- och sjökapstensstudenter vid Kalmars Sjöfartshögskola som deltagit i planering, genomförande och avrapportering av mätningarna inom ramen för sina examensarbeten. Våra "forskningsassistenter" arbetar idag till sjöss och vi vill gärna se dem som ambassadörer för en god inomhusmiljö som bidrar till en ökad kunskap om hälsoeffekter vid exponering för olika luftföroreningar och vilka åtgärder som kan vidtas för att minska risken för ohälsa och olycksfall.



Glada forskare – Sarka Langer och Cecilia Österman – ombord på isbrytaren Oden.
Foto: Projektet

Spridning av resultat och kunskap från projektet

Delresultat från projektet har presenterats vid världens största vetenskapliga konferens om inomhusmiljö, Indoor Air, som ägde rum under en vecka i juli 2016 där Sarka och Cecilia presenterade varsin artikel. Sarka har även presenterat vid ett seminarium arrangerat av Göteborgs Atmosfärvetenskapliga Centrum i vår 2016. Utöver slutrapporten planeras ytterligare två vetenskapliga artiklar samt flera bidrag till bransch- och forskningskonferenser.

Fortsättning följer...

Direktionens besök vid SP, Sveriges Tekniska Forskningsinstitut

Torbjörn Dalnäs
torbjorn.dalnas@hotmail.se

Vad lockar en maritim stiftelse till den lilla sjön Kolbränningen i inlandsstaden Borås västra utkanter?

Just dit styrde Stiftelsen Sveriges Sjömanshus direktion kosan för ett studiebesök den 24 augusti 2016.

Sjöns namn skulle kunna vara en ledtråd, ty studiebesöket föranleddes primärt av Stiftelsens engagemang i brandskydd till sjöss. Tillsammans med bland andra Sjöfartsverket och Stena Line deltar Stiftelsen, med 1,0 Mkr i finansieringen av forskningsprojektet proFLASH, en engelsk förkortning som betyder skydd mot brand i lågflampunktsbränslen.

Brandskydd är en av många strängar som SP Sveriges Tekniska Forskningsinstitut har på sin lyra, och just vid Kolbränningen har denna forskningsgigant haft sitt högkvarter sedan 1975. I själva verket rör det sig om ett imponerande litet samhälle, som befolkas av omkring 700 forskare, ingenjörer och annan personal. En av dem är vår ciceron, forskaren Franz Evegren. Han har brandskydd och riskhantering som sina specialområden och är i hög grad engagerad i maritima tillämpningar.

SP – som syftar på det äldre namnet Statens Provvningsanstalt – bildades 1920. Men

verksamheten har en betydligt äldre förhistoria. Anorna leds tillbaka till ett Placat om Mått och Wicht år 1665, då Karl XI var kung av Sverige.

Många kompetensområden har tillkommit under årens lopp, däribland flera som syftar till ökad säkerhet och förbättrad miljö inom sjöfarten. Bland SP:s kompetenscentra eller plattformar återfinns just SP Sjöfart och Offshore, som exempelvis syftar till energieffektiva transporter och ökad användning av avancerade lätta material och konstruktioner. Man har för det ändamålet ett nära samarbete med rederier, myndigheter, klassningssällskap och andra intressenter och deltar även i det maritima FN-organet IMO:s arbete.

Franz Evegren och hans kollega Ola Willstrand gav en fyllig introduktion till SP:s mångsidiga verksamhet, som präglas av spetskompetens och teknisk bredd. Man vill vara ett nav mellan näringslivet och universitetsvärlden, men ägnar sig inte särskilt mycket åt grundforskning.

Engagemanget i maritim forskning handlar om utveckling av regelverk, konstruktion och material. Ett av många exempel på forskningsprojekt där SP engagerat sig är BESST (Breakthrough in European Ship and Ship-



Deltagarna gläds/förundras över demonstration av bränslens olika flampunkter. Foto: Torbjörn Dalnäs

building Technologies), där målsättningen har varit att stärka konkurrenskraften för fartyg vad gäller livscykelkostnad, miljöprestanda och säkerhet. Fokus har legat på passagerarfartyg, men resultaten anses vara tillämpliga även på andra fartygstyper.

Ett annat exempel är just det av Stiftelsen stödda proFLASH, vars fas två pågår mellan april 2016 och mars 2017. Det handlar om att identifiera egenskaper för lågflampunktsbränslen, som kan påverka branddetektion och släckning. En demonstration på plats med fyra olika bränsletyper visade att två brann med "osynlig" flamma. Det ögat och kameran inte såg bekräftades på en med övningen koordinerad dators skärm: Fullt utvecklad brand, med låg flampunkt!

Rundvandringen gick vidare till ugnshal-len, lilla brandhallen och stora släckhallen, där fotografering ej var tillåten.

Framför "Stora pressen", som bland mycket annat kan användas till att testa fendrans hållfasthet, berättade Chalmersprofessorn Erland Johnson om materialutveckling. Han erinrade om ett tidigare projekt, där Stiftelsen varit engagerad. Det handlade om utmattning av bogportsarmar, med Siljafärjor som studieobjekt.

Tillsammans med Johnson förflyttade vi oss till "Lilla pressen", som exempelvis har testat belastning på fartygsbalkar.

När ett fartygs köl är be vuxen med långhalsar eller andra havstulpaner talar vi om marin fouling; som leder till minskad fart, ökad bränsleförbrukning och korrosion. SP-forskaren Emiliano Pinori visade en film på det området och redogjorde för en ny och miljövänlig metod att slippa havstulpaner på båtbottnar, i förlängningen med tillämpning på större fartyg. Pinoris kollega Rickard Sott berättade om SP:s forskning och erfarenheter rörande återvinning av fartyg.

Per-Staffan Bergström visade SP:s vibratorer för vibrations- och stötprovning av komponenters livslängd, med tillämpning även på fartyg. Det kan exempelvis handla om komponenternas klimat- och miljötålighet.

Vi vandrade vidare till enheten för EMC (elektromagnetisk kompatibilitet). Det syftar på förmågan hos högteknologiska system

att fungera i sin elektromagnetiska omgivning utan att det leder till oacceptabla störningar. Detta kan vara högaktuellt för fartygens bryggor och maskinkontrollrum. SP har helt reflektionsfria rum för provning av apparaters emission av och immunitet mot strålade störningar.

