Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

Belöning 2018

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.

För mer information om Stiftelsen och dess verksamhet se sjomanshus.se

SVERIGES SJÖMANSHUS SIGILL 1748

Belöningar 2018

Stiftelsens Direktion har vid sammanträde den 8 mars 2018 beslutat belöna personer och organisationer enligt vad som framgår av denna folder. Belöningarna delas ut vid Stiftelsens Belöningsdag som äger rum den 16 maj i Stockholm.

Stiftelsens Litteraturpris delas ut den 28 september 2018 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 Hedersomnämnande 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 sjomanshus.se.

Arbetsbelöningar

1. 2:e Styrman Fredrik Jakobsson, M/S Sigrid, 5 000 kr

Wire på fallrepet

När fartygets fallrep är riggat på kajen måste lyftwiren vara slak för att tillåta rörelser. När fallrepet sedan ska tas upp är det viktigt att wiren hamnar rätt på trumman, men vid flera tillfällen har det hänt att wiren hamnat mellan motorn och trumman. Senast det skedde skadades wiren så pass illa att den var tvungen att bytas. Från fallrepets manöverplats är vinschen delvis skymd vilket kan göra det svårt att se vad som händer på trumman. Särskilt vid skymning och i mörker. För att minimera risken för att wiren hamnar innanför trumman kom förslagsställaren på en enkel lösning. Man monterade två L-profiler svetsade på plattjärn och fastbultad med en befintlig bult. Profilerna sitter så nära trummans innerkant att wiren inte kan hamna på insidan, trots mycket slack och lösa loopar. En ultimat lösning på ett problem som kan skapa mycket merarbete och onödiga kostnader.

Fredrik Jakobsson: jsson.fredrik@gmail.com

2. Överstyrman André Svensson, båtsman D. Lemery Saulo Junior, M/T Baltico, 5 000 kr

Stödjande hävarm

Ett underhållsarbete som består i att överhala rullklys och kungar för trossar på däck vållar ofta problem när man ska smörja lagren med smörjfett. Det på grund av att avsedda smörjnipplar inte går att vrida, vilket i sin tur framför allt beror på den ogästvänliga miljön. Normalt använder man sig av trossar som spänns upp runt rullen. Vinscharna på däck vrider rullarna samtidigt som en person smörjer dem, detta eftersom de är mycket tunga att rotera för hand. Om rullen inte går att rotera kan trossen gå av och utgöra en säkerhetsrisk både för personal och fartyg. Förslagsställarna råkade ut för det här problemet vid övertagandet av ett fartyg med eftersatt underhåll från en tidigare ägare. Man tillverkade då en hävarm för att kunna vrida rullarna och samtidigt smörja dem. En enkel konstruktion, men utan denna hävarm

är det ett tidskrävande moment som måste utföras med flera personer inblandade. Förslagsställarna vill gärna sprida den här designen i handelsflottan, då det kan hjälpa fler sjömän i deras arbete.

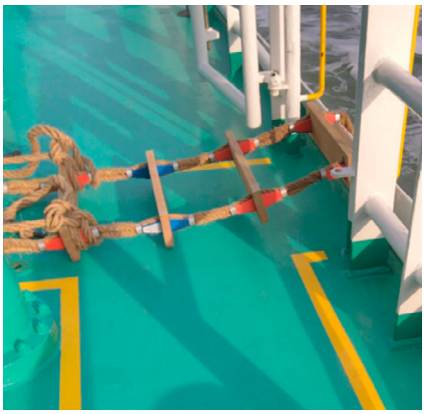
André Svensson: svensson.cl.andre@gmail.com
D. Lemery Saulo Junior: junlits12@gmail.com

3. Matros Christopher Manalang, befälhavare Lars Backlund, överstyrman Harald Hällén, M/T Evinco, 5 000 kr

Plattform förhindrar man över bord

Att snubbla och falla över bord i samband med att en lots eller besättningsmedlem embarkerar eller debarkerar via lotslejdare kan sluta riktigt illa. För att undvika den sortens olyckor har förslagsställarna gått från tanke till handling och monterat ihop en gulmålad plattform av trä. Med ett enkelt handgrepp läggs den ner över den del av lotslejdaren som ligger på däcket innanför relingen. Systemet minskar risken att någon ska råka snubbla på lotslejdaren. En praktisk lösning som höjer säkerheten.

Christopher Manalang: laraphermanalang@yahoo.com
Lars Backlund: back.lund@telia.com
Harald Hällén: lharaldhallen@gmail.com



4. Överstyrman Andreas Joelsson, matros Virgilio Sy, matros Joel Liwanag, matros Kent Tirol, matros Christopher Manalang. M/T Evinco, 5 000 kr

Bättre övning med jordsubstitut

Säkerhetsövningar ombord är viktiga för att bibehålla kunskap och beredskap på en hög nivå. Men att få till bra övningar kan vara svårt. Problemen hänger ofta samman med tidsbrist, både för planering och genomförande av övningarna. Förslagsställarna ville slå ett slag för övningar med mer verklighetskänsla. Med hjälp av det här förslaget bättrar man på trovärdigheten och skapar en bättre visualisering vid oljespillsövning. För att visualisera har man införskaffat miljövänliga vattenkristaller som normalt är tänkta för dekoration av vaser och som jordsubstitut för växter. Vattenkristaller finns i olika färger. Svarta valdes för att simulera bunkerolja. Vattenkristallerna är mycket små, endast några millimeter i diameter men om man lägger dem i vatten sväller de upp. Efter tolv timmars vattenbad blev de cirka en centimeter i diameter. Ett lovvärt initiativ där man hittat en metodik för att tillsammans utveckla det som behövs för genomförande av bra och realistiska övningar.

Andreas Joelsson: andreas_joelsson@hotmail.com

5. Överstyrman Harald Hällén, båtsman Paulino III Callo, M/T Evinco, 5 000 kr

Snabbare sanering med träbro

Oljetankfartyg med en bruttodräktighet av minst hundrafemtio måste ha en godkänd fartygsplan, (SMPEP - Shipboard Marine Pollution Emergency Plan). Det för att kunna vidta nödåtgärder vid förorening av skadliga, flytande ämnen. Om det hamnar olja på däck och kanske i vattnet, måste man snabbt kunna få fram den utrustning som behövs. En faktor som riskerade att försena eller försvåra det här momentet var att man tvingades kliva över en hög tröskel till oljespillrummet samt ett halvmeterhögt spant inne i rummet. På grund av lasttankarnas utformning under rummet sluttar golvet dessutom och med oljiga stövlar fanns det en överhängande risk att man i en stressad situation halkade. Förslagsställarna tyckte inte att arrangemanget mötte kraven på en effektiv SMPEP-station. De byggde därför en träbro

och en ramp inne i rummet som försågs med tvära plankor och en sandmålad yta för attminska halkrisken. Åtgärden medför en avsevärd tidsreduktion att få ut oljespill-utrustningen samtidigt som den ökar säkerheten och underlättar arbetsuppgiften.

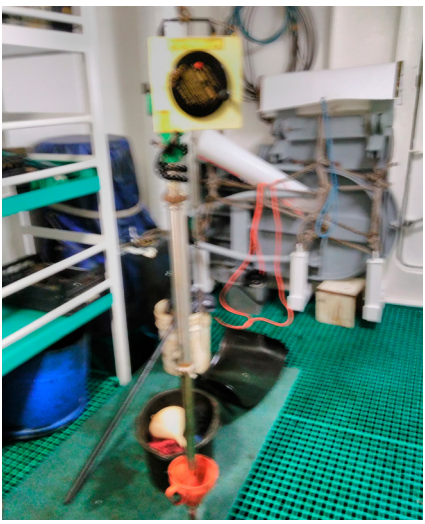
Harald Hällén: lharaldhallen@gmail.com
Paulino III Callo: cho@evinco.donsotank.se

6. Matros Christopher Manalang, M/T Evinco, 8 000 kr

Mindre slabb och spill

När ett fartyg lastas med olika typer av oljor ska alltid referensprover finnas ombord på fartyget eller på oljeterminalen. Anordningen man använder för oljeprov kallas provtagaren och består i princip av ett tungt rör som är slutet i botten med en låsventil. När provtagningen är utförd gäller det att hantera oljeproverna på ett tryggt och säkert sätt utan onödigt spill. Vid fyllning av lastprov från provtagaren till provflaskan underlättas hanteringen med förslagsställarens specialtratt för enkel överföring av lastprov i provflaskan. I stället för att trycka på provtagarens låsventil med ett finger, lägger man provtagaren ovanpå specialtratten, på en metallspets som anslutits och centrerats i tratten. Spetsen trycker på provtagarens låsventil så att den släpper lastprovet i flaskan. Hanteringen av lastprover blir enkel och smidig och man slipper onödig exponering med kladdiga fingrar och slabb.

Christopher Manalang: laraphermanalang@yahoo.com



7. Matros Midelo P. Anciano, M/V Aniara, 5 000 kr

Spännband i ordning

Effektiv lastning och lossning kräver ordning och reda på spännbanden till bilsurrningarna. Då upphängningsanordningar saknades, och möjligheterna att svetsa fast sådana försvårades av bränsletankarnas placering bakom bildäcksskotten, fick besättningen i stället använda lådor. Men förvaringen medförde att surrningarna trasslade och blandade sig med varandra. Förslagställaren tröttnade på, att efter några veckor med sjögång, se vad man tippat i lådan. Han kom fram till en smidig lösning för att bringa reda bland spännbanden genom att utnyttja befintliga surrningsfästen på skotten. En synergi var att lösningen kunde åstakommas utan ökad brandrisk. Förslaget har mötts positivt från både stuvare och besättning. Eftersom den är enkel att sätta upp och ta ner är fler upphängningsanordningar på väg att sättas upp ombord.

Midelo P. Anciano: mideloanciano@yahoo.com.ph

8. Båtsman Irvin Z. Parreno, M/V Figaro, 5 000 kr

Makalösa lyft

Tunga lyft bör i möjligaste mån undvikas. För att förhindra skador när manhålslock lyfts bort har förslagsställaren ombesörjt en liten, men betydande förbättring av arbetsplatsmiljön. Genom att tillverka en ställning som är lätt att använda i vilken vinkel som helst och med justerbar krok, lyfts det femtiotvå kilo tunga locket jämnt utan att fastna. Att sätta tillbaka på manhålet är lika enkelt. Ett bra vertyg för att slippa ryggont och andra symptom av den tunga hanteringen.

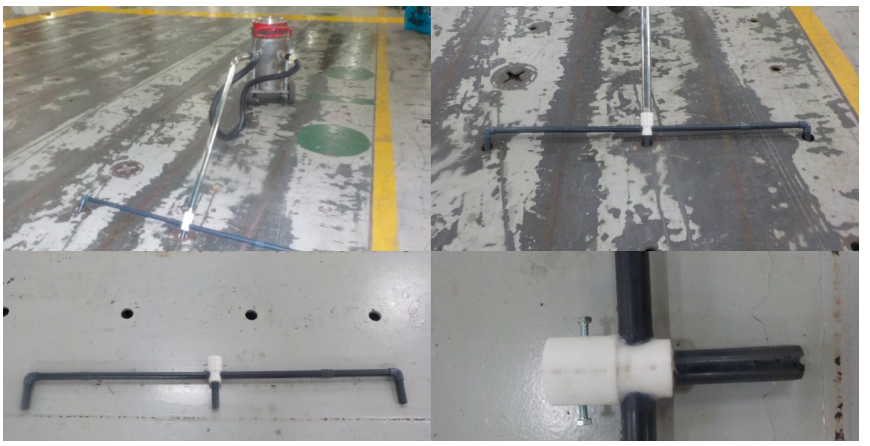
Irvin Z. Parreno: gabparreno81@gmail.com

9. 1:e Fartygsingenjör Roberth Ek, M/V Carmen, 10 000 kr

Plastmunstycke suger surrningshål

Att använda luft för att suga eller blåsa har inspirerat flera uppfinnare sedan början av seklet. Och ”denna uppfinning suger verkligen”, säger förslagsställaren. När det är dags att spola av lastlådan blir alla surrningshålen fyllda med vatten. Normalt töms hål för hål av däcksavdelningen med hjälp av dammsugare. Varje däck har cirka 10 000 surrningshål och för en person så tar det omkring 20 timmar att suga ur alla hålen. Vår förslagsställare har uppfunnit ett munstycke som primärt gör den här processen enklare eftersom den kan suga tre hål samtidigt. Därmed minskar tidsåtgången till cirka elva timmar. Eftersom munstycket är av plast är det flexibelt vilket är en fördel då hålen inte alltid sitter på exakt samma avstånd. Materialvalet minskar också vikten och gör munstycket lättare att hantera. Det monteras enkelt på dammsugarröret som vilket munstycke som helst och sen är det bara att köra på. Tidsbesparande och lite fiffigt tycker stiftelsen.

