



*Stiftelsen Sveriges Sjömanshus*

# Belöning 2013





# Sjömanshusinstitutionen grundlades år 1748

Det året utfärdades det s k kofferdi-reglementet av Kungl. Maj:t, vilket lade grunden till sjömanshusen. Samma år inrättades landets första sjömanshus i Stockholm med ansvar för hela landet. Så småningom inrättades sjömanshus i de flesta hamnstäderna, som mest i 47 städer. Sjömanshusets ursprungliga uppgift var att med årliga medel hjälpa sjömän som p g a ålder eller sjukdom inte kunde fortsätta till sjöss. Så småningom utvidgades understödet att gälla också änkor och barn efter sjömän. Uppgifterna växte med åren till att hålla register över sjömän, att utfärda sjöfartsbok och sjömansrulla, förrätta på- och avmönstring, medla i tvister m m. Sjömanshusen upphörde 1969. År 1972 bildade Kungl. Maj:t nuvarande Stiftelsen Sveriges Sjömanshus.

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus utövar sin bidragsverksamhet utgående från stadgar fastställda av Kungl. Maj:t den 5 maj 1972.

1.

Stiftelsens ändamål är att vid framträdande behov bistå personer och anhöriga till personer som är eller varit verksamma inom sjömansyrket

2.

Stiftelsen skall i övrigt verka till nytta och gagn för sjöfolket.

Bland de områden som utan prioritering skall beaktas kan nämnas:

att främja utbildning

att verka för förbättrad säkerhet, arbetsmiljö och trivsel för sjöfolket. Detta kan ske genom stöd till forskning och utveckling på nämnda områden, uppmuntran av förslagsverksamhet m.m  
att belöna förtjänstfulla sjöräddningsinsatser.





# Belöningar 2013

Stiftelsens Direktion har vid sammanträde den 7 mars 2013 beslutat belöna personer och organisationer enligt vad som framgår av denna folder. Belöningarna delas ut vid Stiftelsens Belöningsdag som äger rum den 15 maj i Göteborg.

Stiftelsens Litteraturpris delas ut den 27 september 2013 i samband med Bok- & Biblioteksmässan i Göteborg.

Belöning för förslag som genast kan användas i praktiken benämns Arbetsbelöning. Belöning för förslag som behöver bearbetas eller utvecklas ytterligare benämns Utvecklingsbelöning.

Stiftelsen belönar berömvärda insatser inom området friskvård/motion/idrott. Idrottsbelöning kan tilldelas person eller grupp inom svenska handelsflottan som på ett avgörande sätt påverkat innehåll och resultat inom detta område.

Stiftelsen belönar berömvärda insatser eller framstående sjömanskap vid incidenter eller olyckshändelser ombord och vid sjöräddning. Sjøräddningsbelöning kan tilldelas person eller grupp som på ett avgörande sätt påverkat skeendet i samband med sjöolycka där svenska liv eller intressen varit inblandade.

Hedersbelöning kan tilldelas person eller grupp som enligt Stiftelsen gjort stora och berömvärda insatser för de ombordanställda eller för svensk sjöfart.

Stiftelsens Litteraturpris kan tilldelas person som enligt Stiftelsen gjort stora och berömvärda insatser inom ämnesområdet sjöfartslitteratur.

En sammanställning över sedan 1977 utdelade belöningar – Stiftelsens Belöningsregister – återfinns på Stiftelsens hemsida [www.sjomanshus.se](http://www.sjomanshus.se).

# Arbetsbelöning

1. Elektroingenjör Leif Näslund, M/S Isolde, 10 000 kr  
*Förbättrad ventilation i apparatrum*

Stark värmeutveckling från elektrisk och elektronisk utrustning i så kallade apparatrum är ett vanligt problem i äldre fartyg. Under åren har utrustning tillkommit eller bytts ut mot modernare enheter och den ventilation som ursprungligen installerades har blivit otillräcklig.

Förslagsställaren flyttade kanalen för den centrala utsugningsfläkten så att den tar luft från publika utrymmen i den luftkonditionerade inredningen. Därigenom används redan nedkyld överskottsluft för apparatrummets ventilation med minskad risk för haverier och andra problem som följd.

*Leif Näslund: meinco@hotmail.com*



2. Kocksteward Emil Hedenborg och  
Elektroingenjör Leif Näslund, M/S Isolde, 10 000 kr  
*Dämpad ljudnivå i byssan*

Kökspersonal drabbas ibland av hörselproblem. En anledning är att ventilationsfläktarna kring spisar och stekbord normalt går på fullt varvtal med mycket höga ljudnivåer som följd.

Vid ett underhållsarbete installerade förslagsställarna varvtalsreglering för utsugningsfläktarna. Det ledde till att varvtalet kan justeras, och därmed sänkt ljudnivån. En billig och ganska enkel insats för en förbättrad arbetsplatsmiljö i en av fartygets mest intensivt bemannade arbetsplatser.

*Emil Hedenborg: emils2@hotmail.com*

*Leif Näslund: meinco@hotmail.com*

### 3. Matros Adonis R. Castrence, M/S Oberon, 5 000 kr

#### *Stopp för räckerksgrindar*

---

Förslagsställaren tyckte det var obehagligt att räckerksgrindarna på däck kunde öppnas både utåt och inåt. Inåt är den naturliga vägen, eftersom det vid öppning utåt finns risk att den som hanterar grinden faller över bord.

