



Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

Belöning 2015



Sjömanshusinstitutionen grundlades år 1748

Det året utfärdades det så kallade kofferdi-reglementet av Kungl. Maj:t, vilket lade grunden till sjömanshusen. Samma år inrättades landets första sjömanshus i Stockholm med ansvar för hela landet. Så småningom inrättades sjömanshus i de flesta hamnstäderna, som mest i 47 städer.

Sjömanshusets ursprungliga uppgift var att med årliga medel hjälpa sjömän som på grund av ålder eller sjukdom inte kunde fortsätta till sjöss. Så småningom utvidgades understödet att gälla också änkor och barn efter sjömän.

Uppgifterna växte med åren till att hålla register över sjömän, att utfärda sjöfartsbok och sjömansrulla, förrätta på- och avmönstring, medla i tvister med mera. Sjömanshusen upphörde 1969. År 1972 bildade Kungl. Maj:t nuvarande Stiftelsen Sveriges Sjömanshus.

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

1.

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

2.

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

Bland de områden som utan 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 med mera.

att belöna förtjänstfulla sjöräddningsinsatser.



Belöningar 2015

Stiftelsens Direktion har vid sammanträde den 5 mars 2015 beslutat belöna personer och organisationer enligt vad som framgår av denna folder. Belöningarna delas ut vid Stiftelsens Belöningsdag som äger rum den 7 maj i Göteborg.

Stiftelsens Litteraturpris delas ut den 25 september 2015 i samband med Bok & Biblioteksmässan i Göteborg.

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

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

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

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

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

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

En sammanställning över sedan 1977 utdelade belöningar – Stiftelsens Belöningsregister – återfinns på Stiftelsens hemsida www.sjomanshus.se.

Arbetsbelöningar

1. 1:e Reparatör Jan-Olof Öjetoft, M/S Stena Jutlandica 10 000 kr
Smart lyfthjälp i maskin

Stiftelsen har genom åren granskat många förslag från de som jobbar i maskinrum. Ofta handlar det om att hitta mer genomtänkta lösningar på mindre bra konstruktioner. Så var det även i det här fallet. I förslagsställarens fartyg var takhöjden på tok för låg på vissa ställen, däribland ovanför länsvattenseparatorn, vilket gjorde att man inte kunde lyfta tunga komponenter med talja eller liknande. Demonterings- och monteringsarbeten försvårades avsevärt och ökade risken för arbetsskador. Men förslagsställaren kom på en lösning. I durken ovanför länsvattenseparatorn skar man ut en avlång öppning. I öppningen placerades en kättingtalja tillsammans med en balk. Därefter monterades en hjulförsedd vagn på balken som kan föras fram och åter i öppningen. Numera kan man lyfta otypliga maskindelar och placera dem på durken bredvid länsvattenseparatorn med avsevärt mindre risk för skador på både människor och utrustning. När arrangemanget inte används täcks öppningen i däckets ovanför med en stabil plåt. Stiftelsen vill gärna belöna det här strålande exemplet på hur hjälpmedel tillverkas av maskinbesättningarna själva i väntan på att fartygskonstruktörerna skapar modernare lösningar.

Jan-Olof Öjetoft: ojetoft@live.se



2. 1:e Fartygselektriker Thomas Gustafsson

M/S Stena Jutlandica 10 000 kr

Mobil utbildningsstation

För att få arbeta med fluorerade växthusgaser krävs ett personligt kylcertifikat. Certifikatet behöver förnyas med ett teoretiskt prov vart femte år enligt regler inom EU och svenska särkrav. Det här förfarandet ställer höga krav på personligt kunnande och att den som ska certifieras har möjlighet att öva på praktisk kylteknik mellan provtillfällena. För att underlätta förberedelserna inför proven har förslagsställaren byggt upp en egen mobil utbildningsstation i praktisk kylteknik ombord på sitt fartyg. Utbildningsstationen är företagsunik och kommer att användas för utbildning av sjöpersonalen som arbetar med kylanläggningar ombord. Stiftelsen vill gärna framhålla det här kompetensfrämjande initiativet då det gynnar både individen och fartyget.

Thomas Gustafsson: thomas@spray.se

3. Elingenjör Åke Karlsson, M/S Stena Jutlandica, 15 000 kr

Jakt på dolda eltjuvar

När förslagsställaren började funderade på hur mycket energi som förbrukas ombord utan att man tänker på det, väcktes intresset för att jaga dolda energislukare. En typisk eltjuv var den värmekabel som skyddar mot sönderfrysta rör på bildäck. Då den sköttes genom handbrytning var risken stor att missa att stänga av uppvärmningen under årets varma månader, eller ännu värre, att glömma sätta på den till vintern med sönderfrysta rör som följd. För att eliminera denna eltjuv monterades en kontaktor som styrs av en termostat. Termostaten är kopplad till utetemperaturen och styr samtliga värmekablar. Ett bra sätt att minska energiförbrukningen och som förutom en miljövinst beräknas spara drygt 100 000 kronor om året.

Åke Karlsson: ake.o.karlsson@telia.com



4. 1:e Fartygsingenjör Agne Karlsson, M/S Stena Nautica 15 000 kr

Titt i synglas minskar brandrisk

Brandsläckning ombord måste kunna utföras snabbt och effektivt. Transportstyrelsen kräver därför att alla fartyg ska vara utrustade med snabbstängningsventiler som stryper bränsletillförseln från tankar och oljesystem i händelse av en eldsvåda. Principen för stängningen är att med handpumpning av ett hydraulsystem aktivera en hydraulkolv. Kolven är monterad på en fjädrande ventil som i sin tur stänger respektive oljekälla.

Vid kontroll av snabbstängningsventilerna ombord på förslagsställarens fartyg var det ofta något system som inte fungerade. Ibland därför att det var för lite olja i tanken, ibland på grund av läckande hydraulkolvar. Felen ledde till att det kom in luft i systemet vid pumpning och att verkningsgraden på hydraultrycket blev för lågt. I ett skarpt läge är det här mycket allvarligt när man snabbt måste kunna stänga ventilerna. Förslagsställaren byggde då en expansionstank med ett synglas att ansluta till snabbstängningsmanifoldern. Genom att en gång i veckan titta i synglas kan eventuella läckor i hydraulsystemet enkelt upptäckas. Numera vet man alltid med säkerhet att systemet för avstängning av bränslet fungerar vid en nödsituation.

