



Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

Belöning 2019



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



Belöningar 2019

Stiftelsens Direktion har vid sammanträde den 7 mars 2019 beslutat belöna personer och organisationer enligt vad som framgår av denna folder. Belöningarna delas ut vid Stiftelsens Belöningsdag som äger rum den 8 maj i Göteborg.

Stiftelsens Litteraturpris delas ut den 27 september 2019 i samband med Bok & Biblioteksmässan i Göteborg.

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

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

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

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

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

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

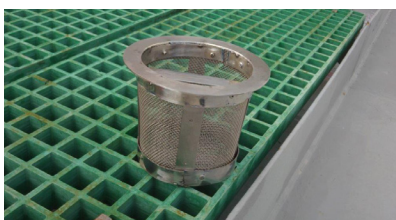
En sammanställning över sedan 1977 utdelade belöningar – Stiftelsens Belöningsregister – återfinns på Stiftelsens hemsida sjomanshus.se.

Arbetsbelöningar

1. Överstyrman Fredrik Håkansson, LNG/C Arctic Voyager, 5 000 kr
Renare hav med finmaskiga brunnfilter

Sedan tidigare har sjöfarten använt pluggar för spygatter (golvbrunnar) vid bunkring men inte så fina filter som man ombord på förslagställarens fartyg tillverkat. Meningen är att filtren ska vara på plats när fartyget är på väg för att fånga upp mer skräp som annars följer regnvatten och sjövattnet överbord och ut i havet. En rutin har införts för rengöring av filtrena där rostflagor, små tampbitar och annat småskräp som tappats eller glömts på däck tas om hand och sorteras som vanliga sopor. Sedan tidigare fanns ett grovt filter för att undvika stopp i dräneringen från däck, men mindre plastbitar med mera kunde lätt passera igenom. Hanteringen med de finmaskiga filtren är utprovad och har mötts positivt från miljöansvariga på rederiet K-line för att utveckla miljöskyddet. Enkel och smidig lösning som ger intryck av att ta hand om det lilla skräpet och en icke oväsentlig reducering av utsläppen till omgivande miljö uppnås sålunda.

Fredrik Håkansson: jessicaochfredrik@tele2.se

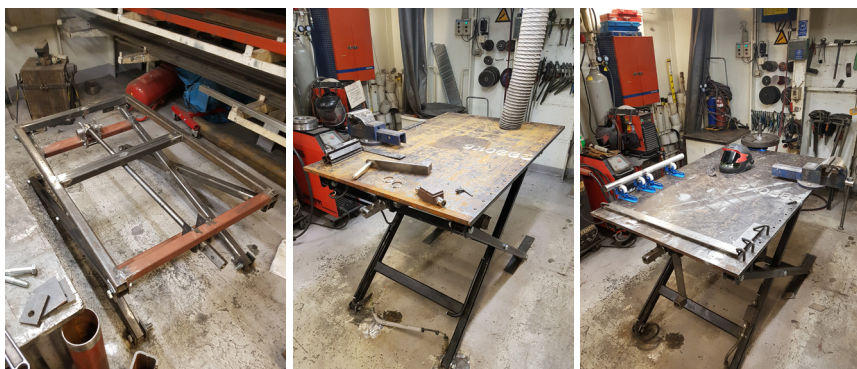


2. 1:e Maskinreparatör Jan Tigerstrand, M/S Viking Cinderella
1:e Fartygsingenjör Torkel Skarsgård, M/S Peter Pan, 5 000 kr
Ett svetsbord för allt och lite till

Svetsbordet på förslagsställarnas fartyg var inte tillfredsställande byggt. Skivan hade saggat och var inte längre plan vilket ställde till det i största allmänhet. Dessutom var bordet alldeles för lågt för de flesta arbetsmoment vilket gjorde att man fick ont i ryggen. Efter återkommande diskussioner och avstämning av ergonomiska aspekter med kollegorna stod det klar att höjden på det nya bordet var väldigt viktig. Förslagsställarna tog tillvara på en ledarskruv som tidigare suttit på bromsen till förtojningsspele. Med den och en nyinköpt skiva som utgångspunkt byggdes ett stadigt saxbord som enkelt kan justeras till önskad höjd. Spannet regleras enkelt med en vev. Skruven skyddas från damm och annat av en strumpa sydd av en brandfilt.