Genom att svetsa fast ett litet clips på gångjärnets fasta del hindras grinden från att öppnas utåt. En liten men betydande förbättring av arbetsplatsmiljön som borde vara standard på alla räckerksgrindar på däck eller till exempel i maskinrum.

*Adonis R. Castrence: do\_chelle@yahoo.com*

### 4. 1:e Reparatör Jörgen Simonsen, M/S Stena Jutlandica, 25 000 kr

#### *Översvämningskydd från urinoarer*

---

Förslagsställaren hade noterat att översvämning från passagerartoaletterna var ett vanligt problem som förorsakade mycket städarbete, dålig lukt med mera. Problemen berodde på att vattentillobbet, som styrs automatiskt med timer och magnetventil arbetar oberoende av vakuumsystemet. Om vakuudet släpper, vilket händer då och då, fortsätter timern och magnetventilen att öppna vattentillförseln med översvämning till följd.

Lösningen blev att koppla ihop styrningen av vattentillförseln med vakuumsystemet via en pressostat (tryckvakt). Om vakuudet släpper stoppas vattentillförseln till dess att servicepersonal hunnit ingripa.

*Jörgen Simonsen: jorgen.simonsen@turbopost.dk*

### 5. Överstyrman Per Axelsson, M/T Tellus, 10 000 kr

#### *Justerbar levang*

---

Att vaska utsidan på ett fartyg, exempelvis runt rullklys, är en vanlig men ofta besvärlig uppgift. Det är svårt att komma åt utan att hänga farligt långt ut över relingen.

Förslagsställaren tillverkade därför ett justerbart knä på levangen med hjälp av några röribitar, ett par bitar plåt och några skruv. Ett enkelt, men mycket användbart verktyg. Varför ser man inte en sådan levang lite oftare?

*Per Axelsson: axelsson.per@gmail.com*





6. 1:e Reparatör Zafer Taylor, M/S Huckleberry Finn, 10 000 kr

*Borrutdragare*

---

Att dra ut ett fastkört eller avbrutet borrhjul ur ett arbetsstycke kan vara mycket besvärligt. Förslagsställaren har därför konstruerat ett verktyg som underlättar det arbetet betydligt.

Han svetsade ihop två muttrar med hålsidorna mot varandra. Sedan borrade han två hål i ena mutterns motstående flanker. Hålen gängades och försågs med en skruv vardera. Genom att sänka ner de två muttrarna över det avbrutna borrhjulet och reglera håldiametern med de två skruvarna får han grepp om det avbrutna borrhjulet som snabbt kan dras ut med en fast nyckel. Ett välfungerande och tidsbesparande verktyg som kan användas för borrhjul med olika dimension.

*Zafer Taylor: ztsurfboards@hotmail.com*



7. Teknisk chef Rikard Georgio, M/T Furenäs, 5 000 kr

*Brandslangshållare*

---

Vid inspektioner, exempelvis Port State Controls och vetting, krävs ofta att fartyget ska visa vattentrycket från brandpumparna vid olika brandpostpositioner. Standard är att en person står vid slangmunstycket. När trycket sätts på måste denne vara tillräckligt stark och på alerten för att inte kastas bakåt och tappa munstycket.

Förslagsställaren kopplade slangen till ett nytillverkat slangkopplingsverktyg som skruvas fast i räckverket eller på annat lämpligt ställe. På så sätt behöver inte någon i besättningen vara i närheten av munstycket när trycket sätts på och olycksrisken elimineras. Förslagsställaren har därmed lyckats med den ovanliga bedriften att minska antalet personer engagerade i ett arbetsmoment och samtidigt öka säkerheten.

*Rikard Georgio: klucksweden@hotmail.com*

## 8. Reparatör Ingvar Johnsson, M/S Stena Nautica, 20 000 kr

### *Minskad brännskaderisk*

---

Varma motorer och rör i maskinrum utgör en ständig risk för brännskador. Förslagsställarens fartyg utgör inget undantag. Det har kylmantlar fastsatta i cylindrifodret med skruvar underifrån till fyra stålklotsar. När skruvarna skall lossas måste man således göra det underifrån där en ångledning (tracing) utgör en omedelbar risk för brännskador.

Förslagsställaren löste problemet genom att vända på arbetsmomentet. Muttrar svetsades fast på klotsarnas undersida och därmed kunde arbetsmomentet utföras rättvänt och uppifrån. En enkel men effektiv insats som många kollegor senare har känt stor tacksamhet för.

*Ingvar Johnsson: ingvarjohnsson@tele2.se*



## 9. Reparatör Ingvar Johnsson, M/S Stena Nautica, 5 000 kr

### *Ordning och reda bland verktygen*

---

Förslagsställaren irriterades över att verktygen till separatorerna inte kom tillbaka till sin rätta plats på verktygstavlan efter användning. Han hängde om verktygen så att de hamnade på sin förutbestämda plats och fotograferade verktygstavlan. Fotografiet framkallades i A4-format, plastades in och sattes upp invid tavlan. Nu hängs alla verktygen upp på rätt plats efter användning och irritationen är som bortblåst. Dessutom är arrangemanget mycket lätt att uppdatera om nya verktyg kommer till eller befintliga utgår.

*Ingvar Johnsson: ingvarjohnsson@tele2.se*

10. 2:e Fartygsingenjör Edward Lundin och  
Teknisk chef Jimmy Pålsson, M/T Ternvag, 10 000 kr  
*Testverktyg för brandslangar*

---

Varje år skall brandslangarna ombord testas. Att se om det kommer vatten ur dem är förstås ganska enkelt, men det finns vanligtvis ingen utrustning som talar om ifall trycket är det rätta.