Agne Karlsson: agne.1@tele2.se

5. Motorman Ulf Johansson, M/S Stena Saga 5 000 kr

Konsten att hålla tätt

På Stena Saga hade man problem med höjdfixering av vevhusluckor (används för inspektion av vevhus) på sina så kallade pielstickmotorer. Då vevhusluckans läge inte var fixerat blev det lite si och så med centreringsen av luckan vilket kunde leda till oljeläckage och i värsta fall stopp i maskin. Ute bland båtarna gruffades det mycket om pielstickarnas bristande kvalitet och de problem det medförde. Vår förslagsställare tröttnade till slut på både maskinproblem och gnäll försökte istället hitta en lösning. Han försåg de två undre spännjärnen med en anpassad höjdring för vevhusluckan att vila på. Därmed hamnar den alltid i rätt position vid monteringen och risken för läckage och maskinstopp har minskat betydligt.

Ulf Johansson: ulf.kg.johansson@gmail.com



6. Båtsman Estaniel R. Momo, M/S Stena Forerunner, 5 000 kr

Säker lucköppning

Fall genom luckor som öppnats i däck kan sluta riktigt illa. För att undvika den här sortens olyckor har förslagsställaren monterat en rödmålad stång som faller ner med ett enkelt handgrepp och spärrar av en passage förbi luckan. Med det systemet minskar risken att någon ska glömma sätta upp avspärningar eftersom man inte behöver gå iväg och hämta rep eller dylikt. Ett bra exempel på systematiskt miljöarbete.

Estaniel R Momo: ermomo_09@yahoo.com



7. 1:e Fartygsingenjör Marcus Karjalainen och Reparatör Renato Paragas, M/S Stena Forerunner, 5 000 kr

Kolvkronor i köksskåp

För att skydda kolvkronorna förvarades de i ett skåp. Nackdelen var att det medförde tunga och otympliga lyft när kolvkronan skulle föras in i hyllplanen. Förslagsställarna löste problemet genom att tillverka skåp med svängbara hyllplan, liknande de som finns i moderna kök. Nu kan en kolvkrona med hjälp av en kättingtalja enkelt sänkas ned på hyllplanet som sedan med lätthet svängs in i rätt position. En betydande förbättring av arbetsmiljön liksom minskning av skaderisk som stiftelsen gärna vill belöna.

Marcus Karjalainen: karjalainen.marcus@gmail.com

8. Befälhavare Magnus Hellström och
Överstyrman Andreas Joelsson, LNG-tanker SEAGAS, 10 000 kr
Förtöjning med hötjuga

Seagas uppges vara världens första bunkerfartyg för flytande naturgas, LNG. Sex morgnar i veckan lägger hon till vid sidan av Viking Grace i Stadsgårdskajen i Stockholm med uppgift att förse Finlandsfärjan med bunker. Processen tar en knapp timme, vilket är den tid man har till buds innan färjan åter ska avgå. För att kunna förtöja vid Viking Grace måste besättningen på Seagas själva lägga på förtöjningarna. Tidigare använde man en vanlig båtshake vilket fungerade så där. Förslagsställarna började diskutera alternativa lösningar och kom då att tänka på en hötjuga som används för att hiva hö och halm. Med en sådan i bakhuvudet konstruerade de två stycken grepar. Med hjälp av dem, en för och en akter, klaras förtöjningen av på en minut. Stiftelsen tycker att tanken på hötjuga är helt underbar och värd att belöna.

*Magnus Hellström: magnus@kti.se
Andreas Joelsson: andreas_joelsson@hotmail.com*



9. Befälhavare Magnus Hellström och
Överstyrman Andreas Joelsson, LNG-tanker SEAGAS, 5 000 kr
Rena tankar

För att hindra främmande partiklar att komma in i tankarna finns det krav på filter. Om filterfunktionen ska fungera måste det sitta helt centrerat och vara fullständigt tätt runtom. Problemet på förslagsställarnas fartyg var att konstruktionen gjorde det svårt att få filter och packning på rätt plats. Men besättningen hittade en lösning. Man tog fram en ring som skars till av en utomstående firma. Ringen placeras mot bultarna i flänsen och blir därmed automatiskt centrerad. Det gör i sin tur att packningen blir tät. Att man inte lät göra en sådan här konstruktion redan då fartyget byggdes måste anses som en stor miss, men en rådig besättning har alltså lyckats lösa problemet och samtidigt förbättrat arbetssituationen.

*Magnus Hellström: magnus@kti.se
Andreas Joelsson: andreas_joelsson@hotmail.com*

10. Reparatör Bengt Björklund M/S Cinderella, 5 000 kr

Bekymmersfria toalettbesök

.....

För att både passagerare och besättning ska kunna erbjudas ett bekymmersfritt toalettbesök är det viktigt att avloppssystemet underhålls regelbundet. Ett sätt att säkerställa en fungerande toalett är att med jämna mellanrum dosera med syra för att motverka den beläggning i rören som uppkomsten av urinsten orsakar. På ett stort passagerarfartyg med upp emot 1 000 toaletter är det ett tungt, ohälsosamt och tidskrävande arbete, inte minst för att man tvingas hantera stora mängder syra. För att underlätta uppgiften byggde förslagsställaren om en vanlig varuhäck. Den gjordes mer lätthanterlig och anpassades för två 30-liters syradunkar och en kolsyreypump. Tack vare kolsyran behövs ingen laddningsstation och med hjälp av pumpen fyller man på droppflaskor. Flaskorna placerats sedan ut i serviceskåp, som finns i anslutning till varje toalett, och kopplar in dem i vakuumburet via backventilen. En bra lösning som gör arbetet hälsosammare, säkrare och enklare.

Bengt Björklund: gittabjorklund@hotmail.com

11. Reparatör Bengt Björklund M/S Cinderella, 10 000 kr

Skitjobsfrämjande tvättanordning

.....