Utanför EMC-byggnaden pågick under vårt besök bygget av AWITAR, Automotive Wireless Test and Research Facility, som någon gång 2017-18 kommer att invigas som ett världsledande EMC-testcenter.

Avslutningsvis besöktes det från SP:s forskarsamhälle i övrigt lite offside belägna SP Energiteknik, där projektledaren Mattias Viktorsson tog emot. Här handlade informationen framför allt om emissionsmätningar till sjöss, i enlighet med de skärpta utsläppskrav som gäller sedan 2015.

Vid Stiftelsens studiebesök 2016 hade SP tio dotterbolag, varav ett i Norge och ett i Danmark, och totalt cirka 1.500 anställda. SP har fler än 10.000 kunder runtom i världen, vilket må förklara den ymnigt förekommande engelskan i koncernens kommunikation.

Den hittills fristående SP-koncernen ingår i det helstatliga bolaget RISE Research Institutes of Sweden AB, som kan sägas vara ett nav i det svenska innovationssystemet. Där ingår även forskningsinstitutet Swedish ICT (Information and Communication technologies) och Innventia, som bedriver forskning kring cellulosaprodukter, grafiska produkter och bioenergi.

2017 integreras dessa forskningsinstitut under namnet RISE, varvid huvudkontoret placeras i Göteborg. Forskningsverksamheten i Borås fortsätter dock. Nya RISE får omkring 2.600 anställda och sex divisioner, däribland RISE Safety & Transport. Förändringen sker i samsyn mellan den förra och den nuvarande regeringen

Stiftelsen lämnade sjön Kolbrännaren med ett samfällt intryck, som kan sammanfattas i tre ord: Högintressant och imponerande!

Sjöfartens Kultursällskap

Berit Blomqvist

berit.blomqvist@swe-shipbroker.se

Har du tänkt på hur unik sjöfarten är? Har du funderat över hur många andra näringar som kan skryta över att ha beskrivits i hundratals böcker, avbildats på tusentals konstverk och besjungs vid miljoner tillfällen? Som kan skryta över att ha format en Evert Taube och en Ove Allansson?

Det är den kulturskatten närmare 200 privatpersoner, organisationer och företag i Sjöfartens Kultursällskap värnar om.

För Sjöfartens Kultursällskap räcker det dock inte att värna det gamla, vi vill även försöka skildra den nya tidens sjöfart. Därför har föreningen allt sedan starten engagerat sig i cd- och bokutgivning, nu senast i form av cd-skivan På minnets redd som helt tillägnas Ove Allansson som avled i början av 2016, 84 år gammal.

Trots sin höga ålder fortsatte Ove Allansson sitt energiska skrivande om sjöfolkets villkor, och han hann precis avsluta det som skulle bli hans sista bok, innan han själv seglade ut på Minnets redd. Ingen författare har gjort så mycket för sjöfolket som Ove Allansson!

För Sjöfartens Kultursällskap var det därför självklart att se positivt på Anders Lindströms, fd ordförande i Sjöfolksförbundet och GD på Sjöfartsverket, förslag om att vi skulle stå som administrativ garant för det Ove Allanssonsällskap som han tänkte bilda.

De finns ju ett Selma Lagerlöf-sällskap och ett Harry Martinson-sällskap, självklart ska vi också ha ett Ove Allanssonsällskap.

Två föreningar till priset av en

Därför får alla medlemmar i Sjöfartens Kultursällskap nu även ta del av alla aktiviteter i Ove Allanssonsällskapet och vice versa. Ingen behöver alltså vara medlem i båda, det räcker med en avgift. Ove Allanssonsällskapet kommer att fokusera sin verksamhet kring att hålla Ove litterära gärning levande, medan Kultursällskapet fortsätter fokusera på att hitta nästa generation sjöförfattare och hjälpa etablerade författare att hitta till sjöfarten.

Så har exempelvis författaren Majgull Axelsson genom sällskapets försorg kommit ut

på en isbrytare, vilket senare resulterade i boken Is och vatten, vatten och is; och flera fotografer har med sällskapets hjälp åkt med svenska fartyg som därefter resulterat i både utställningar och böcker med sjömannens arbetsmiljö i fokus.

Det här är typiskt för Sjöfartens Kultursällskap vars grundtanke är att om flera går samman kan man tillsammans göra något som är större än vars och ens eget engagemang. Tillsammans är vi starka, precis som tre sammanbundna pålar i en dykdalb blir starkare än tre stockar helt oberoende av varandra. Det är ingen slump att dykdalben finns i vår logotype.



Ordföranden i Sjöfartens Kultursällskap, Berit Blomqvist.
Foto: Fredrik Davidsson

Ett av våra största arrangemang är annars att föreningen varje år fyller Sjöfartsmontern på Bokmässan i Göteborg med härlig sjöfartskultur. Montern är på 50 m2 och där har sjöfartens alla författare från Ove Allansson och Majgull Axelsson till Karin Poulsen och Anders Wällhed framträtt och läst högt ur egna alster. Men även skådespelaren Helge Skoog har varit och läst dikter av Harry Martinson i vår monter, historikern Dick Harrison har också framträtt liksom TV-programmet Landgångs Anne Lundberg; och flera ministrar har gjort spontanbesök i vår monter. En av dem, dåvarande bistandsministern Pierre Schori, berättade om sin egen sjömanstid när han tittade in och i samma ögonblick fick han lova att bidra med skriftliga minnen om vi gjorde en uppföljare till Sjömansboken. Ett löfte han

verkligen höll, vilket alla kan ta del av i Sjömansboken II.

I Sjöfartens Kultursällskap händer det alltså ständigt något. I vår planerar vi till exempel för ett medlemsmöte på Sjöfartsmuseet i Göteborg där vi låter Svenska Amerika Liniens historia bli nästintill levande i estradörens Mattias Enns skepnad och årsmötet förläggs till Helsingör, där ett av nordens bästa sjöfartsmuseer finns. I september visar vi sen åter upp sjöfartslitteraturen på Bokmässan; alltid fullsatt och gemytligt.