Förslagsställarna ville ha ett verktyg som kunde hjälpa till att visa just trycket i slangarna. De tog ett rörstycke, fäste brandslangkopplingar i båda ändar. Mitt på röret monterades en kulventil med vars hjälp vattnet slås på och av. I ena änden av rörstycket monterades en manometer.

Verktyget placeras, med stängd kulventil, på brandposten och den slang som skall testas monteras i andra änden av verktyget och slangmunstycket ställs i stängt läge. Brandpostventilen öppnas. När sedan kulventilen öppnas ökar vattentrycket i slangen och det aktuella trycket kan läsas av. Testet visar även att slangmunstycket är tätt och flera slangar kan testas samtidigt.

Ett enkelt, praktiskt och vederhäftigt verktyg.

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



11. 1:e Reparatör Pär-Anders Hedén, M/S Stena Danica, 20 000 kr  
*Enkel grindöppning vid livflottestation*

---

Förslagsställaren har noterat att grindarna vid livflottestationer och liknande ställen är ganska tunga. Samtidigt måste de lyftas ett litet stycke för att kunna öppnas. Själva lyftet sker i obekvämlig höjd för de flesta människor och kräver rejäl muskelstyrka.

En kort hävarm tillverkades och monterades på det fasta räckverket intill grinden och därigenom blev öppning möjlig utan råstyrka. En finess är dessutom att operationen kräver tvåhandsinsats, vilket gör att små barn inte kan öppna grinden. En enkel och välfungerande säkerhetsdetalj.

*Pär-Anders Hedén: par.heden@combem.se*

12. 2:e Fartygsingenjör Oskar Waahler och  
Elingenjör Michael Colliander, M/S Peter Pan, 30 000 kr  
*Alarm på HIFOG-ventil*

---

Sprinklersystemet (så kallat HIFOG) i inredningen är ständigt satt under högt tryck. Om brand uppstår smälter en glasdetektor på grund av värmen, systemet löser ut och åstadkommer en mycket effektiv brandbekämpning. I maskinrummet är systemet däremot inte trycksatt. Istället är det försett med sektionsventiler som öppnar och släpper på vatten om en flamdetektor aktiveras. Vid underhållsarbete i maskinrummet eller vid test av brandskyddssystemet stängs huvudventilen från högtryckspumparna av för att systemet inte skall aktiveras av misstag. Men glömmar man sedan att öppna denna huvudventil igen kan en uppkommen brand bli förödande för hela fartyget. Förslagsställarna monterade därför en gränslägesbrytare på huvudventilen. Den ger larm till både bryggans HIFOG-panel och maskinövervakningspanelen i kontrollrummet och talar om att systemet måste aktiveras igen.

En mycket liten modifikation som höjer säkerhetsnivån rejält.

*Oskar Waahler: oskar.waahler@gmail.com*  
*Michael Colliander: casa.colliander@gmail.com*

13. Båtsman Martin Johansson, M/S Finnulp, 10 000 kr  
*Indikering av fläktspjäll*

---

Vid en eventuell brand i ett roro-fartyg är det av yttersta vikt att så fort som möjligt hitta de öppningar, spjäll, fläktar med mera som måste stängas av för att hindra eldens utbredning. Förslagsställaren tyckte att systemet i hans fartyg, som baserades på bokstavskombinationer, kunde leda till tveksamhet eller missförstånd. Han föreslog därför en enkel färgmarkering av de olika däckens brandspjäll på de hus där spjällen är placerade. Nedersta däckets brandspjäll fick en gulmarkering i i underkant av spjällhusen. Mellandäcket fick gulmarkering mitt på gallren och översta däckets spjäll markerades med samma färg fast i gallrens överkant. Klart och tydligt och möjliggör enkel och entydig ordergivning, något som är särskilt viktigt i en verksamhet där olika språk och dialekter är vanliga.

*Martin Johansson: nitram\_martin46@hotmail.com*

14. Båtsman Estaniel Momo, M/S Stena Forerunner, 15 000 kr  
*Vinschspegel*

---

Förslagsställaren är operatör av vinschar vid förtöjningssituationer. Vinschar installeras ofta utan tanke på att operatören skall kunna se trumman från sin position. Därmed har denne svårt att upptäcka om kopplingen i vinschen går i eller ur sitt driftläge utan att lämna operatörsplatsen för att gå fram och titta.

Förslagsställaren installerade då en vanlig lastbilsspegel på en plats där operatören klart och tydligt ser kopplingens läge från sin position. Spegeln kan justeras att passa personer med olika längd.

Ett exempel på fungerande säkerhetstänkande kring en verksamhet som annars riskerar att leda till olyckor med svåra personskador som följd.

*Estaniel Momo: ermomo\_09@yahoo.com*

15. 1:e Reparator Pär-Anders Hedén, M/S Stena Danica, 10 000 kr

*Jigg för hydraulisk dragning av muttrar*

---

I varje cylinder sitter en bränsleventil. Via en mängd små hål levereras bränslet i finfördelad form och högt tryck till cylindern. Ventilen hålls på plats av en hårt ansatt mutter, så kallad nozzlemutter. Vid underhåll måste nozzlemuttern lossas och ventilen dras ur cylindern. Men ofta har muttern bränt fast av olja och värme och man måste slå med en slägga för att lossa den.

