



*Stiftelsen Sveriges Sjömanshus*

# Belöning 2017





# Sjömanshusinstitutionen grundlades år 1748

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

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

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

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

## 1.

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

## 2.

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

Bland de områden som utan inbördes ordning skall beaktas kan nämnas:

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







# Arbetsbelöningar

1. Teknisk chef Magnus Patriksson, motorman Ted Litens  
M/T Bit Oakland, 5 000 kr  
*Montering utan fingrar i kläm*
- 

På det här fartyget sitter huvudmaskinernas oljekylarpaket placerade under avgasmanifoldrarna och är därmed svåråtkomliga. För att underlätta åtgärder mot läckage mellan oljekylarpaketerna och motorblocket har ett enkelt redskap tillverkats ombord. Det består av två kraftiga plattjärn med öglebult, två M16-gängade stänger och ett antal bultar. De gängade stängerna skruvas in där pinnbultarna satt, därefter träs plattjärnen på och bultas fast i oljekylaren. En talja och stropp som kopplas till öglebultarna placeras på en lämplig punkt och när bultarna till de övre pinnbultarna frigörs kan hela paket, inklusive oljefilterhuset, dras ut samtidigt. När arbetet är slutfört dras alltihop tillbaka på ett mycket enkelt och kontrollerat sätt. Numera sparar man inte bara tid vid reparationsarbete av oljekylarpaket utan också ryggar och fingrar i kläm.

*Magnus Patriksson: m.patriksson@outlook.com*

*Ted Litens: ted\_litens@yahoo.com*



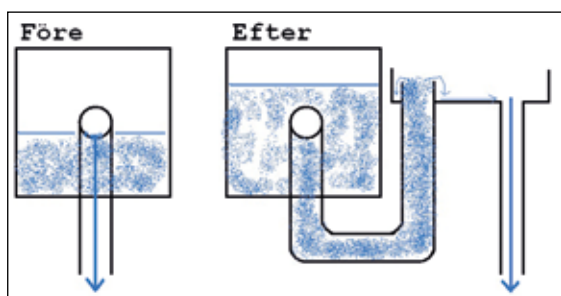
2. 2:e Fartygsingenjör Marcus Hansson, M/S Transpaper, 5 000 kr  
*Högre tryck gav bättre nattsömn*
- 

På förslagsställarens fartyg har dieselseparatorn krånglat sedan fartyget byggdes 2006. Separatoren läckte ur en komponent som kallas för kulan, vilket genererade högnivåalarm i sludgetanken med täta eller oregelbundna intervall. Och varje gång



felet uppstod fick jourmaskinisten sin sömn förstörd. Under många år gjordes upprepade försök av tillverkarens serviceingenjörer att åtgärda problemet, men man lyckades aldrig få bukt med det. Istället tog förslagsställaren sig an det. Efter noggranna undersökningar under normaldrift och vid störningar kom han fram till att vattenbehållaren under Do-separatoren, som via vattenpumpen i botten av spindeln hydrauliskt ska stänga kulan, hade för låg vattennivå. Det ledde i sin tur till att trycket som krävs för att stänga separatoren föll. Således höjde förslagsställaren upp avrinningen så att vattennivån i behållaren hamnade högre upp och därmed var problemet löst. Tack vare hans rådiga insats kunde såväl ombyggnation som förstörd nattsömn undvikas.

Marcus Hansson: [hansson.marcus@gmail.com](mailto:hansson.marcus@gmail.com)



3. 1:e Fartygsingenjör Tobias Sandberg, M/S Transpaper, 5 000 kr  
*Kamerarigg för miljövänlig fartygsbotten*

Beväxning på fartygsbotten bromsar upp farten genom vattnet vilket i sin tur leder till ökad miljöpåverkan, högre bränsleförbrukning och större kostnader. För att avhjälpa problemet hyr man in dykare som rengör skrovet, men många gånger är det svårt att veta när det är dags att genomföra en rengöring. Det här dilemmat löste förslagsställaren genom att tillverka ett verktyg för kontroll av växtning med hjälp av en kamerarigg avsedd för skrovinspektion. Numera kan man ta reda på när det är som mest optimalt att beställa dykare för rengöring vilket innebär en vinst för både miljö och ekonomi.

Tobias Sandberg: [tobioz@gmail.com](mailto:tobioz@gmail.com)





#### 4. Motorman Joar Lindahl, Isbrytaren Frej, 5 000 kr

##### *Smart pejlrörsguide*

---

Om pejlhålet stängs under pågående inspektion är risken stor att pejlbandet kapas eller skadas. För att undvika den sortens fadäser konstruerade förslagsställaren ett effektivt verktyg i form av en guide som man kan pejla igenom samtidigt som pejl-röret låses i öppet läge. Konstruktionen består av ett rör kapat i lagom längd. Röret passar i pejlrörets övre större diameter medan två tredjedelar av rörets längd har svarvats ner för att även passa den nedre, smalare delen. På så sätt ramlar guiden inte ner i pejlhålet. Guiden har även försetts med ett fastsvetsat litet handtag vilket underlättar i och urtagning i pejlhålet. Nu är det bara att föra in lod och pejlband i röret utan att behöva riskera kapning eller tappade lod.

*Joar Lindahl: joarlindahl@gmail.com*

#### 5. 2:e Fartygsingenjör Andreas Ros, Isbrytaren Atle, 5 000 kr

##### *Bra timing med ficklamphållare*

---

För att ställa timingen på bränslepumparna på pielstickarna ombord lyser man igenom dem med en ficklampa för att se när ljuset försvinner. Vanligtvis utförs detta genom att någon håller i en ficklampa och en spegel medan någon annan skruvar på muttern. Förslagsställaren tröttnade på denna ganska omständliga metod och beslöt att försöka hitta ett nytt sätt att ställa timingen. Lösningen blev en egentillverkad hållare för ficklampan som passar i bränslepumpen. Spegeln sattes på plats med en magnet. Nu kan arbetet enkelt utföras av en person.

*Andreas Ros: rosten78@gmail.com*



## 6. 1:e Fartygsreparatör Börje Jansson, Isbrytaren Atle, 10 000 kr

### *Säker helikopterhantering till sjöss*

---

Hantering av helikoptrar, helikopterplattor och flygbränsle på fartyg kräver enligt gällande regelverk i princip lika mycket planering och förberedelser som om det vore på en ordinär flygplats. På förslagsställarens fartyg har man två tankar med bränsle för helikoptrar. För att bränslet inte ska kontamineras med kondensvatten finns en rutin att en gång i veckan dränera tankarna. Problemet var att kulventilen för dränering var monterad ovanpå tanken. Från den gick en kort bit slang som besättningen i bästa fall använde stege för att nå upp till. Många gånger valde man dock en farlig genväg och klättrade upp på räcken i relingskanten för att nå ventilerna. Förslagsställaren tog initiativ till att flytta vredet på kulventilerna så att de hamnade mer lättåtkomligt. Dessutom såg han till att den tillhörande slangen förlängdes. Numera kan man stå på däck och öppna och stänga ventilerna. Vidare drogs ett rör till karet vid bunkerstationen där det dränerade bränslet omhändertas. Sammantaget resulterade förslagsställarens åtgärder i en ny rutin som ligger i nivå med de höga krav som helikopterverksamheten kräver. Stiftelsen vill också framhålla det här initiativet som ett lysande exempel på riskinventering och förebyggande av olycksfall i arbetet.

