



Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

Årsberättelse 2015



Stiftelsens utveckling 2011-2015 (Tkr)

Balansdag	2015-12-31	2014-12-31	2013-12-31	2012-12-31	2011-12-31
Bundet fondkap enl balansräkning	186 362	184 750	183 321	181 899	180 234
Bundet fondkap till marknadsvärde	413 380	410 404	377 908	329 950	310 924
Ingångskap omräkn efter KPI index	138 999	138 999	139 459	139 226	139 304
Real kapitalförändring					
ackumulerat värde	274 381	271 405	238 449	190 724	171 620
årets förändring	2 976	32 956	47 725	19 104	-51 709
i % av ing. fondkap.markn.v.	0,73%	8,72%	14,46%	6,14%	-14,36%
Balansomslutning (markn.värde)	449 480	442 788	405 297	358 619	336 604
Placeringstillgångar					
aktierelaterade tillgångar (markn.värde)	319 218	315 763	287 274	237 648	216 571
i % av balansomsl.markn.v.	71,02%	71,31%	70,88%	66,27%	64,34%
ränterelaterade tillgångar (markn.värde)	125 051	124 040	115 015	117 767	112 945
i % av balansomsl. markn.v.	27,82%	28,01%	28,38%	32,84%	33,55%
aktierelaterade tillgångar (bokf.värde)	90 581	91 602	94 082	92 244	87 788
i % bokf. bundet kapital	48,60%	49,58%	51,32%	50,71%	48,71%
Avkastning					
räntor o utdelningar	16 115	14 289	13 708	16 654	12 791
reavinster/realförluster	3 972	6 520	4 245	5 857	5 102
förändring i övervärden	1 364	31 067	46 536	17 361	-50 352
totalavkastning	21 451	51 876	64 488	39 872	-32 459
i % av ing.balansomslutn. markn.v	4,84%	12,80%	17,98%	11,85%	-8,43%
Adm. o förvaltn.kostn. 1)	3 648	3 758	3 330	3 257	3 649
Bidragsverksamheten	11 413	10 747	14 248	14 024	11 221
% av räntor/utdelningar	70,82%	75,21%	103,94%	84,21%	87,73%
% " " " ./. kostnader	91,55%	102,05%	137,29%	104,68%	122,74%
Indexförändringar					
Affärsvärld.generalindex	19,60%	12,02%	23,37%	16,68%	-16,47%
OMRX Bond All 1-3 years	0,97%	2,99%	1,83%	3,10%	5,27%
KPI	0,10%	-0,33%	0,17%	-0,05%	1,93%

1) Fr o m år 2014 ingår även marknadsföringskostnader



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 2015	9
Bidragsverksamheten 1972–2015	20
Projekt som stiftelsen stödjer	21
BOKSLUT	
Resultaträkning	36
Balansräkning	37
Notbilaga	39
Revisionsberättelse	49
Stiftelsens Direktion och kansli	50



M/S Atene. Foto: Klara Magnusson

Året som gick

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

- Årets direktavkastning uppgick till 16,1 Mkr (14,3).
- Stiftelsens placeringstillgångar:
 - Orealiserat övervärde 227,0 Mkr (225,7) en ökning med 1,3 Mkr (31,6)
 - Viss omallokering har skett av årets direktavkastning. Av årets direktavkastning har 12 Mkr reinvesterats i Kammarkollegiets nybildade konsortie GIVA. Konsortiet består av både räntebärande placeringar, derivat och aktieplaceringar.
 - Bokfört värde för aktierelaterade instrument uppgår till 90,6 Mkr (91,6) och för räntebärande till 116,7 Mkr (122,5).
- Totalavkastningen 21,5 Mkr (51,9) motsvarar 4,8% (12,8) av ingående balansomslutning till marknadsvärde.
- Real ackumulerad kapitalökning enligt KPI sedan Stiftelsens start t.o.m 15-12-31: 274,4 Mkr (271,4).
- Verksamhetens kostnader: administration och förvaltning 3,7 Mkr (3,8).
- Bidragsverksamheten 11,4 Mkr (10,7) vilket motsvarar 70,8% (75,2) av direktavkastningen. Balanserade disponibla medel uppgår per 15-12-31 till 34,2 (30,8). Beloppet täcker, med per balansdagen beslutade åtaganden, verksamhetens kostnader för år 2016.

Summa mottagna medel 1973–2015 (Mkr)	25,2
Omräknat enligt KPI (se notering sid 44)	139,0
Avkastningsmedel 1973–2015	
Avsatta till bundet kapital	161,2
Förbrukade i bidragsverksamheten	308,2
Orealiserade övervärden per 2015-12-31	227,0
Totalt	696,4
i % av mottagna medel	2 763,5%
Konsumentprisindex procentuella förändring 1973–2015	625,1%

Direktionens ordförande har ordet

Stiftelsens ekonomi har fortsatt att utvecklas positivt, trots en allmän börsnedgång under senare delen av året. Stiftelsens möjligheter att fortsatt satsa på relativt kostnadskrävande projekt har dock inte äventyrats.

Stiftelsens huvudsakliga ändamål är att vid framträdande behov ge bidrag och stöd till sjömän och deras anhöriga. Främst sker det genom att stiftelsen utbetalar s.k. gratial till behövande samt även bidrar med akut ekonomisk hjälp. Trots generellt förbättrad social standard och ekonomi finns fortfarande ett stort behov av dylika insatser.

Stiftelsen har under året beslutat att stödja ett flertal FoU-projekt. Särskilt kan nämnas ett bidrag på drygt 1,3 miljoner kronor till ett forskningsprojekt vid Linnéuniversitetet/Sjöfartshögskolan som innefattar en kartläggning av arbetsmiljön för intendenturpersonal på passagerarfartyg i svenskt närområde.

Under året har dock några större projekt avslutats. Ett sådant är finansieringen av en forskartjänst vid Chalmers Tekniska Högskola inom området maskinrums ergonomi och säkerhet (MoS). Projektet påbörjades 2006 och totalt har stödet inneburit ett ekonomiskt åtagande på ca 11 miljoner kronor, det största enskilda åtagandet i Stiftelsens historia. Direktionen beslutade dock under året om fortsatt stöd till forskningsområdet "Maskinrums ergonomi och säkerhet" under åren 2016-2018 om totalt ca 2,5 miljoner kronor. Stödet ska uttalat gå till senior forskare och i första hand utnyttjas för forskning mot regelutveckling inom MoS.

Ett annat projekt som avslutats är stödet till sjömanshusmuseet i Uddevalla. Avvecklingen av stödet har skett enligt en flerårsplan och museiledningen har fått god tid på sig att klara finansieringen av den löpande verksamheten på egen hand.

Under hösten genomförde Direktionen ett seminarium avseende Stiftelsens fortsatta engagemang inom området Forskning/Utveckling. Representanter från Lighthouse

deltog på seminariet. Seminariet gav vid handen att Stiftelsens satsning på FoU är viktig och att Stiftelsen i framtiden bör ha fokus på resultatenriktad forskning som kan omsättas i regeländringar och praktiska för-



Stiftelsens ordförande, Christer Themnér. Foto: Torbjörn Dalnäs

bättringar. Det kan också noteras att Stiftelsen har accepterat att bli partner i Lighthouse under åren 2015-2017. Vi hoppas med denna satsning få bättre åtkomst till forskningsprojekt inom stiftelsens verksamhetsområde.

Årets belöningsdag, den 39:e i ordningen, avhölls i Göteborg den 7 maj i Sjöräddningens Hus, Långedrag. Belöningsdagen var som vanligt välbesökt. Hedersgäst och belöningsutdelare var Carl-Johan Hagman, Vd för Stena Line AB. Ett stort antal förslag avseende arbetsmiljö, säkerhet och trivsel belönades.

Sammantaget har stiftelsen en betydande uppgift att verka för de ombordanställdas välbefinnande såväl under som efter den yrkesverksamma tiden.

Christer Themnér

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 sjöfartsnärings 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 in-

komster på olika sätt: Vid varje återkomst till svensk hamn från utrikes ort skulle ett fartygs besättning erlägga "plåtavgift", sedermera kallat "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 hyror-

na" sjömanshuset. Kollektmedel upptogs för sjöfolken 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, fastställande 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 139,0 Mkr vid omräkning enligt KPI-index. Stiftelsens bokförda bundna kapital uppgår per 15-12-31 till 186,4 Mkr vartill kommer orealiserat övervärde om 227,0 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**.*



Delar av direktion och kansli på belöningsdagen 2015 i Göteborg. 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 Sjöfartsverket. 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 tjänstgör chefsjuristen vid Sjöfartsverket, Gunilla Malmöf.

Direktionen har under året hållit fyra protokollförda sammanträden.

Sammanträdet i augusti kombinerades med Direktionens studieresa till klassnings-sällskapet DNV GL i Oslo. Vid besöket vid huvudkontoret i Hövik deltog även Stiftelsens Granskningsgrupp, kansliets personal och Stiftelsens tillsynsman Gunilla Malmöf.

Under en hel dag gavs deltagarna en bred bild av den stora koncernens verksamhet med fokus på framtidens sjöfart, utveckling och utmaningar. Besöket, som gav mycken ny kunskap, uppskattades mycket av deltagarna.

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

Ordinarie:

Christer Themnér, ordförande

Pia Berglund, vice ordförande

Bengt Eurén
Christer Lindvall
Kenneth Reinhold

Ersättare:

Mikael Huss

Från 2014-08-14

Christer Bruzelius

Från 2015-05-27

Louise Langley

Jörgen Lorén

Karl-Arne Johansson

Sjöbefälsföreningen

Svensk Sjöfart

Svensk Sjöfart

Sjöbefälsföreningen-O

SEKO Sjöfolk



2015 års belöningsmottagare. Foto: Torbjörn Dalnäs



Belöningsfanfarer. Foto: Torbjörn Dalnäs

I anslutning till Direktionens sammanträde i november genomfördes ett seminarium avseende stiftelsens framtida inriktning/satsning på Forskning och Utveckling. Stöd till genomförandet lämnades av personal från Lighthouse.

En viktig slutsats av seminariet är att Stiftelsens satsningar på FoU ger tydligt positiva resultat och skall därför fortsätta. Övriga slutsatser kommer att utvecklas och implementeras i arbetet med FoU under 2016.

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

Stiftelsens Belöningshögtid avhölls den 7 maj i Sjöräddningens Hus i Långedrag.

Hedersgäst och belöningsutdelare var Carl-Johan Hagman, vd Stena Line. Drygt tjugofem sjöfarare hade hörsammat kallelsen och kunde ur Carl-Johan Hagmans hand motta sin välförtjänta belöning.

Arvoden och traktamenten

I fasta arvoden till ordföranden och vice ordföranden har utgått sammanlagt 28 500 kr.

Till ordföranden i Granskningsgruppen har utgått arvode om 6 000 kr. Härutöver har för varje sammanträde/förrättning utgått arvode om 3 500 kr till de ledamöter som varit närvarande, vilka belopp jämte sedvanliga traktamenten och reskostnader fördelats som förrättningskostnader på de aktiviteter sammanträdena eller förrättningar avsett.

Personal

Kansliet har haft tre deltidsanställda.

Kanslichef: Christer Nordling

Kanslist: Inger Örnquist

Ekonomiansvarig: Birgitta Lönnquist Gemvik

Löner och ersättningar (Tkr):

	2015	2014
Löner	1 404	1 536
Arbetsgivaravgifter	243	257
Totalt	1 647	1 793

Bidragsverksamheten 2015

Bidragsverksamheten bedrivs och redovisas inom följande områden:

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

Siffror i rubriken avser år 2015 och siffror inom parentes avser år 2014.

Gratial 2 552 Tkr (2 527)

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.

Under 2015 har gratial utbetalts till totalt 160 personer.