Vill förnya sjöfartslitteraturen

Men vår viktigaste uppgift är ändå att försöka förnya sjöfartslitteraturen, eller i alla fall låta den fortsätta leva när Evert Taube, Ove Allansson och Harry Martinson inte längre kan bidra med nya skildringar. Det är därför vi gett ut egna böcker, så som Sjömansboken som nu utkommit i tre upplagor, varav två tillkommit genom novelltävlingar där både aktiva sjömän och vanliga landkrabbor bidragit med alster.

Men stoltast är vi nog över att sjökapten Mikael Esping till slut fick sin bok Sailors Grave, om livet i ett modernt rorofartyg, publicerad och vi skulle gärna se en fortsättning. Mikael arbetar ju inom offshore, kanske kan nästa bok skildra den industrin?

Även Cathrine Sandberg, som bland annat arbetat som matros på Tor Line och i diverse olika kustfartyg, har en litterär ådra som väntar på sitt förlag.

När vi nu även försöker bevara Ove Allanssons minne och gärning i friskt minne är det alltså inte bara för att hedra honom, utan

för att använda hans gärning till att inspirera andra sjömän att ta över stafettpippen.

Basen i vår förening är naturligtvis de två hundra privatpersonerna som är medlemmar, men verksamheten skulle inte vara något utan de generösa bidrag som vi får framförallt från Stiftelsen Sveriges Sjömanshus, Stena och Walleniusrederierna. Men vi är också glada över att ha föreningen Svensk Sjöfart, Breakwater Publishing, Sjöbefälsföreningen, SEKO sjöfolk, Sjöfartsverket, Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell, Statens Maritima Museer, Sjöfartsmuseet i Göteborg, Länspumpen Sjöfartshistorisk Förening, Svenskt Militärhistoriskt Bibliotek och inte minst studentkåren på Chalmers Lindholmen i medlemskåren.

Det är vi tillsammans som bildar Sjöfartens Kultursällskap; den lilla föreningen som samlar den breda sjöfarten och visar att sjöfart inte bara är transporter – det är kultur också!

Mer info finns på: www.sjofartskultur.org

Medlem blir den som sätter in 250 kr på Kultursällskapets plusgirokonto: 231-689 och uppger sina kontaktuppgifter!

Den som kanske är mer intresserad av Ove Allanssons sällskapet blir medlem där genom att sätta in 250 kr på kontonummer: 5001 3315218.

Oavsett vilken förening man tillhör ger medlemskapet tillgång till den andra föreningens medlemsaktiviteter.

**Sjöfartens
Kultursällskap**
Sjöfart är mer än transporter – det är kultur också!



Ove Allansson in memoriam

Anders Wällhed
anders@manusrespons.se

Ove Allansson, föddes 1932 i Lidköping, växte upp i det lilla industrisamhället Kvånum i Västergötland. Hans far åkte omkring som elektriker på landsbygden och blev senare kontorist i en järnhandel. Oves mor var sömmerska och hemmafru.

Med 37 böcker bakom sig och medverkan i över 50 antologier är det knappast någon överdrift att kalla Ove Allansson en av vår tids

mest betydande sjölivsberättare.

Men Ove var så mycket mer: Debattör, reseskildrare, humorist, krönikör och skräckförfattare.

Han var en i alla avseende en medmänsklig författare, sorgen över döda kamrater och lycklig över de som fortfarande levde.

Egentligen satte Ove aldrig några gränser för vad som bör rymmas i en roman. Han hade alltid stimmen på toppen i fabuleringsmaskinen.

Ove uppfann ordet "Läsenär". Han menade att läsa är det enklaste sättet att resa. Skriva och läsa handlar om kommunika-

tion. Författandet är kommunikation, tanke, budskap och idé. För Ove var skrivandet och läsandet ett sätt att kommunicera. Ove menade att genom böcker kan man färdas in i många liv och man kan förflytta sig över stora geografiska avstånd på bara några sekunder. Ove skrev om järnvägen, om sjöman

som färdas jorden runt i en container. Han skrev världens enda roman som utspelar sig på skridskor. Han skrev om Zeppelinare, rymdraketer, tunnelbanor, cyklar och om en sjöman som åker Vasaloppet. För att nämna några sätt att förflytta sig i Oves böcker.

Ove skrev aldrig för att framhäva sig själv. Han eftertraktade inte någon plats i solen, eller vid de akademiska borden eller de stora stockholmska så kallade höglitterära köttgrytorna. Han skrev om sådant han trodde på. Sin ideologi, sin kamp mot överheten, sin känsla för det arbetande kollektivet och för att få människor att förstå det de kanske ännu inte förstått. Han skrev om yrkesstolthet som riskerar att gå förlorat i en missriktad utveckling, inte minst inom sjöfarten. Han skrev om människor som ofta är i disharmoni med tekniken. Men han var inte teknikfientlig. Inte alls. Han menade att tekniken varken är ond eller god. Blir den ond beror den på vilka som har hand om den och i vilket syfte.

Ove såg sig inte som någon akademisk teoretiker. Han var en klok författare som både känt och upplevt det han skrev om. Ofta sa han att det är en författares förbannade plikt att skriva så det kommer bilder till läsaren ur texten.

Om man betraktar hur Oves världsbild såg ut, kan man tydligt se att den är anti-imperialistisk. För honom var människors lika värde en självklarhet. Sedan är det viktigt att



Ove Allansson. Foto: privat



Anders Wällhed och visgruppen KAL minns Ove vid bildandet av Ove Allanssonsällskapet. Foto: Agneta Swenson

understryka att Ove kanske var arbetarlitteraturens mest humoristiska författare. Ofta fruktansvärt rolig.

Ove var för mig en absolut kritisk granskare. Och han strök aldrig medhårs. Han skrev med ömsinhet och ironi. Men också kritisk över sjömannens egen passivitet medan hela handelsflottan höll på att flaggas ut. Han återkom ständigt till sjölivet och missförhållanden ombord och han var alltid trogen sina moraliska och ideologiska värderingar. Och han styrdes knappast av några kompromissideal.

Ove var en människa och god vän som drevs av en författarkraft som i mycket var en upprördhet över kapitalets och ekonomiska maktavares cynism och de anställdas utsatthet. Han berättade gärna om människor med sår i själen som blivit förödmjukade och bestulna sitt människovärde.

Det påstås att Oves böcker främst speglar en manlig värld och att kvinnor inte känner sig hemma där?