Roberth Ek: robban_0258@hotmail.com

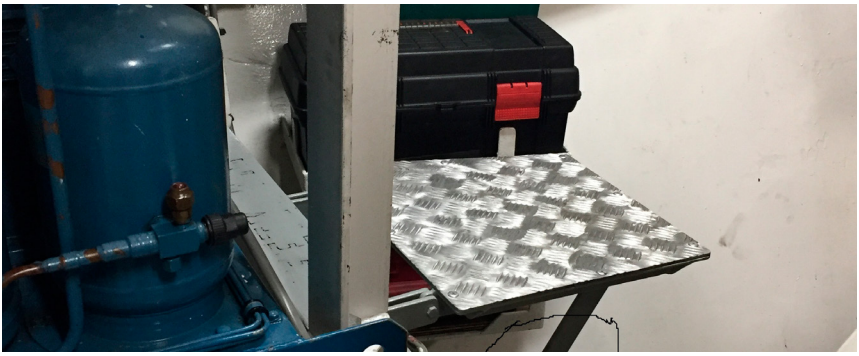


10. Reparatör Andreas Thulin, 1:e fartygsingenjör Linus Vargvik, AHTS Balder Viking, 5 000 kr

Oljekontroll från hopfällbar plattform

Varje morgon när förslagsställarna gick sin runda i maskin kontrollerades oljenivåerna i kylkompressorerna. Dessa är placerade i hjälpmaskinrummet där det är väldigt trångt vilket kan få en att undra över planeringen vid konstruktionen av fartygets maskinrum. För att kontrollera oljenivån i den översta kylkompressorn var man tvungen att klättra på fundamentet till kylkompressorerna. För att slippa vara helt utlämnade till maskinrummets bristande design vid genomförandet av arbetsuppgifter konstruerade förslagsställarna en hopfällbar plattform som svetsades med gångjärn i fundamentet till kylkompressorerna. När man fäller upp plattformen viks ett grövre hopfällbart plattjärn ut och låser sig självt när den blir belastad. Ett bra och enkelt förslag som ökar säkerheten för den som ska kontrollera oljenivån.

Andreas Thulin: andreas.thulin85@gmail.com
Linus Vargvik: linus_1982@hotmail.com



11. 1:e Fartygsingenjör Linus Vargvik, reparatör Andreas Thulin, AHTS Balder Viking, 10 000 kr

”Problemet är inte problemet”

”Det är inte problemet som är problemet”, är en gammal devis som visar på vikten av att hitta grundorsaken till fel och brister för effektiva lösningar. På förslagsställarnas fartyg var bristen på förrådsutrymmen det ursprungliga problemet. Det ledde till att hydraulslangar förvarades i trapphuset upp till backen. För att komma åt dem var besättningen tvungen att balansera ut på vardera sida av spanten med stor risk för fallolyckor. Förslagsställarna konstruerade en nedsänkbar plattform som inte inkräktar på lejdaren upp till backen. Plattformen är ledad med gångjärn i ena änden och monterad med block i andra änden som är fäst under däck för enkel användning. Plattformen har även en extra säkring med en kätting under däck som förhindrar olyckor om blocket skulle ge vika. En väl genomarbetad och säker lösning som eliminerar fallolyckor och även positivt påverkar det ursprungliga problemet.

Linus Vargvik: linus_1982@hotmail.com
Andreas Thulin: andreas.thulin85@gmail.com

12. Reparatör Andreas Thulin, 1:e fartygsingenjör Linus Vargvik, AHTS Balder Viking, 10 000 kr

Inga fingrar emellan

Cirka 100 stycken fjärrmanövrerade ventiler finns i förslagsställarnas fartyg. Det är inte ovanligt att dessa fastnar när de manövreras från kontrollrummet varpå man måste hjälpa till att vrida ställdonet för hand med en skiftnyckel. Ett ständigt återkommande problem var att när ventilerna öppnade eller stängde slets skiftnyckeln

ur handen och flög iväg. Ibland fastnade man och klämde fingrarna. Med dessa relevanta fakta vid handen tänkte förslagsställarna inte lägga fingrarna emellan. Trötta på svullnader och smärta skapade man en smart nyckel med ledat handtag. När ventilen släpper följer den fasta nyckeln med, men handtaget förblir stilla i handen och risken för klämskador minskar betydligt.

Andreas Thulin: andreas.thulin85@gmail.com
Linus Vargvik: linus_1982@hotmail.com

13. Reparatör John Lorentzen, AHTS Brage Viking, 10 000 kr

Pinne ur schackel

Vid ankarhantering kan snodd wire uppstå. När båtens arbetswire ska skiljas från riggens wire finns ett riskmoment att twisten får wiren att ”turna”. För att på säkert avstånd dra ur pinnen ur det shackel som håller ihop wirarna har förslagsställaren byggt ett specialverktyg. Verktyget sätts runt pinnen och kan sedan med hjälp av en capstan dras ut. Det gör att personerna på däck kan stå på säkert avstånd från de stora krafter som måste till för att få ut pinnen.

John Lorentzen: johnsomand@gmail.com

14. 1:e Fartygsreparatör Börje Jansson, IB Atle, 10 000 kr

Mindre kånka med rörsystem

På isbrytaren Atle fanns tidigare en plats för att tömma spillolja och dylikt. Tömningsstället låg på däck ett i maskinrummet. Det innebar att man fick ta med så mycket

man orkade bära av dunkar och pytsar nedför flera lejdare, vilket var tidsödande och även en säkerhetsrisk. Förslagsställaren har nu eliminerat det här problemet genom att dra ett rörsystem och montera tömningstrattar på flera däck. När systemet är fullt utbyggt kommer det även finnas på däck fyra för att underlätta vid oljebyte på vinschar och livbåtar. Ett bra initiativ som minskar sölet och förenklar arbetet.

Börje Jansson: jab.jansson@gmail.com

15. Motorman Joar Lindahl, IB Frej, 10 000 kr

Montering med varsam hand

Vid storservice och årsöversyn av fyra dieselgeneratorer ombord ska bränsleventilerna tas ur och kontrolleras. För att göra det måste även bränsletryckröret för respektive bränsleventil demonteras. Vid återmontering har bränsletryckröret många gånger monterats för hårt mot en närliggande skruv. Med tiden har det lett till skador på tryckröret; i många fall har det skavt hål och trycksatt bränsle läckt ut och orsakat driftstopp. Förutom att det är kostsamt att ersätta skadade tryckrör är det även en stor brandrisk, speciellt då tryckrören är belägna nära de varma avgasrören. Personalen ombord blir dessutom i onödigt stor grad utsatt för cancerogen diesel. För att undvika de här situationerna, bestämde sig förslagsställaren för att försöka konstruera ett distansverktyg som hindrar att bränsleröret monteras för hårt mot den ovan nämnda skruven. Verktyget ska placeras över skruven innan tryckröret monteras. När tryckröret är färdigmonterat avlägsnas distansverktyget och då finns en inbyggd frigång mot skruven. Verktyget består av en mutter och ett fem centimeter högt rör mitt på, som svetsats ihop. I toppen på röret filades ett spår i vilket en stång svetsades fast som handtag. Därefter svetsades ett två centimeter långt vinkeljärn på muttern. Efter måttjustering fortsatte arbetet med att pressa i en bussning av koppar i muttern. Det för att förhindra att gängorna på skruven skadas när verktyget används. Förutom att öka säkerheten och bidra till en bättre arbetsmiljö sparar det här fyndiga förslaget mycket pengar då tryckrören är mycket dyra att ersätta.

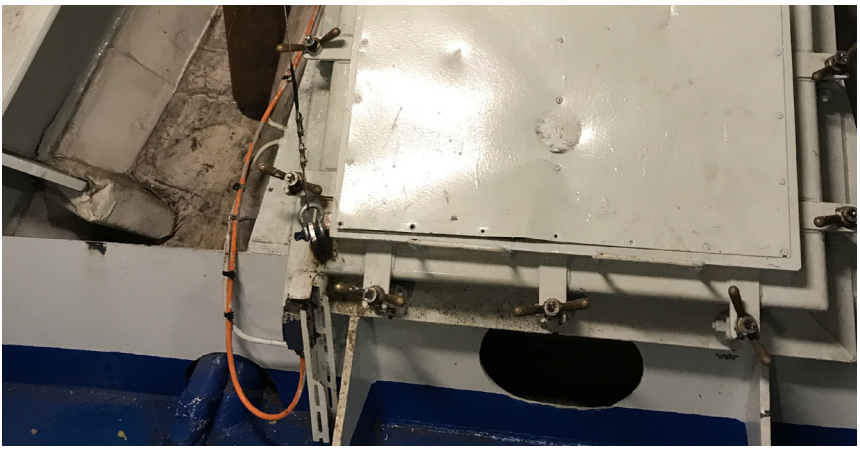
Joar Lindahl: joarlindahl@gmail.com

16. Reparatör Stefan Larsson, M/S Nordlink, 5 000 kr

Motviktssystem blev lättvikt

Trossluckorna under backen var farliga konstruktioner. De vägde för mycket och hade en vinkel som gjorde dem svåra att hantera. Med vajer, vikter och skyddsrör tillverkade förslagsställaren ett motviktssystem som gör trossluckorna enkla att få upp och de stannar i öppet läge tills man stänger dem. En smidig lösning som gav bättre arbetsmiljö.

Stefan Larsson: hendryx917@gmail.com



17. Motorman Niklas Pehrson, M/S Nordlink, 10 000 kr

Dålig analys gav luft åt nya lösningar

Tanken för analysvattnet från scrubbern fylls med sot och små luftbubblor. Det leder i sin tur till att tanken fylls med luft och ger fel värde. Vanliga automatiska avluftare fungerar inte eftersom det följer med små sotpartiklar som fastnar och täpper igen. Men med ett rostfritt rör eller pvc-rör kan man bygga en svanhals som löper cirka tio meter upp i casingen. I och med det har alla problem upphört och den avluftar konstant av sig själv vilket har sparat mycket tid och systemet larmar inte hela tiden. Arrangemanget för analysprover har utvecklats av förslagsställaren som på ett förtjänsfullt sätt underlättat hanteringen.

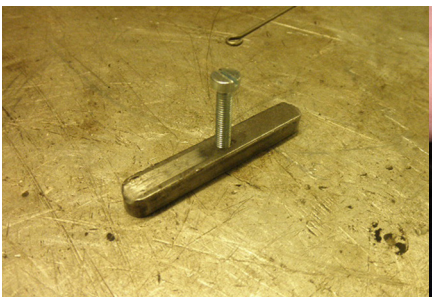
Niklas Pehrson: niklaspehrson@gmail.com

18. 2:e Fartygsingenjör Gunnar Sydén, M/S Nordlink, 10 000 kr

Oskadda kilar med hål och bult

Kilar i befintliga elmotorer är ofta eländiga att få bort från axeln i samband med exempelvis lagerbyte i elmotorer. Alla som råkat ut för det här problemet torde vara överens om att radikala förändringar krävs. Med förslagsställarens enkla lösning minskar risken avsevärt att skada både axel och kil. Förslagsställaren borrade ett litet hål mitt i kilen som sedan gängades med m5-gänga. Nästa gång kilen ska tas bort gängas en bult in och med hjälp av den trycks kilen upp ur sitt spår och kan avlägsnas mycket enkelt. Knappa tio minuter med att borra och gänga kilen och man har skickligt avhållit sig från tidigare skador och framtida frustrationer. Bra idé som förenklar arbetsuppgiften. Kan enkelt göras på elmotorer och axlar i alla möjliga storlekar.