Akut hjälp 299 Tkr (129)

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.

Stiftelsen har under året beslutat om en ökad ambition avseende bidrag för Akut hjälp.

Kanslichefen har härvid givits ett utökat beslutsmandat.

Under 2015 har 15 personer erhållit akut hjälp.

Stipendier 1 693 Tkr (1 862)

Stiftelsen stödjer elever under utbildning med

Individuella stipendier 772 Tkr (842)

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 2015 har 219 studerande beviljats individuellt stipendium.

Lokal utdelning 921 Tkr (1 020)

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/rektor 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 2015 har 8 skolor/sjöfartshögskolor tilldelats lokala medel.

Carl-Johan Hagman och Ulf Johansson, Stena Saga. Foto: Torbjörn Dalnäs



Utbildningsstöd 388 Tkr (566)

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 2015 kan nämnas stiftelsens stöd till Vitsgarns Seglarskola med 62,5 Tkr för säkerhetshöjande utbildning. Se artikel sid 28.



Fil. Dr. Fredrik Hjorth Foto: Karin Nilsson

Vidare har stiftelsen stött Sail Training Association Sweden med 30 Tkr, Svenska Kryssarklubbens seglarskola med 40 Tkr, skonaren Athene med 50 Tkr. Lindholmens Tekniska Gymnasium har stöttats med 40 Tkr för certifikatutbildning och med 165 Tkr för inköp av nya överlevnadsdräkter.

Under året har uppmärksamats att sjöfartsstudenter under praktikperiod utsatts för kränkande särbehandling ombord på svenska fartyg. Inom Kommittén för utbildning och rekrytering (KUR) tillsammans med Chalmers tekniska högskola och Linnéuniversitetet tar man nu fram en utbild-

ning för olikheter ombord och för att öka respekten för varandra. Utbildningen beräknas starta hösten 2016.

Stiftelsens Direktion har beslutat att garantera projektet full kostnadstäckning, cirka 700 Tkr. Samtidigt förutsätter Direktionen dock att övriga intressenter deltar ekonomiskt efter förmåga.

Forskning och Utveckling 3 911 Tkr (3 350)

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 motsvarande.

Under 2015 har stöd riktats mot nedanstående projekt. I rubriken angivna summor avser 2015 respektive (2014).

Pågående projekt

Maskinrums ergonomi och säkerhet 1 500 Tkr (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 sjiöingenjören 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".

Tjänsten omvandlades under 2011 till en docent-tjänst. Den nya tjänsten utlystes och innehas nu av universitetslektor Monica Lundh.

*Doktorandtjänst vid Kalmar
Sjöfartshögskola 500 Tkr (750)*

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.

Stiftelsen finansierade under åren 2009 – 2011 ytterligare en doktorandtjänst vid Kalmar Sjöfartshögskola.

Sjökapten Fredrik Hjorth fullföljde sina studier med att den 20 november 2015 försvara sin doktorsavhandling "Complexity and Ambivalence in Ship Safety Inspection". Direktionsledamoten Christer Lindvall deltog i disputationen och framförde Stiftelsens gratulationer. Se artikel sid 30.

*FIRST Responder Safe Transfer –
Utveckling av prototyp (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 realist-



Mikael Hinnerson, SSRS berättar om FIRST vid belöningdagen. Foto: Torbjörn Dalnäs

iska 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. Medfinansierare är Stena Line AB och Safe at Sea AB.

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.

Under året har Lukas Skoglund inom ramen för projektet lagt fram och försvarat sin licentiatavhandling "Optimal weather routing using ensemble Weather forecasts".

Direktionsledamoten Bengt Eurén representerade Stiftelsen vid seminariet.

Se artikel sid 27.



Stiftelsen genom Bengt Eurén gratulerar Lukas Skoglund till teknologie licentiatexamen.

Foto: Anders Rosén

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 sjötillstånd, med konsekvenser för såväl säkerheten, sjömäns arbetsmiljö, som för transportkvaliteten. Problemets 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 "Fartygsdynamik" bildas en forskargrupp med det övergripande målet att möta sjöfartsnäringens och samhällets behov av förbättrad sjösäkerhet, 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 fartygsdynamik, 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 autoklavhårdad 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. 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 (–)

Lighthouse har under året 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 vardera åren 2015, 2016 och 2017.

Intendenturpersonalens arbetsmiljö på passagerarfartyg i svenskt närområde 648 Tkr (–)

Linnéuniversitetet/Sjöfartshögskolan har sökt medel för ett forskningsprojekt som ”innefattar 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 docenten 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.

Studie av ljusspektrumets betydelse för människor arbetande ombord på handelsfartyg 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 positiva 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 kostnads-effektiv insats.”

Stiftelsen har avdelat 190 Tkr för 2015.

[Nya projekt](#)

Maskinrums ergonomi och säkerhet (MoS) Fortsatt stöd

Stiftelsen har beslutat att fortsatt stödja



Anders Rosén KTH berättar om fartygsdynamik. Foto: Torbjörn Dalnäs

forskningsområdet ”Maskinrums ergonomi och säkerhet (MoS). Stödet skall avse senior forskare inom MoS under tre år till en total kostnad av 2 410 Tkr och pågå under åren 2016-2018.

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

Riskbedömning av svenska sjömäns yrkesmässiga exponering för toxiska luftföroreningar - RISSYL

Enligt Transportstyrelsens sjömansregister arbetar över 18 000 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 genomförts bara 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



Frank Sörensen, Stena, ställde ut sina alster vid Belöningsdagen Foto: Torbjörn Dalnäs

innebär för personlig exponering för luftföroreningar med hänsyn till individens hälsa och säkerhet.

Syftet med det föreslagna 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
- Föreslå övervakningsstrategier
- Utforma råd och rekommendationer för att minimera exponeringen av fartygspersonal

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.

Protection against fire in low flashpoint fuel – proFLASH

SP, Sveriges Tekniska Forskningsinstitut har sökt stöd för delfinansiering av projekt proFLASH, Fas 2.

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 utvärdera egenskaper och verifieringsmetoder för detektions- och släcksystem (fas 2)
- Ta fram teknisk vägledning för aktivt brandskydd med förslag på lämpliga verifieringsmetoder (fas 2)

Projektets fas 1 är genomförd maj – november 2015.

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

Avslutade projekt

Visualisering av designproblem i maskinrum för bättre förståelse och förslag till lösningar 150 Tkr

Vid Avdelningen för Ergonomi, Institutionen för Designvetenskaper, Lunds Universitet pågår ett projekt med följande mål:

”Projektet skall utveckla metoder för att visualisera de forskningsresultat som är kopplade till designproblem i maskinavdelningen ombord och föreslå möjliga lösningar.”

Direktionen beslutade 2012 att stödja projektet med 200 Tkr.

Projektet har slutredovisats under 2015.

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 cigarettpakets 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.

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 båren, 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



En engagerad VD berättar om framtiden. Foto: Torbjörn Dalnäs

av ny prototyp av sjöräddningskonceptet Electric Rescue Board.

Under 2011 har låneramen utökats med 150 Tkr. Projektet är ännu inte slutredovisat.



Thomas Taro Lennerfors mottar litteraturpriset av Christer Themnér. Foto Torbjörn Dalnäs

Medbox 12 Tkr

Projekt Medbox avser att förenkla distribution, lagerhållning och kontroll av föreskrivna mediciner och sjukvårdsmaterial ombord. Konceptet bygger på att en transportsäker medicinbox fylls med mediciner för fartygsapotek B1 och B2. Boxen ersätter sen det traditionella befintliga lagersystemet ombord och placeras i sjukhytten i obrutet skick till dess att någon medicin måste användas vid sjukdomsfall.

Då olika mediciner och sjukvårdsartiklar har olika utgångsdatum är det tänkt att ett rederis fyllda MedBoxar ska cirkulera årsvis till och från Skeppsapotek för kontroll och utbyte av utgångna produkter och därefter skickas till fartyg i turordning.

Stiftelsen har beviljat ett villkorat innovationslån om 300 Tkr till sjökapten Sten Ekelund.

Återbetalning av lånet har påbörjats.

Kultur 998 Tkr (873)

Sjömanshusmuseum, Uddevalla 500 Tkr

Stiftelsen Sveriges Sjömanshusmuseum har till ändamål att återskapa ett sjömanshus samt levandegöra och sprida kunskap om sjömanshusen och sjöfolkets levnads- och arbetsvillkor.

Museet visar dels hur mönstring skedde och ger historiska tillbakablickar. I en särskild avdelning skildras Krigsseglarna och de svenska offer kriget skördade. Verksamheten bedrivs året runt och inträdet är fritt. I museet finns arkivmaterial tillgängligt för forskning om fartyg och besättningar.

Museets verksamhet bedrivs i egen fastighet som utan vederlag förvärvats från Stiftelsen Sveriges Sjömanshus.

Stiftelsen har beslutat att stödet till Sjömanshusmuseet skall upphöra i och med utgången av år 2015.

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.

Bok och Biblioteksmässan 122 Tkr

Sjöfartsmontern, som under devisen "Sjöfartskultur" arrangeras av Sjöfartens Kultursällskap, har traditionsenligt sponsrats av Stiftelsen. I år disponerades del av montern av Svenskt Militärhistoriskt Bibliotek som ställde ut och sålde ur sitt nautiska bokutbud.

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 2015 som tilldelades författaren, tillika docenten vid Uppsala Universitet, Thomas Taro Lennerfors.



Priset om 20 000 kr delades ut av Stiftelsens ordförande Christer Themnér som redovisade prismotiveringen:

"Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belönar skönlitteratur med sjölivsmotiv likaväl som maritim facklitteratur. Årets mottagare av litteraturpriset ägnar sig åt den senare genren, med tonvikt på sjöfartens moderna historia. 2009 gav Thomas Taro Lennerfors ut verket Stockholmsrederierna, med undertiteln "Ägandet och nätverkens betydelse för tanksjöfartens utveckling i Stockholm 1980-2000". Boken ger en värdefull inblick i den globala roll som stortankrederierna Argonaut, Frontline, ICB och Nordström & Thulin hade under 1900-talets två sista decennier.

2013 gav samme författare ut verket Att skapa en värld, med undertiteln "Stena Bulk, Concor-

dia Maritime och marknadsföringens betydelse i tanksjöfarten 1982-2012". Även denna bok fördjupar vår kunskap om stortankbranschen.

Under 2015 väntas ett nytt maritimt verk, denna gång på temat kylsjöfart. Arbetsnamnet är The Global Reefer Industry.

Thomas Taro Lennerfors är universitetslektor och docent vid Uppsala Universitet, institutionen för teknikvetenskaper. Som författare har han även ägnat sig åt etikfrågor i vid bemärkelse.

Lennerfors förenar akademisk noggrannhet med en intresseväckande presentation och är en värdig mottagare av Stiftelsens litteraturpris."

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 2015 har minneshögtider ägt rum i Uddevalla, Göteborg, Helsingborg, Karlstad, Malmö och Halmstad.

Krigssegelarmonumentet 135 Tkr

Krigssegelarna hedrades 1997 med ett minnesmärke av konstnären Lars Kleen.

Minnesmärket placerades på Stenpiren i Göteborg och invigdes den 6 september i närvaro av grånade gamla krigssegelare och honoratiores.

På grund av utvecklingen av Södra Älvstranden har minnesmärket givits ny plats vid barken Viking och återinvigdes den 6 juni i år.

Läs historien om återinvigningsceremonin den 6 juni och våra krigssegelare i Torbjörn Dalnäs artiklar på sida 21-26.