Förslagsställaren tillverkade då en fixtur (så kallad jigg) med en hydraul i vilken bränsleventilen fixeras. Med hjälp av trycket från hydraulkolven pressas den fasta nyckeln runt och muttern lossas, utan muskelkraft.

En arbetsbesparande men också riskreducerande konstruktion eftersom användandet av slägga riskerar skador på både människor och materiel.

*Pär-Anders Hedén: par.heden@comhem.se*



16. 1:e Reparator Pär-Anders Hedén, M/S Stena Danica, 5 000 kr

*Spolrör för rengöring i trånga utrymmen*

---

För att kunna göra rent under, exempelvis maskinrumsdurkar demonteras ofta durkplåtarna utan att hålen tydligt markeras. Om någon trampar ner i ett sådant hål kan det leda till svåra personskador. Det här ville förslagsställaren undvika och konstruerade därför ett rör som gör det möjligt att rengöra under durkarna utan att de skruvas loss. Ett rör, kanske 1" i diameter, bockas i ena änden. I andra änden ansluts vatten tillsammans med en ejektoranslutning som tillför luft och rengöringsmedel. Röret kan hängas på lämplig plats eller läggas på tanktaket. Luften snabbar på bortförandet av rengöringsrester varför vattenmängd och dosen rengöringsmedel minskar i jämförelse med traditionell spolning. Röret sparar alltså tid och pengar, men sänker också brandrisken genom förbättrad rengöringseffekt. Det användes regelbundet till stor belåtenhet ombord.

*Pär-Anders Hedén: par.heden@comhem.se*



### 17. Befälselev Joar Lindahl, M/S Viking Cinderella, 5 000 kr

#### *Handdusch i vaskhörnan*

Förslagsställaren rengjorde maskindelar. När så diesel- och kemikalierester skulle sköljas av fanns bara en grövre trädgårdsslang med ett reglerbart munstycke. Arrangemanget krävde tvåhandsfattning och resulterade i sprut över hela utrymmet. Förslagsställaren tänkte till och i köket ombord fann han ett litet duschhandtag med vilket bestick och porslin spolades av innan de kördes in i diskmaskinen. Duschhandtaget monterades på trädgårdsslangen och arbetet med att rengöra maskindelar blev väsentligt lugnare. Även om rengöringen borde ha skett på ett annat sätt enligt regelboken visar initiativet på kreativitet och engagemang kring arbetsuppgiften.

*Joar Lindahl: joarlindahl@gmail.com*

### 18. Matros René Hjarsbaek, M/S Balder Viking, 30 000 kr

#### *Stötfri dorn för öppning av pearlink och kenterlink*

Inom ankarhanteringsverksamheten hanterar man ofta stora och tunga kättinglänkar, så kallade pearlinks och kenterlinks. Förslagsställaren tyckte att de gamla verktygen för att öppna och slå ihop dessa länkar var otidsenliga och farliga då personskador inte var ovanliga. Han konstruerade en dorn som via ett kort stålrör och en elastisk slang är kopplade till ett längre stålrör. Därigenom skapas ett långt handtag som man håller dornen med. Slangen ger en stötdämpande effekt och nu kan arbetskamraten ta fram släggan och slå på dornen med väsentligt reducerad risk för personskador.

Stiftelsen uppskattar konstruktionens enkelhet, men framför allt initiativet att ändra på arbetsmiljön vid ett ganska farligt moment som ofta sker på öppet däck i sjögång.

*René Hjarsbaek: gangsterrene@yahoo.no*



## 19. Överstyrman, Karl Minkkinen, M/S Obbola, 5 000 kr

### *Eliminering av hälsoproblem vid sludgetömning*

---

Av praktiska skäl tömmer förslagsställarens fartyg sludge och oljerester till en tankbil som kör in på huvuddäck och behåller motorn gående. Ångorna som bildas vid hanteringen av sludgen uppfattas av stuveriet som ett arbetsmiljöproblem och stör den tidspressade lasthanteringen vid hamnuppehållen. Man kopplade då en slang till sludgebilens avgassystem. Slangen drogs in i en ventilationstrumma i närheten av sludgeslangens koppling och därigenom försvann oljeångorna ut i fria luften via lastrumsventilationen. Alla inblandade accepterade arrangemanget och lastningen kan nu ske utan arbetsmiljöinblandningar.

*Karl Minkkinen: kapitan\_koma@hotmail.com*



## 20. Maskinreparatör Per-Göran Andenius och 1:e Fartygsingenjör

Kenneth Nordberg, M/S Finnfellow, 20 000 kr

### *Utdragare för scuppergaller*

---

Att byta scuppergaller på lastdäck fann förslagsställarna vara ett tungt arbete. Ofta används fartygets gaffeltruck i kombination med gasvärmning vilket medför risk för brand. En hydraul som utnyttjade mekanikens lagar visade sig vara medicinen. Hydraulen arbetar på en hävarm med krokarna som träs ner genom gallret och griper om ett par gallerjärn. Gallret lossas nu lätt med hjälp av hydraultrycket. Arbetet går fortare, involverar färre personer och utgör ingen brandfara. Bra och enkel lösning på ett besvärligt och vanligt arbetsmiljöproblem.