Soptunnorna ombord behöver ofta rengöras och det kan bokstavligt talat vara ett riktigt skitjobb. När högtryckstvätten används stänker det upp vatten som ofta innehåller glassplitter som suttit fast i tunnan. Förslagsställaren kom på en sinnrik lösning på problemet. Han bockade en plåt som har samma form som öppningen på en soptunna och monterade på en metallfot med en lagrad snurrplatta. Därefter monterade han elva munstycken på ett rör och satte fast på foten. Röret kopplades i sin tur till en högtryckstvätt. Sedan är det bara att placera tunnan upp och ner på plattan och slå på högtryckstvätten. Munstyckena är vinklade på ett sådant sätt att tunnan nästan snurrar av sig själv och efter några varv är den ren. Anordningen är en mycket långsiktig lösning på flera arbetsproblem och kan även användas som brandbegränsare.

Bengt Björklund: gittabjorklund@hotmail.com



12. Elingenjör Lars Runnsjö och

1:e Reparatör Dick Holm M/S Huckleberry Finn, 5 000 kr

Att döda en brattbergare

Till stöd för alla de stackars sjöfarare som svurit åt dessa ”djävulens påfund till kabelgenomföringar”, har förslagsställarna uppfunnit ett verktyg som kan öppna de så kallade brattbergarna och få ut expanderblocken i kabelgenomföringen. Verktöget är i grunden en utdragare, där en utdragsskruv kan gängas fast i skruvarna som sitter i expanderblocken. Den är fritt flyttbar i sidled för att även kunna användas till kabelgenomföringar av äldre modell med tre expanderblock. Till verktygen hör även en förlängd hylsa som passar till muttern på utdragsskraven. Förlängningen gör att utdragsskraven obehindrat kan löpa upp i hylsan utan att man tappar greppet om muttern. Råkar man ut för en brattbergare är det alltså bara hålla sig lugn, sätta på hylsan på ett standardspärrskafte och gå på tills den ger sig.

Lars Runnsjö: larsjenny@spray.se
Dick Holm: dick.holm@hotmail.com

13. 1:e Reparatör Niklas Skirby, M/S Huckleberry Finn, 5 000 kr

Loss ur golvbrunnen

De gamla golvbrunnlocks (spegattlocken) bestod av sträckgaller som var så illa sönderrostade att både barn och vuxna riskerade att fastna i dem och göra sig illa. Det var även svårt för matroserna att hålla rent. Förslagsställaren började fundera över om han på något sätt kunde förbättra situationen. Lösningen blev då helt vanliga spegattlock, utan sträckgaller. Resultatet blev lyckat och visade sig fungera även på bildäck. Skaderisken har försvunnit och det går numera att hålla rent och snyggt i alla golvbrunnar.

Niklas Skirby: niklas.skirby@spray.se

14. 2:e Fartygsingenjör Jonas Svensson och

Teknisk chef Zdzislaw Makar, M/T Ternvag, 8 000 kr

Axelpress i maskin

För att underlätta demontering av axlarna på fartygets ventiler har ett verktyg bestående av tre delar tagits fram. En så kallad expanderpress har tillverkats vilket gör att man undviker skador när axlarna med enorm kraft pressas ut. Expanderpressen har visat sig ha många olika användningsområden. Den fungerar på alla axlar som behöver dras bort, vid riktning eller montering av motorer liksom för att lyfta fundament vid byte av vibrationsdämpare.

Jonas Svensson: jonas.s7@hotmail.com
Zdzislaw Makar: zdzislaw.makar@gmail.com

15. 1:e Fartygsingenjör Edward Lundin och

Teknisk chef Zdzislaw Makar, M/T Ternvag, 5 000 kr

Vägskydd för säkrare jord

Vid hårt väder hände det ofta att vågorna slog över förskeppet på fartyget så att lysrörsarmaturerna på backen skadades eller slets bort. Det här ledde till mycket extra arbete ombord med byte av trasiga armaturer och jordfelsökningar. Till slut

tröttnade förslagsställaren på alla ”brandkårsutryckningar” och började fundera på vad som istället kunde göras för att förebygga problemen. Lösningen blev att tillverka och skruva fast en skyddskonstruktion för varje armatur på backen. En fördel med den här konstruktionen, som förslagsställarna själv framhåller, är den ringa insatts som krävs för att snabbt öppna skydden och släppa fram ljuset när det behövs. Lika enkelt är det att vid behov åter stänga locken. Därmed blir kraften från de överbrytande sjöarna inte lika våldsamt för armaturen som numera klarar det hårda vädret betydligt bättre.

Edward Lundin: e.lundin82@hotmail.com
Zdzislaw Makar: zdzislaw.makar@gmail.com



16. Teknisk chef Christer Andersson, M/S Fidelio, 5 000 kr

Lättandat vid saxlyft

När olika hängdäck på bilfartyg ska ställas om använder man så kallade saxlyft. De är installerade på en lätt lastbil och drivs av en dieselmotor av äldre modell som saknar både partikelfilter och katalysator. Med andra ord är det ganska gott om sotpartiklar och aska i luften runt maskinen där besättningen arbetar. Efter att ha installerat ett partikelfilter i avgasströmmen har arbetsmiljön förbättrats och man slipper numera exponeras för ohälsosamma avgaser. Ett konkret och bra arbetsmiljöförslag som även kommer att tillämpas på övriga bilfartyg i Wallenius Marine.

Christer Andersson: christer.andersson@walleniusmarine.com
Christer Andersson: christer.andersson54@hotmail.com

17. Matros Adonis Castrence och

Överstyrman Maria Moberg M/S Fidelio, 30 000 kr

Bristande fyllenät

Landgångsnät, eller fyllenätet som det brukar kallas på sjömansspråk, är ett skyddsnät som ska hindra fall mellan fartygsidan och kajen. En vanlig brist är att landgångsnät saknas eller är felaktigt monterat. Ofta går det inte att fästa nätet ordentligt därför att det saknas öglor på skrovet, men måhända beror det ibland även på viss slentrian. I Fidelios fall fanns bara fästansordning i relingen på väderdäck, men det är beläget 30 meter för högt upp. För att underlätta hanteringen av den aktra landgången tillverkades därför två specialutformade ramar i formen av en tresidig polygon bestående av rör. Skärningspunkterna på rören kapades och bockades till så att ramarna kunde passas ihop med två fästen på vardera sidan om

landgången. Det unika med ramarna är att de är vikbara och kan fällas ut så snart landgången är på plats. Väl i rätt läge fixeras de i lämplig vinkel med en sprint. Inga övriga surringar krävs. Nu hänger nätet inte enbart fäst under landgången utan sträcker tillräckligt ut från varje sida. Smart lösning och ingen olycksrisk. Därmed uppfylls kraven från myndigheter och hamnar.