Gunnar Sydén: gunnar.syden@gmail.com



19. 1:e Fartygsingenjör Oskar Lindersson, 2:e fartygsingenjör Johan Johansson M/S Finnclipper, 5 000 kr

Avkopplande lösning

Vid skifte av sludgetankar till scrubberanläggningen var man tvungen att klättra upp på tankarna och montera bort locket innan tanken byttes ut. På locket sitter ett sugrör som sträcker sig till botten av tankarna. Det finns en större och en mindre slang monterade vilka inte gick att demontera på ett enkelt sätt. Även nivågivarna till tankarna satt monterade i locket. Utrymmet där tankarna står är väldigt trångt och därför var det relativt omständigt att byta tankarna. Det löstes genom att

montera snabbkopplingar på både slangar och nivågivare. Nu kan man koppla bort slangarna och givarna från locken utan att behöva klättra upp på tankarna. Dessutom minskar risken för spill betydligt. Sedan byts locket när man fört ut tanken. En smidig och välfungerande lösning som underlättar arbetet ombord.

Oskar Lindersson: oskarlindersson@hotmail.com
Johan Johnsson: johanjohansson91@msn.com

20. 1:e Fartygsingenjör Mathias Holmström, teknisk chef Johan Diederichs, 2:e fartygsingenjör Johan Björke, M/S Finnclipper, 6 000 kr

Lyfthjälpen

Något som man allt för ofta kan lägga märke till är den totala avsaknaden av ergonomiskt hänsynstagande när fartygsmotorer designas. På förslagsställarnas fartyg har man hjälpmotorer av märket Sulzer SU20. Dessa har en spolluftkylare placerad under turbinen. På ena sidan finns ett avgasrör som gör det svårt att lyfta bort spolluftkylaren vid rengöring. Före denna uppfinning måste ett flertal lyftanordningar dras från olika håll för att kunna lyfta bort kylaren. Ännu värre var det att montera kylaren då även kroppsdelar och nya packningar måste skyddas. Förslagsställarna tog sig en funderare på hur man kunde göra det säkrare och enklare att byta kylarpaket. Till sin hjälp tog man en lyfthjälp som i grunden liknar en så kallad helsingborgsgaffel, men som kan monteras fast med fyra skruvar i spolluftskylaren då den ligger på en lastpall. När man sedan krokar i ett lyftblock och hissar upp ligger kylaren helt i linje med motorns fastsättning. Kylaren förs fram till motorn med lyftblocket fast i en blockvagn och kan enkelt skruvas fast. Lite fokus, energi och en pallyft har bidragit till att underlätta belastningsergonomiskt för besättningen som utför arbetet.

Mathias Holmström: hells91@hotmail.com
Johan Diederichs: johandiederichs@hotmail.com
Johan Björke: j.bjorke@aland.net

21. Teknisk chef Johan Diederichs, 2:e fartygsingenjör Johan Björke, M/S Finnclipper, 10 000 kr

Snabb nödöppnare

Många gånger har låskistorna i passagerarhytternas dörrar gått sönder och lett till att det inte går att öppna varken inifrån, utifrån eller med nyckel. Det beror på en metalldel i låskistan som kan gå av och blockera öppningen. Fastnar en passagerare på insidan när det här händer utbryter lätt panik och flera dörrar och karmar har genom åren fått brytas upp. Förslagsställarna funderade hur dörrarna skulle kunna öppnas snabbt, innan de på andra sidan får panik och utan att förstöra någonting. Flera olika lösningar provades innan man hittade en metod som fungerade. Den går ut på att man trycker isär dörrkarmen cirka tjugo millimeter så att klinkan i låset går fri från karmen. Den får heller inte blockera dörrens öppning. Man placerar två stycken tryckstänger, en på var sida om låskistan och börjar sedan jämnt trycka isär karmen som är ganska böjbar. Att öppna på det sättet tar ungefär två minuter. Nödöppnaren har använts ett flertal gånger och den står i en ställning i däcksreparatörens verkstad redo för utryckning. Bra och enkellt verktyg som framför allt ökar säkerheten för passagerarna i skarpt läge, men som även kan spara reparationskostnader och arbetstid.

Johan Diederichs: johandiederichs@hotmail.com
Johan Björke: j.bjorke@aland.net

22. 1:e Fartygsingenjör Magnus Ahvander, 1:e reparatör Michael Roos, M/S Finnpartner, 5 000 kr

Badankor kollar länsvattennivån

Förslagsställarna har under en tid strävat efter att reducera länsvattenmängden ombord. Det har resulterat i att man tittat på vattnet som kommit från omklädningszterades via en länsvattenseparator (Senitec). Förslagsställarna satte ihop en tank som fungerar som en övergång till svartvattnets vakuumsystem genom en förenkling av EVAC:s befintliga tankar. Tankens volym är på cirka fyrtio liter. Med en plexiskiva på sidan är det lättare att upptäcka fel eller om det är för mycket tvättmedel i maskinen. En nyhet är att man använder badankor (överblivna leksaker) i tanken som hjälper till att åskådliggöra nivån. Den vattenmängd systemet slipper hantera genom länsvattenseparatorn efter denna förändring är cirka hundra kubikmeter per år. Ett väl reglerat och balanserat flöde av avloppsvatten in i systemet gör att det räcker med att svartvattnet pumpas iland cirka två gånger i veckan.

Magnus Ahvander: fing@passagen.se
Michael Roos: roos.michael74@yahoo.com

23. Motorman Johan Lindberg, M/S Finnpartner, 10 000 kr

Fläktspjällssäkring

Då den manuella manövreringen av spjället sitter utom synhåll, oftast på ett annat däck i publika utrymmen där passagerare vistas, känns det otryggt att röra sig in under spjället. För att skapa en säker arbetsmiljö tillverkades en spärr som håller spjället i öppet läge när man servar eller smörjer styrprofilerna till fläktspjällen. Utan spärr är risken, förutom den mänskliga faktorn, att spjället slår igen vid spänningsbortfall eller bortfall av tryckluften. Den gängade stången gör spärren reglerbar och kan därför användas till fläktspjäll av olika storlekar. Ett mycket bra initiativ som ökar säkerheten.

Johan Lindberg: ost_riskakan@hotmail.com

24. Motorman Ted Litens, M/T Bit Viking, 10 000 kr

Specialare som fungerar

Något som skulle behövas på förslagsställarens fartyg var ett specialverktyg eller en hydraulisk press för att byta bussningar. Efter diverse försök att pressa i bussningar utan rätt verktyg har förslagsställaren sagt till sig själv att aldrig mer göra om det. Istället tillverkade han ett enkelt verktyg som drar in och ut oljepumpbussningarna. Passformen fungerar felfritt på verktyget. Styrhylsorna som monteras i rätt läge gör att nya bussningar hamnar både rakt och på rätt djup.

Ted Litens: ted_litens@yahoo.com

25. Matros Mikael Severin, M/S Vaxö och Väddö, 10 000 kr

Pussel för ökad rättvisa

Waxholmsbolagets Värmdö, Vånö, Väddö, Viberö och Vaxö har traditionellt kört trafikprogram där liten hänsyn tagits till jämn arbetsbelastning, gångtid, avlösningar och så vidare. Arbetsbelastningen varierade kraftigt beroende på om fartyget började med en morgontur in eller ut från skärgården. Under lågsäsong gick vissa bara i helgtrafik

medan besättningen på en annan båt behövde jobba åtta till sex på grund av för lång avlösningsdag. Det här ville förslagsställaren ändra på genom att möblera om bland befintliga turer, utan att för den skull behöva ändra nämnvärt i turlistorna. Det krävde mycket pusslande och räknande för att de fem båtarna skulle få minst en natt vid varje möjlig natthamn, jämn arbetstid och bra avlösningstillfällen. Det här sommarförslaget mottogs mycket positivt i alla led och infördes 2014. Därefter har förslagsställaren stegvis gjort förslag för lågsäsong och 2017 har dessa anammats för samtliga turlisteperioder. Ett lovvärt initiativ där förslagsställaren utjämnat arbetsbelastningen och den rörliga lönedelen mellan bolagets anställda. Ansvaret för det här borde i och för sig ligga på någon annan inom organisationen, men när det ansvaret inte tagits är det i synnerhet positivt att det genomförts av en person i manskapsbefattning.

Mikael Severin: sevve84@gmail.com

26. Teknisk chef Thomas Gustafsson, fartygsassistent Sten Holm, M/S Petunia Seaways, 10 000 kr

Ståltransportör leder rör till maskin

När man skall ta ner stål och rör i maskin görs det via en lucka i lastdäck. En person på däck skickar ner sexmeterslängder till en person i maskinverkstaden. Det här momentet kan utvecklas till en vådlig fäktning. Särskilt när de mindre dimensionerna, som lever sitt eget liv, hanteras. För att göra det enklare, säkrare och arbetsbesparande har förslagsställarna byggt en ståltransportör som kan manövreras av en person. Konstruktionen består av ett femhundranittio centimeter långt fyrkantsrör utrustat med ett par kullagrade hjul, ett stöd och ett hopfällbart handtag. Transportören förvaras på däck, hängande på skottet. Den öppna änden stängs med en lucka för att det stål som förvaras inte ska glida ur. Vid mottagning av stål- eller rörleveranser stoppas det in i transportören, antingen hängande på skottet (om det inte finns tid att öppna luckan på grund av lastning eller lossning) eller liggande på däck (om man har möjlighet att öppna luckan direkt). Transportören lyfts ner från skottet med trucken, rullas med handkraft till luckan, kopplas och lyfts ner. När transportören landar med hjulen rullar den av egen kraft och lägger sig på durken. Åtgärden har förenklat transporten av material ner i maskin på ett säkert och smidigt sätt.

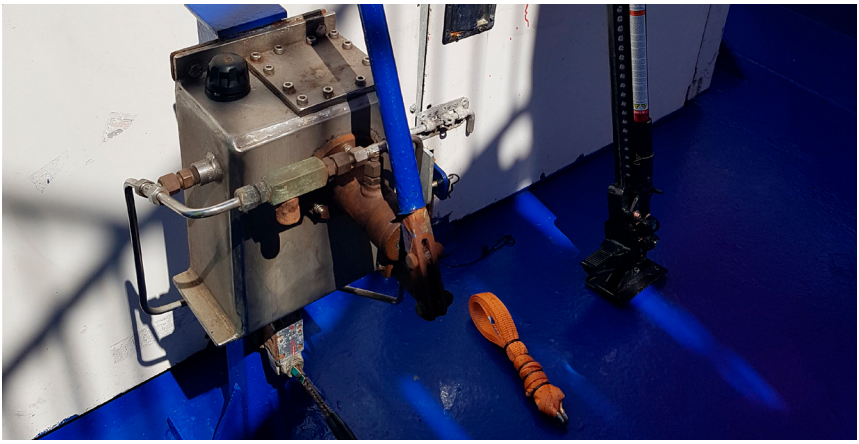
Thomas Gustafsson: gson@minepost.nu
Sten Holm: tyren45@gmail.com

27. Matros Eric Ericsson, båtsman John Andersson, M/S Stena Jutlandica, 5 000 kr

Afrikansk domkraft löste problemet

I livräddningssystemet ombord ingår fyra MESar (Marine Evacuation System). En MES är en stor låda som innehåller en strumpa och en uppblåsbar plattform. I ett nödläge används en hydraulisk pump för att tippa ut MESen över kanten på båten, därefter ramlar strumpan och plattformen ner. När plattformen är uppblåst kan man åka sick-sack genom strumpan och ner till plattformen. Tyvärr finns det alltid en risk att hydraulsystemet fallerar och då går det inte att använda MESarna. När den ena förslagsställaren lyfte frågan hur man skulle göra om hydraulerna var ur funktion, kom den andre förslagställaren, utifrån hans erfarenhet av resor i Afrika, på en lösning med en hi-lift jack; en höglyftande domkraft, populär hos folk som kör ute i bushen i Tanzania. Förslagsställarna pratade med överstyrman som beställde en sådan hilift. Sedan tillverkade man en lyftögla med en krok för att kunna tippa MESen. De fältprov som utförts visar att idén fungerar. Enda detaljen som återstår är att införskaffa en godkänd lyftögla med krok. En enkel, smidig och billig lösning.