Dubbla eluttag finns på båda långsidor om bordet och matas med en pansarkabel som tål extra mycket mekanisk påfrestning. För att jorda konstruktionen användes en svetsjordkabel för extra bra kontakt mellan bordskiva och skrov. Ett antal hål borrades med ett avstånd på 75 millimeter längs bordets kanter. Det gör att man kan fästa verktyg var som helst på bordet. Dessutom kan krokar slås ner i hålen och hålla fast arbetsstycken. Skruvstycke, rundmatningsbord och rullar för rörsvetsning är några andra exempel. Det planeras också att tillverka flyttbara skruvstycken och lösa mothåll med liknande princip som en gammaldags hyvelbänk. Resultatet är ett föredömligt svetsbord med allt som man kan önska av ett svetsbord och lite till.

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



3. Matros Christopher Manalang, M/T Evinco, 5 000 kr

Flottör avslöjar mätfel

.....

Att ta djupgående med ett pejlband är ett beprövat knep. Om man gör som förslagsställaren kan man genom att placera en rejäl och bättre flottör på pejlbandet även se till att eventuella mätfel förminskas vid beräkning av fartygets fribord och djupgående. Dessutom utmärkt hjälpmedel när fartyget ofta ligger vid kajer där man inte kan gå ner och avläsa djupgåendet. Stiftelsen tycker det är en mycket bra lösning!

Christopher Manalang: laraphermanalang@yahoo.com



4. 2:e Fartygsingenjör Filip Westlund, 1:e fartygsingenjör Edward Lundin,
M/T Tern Ocean, 5 000 kr

Fördelaktig låsning

På westfalias OSD-separatorer sitter centripetalpumpen som låsning för hela kulan. För att undvika skador på besättning och utrustning är det viktigt att denna del blir korrekt dragen. Tillverkarens eget verktyg slinter ofta och eftersom låsningen är gjord i mässing kan fasningarna som verktyget skall fästas i lätt bli skadade. Det gör att för varje service blir det svårare att dra låsningen ordentligt. Westfalias verktyg använder sig bara av en fasning medan förslagsställarnas verktyg fästs i båda två. Med denna anordning används båda fasningarna vilket gör att risken att slinta minimeras. Det ger i sin tur en bättre känsla för hur hårt man drar och ett stadigare grepp när mässingshöljet ska tas bort. Låsningen har längre hållbarhet och handhavaren behöver inte oroa sig för att hålla igen och känna att man inte dragit åt ordentligt. Bra verktyg för detta ändamål som minskar risken att förstöra hålen i låsringen.

Filip Westlund: filip.westlund@hotmail.se

Edward Lundin: e.lundin@hotmail.com



5. 2:e Fartygsingenjör Filip Westlund, 1:e fartygsingenjör Edward Lundin,
M/T Tern Ocean, 5 000 kr

Slipper slinta med specialtång

På bränsleventilerna till huvudmaskin hålls nålhuset på plats av en låsring. För att montera och demontera den finns inget specialverktyg. Underhållsmanualen rekommenderar att ta två plattmejslar och trycka på var sida av låsringen. Problemet med den lösningen är att man lätt slinter och kan skada både sig själv och utrustningen. För att underlätta borttagandet och ditsättandet tillverkade förslagsställarna en specialtång för ändamålet. Med tången trycks låsringen ihop och kan därefter tas bort eller sättas tillbaka på ett kontrollerat sätt. Tången sparar tid och minskar risken att slinta.