*Adonis Castrence:do_chelle@yahoo.com
Maria Moberg:kottikott@hotmail.com*

18. Matros Patrick Mäkinen, M/S Aniara, 10 000 kr

Släpp fånglinorna loss

.....

För att räddningsbåten ska hamna rätt under sjösättning krävs en fånglina som sträcks förut så att räddningsbåten kommer att hänga på korrekt plats längs sidan på det stora fartyget. Fånglinan måste också vara belagd förut utmed fartygets sida. Det finns dock en nackdel med denna metod. För att fånglinan inte ska slå mot fartygsidan i vinden eller trassla in sig måste den fästas upp utmed hela dess längd. När båten ska firas får man inte glömma att lossa linan. Förslagsställarens lösning blev en mycket sinnrik men enkel mekanism och består av elastiska beslagsband som fästs i fastsvetsade öglor och krokarna utmed relingen på väderdäck. Bandet spänner linan, mellan ögat och kroken, som därmed förblir kvar i sitt läge. Öppningen i kroken är vänd nedåt. När båten firas och fånglinan sträcks dras beslagsbandet med och ut genom den öppna delen på kroken och fånglinan släpper automatiskt. En sjömansmässig och enkel säkerhetsåtgärd.

Patrick Mäkinen: maka69@hotmail.com



19. Teknisk chef Thomas Gustafsson, M/S Petunia Seaways, 25 000 kr

Manhål utan akrobatik

.....

Mannhål med manluckor är till för att ta sig in i slutna utrymmen. Sådana finns i däck, på skott, under däck och på tankar. Riskerna med slutna utrymmen har

under senare år uppmärksammats både här hemma i Sverige och i internationella konventioner, men mycket lite har gjorts för att bygga bort riskerna med hur man enkelt och riskfritt ska ta sig genom själva manhålerna. Förslagsställarens metod, som minskar både skador och behovet av akrobatisk förmåga, är ett specialtillverkat handtag som enkelt monteras med hjälp av manhålens pinnbultar. Handtaget består av en vinkelstång och ett rakt rör. Är infällningen av manhållet djupare kan man kröka röret för att nå utanför skottet. Fältprov som utförts visar att handtaget fungerar som tänkt och med fördel kan användas på alla typer av manhål i anslutning till slutna utrymmen och tankar.

Thomas Gustafsson: gson@bolina.hsb.se



20. Överstyrman Niklas Hedén och

1:e Reparatör Mikael Ek, AHTS Loke Viking, 6 000 kr

Hårda tag och mjuka kroppar

.....

På ankarhanteringsfartyg används bogserspel för att bogsera och dra upp riggankare. Ett ankare kan väga hela 18 ton och vajern är grov, ändå löper arbetet med att ta upp ankare på däck lätt och smidigt. För att få vajer och kättingar på rätt plats i vinschtrumman används en spolapparat. Kättingarna som drar i spolmaskinen utsätts ibland för hög belastning och skulle en sådan gå av kan den med stor kraft komma flygande över däck. Även om man normalt inte ska vistas i området när hantering pågår händer det ändå att personer passerar. Det här säkerhetsproblemet har avhjälpats genom att ett effektivt skyddande galler svetsats på plats. En enkel teknisk lösning som kan rädda människoliv.

Niklas Hedén: mariner_02@hotmail.com
Mikael Ek: janmichael.ek@gmail.com

21. Överstyrman Niklas Hedén och

1:e Reparatör Mikael Ek, AHTS Loke Viking, 9 000 kr

Fast grepp om kameran

På ankarhanterare är det krav med kamera på häckrullen för att möjliggöra en tidig kontroll av ankaret innan det tas upp på däck. Men kameran, som är fäst i en särskild ställning i form av en lång arm, måste också snabbt kunna tas in och sättas ut. Tidigare användes en kran för att lyfta ställningen när kameran skulle flyttas. Medan någon tog bort eller satte dit alla bultar hängde ställningen och dinglade i kranen. Nu har man istället installerat en fast kameraarm vilket gör att man slipper det otympliga förfarandet. Ställningen är konstruerad så att den med ett enkelt handgrepp av en person kan svingas ut och in över häckrullen medan personalen befinner sig i en säker position. Återigen ställer sig Stiftelsen frågan hur man tänkte vid nybyggnation för en verksamhet som innehåller så många avancerade moment. Fartygen opererar ju i Nordsjön som sällan ligger blank. Tack vare besättningens erfarenhet och ansvarskänsla försvinner ett farligt arbetsmoment innan olyckan är framme.

Niklas Hedén: mariner_02@hotmail.com

Mikael Ek: janmichael.ek@gmail.com

22. Matros Anders Toresson och

1:e Reparatör Mikael Ek, AHTS Loke Viking, 10 000 kr

Rent och fint utan slit

Leriga ankare och annan utrustning som lyfts upp på däck spolades förut rena med vanliga slangar. Det ledde i sin tur till att däckets blev nerkladdat och måste rengöras. Men att under en längre tid stå med en spolslang trycksatt med brandpump är mycket påfrestande, framför allt för axlar och rygg. För att underlätta arbetet och skona kroppen kom ett par besättningsmedlemmar på en riktigt kul idé som innebär att man låter kranen stå för hållandet av slangen. Kranens hydrauliska gaffel, avsedd att greppa vajern vid ankarhantering, används för att fatta tag om ett egentillverkat spolrör. Med ett stadigt tag om spolröret kan man sedan jonglera med det precis som man vill och man kommer dessutom åt bättre. Numera slipper man därför leriga däck eftersom rengöring av ankaret kan ske redan när det ligger på rullen.

Anders Toresson: anderstoresson68@hotmail.com

Mikael Ek: janmichael.ek@gmail.com

23. Maskinchef Fredrik Högberg och

Befälhavare Jörgen Hansson Smedberg, KBV 032, 5 000 kr

Vattentät brandplan

Alla större fartyg ska enligt SOLAS-konventionen vara utrustade med utvändigt placerade brandplaner för extern åtkomst av räddningstjänst i händelse av brand eller annan nödsituation. Dessa planer brukar förvaras i plast- eller aluminiumrör, cirka tolv centimeter i diameter med skruvlock. Risken finns dock att behållarna inte är tillräckligt täta och att inträngande vatten eller kondens förstör pappret som brandplanerna är tryckta på. På förslagsställarnas fartyg har man därför tagit det säkra före det osäkra och tryckt upp nya brandplaner på något som heter Tyvek.