Eric Ericsson: ericson375@gmail.com
John Andersson: john@seaman.se



28. 2:e Fartygsingenjör Erik Sjöqvist, M/S Stena Jutlandica, 5 000 kr

På spåret med nytt verktyg

Fartyget har ett antal fjärrstyrda hydraulventiler ombord. För att manövrera dessa manuellt måste tillförsel samt retur av hydraulolja stängas av. Avstängningsventilerna är av spårskruvsmodell och tillverkade av mässing. Då spåret har en större bredd än vanliga skruvmejslar blir det glapp. På sikt förstörs spåret och ventilerna kan inte isoleras och manövreras manuellt. Ibland är det dessutom svårt att komma åt med mejsel. Förslagsställaren har tillverkat ett verktyg med bra passform som även kommer åt i trånga utrymmen. För att förbättra kontrollen över verktyget har verktyget även en hylsa som passar över ventilerna. Fiffigt och viktigt litet verktyg för att kunna stänga av en ventil vid behov, inte minst vid nödsituationer.

Eric Sjöqvist: erik.sjoqvist@hotmail.se

29. 1:e Fartygsingenjör Jan Mattson, M/S Stena Saga, 8 000 kr

Fiffig demontering av nylonring

En viss typ av nylonring (seal-ring) i ”Bowl-hood” på Alfa Lavals separatorer i SU –serien finns i många fartyg. Trots att det medföljer ett specialverktyg för att underlätta demonteringen brukar det vara svårt att få ut tätningsringen i ett stycke. Höga tryck och temperaturer (cirka 100 grader celcius) gör att den blir väldigt skör och lätt går sönder vid hantering. Ett både bökigt och irriterande problem. Förslagsställaren provade sig fram och hittade slutligen en förenklad arbetsmetod som kan beskrivas som följer: Med en varmluftspistol värmer man tätningsringen tills den blir ordentligt varm. Därefter slår man ut en bit av tätningsringen genom ett av hålen som är avsedda för demontering. När man fått ut ringen tillräckligt för att komma under med specialverktyget värmer man åter tätningsringen så att den återfår lite elasticitet. Sedan kryper ringen upp i ett stycke. Det är bra om man är två vid detta moment. En som värmer och en som knackar specialverktyget under tätningsringen.

Jan Mattson: janmattsson01@gmail.com

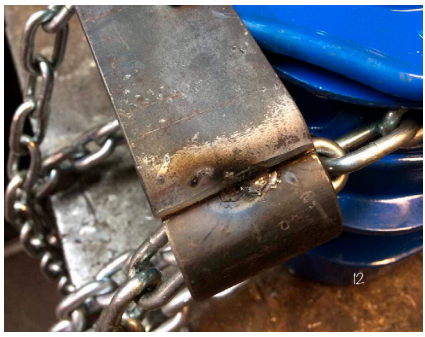
30. Reparatör Max Medriano, M/S Stena Forecaster, 10 000 kr

Dra på trissor!

Kortfattat består kedjeblock av några cylindriska tvåstegskuggväxlar som när man drar i handkedjan gör att transmission och lastkedja rör sig och lyfter lasten. Den används för att lyfta och transportera material, reservdelar, utrustning eller annat tungt som inte kan lyftas av människor. Särskilt i maskinrum är det här väldigt viktigt. Förslags-

ställaren råkade ut för att handkedjan ofta fastnade i lyftblocket och orsakade problem med stopp och trassel. Ännu lättare fastnade kedjan när kedjeblocken användes för att dra lastkedjan i konstiga riktningar, vilket fick handkedjan att sno sig eller vrida sig mellan handkedjeskivan och lyftblocket. Förslagställaren löste problemet genom att tillverka en metallguide som hindrar att handkedjan belastas snett mot skivans plan och kniper fast. Denna guide monterades med bultar så att den blev en fast del av kedjeblocket. Med detta arrangemang är det nu lätt att använda kedjeblocken och risken för stopp och trassel har eliminerats. En effektiv insats som många kollegor inom sjöfarten kan komma att känna stor tacksamhet för.

Max Medriano: mnmedriano@yahoo.com

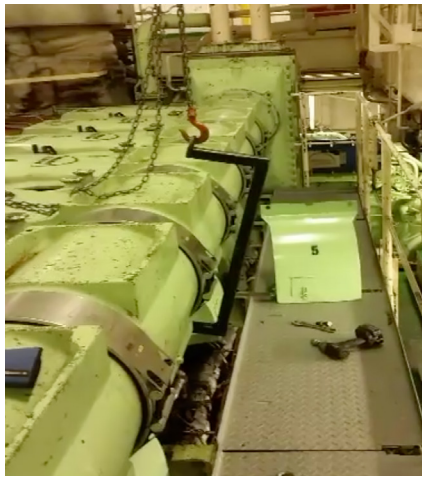


31. Motorman André Petersen, M/S Stena Jutlandica, 10 000 kr

Bränslepump under galgen

Vid byte av bränslepump på HM med det gamla sättet erfordrades flera tunga specialverktyg. Det innebar ett antal komplicerade arbetsmoment för att lossa och lyfta upp bränslepumpen. Dessa arbetsmoment var inte bra för den som utförde uppgiften då kropp och rygg utsattes för ohälsosam belastning. Arbetsmomentet var dessutom mycket tidskrävande. Med den nya metoden blev arbetet avsevärt lättare, bättre arbetsmiljöanpassat samt tidsbesparande. En traversbalk har monterats över HM i dess längdriktning. Traversbalken monterades så att ett specialverktyg, bestående av kedjeblock och nytillverkad galge, hänger i lodrät linje under traversbalken.

André Petersen: andrebent5050@gmail.com

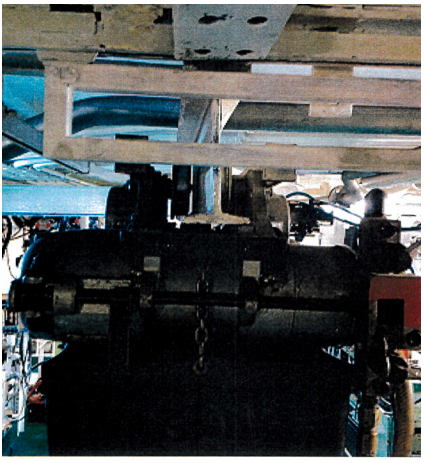


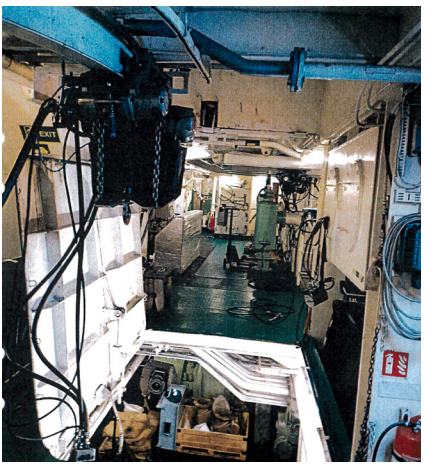
32. Motorman Henrik Ottosson, reparatör Fredrik Weidinger, motorman Jan-Olof Rosén M/S Stena Danica, 12 000 kr

Fallskydd på traverstalja stoppade bortglömdhet

En traversvagn med talja har till uppgift att lyfta olika objekt och röra sig horisontellt på ett eller flera spår hängande under en traversbalk. För att kunna lyfta från däck ett till tre måste traversbalken under maskinrumsluckan bort. Dessvärre hände det att de genomgående stoppsprintarna som hindrar traverstaljan att köra av balken glömdes bort. En opålitlig lösning med påföljd att traverstaljan kunde köra vidare och falla från maskintoppen och ner på bottengretingen. Förslagsställarna försåg den flyttbara traversbalken med stoppgrindar som svetsades fast i var ände. När lyft nu ska utföras lossas bulten i balken och när den skjuts åt sidan hamnar stoppgrindarna alltid på plats om balken är ur sin position. Det gör hela operationen säker och hindrar avkörning och olyckor.

Henrik Ottosson: ho222bw@gmail.com
Fredrik Weidinger: fredrik.weidinger@hotmail.com
Jan-Olof Rosén: kalle-rosen@live.se





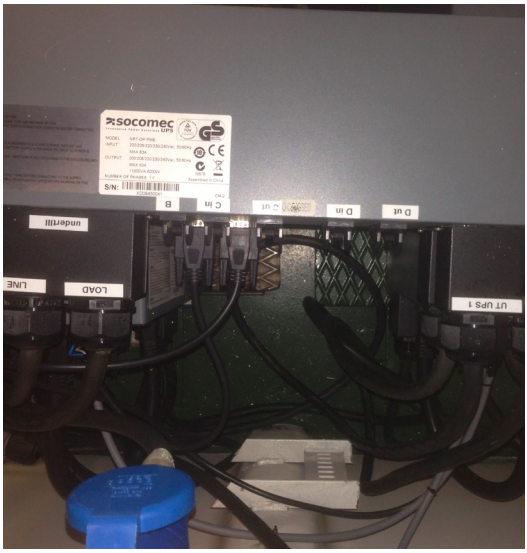
33. Elingenjör Åke Karlsson, M/S Stena Jutlandica/ Gothica, 15 000 kr

Navigationsutrustning med reduntant redundans

Strömlös bryggutrustning är som väl är ingen vanlig företeelse. Eldistribution av navigationsutrustningen på bryggan är redundant och sker genom två separerade nödmatade el-centraler med var sin avbrottsfri kraftkälla (UPS). Men en natt vid trång passage i Göteborgs skärgård hände det som inte får hända, ett haveri på en av de två navigationsupserna ledde till att halva navigationsutrustningen slocknade. Allt förlöpte väl denna gång, men befälhavaren och styrmän på bryggan upplevde det som ett mycket oangenämt ögonblick i deras karriärer. Inte helt oväntat önskade man framgent högre tillförlitlighet på utrustningen. Med lite klurighet och kunskap genomförde förslagsställaren en relativt enkel modifikation som fördubblar säkerheten för utrustningen på bryggan. För att uppnå högsta möjliga tillgänglighet och för att driva navigationskritiska laster konfigurerades Nav UPS:1 och UPS:2 till 1:1 redundans. Förstärkning av redundans och kontinuitet av el-leverans vid UPS-fel till viktig navigationsutrustning sker då genom parallell redundant operation av Nav UPS1 och Nav UPS2. Denna UPS-redundanta drift innebär att systemet innehål-

ler ytterligare en modul för att skydda lasten, i det osannolika fall UPS-fel uppstår. Med andra ord garanterar denna lösning tillräcklig strömförsörjningskapacitet till den anslutna lasten genom att fortsatt bibehålla elförsörjningen till bryggans hela navigationsutrustning. En bra lösning som garanterar strömförsörjningen då redundansenheten är redundant i sig själv.