*Börje Jansson: jab.jansson@gmail.com*



## 7. Matros Maria Björling, båtsman Jim Ditzler, M/S Oberon, 10 000 kr

### *Sönderblåsta proppar utan stänk*

---

Förslagsställarna har tillverkat en tätningsplugg för att blåsa sönder proppar i spygatter på ett hygieniskt, säkert och effektivt sätt. Slangen förs in genom pluggen, ner genom avloppet och tätar till öppningen med pluggen samtidigt som kikventilen

för luft öppnas. Slangen är fyra meter lång och kan vid behov kopplas till en längre luftslang. Det är viktigt att slangen är lagom lång att föras ner i ett avlopp, men den får inte vara så kort att den inte når kikventilen. Pluggen förhindrar att luften går bakåt samtidigt som den motverkar stänk. Metallmunstycket längst fram på slangen gör att man kan borra in i det som orsakat stoppet, men är utformat för att inte fastna när slangen dras upp igen. Närheten till luftventilen och pluggens utformning gör även att man undviker att slangen sluter sig och orsakar skador på människor eller material. Både slang och plugg är lätta att rengöra efter användning. En enkel och billig åtgärd för att minska antalet stopp i spygatten samtidigt som olycksrisken sjunker.

*Maria Björling: miahbg@icloud.com*

*Jim Ditzler: jim\_ditzler@yahoo.com*



8. [Motorman Stefan Persson, matros Lennart Gistedt, motorman Björn Elmström M/V Franklin, 15 000 kr](#)  
*Vaggad landgång*
- 

Alla fartyg ska ha en tillfredställande och säker förbindelseled med land. En fast landgång som inte är justeringsbar beroende på fartygets rörelser, last och vattenstånd riskeras att skadas eller orsaka åverkan på såväl människor som fartyg. På förslagsställarens fartyg krävdes åtgärder för att skapa en säker landförbindelse. För att landgången inte ska vrida sig har förslagsställarna tillverkat en liten vaggan som upplag för landgångens kajdel. Av några stålprofiler och fyra vanliga svängbara hjul konstruerades en vagn som kan följa fartygets naturliga rörelser utmed kajen. Ett fotsteg kompenserar för att landgången blir lite högre i vaggan. Bra säkerhetstänkande kring ett vanligt problem.

*Stefan Persson: stefanpersson@europe.com*

*Lennart Gistedt: lennart.gistedt@gmail.com*

*Björn Elmström: bjornelmstrom@yahoo.com*

9. Kocksteward Markus Arvidsson, M/S Finnpartner, 8 000 kr

*Anordning för rengöring av filter*

---

Ibland stöter vi på hinder i vardagen som inte direkt är gigantiska, men ändå störande. Så var fallet på förslagsställarens fartyg. Det handlade om ventilationsfiltren i hyttaken som snabbt blir svarta av sot men som man drog sig för att byta eftersom det medförde att färgflagor och sot blåstes ut i hela hytten. Förslagsställaren kom då på en lösning där man med hjälp av en hink kan plocka ner filtren i lugn och ro, utan nedsmutsning. De tester man gjort ombord visar att 95 procent av allt skräp hamnar i hinken. Stiftelsen gratulerar till en enkel lösning på ett litet problem som skapade stor irritation.

*Markus Arvidsson: marvson@hotmail.com*



10. 11:e Fartygsingenjör Magnus Ahvander, reparatör Michael Roos,

M/S Finnpartner, 5 000 kr

*Farlig disklucka minne blott*

---

En lucka på diskmaskinen i byssan slog ner som en giljotin vid minsta stöt eller när fartyget vibrerade. Luckan öppnades dagligen i samband med rengöring av silarna i diskmaskinen och diskarna fick utstå en hel del blåmärken på armarna när luckan slog igen. Originalsäkringen som ska förhindra att luckan slår ner byttes flera gånger men den bestod av en gummilack och höll bara sin spänst i några veckor. Problemet löstes genom att förslagsställarna monterade in en sprint från sidan genom en av plåtarna i diskmaskinen. Åter ett bra exempel på att alla innovationer inte behöver vara högteknologiska för att eliminera ett vardagsproblem och skapa bättre arbetsmiljö.

*Magnus Ahvander: m.ahvander@swipnet.se*

*Michael Roos: roos.michael74@yahoo.com*



## 11. Reparatör Michael Roos, M/S Finnpartner, 10 000 kr

### *Sprinklerkylda gasflaskor*

---

Vid brand utgör värmepåverkade gasflaskor ett hot mot brandgrupperna genom potentiell flasksprängning. För att hindra flaskorna från att explodera av hettan behövdes en metod för att kyla ner dem tills de kunde tas om hand. Efter några mindre lyckade försök med olika metoder väckte förslagsställaren idén om att förse utrymmet med ett sprinklersystem. Vid en närliggande brandpost på däck fanns det placerat ett t-stycke som anslöts till brandposten. Ur ena kopplingen finns möjlighet att ansluta en fogfighter. Ur den andra anslutningen kopplades en brandslang till ett entumsrör med snabbkoppling som är draget till utrymmet där flaskorna förvaras. I utrymmena sitter det sprinklers för att öka spridningen på vattnet och få största möjliga kyl- och släckningseffekt. Efter att brandposten öppnats kan vederbörande lämna området till en mer skyddad plats. Ett mycket bra exempel på förebyggande åtgärder och hur den klurige sjömannen kan häva ett förväntat potentiellt hot mot människors liv, hälsa och säkerhet.

*Michael Roos: roos.michael74@yahoo.com*



## 12. Reparatör Michael Roos, M/S Finnpartner, 10 000 kr

### *Vagn för trånga passager*

---

I trånga utrymmen är det svårt att ta sig fram som rökdykare eller med skadad på bår. För att underlätta den typen av passager konstruerade förslagsställaren en liten hopfällbar vagn. Med hjälp av den kan både rökdykare och skadade lättare och snabbare förflyttas. Man slipper också tunga lyft samtidigt som det minskar rökdykarnas luftförbrukning.

*Michael Roos: roos.michael74@yahoo.com*

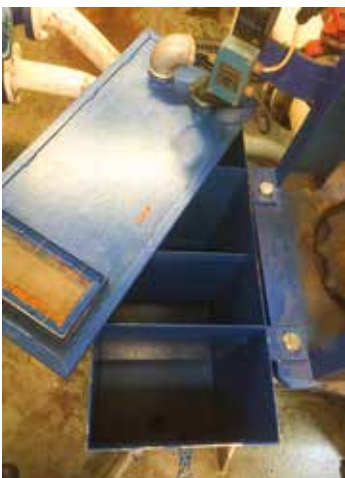
13. 1:e Fartygsingenjör Oskar Lindersson, M/S Finnclipper, 15 000 kr