Redarbasen Pia Berglund flankerad av Carl-Johan Hagman och Jörgen Lorén. Foto: Torbjörn Dalnäs

Övrigt kulturstöd har bl. a utgått till:

Stig Elenius 30 Tkr

Stöd för bokprojekt "Återvändaren"

Jan Horch m.fl. 30 Tkr

Stöd för bokprojektet "Malmö Sjöbefäls-
skola 1842 – 1982".

Terje Fred 30 Tkr

Stöd för bokprojektet Krigsseglarna i Sverige
och Norge 1939 – 1946.

Leif Schönbeck 10 Tkr

För sin idoga författargärning.

Visgruppen KAL 50 Tkr

För produktion av ny CD-skiva

Rosenhill Seamen's Center 15 Tkr

Genomförande av Martha-afton.

Belöning 2015 996 Tkr (888)

Belöningsverksamheten är Stiftelsens mest
publika verksamhet. Stora ansträngningar
görs för att sprida kunskap om denna bland
sjöfolket. Annonsering sker såväl i fackpress
som på bemanningskontoren på Filippinerna.

Årets belöningshögtid avhölls den 7 maj i
Sjöräddningens Hus i Långedrag.

Hedersgäst, förutom alla belönade sjö-
farare och deras anhöriga, var Carl-Johan
Hagman, vd Stena Line som delade ut årets
belöningar.

Högtiden inleddes med axplock ur stift-
elsens verksamhet under året. Således be-
rättade Åsa Burman om Lighthouse och
plattformens arbete med att stödja sjöfarts-
forskningen.

Stiftelsen som nu är partner i Lighthouse
är representerade i såväl styrelse som pro-
gramkommitté.

Vidare föreläste Anders Rosén om projek-
tet Fartygsdynamik och Mikael Hinnerson
berättade om vad som hänt inom projektet
FIRST.

Av de belönade hade drygt tjugofem sjöfarare
hörsammat kallelsen medan övriga på grund av
sjö tjänstgöring ej hade möjlighet att delta.
Totalt summerar sig årets belöningar till 425 Tkr.

Dagen avslutades med en välsmakande
lunch på Långedrag Vårdshus.

Alla belöningar med motiveringar fram-
går av foldern "Belöning 2015". Foldern,
som kan hämtas från Stiftelsens hemsida
www.sjomanshus.se är tillsammans med Stif-
telsens "Årsberättelse 2014" utsänd till samt-
liga 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 belöningsverk-
samheten.

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

Gruppen, som utgör stiftelsens bered-
ningsorgan avseende belöningar och stipend-
ier, 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 be-
döms 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 bered-
ningsarbetet avseende övriga belöningar av
följande personer

Idrottsbelöningskommittén

Hans Fredriksson

Agneta Swensson

Sjöräddningskommittén

Christer Haglund

Litteraturpriskommittén

Torbjörn Dalnäs

Robert Hermansson

Övriga bidrag 577 Tkr (552)

Sjöfartsforum 500 Tkr

Sjöfartsforum har beviljats bidrag för att kunna fortsätta sitt arbete baserat på strategiprocessens handlingsplaner och för att kunna förvalta den position som det maritima klustret tagit de senaste åren. Man behöver anställa en handläggare och söker bidrag för bl.a. detta.

Direktionen har beslutat att stödja Sjöfartsforum med 500 Tkr för respektive 2013, 2014 och 2015.

Antwerpenseglarna 30 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.

Shipping Podcast 20 Tkr

Lena Göthberg har startat en podcast för sjöfarten där hon intervjuar intressanta människor i sjöfartsnäringen på engelska och gör den tillgänglig för hela världen via digitala kanaler.

Syftet med projektet är att göra sjöfarten mer synlig och intressant för allmänheten och nya generationer i synnerhet.

Göthberg, som finansierar projektet ur egen ficka, har sökt stöd för det fortsatta arbetet hos rederier, försäkringsbolag mfl och nu även hos SSS.



Granskningsgruppen 2015. Foto: Christer Nordling

Stiftelsen, som uppskattar Göthbergs initiativ, har beslutat att bidra med 20 Tkr för att underlätta igångsättningen av projektet. Se artikel sid 32.

Videokanon till Göteborgs sjömanskyrka 20 Tkr

Stiftelsen stöder Sjö pensionärernas klubb i Göteborg med 20 Tkr för inköp av en videokanon som skall installeras i Sjömanskyrkans lokal Skeppet.

Förslag till
"Belöning 2017"
insänds före
1 november 2016

Granskningsgruppen har under 2015 haft följande sammansättning:

Karl Karell, ordförande
Björn Molin
Karl-Arne Johansson
Jaana Åsberg
Thomas Mårtensson
Bo Lindgren
Örjan Liljeroth
Kanslichefen fungerar som gruppens sekreterare

Bidragsverksamheten under 1972/73-2015 (Tkr)

Period	Gratiai	Akut hjälp	Stipendier	Utbildningsstöd	Forskning och utveckling	Kultur	Beväringar	Övriga bidrag	Totalt
1972/73-76/77	2 753	48	213	225			67	136	3 442
	80%	1,4%	6,2%	6,5%			2%	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%	13,40%	35,74%	14,49%	6,16%	5,81%	3,97%	100,0%
2014	2 527	129	1 862	566 ¹⁾	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%
Totalt	93 249	3 165	70 665	34 199	61 777	18 842	21 273	5 023	308 193

1) Under åren 2012 och 2013 beviljade Stiftelsen bidrag till Sjöfartshögskolan vid Linnéuniversitetet och Chalmers Tekniska högskola för etablering av ett marint simulatorcenter på respektive högskola. Bidragen uppgick till 5 Mkr till respektive högskola.

Värdig återinvigning av sargat minnesmärke

Torbjörn Dalnäs

Redaktör

torbjorn.dalnas@hotmail.se

Regnet hängde i luften. Prognoserna hade rentav varnat för kraftiga skurar. Men vädrets makter var nådiga när konstnären Lars Kleens minnesmärke över Sveriges krigsseglare återinvigdes på Lilla Bommen i Göteborg på nationaldagen den 6 juni.

Väderläget erinrade om den ursprungliga invigningen på Stenpiren i samma stad den 6 september 1997, inför ett tusental grånande gamla krigssjömän och andra honoratiores. Höstrusk rådde, men som genom ett under höll sig vädret i styr under hela ceremonin. Först när allt var undanstökat öppnade sig himlens portar på vid gavel.

Minnesmärket är tillägnat sjömännen på svenska fartyg under andra världskriget, liksom de många tusen svenska sjömän som under krigsåren seglade på allierade fartyg. Sammantaget omkring 2.000 av dem beräknas ha omkommit till följd av kriget. Minnesmärket ingick, tillsammans med en personlig minneshandling till de kvarlevande, i ett uppdrag som regeringen 1996 gav åt Sjöfartsverket, dåvarande Handelsflottans kultur- och fritidsråd och Stiftelsen Sveriges Sjömanshus. Sjöfartens och sjömännens organisationer ställde upp som en man bakom projektet.



Flottans Mäns sångkör på minnesmärkets nya position.
Foto: Torbjörn Dalnäs

Härom året behövde Stenpiren stuvas om som led i stadsplaneringen av Södra Älvstranden. Därmed blev det nödvändigt att finna en ny plats för minnesmärket. Valet föll på en upphöjd rundel framför stolta barken *Viking*, som vid återinvigningen hälsade de flera hundra deltagarna välkomna



Landshövding Lars Bäckström avtäcker minnesmärkets informationsplatta. Foto: Torbjörn Dalnäs

med stor flaggning över topp.

Viking själv tillbringade större delen av andra världskriget vid kaj i dåvarande hemmahamnen Mariehamn. Men 1944 bogserades hon till Stockholm för att tjäna som flytande spannmålssilo för Svenska Livsmedelskommissionen - även det ett minne från kriget. Sedan 1951 njuter hon sitt otium som självklar göteborgsk ikon; inledningsvis som sjömansskola och numera som hotell- och konferensanläggning.

Programmet på Lilla Bommen inleddes med ett brett potpurri av salta sånger, framförda av Flottans Mäns sångkör. Samtidigt bjöd blivande sjöcockar från Ester Mosessons gymnasium på varmkorv.

Ceremonin arrangerades av Stiftelsen Sveriges Sjömanshus, vars chef Christer Nordling berättade att minnesmärkets resa från Stenpiren till Lilla Bommen inte var riktigt avslutad. Vid utplacering på platsen dagen före återinvigningen hade minnesmärket skadats. Det skulle återställas i sitt ursprungliga skick. Så har också skett under årets senare hälft.

Mångåriga sjömansprästen i Cape Town, San Pedro och Göteborg, Krister I:son Lundin, höll korum vid minnesmärkets invigning på Stenpiren 1997. Nu lämnade han över den stafettpipen till sin efterträdare Ib Pihlblad.

Efter invigningen på Stenpiren 1997 har flertalet då kvarlevande krigssjömän hunnit segla in i den sista hamnen. Den förmodligen ende krigsseglaren bland deltagarna

på Lilla Bommen var 97-årige Rune Dahlstrand, som i fem år tjänstgjorde på Svenska Amerika Liniens m/s *Gripsholm*. I likhet med rederikollegan s/s *Drottningholm* korsade hon världshaven för att i Röda Korsets tjänst utväxla krigsfångar, sårade och diplomater. Rune berättade att tyskarna brukade kalla fartyget "spökskeppet", medan amerikanerna talade om "barmhärtighetens fartyg". Han mindes de utväxlades tillstånd: - Många var blinda, andra saknade armar eller ben.

I september 1944 kom *Gripsholm* och Rune tillfälligt hem till Göteborg, men redan efter två dygn bar det ut igen. Därefter skulle det dröja ytterligare två och ett halvt år innan Rune kunde mönstra av.

Två dagar före ceremonin på Lilla Bommen visade SVT den timplånga dokumentärfilmen *Gripsholm - en kärlekshistoria* om Rune Dahlstrand och hans tillvaro till sjöss under kriget. 2011 kom boken *Lev din dröm* om Rune, författad av Emma Svensdotter.

Senare under 2015 skedde dessvärre det oundvikliga: Rune mönstrade av för gott i det här jordelivet.

Landshövdingen i Västra Götalands län, Lars Bäckström, stod för återinvigningen av minnesmärket på Lilla Bommen och invigning av en ny tvåspråkig informationsplatta. Han pekade på sjömännens fredliga roll under kriget och ville kalla dem fredsseglare.

För dagens handelsflotta talade Pia Berglund, VD för Svensk Sjöfart, Carl-Johan



Sjömanshusstiftelsens Christer Nordling, krigsseglaren Rune Dahlstrand och Göteborgs sjömanspräst Ib Pihlblad.
Foto: Torbjörn Dalnäs

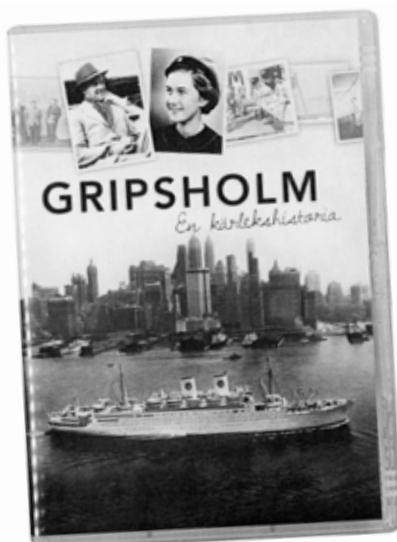
Hagman, VD i Stena Line, samt Jörgen Lorén, som då var befälhavare i *Stena Danica* och vice ordförande i Sjöbefälsföreningen. Alla tre drog paralleller mellan kriget och nuet, då handelsfartyg räddar livet på nödställda båtflyktingar. De betonade också Sveriges behov av sin handelsflotta, som är en framtidsbransch. Jörgen mindes sin tid som ung sjöman, då han mötte äldre sjöbröder som hade varit ute under kriget. Många av dem var märkta på olika sätt av det de hade varit med om.