Tyvek är ett tunt plastmaterial tillverkat av ett vattenresistent samt riv- och slittåligt material. Därför behöver förvaringsbehållarna inte längre vara absolut vattentäta. Stiftelsen vill gärna vidarebefordra denna vunna erfarenhet.

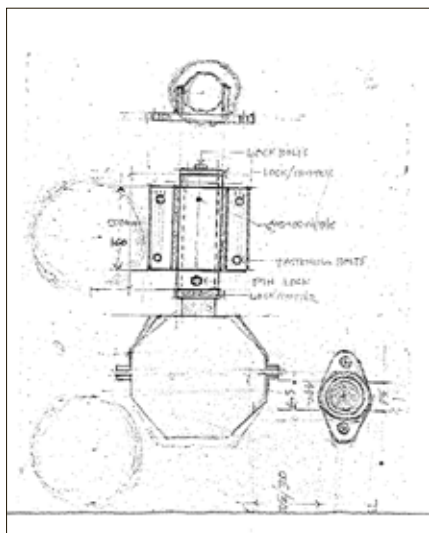
*Fredrik Högberg: fredrikhogtech@gmail.com
Jörgen Hansson Smedberg: jorgen.hansson@kustbevakningen.se*

24. Motorman Rene G. de la Cruz, M/T Bit Okland, 20 000 kr

Tungt jobb blev lätt – i alla väder

På grund av bränslepumparnas vikt och otymplighet krävdes ofta två man vid överhållningsarbete. Insatsen innebar dåliga arbetsställningar och tunga, riskabla lyft. Sjögång försvårade förfarandet och gungade det för mycket fick man ta paus tills det lugnat sig. Förslagsställaren kom på en genial idé för att lösa problemet. Med pelarborrmaskinsbordet som utgångspunkt utvecklade han ett lyftredskap som vid behov snabbt kan monteras i maskinrumsverkstaden. Borrmaskinsbordet har kompletterats med ett nydanat lyftredskap som förslagsställaren byggt ihop med några klämmor, bultar och ett fåtal mekaniska delar. Det monteras fast på bränslepumphuset och i pelarborrmaskinens bord. Efter att bränslepumpen lyfts in i verkstaden med hjälp av fartygets traverser och taljor sätter man den på en liten specialgjord vagn. Vagnen skjuts fram till pelarborrmaskinen. Borrmaskinens bord sänks så att lyftverktygets klämmor kan fästas runt bränslepumphuset. Genom att veva borrmaskinbordet upp och ned och i sidled kan man lätt anpassa arbetshöjd och position. Numera klarar en person att på egen hand överhåla en bränslepump, även vid dåligt väder. Ett utmärkt exempel på hur ett specifikt problem som kräver en hållbar lösning kan leda till både bättre verktyg och smartare arbetsmetoder.

Rene G. de la Cruz: rene4068@yahoo.com



25. Teknisk chef Johan Diederichs, M/S Finnclipper, 20 000 kr

Syndafloden ett minne blott

En stor del av underhållsarbetet på förslagsställarens fartyg gick åt till att lösa problem med rost i rören för sprinklern på lastdäck. Drenchersystemet, som de sprinklerbevärande kallar det, är ett vattenspridningssystem med sjövattnet som släcker brand på fartygets rorodäck. Kombinationen av galvaniserade stålrör och saltvatten orsakade dock svårigheter att hålla systemet i funktionsdugligt skick. Ofta fick man plocka isär munstycken som inte gav tillräckligt vattenflöde och när rören spolades igenom uppstod en rostfärgad syndaflod som medförde tidskrävande vaskningsarbete. För att undvika de här situationerna skaffade förslagsställaren ett medel av silikonkaraktär som finns på marknaden. I ett stort kärl blandades medlet i saltvatten med hjälp av en inköpt doseringspump. Denna kopplades in så att den automatisk går igång då Drencherpumpen startas. Tillsammans med saltvattnet bildade silikonet en skyddande hinna i rören som motverkar fortsatt rostbildning. Silikonmedlet kan även doseras med färskvatten som körs in i systemet genom att pumpen startas manuellt. Åtgärden är nu utprovad och har snabbt visat sig öka driftsäkerheten och minska antalet mantimmar för underhåll. Hanteringen har även anammats på rederiets övriga fartyg.

Johan Diederichs: johandiederichs@hotmail.com



26. Båtsman Torgny Granath, M/T Tellus, 5 000 kr

Säker vandring till mastens topp

För att man helt säkert skulle kunna ta sig ända upp i masttoppen via mastlejdaren krävdes en parallell vajer att fästa säkerhetslinan i. Så långt var allting bra, men verkligheten blev oftast en annan. När det blåste rörde sig vajern kraftigt i vinden och skapade problem med oljud på bryggan och slitage på själva vajern. Förslagsställaren kom då på att montera ett stag svetsat i rostfritt stål längst med lejdaren i masten. Men då uppstod nästa fråga, hur man fortsättningsvis skulle kunna hålla

vajern på plats och klättra upp utan att riskera livet. Lösningen blev en klämma på staget som möjliggör att vajern kan sitta fast, lösas och åter sättas fast efter passage med fallskydd. En ultimät lösning för att med bibehållet fallskydd få slut på både oljud och slitage.

Torgny Granath: cho@tellus.siriusshipping.eu

27. Safety Manager Erik Dahlberg och 1st Refrigeration Engineer

Timo Andersson, M/S Superstar Aquarius, 10 000 kr

Garanterat tryck i brandlina

.....