*Låda för friskare luft*

---

När nödlänsumpens luftenjektorer var i drift blåste luft blandat med bilgevatten (oljevatten) ner till en länsgröp. Luften blev dimmig och det blev smutsigt utanför länsgröpen. Liknande problem uppstod vid start av arbetsluftskompressorernas avlastningsventiler som blåste rakt ut i det fria. Förslagsställaren löste problemen genom att leda luften från luftenjektorerna och avlastningsventilerna, via slang eller rör ner till en så kallad avluftningslåda. Lådan har ett luftinlopp samt ett avlopp för vätska och ett för luft. Luften leds in i ena sidan av toppen på lådan och styrs sedan upp och ned med hjälp av mellanväggar inuti lådan. Slutligen förs luften åter mot toppen där ett finmaskigt nät är monterat. På utsidan är även ett luftfilter placerat i syfte att försvara för den fuktiga luften att ta sig ur lådan. I sista facket är även vätskeavloppet placerat i botten. Mellanväggarna, som är fästa i botten, har öppningar i hörnen för att vätskan ska kunna rinna från första steget till sista och sedan ut ur avloppet. Hela lådan lutar lite mot vätskeavloppet för att det inte ska bli någon vätska stående i lådan. Toppen av lådan är gjord som ett lock för att kunna rengöras vid behov. Från vätskeavloppet är det sedan draget rör ner till länsgröpen som vätskan rinner genom. Det här har lett till en väsentligt renare miljö runt länsgröpen, men framför allt har arbetsmiljön förbättrats genom friskare luft.

*Oskar Lindersson: oskarlindersson@hotmail.com*



14. 1:e Fartygsingenjör Jan Tigerstrand, M/S Cinderella,  
2:e Fartygsingenjör Torkel Skarsgård, M/S Peter Pan, 10 000 kr

*Räddningsbår säkert läge*

---

L-ABC är ett begrepp inom kategorin första hjälpen. Förkortningen är en minnesregel som talar om i vilken ordning man bör prioritera olika insatser vid en olycka. ”L” står för livsfarligt läge och att en drabbad person måste flyttas till en säker plats. En sjöman som vid brand axlar rollen som rökdykare kommer att utsättas för en väldig belastning. Inne i ett utrymme där det brinner är det förutom stor värmepåverkan helt svart och fyllt av rök. Rökdykarna ser med andra ord ingenting utan måste känna sig fram längst skotten. Skulle en nödställd påträffas i ett sådant utrymme

innebär det stora utmaningar för rökdykaren med tunga lyft i svåråtkomliga miljöer. Tiden är avgörande för om livräddningen blir framgångsrik, men utrustningen är tung och otympliga brandhandskar gör det svårt att få ett bra grepp om den nödstälde. Samtidigt måste rökdykarparet dra brandslangens, den livlina som aldrig får släppas. Förslagsställarna har tagit fasta på problemet och utvecklat en speciell bår som kan dras på durken. Det underlättar L-ABC utan att rökdykarna tvingas prioritera bort sin egen säkerhet. Båren består av isoleringstyg, en gummibelagd sida (personsidan) och en silikonbelagd som vetter mot durken. På ovasidan har två dragband sytts fast och försetts med en loop i ändarna för bra grepp. Kardborreband har sytts dit för att ”paketera” den nödstälde. Hoprullad tar båren knappt någon plats alls och den är lätt att ta med redan vid första inträngningen. En rökdykare klarar numera att på egen hand fatta tag i dragbanden och dra ut en drabbad medan slangföraren kan, utan att släppa strålmunstycket, hjälpa till att dra båren i säkert läge.

*Jan Tigerstrand: tigerstrand@hotmail.com*

*Torkel Skarsgård: torkel.skarsgard@netatonce.net*

#### 15. Reparator Bengt Björklund, M/S Cinderella, 5 000 kr

*Verktyg till takplåtar*

---

Att få takplåtarna i en fartygsinredning att ligga i rätt position efter att man tagit bort dem för olika serviceåtgärder kan vara knepigt. Förslagsställaren tillverkade därför ett litet verktyg för att lättare komma åt de skruvar som taklisterna är fästa med. Med hjälp av ett långt handtag får man en bra kraft vid det aktuella arbetet och slipper ofta klättrande på stege.

*Bengt Björklund: gittabjorklund@hotmail.com*





## 16. Reparator Bengt Björklund, M/S Cinderella, 20 000 kr

### *Serveringsvagnar på plats*

---

Slingrande fartyg kräver ett gott sjömanskap med högt säkerhetstänkande. Även förhållandevis lättare sjöhävning kan på stora passagerarfärjor få obromsade eller osurrade serveringsvagnar att komma i rörelse och snabbt bli ett obehagligt riskmoment. Vid ett tillfälle kom en vagn fullastad med tallrikar och bestick i rörelse och träffade en barnvagn med ett litet barn i. Händelsen hade kunnat sluta mycket illa vilket var något som bekymrade förslagsställaren. Hans lösning blev att montera elektromagneter på väggen som serveringsvagnarna står mot. Vagnarna har i sin tur försetts med metallister vilket gör att de hålls på plats även vid sjögång. När vagnarna ska tas i bruk slås en strömbrytare av som bryter magnetismen. Åtgärden har blivit mycket uppskattad av personalen och hanteringen av serveringsvagnarna präglas av gott sjömanskap.

*Bengt Björklund: gittabjorklund@hotmail.com*

## 17. Befälselev Fredrik Jakobsson, M/T Evinco, 10 000 kr

### *Rör mot feltryck*

---

Modern tanksjöfart kräver stor uppmärksamhet på den egna miljöpåverkande verksamheten samt noggrann kontroll av säkerheten och arbetsmiljön ombord. För att klara att följa förhållningsreglerna för vissa oljeprodukter måste halten av svavelväten kontrolleras eftersom höga koncentrationer är mycket farliga för människor. På förslagsställarens fartyg brukade temperaturen på den lastade oljan sjunka under resan vilket gav upphov till undertryck i lasttankarna. När man då öppnade pejlrör för att mäta atmosfären i tanken strömmade frisk luft in vilket gjorde mätvärdena oanvändbara. Ett alternativ var att tryckutjämna tanken helt för att sedan kunna föra ner mätslangen, men en icke oväsentlig mängd gas hade då kunnat strömma ut på däck. Förslagsställarens idé gick istället ut på att tillverka ett rostfritt rör med en svarvad platta fastsvetsad. På undersidan har ett gummimembran limmats fast för att sluta helt tätt mot pejhålet. Längst ner sitter två distanser påsvetsade för att centrera röret till gasmätaren. Röret sticker ner cirka 15 centimeter under tanktaket där tankens atmosfär är rättvisande. Undertrycket i tanken gör att plattan på röret sugas fast och sluter helt tätt. Ingen frisk luft strömmar in vilket underlättar mätresultatet och inga gaser från tanken strömmar ut. Utrustningen är väldigt lätt att använda och har påverkat arbetsmiljön kring det här arbetsmomentet positivt.

*Fredrik Jakobsson: jsson.fredrik@gmail.com*



18. Överstyrman Harald Hällén, motorman Carlos Silvestre,  
båtsman Christopher Manalang, M/T Evinco, 15 000 kr  
*Adaptor för lyftarm*

---

När det gäller räddning i trånga utrymmen är det viktigt att utrustningen fungerar snabbt och effektivt. Den tripod som tidigare använts på förslagsställarnas fartyg är så tung att det krävs fyra personer för att bära den. För att inte vara i vägen vid planerat underhållsarbete riggas den först när något allvarligt har hänt. Förslagsställaren konstruerade en fundamentadaptor som monterades på en befintlig lyftarm. Det har lett till en påtaglig tidsvinst eftersom den kan riggas innan nedgång och vara på plats under hela arbetet i tanken. Dessutom kan lyftarmen användas för att hissa upp och ned tyngre verktyg och annan utrustning och endast en fundamentadaptor krävs för samtliga ballastluckor. Fundamentadaptern är också bra att greppa tag i och underlättar personalens upp- och nedgång genom manhål. Därutöver reduceras olycksrisken eftersom öppningen kan synliggöras med hjälp av avspärningsband.