Avslutningsvis tog sig deltagarna an en mäktig konvoj av prinsessstårtor i fartygsform. Samtidigt underhöll drygt 30-åriga göteborgska sånggruppen KAL (Malte Krook, Bosse Andersson och Christer Larsson) med ett halvdussin salta visor. Däribland Stuveriarbetarvalsens, göteborgaren Lasse Dahlquists hyllning till Nordens storhamn. KAL avrundade med en känd sjömansvisa av okänd författare:

*Adjö, farväl! För sista gång
Jag avsked från dig tar.
Nu må jag resa bort från dig,
Och du må stanna kvar.*

(...)

*Nu svajar skeppet ifrån land
Och det med största hast,
Och rodret tager timmerman.
Adjö för sista gång!*



Krigsseglare

Det dröjde inte länge innan andra världskriget drabbade Sverige. Efter knappt fyra veckor, den 24 september 1939, sänktes s/s *Gertrud Bratt* vid norska Jomfruland av den tyska ubåten *U 4*. Ännu tillämpades hederskodexen att först låta besättningen gå i livbåtarna.

Fler svenska fartyg drabbades i rask följd, fortfarande utan dödsoffer. Men den 9 oktober sänktes s/s *Vistula* vid Shetlandsöarna. Även då fick besättningen nåden att gå i livbåtarna. Men vinden friskade i och vädret försämrades snabbt. Styrbords livbåt nådde aldrig land utan vattenfylldes och sjönk. Åtta svenskar och en ryss blev det neutrala Sveriges första krigsoffer. Det skulle bli många, många fler.

Den 9 april 1940 inleddes ockupationen av Norge och Danmark. Tyskarna skapade Skagerrakspärren, ett heltäckande minfält mellan Lindesnes och Hanstholm. Det fick mycket stora konsekvenser för Sverige. Vår handelsflotta delades i två hälfter; de huvudsakligen äldre ångfartyg som befann sig innanför och de huvudsakligen moderna maskindrivna fartyg som befann sig utanför spärren. Omkring 8.000 svenska sjömän fann sig utestängda från hemlandet. Många av dem kom att göra stor nytta i den allierade krigsinsatsen.

Sjöfarten var en livlina för vårt land. Utan den skulle det snart bli varubrist och svält.

Nu hade en helt ny situation uppstått. Landet var inringat och hade hamnat i ett beroendeförhållande till Tyskland. Men livlinan kunde säkras tack vare djärva och skickliga förhandlingar i den högre diplomatiska skolan. Spindel i nätet var Transatlantics VD Gunnar Carlsson, som ledde förhandlingarna med de allierade om fri lejd för oceangående svenska fartyg. Motsvarande för-



S/s *Vistula*. Foto: Sjöhistoriska museet

handlingar med Tyskland sköttes av Svenska Lloyd's VD. Sedan tog den delikata uppgiften vid att samordna de brittiska och tyska kraven på kontrollfunktioner, rutten och annat. Gunnar Carlsson tog risken att låta två av Transatlantics egna fartyg testa systemet. Mot slutet av 1940 lämnade *Remmaren* Göteborg i ballast, samtidigt som *Gullmaren* dirigerades till New York för att ta full last till Göteborg. USA deltog då ännu inte i

Torbjörn Dalnäs

Redaktör

torbjorn.dalnas@hotmail.se

M/s *Remmaren*. Foto: Sjöhistoriska museet





S/s Stureborg Foto: Sjöhistoriska museet

kriget. Den 30 december ankom fartyget till sin hemmahamn Göteborg. Därmed hade lejdtrafiken inletts. Livlinan hölls intakt kriget ut.

Ett med lejdtrafiken besläktat inslag var de humanitära insatserna i Röda Korsets tjänst. Grekland hade ockuperats av axelmakterna. Landet var försatt i kaos och grekerna svält. Röda Korset tog kontakt med svenska redierier om att ställa fartyg till förfogande för matleveranser. Först ut var Transatlantics m/s *Hallaren*, som i mars 1941 levererade 5.000 ton vete som hade lastats i neutrala Lissabon.

De deltagande svenska fartygen och deras besättningar räddade bokstavligen livet på hundratusentals greker men utsattes själva för mycket stora faror. Deras neutrala status och påmålade rödakors- och nationalitetsmarkeringar var ingen som helst trygghetsgaranti.

Sommaren 1942 gick s/s *Stureborg* mot Haifa för att lasta vete till Greklands svältande folk. Utanför Cypern torpederades hon av italienskt flyg och sjönk på mindre än en minut. Halva besättningen omkom omedelbart medan tio man lyckades ta sig upp på en räddningsflotte. På flottan fanns en mycket begränsad mängd färskvatten och proviant och inget som helst skydd mot Levantens brännande sol. En efter en dog sjö-

männen av brännskador, törst och hunger.

När flottan äntligen nådde land efter 18 dygn var bara en av *Stureborgs* 20-mannabesättning kvar i livet.

Andra svenska rödakorsfartyg som krigsförliste var Broströms *Eros* och Sveabolagets *Embla* och *Fenja*. Där krävdes inga människoliv. Svenska Lloyds *Camelia* minsprängdes i Saloniki och fick svåra skador. På Chios blev Sveas *Wiril* fullständigt utbränd till följd av ett brittiskt flyganfall. Två ombord omkom.

Matleveranserna med svenska fartyg etsade sig fast i grekernas kollektiva minne. Men inte enbart i deras. I Nederländerna rädde också svår svält. Zweeds wittebrood, svenskt vetebröd, blev ett begrepp. I januari 1945 ankom s/s *Noreg* och s/s *Dagmar Bratt* till Delfzijl. Där lossades 3.700 ton livsmedel, framför allt mjöl i säckar men även margarin, salt sill och andra matvaror. En månad senare ankom Transatlantics *Hallaren*, lastad med drygt 4.000 ton livsmedel. Alla tre fartygen gjorde ytterligare en resa var med livsmedel i rummen.

Minnet lever i Nederländerna, inte minst bland söner, döttrar, barnbarn och barnbarnsbarn till alla dem som bokstavligen räddades till livet genom den svenska hjälpsatsen. Befrielsedagen den 4 maj uppmärksammas även som det svenska vetebröds dag.

På samma sätt lever minnet av svenska s/s *Vega* på Kanalöarna, det enda brittiska territorium som Tyskland lyckades ockupera under kriget. Hon gjorde sex biståndsresor i Röda Korsets tjänst för att undsätta den svårt svältande befolkningen. 25 år efter krigsslutet hedrades det svenska fartyget med ett frimärke, utgivet av ön Jersey, där det även finns ett minnesmärke över fartyget. Ett flertal böcker har skrivits om hjälpsatsen.

Många svenska sjömän seglade innanför spärren, med järnmalm till tyska och tyskbehärskade hamnar och kol och koks tillbaka igen. Till krigets bistra verklighet hörde även att svenska redierier tvingades ställa tankfartyg till förfogande för att fylla den nazityska krigsinsatsens bränslebehov. Det gällde dock

ett litet fåtal av de svenska tankfartygen.

Redan under krigets inledande vecka blev m/t *Castor* det första svenska fartyg som räddade en krigsförlist besättning, i det fallet från ett torpederat brittiskt fartyg på Biscaya. Ett och ett halvt år senare skulle hon själv möta sitt öde. USA deltog ännu inte i kriget, och fartyget var godkänt av de krigförande för en lejresa till Port Arthur, Texas, och tillbaka till Sverige. Den 12 mars 1941 avgick hon därifrån, fullastad med petroleumprodukter som det svenska försvaret var i skriande behov av. För säkerhets skull hade hon fått sina nationalitetsbeteckningar nymålade på fartygssidorna inför avgången.

Men på förmiddagen den 31 mars mötte m/t *Castor* tyska *U 46* mitt ute på Nordatlanten. Det räckte med en torped för att göra slut på *Castor*, som snart var ett brinnande inferno. 15 man dog. Av de övriga 21 hade flera svåra brännskador. De rodde i flera dygn och var nära att förfrysas innan de kunde bärgas av ett nyzeeländskt fartyg.

I november 1940 ingick Svenska Amerika-Mexico Liniens m/s *Stureholm* bland 37 lastfartyg i en ostgående allierad konvoj. De skyddades av den brittiska hjälpkryssaren *Jervis Bay*, som gjorde tappert motstånd när det tyska slagskeppet Admiral Scheer dök upp och gick till attack. Konvojen kunde därigenom skingras. Alla fartyg utom fem lyckades undkomma, samtidigt som *Jervis Bay* bombarderades sönder och samman. Till sist måste de som var kvar i livet överge fartyget. *Stureholm* bröt mot konvojinstruktionerna genom att stanna för att undsätta de skeppsbrutna. Arbetet pågick natten igenom i hårt väder och grov sjö. Sammanlagt räddades 68 man från *Jervis Bay*.

Några veckor tidigare hade statsminister Per Albin Hansson hållit ett radiotal till nationen, där han starkt betonade sjöfartens roll för folkförsörjningen:

"Det svenska folket har förvisso med varm känsla tänkt på vårt sjöfolk och dess vackra pliktuppfyllelse under de hårda och farofyllda förhållandena under det sistförflutna året. Det är mig en kär plikt, att uttala fosterlandets tack och beundran för sjöfolkets uppoffrande



M/s *Ningpo*. Foto: Sjöhistoriska museet

insatser under denna tid. För dem, som därvid låtit sina liv, böja vi våra huvuden i vördnad."

Snart omyndigförklarades sjömännen och förmenades rätten att fritt förfoga över sina egna inkomster. När de kom hem var det inga blommor, orkestrar och hyllningstal som väntade. Där stod länsman för att förpassa dem till militärtjänst i Karlskrona. Där stod kronofogden och inkrävde obetalda skatter. De skönstaxerades och fann sina krigsriskkonton tömda av myndigheterna.

Betecknande är det som väntade en luggsliten skara överlevande svenska sjömän från Svenska Ostasiatiska Kompaniets m/s *Ningpo*. När världskriget nådde Ostasien i december 1941 låg fartyget i Hongkong, dit hon hade bogserats efter att ha minsprängts på Singapores redd. Besättningen på 30 man hamnade i det japanskockuperade Shanghai, där de satt fast kriget ut. Sex av dem dog. När de övriga i början av januari 1946 äntligen kunde kliva iland i Malmö efter fem långa års påtvingad bortovaro välkomnades de av polisen. De lästes in och förvägrades att ta telefonkontakt med sina anhöriga.

Omkring 1.400 besättningsmedlemmar på svenska fartyg omkom under kriget. Till dem kan vi lägga till flera hundra svenska sjömän som omkom på allierade fartyg. En vanlig bedömning är att sammanlagt

omkring 2.000 svenska sjömän omkom.

Mer än 200 svenska fartyg gick förlorade. Den enskilda svenska krigsförlisning som krävde flest människoliv inträffade då Gotlandsbolagets s/s *Hansa* torpederades av en sovjetisk ubåt. Tragedin ägde rum på morgonen den 24 november 1944, en och en halv timme före beräknad ankomst till Visby. Fartyget sjönk snabbt. 84 personer omkom. Endast två lyckades rädda sig upp på en livflotte, en styrman och en passagerare.

Sverige glömde snart sina krigsdeltagare, och det skulle dröja ett halvsekel innan nationen hedrade dem efter förtjänst. Där emot har många kustsamhällen egna minnesmärken över sina i sjökriget fallna söner och döttrar, och även sjömanskyrkor längs kusten har bidragit till att hålla minnet av dem vid liv.