*Per-Göran Andenius: pandenius@hotmail.com*  
*Kenneth Nordberg: kenneth.nordberg@aland.net*

21. 2:e Fartygsingenjör Nicklas Olofsson, M/S Begonia Seaways, 5 000 kr  
*Torkställ för analysflaskor*

---

Att analysflaskor som används vid pannvatten- eller kylvattenanalys skall vara helt rena är väl känt. Förslagsställaren tyckte dock att det var svårt och tidsödande att torka flaskorna efter diskning. Han fäste då ett antal tunna rör på en bottenplatta med motsvarande hål. Rören fick några mindre hål och bottenplattan anslöts till ett luftuttag via en kulventil. När flaskan var diskad trädde den över ett av rören. En svag luftström kopplades på och strax var den rena flaskan också torr samtidigt som ytterligare ett vattenprov hunnits med under tiden. Enkelt, effektivt och tidsbesparande.

*Niclas Olofsson: [nicklas.olofsson@hotmail.com](mailto:nicklas.olofsson@hotmail.com)*



22. Teknisk chef Mårten Düring, Överstyrman Johan Karlsson och  
DPO Claes Tamber, Floatel Superior, 15 000 kr  
*Tank-Puff, nödpejlingsutrustning*

---

Ibland är utrymmet så trångt att det inte går att montera och avläsa ett pejlrör överst i ballasttankarna. Förslagsställarna monterade därför en rörstud med en kulventil i nederänden på tanken. Till denna kopplades en rörbit där man monterade en manometer och en cykelslangventil. Vid pejling öppnas kulventilen och med en vanlig cykelpump driver man vattnet ur röret. När röret är tömt och luft strömmar in i tankvätskan visas höjden på vätskepelaren ovanför rörmyningen i form av tryck på manometern. Därefter räknar man om vätskepelarens tyngd (=tryck) till tanknivåläge. En billig och okomplicerad lösning.

*Mårten Düring: [mortenduring@hotmail.com](mailto:mortenduring@hotmail.com)  
Johan Karlsson: [carljohan\\_karlsson@hotmail.com](mailto:carljohan_karlsson@hotmail.com)  
Claes Tamber: [claes@tamber.se](mailto:claes@tamber.se)*



23. Teknisk chef Thomas Gustafsson och Fartygsassistent  
Jens Holger Petersen, M/S Begonia Seaways, 15 000 kr  
*Praktisk metod för att lossa trasig skruv*

---

En skruv som går av kan vara mycket svår att få loss beroende på hur den sitter. Förslagsställarna råkade ut för att skruven gick av ca. 20 centimeter ner i omgivande material. Att borra och gänga för att få ut den var uteslutet och normalt hade man varit tvungen att demontera hela den konstruktion som skruven ingick i, i det aktuella fallet en spilluftkylare. Men nej, istället kapade man till ett stycke hydraulrör av lämplig dimension och förde ner i hålet där skruven satt. Därefter stoppade man ner en svetselktrod och svetsade fast röret mot skruvstumpen och den brutna skruven kunde skruvas ut. Fyndigt och tidsbesparande och den dyra packningen behövde inte bytas.

*Thomas Gustafsson: gson@bolina.hsb.se  
Jens Holger Petersen: jhpt@webspeed.dk*

24. Kustbevakningsinspektör André af Forselles och  
Kustbevakningsinspektör Gunnar Sundby,  
Kuststation Djurö, 20 000 kr  
*Stege för upptagning av nödställd ur vattnet*

---

När en nödställd som fallit i vattnet skall räddas upp på ett mindre fartyg är det ofta sista momentet som är svårast – att få upp den nödställda på räddningsenheten. Uppgiften ingår i förslagsställarnas vardag, men någon smidig och praktisk lösning tyckte man sig inte ha. Förslagsställarna tog då en förstärkt lättmetallstege och försåg den nedre delen med ett par flytelement. På en stålplatta monterades gummihjul. Stålplattan placerades vid relingsjärnet i en räckverksöppning. Nu kan stegen köras ut i vattnet, den nödställda kan ta tag i något av de nedre stegen och klättra upp ett stycke. Besättningen i räddningsenheten kan sedan ”bryta” upp stegen ur vattnet och dra in den över relingen. Man har fått en ”Lever Rescue Ladder” eller ”hävstångsräddningsstege”. En enkel och användbar utrustning för de enheter som just skall arbeta med det aktuella momentet i en räddningsaktion.

*André af Forselles: andre.af.forselles@kustbevakningen.se  
Gunnar Sundby: gunnar.sundby@kustbevakningen.se*



## 25. Reparatör Bengt Björklund, M/S Viking Cinderella, 5 000 kr

### *Lyftanordning för avfallstunnor*

I samhället produceras alltmer avfall och detta märks inte minst inom färjetrafiken. Det myckna resandet leder till mängder av förpackningar och annat skräp och personalen får allt tyngre avfallsenheter att hantera.

Förslagsställaren observerade detta och arrangerade en travers vid det ställe där det mesta av avfallet hanteras. Den arbetskamrat som svarade för själva arbetsuppgiften slapp ryggont och andra symptom av den tunga hanteringen.

Ett arbetsmiljöproblem som kunde lösas utan att det uppkom personsador.