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



34. Befälhavare Christer Menfors, M/S Stena Vision 2:e Styrman Christian Jildermark, M/S Stena Saga Operation manager Anders Sjöblom, M/S Stena Vision/Terminaler, 15 000 kr
Minskad cykelstress ombord

Under perioden mars till september är antalet cyklister som reser med färjor stort. Genom åren har cyklar varit ett säkerhetsproblem då de ställts upp och blandats med annan rullande last, som person- och lastbilar. Det gäller både på kajen och ombord på lastdäcket. Samtidigt har kontrollen över cyklisternas rörelser varit besvärlig vilket ökat risken för olyckor. Situationen blir stressande både för cyklisterna och besättningen som ansvarar för bildäcken. Verksamheten med last- och lossning har varit förskonad från olyckor genom att all rullande fordonslast stoppats när cyklisterna ska ombord, men lösningen är inte optimal. Lasttiden ökar och ibland kan besättningen nödgas tillåta cyklister och rullande last samtidigt för att hålla tidtabellen. För passagerarna innebär det också mycket väntan på kaj. Efter incheckning cyklar man in på terminalområdet och väntar tills fartyget är avlastat och turen kommer till cyklisterna. En väntan som kan bli upp till två och en halv timma. Förslagsställarna har utvecklat ett smidigt cykelställ. Det ökar säkerheten för de cykelburna passagerarna samtidigt som arbetsmiljön på bildäck förbättras, både vad avser frigjord lastyta och besättningens arbetsro. Ett bra förslag som kan användas på många fartyg.

Christer Menfors: christer.menfors@stenaline.com
Christian Jildermark: christian.jildermark@stenaline.com
Anders Sjöblom: anders.sjoblom@stenaline.com

35. Safety Officer Peter Larsson, M/S Superstar Libra, 15 000 kr

Trimmad kärra

Under cirka tre års tid har förslagsställaren provat och utvecklat en brandslangskärra. Det har utfallit mycket väl och nu ska varje brandgrupp ombord utrustas med en sådan. Brandslangskärran gör att dragningen och kopplingen av brandslangarna till rökdykarna kan utföras betydligt snabbare än tidigare och att slangarna alltid är rätt kopplade. Med de gamla väskorna till brandslangarna kan det ta upp till två minuter innan all slang är dragen och då är det inte garanterat att slangen är rätt kopplad. Vid användning av brandslangskärran finns det efter endast tjugo meters löpning femtiofem meter brandslang som är redo att användas. Slangen till de första rökdykarna är klar på under tjugo sekunder. Det gäller även om manskapet aldrig dragit och kopplat slang tidigare. Den specialanpassade kärran har en tillräcklig höjd och bredd för att få plats med fyrtio meter trettioåtta millimeters brandslang till rökdykarna och femton meter femtioen millimeters brandslang till grenröret. Den rymmer även två strålrör samt ett bockat plexiglas som håller slangen på plats och som gör att man kan se att slangen ligger rätt. En behändig och bra kärra för att få med sig mycket slang på en gång. Ett plus för det extra munstycket och olika bärmöjligheter.

Peter Larsson: firepeter@hotmail.com

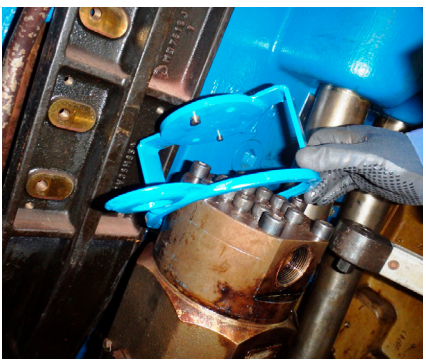
36. Motorman Rene de la Cruz, M/T Bit Oakland, 15 000 kr

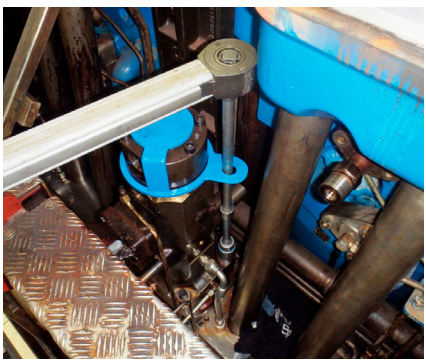
Styrverktyg för förlängningsstänger

Enligt tillverkarens anvisningar i Wärtsilämanualen ska bränslepumpens muttrar dras med ett rekomenderat åtdragningsmoment. En ergonomisk miss i det här saman-

hanget var att det inte gick att komma åt fundamentets muttrar från sidan av pumphyllan via "hotboxen". Istället var man tvungen att dra fast muttrarna från ovansidan av bränslepumpen, Höjden från bränslepumpsfundamentets muttrar till fritt utrymme i "hotboxen" är cirka sju decimeter. För att uppnå detta används en lång momentnyckel som är en meter lång samt två stycken långa förlängningsstänger till en M24-hylsa. Åtdragningsmomentet av muttrarna blir mycket ostabilt och vingligt och det krävs två personer för att utföra arbetet. En som drar momentnyckeln och en som stabiliserar och håller rätt position på förlängningsstängerna och hylsan. För att uppnå det angivna åtdragningsmomentet på 460 Nm med momentnyckeln måste man ta i kraftfullt. Om olyckan är framme och förlängningsstängerna eller M24 hylsan rappar ur sitt läge är risken stor att den långa momentnyckeln orsakar kroppsskador på användaren eller sin medarbetare. Förutom risken för personliga skador kan man också skada maskindelar omkring bränslepumpen vid demonteringen eller monteringen. Förslagställaren har demonterat bränslepumparna från huvudmotorerna ett flertal gånger och funderat på hur man skulle kunna göra jobbet säkrare för både sig själv och arbetskamraterna. Lösningen blev att använda sig av bränslepumphusets runda toppdel som en styrning. På denna Wärtsilä 46 motor blev det en bra lösning för att underlätta arbetet, samtidigt som det minskar olycksrisken.

Rene de la Cruz: kampersviksbatvarv@gmail.com





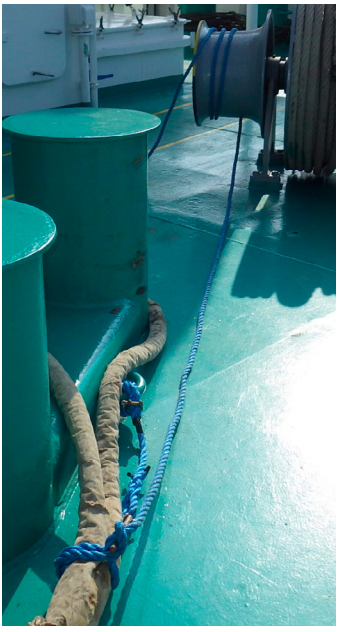
37. Matros Christopher Manalang, M/T Evinco, 15 000 kr

”Toggle pin” för minskad ryggvärk

En så kallad Toggle Pin kan närmast beskrivas som en ters (ett runt stycke trä eller metall) som sticks i bukten eller ögat på ett tåg för att fasthålla detsamma. En STS eller ett ”skepp till skeppsöverföring” avser överföring av fartygs last, som kan vara olja eller gasfrakt, mellan två handelsfartyg placerade bredvid varandra. Fartygen

kan ligga till ankars eller vara i rörelse. Regelverket kring sådana operationer är extremt detaljerat och kraven på oljetankfartygets personal höga. Förslagsställaren har skapat bättre förutsättningar för det vanliga, hederliga kroppsarbete som utförs i samband med förtöjningar som samtidigt kräver extra finess och noggrannhet. Förslaget består av två smäckra linor. Den ena fungerar som en kort stoppare med splits med schackel i bägge ändar. Tersen schacklas på stopparens ena ände och den andra änden schacklas till förtöjningspollaren som trossen ska läggas av från. Den andra linan fungerar som en slags göling. Ena ändan är försedd med ett öga så att den hastigt kan läggas runt trossen. Den lediga tampen läggs med en bukt genom ögat om vilken sedan tersen förs in genom bukten och fasthålls till trossen. Den lediga änden dras till det förtöjningsspel som man använder och med rundtörnar runt kapstan. Den sträcks så att trossen fasthålls. Trossen kan nu enkelt läggas av från pollaren utan att det behöver göra ont i ryggen. När gölingen slackas ut frigörs tersen av sig själv och trossen glider fritt av fartyget. Smart lösning som minimerar både hanteringen och risken att fastna i trossen när den lagts av.

Christopher Manalang: laraphermanalang@yahoo.com



38. 1:e Fartygsingenjör Roshan Kandemir, M/T Evinco, 15 000 kr

Ta i trä och driv ut bränsleångorna

Innan man kan gå in i en bränsletank för inspektion eller rengöring måste tanken ventileras noggrant i minst 24 timmar. Vanligaste metoden för att effektivt ventilera tanken är med en portabel fläkt med tillhörande ventilationsstrumpa där strumpans utblåssida placeras en bit in i tanken. Problemet med den metoden är att när fläkten blåser in frisk luft i tanken, pressas alla bränsleångor ut i maskin via manhålet. Dessa ångor är som bekant inte behagliga att andas in och kan vid högre doser vara livsfarliga. Förslagsställarens lösning på problemet blev en manhålskåpa tillverkad av en träskiva med två genomföringar. Det nedre hålet är till för ventilationsstrumpan som är kopplad till fläkten. Strumpan dras igenom och placeras en bit in i tanken. Det övre hålet används för att suga gaserna ut ur tanken med hjälp av maskinrummets

utsugsventilering. Gaserna skickas sedan vidare genom slangen, ut genom maskinrummet och in via ett manhål på ventilationstrumman där ännu en manhålskåpa håller ventilationsstrumpan mot utsuget. Det här resulterar i ett slutet system som förhindrar illaluktande och skadliga bränsleångor från att hamna i maskinrummet. En bra lösning för bättre och hälsosammare arbetsmiljö.

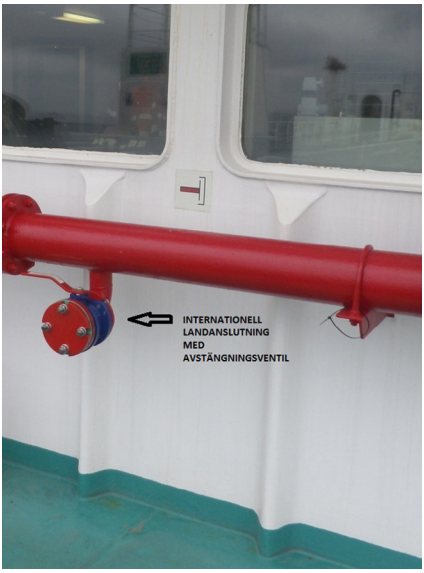
Roshan Kandemir: roshan.kandemir@gmail.com

39. Överstyrman Simon Lejdemark, teknisk chef Jacob Edheimer, M/T Solero, 20 000 kr

Håller för trycket

Vid händelse av brand ombord på fartyg som nyttjas i internationell trafik finns en internationell landanslutning för att ta emot vatten från land till brandsläckning via det interna brandsystemet. Normalt sitter en blindfläns inne på anslutningen till fartygets brandlina. Förslagsställarna har kompletterat denna blindfläns med en avstängningsventil för att så länge som möjligt kunna nyttja fartygets egna system tills landanslutningen är kopplad. Med en avstängningsventil förhindras även att blindflänsen kan vara trycksatt och att systemet måste dräneras innan landanslutningen kopplas. Ett effektivt hjälpmedel för att uppnå hög säkerhetsnivå ombord på fartyget.