Låt mig svara så här. Det kvinnliga perspektivet finns alltid med i Oves böcker. Allt från städerskor ombord till kvinnliga sjökaptener.

När Ove i början av 1970-talet åkte omkring i landsbygden och försökte värva abonnenter till det kollektivt ägda Författarför-



Oves hustru Sonja. Foto: Agneta Swenson

laget mötte han en bonde i Västergötland med mycket bestämda åsikter..

”Jaså, du är en sån som skriver böcker?”

”Ja”.

”En författare?”

”Ja, en författare.”

”Jo, jo! författare vill varenda jävel vara, då slipper de arbeta!”



Anders Lindström vid bildandet av Ove Allansonsällskapet. foto: Agneta Swenson

Rosenhill Seamen's Center

Agneta Swenson

agneta.swenson@sjofartsverket.se



Fyren Svinbådan i nyrenoverat skick.
Foto: Rosenhill

Rosenhill Seamen's Center är Sjöfartsverkets sjömansklubb som ligger på Hisingen i Göteborg. Anläggningen är ett av världens mest välutrustade sjömanscenter där vi erbjuder besättningar från när och fjärran social kontakt, rekreation och motion, cafeteria samt tillgång till internet och medier. Den ligger i vacker natur som i en "liten oas" mellan hamnarna tillsammans med Sjömansbiblioteket.

Inneliggande fartyg oavsett flagg får besök av Sjömansservice platsombud varje dag och i fjol gjordes drygt 2800 besök i Göteborgshamn och i närliggande hamnar.

Transportservicen är gratis och under 2016 transporterade vi över 2800 sjömän till anläggningen.

Vi erbjuder gratis WiFi och ett brett utbud av telefonkort som gör det möjligt för sjö-

folket att kommunicera med nära och kära.

Anläggningen är även öppen för hemmarvarande sjöfolk, sjöstuderande och samtliga inom sjöfartsklustret och totalt besöktes anläggningen av drygt 46 000 besökare under 2016.

Under året arrangeras såväl kulturkvällar,

tävlingar, städdagar och fasta aktiviteter såsom Zumba, vattengympa och för den som vill träna på egen hand kan vi erbjuda gym, bassäng, sporthall, löparspår och fotbollsplan.

Anläggningen har det senaste året även fått en konferenslokal som uppkallats efter Torsten Billman. I lokalen som är anpassad till ca 20 deltagare pryds väggarna av Torstens konstverk.

Under många år har Stiftelsen Sveriges Sjömanshus varit mycket betydelsefull för verksamheten och gett bidrag till följande aktiviteter: Marthafonden, deltagande i S:t Olavsloppet med "Team Seafarer" och renoveringen av fyren "Svinbådan" som genomfördes för några år sedan.

Under 2017 kommer vi ingå ett samarbete med Trafikverket och fotbollsplan kommer att byggas om till konstgräs. Projektet är ett led i bygget av nya hamnbanan som har en sträckning över Eriksbergs IF fotbollsplan. Klubben har behov av en ersättningsplan under åren då hamnbanan byggs. Detta innebär att fotbollsplanen, friidrottsarenan och tennisbanan kommer att byggas om under 2017-18. Upprustningen kommer innebära att vi i framtiden kan erbjuda sjöfolket en uppdaterad idrottsanläggning både inne- och utomhus som håller hög standard och skapar möjlighet att ge bästa tänkbara service.



Föreståndare Agneta Swenson t.h. med personal. Foto: Rosenhill

Tall Ships Regatta 2016

Årets regatta gick från Blyth i England med målgång i Göteborg.

Ombord på skonaren Vega Gamleby seglade tre av "stiftelsens elever" Julia, Dalmar och Jacob som berättar om sina upplevelser nedan.

Dalmar Ramlad

Färden ombord på Vega Gamleby var en otrolig upplevelse. Att leva långa perioder under trånga förhållanden, tillsammans med till en början främmande människor, var någonting jag inte visste skulle bli en

Julia Kanerva
Dalmar Ramlad
Jacob Hoorn



Julia Kanerva. Foto: STAS

Julia Kanerva

Så många människor, så många båtar, så många vindar, så många erfarenheter under 15 dagar!

Tänk att på en resa lära sig att segla genom erfarna besättningsmän, att få lära sig varenda liten tamp på båten tillsammans med människor från olika nationer. Kulturer flödar åt alla håll och livliga diskussioner sprutar kring frukost-lunch-, och middagsbordet. Den häftiga känslan att få känna vindens styrkor föra fram skeppet Vega Gamleby.

Mycket skratt och mycket fokus med glimten i ögat! 15 dagar som alltid kommer att minnas och viljas återupplevas. Hade någon försökt övertala mig hur fantastisk resan var med Vega Gamleby hade jag inte kunnat förstå det innan jag upplevt det själv!

värdefull upplevelse. Under de första dagarna var jag skeptisk till huruvida jag skulle komma att trivas, men efter att ha fått lära känna alla ombord så föll bitarna precis vart de skulle falla. Jag kunde inte föreställa mig hur samarbetet ombord skulle komma att passera, kulturella skillnader såsom diverse motgångar, och bli till en upplevelse jag aldrig kommer att förglömma.



Dalmar Ramlad. Foto: STAS



Jacob Hoorn. Foto: STAS

Jacob Hoorn

Fantastisk känsla att vara ute på havet så länge på en så vacker båt. Vill tacka er sponsorer så mycket för att ni gav mig chansen att vara med om en sån här upplevelse. Med varje upplevelse kommer både bra och lite mindre bra erfarenheter. Det bästa enligt mig var gemenskapen man fick, dock så blev det lite trångt, fick aldrig någon riktig "ensamtid". Sen var det också soluppgångar, solnedgångar, delfiner, valar och mareld, kan nog också toppa listan. Försökte inte ha förväntningar då jag tycker saker sällan lever

upp till det man hoppats på, men det här var helt super. Hoppas ni fortsätter sponsra fler människor så att så många som möjligt får möjligheten att göra samma sak.

Tack o hej.