*Bengt Björklund: gittabjorklund@hotmail.com*

## 26. Reparatör Bengt Björklund, M/S Viking Cinderella, 10 000 kr

### *Skyddsarrangemang i inredningsgångar*

Förslagsställaren noterade att de vagnar med lakan, handdukar, proviant med mera som transporterades i fartyget ofta körde emot dörrtrycken och annan utstickande utrustning i fartygets gångar. Byten av dörrlås och andra reparationer drog stora kostnader, förutom att helhetsintrycket av inredningen påverkades negativt. Med en bit stålplåt, bockad till en enkel kil, kunde åtminstone lås och trycken i de inre delarna av inredning och ekonomitrymmen skyddas mot fortsatt åverkan. Arrangemanget har även en förebyggande funktion mot personsador.

*Bengt Björklund: gittabjorklund@hotmail.com*



27. Reparator Bengt Björklund, M/S Viking Cinderella, 15 000 kr

*Dispenserstation*

---

En trevlig service i många färjors stora matsalar är vintapparna. I förslagsställarens fartyg fanns vinboxar på fyra olika ställen i kommoder eller i små pentryn. Vinboxarna rymmer 20 liter vardera och det var ett tungt arbete att byta ut tomma boxar mot nya. Allt mitt inne bland passagerarna.

Genom att göra en enda station med en specialställning för alla vinboxarna, dessutom nära hissen, försvann problemen. Matsalspersonalen har tagit emot arrangemanget mycket positivt och ett kombinerat arbetsmiljö- och komfortproblem är därmed ett minne blott.

*Bengt Björklund: gittabjorklund@hotmail.com*

28. 2:e Styrman Niclas Nilsson, M/S Skåne, 10 000 kr

*Inspektionshål för livbåtskrokar*

---

Förslagsställaren funderade kring olyckor vid livbåtsövningar där orsaken ofta är att livbåtskroken eller krokarna släpper i greppet och båten faller. De prövade teorin att bättre sikt borde vara till god hjälp och tog upp ett inspektionshål i båtäckningen mitt för livbåtskrokarnas greppunkt. Nu såg man tydligt när kroken var i rätt läge och alla inblandade ansåg att åtgärden väsentligt höjde säkerhetsnivån.

Ett bra exempel på att engagemang i arbetsmiljön leder till höjd säkerhet för många.

*Niclas Nilsson: cocktailjet@hotmail.com*

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

# Utvecklingsstipendium

29. 1:e Fartygsingenjör Torkel Skarsgård, M/S Peter Pan och  
1:e Reparator Jan Tigerstrand, M/S Viking Cinderella,  
5 000 kr + 10 000 kr

*Säkra lyft*

Att minska risken för klämskador vid tunga lyft står högt på förslagsställarnas agenda. Ombord används ofta talja eller travers vid tunga lyft.

Förslagsställarna föreslår att man monterar en laserpekare på krokblocket som lyser uppåt mot linledaren. Efter påkrokning tänder man laserpekaren och operatören kan nu se om traversen och blocket är i linje.

Stiftelsen vill gärna ansluta till förslagsställarnas arbetsmiljöagenda genom att tilldela dem ett utvecklingsstipendium som kan bereda möjlighet att vidareutveckla idén mot en färdig produkt.

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

30. Matros Christian Jildermark, M/S Stena Scanrail, 5 000 kr + 10 000 kr  
*Hjälpmedel vid flytt av trailerbockar*

I förslagsställarens fartyg skall emellanåt en mängd trailerbockar flyttas och det med fartygets enda gaffeltruck. För att inte bockarna ska glida av gafflarna måste speciella skenor sättas på gafflarna för hand. Skenorna blir dessvärre fulla av trailerfett från bockarna. Förslagsställaren tyckte den här operationen var för långsam och dessutom blev även övriga truckanvändare nersmutsade av trailerfettet från bockarna. Han konstruerade då en träställning av två EU-pallar så att skenorna nu kan sättas på och av gafflarna utan att föraren behöver gå ur trucken. Detta gör att trailerbockarna kan flyttas snabbt och utan kladd.

Flyttning av trailerbockar är en verksamhet som sker på flera ställen inom sjöfarten varför Stiftelsen gärna ser en vidareutveckling av idén mot en färdig produkt.

*Christian Jildermark: christian\_jildermark@hotmail.com*



31. 1:e fartygsingenjör Gisela Palmbo,  
M/S Stena Jutlandica, 10 000 kr + 20 000 kr  
*Kylvattenprogram*

---

Att dosera kemikalier till motorernas kylsystemen på ett korrekt sätt är mycket viktigt. Annars kan bakterier dyka upp som initierar beväxning med dålig kylning som följd. I värsta fall kan det leda till haveri.

Förslagsställaren försökte med tjat, uppfordrande mejl med mera att inpränta nödvändigheten av noggrannhet, men det var först vid utveckling av ett datoriserat ifyllningsprogram som bättring kunde noteras. När man skriver i sitt vattenprovsvår, talar programmet om exakt vad som behöver göras, vilken kemikalie man skall använda i vilket system och hur mycket man behöver.

Efter många beräkningar och funderingar fungerar programmet nu i förslagsställarens fartyg till allmän belåtenhet och fler Stena-fartyg uppges vara redo för implementering.

Då både säkerhet och driftekonomi förbättras med systemet vill Stiftelsen erbjuda möjlighet att utveckla ett enkelt och generellt program som kan användas även av andra fartyg. Därför tilldelas förslagsställaren ett utvecklingsstipendium.