*Harald Hällén: lharaldballen@gmail.com*

*Carlos Silvestre: jsilvestre\_325@yahoo.com*

*Christopher Manalang: laraphermanalang@yahoo.com*



19. Överstyrman Andreas Joelsson, båtsman Christopher Manalang,  
M/T Evinco, 5000 kr

*Fallskydd i löplina*

---

På förslagsställarens fartyg är man tvungen att klättra upp på en mycket smal plattform för att stänga luckan till klimatanläggningen. Fallskyddet fästs i en vajer

ovanför luckan, men problemet var att alla inte nådde vajern. För att undvika fallo-lyckor tillverkade förslagsställaren en löplina med hjälp av en lina, några schacklar och vajerlås. Den hänger ner cirka en halvmeter från vajern vilket gör att alla når den och enkelt kan sätta fast fallskyddet. Ett praktiskt arrangemang där arbetet annars hade varit förenat med uppenbara olycksrisker.

*Andreas Joelsson: andreas\_joelsson@hotmail.com*

## 20. Överstyrman Andreas Joelsson, M/T Evinco, 20 000 kr

### *Kapsyl tätar gasmätare*

---

Förslagsställaren har ägnat problemet med mätning av svavelväte i lasttankar en hel del tankeverksamhet. För att kunna genomföra noggranna mätningar har han noterat att det krävs insikt i hur tryck, värme och temperatur påverkar. Svavelväte som pyser ut på däck är så pass farligt att man skall använda gasmask medan man mäter. För att försäkra sig om att gasmätaren inte suger in friskluft bör man också försöka tätar med en trasa eller liknande.

Förslagsställaren tillverkade en kapsyl som helt sonika läggs på pejlörret. På grund av sin relativt höga vikt tätar kapsylen också under låga och normala tanktryck. Genom att använda kapsylen vid mätning slipper man andas in farliga gaser vid övertryck. Skulle atmosfären i tanken istället bestå av undertryck hindras friskluft från att sugas in vilket gör värdet mer tillförlitligt. Ytterligare ett lysande exempel på hur engagemang och fantasi lockar fram lösningar som förbättrar arbetsmiljön och reducerar skaderisken.

*Andreas Joelsson: andreas\_joelsson@hotmail.com*



21. 2:e Fartygsingenjör Johan Cederholm, M/S Stena Saga, 5 000 kr  
*Stadig Ulla Bella bekämpar bränder*

---

Ulla Bella är ett brandredskap som kan användas vid exempelvis en brand på bildäck. Redskapet kopplas till en brandslang som anslutas till ett rör och en solfjäderformad plåt. Plåten har en diameter på 600 millimeter som sammansvetsats på en fot tillverkat av ett 550 millimeter långt vinkeljärn. En spalt på 1,5 millimeter skapar en skyddande vägg eller dimma med en diameter på minst 15 meter vid 6 bar. Riktningen på den solfjäderformade vattenväggen gör att Ulla Bella är självstabiliserande. Ju högre tryck desto stadigare står hon och desto större blir den skyddande väggen. Ulla Bella bildar en skyddande och kylande vägg mellan den heta och kalla zonen. Vid en brand på exempelvis bildäck kan man organisera sin insats bakom väggen relativt nära den heta zonen.

*Johan Cederholm: johancederholm76@gmail.com*



22. Överstyrman Magnus Andersson, M/S Stena Nautica, 5 000 kr  
*Tryggare fånglina*

---

Vid sjösättning av snabba räddningsbåtar är fånglinans funktion mycket viktig. När motorn startats och lyftkroken löst ut måste en i besättningen placera sig längst förut för att lösgöra fånglinan så att båten snabbt kan manövreras undan från lyftöglan. Annars riskerar den att skada både båt och besättning. I grov sjö och dyning är varje förflyttning i båten ett stort riskmoment. För att öka säkerheten när fånglinan släpps borde kravet vara att manövern ska kunna utföras från en position längre akterut, där besättningen normalt befinner sig under sjösättningen. Någon permanent funktion för detta fanns inte hos tillverkaren vilket fick förslagsställaren att agera på egen hand. Han arrangerade en tillfällig lösning med en lös tamp som kan fästas i befintlig anordning. Det innebär att fånglina enkelt kan utlösas från aktern i skydd för vind och sjö.

*Magnus Andersson: ljungbyrna@hotmail.com*

### 23. Reparatör John Arnberg, M/S Stena Jutlandica, 8 000 kr

#### *Verktyg för hjulpkärror*

---

Genom att sätta av några timmar i fartygets verkstad tillverkade förslagsställaren ett verktyg för ställning av ventilspel. En 24 millimeter grov hylsa svetsades igen på toppen och placerades på ett rör. Sedan borrades det upp ett hål så att en skruvmejsel endast kunde komma in från ena hållet. För att hålla den på plats svetsades ett handtag fast och motgreppet förbättrades genom att ett handtag svetsades på röret. Ett välfungerande och tidsbesparande verktyg för hjulpkärrornas avgaser eller spillluft.

*John Arnberg: john.arnberg@gmail.com*

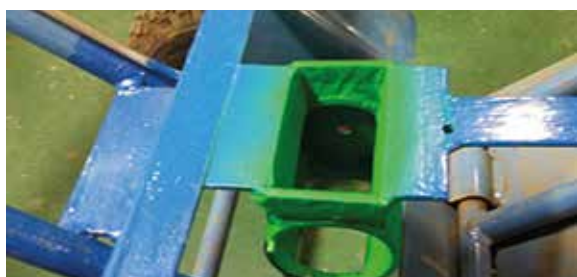
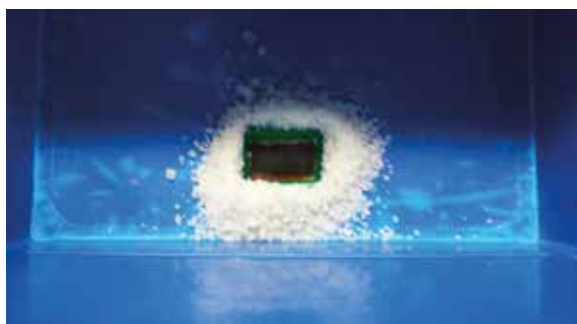
### 24. Båtsman Jorge Guadelupe, M/S Stena Forerunner, 10 000 kr