BOKSLUT

Resultaträkning (Tkr)

Intäkter

	Not	2016	2015
KK Aktiekonsortium	1	9 707	9 395
KK Aktiekonsortium	2	918	925
KK Aktiekonsortium, utland	3	1 154	1 533
KK Räntekonsortium	4	2 385	3 956
KK Företagsobligationskonsortium	5	188	291
KK GIVA	6	797	--
Övriga placeringar	7	350	--
Övriga räntor	8	4	15
Summa direktavkastning		15 503	16 115

Verksamhetskostnader

Kapital Förvaltningsarvoden		-690	-566
Administrationskostnader	9	-2 634	-2 371
Förvaltningskostnader	10	-527	-525
Marknadsföringskostnader		-69	-186
Summa verksamhetskostnader		-3 920	-3 648

Resultat före realisationsvinster

Realisationsvinster	11	5 016	3 972
Årets överskott före dispositioner	16	16 599	16 439

Balansräkning (Tkr)

Tillgångar	Not	2016-12-31	2015-12-31
Anläggningstillgångar			
Placeringstillgångar	12	221 501	217 250
Inventarier, bokfört värde	13	0	0
Summa anläggningstillgångar		221 501	217 250
Långfristiga fordringar			
Innovationslån	14	2 758	2 762
Omsättningstillgångar			
Kortfristiga fordringar			
Övriga fordringar		4	2
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		386	371
Summa kortfristiga fordringar		390	373
Kassa och bank		4 023	2 077
Summa omsättningstillgångar		4 413	2 450
Summa tillgångar		228 672	222 462
Skulder och eget kapital			
Eget kapital		16-12-31	15-12-31
Bundet eget kapital	15	187 912	186 362
Fritt eget kapital	16	33 935	34 214
Summa eget kapital		221 847	220 576
Skulder			
Kortfristiga skulder			
Leverantörsskulder		188	215
Övriga skulder		146	96
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		359	298
Beslutade ej utbetalade anslag	17	6 132	1 277
Summa kortfristiga skulder		6 825	1 886
Summa skulder och eget kapital		228 672	222 462
Ansvarsförbindelser	18	5 430	9 103

Sammandrag balansräkning (Tkr) 2012-2016

Tillgångar	16-12-31	15-12-31	14-12-31	13-12-31	12-12-31
Anläggningstillgångar					
Placeringstillgångar	221 501	217 250	209 689	203 180	203 283
Inventarier netto bokført værd	0	0	0	0	0
Långfristige fordringer	2 758	2 762	2 766	2 768	3 050
Kortfristige fordringer					
Övriga fordringer	4	2	2	0	3
Förutbetalda kostnader & upplupna intäkter	386	371	216	239	171
Kassa & bank	4 023	2 077	4 461	4 523	4 063
Summa tillgångar	228 672	222 462	217 134	210 710	210 570
Skulder & eget kapital					
Eget kapital					
Bundet kapital	187 912	186 362	184 750	183 321	181 899
Fritt eget kapital	33 935	34 214	30 776	26 079	27 924
Summa eget kapital	221 846	220 576	215 526	209 400	209 823
Kortfristige skulder					
Leverantörsskulder	188	215	80	136	83
Övriga skulder	146	96	42	66	98
Upplupna kostnader & förutbetalda intäkter	359	298	302	311	260
Beslutade ej utbetalade anslag	6 132	1 277	1 184	797	306
Summa eget kapital och skulder	228 672	222 462	217 134	210 710	210 570
Ansvarsforbindelser	5 430	9 103	6 841	6 250	14 650

Noter

Redovisnings- och värderingsprinciper.

Årsredovisningen har upprättats enligt Bokföringslagen och Årsredovisningslagen.

Placeringstillgångar

Stiftelsen har merparten (93%) av sina medel placerade hos Kammarkollegiet som sköter den ekonomiska förvaltningen för ett antal stiftelser och andra fonder.

För förvaltningen har Kammarkollegiet bildat ett antal konsortier. Kammarkollegiet har ett särskilt beslutsorgan för denna kapitalförvaltning, Fonddelegationen.

Förvaltningen av Konsortierna sker utifrån ett regelverk fastställt av Fonddelegationen 2013-12-18. Tillgångarna i respektive konsortium ägs gemensamt av de stiftelser och fonder som har placerat kapital i konsortiet genom köp av andelar. Andelarna i varje konsortium är lika stora och medför lika rätt till den egendom som ingår i konsortiet.

Utdelning från konsortierna tas upp som intäkt. Vid utdelning från konsortierna tillämpas principen att utdelningar motsvarar respektive konsortiums direktavkastning. Varken realiserade eller orealiserade värdeökningar delas ut.

Enligt av Stiftelsens tillsynsmyndighet utfärdade föreskrifter får högst 70 % av stiftelsens eget kapital till bokfört värde placeras i aktier eller aktierelaterade fonder varav 25 % får vara utländska aktier eller i Sverige förvaltade fonder med inriktning på utländska aktier. Återstoden av det egna kapitalet skall placeras i räntebärande fonder eller konsortier.

I övrigt hänvisas till Fonddelegationens protokoll 2012:2 samt not 12.

Anslag till institutioner m.fl.

För anslag med längre löptider än pågående kalenderår och bestämda utbetalningstermi-

ner upprättas skriftliga avtal med bidragsmottagaren. Som ansvarsförbindelser har härvid upptagits det samlade beloppet för åren efter beslutsåret enligt beslutade avtalsperioder. Övriga anslag skuldförs vid beslutstillfället och belastas direkt det fria fondkapitalet.

Innovationslån

Lån kan beviljas för projekt som

- syftar att förbättra säkerheten, arbetsmiljön och trivselen för sjöfolk ombord
- bedöms ha en sådan ekonomisk bärighet att lånet kan återbetalas inom en 5-årsperiod.

Eftergift för återbetalning kan beviljas därest projektet bedöms varken ha gett eller kan förväntas ge ett tillräckligt stort ekonomiskt utbyte för att bära kostnaderna för eventuell återbetalning.

Eget kapital

Det egna kapitalet har uppdelats i bundet respektive fritt fondkapital.

Det bundna fondkapitalet utgörs av de medel Stiftelsen mottagit för förvaltning vid och efter dess bildande. Kapitalet har även tillförts stadgeenliga årliga avsättningar av direktavkastningen jämte vissa under tidigare år uppnådda betydande reavinster.