*Gisela Palmbo: gisela.palmbo@spray.se*

# Idrottsbelöning

## 32. Högskolestuderande Johan Olsson och Joakim Ström, 20 000 kr

### *Idrottsbelöning*

---

Idrott och motion har i mer än ett drygt halvsekel varit högt prioriterade fritidssysselsättningar bland besättningarna på handelsflottans fartyg. Dess framväxt kan sägas vara analog med utvecklingen av det 1948 tillskapade Handelsflottans Valfärdsråd. Det var rådet som några år efter sin etablering tog initiativ till att både satsa på anläggningar i några svenska hamnstäder och skapa personella resurser för driften av dessa. Sedan 1950-talet har också arrangerats årliga sammordiska tävlingar inom olika idrottsgrenar.

Det stora gensvar som sjömansidrottens mångskiftande utbud har fått från tusenden av aktiva utövare under de gångna decennierna beror till betydande del på engagerade insatser från arrangörer både i land och ombord. Detta gäller delvis rådets egen personal som har haft som sin yrkesroll att stimulera målgruppen till en aktiv fritid genom att erbjuda ett varierat motionsutbud. Det gäller i minst lika hög grad insatser från alla andra krafter som engagerat sig i sjömansidrotten, till exempel de många "eldsjälar" som ofta har funnits ombord, alltid redo att ordna aktiviteter för sina skeppskamrater, vilket därigenom bidragit till ökad kamratskap och skapande av en god miljö i vidaste mening.

Intresset för idrott och motion har under årens lopp varit mycket stort även vid sjöbefälsutbildningarna och eleverna vid Sjöfartshögskolan Chalmers i Göteborg tränar på Rosenhill Seamen's Center flera gånger i veckan både i fotboll och innebandy. På samma sätt som det kan finnas ombord i många fartyg finns det två entusiastiska och drivande "eldsjälar" på Chalmers, Johan Olsson och Joakim Ström, som på ett berömvärd och ideellt sätt hållit i Sjöfartshögskolans aktiviteter så att allt har fungerat. De har själva också föregått med gott exempel för sina studiekamrater genom att bl.a. delta i landsvägsstafetten St Olavsloppet mellan Trondheim och Östersund.

Skolans lag, som tävlar under namnet Dickson, vilket var namnet på utbildningens tidigare, numera avvecklade skolfartyg, deltar ofta i olika turneringar inom bollsporterna. Det förtjänar nämnas att Dicksons lag placerade sig på tredje plats i konkurrens med 107 andra lag i Nordic Open Football Series 2012.

Som en uppmuntran och belöning för sitt mångåriga ledarskap tilldelas Johan och Joakim, som våren 2013 avverkar sin sista termin i sjökaptensutbildningen vid Chalmers, Sjömanshusstiftelsens idrottsbelöning 2013.



*Johan Olsson och Joakim Ström.*



## Sjöräddningsbelöning

### 33. Matros Christian Strömberg, 10 000 kr

#### *Brandbekämpning på Stena Jutlandica*

---

Fredagen den 19 oktober kl 0733, strax efter avgång från Fredrikshavn gick brandlarmet ombord på Stena Jutlandica. En personbil, Golf Variant -99, som stod parkerad på däck 5 ganska långt förut på styrbordsidan, hade börjat brinna. Branden började i vänster bakljus, sannolikt efter en kortslutning.

Ca 20 minuter efter avgång fick bryggan en indikering på brandpanelen. Strax därefter ytterligare en indikering. Vaktmatrosen – Christian Strömberg – begav sig omedelbart till bildäck 5 och såg när han kom ut på bildäcket att det kom rök och lågor från en personbil.

Efter rapport till bryggan påbörjade Christian direkt den första så viktiga insatsen. Han greppade tag i en handbrandsläckare och lyckades snabbt släcka branden. Allt var över på 3–4 minuter. Under tiden samlades brandgruppen vars insats kunde inskränkas till att kyla bilen och eftersanera.

Efter ankomst till Göteborg hölls debriefing med hela besättningen varvid kunde konstateras att händelsen skötts föredömligt av alla inblandade och att Christian Strömbergs insats varit av avgörande betydelse för att branden kunde bekämpas när det fortfarande var möjligt.

Brand ombord är bland det värsta man kan råka ut för ombord och Stiftelsen vill med sin belöning till Christian Strömberg understryka vikten av en tidig insats och en väl övade organisation med fungerande utrustning.



# Hedersbelöning

## 34. Lars Hult, 20 000 kr

### *Hedersbelöning*

---

I maj 1980 tillträdde den då nyligen ilandgångne fartygselektrikern Lars Hult, nedan benämnd LH, en befattning som platsombud vid Rosenhill Seamen's Center i Göteborg. Därmed påbörjades en yrkesgärning till gagn för sjöfolkets kultur- och fritidsverksamhet, vilken efter drygt tre decenniers av målgruppen högt uppskattad arbetsinsats, kommer avslutas 2013 i samband med LH:s pensionering.

Efter den första stationeringen i Göteborg har Hult tjänstgjort i Rotterdam 1982–87, Kobe 1987–1989, Göteborg 1989–1992 samt i Rotterdam från 1992-07-01 och fortfarande.

I likhet med sina kolleger inom Sjömansservice har LH oförtrutet arbetat med Internationella arbetsorganisationen ILO:s Seafarers' Welfare Convention No 163 som osviklig ledstjärna i den dagliga verksamheten. Genom oförtröttlig initiativförmåga och uthållighet har LH i sin yrkesroll gjort det allra yttersta för att sjöfarare inom den fastställda målgruppen skall kunna få en så meningsfull fritid som möjligt, såväl i land som till sjöss. Det innebär att de ombordanställda i groligaste mån blir kompenserade för det kultur-, fritids- och informationsutbud de går miste om på grund av sjötjänstgöring.