På grund av de speciella omständigheter som råder under varvsbesök kan risken för brand öka. För bibehållen brandsäkerhet måste man vara säker på att få tryck på brandledningningen från nätet i land om fartygets egna pumpar inte skulle gå att använda. Förslagsställarna har därför tagit fram en utrustning som kan installeras för automatisk övervakning av trycket i brandlinan. Apparaturen består av en trycksensor med ställbart bör-värde som kopplas till närmaste brandpost. Det går även att komplettera med en analog manometer om man vill avläsa trycket vid brandposten. På bryggan placeras en panel med elektronisk mottagare. Panelen består av lampor med ljus- och ljudlarm samt en kvittensknapp för att tysta larmet. Vid normalt tryck lyser det grönt, men om trycket sjunker aktiveras ljudlarmet och det lyser rött. Ljudlarmet kan kvitteras bort, men det röda ljuset stängs av först när trycket i brandledningningen stigit över bör-värdet. Skulle man få problem vid ett varvsbesök kan vakthavande befäl stoppa alla hetarbeten och ansvariga larmas i vederbörlig ordning. På fartyg med trycksatta brandledningningar kan man göra en permanent installation för övervakning av trycket från bryggan. På så sätt kan man även få en tidig varning när trycket av andra anledning sjunker i brandledningningen. Ett effektivt hjälpmedel för att uppnå högsta möjliga säkerhetsnivå ombord.

Erik Dahlberg: dahlberg.erik@gmail.com
Timo Andersson: timo_andersson@yahoo.com



28. Överstyrman Ulf Nyberg, Pumpman Edgardo Frias och
Reparatör Jerry Baldoza, M/T Palanca Montivideo, 27 000 kr
Stege till Manlucka.

Dagens fartyg är dåligt konstruerade med avseende på tillträde till slutna utrymmen. Vid upp- och nedgångar i tankar finns det sällan något att hålla sig i. På det här fartyget var det fallet vid nergången till ballasttankarna. Man gjorde därför en liten stege som bultades fast i pinnbultarna till manluckan. Med den stadigt på plats kan man hålla i sig ordentligt genom hela momentet. Det här är ett utmärkt exempel på förebyggande arbete som hindrar att ett mänskligt felgrepp får ödesdigra konsekvenser. Åtgärden kan också öka förmågan att följa de nya tvingande internationella säkerhetsreglerna för tillträde till slutna rum som gäller för sjöfarten.

*Ulf Nyberg: nybergulf@googlemail.com
Edgardo Frias: egayfrias18@yahoo.com
Jerry Baldoza: jerry.baldoza@yahoo.com*



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

Hedersomnämmande

29. M/S SEAGAS, 5 000 kr och Diplom

Hedersomnämmande

M/S SEAGAS är det fartyg som utmärkt sig i årets belöningsomgång med inte mindre än 14 inlämnade förslag!

Stiftelsen uppskattar det engagemang som visats av SEAGAS besättning och vill stimulera till fortsatt arbete med säkerhets- och arbetsmiljöfrågor genom att tilldela fritidskassan en penningbelöning och fartyget Stiftelsens Hedersomnämmande.



Idrottsbelöning

30. Kockstuert Richard Fritz, 20 000 kr

Idrottsbelöning

Förutsättningarna för utövandet av fartygsidrott har förändrats under de senaste åren. Fortlöpande effektivisering av lasthanteringen i hamnarna har reducerat fartygens hamnliggnetider samtidigt som besättningsstorlekarna har minskat. Dessutom har ett flertal av de fritidsanläggningar som tidigare fanns utomlands avvecklats och hamnservicen reducerats i många hamnar.

Sjömansidrottens grenutbud har genom de nya förhållandena under hand alltmer förskjutits från lagaktiviteter av tävlingstyp till enskilt genomförande av motionsaktiviteter i olika former, ofta arrangerat i fartygens egen regi. Ansvaret för genomförandet av idrott och motion inom skeppsbord åvilar numera i allt högre grad besättningarna, som genom internet numera också själva kan registrera genomförda aktiviteter till Motionscentralen på Sjömansservice hemsida.

På många fartyg finns någon eller några, som tagit ansvar för både aktiviteter och rapportering. Fartygskocken Richard Fritz, är en sådan välmeriterad eldsjäl som har gjort sig synnerligen väl förtjänt av att premieras med 2015 års Idrottspris. Richard Fritz har under en tidsperiod av nära tre decennier, år efter år svarat för mångskiftande och betydelsefulla gärningar till gagn för sina skeppskamrater, därigenom också skapande såväl god trivsel som sammanhållning i både arbete och fritid.

Richard mönstrade till sjöss som 20-åring år 1985 i m/s Baltic Print, seglade sedan på Baltic Press i 7 år innan han flyttade över till samma rederis m/s Baltic Bright, där han ännu tjänstgör. Förutom att Richard själv under hela sin sjötid har konditionstränat flitigt har han år efter år dessutom varit en av skeppskamraterna uppskattad såväl initiativrik, pådrivande som inspirerande organisatör av sjömans-



Foto: John Jakobsson

idrottens motionsaktiviteter. I fokus har då funnits det olympiska mottot att ”det viktigaste är inte att vinna utan att delta och kämpa väl”. Så gott som varje år har besättningarna på Richards två fartyg varit väl representerade i Sjöpokalen, Simcupen och Motionsligan.

Motionerande i hamn har blivit allt svårare att tidsmässigt genomföra. Besättningen på m/s Baltic Bright har dock ett mini-gym till sitt förfogande ombord, vilket är flitigt använt. Detta är utrustat med ett motionsband, träningscykel, cross-trainer samt fria vikter att lyfta. Det finns även en tunnel i botten av fartyget med så stora ytor att den ofta får användas som löparbana. Vid de tidpunkter under sommaren då däckets är tomt är det även många som löptränar där.

”En sån som Richard bör finnas på alla arbetsplatser, en person som gör det där lilla extra som är avgörande för att det skall bli trivsamt. Han gör det utan att själv ta en massa plats utan för att han själv trivs och vill att alla ska trivas och må bra” som en kamrat uttryckte det.

Sjöräddningsbelöning

31. M/V Fidelio – Fritidskassan, 20 000 kr

Livräddande insats

Den 6 april 2014 befann sig M/V Fidelio på resa mellan Panama och Auckland när man vid lunchtid anropades av RCC New Zealand som hade nåtts av en oidentifierad EPIRP-signal.

Fidelio med befälhavare Torsten Bengtsson låg närmast – ca 200 nautiska mil – och satte omedelbart kurs mot positionen för larmet. Beräknad ETA ca 12 timmar.

Ett sjöräddningsflygplan fick efter ett antal timmar radiokontakt med det nödställda fartyget. Fartyget visade sig vara en 11 meters segelbåt med en man ombord. Segelbåten tog in vatten och nödlänsumpen fungerade inte.

Fidelio, som nu kunde dirigeras mot platsen från luften, fick efter ett par timmar radiokontakt med ensamsegelaren som sa sig vara vid gott mod men väldigt trött. Båten maskin fungerade och med stödsegel hissade han kurs för att möta Fidelio.