Den föreskrivna målsättningen för Stiftelsens förvaltning är att de mottagna medlen skall bevaras och behålla sin köpkraft i aktuellt penningvärde men att kapital därutöver är disponibelt för verksamheten.

	Utdelning (Tkr) per andel		Utdelning (Tkr) totalt	
Not 1				
Utdelning från Aktiekonsortiet, svenska	2016	2015	2016	2015
Avstämningsdag 30 november	246,47	238,54	9 707	9 395
Årets utdelning har reinvestrats i GIVA Konsortiet med 9 Mkr resterande har utbetalats				
Not 2				
Utdelning från Aktieindexkonsortiet	2016	2015	2016	2015
Avstämningsdag 30 november	6,14	6,19	918	925
Årets utbetalning har utbetalats				
Not 3				
Utdelning från Aktieindexkonsortiet, utland	2016	2015	2016	2015
Avstämningsdag 30 november	225,93	248,43	1 154	1 533
Årets utdelning har utbetalats				
Not 4				
Utdelning från Räntekonsortiet	2016	2015	2016	2015
Avstämningsdag 30 november	3,04	4,53	2 150	3 956
En del av årets utdelning har reinvestrats i GIVA Konsortiet med 3 Mkr resterande har utbetalats				
Not 5				
Utdelning från Företagsobligationskonsortiet	2016	2015	2016	2015
Avstämningsdag 30 november	21,97	35,4	188	291
Årets utdelning har utbetalats				
Not 6				
Utdelning från GIVA	2016	2015	2016	2015
Utbetalning sker tertialvis	66,45	--	797	--
Årets utdelning har utbetalats				
Not 7				
Utdelning från Strukturinvest	2016		2016	2015
Obligationer, kupongränta utbetalas kvartalsvis	5,8-6%		350	--
Not 8				
Övriga räntor, mm (Tkr)			4	15

Not 9

Administrationskostnader (Tkr)

	2016	2015
Personalkostnader	1 467	1 341
Andel i lokalkostnader	467	452
Övriga administrationskostnader	700	579
Summa administrationskostnader	2 634	2 372

Not 10

Förvaltningskostnader (Tkr)

	2016	2015
Arvoden och traktamenten	321	310
Andel i lokalkostn	146	145
Övriga förvaltningskostnader	59	70
Summa förvaltningskostnader	527	525

Not 11

Realisationsvinster (Tkr)

	2016	2015
Under året har realisationsvinster netto, tagits hem i samband med avyttring av andelar i Aktiekonsortiet, svenska och räntekonsortiet, för att finansiera stiftelsens verksamhet.	5 016	3 972

Not 12

Placeringstillgångar (Tkr)

Förvaltade av
Kammarkollegiet

	Antal andelar		Kurs/andel (kr)		För- ändr ¹	Bokfört värde		Marknadsvärde (Tkr)	
	2016	2015	2016	2015	%	2016	2015	2016	2015
Aktiekonsortiet	39 384	39 384	6 893,57	6 469,17	10,36%	63 380	63 380	271 494	254 780
Aktieindexkonsortiet	149 488	149 489	164, 31	152,80	11,55%	17 673	17 673	24 563	22 842
Aktieindexkonsortiet, utland	5 108	6 170	7 487,29	6 741,49	14,41%	7 888	9 528	38 246	41 596
Räntekonsortiet	707 215	853 462	120,54	122,20	1,13%	87 571	105 680	85 246	104 290
Företagsobligations- konsortiet	8 550	8 550	1 039,28	1 024,77	3,56%	8 989	8 989	8 885	8 761
GIVA, Strukturinvest, obligationslån	20 506	0	1 049,52			21 000	12 000	21 522	12 000
Förvaltade av övriga institut						15 000		15 000	
Totalvärde						221 501	217 250	464 956	444 269
Övervärde						243 455	227 019		

1) Värdeförändringen är inkl utdelning. Utdelning per konsortie se not 1-6

Utdelningsprinciper se under Redovisningsprinciper och Kammarkollegiets regelverk, Fonddelegation protokoll 2012:2

Indexförändringar Källa Kammarkollegiet

KK:s jfr-index

	2015/2016	2014/2015
OMX Stockholm Cap GI	9,95%	9,58%
OMX Stockholm 30 Cap GI	11,49%	3,27%
MSCI World Index NET (SEK)	15,32%	5,19%
OMRX Bond All 1-3	0,80%	0,97%
Nasdaq OMX Kreditindex	3,04%	0,45%

Not 13

Inventarier (Tkr)

Ingående bokförda värden

	2016-12-31	2015-12-31
Invärderade värden	1 667	1 667
Anskaffningsvärden	397	397
Årets nyanskaffning	0	0
Utgående bokfört värde	2 064	2 064

Bokförd avskrivning

	2016-12-31	2015-12-31
Ingående ackumulerad avskrivning	-2 064	-2 064
Årets avskrivning	0	0

Summa bokförd avskrivning

-2 064 **-2 064**

Netto bokfört värde

0 **0**

Värderingen av de invärderade inventarierna har skett den 6 mars 1990 av Lars Edelstam, av Stockholms Handelskammare förordnad besiktningsman för konst- och antikviteter.

Inventariebeståndets sammansättning 2016-12-31

Möbler (varav med antikvärde 409)	570	570
Mattor	143	143
Gardinuppsättning	51	51
Böcker 15 hyllmeter (Matematik, geografi, Nautica, reseskildringar fr 1700-tal)	120	120
Böcker 54 hyllmeter (Använda i undervisning på Stockholms Sjöbefälsskola)	200	200
Bokverk Chapmans Architectura Navalis Mercatoria	125	125
Atlas H J Hansen 1797	30	30
Navigationsinstrument	92	92
Tavlor	292	292
Kontorsmöbler och utrustning	407	407
Övrigt	34	34
Summa bokfört bruttovärde	2 064	2 064