Utanför sjömännens egen krets var journalisten Terje Fredh i Lysekil länge en ensam ropande röst. Hans småskrifter om kriget till sjöss var droppar som bidrog till att urholka stenen. 20 år efter att hans första skrift kom ut 1975 började saker hända. Krigssjömännens sak uppmärksammades vid ett maritimt möte i Uddevalla hösten 1995. Mötet avslutades med att kransar från Stiftelsen Sveriges Sjömanshus, Redareföreningen, sjömännens fackföreningar och andra maritima organisationer lades ned vid Sjöfartsmonumentet i stadens inre hamn.

Kommunikationsminister Ines Uusmann hörde av sig och beklagade att hon inte kunde närvara, samtidigt som hon uttryckte en önskan att få träffa företrädare för krigssjömännen. Det mötet ägde rum på Vasamuseet i Stockholm den 7 mars 1996, ett datum som samtidigt blev startskottet för processen att hedra dem alla. Det skulle ske på tre vägar. Ett upprop skulle göras för att få kontakt med så många kvarlevande krigsseglare som någonsin möjligt, oavsett om de hade seglat innanför eller utanför spärren, eller på lejdfarten. Alla skulle få en personlig minneshandling. Ett minnesmärke skulle resas över dem och alla deras redan avlidna sjöbröder.

Uppdraget gick till Sjöfartsverket, dåvarande Handelsflottans kultur- och fritids-

råd (som numera motsvaras av verkets enhet Sjömansservice) och Stiftelsen Sveriges Sjömanshus. En arbetsgrupp med Sjöfartsverkets dåvarande generaldirektör, gamle sjömannen och sjöfolksbasen Anders Lindström vid rodret, trädde snabbt i funktion. Sjöfartens övriga organisationer ställde upp som en man. På 18 månader lyckades gruppen ro det i hamn som hade försummats i ett halvt sekel.

I arbetsgruppen agerade Terje Fredh och jag detektiver för att finna så många kvarlevande krigssjömän som någonsin möjligt. Det skedde med hjälp av gamla sjömansrullor och oräkneliga, tidsödande sökningar i mantalsskrivningsregistret SPAR. Dessutom var Johan Bagge på Sjömansregistret i Norrköping till ovärderlig hjälp, med ändlösa kontroller i det gamla, manuellt förda sjömansregistret. Terjes och min uppgift var också att få fram den utlovade minneshandlingen i tid, boken *KRIGSSEGLARE* som hade Terje som huvudförfattare.

Totalt ledde uppropet och detektivarbetet till att kontakt kunde upprättas med 2.780 krigsseglare. Omkring 900 av dem samlades på Stenpiren i Göteborg den 6 september 1997, då ministern invigde konstnären Lars Kleens minnesmärke. Ceremonin följdes av en måltid på närbelägna Kajskjul 8, då också boken *KRIGSSEGLARE* med mottagarens namn på framsidan delades ut. Gripande scener utspelade sig. Stiftelsen Sveriges Sjömanshus dåvarande kanslichef Lennart Sjöstedt tog spontant på sig rollen som ett slags kontaktförmedlare. Via lokalens högtalare anropades närvarande från olika fartyg. Skeppskamrater som hade flutit omkring i samma livbåt efter torpederingar kunde återförenas efter drygt ett halvt sekel.

För de gamla sjömännen var träffen och minneshandlingen en upprättelse, om än en senkommen sådan.

Teknologie licentiat inom KTH:s forskningsprogram Fartygsdynamik

Den 11 december 2015 presenterade och försvarade Lukas Skoglund sin licentiatavhandling *Optimal weather routing using ensemble weather forecasts* vid ett seminarium på KTH. Seminariet inleddes med att Lukas gav en kort introduktion till sitt avhandlingsarbete. Därefter rannsakades arbetet grundligt av docent Wengang Mao från Chalmers som bjudits in som extern granskare. Efter ytterligare några frågor från auditoriet deklarerade sedan examinatorn Per Wennhage att Lukas klarat prövningen och därmed kunde godkännas som teknologie licentiat. Stiftelsen genom Bengt Eurén, med flera, gratulerade.

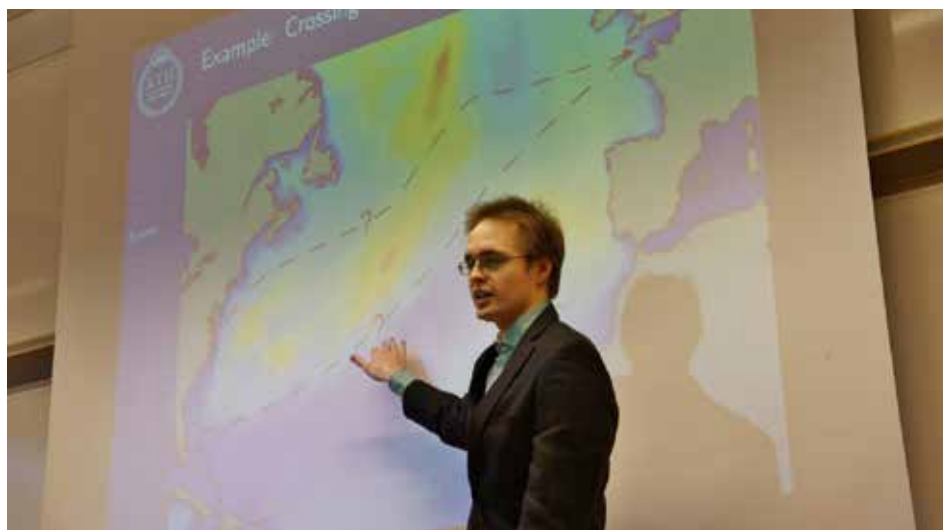
Lukas Skoglunds forskning har handlat om osäkerheter i väderprognoser vid ruttplanering och ruttoptimering. Väderprognoser används idag standardmässigt för ruttplanering. Vid instabila väderförhållanden kan dock, som bekant, tillförlitligheten i prognoserna vara ganska låg vilket kan ge motsvarande låg tillförlitlighet i planerade rutter. Konsekvensen kan bli att fartyget hamnar i svårare väder än vad som prognosticerats. Enkla sätt att hantera sådana osäkerheter kan vara att operera fartyget med större säkerhetsmarginal, till exempel genom att ta större omvägar runt lågtrycksområden, eller att i inledningen av resan hålla en högre fart för att bygga upp en tidsmarginal för eventuella förseningar till följd

av oförutsedda förändringar i vädret. Sådana åtgärder görs dock till priset av längre res tid eller ökade bunkerkostnader och ökad miljöbelastning. Lukas har i sin forskning utvecklat nya matematiska metoder för ruttoptimering med användande av avancerade så kallade ensemble-prognoser. Genom att tillämpa dessa metoder på ett visst fartyg och stora mängder väderdata har Lukas i ett antal fallstudier visat på möjligheter att, genom systematisk analys och hantering av osäkerheterna i väderprognoserna, förbättra tillförlitligheten i ruttplaneringen och därmed förbättra såväl fartygets prestanda, säkerhet som ekonomin.

Lukas Skoglunds forskning har handletts av Jakob Kutteneuler och Anders Rosén på KTH och har bedrivits som en del i forskningsprogrammet Fartygsdynamik som är ett samarbete mellan KTH, Wallenius och Seaware. Forskningsprogrammet tar ett brett grepp på området fartygsdynamik, det vill säga fartygets påverkan av vågor och vind och tillhörande sjösäkerhets- och prestandaaspekter, med den övergripande målsättningen att möta sjöfartsnärings och samhällets behov av förbättrad sjösäkerhet, transporteffektivitet, transportkvalitet, och arbetsmiljö ombord på fartygen. Forskningsprogrammet möjliggörs genom stöd från Stiftelsen och Sjöfartsverket.

Anders Rosén
Lektor, PhD, Marina system
KTH, Stockholm
aro@kth.se

Lukas Skoglund presenterar sin licentiatavhandling vid ett seminarium på KTH den 12 december 2015. Foto: Anders Rosén



Seglarskolan Vitsgarn

Richard Wendt

Förbundsdirektör

Ungdomsförbundet Sveriges Flotta
kansliet@vitsgarn.se

Ungdomsförbundet Sveriges Flotta (USF) är en av Sveriges största arrangörer av seglarläger för barn och unga. Varje sommar genomför drygt 900 barn och 350 ungdomsledare något av USF arrangerade läger.

USF har 4 lägerplatser i Sverige, dessa är förlagda på:

- Boviks Seglarskola på Bohus Björkö i Göteborgs skärgård, drygt 150 elever
- Seglarskolan Vitsgarn i Hårfsjärden i Stockholms skärgård, drygt 600 elever
- Assö Seglarskola på Barnens Ö i Stockholms norra skärgård, drygt 70 elever
- Skraggen dagseglarskola i Stora Värtan utanför Danderyd, drygt 70 elever

USF är en fristående ideell förening vars verksamhet finansieras främst genom föräldrarnas lägeravgifter. Investeringar i hus och båtmaterial samt vidareutbildningar av ledare finansieras främst genom att bidrag från stiftelser och fonder söks för varje enskilt projekt. USF får inget bidrag från staten eller kommunen.

Sommaren 1990 genomfördes den första egna utbildningen av våra ledare på Vits-



garn. Syftet med denna utbildning var, och är fortfarande, att vi skall utifrån egna erfarenheter och kunskap utbilda den egna lägerpersonalen för att på så sätt få fram den bäst lämpade ledarstaben till våra läger. Under 90-talet var navigation den främsta huvudstudien men i början av 2000-talet lades utbildningen om för att istället inrikta sig på segling, säkerhet, navigation och pedagogik.

Navigationsutbildningen sker främst såsom egenstudier där eleverna får hem navigationsmaterialet under januari och skriver

Räddningsövning. Foto: Seglarskolan



förarbevisprovet under maj, lägret genomförs på Vitsgarn under 17 dagar i juli månad.

Idag utbildar vi våra egna ledare för att säkerställa att alla ledare har den baskunskap i segling, sjömanskap, pedagogik, sjukvård och brand som vi önskar. Sedan några år tillbaka sköts säkerhetsutbildningen av ett professionellt bolag som vi tillsammans med har byggt utbildningskonceptet. Våra blivande ledare får idag utbildning i säkerhet i nivå med "Personal survival course" enligt ISAF (International Sailing Federation). Rent generellt kan sägas att vår personal som utbildas är kvar i ett flertal år vilket gör att deras kunskap tas tillvara under alla de år som de är aktiva inom organisationen.

Årligen utbildas drygt 50 stycken 16 åringar under lägret "Ins/Ass" (Instruktörsassistent) på Vitsgarn, de elever som blir godkända i samtliga av utbildningsmomenten blir godkända på kursen och erbjuds jobb som assistent på Vitsgarn eller Skraggen följande sommar.

En positiv "biefekt" av denna utbildning är att det nu, tack vare vår utbildning finns ett antal 100-tals människor ute i samhället med gedigen kunskap i L-ABCDE som på



Säkerhetsutbildning. Foto: Seglarskolan

plats kan rädda liv och inte är rädda att vara först på en olycksplats och där hjälpa till.

Det är tack vare ekonomiskt bidrag från stiftelser och fonder som denna gedigna utbildning har kunnat hållas. Alternativet hade varit att höja lägeravgiften men då hade inte alla elever haft möjlighet att kunna åka på lägret.

Första disputationen i Sjöfartsvetenskap

Sjöfartshögskolan i Kalmar grundades 1842 och är därmed Linnéuniversitetets äldsta del. Genom åren har fokus till stor del legat på sjöbefälsutbildning och vi har i dag sjökapstens- och sjöingenjörsutbildningar av hög kvalitet. Sjöfartshögskolan har varit delaktiga i forskningsprojekt en längre tid, men bedrivit forskning i egen regi endast ett fåtal år. Fredrik Hjorths disputation är därför en viktig milstolpe som nu har passerats på vår vetenskapliga resa.