Filip Westlund: filip.westlund@hotmail.se

Edward Lundin: e.lundin@hotmail.com



6. Teknisk chef Peter Nilsson, M/V Viking Orion, 8 000 kr

Landgång på vagn

Att hantera landgångarna på stora kryssningsfartyg är ett tungt och riskfyllt uppdrag som sällan uppmärksammas. Ombord på förslagsställarens fartyg finns en fyra meter lång landgång med en vikt på 307 kilo, men man har även ännu tyngre landgångar på upp till 446 kilo. För att dra ut och in landgångarna i fartyget krävdes tidigare fyra någorlunda starka besättningsmän och någon som kunde leda arbetet och se till att landgången kom på rätt plats. Så småningom kroknade även den muskelstinna gruppen och maskinavdelningen kontaktades för att se om man kunde hitta en annan lösning. Förslagsställaren tog med sig problemet till verkstaden och där tillverkades en liten vagn som rullar på däck och ansluts till landgångens ombordfäste. Ett par stålprofiler och några vanliga gummirullar gav en vagn som gör att en person klarar att lyfta av och rulla landgången samtidigt som de andra trycker och positionerar landgången i förhållande till skrovporten. Därmed fick man en landgång som trots en anseelig vikt var lätt att sätta och lägga tillbaka. Hanteringen är utprovad och tre båtar i "Viking Orion Cruises" flotta använder numera det här systemet. En elegant och mycket väl genomarbetad lösning som minskar den farliga manuella hanteringen och därmed också riskerna för ohälsa och olycksfall.

Peter Nilsson: peterwnilsson@gmail.com



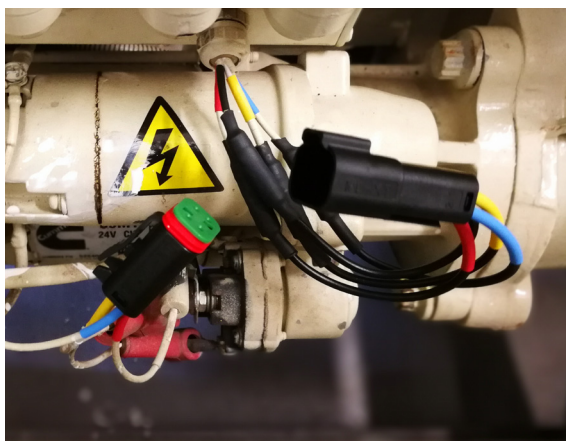
7. 2:e Fartygsingenjör John Sebastian Gustafsson, 1:e fartygsingenjör Andrejs Utlis, M/T Tern Ocean, 8 000 kr

Samlade småkablar ger enklare motorbyte

Förslagsställarnas fartyg är utrustat med endast en elektrisk startmotor på nödgeneratorn. Vid problem måste den bytas ut mot en reserv, vilken utfordrades med sex separata kablar som skulle bytas var för sig. Eftersom det här ibland måste ske i mörker och placeringen av dessa kablar var näst intill oåtkomliga så skulle ett sådant byte i nödsituation vara väldigt tidskrävande. Förslaget i sin enkelhet innebär att man dragit alla småkablar genom en vattentät snabbkoppling, både på reservmotorn och befintlig startmotor, för att med endast ett fåtal muttrar och ett snabbt isär- och ihopkopplande av kablar kunna byta motor. Ett mycket bra förslag som kan rädda såväl liv som ekonomiska värden i en akut situation. Stiftelsen tycker det är utmärkt att förslagsställarna tagit sig tid att en gång för alla åtgärda detta. En smidig lösning som borde återkopplas till tillverkaren.