#### *Salta vatten och rådiga sjömän*

---

Ett fartyg som går i trafik under isförhållanden måste vara isklassade. Isklassen ska garantera fartygets gång genom isen men säger inte särskilt mycket om fartygets duglighet i vinterförhållanden i övrigt. Vintersjöfart och frysgader har genom tiderna orsakat oändligt merarbete för besättningarna. På förslagsställarens fartyg blev väderdäck speciellt arbetsamt då sjövattnet trängde ner i alla de hundratals öppningar och surrningshål som fanns på Roro-däcken. Man var tvungna att salta för att hålen inte skulle frysa igen vilket var ett mycket tungt arbete för armar, axlar och överkropp. För att förbättra ergonomin och skona besättningarna konstruerade förslagsställaren en smart saltvagn av en vanlig säckkärra. En specialgjord låda svetsades fast på kärran och med hjälp av ett handtag öppnas botten för portionering av lämplig saltmängd i varje surrningshål. Ännu ett utmärkt exempel på hur ett lite problemlösning leder till bättre utrustning och hälsosammare arbetsmetoder

*Jorge Guadelupe: brianbjorn9876@yahoo.com*





25. 2: e Styrman Christopher Stadelmann, befälhavare Jan-Eric Alcén,  
M/S Stena Nautica, 10 000 kr

*Kit för kadetter*

---

Handledare och seniorbefäl har ett stort ansvar för att alla elever får en bra och seriös praktik ombord. För att underlätta undervisningen utvecklade förslagsställarna en väska de kallar "Kit for Cadets". Kittet innehåller praktikaliteter som nycklar, handskar, reflexväst och säkerhetsorganisationssystem liksom information om värdegrundsfrågor. Målet är att eleverna ska få större eget ansvar att aktivt delta i det dagliga arbetet ombord och att lära sig dokumentera sina vunna erfarenheter genom överlämning till efterföljande elever. Därmed har förslagsställarna gjort ett enkelt och välfungerande arrangemang för elevverksamheten ombord. Stiftelsen ser gärna att fler fartyg följer detta goda exempel.

*Christopher Stadelmann: christopher.stadelmann@stenaline.com*

*Jan-Eric Alcén: jan.eric.alcen@stenaline.com*



26. 2:e Fartygsingenjör Mattias Nilsson, M/S Stena Nautica, 10 000 kr

*Brytare till brännare*

---

Förslagsställarens fartyg är utrustat med två stycken kombinationspannor av typen AQ-16 combi för oljeeldning samt återvinning av avgaser från huvudmaskinerna. Pannorna eldas med en Weishauptbrännare på upp till 123 kilo per timme. Pannorna är placerade uppe i skorstenen på däck tio och elva. Start och stopp av brännare sköts av pressostater. Förslagsställarens idé byggde på energieffektivisering genom utnyttjande av den restvärme som finns kvar i avgaspannorna. Brytare har installerats nere i kontrollrummet på däck två som gör att maskinpersonalen avgör när användningen av oljeeldning i avgaspannan ska startas och stoppas. Är pannorna igång under kortare hamnstopp kan man stänga av dem vid avgång. Därigenom behöver pannorna inte arbeta den tid det tar innan avgaspannorna har fått upp trycket och presostaten stänger av dem. Åtgärden medför en icke oväsentlig bränslereducering eftersom pannornas användning minskar med uppskattningsvis

en timme per hamnuppehåll. Pannorna drar mellan 50 och 100 liter olja i timmen och under ett år uppnås en högst intressant kostnadsbesparing samtidigt som de miljöskadliga utsläppen minskar. Förslaget går att tillämpa även på andra fartyg.

*Mattias Nilsson: mattiasn73@hotmail.com*

## 27. 1:e Reparatör Jörgen Simonsen, M/S Stena Jutlandica, 15 000 kr

### *Toalett på plåt*

---

Badrum på fartyg är av byggtekniska skäl ofta inredda med vägghängda toalettstolar. Snyggt och hygieniskt, javisst, men vad gör man när toalettstolen lutar nedåt och skottet håller på att ge vika? Man kan byta hela skottet, men det är både svårt och dyrt. Förslagsställaren valde istället att konstruera en plåt i tre millimeter rostfritt och nita fast den på skottet. Runt kanterna lade han silikon och monterade därefter tillbaka den gamla toalettstolen. Samma åtgärd har gjorts på ytterligare tio toaletter och numera beställer man färdigskurna plåtar efter förslagsställarens mall. En mycket enkel och billig åtgärd som sparar mycket arbete ombord, konstaterar Stiftelsen.

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



## 28. Elektroingenjör Bengt Martinsson, M/S Stena Saga, 20 000 kr

### *Säker luftstart*

---

Vid nödstart av nödgenerator med film behövs den gamla sortens film som tändes med stormstickor och brann som krut. Men i takt med digitalkamerans utveckling är det osäkert om man kan få tag i den gamla sortens brandfarliga celluloidfilm till dessa startanordningar. Dessutom försvårar bestämmelserna om transport av farligt gods möjligheten att få det levererat till fartyget. När reservfilmerna började ta slut till den gamla filmstartaren (Hansastart) på förslagsställarens fartyg, kunde nödstartsfunktionen inte längre användas. Förslagsställaren noterade också att det fanns vissa risker med öppen låga och stormsticka i omedelbar närhet av dieselmotor och dieseltank. Efter lite funderande på en annan lösning kom han fram till att man kunde byta ut Hansastarten mot en luftstart. Sagt och gjort, nu är en luftstart installerad på nödgeneratorm. Ett enkelt handhavande med några få knapptryckningar



är numera det enda som krävs för att sköta starten. Man slipper också omaket att plocka isär Hansastarten för rengöring efter varje användning. En bra lösning som fungerar på alla fartyg med nödgenerator.

*Bengt Martinsson: btm@telia.com*



29. Bartender Christer Sjökvist, maskinelev, Carl Engelin M/S Silja Galaxy, 20 000 kr

*Kransar ökade välmåendet i kassan*

.....

När ny belysning över taxfreekassorna installerades blev inte alla detaljer så lyckade. Belysningen bländade i kassornas dataskärmar och orsakade trötthet och huvudvärk hos personalen. Försök gjordes med minskad wattstyrka, men det hjälpte inte. En av förslagsställarna, som jobbar i baren, hörde talas om problemet och insåg att hans erfarenhet från ett tidigare projekt med belysningsergonomi kunde komma till användning. Tillsammans med en maskinelev, som stod för det tekniska kunnandet, tillverkades små kransar som placerades på armaturerna. Det gjorde att ljuset kom att riktas nedåt istället för att blända i datorskärmarna. En betydelsefull förändring som lett till ökat välmående bland kassapersonalen. Nu slipper de huvudvärk och känner sig mycket piggare.

*Christer Sjökvist: sjokan@live.se*

*Carl Engelin: carl.engelin@hotmail.com*



30. Bartender Christer Sjökvist, timmerman Tomas Aksberg  
M/S Silja Galaxy, 20 000 kr  
*Med på noterna i pianobaren*

---

Bardisken i pianobaren var misslyckad med avseende på ergonomisk utformning. Den bestod av en lägre, bredare del innefattande en arbetsbänk, diskhoar, dispenser, flaskhållare samt en högre, smalare del som fungerar som serveringsyta. Det slitsamaste arbetsmomentet för färjepersonalen som arbetade i pianobaren på förslagsställarnas fartyg var att vid varje serveringstillfälle behöva sträcka sig från insidan av baren över arbetsbänken för att kunna nå själva bardisken. Det blev många lyft under ett arbetspass vilket i förlängningen riskerade att leda till förslitningsskador. För att serveringspersonalen lättare skulle nå serveringsytan behövde den byggas om, men det här riskerade att bli väldigt kostsamt.