Inom ämnet Sjöfartsvetenskap, som inrättades november 2011, studeras operativ verksamhet inom svensk och internationell sjöfart. Denna definition inrymmer tekniska system och operativt handhavande, människa

och organisation samt sjöfartens konsekvenser.

Sjöfartshögskolans forskningsverksamhet analyserar personalens situation och dagliga verksamhet, tekniska fartygssystem samt de positiva och negativa effekter som sjöfarten har på samhälle och miljö. En viktig målsättning är att kunna rekommendera lösningar för en hållbar sjöfart.

Fredrik Hjorths disputation den 20 november 2015 var den första i ämnet Sjöfartsvetenskap. Forskarstudierna har gjorts möjliga genom ekonomiskt stöd från Stiftelsen Sveriges Sjömanshus och flera års målmedvetet arbete på Sjöfartshögskolan.

Ted Bågfeldt

Prefekt, Sjöfartshögskolan Kalmar
ted.bagfeldt@lnu.se



Stiftelsen genom Christer Lindvall gratulerar den nyblivne sjöfartsdoktorn. Foto: Adam Bergman

Styrman, adjunkt, forskarstuderande – filosofie doktor

Fredrik Hjorth
Sjökapten
Fil.dr.

fredrik.hjorth@lnu.se

En resa kan starta på flera olika sätt, ibland finns ett klart definierat mål, ibland, finns inget klart definierat mål, mer en tanke, en ambition och vilja. En vilja om ett mål som någonstans, där borta kanske finns inom räckhåll, om allt faller på plats. Lite så kändes det när jag sensommaren 2000 åter igen stod på Sjöfartshögskolans trappa där jag några år tidigare tagit min sjökaptensexamen. Det var som en helt ny värld, att gå ifrån ombordlivet, till att stå vid katedern och i simulatören för att försöka lära ut hur studenterna ska göra, det som jag nyss gjort själv ombord. Det kändes som att det fanns kunskapshål att täppa igen innan jag kände mig helt komfortabel med att undervisa. Hela tiden fanns där en tanke i att kanske kunna läsa vidare, utveckla mig själv och samtidigt föra in skolan på ett nytt spår.

Klivet in i vidareutbildning kom med möjligheten att bli instruktör för Maritime Resource Management (MRM) vilket ledde vidare till en kandidatexamen i Socialpsykologi. Lagom till den var avklarad, hade skolan blivit delaktig i ett forskningsprojekt som finansierades av Stiftelsen. Inom ramen för projektet och i samarbete med Växjö Universitet kunde jag, som första person

från Sjöfartshögskolan, påbörja mina forskarstudier. Fokus för forskningen var Säkerhetskultur och hur ISM fungerade i praktiken efter dess införande.

Lyckan att komma in, byttes snabbt till ett oj, hur ska detta gå till? Att tillhöra en institution som inte hade någon tradition eller vana av forskarstudier ledde till flera utmaningar. Det var som en resa in i okända farvatten på mer än ett sätt, vilket har varit utvecklande både för mig personligen och för institutionen. Livet som forskarstuderande var inspirerande, men ganska ensamt eftersom ingen annan i närheten höll på med samma sak. Jag fick söka ett sammanhang på andra sätt, läsa kurser, delta i seminarier för att på så sätt utvecklas och föra studierna framåt. Resultatet av första delen av forskarstudierna presenterades 2012 i licentiatavhandlingen; "Säkerhetskultur i Östersjöfart - En studie kring sjösäkerhet, säkerhetskultur och arbetsvillkor ombord på fartyg som trafikerar Östersjön". Säkerhetskulturen har fortsatt att vara mitt primära intresse. Man kan tänka sig sjöfarten som en bransch som tassar runt lite som en elefant i en porslinsbutik och bara det finns en stol som passar, kommer inget att gå sönder. Eller som det



Disputationskoncentration Foto: Karin Nilsson

inom delar av sjöfarten verkar finnas en tro på att säkerhetskultur är en aktivitet som går att påverka genom att korrigera enskilda parametrar.

En direkt fortsättning på säkerhetskulturspåret, blev att vidare studera hur en annan viktig del av sjösäkerhetsarbetet fungerar, hamnstatskontroller. Fokus blev att undersöka hamnstatskontrollanternas syn på sin organisation och inspektörernas perspektiv på sin upplevda arbetssituation, deras professionella utmaningar, status och identitet, samt den upplevda kvalitén av Europeiska hamnstatskontroller. Vid intervjuerna framkom att inspektörerna upplever att deras kompetens och integritet är avgörande faktorer för framgång i arbetet. De anser vidare att den höga grad av styrning som den svenska myndigheten utövar över inspektörernas arbete leder till en begränsning av

deras självständighet, integritet och förmåga att göra professionella bedömningar.

Avhandlingen visar att en viss grad av kontroll ses som positivt och fyller ett behov som stöd för den enskilde inspektören, men att en överkontroll hindrar en professionell självständighet och hämmar handlingsfriheten för den enskilde inspektören. Denna kontroll skapar en ambivalens hos inspektörerna vilket riskerar att påverka kvalitén på utförda inspektioner, samt ökar komplexiteten vid inspektioner av fartyg som utförs i Sverige.

Avhandlingen "Complexity and Ambivalence in Ship Safety Inspection – The view of Swedish Port state control officers" försvarades den 20 november 2015 på Sjöfartshögskolan vid Linnéuniversitet i Kalmar. Opponent var Docent Michael Baldauf, World Maritime University, Malmö.

Sjösäkerhet och säkerhetskultur är två områden som går hand i hand. Genom kommande projekt med fokus på säkerhetskultur kan sjösäkerheten stärkas och därmed gynna sjöfarare. Detta genom ett fokus på områden viktiga för utvecklingen av en säkerhetskultur, t.ex. i projekt som fokuserar på organisationens struktur och dess funktion vid kriser och normala arbetsförhållanden men även informationsflödet i organisationen.

Så här menar jag! Foto: Karin Nilsson



Shipping Podcast

Lena Göthberg
GIGS by Lena G
lena@abgigs.se
www.shippingpodcast.com

Med målet att fler ska känna till sjöfartsnäringsen handlar det om att sprida kunskap om näringsen utanför den krets som verkar veta det mesta om den spännande näring vi arbetar i. Var är det mest sannolikt att man hittar de som inte läser branschtidningar eller deltar i branschmöten? Antagligen i de nya digitala kommunikationskanaler som andra branscher använder, där sjöfarten ännu inte tagit plats.

Sjöfartsnäringsen har helt klart en historia att berätta, storytelling är en egen gren av marknadsföringsindustrin, som går ut på att sälja en produkt med hjälp av en historia. Vi har en hel bransch att sälja och vi har fantastiska historier att berätta!

När näringsen presenteras är det oftast med hjälp av en bild på ett fartyg, en brygga, ett maskinrum eller en kran. Ingen talar om människorna inom sjöfartsnäringsen, trots att utan dem skulle denna näring inte klara sig en dag. Dessutom har nästan samtliga människor i de maritima näringarna alltid något spännande att berätta, kanske tom så spännande att det kan leda till att unga människor får upp ögonen för sjöfarten!

Att välja digital kanal i dagens mediasamhälle, där konkurrensen om uppmärksamhet är mördande, är inte lätt, så varför inte göra det som ingen annan i hela världen gör? En podcast om och med människorna inom sjöfarten – på engelska så att så många som möjligt fattar intresse.

Vad är en podcast? Det är radio som man lyssnar på när man själv har tid, oftast via mobiltelefonen eller läsplattan, men självklart går det också bra att sitta framför skärmen på skrivbordet och lyssna från en webbsida.

Eftersom jag har arbetat inom sjöfartsnäringsen i 25 år har jag ett ganska brett internationellt nätverk, jag har träffat många intressanta profiler och jag har ett intresse av vad som händer och hur det påverkar industrin. Sedan tidigare har jag intresserat mig för hur man kan använda digital kommunikation och sociala media för att förmedla det maritima budskapet, skapa uppmärksamhet och debatt och nå utanför den innersta kretsen, vilket har kommit väl till pass nu när jag

bestämde mig för att testa intresset för sjöfartsnäringsen på det minst förutsägbara stället i hela världen, nämligen på iTunes.

iTunes? Är inte det bara för ungdomar? Och?

Nej, iTunes är inte bara för ungdomar, podcast är inte heller bara för ungdomar, men det är naturligtvis de som har hittat dit först. Och sällan har väl podcast varit så "inne" som under 2015. Det finns en hel värld av intressanta program att lyssna på via denna kanal, alla möjliga ämnen.

Jag är en noggrann och ambitiös kvinna som insåg att om målet var iTunes och hela världen som målgrupp, då gällde det att skaffa sig en utbildning. Jag ägnade sommaren 2015 åt att gå en amerikansk online kurs för kvinnor som vill starta podcast, uppenbarligen är det inte så vanligt att kvinnor gör det i USA, och jag lärde mig om tekniken, distributionen och marknadsföringen.

Redan innan jag gick kursen hade jag köpt utrustning och börjat spela in. När världens då största containerfartyg MAERSK MCKINNEY MOLLER anlöpte Göteborgs Hamn i början av januari 2015 lyckades jag komma ombord och intervju Captain Niels V Pedersen. När jag var på WISTA möte i Köpenhamn i maj, träffade jag Jonathan Wichmann som var den som satte upp alla



sociala kommunikationskanaler för Maersk och en sådan intervju kunde man ju inte missa!

31 juli släppte jag 4 avsnitt på iTunes, det var Niels & Jonathan, Carl Johan Hageman, CEO Stena Line och Thina Margrete Saltvedt, en makroanalytiker på Nordea i Oslo och en vän till mig som hade modet att låta mig testa på dem (!). Det var en orealistisk känsla på många sätt; att vara på iTunes, man kunde se sitt alster på sin mobiltelefon, lyssna på sig själv och dessutom veta att man just startat något större än vad man någonsin gjort tidigare. Shipping Podcast var ute på iTunes, men även på Stitcher vilken är den app man använder om man har en Android telefon.

Ganska snart började reaktionerna komma. Jag har fått massvis med kontakt från världen utanför den maritima, folk som jag inte känner hör av sig. De skickar mail eller kontaktar mig via LinkedIn och tillsammans utgör de en trogen lyssnarskara som kommer med uppmuntrande ord omkring de personer som gästar podcasten. Återkommande kommentarer är – jag hade ingen aning om vilken spännande värld ni lever i!

Det kommer också ett och annat hejrop från sjöfartsnäringen, som nu börjat inse vilken kraftfull kanal podcasten är. Det är folk som lyssnar när de jobbpendlar, när de motionerar eller när de helt enkelt vill unna sig en liten stund och lyssna på någon av alla de fantastiska människor som gästar Shipping Podcast och svarar på frågan; Vad tror Du om sjöfartens framtid?

Att välja gäster är ett grannlaga arbete, de ska spegla alla delar av näringen, de ska ha något som de brinner för och de ska känna sig bekväma att tala engelska. Det ska vara män och kvinnor, det ska vara olika nationaliteter och det ska vara högt som lågt.

Under 2015 släpptes 22 intervjuer sammanlagt, i tillägg till de redan nämnda; Jörgen Lorén, Richard Watson, Håkan Svensson, David Kristensson, Per Erling Evensen, Anders Brödje, Helen Jansson, Philip Chaabane, Per Stefenson, Dito Borromeo, Teresa Peacock, Naa Densua, Sylvia Boer, Jeanne Grasso, Joan Nuijten, Sanjam Gupta, Danae



Lena Göthberg

Bezantakou och Consuelo Rivero.