Inventarierna är egendomsförsäkrade för 2 818 Tkr

Kapitalets reala förändring 1973-2016 i Tkr

KPI-index Basår 49	Akkumulerad vinst/förlust	Real kapitalförändring förlust	Real kapitalförändring vinst	Kapital-73 omräknat efter KPI-index	Totalt kapital till marknadsvärde	Ej realiserat överskott i v.papper	Kapital enligt balansräkning exkl. disp. avkast	Balansdag
1973-06-30				20 794	20 794		20 794	287
1980-06-30	- 16 657	16 657		40 687	24 030	1 029	23 001	562
1985-06-30	- 6 346	9 520	19 831	68 042	61 696	31 414	30 282	879
1990-06-30	69 241	8 825	84 412	92 005	161 246	34 466	126 780	1 189
1991-06-30	53 098	16 143		100 284	153 382	24 545	128 837	1 296
1992-06-30	45 813	7 285		102 296	148 109	16 984	131 125	1 322
1993-06-30	69 957		24 144	107 223	177 180	43 614	133 566	1 384
1994-06-30	79 162		9 205	109 978	189 140	53 733	135 407	1 418
1994-12-31	83 440		4 278	110 911	194 351	58 584	135 767	1 430
1995-12-31	100 426		16 986	113 393	213 819	67 676	146 143	1 462
1996-12-31	143 505		43 079	112 850	256 355	107 705	148 650	1 455
1997-12-31	174 407		30 902	114 711	289 118	139 500	149 618	1 479
1998-12-31	191 463		17 056	113 470	304 933	139 121	165 812	1 463
1999-12-31	314 091		122 628	114 945	429 036	262 272	166 764	1 482
2000-12-31	308 582	5 509		116 262	424 844	257 050	167 794	1 499
2001-12-31	252 787	55 795		119 365	372 152	206 116	166 036	1 539
2002-12-31	151 776	101 011		121 847	273 623	104 038	169 585	1 571
2003-12-31	180 816		29 040	123 398	304 214	133 638	170 576	1 591
2004-12-31	197 847		17 031	123 708	321 555	150 079	171 476	1 595
2005-12-31	252 815		54 868	124 794	377 609	204 973	172 636	1 609
2006-12-31	285 838		33 023	126 810	412 648	238 727	173 921	1 635
2007-12-31	248 104	37 734		131 212	379 316	203 992	175 324	1 692
2008-12-31	134 006	114 098		132 360	266 366	89 504	176 862	1 707
2009-12-31	187 090		53 084	133 584	320 674	142 787	177 887	1 723
2010-12-31	223 329		36 239	136 668	359 997	181 042	178 955	1 763
2011-12-31	171 620	51 709		139 304	310 924	130 690	180 234	1 797
2012-12-31	190 724		19 104	139 226	329 950	148 051	181 899	1 796
2013-12-31	238 449		47 725	139 459	377 908	194 587	183 321	1 799
2014-12-13	271 405		32 956	138 999	410 404	225 654	184 750	1 793
2015-12-31	274 381		2 976	138 999	413 380	227 018	186 362	1 794
2016-12-31	289 963		15 582	141 404	431 367	243 455	187 912	1 825

Kommentar:

Omräknat kapital efter KPI-index inkluderar i likhet med det bokförda kapitalet tillkommande donationsmedel 4,4 mkr men ej realisationsvinster och stadgeenliga avsättningar. Kapital enligt balansräkning per 2001-12-31 har minskats med redovisat negativt värde för balanserat fritt eget kapital 2001.

Not 14

Innovationslån

Lån för vidareutveckling av projekt Stiftelsen funnit värda att stödja. Lånen kan omsättas men har relativt lång löptid, upp till 5 år.

2016	2015
2 758	2 762

Not 15

Bokfört bundet fondkapital (Tkr)

Sammansättning

Vid Stiftelsens bildande överlämnade medel:

Från Sjöfartsverket	3 863	3 863
Från Sjömanshus balanserade egna medel	12 890	12 890
Från Sjömanshus övertagna donationsmedel	4 041	4 041

Efter bildandet tillkommande medel tidigare förvaltade av:

Sjöfartsverket	536	536
Sjöbefälsskolan i Stockholm	3 374	3 374
Handelsflottans Kultur- och fritidsråd	60	60
Lotsverkets Enskilda Pensionskassa	144	144
Västra Handelskammaren, Göteborg	126	126
Hilda Palmqvist, Härnösand 81/82	33	33
M/S Marneborg	10	10
Gåva enl Ingrid Falcks testamente, erhållen 2013	51	51
Gåva i samband med bemärkelse, erhållen 2014	0	0

Stadgeenliga avsättningar,

ingående balanserat värde	47 196	45 584
årets avsättning	1 550	1 612

Reavinster ingående balanserat värde 114 038 114 038

Summa utgående bokfört bundet fondkapital 187 912 186 362

Övertagna donationsmedel jämte tillkommande medel för vilka medel särskild redogörelse lämnats i skrift 1999-12-31, har enligt av Kammarkollegiet fattade permutationsbeslut överförts till ovan redovisat bundet fondkapital att samförvaltas enligt Kungl. Maj:ts beslut 1972-05-05.

Under 2014 har 400 kr tillkommit genom en gåva i samband med en bemärkelsedag.

Not 16

Fritt fondkapital (Tkr)

Ingående kapital 1 januari

Årets resultat

Stadgeenlig avsättning

Bidragsverksamheten

Bidrag till behövande

Gratialis

Akut hjälp

Övriga bidrag till nytta och gagn för sjöfolket

Stipendier

Utbildningsstöd

Forskning och utveckling

Kultur

Belöningar

Övriga bidrag

Återförda ej utnyttjade anslag

Forskningsseminarium

Utgående fritt kapital 31 december

2016	2015
34 214	30 776
16 599	16 439
-1 550	-1 612
-2 456	-2 552
-360	-298
-1 604	-1 693
-3 918	-388
-5 042	-3 911
-322	-998
-1 161	-996
-332	-577
-15 195	-11 413
	101
-133	-78
33 935	34 214

Not 17

Beslutade ej utbetalda bidrag (Tkr)

Sammansättning

	2016	2015
Utvecklingsstipendier	40	40
Bidrag till institutioner m. fl.	6 092	1 238
Totalt	6 133	1 278

Utvecklingsstipendier

Utvecklingsstipendier utdelas i samband med den årliga belöningshögtiden, varvid ett delbelopp utbetalats. Resterande del utbetalas när stipendiaten redovisat att projektet slutförts. Per 2016-12-31 finns 2 st ej slutredovisade projekt

Bidrag till institutioner

Löpande beviljas bidrag till institutioner avseende kortare eller längre tidsperioder. Avtal upprättas mellan Stiftelsen Sveriges Sjömanshus och den mottagande institutionen av vilken det även framgår när och under vilka förutsättningar bidragen kan rekvireras.