Simon Lejdemark: simonlejdemark@hotmail.com
Jacob Edheimer: jakobedheimer@gmail.com

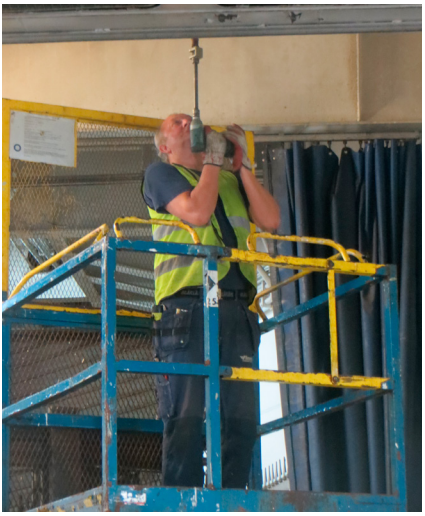


40. 1:e Fartygsingenjör Oskar Lindersson, 1:e reparatör Kjell Thörnberg, M/S Finnclipper, 20 000 kr

Rena sprinklermunstycken med bättre arbetsteknik

Sprinkleranläggningar är föremål för årliga klassningar och egenkontroller. Det senare understryker behovet av regelbunden rengöring av samtliga sprinklermunstycken. För att garantera systemets tillförlitlighet och effektivitet krävs en hel del repetivt arbete som kan vara både tidskrävande och påfrestande för kroppen på grund av ohälsosamma arbetsställningar. Tidigare användes antingen en stor skiftnyckel eller rörtång när man monterade ner munstyckena för rengöring. Förslagsställarna ville pröva att arbeta mer förebyggande och tillverkade därför ett nytt verktyg. Verktyget träs över sprinklermunstycket som sedan kan monteras ner och upp med hjälp av en mutterdragare. Det medför bättre arbetsställning där arbetsmomentet över huvudet blir mindre påfrestande. Ett bra förslag på ett smart verktyg som förenklar demonteringen av sprinklermunstycken och som är användbart på många fartyg.

Oskar Lindersson: oskarlindersson@hotmail.com



41. 2:e Fartygsingenjör Nikolaj Jansson, 1:e fartygsingenjör Oskar Lindersson, M/S Finnclipper, 20 000 kr

Snabb lokalisering av läckande topplock

Förslagsställarna arbetade tidigare tillsammans på ett fartyg där det var stora problem med avgaser i kylvattensystemet för hjälpkärrorna. Det ledde till att luft vandrade runt i maskinernas kylvattenkrets. Påhängspumpen tappade emellanåt sug varpå maskinen fick för dålig kylning med shut down som följd på grund av för hög temperatur. Den oönskade luften berodde på läckande avgassäten samt spruckna topplock. Vanligtvis blåser man maskinerna för att lokalisera liknande vattenläckor. Men eftersom problemen främst uppstod när maskinerna var högt belastade, och det är högre tryck i cylindern, pressades luften ut i topplockets kylkanaler genom sprickor och avgassäten. För att finna dessa läckande säten eller sprickor tillverkades ett synglas med slanganslutningar som kopplas till respektive topplocks kylvattenutgång och sedan tillbaks till systemet. Därigenom kan man se hur luften strömmar genom glaset och vilket lock som läcker. Det här infördes som en månatlig rutin varpå läckagen kunde upptäckas och avhjälpas i ett mycket tidigt skede. En snygg och smidig lösning som innebär att maskinisten slipper gissa sig fram.

Oskar Lindersson: oskarlindersson@hotmail.com
Nikolaj Jansson: nikolajjansson@hotmail.com

42. 1:e Fartygsingenjör Dan Eliasson Rüngas, 2:e fartygsingenjör Henrik Petersson, M/V Stena Foreteller, 25 000 kr

Stålmunstyckehållare för säkrare brandbekämpning

Brand ombord är alltid ett hot mot både besättning, last och fartyg och varje år sker det tillbud med bränder på svenska fartyg. Samtidigt är det nästintill omöjligt att fullständigt gardera sig mot detta. Trots att det redan finns mycket skrivet om ämnet vill stiftelsen stimulera sjöfarten att hela tiden sträva efter en förbättrad brandsäker-

het. Förslagsställaren har utvecklat en speciell strålmunstyckshållare. Den gör det möjligt att fästa ett strålrör med slang på olika ställen i fartyget för att justera och låsa den i riktningen strålröret ska spruta. Detta utan att behöva exponera sig när det inte längre är möjligt eller säkert att ha personal på plats. Hållaren är väldigt mångsidig och kan fästas nästan på allt som har en utstickande kant, spantfack, reling eller last. Finurlig konstruktion och enkel att använda.

Dan Eliasson: dmeeliasson@gmail.com

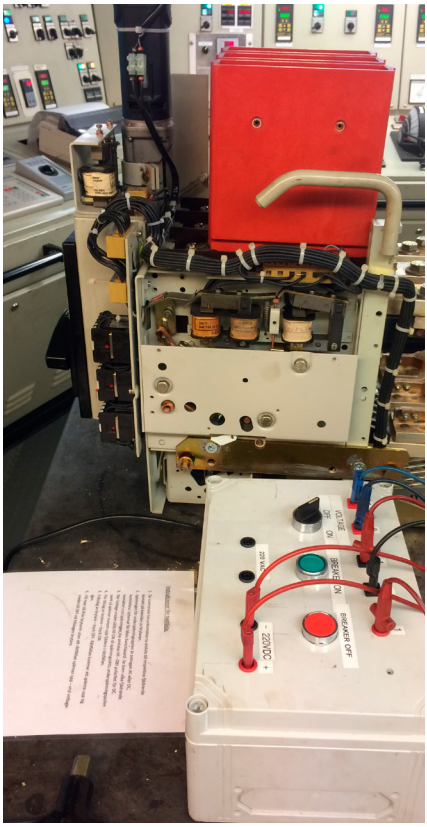
43. Elingenjör Lars Runnsjö, M/S Huckleberry Finn, 25 000 kr

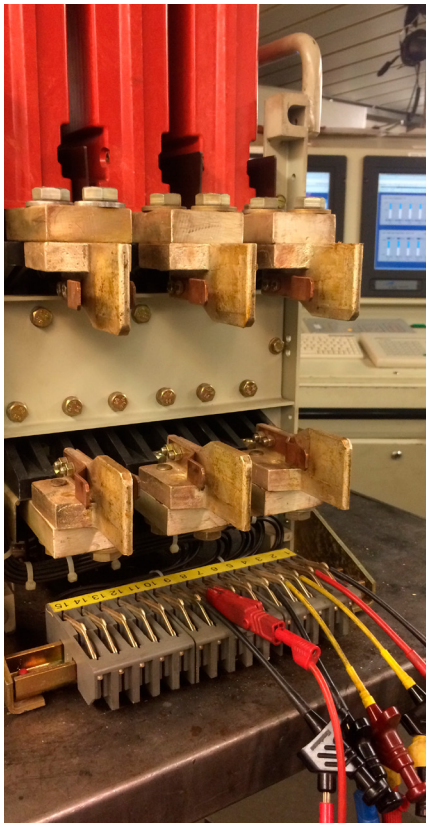
Avspänd testlåda för generatorbrytare

Ett fack för en generatorbrytare är oftast trångt och svårt att komma åt då själva generatorbrytarens funktion integrerar med andra delar av ställverket. Vid fel eller underhåll av generatorbrytare är det svårt att manövrera brytarna utan att riskera personskada eller påverka driften av fartyget. För att komma runt dessa problem har förslagsställaren byggt en testlåda som möjliggör att man plockar ut brytaren från ställverket när den ska testas. Det underlättar även felsökningen eftersom man kan avgöra om ett fel ligger i brytaren eller övriga ställverket. Man får också möjlighet att se hur brytaren fungerar rent mekaniskt vid till- och frånslag.

Testlådan kopplas enkelt till brytarens fjäderkontakter med hjälp av labbsladdar och krokodilklämmor och själva testlådan spänningsmatas med 220VAC. Manövrering av brytaren sker med en vridströmställare samt två stycken tryckströmställare. För manövrering av en brytare krävs även att en underspänningsspole spänningssätts på brytaren. Beroende på vilken typ av brytare det rör som om, 220VAC eller 220VDC, finns det även en likriktare för att kunna leverera 220VDC till detta i testlådan. Förslagsställaren har även skrivit instruktioner till hur lådan ska användas och kopplas in, vilket möjliggjort att kolleger på ett obekymrat sätt haft nytta av den. Risken för driftstörningar och skador reduceras och arrangemanget borde därför vara standard på fler fartyg.

Lars Runnsjö: larsjenny@spray.se





44. 1:e Maskinreparatör Jan Tigerstrand, M/S Viking Cinderella
1:e Fartygs-ingenjör Torkel Skarsgård, M/S Peter Pan, 30 000 kr
Gör om, gör rätt

Luftkompressorer är viktiga ombord och finns för olika funktioner, däribland startluftskompressorer. Dessa ser till att det finns tillräckligt med tryck för att kunna starta huvudmaskiner för framdrivning och hjälpmaskiner för elförsörjningen. Från startluftkärlen tas ofta även kontrolluft för bland annat manövrering av maskiner. Den typ av startluftskompressorer förslagsställarna använder är av märket Hatlapa. Det är en kolvkompressor i tvåstegsmodell där steg ett höjer trycket i en lågtrycksdel och en högtrycksdel. Högtrycksventilerna är lätta att byta om de skulle läcka. Lågtrycksventilerna, däremot, är monterad på ett sådant sätt att man måste lyfta hela topplocket för att kunna byta dem. Det har hänt att det monterats kompressorventiler som sedan inte visat sig vara i funktionsdugligt skick och därför måste bytas. En idé som legat vilande ganska länge hos förslagsställarna är tillverkning av ett verktyg för provtryckning av kompressorventiler före montering. För att provtrycka monteras ventilen i verktyget och hålls på plats av ett handtag. Sedan sätter man lagom mycket lufttryck från arbetsluften och sprayar med såpvatten. Dessa ventiler är av naturen i princip aldrig helt täta, men man ser stor skillnad på en ventil som är bra slipad och ihopsatt jämfört med en som inte fungerar som den ska. Mycket bra förslag då detta fabrikat av kompressor finns i många fartyg. Verkar vara en smidig och genomarbetad lösning som bör kunna fungera som "mall" för de flesta kompressorfabrikat.

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

45. Maskinreparatör Klas Löfstrand, M/S Galaxy, 5 000 kr

Lyckat hemmabygge

När man slipar och läppar in bränsleventiler är det inte bara enformigt och monotont. Ibland får man även ont i axlar, armbågar och händer. Förslagsställaren kom då på att man kunde förenkla arbetet genom att konstruera en liten maskin för ändamålet. Sagt och gjort byggde han en maskin till svarven som kan användas till alla slipjobb som kräver en fin yta, såsom pumptoppar, backventiler och ventilkäglor. Den fungerade över förväntan och har sparat mycket tid och möda. Bra initiativ som underlättar arbetet och motverkar monotona rörelser, anser stiftelsen.

Klas Löfstrand: klas_lofstrand@hotmail.com

46. Timmerman Jani Sinisalo, timmerman Thomas Aksberg, M/S Galaxy, 10 000 kr

Takpanelbyte för glatta livet

Takpaneler i fartyg består vanligtvis av många metallprofiler, det för att göra tekniken ovanför innertaket lättåtkomlig för underhåll. Att arbeta med sådana system är dock ganska tidskrävande och omständligt. Nedplockade takpaneler blir dessutom hala och svåra att hålla på plats när man jobbar med dem. Genom att tillverka en specialbyggd vagn för att underlätta håltagning av takpanelsplåtarna försvann problemet. Plåtarna kan säkert fästas på vagnen utan fastspänningsanordningar som är i vägen och bli faromoment med risk för skador på människor och material om de skulle lossna på grund av den glatta ytan på materialet. På toppen finns en bräda monterad som är anpassad till takprofilenes bredd. Den hålls på plats dels med plåtprofilens sidotryck, dels med verktygets motstånd. Den har även borrhål i olika dimensioner för ett enklare användande av olika håltagningsverktyg. Vagnen är också väldigt mobil och har med sig alla tänkbara verktyg för snabb utryckning. Ett praktiskt och genomarbetat förslag som kan modifieras och användas i flera fartyg med andra typer av takplattor.