Man kan alltså lyssna på och lära sig om sjöräddning, MonaLisa, metanolbränsle, Zero Vision Tool, kopparfri bottenfärg, rekrytering, marknadsföring, hur det är att bo på en ö och vara beroende av sjöfart eller vad en fartygsagent gör på jobbet. Dessa 22 avsnitt har laddats ner mer än 15,000 ggr så uppenbarligen är det många som är intresserade av vad vi arbetar med i de maritima näringarna.

Affärsmodellen bygger på att det är gratis att ladda ner och lyssna på avsnitten, intäkterna kommer från annonsering och sponsorer. Eftersom många av de tilltänkta annonsörerna inte har för vana att ladda ner intervjuer till sin mobiltelefon, skapades en website www.shippingpodcast.com och allt var tvunget att vara på plats för att man skulle kunna utvärdera om projektet var hållbart eller inte.

Så här ett halvt år senare är det väldigt tydligt att detta initiativ är hållbart, efterfrågan ökar och annonsörerna visar tydligt att de uppskattar detta nya sätt att bygga sitt eget varumärke i det digitala landskapet. Det startbidrag som Stiftelsen Sveriges Sjömanshus bidragit med har gett både råg i ryggen och möjlighet vidareutveckla konceptet och uppnå målet att nå överst på topplistorna över intressanta radioprogram som gemene man gärna laddar ner och lyssnar på.

M/S Atene – Förväntningar inför Tall Ships Race

Elever på M/S Atene
David van Riemdijk, Rebecka
Asp, Johan Spennare,
Hanna Lundqvist

Denna rapport är skriven av årets stipendie- tagare som ett tack till deras stipendiegivare. Rapporten är sammanställd av Sail Training Association of Sweden (STAS) som är en nationell ideell organisation under internationella huvudorganisationen Sail Training International (STI).

Tre av oss stipendiater; Hanna, David och Rebecka, har seglat Tall Ships tidigare och visste därmed vad som väntade. Alla fyra har vi sett fram emot seglingen och att ombord och i hamn träffa såväl gamla som nya vänner.

För Johan som seglar för första gången med Atene var det mest en slump att det blev Tall Ships - en längre skutsegling med



Foto: Klara Magnusson

förhoppningsvis lite häftigare vindar var det som lockade först av allt:

-”Som TSR-debutant visste jag nära noll om tävlingen men jag hade sedan en kortare segling med skutan Sarpen förra sommaren upptäckt tjuvningen med skutsegling. Bilden av Atene jag fått i samband med anmälan nålades upp framför mitt skrivbord. Efter att i maj ha stött på skutan Vega på Skeppsholmen i Stockholm och kort därpå hittat dokumentären om Statsraad Lehmkuhls segling i TSR 2014 började jag förstå vad som väntade. Jag

kände mig alltmer förväntansfull och ägnade lediga stunder åt att läsa mer om TSR. Det blev också nödvändigt att besöka seglingsbutiker att skaffa sjökläder och stövlar. Det har betytt mycket att ha något så spännande att se fram emot under våren då jag kört slutspurten med mina studier. Fantastiskt också att känna att jag genom stipendiet fick råd till en riktigt givande semester.”

The Tall Ships Race 2015

Onsdagen den 22 juli lämnade vi Skärhamn och satte direkt kurs mot norska sydkusten. Hårdare väder och vind väntade vilket skeppare Magnus Nilsson ville undvika. Det innebar ändå inte att korsandet av Skagerrak var utan ordentlig sjögång. Johan fick kort efter start uppleva sin första sjösjuka och förvandlades till ett orkeslöst mähä som under ett dygn mest matade fiskarna – att nästan alla övriga ombord var mer eller mindre sjösjuka var en klen tröst. Men sjösjukan kom och gick och morgonen den 23:e angjorde vi norska kusten och la till. Seglingen fortsatte, nu med lugn sjö och fint väder, längs med norska kusten till Kristiansand med besök i Risør och Lillesand på vägen.

Inför ankomsten till Kristiansand var vi lite tveksamma till den plats vi hade blivit anvisade, eftersom den enligt sjökortet var för grunt för Atene. Efter lite trix lyckades vi tillslut komma till kaj på en annan plats.

Senare under ankomstdagen var det dags för officiell invigning av Tall Ships Races i Kristiansand. Besättningen tågade i samlad trupp mot den stora scenen mitt i hamnområdet och det kändes härligt att evenemanget äntligen var igång! Vi ägnade sedan eftermiddagen åt att vandra runt bland båtarna. De stora fartygen och uniformerade besättningar bidrog till att skapa en förväntansfull stämning – äntligen var vi här!

Dagen därpå var det dags för tävling mellan besättningarna. Vi toppade laget med de mest tävlingsinriktade och gick ut hårt. Tävlingen bestod av en typ av hinderbana och vårt lag gick verkligen in för att vinna.

Äta frukost, städa och göra alla sysslor

precis som vanligt. Skepparen håller samling men det är inte riktigt som vanligt utan äntligen är det dags för race! Lite smånervösa men taggade till tusen lämnade vi Kristiansand och tog plats efter Sørlandet i paraden. Mot startlinjen tuffade vi efter varandra och det var en riktigt maffig syn med alla de stora skutorna och småbåtarna runt omkring. Vid starten senare den kvällen möttes vi av precis samma fantastiska vy ut med horisonten.

Jobba, äta och sova, jobba, äta och sova. Dygnet runt, dag ut och dag in. Nu när racet är igång var det dags för vaktgång under dygnets alla timmar. Under dagtid sex timmar i sträck med start klockan åtta och till kvällen istället fyra timmar. Hålla utkik, trimma segel och navigera är några av sysslorna samt att hjälpa kocken med maten. Racet startade riktigt bra för med lite starkare vind vilket gynnar oss. Tyvärr höll det inte i sig särskilt länge utan allt efter timmarna gick avtog vinden. Som tur var hade vi hunnit komma ganska långt men dessvärre lyckades en och annan ta sig förbi. Under dagen kom även beskedet att den stora rivalen Ingo har gått om oss. Men det är bara att ta nya tag och kämpa in i kaklet!

Efter många timmars kämpande kom beskedet om att racet skulle avblåsas. Det gällde nu istället att få en så bra position som möjligt i förhållande till närmsta rundningsmärke.

Vid målgången anordnade vi vårt eget lilla interna race mellan oss och Ingo som var nog så viktigt. Tror det eller ej så bara några timmar efter slutsignalen satte det igång med att börja blåsa igen. En fin segling fick vi längs med Danmarks ostkust och som första båt tog vi oss över mållinjen och vann därmed den ärofyllda kladdkakan.

Väl framme i Ålborg väntade ett fantastiskt bra och välplanerat evenemang med crewparty, tävlingar, massor att se och mycket mer. Säger vad man vill om Danmark men att hålla i evenemang är dom fantastiskt duktiga på. Precis som i Kristiansand var stämningen på kajen och runt omkring de andra båtarna på topp. Som avslutning bjöd Ålborg på ett makalöst fyrverkeri som fick alla att häpna.



Ombord på M/S Atene. Foto: Team Sweden 2015

Efter dagarna i Ålborg var det åter igen dags att segla hem mot Skärhamn och vi fick en fantastisk fin nattsegling över till Bohuskusten igen. Väl åter i Skärhamn var det dags att skilja oss åt efter att seglat 16 dagar tillsammans. Det är med blandade känslor vi vinkar av varandra på kajen.

Vi ser redan fram emot att få segla tillsammans igen!

Att ha fått möjligheten att vara med om detta, en upplevelse för livet, har varit fantastiskt. Skulle vi åter ha möjligheten att segla TSR vill vi alla göra det igen.

Ett stort tack till STA och framförallt till de stipendiegivare som gjort denna upplevelse möjlig för oss.

BOKSLUT

Resultaträkning (Tkr)

Intäkter

	Not	2015	2014
KK Aktiekonsortium	1	9 395	8 071
KK Aktiekonsortium	2	925	854
KK Aktiekonsortium, utland	3	1 533	1 333
KK Räntekonsortium	4	3 956	3 974
KK Företagsobligationskonsortium	5	291	–
Övriga räntor	6	15	57
Summa direktavkastning		16 115	14 289

Verksamhetskostnader

Kapital Förvaltningsarvoden		-566	-525
Administrationskostnader	7	-2 372	-2 370
Förvaltningskostnader	8	-525	-619
Marknadsföringskostnader		-185	-241
Summa verksamhetskostnader		-3 648	-3 755

Resultat före realisationsvinster

		12 467	10 534
Realisationsvinster	9	3 972	6 520
Årets överskott före dispositioner	14	16 439	17 054

Balansräkning (Tkr)

Tillgångar	Not	2015-12-31	2014-12-31
Anläggningstillgångar			
Placeringstillgångar	10	217 250	209 689
Inventarier, bokfört värde	11	0	0
Summa anläggningstillgångar		217 250	209 689
Långfristiga fordringar			
Innovationslån	12	2 762	2 766
Omsättningstillgångar			
Kortfristiga fordringar			
Övriga fordringar		2	2
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		371	216
Summa kortfristiga fordringar		373	218
Kassa och bank		2 077	4 461
Summa omsättningstillgångar		5 212	7 445
Summa tillgångar		222 462	217 134
Skulder och eget kapital			
Eget kapital			
Bundet eget kapital	13	186 362	184 750
Fritt eget kapital	14	34 214	30 776
Summa eget kapital		220 576	215 526
Skulder			
Kortfristiga skulder			
Leverantörsskulder		215	80
Övriga skulder		96	42
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		298	302
Beslutade ej utbetalade anslag	15	1 277	1 184
Summa kortfristiga skulder		1 886	1608
Summa skulder och eget kapital		222 462	217 134
Ansvarsförbindelser		9 103	6 841

Sammandrag balansräkning (Tkr) 2011-2015

Tillgångar	15-12-31	14-12-31	13-12-31	12-12-31	11-12-31
Anlæggningstillgångar					
Placeringstillgångar	217 250	209 689	203 180	203 283	198 826
Inventarier netto bokført værdi	0	0	0	0	0
Långfristige fordringer	2 762	2 766	2 768	3 050	2 650
Kortfristige fordringer					
Övriga fordringer	2	2	0	3	0
Förutbetalda kostnader & upplupne indtægter	371	216	239	171	193
Kassa & bank	2 077	4 461	4 523	4 063	4 245
Summa tillgångar	222 462	217 134	210 710	210 570	205 914
Skulder & eget kapital					
Eget kapital					
Bundet kapital	186 362	184 750	183 321	181 899	180 234
Fritt eget kapital	34 214	30 776	26 079	27 924	24 643
Summa eget kapital	220 576	215 526	209 400	209 823	204 877
Kortfristige skulder					
Leverantørsskulder	215	80	136	83	0
Övriga skulder	96	42	66	98	106
Upplupne kostnader & förutbetalte indtægter	298	302	311	260	305
Beslutede ej udbetalte anlæg	1 277	1 184	797	306	626
Summa eget kapital og skulder	1 886	217 134	210 710	210 570	205 914
Ansvarsförbindelser	9 103	6 841	6 250	14 650	8 000

Noter

Redovisnings- och värderingsprinciper. Årsredovisningen har upprättats enligt Bokföringslagen och Årsredovisningslagen.

Placeringsstillgångar

Stiftelsen har 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 10.

Anslag till institutioner m.fl.