Förslagsställarna hittade då en smidig lösning på problemet vilket gick ut på att bredda bardisken så att den täckte även arbetsbänken. Det tillverkades en prototyp av spillvirke i ek som prövades under ett par veckor med ett fantastiskt resultat. Sedan fem år är den bredare bardisken standard och mycket uppskattad av både personal och gäster. Förslagsställarnas lösning är ett bra exempel på att det inte alltid är de stora genomgripande förändringarna som löser problemet.

*Christer Sjökvist: sjokan@live.se*

*Tomas Aksberg: thomas.aksberg@hotmail.se*



### 31. Reparatör Michael Ek, AHTS Loke Viking, 20 000 kr

#### *Lyftsax för bult*

---

Vardagen på en AHTS (ankarhanteringsfartyg) präglas inom offshoreverksamheten av många tunga lyft, trånga utrymmen och tidspressade aktiviteter. Att försöka förbättra förhållandena ombord är en angelägen uppgift för alla som verkar i denna miljö. Det här intressanta förslaget handlar om hur säkerheten kan förbättras när adaptorer ska monteras på fibertrossar. Vid denna operation används båda kranarna, en till ett sling runt mycket tunga schacklar och den andra till ett sling runt fibern och hjulet. Liggandes på knä, mellan lyftslingorna, har man tidigare försökt skruva ihop dem med en bult som väger 70 kilo samtidigt som man försöker undvika att klämma fingrar och händer. Förslagsställaren har tillverkat ett kraftfullt och pålitligt verktyg i form av en robust lyftsax som påminner lite om en stocklyftare som skogshuggare använder. Två klor som anpassats till bultens diameter och ett kraftigt handtag gör att två personer med varsitt enhandsgrepp enkelt klarar att lyfta och flytta bulten i rätt läge och schackla ihop alla delar. Det nya verktyget har reducerat skaderisken och gjort arbetet lättare och mindre tidskrävande. Stiftelsen föreställer sig att det här verktyget inom kort kommer att finnas på varje ankarhanteringsfartyg.

*Michael Ek: janmichael.ek@gmail.com*



### 32. Matros Anders Listerberg, M/T Fox Luna, 35 000 kr

#### *Rundjärn om ankarstock*

---

Även på fartyg som under byggnationen varit genomtänkta ned till minsta detalj och konstruerade utöver det vanliga med driftssäkerhet och miljöanpassning av högsta klass, uppstår behov av justeringar. Vid dessa tillfällen är bra sjöfolk framgångsfaktorn. Förslagsställaren förtydligar detta faktum genom att visa hur ett besvärligt problem med ankare som inte vrider sig rätt i klyset går att lösa. Fenomenet inträffade när ankaret skulle gå förbi en helt platt läpp på utsidan av klyset. Om ankaret var felvidret förblev det ståendes rakt ut vid ungefär hälften av alla tillfällen. Det medförde in sin tur att det inte kunde köras hela vägen upp. Tyngden från ankaret, som hängde på lekaren, gjorde att det inte kunde bringas att snurra rätt. Enda möjlig-

heten var att köra det upp och ned till botten flera gånger och hoppas att det skulle vrida sig rätt och inte äventyra fartygets framfart vid avgång från ankarplatserna. Förslagsställarens idé innebär att ankaret vrider sig rätt direkt med hjälp av stora rundjärn fastsvetsade på två sidor om ankarstocken. Lösningen kan även implementeras på andra fartyg med liknande problem.

*Anders Listerberg: listerberg@gmail.com*

### 33. Teknisk chef Thomas Gustafsson, elektriker Henning Tömmerup M/S Petunia Seaways, 40 000 kr *Portabel nödkörningsstation*

För att kunna driva en vinstgivande affärsverksamhet med handel över haven med Roro-fartyg krävs väl fungerande luckor, ramper och hängdäck. De här kan styras från centralt placerade manöverplatser med hjälp av tryckknappar. När utrustningen hamnat i rätt läge signalerar en givare att läget är korrekt. Skulle någon av dessa många givare inte ge klarsignal är det normala nödkörningsförfarandet enligt leverantören att manuellt påverka den elhydrauliska riktningventilen för just den komponent det gäller. Men det är ofta svårt att snabbt finna ut vilken givare som felar och tvingas man nödköra flera gånger kan även ventilens funktion slås ut. Förutom det krävs två personer för att genomföra operationen då det är nödvändigt med visuell kontroll av låsningarnas läge. Det medför störningar i lastarbetet och påverkar fartygets möjlighet att hålla tidtabellen. Ibland omöjliggörs fortsatt lastintag eller lossning. För att underlätta nödkörningen har förslagsställarna konstruerat en portabel nödkörningsstation. Den kan beskrivas som en batteribox med två tryckknappar, spänningsomvandlare och två kontakter. Kontakterna ansluts till ventilernas solenoider (spolar) med hjälp av långa kablar för att aktivera dem elektriskt. Ventilerna aktiveras därmed precis som vanligt när de får en korrekt signal från PLC:n (Programmable Logical Controller). På de kontakter de kopplas till blir driftläget lätt överblickbart och den person som kör utrustningen kan själv kontrollera låsningarnas position.

*Thomas Gustafsson: gson@minepost.nu*

*Henning Tömmerup: tommerrups@hotmail.com*



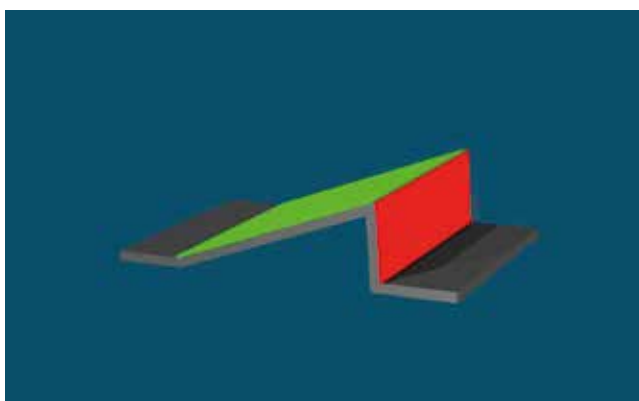
# Utvecklingsstipendium

34. 2:e styrman Antti Aittola, M/S Martta VG, 10 000 kr + 20 000 kr

*Skyftar visar vägen*

---

Förslagsställaren har tagit fasta på tragiska fartygsolyckor där passagerare haft svårt att orientera sig till närmaste väg ut. Som ett exempel kan nämnas branden på Scandinavian Star där många kröp åt fel håll och hamnade i en återvändsgränd. Förslagsställaren har skissat på en tänkbar lösning genom ett arrangemang med tydligare utrymningsskyltning (Safe sign) som går utöver gängse IMO standard. I dag finns det självlysande utrymningslister längst skotten på de flesta fartyg, men de visar inte



alltid i vilken riktning man ska gå för snabbaste väg ut. Förslagsställaren vill ta fram en optimal utrymningsskylt som inte ska kunna missförstås. Tittar man åt fel håll lyser den röd, tittar man åt rätt håll lyser den grön. Skylten placeras längs lister långt ner på skotten med jämna mellanrum. Den som exempelvis kommer ut från en hytt ser direkt i vilken riktning denne ska bege sig. Kryper man förbi en återvändsgränd kommer det att lysa rött från det hållet. Utrymningsskylten är helt underhållsfri med fluorescerande tejp och går att tillverka av återvunnen plast eller i rostfritt och kan fästas med dubbelhäftande tejp eller popnitar. Då den är kilformad kan även blinda personer känna åt vilket håll de ska. Känns det trubbigt är det fel riktning, flyter fingrarna med är det rätt. Skylten behöver inte vara stor. Det räcker att den sticker ut någon centimeter från skottet eller durken för att den gröna ytan ska upplevas som stor eftersom hypotenusan är den längsta sträckan i en triangel. Metoden ersätter tills vidare inte det sjösäkerhetsreglerna kräver, men förslaget är ett intressant exempel på aktivt säkerhetsarbete som går utöver dagliga säkerhetsrutiner. Stiftelsen vill därför stimulera till fortsatt arbete mot en vidareutveckling och ett genomförande av idén. Förhoppningsvis kan ett utvecklingsstipendium bidra till detta.