Jani Sinisalo: sinisalo.jani@gmail.com
Thomas Aksberg: thomas.aksberg@hotmail.se

47. Båtsman Göran Wiklund, M/S Galaxy, 15 000 kr

Dubbelbottnad lösning

Lyft av tunga behållare är ett vanligt problem ombord. På förslagsställarens fartyg kan en glasbehållare väga trettio kilo att lyfta och tömma. Ett slitsamt och tungt arbete med onödigt slitage på belastade kroppsdelar med en del sjukskrivningar som följd. Förslagsställaren tyckte det var dags att organisera glasbehållarhanteringen annorlunda och skapade en helt ny konstruktion. Lösningen är mycket enkel och består av ett vinkeljärn i framkant, ett greppvänligt handtag och en dubbel botten i glasbehållaren. Med denna konstruktion kan vissa behållare enkelt tippas över kanten och tömmas i containern för glas. Behållarna kan utrustas med eller utan dubbelbotten. Utan dubbelbotten väger kärlet femton kilo, med dubbelbotten fem kilo. En enkel och praktisk lösning för att minska belastningen vid hantering av behållarna.

Göran Wiklund: bosenwiklund@hotmail.com

48. Reparatör Jonny Egerstad, matros/timmerman Kristoffer Andersson, M/S Galaxy, 20 000 kr

Bättre utsikt med fyrkantsmonster

Spolningssystemet av fartygssidorna (så kallade monster) där man står i korg för att vaska fönstren, fick inte användas på grund av säkerhetsskäl. Att installera ett nytt monster med rätt krav på säkerhet kostar en stor summa pengar. Förslagsställarna har tillverkat ett spolningsmunstycke (som kallas fyrkantsmonstret) för ventilerna på däck åtta och nio samt fartygssidan ner till däck sex. Konstruktionen är tillverkad av fyrkantsrör med två löstagbara munstycken och justerbart stöd mot fartygssidan.

Både det övre och nedre stödet är försedda med hjul varav det nedre löper i en ränna för lättare hantering och stabilitet. Innovationen spar en massa tid då det går snabbt och smidigt att spola en hel sida av fartyget (cirka trettio minuter per sida). Matroserna har nu använt det här en gång i veckan i ett halvår med utmärkt resultat. Pengar sparas då denna lösning har minimala installations- och tillverkningskostnader och nästintill obefintliga underhållskostnader jämfört med att installera ett nytt monster. En smart förenkling för att vaska ventilerna på utsidan som kan vara nog så bra som att behöva stå i korgen.

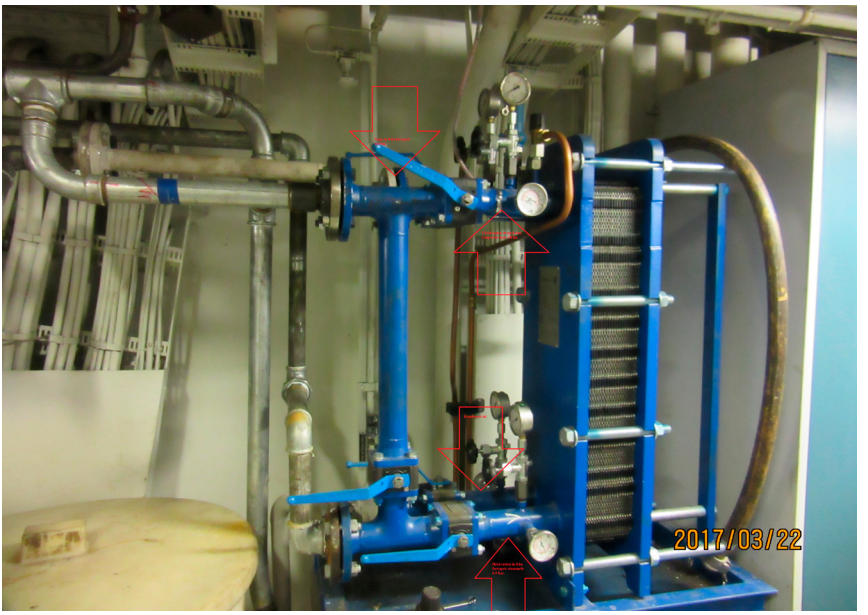
Jonny Egerstad: sadrakjonny@gmail.com
Kristoffer Andersson: kricke_a@hotmail.com

49. 1:e Fartygsingenjör Stefan Wall tillsammans med reparatörer och motormän, M/S Silja Symphony, 30 000 kr
Bättre arbetsmiljö med varmvatten och varmkorv

Att rengöra tanktak och tankar är ett vanligt och tidskrävande arbete till sjöss. Ofta i kombination med kemikaliehantering och ibland med hjälp av dyra firmor. Men med en överbliven plattvärmeväxlare har maskingänget gjort en vidareutveckling av idén att

ha tillgång till hetvatten med stort flöde för spolning. Värmexäxlaren monterades provisoriskt och färskvatten hettades upp med hjälp av ånga. Redan från början var resultatet så pass bra att hela maskinpersonalen var med på att en fast installation skulle utföras. Förslaget utgör installation av ett rörsystem med strategiskt placerade uttag som byggs i huvudmaskinrummet, hjälpmaskinrummet, separatorrummet samt kompressorrummet av maskinreparatörerna. Styr- och reglerutrustning för att kontrollera temperaturer installerades av elingenjören. Systemet använder sig av ånga som via automatiska magnetventiler värmer färskvatten från färskvattensystemet till en temperatur av 65 grader (gräns för att undvika allvarliga personskador). Systemet är inställt för att stänga ventilerna när temperaturen närmar sig det angivna värdet och slangföraren kan därmed koncentrera sig helt och fullt på att spola. Eftersom systemet är såväl lättanvänt som säkrare och renare än den traditionella metoden brukas det av alla inblandade. Arrangemanget, som är ett imponerande välgenomtänkt förslag, minskar miljöpåverkan och ökar brandsäkerheten och är en given succé. Dessutom är risken att denna fenomenala uppfinning ska hamna i pappersinsamlingen minimal, då stiftelsen i samråd med fartyget beslutat att hela belöningssumman oavkortat ska gå till maskinavdelningens korvkassa.

Stefan Wall: wall_stefan@hotmail.com



50. Motorman Christoffer Hassellöv, Arbetsfartyg M/S Scandica, 40 000 kr

Kondensatorbatteri minskar reaktviv effektv

En alltför hög belastning på fartygets landströmskabel innebar att stora förbrukare som AC-enheten och elpatronerna i pannan inte kunde köras samtidigt. Trots landströmsanslutning måste hjälpkärran vara i drift för att bibehålla ett bra klimat ombord. Problemet studerades lite djupare av förslagsställaren, som tyckte det var en onödig klimatbelastning och ville hitta en lösning för att minska energianvändningen. Till en början genomfördes ett beräkningsarbete vilket ledde fram till slutsatsen att det ombord fanns en onödig induktiv belastning. Den, i sin tur, orsakar en reaktiv effekt som belastar och bidrar till högre ström i landströmskabeln. Efter den analysen användes en loggningsutrustning för att utföra exakta mätningar på den induktiva belastningen. De sammantagna resultaten ledde fram till det slutliga valet att installera ett aktivt kondensatorbatteri. Kondensatorbatteriets placering, precis efter brytaren till landströmskabeln, tar bort den induktiva belastningen. Den reaktiva effekten minskar och drar ner på strömmen i landströmskabeln. Tack vare ett proaktivt tänkande och ett kondensatorbatteri har belastningen (strömmen) i kabeln minskat med cirka tjugo procent. Nu kan fartyget utan problem använda alla nödvändiga förbrukare även på landström.

Christoffer Hassellöv: hassellov1@gmail.com

51. 1:e Maskinreparatör Jan Tigerstrand, M/S Viking Cinderella, 5 000 kr

Rykande het makkara

Varma maträtter i bastuhet miljö låter kanske inte som den mest självklara kombinationen. Men i vårt östra grannland är det en kulturell realitet som även märks ombord på våra Finlandsfärjor. I Finland är det ingen riktig bastu om man inte har björkris. Och bastar man länge blir man inte bara törstig, man blir hungrig också! Det här vet alla finnar som sedan urminnes tider har en tradition att laga mat i bastun. I Finland är bastukorv en egen rätt som kallas makkara. För förslagsställaren, som har många års erfarenhet i Finlandstrafiken, medförde makkaran ett ökat mångkulturellt intresse. I korthet går det ut på att korv, ost och annat gott läggs i ett aluminiumfoliepaket på bastuspisen. Paket, som ofta väger omkring tre och ett halvt kilo, är dock ganska svårhanterligt med en överhängande risk att bränna sig vid hanteringen. Förslagsställaren konstruerade därför ett halster som är lätt att vända, enkelt att hämta och som inte är i vägen när man ska äta. Ett utmärkt exempel på trivselfrämjande utrustning!

Jan Tigerstrand: tigerstrand@hotmail.com

Utvecklingsstipendium

52. 1:e Fartygsingenjör Mikael Karlsson, Floatel Triumph, 5 000 kr + 10 000 kr

Trappklättrare för evakuering till högre nivå

För förslagsställaren handlar det inte bara om att lyfta en person utan även att lyfta frågan till en annan nivå. Nämligen varför det vid akutärenden ombord är så extremt svårt att evakuera tunga personer upp genom ett trapphus? En besättningsmedlem hade blivit akut sjuk och var tvungen att evakueras med helikopter. Eftersom det saknas hissar ombord var man tvungen att använda trapphuset. Fyra däck upp från hospitalet till helikopterplattan gjorde det nästan omöjligt att bära upp personen som var av normalvikt (85kilo) trots att det var fyra av de ”största gubbarna” i besättningen som var med och bar. Förslagsställaren tänkte att det måste finnas ett bättre sätt att bära en person, eller något av liknande vikt upp, igenom ett trapphus.
Han genomförde studier av sexhjuliga trappklättrare som redan finns på marknaden, men dessa är endast utformade för personer som halvsitter. Istället har han börjat utveckla en eldriven 24V kärra som på egen hand kan klättra uppför trappor. Idén är att man ska kunna spänna fast bårar av de vanligaste typerna på kärran för att på så sätt underlätta evakuering.

Till konstruktionen använder han både befintligt material och nyinköpt. För att kunna gå vidare behövs bland annat någon form av växellåda samt en anpassning till fartygets trappbredd på sextio centimeter för att kunna användas av hela sjöfarten. En relevant problemställning där stiftelsen delar förslagsställarens uppfattning om behovet av effektiv evakuering. Stiftelsen har därför beslutat att stimulera till fortsatt vidareutveckling och genomförande med ett utvecklingsstipendium.

Mikael Karlsson: mk_service@icloud.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.

Hedersomnämnande

53. M/T Evinco, 20 000 kr och Diplom

Hedersomnämnande

M/T Evinco, Rederi AB Donsötank, är det fartyg som utmärkt sig i årets belönings-omgång med sex belönade förslag. Stiftelsen vill gärna stimulera till fortsatt intresse och engagemang i säkerhets- och arbetsmiljöfrågor genom att tilldela fritidskassan en penningbelöning och Stiftelsens Hedersomnämnande.

Idrottsbelöning

54. M/S Ida H – Fritidskassan 20 000 kr

Idrottsbelöning

Under den tidsperiod som Stiftelsens idrottsbelöning existerat har en regress skett inom den svenska sjöfarten. Utvecklingen inom sjöfolksidrotten har däremot gått i motsatt riktning och både vardagsmotionerande och deltagande i olika tävlingar har ökat. En förklaring till uppsvinget är sannolikt etableringen och utvecklingen av det webbaserade rapporteringsprogrammet, Motionscentralen, där varje deltagare enkelt både kan registrera sin egen genomförda träning och ta del av sina sjömanskollegors insatser.