Vädret var dåligt med regn, ca 15 m/sek och en våghöjd på 3–4 m. På ett avstånd av 1,5 nautiska mil fick man optisk kontakt med segelbåten. Eftersom segelbåtens motor fungerade valde befälhavaren att lägga Fidelio så att hon läade och segelbåten kunde sen själv manövrera till babords fallrep och där kunde mannen ta sig ombord.

Ensamsegelaren togs omhand och kunde berätta att han var på väg hem till Vancouver efter att ha seglat runt i Stilla havet under tre års tid och hur han råkat ut för en svår storm där båten fått många hårda smällar på skrovet. Skarven mellan skrovet och däck hade gått isär och vattnet började läcka in. I stormen rullade

segelbåten över 135 grader flera gånger vilket gjorde att nästan all utrustning gick sönder. När nödlänsumpen gick sönder återstod bara att ösa för hand.

Allt gick väl den här gången tack vare gott sjömanskap från befälhavare och besättning på Fidelio.

”Det var en fantastisk insats från befälhavare och besättningen på Fidelio att rädda skepparen nattetid, i hög sjö och tuffa vatten” som den nyzeeländska sjöräddningens koordinator uttryckte sig.

Sjömanshusstiftelsen instämmer!

32. M/S Stena Paris – Fritidskassan, 20 000 kr

Livräddande insats

Concordia Maritimes produkttanker M/S Stena Paris befann sig den 5 augusti 2014 på rätt plats för att kunna rädda ett äldre par ombord i en havererad segelbåt på södra Stilla havet.

Det äldre paret visade sig senare vara svenskar hemmahörande i Södertälje som hade varit ute och seglat med sin båt sedan 2011. I dåligt väder, ca 15 meter per sekund och 3–4 metersvåghöjd, fick de masthaveri och båten gick ej att manövrera.



Masten hade gått av fyra till fem meter ovan däck. Den avbrutna delen av masten hade inte släppt utan låg med större delen under vattnet på styrbordssidan och slog med våldsamt kraft mot båtsidan vid varje våg. Paret klargjorde livflotten och aktiverade sin PLB (Personal Locator Beacon). Nödsignalen snappades upp av både JRCC i Göteborg och RCC New Zealand.



Det visade sig vara Stena Paris som låg närmast och befälhavare Sachin Srivastava satte kurs och högsta fart mot haveristen.

Under tiden som Stena Paris stävade mot platsen kämpade det äldre paret under hela natten med att kapa alla stag, vant och linor m.m. som höll fast masten vid båten. Efter 10 timmars fasansanfullt bankande mot skrovet brast bomfästet och masten föll ner i djupet.

Under natten hade ett franskt sjöräddningsflygplan lokaliserat segelbåten och kunde leda Stena Paris mot målet. Efter ca 13 timmars gång nådde man fram till haveristen och fick till slut även radiokontakt och kunde konstatera att det äldre paret mådde förhållandevis väl och befälhavaren beslöt då, på grund av det hårda vädret, att inte sätta båt i sjön utan att manövrera så att han kunde skapa lä och samtidigt komma så nära att det gick att få över kasttåg till segelbåten.

Till slut lyckades manövern, segelbåten kunde förtöjas på styrbordssidan och besättningen kunde själva äntra ombord. På uppmaning av RCC New Zealand lämnades segelbåten åt sitt öde och Stena Paris kunde fortsätta sin färd mot Papeete/ Tahiti. Det äldre paret kunde därifrån så småningom ta sig till sin hemmahamn – Södertälje. Mycket tack vare visat gott sjömanskap och omhändertagande av Stena Paris, dess befälhavare och besättning.

Sjömanshusstiftelsen gratulerar till insatsen!

33. Wallenius Marine – Hedersomnämmande

Livräddande förberedelser

.....

Under sen tid har flyktingströmmarna över Medelhavet ökat dramatiskt. Flera svenska handelsfartyg har varit inblandade i räddningsinsatser. Ofta har det härvid handlat om ett stort antal flyktingar vid respektive tillfälle. Flyktingarna är ofta svårt traumatiserade, utmattade och i stort behov av omvårdnad, mat och dryck vilket ställer stora krav på de räddande fartygens resurser.

Efter en incident där ett av Wallenius fartyg räddade ett stort antal människor har rederiet tagit fram och utrustat alla sina (ca 30) fartyg med ett ”Distress aid kit” dimensionerat för ca 200 personer bestående av både personlig skyddsutrustning för besättningen samt utrustning för att underlätta besättningens arbete i operationens initialskede.

Utrustningen kan också användas i områden med smittsamma sjukdomar till exempel Ebola.

Sjömanshusstiftelsen tycker detta är ett bra initiativ som underlättar ett omhändertagande av flyktingar och som minskar påfrestningarna på det egna fartyget vid en räddningsinsats. Stiftelsen rekommenderar att det framtagna ”Distress aid kit” görs till standard på alla fartyg som trafikerar farvatten där flyktingströmmar kan förutses.

Distress aid kit kommer att förvaras i speciella lådor och innehåller bland annat:

- Life boat rations
- Emergency blankets
- Paper cuts/plates
- Plastic cutlery
- Water canisters
- IID tags
- Gloves
- Face masks
- Eye protection masks
- Hand sanitizer
- Disposable coveralls

34. Cecilia Mohammar, Håkan Söderlund och Mårten Hallén, 15 000 kr
Marö Samfällighetsförening, 5 000 kr

Livräddande insats

Den 19 april 2014, påskafton, företogs en resa med taxibåt från Södersundet på fastlandet mot Gräskö, på andra sidan Furusundsleden. I taxibåten fanns, förutom befälhavaren, två passagerare. Samtidigt kom en finlandsfärja på utgående. Vid tillfället förekom dimbankar och sikten var starkt nedsatt i delar av farleden. Taxibåten och färjan kolliderade. Färjan träffade taxibåten med stäven och taxibåten sjönk. De tre ombordvarande hamnade i det 4-gradiga vattnet utan flythjälpmiddel.