John Sebastian Gustafsson: sebgust@gmail.com

Andrejs Utlis: andryushkinson@inbox.lv



8. Motorman Henrik Evers, motorman Batrosz Kurek, M/S Finntrader, 8 000 kr

Ständigt kopplad brandslang

Vid hamnuppehåll pumpades tidigare svart- och gråvatten iland via en tre tum spiralslang. Risken för ohälsa och olycksfall med dessa befintliga slangar var betydande och nackdelarna många. Problemen berodde på att spiralslangen var tung, ofta gick håll i eller sprack och var svår att koppla. Man var dessutom tvungen att blåsa slangen efter varje tömning. Eftersom den inte fick plats i bunkerstationen fick den lämnas på kajen. Det kunde vara riskfyllt på vintern då slangen frös om man glömt att blåsa den. Förslagsställarna löste problemen genom att byta ut den befintliga spiralslangen mot en tre tums brandslang. Den är alltid kopplad i fartyget och hänger i bunkerstationen på en slangkrok som man själv har byggt. En enkel lösning som löste en olägenhet i arbetsmiljön.

Henrik Evers: jh_evers@hotmail.com

Batrosz Kurek: kurek.b@gmail.com



9. 1:e Reparatör Michael Roos, M/S Finnpartner, 10 000 kr

Inredningssprinklarnas kinderägg

Att plocka ner inredningssprinkler är problematiskt då dysan riskerar att skadas. Förslaget är att med hjälp av två verktyg göra underhållsarbetet lättare på fartyg som har HI-FOG-system och därvid minska risken för materielskador på dysorna. Ett verktyg är avsett för demontering och montering av själva dysan när man behöver plocka ner den från under däck och eliminerar behovet att ta ner plåtar med mera. Det andra verktyget är avsett för att skruva loss där själva o-ringarna sitter så att denna inte skadas och riskerar att med åren börja läcka på grund av det höga trycket i systemet. En elegant lösning som samtidigt minskar skaderisken på munstycken, sparar knogar och minskar frustrationen, som en inredningssprinklarnas kinderägg, med andra ord.

Michael Roos: roos.michael74@yahoo.com



10. Båtsman Tommy Åkerberg, Lotsbåtar Sjöfartsverket, Sundsvalls lotsstation, 10 000 kr

Automatavstängning av brandspjäll

Förslagsställaren har hittat en lösning för att spara energi och öka säkerheten genom automatstängning av brandspjäll. Dessa spjäll stod tidigare alltid öppna

och kunde endast stängas manuellt, men om båten av någon anledning skulle kantra eller lägga sig på sidan har besättningen ingen möjlighet att nå dessa spjäll för att stänga. Förslagsställaren har initierat och byggt ett system som innebär att när huvudmaskin startas öppnar brandspjällen automatiskt och när huvudmaskin slås av sker en fem minuter eftergång på maskin för att få ner värmen innan de stängs. Brandspjällen manövreras med hjälp av ett elektriskt ställdon av hög ip-klass som även är kopplat till nödstoppet till huvudmaskin. Med hjälp av att knappen aktiveras stänger brandspjällen och man undviker vatteninträngning i maskinrummet. I och med detta får man också lite extra tid vid en eventuell evakueringsfrån styrhytten. Stiftelsen frågar sig varför denna lösning inte redan är standard.

Tommy Åkerberg: tommyakerberg@hotmail.com



11. Motorman Richard Birgander, M/S Silja Galaxy, 10 000 kr

Växellåda till motorcykel stod modell

Vid överhaling och lyft av topplock exponeras cylinder och cylinderfoder. För att inte personer eller verktyg ska trilla läggs det lock ovanpå. Locken är gjorda i trä och är relativt otympliga och tunga att hantera. Dessutom är de hala som is när de blivit lite oljiga. Förslagsställaren noterade att dessa lock blev liggandes eller halvhjärtat staplade lite överallt i maskinrummet när dom inte användes med risk att någon trampade eller snubblade på dem. 1:e fartygsingenjören gav förslagsställaren fria tyglar att hitta ett bra ställe att förvara locken på. Eftersom förslagsställaren tidigare haft ett intresse för kassettväxellådor till motorcyklar var det med denna design i huvudet han fann en lösning på förvaringsproblemen. Förslagsställaren tillverkade en lockförvaring i form av en portabel kassetthållare. Kassetten är helsvetsad i aluminium. Hållarna till kassetten är tillverkade i rostfritt. Spännaren är tillfälligt av stål, men ska bytas ut till aluminium när material kommit. Åtgärden har visat sig fungera utmärkt och har underlättat arbetet med trälocken och samtidigt minskat olycksrisken. Med tanke på att majoriteten av alla olyckor ombord orsakas av fall och snubbling är alla åtgärder för att minska denna risk mycket viktiga.