*Antti Aittola: antti\_aittola@hotmail.com*

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



# Hedersomnämmande

35. M/S Finnpartner, 10 000 kr och Diplom

*Hedersomnämmande*

---

M/S Finnpartner är det fartyg som utmärkt sig i årets belöningsomgång med fyra belönade förslag. Stiftelsen vill gärna stimulera till fortsatt intresse och engagemang i säkerhets- och arbetsmiljöfrågor genom att tilldela fritidskassan en penningbelöning och Stiftelsens Hedersomnämmande.



# Idrottsbelöning

## 36. Matros André Filipowicz, 20 000 kr

### *Idrottsbelöning*

---

Matros André Filipowicz har varit verksam inom sjömansidrotten sedan 1996. Som elev på fartygstekniska programmet på Lindholmens tekniska gymnasium tog han många initiativ för att regelbundet fysiskt aktivera sina studiekamrater vid Rosenhill Seamen's Center. Centrets utbud var välbekant för honom tack vare hans föräldrar som under många år varit anställda inom Stena Line. Med André som lagledare deltog skolans fotbollslag också i Rosenhills årliga fotbollsturnering "24-timmars" både 1997 och 1998.



När studierna på fartygstekniska programmet var avklarade och militärtjänstgöringen genomförd anställdes André år 2002 som matros på M/S Stena Jutlandica, där han fortfarande arbetar. Under hela sin tjänstgöringstid ombord har André varit lagledare för fartygets fotbollslag. I ur och skur har han vid otaliga träningsstillfällen och under mängder med matcher coachat sina skeppskamrater. Detta har resulterat i många framskjutna placeringar för laget i såväl olika turneringar som i de internationella och nordiska serierna i sjö-

mansfotboll. Bland annat har M/S Stena Jutlandica segrat i Rosenhills "24-timmars" vid sex tillfällen.

Utöver fotbollen har André också initierat regelbundet badmintonspel bland sina skeppskamrater som både aktivt tränar och deltar i Rosenhills årliga sjöfolksturnering inom denna bollsport.

Den totala ombordmiljön i ett fartyg, inte minst inom den tidspressade färjesjöfarten, är ett komplicerat samspel, där fysiska, psykiska och sociala faktorer på olika sätt spelar in. Trots att det råder allt bättre tekniskt goda förhållanden både vad gäller arbetsvillkor och faciliteter ombord krävs att det på olika sätt skapas både fysisk och psykisk tillfredsställelse inom ramen för människans behov. Inte minst av denna anledning är insatser av den kaliber som André Filipowicz svarar för oerhört betydelsefulla. Som inspirerande organisatör och pådrivare är André en av skeppskamraterna på M/S Stena Jutlandica högt uppskattad "eldsjäl" som under många år har gjort mycket för att främja sammanhållning och trivsel ombord.



# Sjöräddningsbelöning

## 37. M/S Stena Spirit fritidskassan, 20 000 kr

### *Brandbekämpning ombord*

---

Morgonen onsdagen den 31 augusti 2016 är havet lugnt, solen på väg upp och Stena Spirit, som är på väg från Karlskrona, närmar sig Gdynia. Då inträffar klockan 06.39 det som inte får hända. Brand på bildäck!

Befälhavare Adam Kedziora är på väg upp till bryggan för att ta över befäl och manöver inför förtöjningen när larm om brand på bildäck tre når bryggan. Snart inser bryggpersonalen att det inte är någon test eller övning – det är allvar.



Signalen för brand ombord utlöses. Drencher systemet på bildäck tre utlöses för att släcka branden men även det på bildäck fem utlöses för att begränsa spridning av branden. Fartygets brandgrupp aktiveras och påbörjar brandbekämpning. Det visar sig att det är en långtradare som fattat eld. Samtidigt som brandbekämpning pågår sker evakuering av samtliga 550 passagerare till förbestämda uppsamlingsställen. Den kraftiga rökutvecklingen gör dock att befälhavare Kedziora beslutar att förflytta passagerarna upp till däck tio och elva och ut i friska luften.

Branden är under kontroll klockan 07.35 och helt släckt klockan 08.40. Efter förtöjning deltar även räddningstjänsten i Gdynia i släckningsarbetet.

Alla passagerare och all last är iland klockan 10.40. Inga personskador. Tre långtradare är brandskadade och Stena Spirit har skador främst på däck fem.

Vid den utvärdering som gjordes efteråt framhålls särskilt besättningens professionella uppträdande. Tack vare deras rådiga insatser kunde branden snabbt bekämpas och passagerarna, utan att panik utbröt, evakueras under ordnade former. Händelseförloppet underlättades av att alla ombord var vakna och beredda att snart gå iland i Gdynia.

Som en avgörande framgångsfaktor framhålls i utvärderingen den vikt man från fartygets sida lägger på regelbundna brandövningar men även på den stöttning som ges från rederiets sida avseende säkerhetsarbetet ombord.

Sjömanshusstiftelsen vill med sin belöning till besättningen på Stena Spirit uttrycka sin uppskattning av den genomförda insatsen och samtidigt understryka betydelsen av en väl övad besättning och väl fungerande materiel!



## 38. Henrik och Daniel Petersson, 20 000 kr

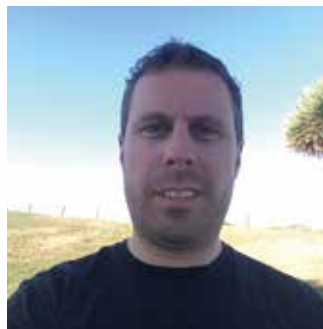
### *Livräddande insats*

---

Lördagen den elfte mars 2016 var Åke och Kerstin Erenius på väg hem över Mönsteråsviken efter att ha hälsat på hos vänner på andra sidan. Åke, som är en av de få fiskare som har tillstånd att fiska ål, har en sump i sin lilla båt. Vid en oförsiktig förflyttning i båten kom vattnet i sumpen i rörelse varvid båten började ta in vatten. Allt gick väldigt fort, båten kantrade och Åke och Kerstin hamnade i vattnet. Vattentemperaturen var endast tre grader och mörkret sänkte sig. Paret höll sig fast i båten och ropade på hjälp.