Den del av beviljat bidrag som ej rekvirerats för ett aktuellt år reserveras. Institutioner har rätt att under resterande del av avtalsperioden rekvirera ej tidigare rekvirerade bidrag.

Per 2016-12-31 hade 7 st institutioner ej rekvirerat hela det möjliga beloppet.

Not 18

Ansvarsförbindelser (Tkr)

Löptid

Avtalade tidsbestämda projektbidrag avseende:

KTH, Fartygets Dynamik	2017-2019	1 500
CTH, forskartjänst	2017-2018	1 630
Toxiska luftföroreningar	2017-2018	1 300
Lighthouse	2017	500
Summa ansvarsförbindelser		4 930

Av beloppet beräknas 3 000 Tkr komma att förfalla till betalning under 2017.



Bårtäcke från 1783 som varit i Stockholms sjömanshus ägo fram till nedläggningen 1969. Det består av sammet med silvertråd. Bårtäcket hänger numera i Stiftelsen Sveriges Sjömanshus kansli i Stockholm.

Stockholm den 9 mars 2017

Christer Themnér, Ordförande

Pia Berglund, Vice ordförande

Bengt Eurén

Christer Lindvall

Kenny Reinhold

Christer Nordling, Kanslichef

Min revisionsberättelse har avlämnats 2017-

Margaretha Morén, Auktoriserad revisor

REVISIONSBERÄTTELSE

Till styrelsen i Stiftelsen Sveriges Sjömanshus
Org.nr. 802005-7173

Rapport om årsredovisningen

Uttalanden

Jag har utfört en revision av årsredovisningen för Stiftelsen Sveriges Sjömanshus för år 2016.

Enligt min uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av stiftelsens finansiella ställning per den 31 december 2016 och av dess finansiella resultat för året enligt årsredovisningslagen.

Grund för uttalanden

Jag har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Mitt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet "Revisorns ansvar". Jag är oberoende i förhållande till stiftelsen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort mitt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Jag anser att de revisionsbevis jag har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för mina uttalanden.

Styrelsens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för att årsredovisningen upprättas och att den ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen. Styrelsen ansvarar även för den interna kontroll som den bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.

Vid upprättandet av årsredovisningen ansvarar styrelsen för bedömningen av stiftelsens förmåga att fortsätta verksamheten. Den uppvisar, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om beslut har fattats om att avveckla verksamheten.

Revisorns ansvar

Mina mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller mina uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller fel och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen.

Som del av en revision enligt ISA använder jag professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

- identifierar och bedömer jag riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för mina uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på fel, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfälskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.
- skaffar jag mig en förståelse av den del av stiftelsens interna kontroll som har betydelse för min revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala mig om effektiviteten i den interna kontrollen.
- utvärderar jag lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.
- drar jag en slutsats om lämpligheten i att styrelsen använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen. Jag drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om huruvida det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om stiftelsens förmåga att fortsätta verksamheten. Om jag drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste jag i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen. Mina slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att en stiftelse inte längre kan fortsätta verksamheten.
- utvärderar jag den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.

Jag måste informera styrelsen om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Jag måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de betydande brister i den interna kontrollen som jag identifierat.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Uttalande

Utöver min revision av årsredovisningen har jag även utfört en revision av styrelsens förvaltning för Stiftelsen Sveriges Sjömanshus för år 2016.

Enligt min uppfattning har styrelseledamöterna inte handlat i strid med stiftelselagen, stiftelseförförordnandet eller årsredovisningslagen.

Grund för uttalande

Jag har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Mitt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet "Revisorns ansvar". Jag är oberoende i förhållande till stiftelsen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort mitt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Jag anser att de revisionsbevis jag har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för mitt uttalande.

Styrelsens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förvaltningen enligt stiftelselagen och stiftelseförförordnandet.

Revisorns ansvar

Mitt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed mitt uttalande, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot stiftelsen, eller om det finns skäl för entledigande, eller
- på något annat sätt handlat i strid med med stiftelselagen, stiftelseförförordnandet eller årsredovisningslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot stiftelsen.

Som en del av en revision enligt god revisionssed i Sverige använder jag professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på min professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att jag fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för stiftelsens situation. Jag går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för mitt uttalande.

Stockholm den

Margaretha Morén

Auktoriserad revisor

Ordinarie ledamöter från 1 maj 2014

Christer Themnér	Stockholm, ordförande, för Sjöbefälsföreningen
Pia Berglund	Göteborg, vice ordförande, för Svensk Sjöfart
Bengt Eurén	Stockholm, för Svensk Sjöfart
Christer Lindvall	Åkersberga, för Sjöbefälsföreningen-O
Kenny Reinhold	Göteborg, för Seko sjöfolk

Ersättare från 1 maj 2014

Mikael Huss	Stockholm, för Christer Themnér från 2014-08-14
Christer Bruzelius	Göteborg, för Pia Berglund från 2015-05-27
Louise Langley	Göteborg, för Bengt Eurén
Jörgen Lorén	Göteborg, för Christer Lindvall
Karl-Arne Johansson	Göteborg, för Kenny Reinhold

Tillsynsman

Gunilla Malmöf	Sjöfartsverket
Lisa Lewander	från 2016-03-01



Christers flickor – Birgitta och Inger. Foto: Torbjörn Dalnäs

Stiftelsens kansli

Christer Nordling	Kanslichef
Inger Örnquist	Kanslist
Birgitta Lönnquist Gemvik	Ekonomiansvarig

Postadress	Katarinavägen 22, 1 tr, 116 45 Stockholm
Telefon:	08-641 44 37
E-post:	info@sjomanshus.se
Hemsida:	www.sjomanshus.se
Orgnr:	80 20 05-7173
Bankgiro:	131-1406



Skriftlig ansökan om:

- Utbildningsstöd och stöd till forskning insänds senast 15 juli respektive 1 oktober
- Stipendier insänds terminsvis via Sjöfartshögskola/Sjöfartsgymnasium
- Förslag till "Belöning 2018" insänds före 1 november 2017
- 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*