Friidrott är en klassisk sjömansidrott där fartygslag tävlat mot varandra och som man ägnat sig åt i hela 64 år. Där ingår grenar som löpning, hopp och stöt med kula, men utövningen sker sällan på någon läcker tartanbana. Mestadels sker de friidrottsliga prestationerna på ödsliga terminalytor eller någon udda gräsplätt i kajens närhet. Ändå blev 2017 års aktiviteter de mest innehållsrika på tiotalet år. Antalet fartygslag som deltog i kampen om Sjöpokalen ökade med 60 procent, från 45 till 66 stycken. Tillsammans representerades de av 455 friidrottande sjöfarare i alla åldrar.

Särskilt positivt utmärkte sig Ida H – en torrlastare om 1645 dwt. Hon byggdes i Tyskland 1971 och flaggade svenskt den femtonde augusti 2014. Eftersom fartyget är försett med självlossningsutrustning för transporter av spannmål är traden i Nord- och Östersjöfart synnerligen tidspressad med korta hamnuppehåll. Samtliga i Ida H:s båda avlösargäng, ibland även förstärkt med redaren själv, Ralf Holgersson, har varit flitiga motionärer och de utmärker sig även genom god sammanhållning och stark laganda. Målsättningen var att i kamratskapens tecken satsa ambitiöst på framförallt friidrott, men det blev sedermera också ett lag i Rosenhills ”24-timmars”, den dygnslånga fotbollsturneringen som i fjol arrangerades för trettiofemte året i följd.

Den uttalade friidrottsinriktningen gav resultat och placeringarna i Sjöpokalen blev bättre år efter år. Under det idrottsliga premiäråret 2015 placerade sig laget på tredje plats. Påföljande år blev det en andraplacering för Ida H efter att de besegrats av rederikollegerna på M/S Sternö. Och i fjol blev det fullträff. I konkurrens med 66 fartygslag lyckades besättningen på Ida H, med bred marginal, besegra sina medtävlare och fick stiga högst upp på prispallen. Därmed sattes punkt för en berömvärd och efterföljansvärd insats, till vilken alla ombord har bidragit.

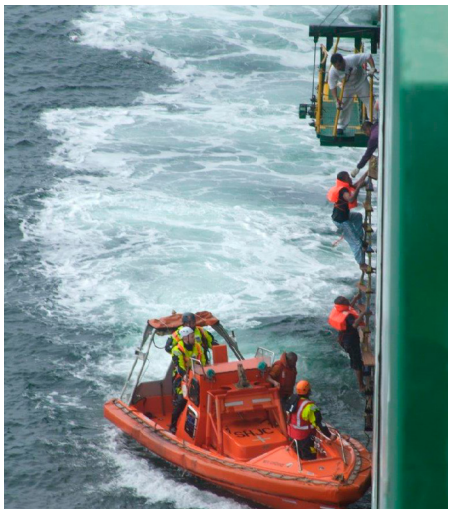
Ida H:s insatser svarar också upp till mottot ”Dela glädjen”, som var det tema Riksidrottsförbundet formulerade vid sitt 100-årsjubileum och som är ett uttryck för idrottens allmänna rörelseglädje och gemenskap. Det mottot spelade också en viktig roll i beslutet att belöna Ida H:s besättning med Sjömanshusstiftelsens Idrottsbelöning 2018.

Sjöräddningsbelöning

55. M/S Undine – Fritidskassan, 20 000 kr

Livräddande insats

Onsdagen den fjortonde juni 2017 stävar Wallenius M/V Undine genom Malackasundet, ett av världens mest trafikerade områden, med kurs mot Singapore. Vädret är bra men det har blåst en kraftig västlig vind under natten. Klockan 08.25 uppmärksammar vakthavande styrman flytande containrar i vattnet och att det kommer nödsignaler från en flotte. Något senare upptäcks att det är personer i flotten men också att några klamrar sig fast vid containrarna i vattnet. Befälhavare Fredrik Krysén upphäver genast farten och beordrar sjösättning av fartygets räddningsbåt (FRB). Besättningen är väl övad. Sjösättningen går bra och räddningsarbetet kan påbörjas. Klockan 09.02 är man framme vid de nödställda. Alla kan inte tas ombord samtidigt och det erfordras tre turer innan samtliga är ombord på Undine. Då är klockan 09.22. Under tiden har kontakt tagits med aktuell VTS och räddningsstation. Väl i säkerhet möts de tretton räddade sjömännen av filtar, varma kläder och mat. Två besättningsmän saknas fortfarande. Efter samtal med de räddade sjömännen, som alla är indonesier, framkommer att det är fartyget M/V Avatar som förlist vid 03-tiden på natten. Sjömännen har alltså suttit i flotten och på containrarna i sex timmar och under den tiden sett många fartyg passera. Många av dessa dessutom mycket nära!



Malakka VTS övervakar sundet men de reagerade inte heller när ett fartyg i deras område plötsligt försvann från radarn.

Som Fredrik Krysén uttrycker det ”Att alla dessa båtar bara valde att ”åka förbi” utan att försöka hjälpa till är anmärkningsvärt och enligt mig helt ofattbart. Att dessutom Malakka VTS inte heller reagerade är helt oförklarligt”. De räddade tas senare om hand av en kustbevakningsbåt och Undine kan fortsätta sin resa.

Undines insats den fjortonde juni har fått stor uppmärksamhet och det med rätta.

Den 27 september 2017 tilldelades Fredrik Krysén med besättning belöningen ”Seafarer of the Year”. Belöningen delades ut vid Lloyd´s List Global Award som avhölls i London. I sitt tacktal sa Fredrik Krysén

” I am really honoured for this award. There is no greater gift than to save others life, and to help 13 families to reunite! That was an experience of a lifetime. But this award is also for all my crew, they all did a perfect job, and I´m really proud of them”

Sjömanshusstiftelsen vill också framföra sin stora uppskattning över Undine´s insats. En insats som för alla sjöfarare borde vara en självklarhet. Att rädda liv går före allt! M/S Undine, befälhavare och besättning, tilldelas Sjömanshusstiftelsens Sjörädningsbelöning 2018.

Hedersbelöning

56. Fartygshistoriker Krister Bång – 20 000 kr

Hedersbelöning

Svensk Illustrerad Skeppslista gavs ut första gången 1979 och har således sin 40:e årgång under 2018. Sedan 2005 har bokens namn kompletterats med huvudtiteln Sveriges Maritima Index (följt av årtal). Ända sedan starten har fartygshistorikern Krister Bång varit bokens redaktör.

Sveriges Maritima Index har blivit en oumbärlig uppslagsbok i pocketformat för sjömän, shippingfolk, båtologer och andra sjöfartsintresseradwe. Den innehåller förteckningar över svenskflaggade och svenskopererade handelsfartyg, statsfartyg, svenskägda offshoreenheter, fiskefartyg, samt traditionsfartyg. Numera inleds boken alltid med ett par allmänmaritima essäer, även dessa ofta med Krister Bång som skribent.

Från början gavs Skeppslistan ut av Svensk Sjöfarts Tidnings Förlag, med Lennart Fougelberg som förläggare. 2001 fördes bokutgivningen över till Sveriges Redareförenings nybildade bolag Breakwater Publishing AB vilket 2011 förvärvades av Fougelberg. Krister Bång har sedan starten 1979 varit en garant för den årliga skeppslistans faktainnehåll.

Krister Bång var 1963 en av grundarna till den fartygshistoriska föreningen Klubb Maritim, där han innehar medlemsnummer två. 1972 startade han tidskriften Länspumpen, där han ingår i redaktionen och som numera ges ut av Länspumpen Sjöfartshistorisk Förening i Göteborg.

Att Krister Bång har breda maritima intressen och kunskaper, återspeglas i hans roll som medförfattare till böcker som De svenska paragraffartygen, Ståltrålare i svenskt fiske 1959–1965, Fiskebåtarna och varven del 1 och 2, samt Ö-varvet 100 år. Dessutom står han för texten till skeppsredare Lennart Kihlbergs biografi En rundvandring i sjöfart.

Krister Bångs mångåriga insatser för att sprida kunskap om sjöfarten i vid mening gör honom till en mycket värdig mottagare av Stiftelsens Hedersbelöning 2018.

Litteraturpris

57. Eric Hallberg, Nils Sjökvist och Göran Sändare - 21 000 kr

Litteraturpris

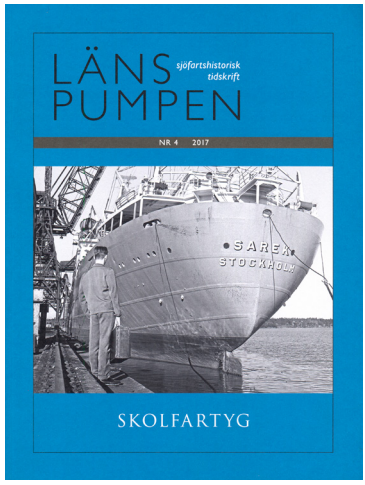
Fartygsnamn som Stureholm/Travancore, G.D. Kennedy, Sarek, Paraguay och Wasaborg väcker minnen hos många sjömän i mogen ålder. Namnen bars av några av de skol- och elevfartyg som var vanliga under 1950- och 1960-talen. Skol- och elevfartygens framväxt var sprungen ur en skriande brist på behörigt sjöbefäl i den växande svenska handelsflottan efter andra världskriget. Så gott som alla större rederier laborerade med olika lösningar, inbegripet specialinrättade fartyg för ändamålet.

Ändå har den spännande berättelsen om skol- och elevfartygsepoken varit märkligt oskriven. Det är nu avhjälpt, tack vare tre båtologer som ingår i den sjöfartshistoriska tidskriften Länspumpens redaktion. Länspumpen nummer fyra år 2017 har fått formen av en drygt hundrasidig skrift på just temat skol- och elevfartyg.

Det rör sig om en bred för att inte säga heltäckande exposé över denna epok inom den svenska handelssjöfartens historia.

Trion består av initiativtagaren Eric Hallberg, rederiinspektören och före detta maskinbefälet Nils Sjökvist, samt före detta telegrafisten Göran Sändare.

Deras historik, som varvas med kärnfulla minnen från före detta befälselever på de berörda fartygen, täcker inte enbart 1950- och 1960-talets epok. Den ger även en ovärderlig tillbakablick på Rydbergska Stiftelsens och andra seglande elevfartyg under slutet av 1800-talet och 1900-talets första decennier. Ett avslutande avsnitt skildrar ett sentida utbildningsprojekt ombord i ACL:s containerfartyg Atlantic Cartier åren 2007 till 2009.



Stiftelsen Sveriges Sjömanshus, som är djupt engagerad i sjömans- och sjöbefälsutbildning, vill visa sin stora uppskattning över denna kulturgärning genom att tilldela Eric Hallberg, Nils Sjökvist och Göran Sändare 2018 års litteraturpris. Priset delas ut i Sjöfartsmontern på Bokmässan i Göteborg den 28 september.

Bildkollage från Belöningsdag 2017

Foto: Torbjörn Dalnäs

Summering Belöningar 2018

Arbetsbelöning	604 000 kr
Utvecklingsstipendium	5000+10 000 kr
Hedersomnämnande	20 000 kr
Idrottsbelöning	20 000 kr
Sjöräddningsbelöning	20 000 kr
Hedersbelöning	20 000 kr
Litteraturpris	21 000 kr
Summa	710 000+10 000 kr

SVERIGES SJÖMANSHUS SIGILL 1748

Skriftlig ansökan om:

– Utbildningsstöd och stöd till forskning insänds senast 15 juli respektive 1 oktober
– Stipendier insänds terminsvis via Sjöfartshögskola/sjöfartsgymnasium
– Förslag till "Belöning 2019" insänds före 1 november 2018
– 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

Breakwater Publishing, 2018