Samtidigt var kusinerna Henrik och Daniel Petersson på väg hem till Daniel. Hämtpizzan var varm och inne väntade en lugn kväll med Melodifestivalen. Men när de parkerat bilen hörde de rop på hjälp.



– Det var kolsvart ute och ropen var avlägsna, så först hade vi svårt att höra varifrån de kom, berättar Henrik. Sedan hörde vi att någon skrek ”Vi håller på att drunkna!” och då förstod vi att det var allvar.

De kastade sig i bilen och körde ner till kajen en bit bort. Under tiden ringde de 112. En främmande tjej dök upp samtidigt och de tre hittade mirakulöst nog en eka med tillhörande åror som de bar ner och sjösatte.

Där utifrån hördes ropen, fast allt tystare. Kusinerna kastade sig i båten och rodde ut i mörkret.

– Vi förstod att det i värsta fall var fråga om liv eller död och plötsligt tystnade skriken helt. Vi ropade utan att få svar.

En bit ut lyckades de få syn på siluetterna av något – det var Åke och Kerstins huvud över vattenytan med en upp och nervänd båt bredvid. Det blev en hård kamp att få upp dem i båten, tunga av vatten och stelfrusna.

– De var helt tysta och hade inga krafter kvar. Vi fick senare lite kontakt med Åke och kunde höra att Kerstin andades.

När de kom tillbaka till fast mark var ambulans och räddningstjänst på plats och de två fördes skyndsamt till sjukhus. Båda var kraftigt nerkylda – Kerstin så illa att hon fick sövas ned för att sedan värmas upp ytterst långsamt. Hennes kroppstemperatur var bara 25 grader. Efteråt har konstaterats att de båda hade legat i det tregradiga vattnet i cirka 40 minuter.

Åke och Kerstin är nu återställda och är förstås innerligt tacksamma över Henrik och Daniels insats.

– Vi har fått en andra chans i livet. Utan dem hade vi inte klarat oss, säger Åke.

Sjömanshusstiftelsen vill med sin belöning uttrycka sin uppskattning över Henrik och Daniels enastående livräddningsinsats.

# Hedersbelöning

## 39. Sjökapten Rolf Westerström, 20 000 kr

### *Hedersbelöning*

---

Året 1993 bestämde sig Rolf Westerström för att ställa sig bakom rodret på Sjöräddningssällskapet. När han på våren 2017 lämnar sin uppgift som verkställande direktör i Sällskapet kan han se tillbaka på en nästan oöverskådlig dynamisk utveckling inom svensk och även internationell sjöräddning. Mycket talande för hans insats är det stora antalet medlemmar i det helt ideella Sjöräddningssällskapet som under Rolfs ledarskap ökat från drygt 19 000 medlemmar till 110 000.



Han kan också blicka tillbaka på en frivillig verksamhet som idag omfattar 67 sjöräddningsstationer i landet med över 2000 frivilliga sjöräddare. Hela dygnet, året runt står de beredda att bemanna den fartygsflotta som idag måste betraktas som en av de modernaste i världen.

Rolf föddes på Rörö i Göteborgs västra skärgård 1950. Son till en legendarisk sjöräddningskeppare, Erik Westerström. Snart valde han sin utlagda utbildningsväg, gick på Sjöbefälsskolan i Göteborg och blev sjökapten. Han seglade några år

i svenska handelsflottan och blev så småningom sin egen part-redare. Tillsammans med sin bror köpte han ett Ro-ro-fartyg från Stena Line. De bildade ett rederi på Cayman Island och började segla i karibisk sjöfart.

När det blev dags för vaktombyte på den verkställande stolen i Sjöräddningssällskapet blev Rolf snabbt tillfrågad som efterträdare.

Han accepterade efter moget övervägande och tog fru och fyra barn och flyttade hem.

Om man nu lite distanserat tittar på Rolfs ledarskap, och om man nöjer sig med en enkel definition, har han med både stark vilja, rätt insikt och framåtblick dirigerat Sjöräddningssällskapet. Bakom Rolfs alla fattade beslut finns en stor förmåga att förstå och reagera på både medlemmarnas, de frivilliga sjöräddarnas och allmänhetens krav på en effektiv sjöräddning. Han har varit outstanding i arbetet att berika Sällskapet med seriösa samarbetspartners och donatorer där, om Rolf själv får säga det, ”våra frivilliga sjöräddare är de viktigaste donatorerna.”

Rolf insats för Sjöräddningssällskapet kan aldrig överskattas. Han har också haft en avgörande och inflytande betydelse inom den internationella sjöräddningen. Värt att påpeka är att han under många år satt om ordförande i ILF (International Life Boat Federation). Rolfs insatser betydde mycket när olika program togs fram för världsomspännande sjöräddning. Inte minst för olika stödprojekt i tredje världen.

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus vill med sin hedersbelöning tacka Rolf Westerström för sin mångåriga insats i sjöräddningens tjänst.

# Litteraturpris

## 40. Redaktör Linda Sundgren, 20 000 kr

### *Litteraturpris*

---

Sjöfartsjournalisten Linda Sundgren har i många år medarbetat i den svenska maritima pressen med välskrivna artiklar och reportage från när och fjärran, exempelvis Panamakanalen.

Hon har även speglat sjöfart och sjöfolk som medarbetare i Svenska Dagbladet.



2004 tillträdde hon som redaktör för Sjöfartens Arbetsmiljönämnds kvartals-tidskrift SAN-nytt, som sedan dess är en mycket läsvärd och intresseväckande publikation. Även i övrig maritim press har hon engagerat sig i sjömanskårens arbetsmiljö.

Inför dåvarande Sveriges Fartygsbe-fälsförenings 100-årsjubileum 2007 skrev hon jubileumsskriften 100 år i sjöbefä-lens tjänst, som är ett viktigt bidrag till den maritima historieskrivningen.

2016 debuterade hon som skönlitte-rär författare med deckaren *Ondska utan ånger*, som huvudsakligen utspelar sig i svensk skärgårdsmiljö. Det rör sig inte om någon bokstavlig sjöroman, men

anslaget och språkbehandlingen bådar gott inför hennes fortsatta författarskap.

Sammantaget är Linda Sundgren en mycket välförtjänt mottagare av Stiftelsen Sveriges Sjömanshus litteraturpris 2017.



## Summering Belöningar 2017

Arbetsbelöning	411 000 kr
Utvecklingsstipendium	10 000+20 000 kr
Hedersomnämmande	10 000 kr
Idrottsbelöning	20 000 kr
Sjöräddningsbelöning	40 000 kr
Hedersbelöning	20 000 kr
Litteraturpris	20 000 kr
<b>Summa</b>	<b>531 000+20 000 kr</b>











Skriftlig ansökan om:

- Utbildningsstöd och stöd till forskning insänds senast 15 juli respektive 1 oktober
- Stipendier insänds terminsvis via Sjöfartshögskola/sjöfartsgymnasium
  - Förslag till "Belöning 2018" insänds före 1 november 2017
  - Gratial och akut hjälp vid behov

*Insänds till Kansliets adress enligt nedan.*

*Katarinavägen 22, 116 45 Stockholm  
tel 08-641 44 37  
e-post: [info@sjomanshus.se](mailto:info@sjomanshus.se)  
[www.sjomanshus.se](http://www.sjomanshus.se)*