Olyckan observerades från ön Marö av Cecilia Mohammar som själv beskriver skeendet:

”Det är Påskafton och vi är lyckliga över att äntligen vara på ön igen. Dagen börjar stilla och dimmigt. Ingen vind och en alldeles speciell tystnad som bara finns i dimma. Dimman ligger tjock och vi ser inte båtarna i farleden. Efter en promenad runt ön är vi tillbaka vid vårt hus och jag står på den plats där jag har stått så många gånger förr och tittat ut över vattnet och njutit. Dimman börjar lätta från ön och jag tänker – det här kan bli en fin dag. Jag ser en Viking Line-färja komma från Stockholm och konstaterar att jag ser hela båten. Den glider tyst fram precis i dimbanken. Plötsligt ser jag också en liten båt, som jag uppfattar som en fritidsbåt, komma fram ur dimman och som jag ser det befinner den sig precis framför Viking Line, i rak kollisionkurs. Jag hinner tänka – det här kommer inte att gå bra – och i den sekunden smäller det! Det var en mycket kraftig smäll när jag ser hur båtarna kolliderar genom att Viking Line kör in i styrbordssidan på den mindre båten och jag



skriker, "Heeeelovete! Viking Line körde just på en båt!" Vår granne Håkan Söderlund kommer springande och vi ser tillsammans hur den lilla båten, som fastnat i fören på Viking Line färjan, dras med en bit för att sedan försvinna i djupet. Håkan Söderlund agerar omedelbart. Han vet att det bara finns en granne, Mårten Hallén, som har båten i sjön på den sidan ön vi befinner oss och han springer dit. Det är en mindre båt med aktersnurra. Tillsammans med Mårten, åker han ut till olycksplatsen. Jag larmar under tiden 112. Människor kommer springande från alla delar av ön. Den kraftiga smällen har hörts och uppmärksammats som något alarmerande och alla skyndar till. Från vår brygga ser vi vad vi tror är många människor med flytvästar i vattnet. Det visade sig senare vara de oanvända flytvästarna från den förolyckade båten. Vi ser också en större motorbåt komma mot olycksplatsen och Håkan och Mårten, som inom 5–7 min efter olyckan nått olycksplatsen. När Håkan och Mårten kommer fram finns två personer i vattnet och en person som plockats upp ur vattnet i den större motorbåten. Mårten och Håkan får upp de två personerna ur det 4 gradiga vattnet och tar sedan också över den första personen från motorbåten i sin båt. De konstaterar att det inte fanns fler personer i den havererade båten och åker sedan mot vår brygga på Marö. Beredda på bryggan står nu ett antal personer med filter och annat som kan tänkas behövas och framför allt också med en vilja och beredskap att ta hand om vad som behöver tas om hand, men säklart också med en osäkerhet för vad som skulle möta oss efter den hemska olyckan.

De tre nedkylda och chockade personerna tas in i vårt hus för värme, torra kläder och omvårdnad. Ingen har, mirakulöst nog, några större fysiska skador förutom mindre sår och ömmande kroppsdelar. Däremot är chocken och nerkylningen stor. Som tur är har vi en boende på Marö som är sjuksköterska med intensivvård som specialitet så vi andra litar mycket på henne när det gäller vad som behöver göras. Så småningom kommer sjöräddningen och kan hämta de drabbade för att ta dem till Råfsnäs och sedan vidare med ambulans till sjukhus. Vårt uppdrag är därmed överlämnat i goda händer.

Jag vill framhålla den kollektiva insats som detta innebär, där nära nog hela Marö hör den kraftiga smällen och kommer springande för att hjälpa till med vad som behövs. Det är tryggt för alla oss som bor på Marö att veta att när det händer något är alla villiga och beredda att hjälpa åt. Den här Påskaftonen är ett fantastiskt prov på det, även om vi önskar att det aldrig behövt provas."

Sjömanshusstiftelsen vill med sin belöning uttrycka sin uppskattning för ett snabbt och resolut agerande men även för den kollektiva insatsen från övriga Maröbor.

Hedersbelöning

35. Hans Fredriksson, 20 000 kr

Hedersbelöning

I Sjöfartstidningens sista utgåva 2014 avslutade Hans Fredriksson en fyra decennier lång gärning till båtnad för sjömanskåren. Där skrev han krönika nummer 646 under vinjetten Sjömanssport. Medarbetarskapet i tidskriften inleddes redan 1976. Då var Hans Fredriksson nyanställd på Handelsflottans Valfärdsråd (HVR), som samma år blev Handelsflottans kultur- och fritidsråd (HKF). Han medarbetade också regelbundet i Radio Sweden's månatliga program Sjöfartsmagasinet från starten 1982 till nedläggningen 2009. Vidare medarbetade han flitigt i HKF:s tidskrift Utkik under hela dess existens 1980–2010 samt sammanställde årspublikationen SJÖMANSIDROTT 1976–2006. Hans Fredriksson kom att bli "Mr Sjömansidrott" för det svenska sjöfolket och en uppskattad profil i det internationella samarbetet på detta område.

I sin tjänst på HVR/HKF från 1976 till millennieskiftet ansvarade Hans Fredriksson, utöver idrott och motion, även för organisationens hamnservice.

Hans Fredrikssons egen sjömansbakgrund inleddes 1954, då han mönstrade på däck på Johnsonlinjens m/s Panama. Efter några år utbildade han sig till telegrafist och fortsatte segla till sjöss långt in på 1960-talet. Han har också hunnit tjänstgöra som journalistvolontär, som personalman på rederikontor och som sjömansförmedlare.

Hans Fredriksson har ända till och med 2014 haft en mycket stor betydelse för att främja motion och friskvård inom sjömanskåren och är därför en värdig mottagare av Sjömanshusstiftelsens hedersbelöning.





Litteraturpris

36. Thomas Taro Lennerfors, 20 000 kr

Litteraturpris

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, Concordia 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 Sjömanshusstiftelsens litteraturpris.

Summering Belöningar

Arbetsbelöning	300 000 kr
Hedersomnämmande	5 000 kr
Idrottsbelöning	20 000 kr
Sjöräddningsbelöning	60 000 kr
Hedersbelöning	20 000 kr
Litteraturpris	20 000 kr

Summa 425 000 kr



Skriftlig ansökan om:

- Utbildningsstöd och stöd till forskning insänds senast 15 juli respektive 1 oktober
- Stipendier insänds terminsvis via Sjöfartshögskola/sjöfartsgymnasium
 - Förslag till "Belöning 2016" före 1 november 2015
 - 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*