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

miner 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 trivseln 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 (kr) per andel		Utdelning (Tkr) totalt	
Not 1				
Utdelning från Aktiekonsortiet, svenska	2015	2014	2015	2014
Avstämningsdag 30 november	238,54	204,94	9 395	8 071
En del av årets utdelning har reinvestrats i GIVA Konsortiet med 9 Mkr resterande har utbetalats				
Not 2				
Utdelning från Aktieindexkonsortiet	2015	2014	2015	2014
Avstämningsdag 30 november	6,19	5,71	925	854
Årets utbetalning har utbetalats				
Not 3				
Utdelning från Aktieindexkonsortiet, utland	2015	2014	2015	2014
Avstämningsdag 30 november	248,43	195,14	1 533	1 333
Årets utdelning har utbetalats				
Not 4				
Utdelning från Räntekonsortiet	2015	2014	2015	2014
Avstämningsdag 30 november	4,53	4,51	3 956	3 974
En del av årets utdelning har reinvestrats i GIVA Konsortiet med 3 Mkr resterande har utbetalats				
Not 5				
Utdelning från Företagsobligationskonsortiet	2015	2014	2015	2014
	35,4	–	291	–
Not 6				
Övriga räntor, mm (Tkr)			2015	2014
			15	58
Not 7				
Administrationskostnader (Tkr)			2015	2014
Personalkostnader			1 341	1 432
Andel i lokalkostnader			452	445
Övriga administrationskostnader			579	493
Summa administrationskostnader			2 372	2 370

Not 8

Förvaltningskostnader (Tkr)

	2015	2014
Arvoden och traktamenten	310	378
Andel i lokalkostn	145	137
Övriga förvaltningskostnader	70	104
Summa förvaltningskostnader	525	619

Not 9

Realisationsvinster (Tkr)

	2015	2014
Under året har realisationsvinster netto, tagits hem i samband med avyttring av andelar i Aktiekonsortiet, svenska och räntekonsortiet, för att finansiera stiftelsens verksamhet.	3 972	6 520

Not 10

Placeringsstillgångar (Tkr)

	Antal andelar		Kurs/andel (kr)		För- ändr ¹ %	Bokfört värde		Marknadsvärde (Tkr)	
	2015	2014	2015	2014		2015	2014	2015	2014
Förvaltade av Kammarkollegiet									
Aktiekonsortiet	39 384	39 384	6 469,17	6 286,51	6,70%	63 380	63 380	254 780	247 586
Aktieindexkonsortiet	149 489	149 489	152 ,80	153,60	3,51%	17 673	17 673	22 842	22 961
Aktieindexkonsortiet, utland	6 170	6 831	6 741,49	6 618,93	5,60%	9 528	10 549	41 596	45 216
Räntekonsortiet	853 462	881 059	122,20	125,50	0,98%	105 680	109 097	104 290	110 576
Företagsobligations-konsortiet	8 550	8 550	1 024,77	1 053,04	0,68%	8 989	8 989	8 761	9 003
GIVA, 2)						12 000		12 000	
Totalvärde						217 250	209 688	444 269	435 342
Övervärde						227 018	225 654		

1) Värdeförändringen är inkl utdelning. Utdelning per konsortie se not 1 - 5
Utdelningsprinciper se under Redovisningsprinciper och Kammarkollegiets regelverk, Fonddelegation protokoll 2012:2

2) Placering i konsortiet sker den 1 jan 2016. Per 31 december 2015 har medlen placerats på Givas bankkonto

Indexförändringar Källa Kammarkollegiet

KK:s jfr-index

	2014/2015	2013/2014
OMX Stockholm Cap GI	9,58%	15,66%
OMX Stockholm 30 Cap GI	3,27%	13,81%
MSCI World Index NET (SEK)	5,19%	27,81%
OMRX Bond All 1-3	0,97%	2,99%

Not 11

Inventarier (Tkr)

Ingående bokförda värden

	2015-12-31	2014-12-31
Invärderade värden	1 667	1 667
Anskaffningsvärden	397	397
Årets nyanskaffning	0	0
Utgående bokfört värde	2 064	2 064

Bokförd avskrivning

	2015-12-31	2014-12-31
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 2015-12-31

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

Not 12

Innovationslån

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

Not 13

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 förvaldade 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	45 584	44 155
årets avsättning	1 612	1 429

Reavinster ingående balanserat värde

114 038 114 038

Summa utgående bokfört bundet fondkapital

186 362 184 750

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.

I efterföljande sammanställning har redovisats kapitalets reala förändring 1973-2015, utvisande per 2015-12-31 ett ackumulerat överskott på 274 381 Tkr (f.å. 271 405).

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

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

Fritt fondkapital (Tkr)

Ingående kapital 1 januari

Årets resultat

Stadgeenlig avsättning

Bidragsverksamheten

Bidrag till behövande

Gratual

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

2015	2014
30 776	26 079
16 439	17 054
-1 612	-1 429
-2 552	-2 527
-298	-129
-1 693	-1 862
-388	-566
-3 911	-3 350
-998	-873
-996	-888
-577	-552
-11 413	-10 747
101	20
-78	-201
34 214	30 776

Not 15

Beslutade ej utbetalda bidrag (Tkr)

Sammansättning

	2015	2014
Utvecklingsstipendier	40	66
Bidrag till institutioner m. fl.	1 237	1 118
Totalt	1 277	1 184

Utvecklingsstipendier

Utvecklingsstipendier utdelas i samband med den årliga belöningshögtiden, varvid ett delbelopp utbetalats. Resterande del utbetalas när stipendiaten redovisat att projektet slutförts. Per 2015-12-31 finns 3 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 2015-12-31 hade 4 st institutioner ej rekvirerat hela det möjliga beloppet.

Not 16

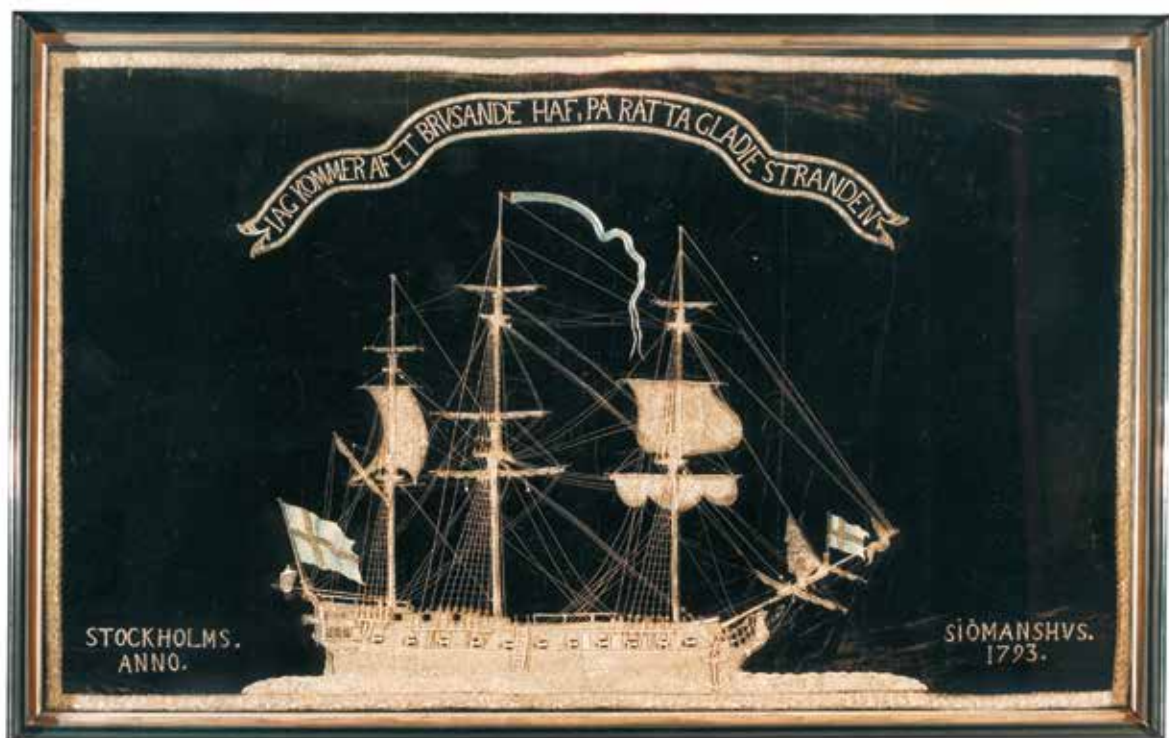
Ansvarsförbindelser (Tkr)

Löptid

Avtalade tidsbestämda projektbidrag avseende:

KTH, Fartygets Dynamik	2016	500
Kalmar, Intendenturpersonal	2016	693
SP, ProFlash Brandskydd	2016	1 000
CrewComp AB, Trakasserier ombord	2016	700
Lighthouse	2016–2017	1 000
CTH, forskartjänst	2016–2018	2 410
Toxiska luftföroreningar	2016–2018	2 800
Summa ansvarsförbindelser		9 103

Av beloppet beräknas 6 500 Tkr komma att förfalla till betalning under 2016.



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 10 mars 2016

Christer Themnér, Ordförande

Pia Berglund, Vice ordförande

Bengt Eurén

Christer Lindvall

Kenny Reinhold

Christer Nordling, Kanslichef

Min revisionsberättelse har avlämnats 2016-

Margaretha Morén, Auktoriserad revisor



REVISIONSBERÄTTELSE

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

Rapport om årsredovisningen

Jag har utfört en revision av årsredovisningen för Stiftelsen Sveriges Sjömanshus för år 2015. Stiftelsens årsredovisning ingår i den tryckta versionen av detta dokument.

Styrelsens ansvar för årsredovisningen

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

Revisorns ansvar

Mitt ansvar är att uttala mig om årsredovisningen på grundval av min revision. Jag har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige. Dessa standarder kräver att jag följer yrkesetiska krav samt planerar och utför revisionen för att uppnå rimlig säkerhet att årsredovisningen inte innehåller väsentliga felaktigheter.

En revision innefattar att genom olika åtgärder inhämta revisionsbevis om belopp och annan information i årsredovisningen. Revisorn väljer vilka åtgärder som ska utföras, bland annat genom att bedöma riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel. Vid denna riskbedömning beaktar revisorn de delar av den interna kontrollen som är relevanta för hur stiftelsen upprättar årsredovisningen för att ge en rättvisande bild i syfte att utforma granskningsåtgärder som är ändamålsenliga med hänsyn till omständigheterna, men inte i syfte att göra ett uttalande om effektiviteten i stiftelsens interna kontroll. En revision innefattar också en utvärdering av ändamålsenligheten i de redovisningsprinciper som har använts och av rimligheten i direktionens uppskattningar i redovisningen, liksom en utvärdering av den övergripande presentationen i årsredovisningen.

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

Uttalande

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 2015 och av dess finansiella resultat för året enligt årsredovisningslagen.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Utöver min revision av årsredovisningen har jag även utfört en revision av direktionens förvaltning för Stiftelsen Sveriges Sjömanshus för år 2015.

Direktionens ansvar

Det är direktionen som har ansvaret för förvaltningen enligt stiftelselagen och stiftelseförordnandet.

Revisorns ansvar

Mitt ansvar är att med rimlig säkerhet uttala mig om huruvida jag vid min granskning funnit att någon direktionsledamot handlat i strid med stiftelselagen eller stiftelseförordnandet. Jag har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige.

Som underlag för mitt uttalande om förvaltningen har jag utöver min revision av årsredovisningen granskat väsentliga beslut, åtgärder och förhållanden i stiftelsen för att kunna bedöma om någon direktionsledamot är ersättningsskyldig mot stiftelsen eller om det finns skäl för entledigande.

Jag har även granskat om någon direktionsledamot på annat sätt har handlat i strid med stiftelselagen, stiftelseförordnandet eller årsredovisningslagen.

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

Uttalande

Enligt min uppfattning har direktionsledamöterna inte handlat i strid med stiftelselagen, stiftelseförordnandet eller årsredovisningslagen.

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 Malmlöf	Sjöfartsverket
-----------------	----------------



Christer omgiven av Birgitta och Inger.

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 2017" insänds före 1 november 2016
- Gratial och akut hjälp vid behov

Insänds till Kansliets adress enligt nedan.

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