Gentemot målgruppen har LH med väl bibehållen geist alltid uppvisat samma positiva serviceanda och personliga flexibilitet. LH läser och lyssnar ständigt på böcker och har därmed varit en mycket sakkunnig förmedlare av Sjömansbibliotekets service. Att vid ombordbesök rekommendera böcker till läshungliga sjömän samt att sammanställa boklådor med ett varierat innehåll har tillhört hans vardag.

Förutom att vara kulturbärande i ordets genuina betydelse har arrangemang av idrott och motion varit en omfattande arbetsuppgift. LH har genom en bred kontaktyta och med dynamisk handlingskraft initierat framstående och prisbelönade insatser av många fartygslag. Detta har kunnat ske, trots både stor brist på anläggningar och motvind i form av hämmande bestämmelser inom ramen för ISPS.

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





# Litteraturpris

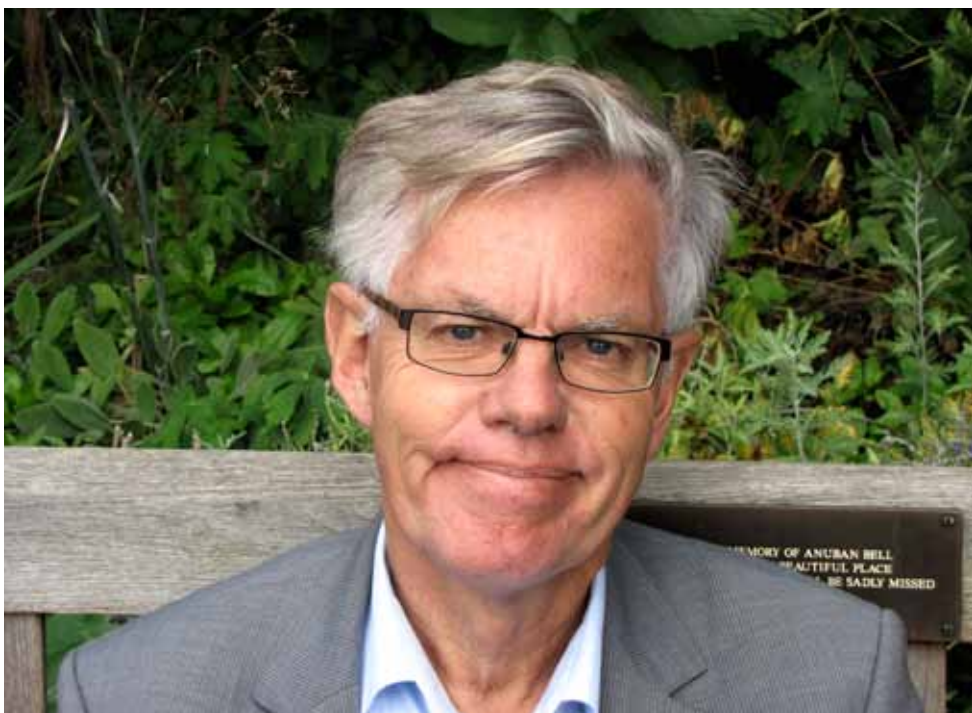
## 35. Lennart Johnsson, 20 000 kr

### *Litteraturpris*

Litteratur betyder något som är skrivet. Det kan avse såväl skön- som facklitteratur. Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belönar insatser i båda dessa genrer. Årets mottagare av Stiftelsens litteraturpris är en slitvarg på den maritima facklitteraturens område.

Lennart Johnsson tillträdde 1988 som redaktör för tidskriften Sjömannen, en befattning som han var trogen ända till 2010. På den posten har han kraftfullt bidragit till utgivaren Svenska Sjöfolksförbundets och från 1996 SEKO sjöfolks engagemang i sjöfolkets kulturyttringar. Lennart Johnsson har även intresserat sig för det internationella sjöfolket. Redan 1993 publicerade han en bok om sjöfartens arbetskraftsreserv Filippinerna: Människor som exportvara. Ytterligare bokverk på detta tema är Filippinerna – himmel eller helvete (1997), Filippinsk vardag (2002) och Sjömanshustru (2010). I Antwerpseglare (2001) skildrar han en unik svensk sjömanskoloni. Han har även tecknat SEKO sjöfolks historia och kompletterat dess förhistoria i Förbund på sju hav del 3 (1998) och del 4 (2012).

Lennart Johnsson är en värdig mottagare av Stiftelsens litteraturpris.



## Summering belöningar

Arbetsbelöning .....	355 000 kr
Utvecklingsstipendium .....	20 000 kr + 40 000 kr
Idrottsbelöning .....	20 000 kr
Sjöräddningsbelöning .....	10 000 kr
Hedersbelöning .....	20 000 kr
Litteraturpris .....	20 000 kr
Summa .....	445 000 kr + 40 000 kr











Skriftlig ansökan om:  
Utbildningsstöd och stöd till forskning insänds senast vecka 7, 17, 30 och 42.  
Stipendier insänds terminsvis via Sjöfartshögskola/Sjöfartsgymnasium.  
Förslag till "Belöning 2014" insänds före 1 november 2013.  
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](mailto:info@sjomanshus.se)  
[www.sjomanshus.se](http://www.sjomanshus.se)*