Richard Birgander: richard.birgander@hotmail.com



12. Båtsman Göran Wiklund, M/S Silja Galaxy, 10 000 kr

Effektiv brandsläckning i container

Det finns två toppmatade sopcontainrar med komprimatorer ombord. Dessvärre finns endast en stor tömningsdörr längst bak på containern och serviceluckor saknas helt. Då den inte går att öppna i det trånga utrymmet på bildäck där den står har förslagsställaren insett vad det skulle innebära om en brand uppstod inne i containern. Förslagsställaren har därför monterat dit två kopplingar. Med en koppling på var sida på containrarna kan brandslangar kopplas direkt från en brandpost till containern. Kopplingarna sitter precis mot varandra. Om man kopplar på vatten i båda samtidigt uppstår i bästa fall en "splash effekt" inne i containern. Bra förslag för denna typ av container tycker Stiftelsen.

Göran Wiklund: bosenwiklund@hotmail.com



13. 1:e Fartygsreparatör Börje Jansson, IB Atle, 10 000 kr

Enkel håltagning i skott och durk

Förslaget är ett effektivt och okomplicerat sätt att öka säkerheten. En mall och en låda med magneter, som man sätter upp på ett skott när man skär hål för typ Brattbergare. Lådan på baksidan gör att gnistregnet vid skärningen elimineras och

mallen på framsidan gör att hålet får rätt passform inför svetsningen. Smart och smidig lösning som verkar underlätta arbetet samtidigt som det minskar mängden "sprut" som kommer ut på baksidan.

Börje Jansson: jab.jansson@gmail.com



14. Matros Mats Andersson, Matros Midelo Anciano M/V Aniara, 10 000 kr *Hela linor med specialrullar*

Med engelskans sjöterm "messenger line" eller bara "messenger" menas vanligtvis en relativt lätt lina som används för att förflytta en kastända eller tyngre lina över ett klys eller genom ett rör eller kanal. Förslagsställaren har funnit en praktisk lösning som går ut på att tillverka en form av rullar som messengerline kan löpa mot. Utan dom här rullarna så nöts linorna väldigt ofta och vid dåligt väder med hög sjö och kraftig vind går de ännu lättare av i kontakt med skarpa kanter. Med rullarna slipper man det här problemet, sparar tid och pengar och även onödig arbete. Dessa rullar finns på sex ställen framme på backen. En enkel och fiffig lösning. Stiftelsen förmodar att det även finns en del arbetsmiljöfördelar som inte förslagsställaren specificerar.

Mats Andersson: mats.saxnaes@gmail.com



15. Matros Christopher Manalang, M/T Evinco, 10 000 kr

"Filling Line for Lubricating Oil of Cargo Pump"

När det var dags att fylla lastpumpen med smörjolja skulle normalt den lilla luckan bredvid lastpumpen öppnas. Vanligtvis ett tidsödande arbete med att skruva loss alla små skruvar, som är ganska många. Förslagställaren, som ofta har fått erfara detta, kom att tänka på hur han kan fylla denna lastpump med olja, utan att spendera så mycket tid. Utan att kompromissa med lastpumpens prestanda har ett enkelt och väl fungerande utbytesarrangemang tillverkats. Idén går ut på att flytta siktglaset och montera det på en fyllningsledning som sedan återmonteras på samma plats som det demonterade siktglaset. En elegant lösning tycker Stiftelsen.

Christopher Manalang: laraphermanalang@yahoo.com



16. Överstyrman Dag Wetterholm, M/S Stena Jutlandica, 10 000 kr

Matrester från färjor värmer bostäder

Förslagställarens förslag är en bra lösning som både tillvaratar den stora mängd matavfall som slängs på färjorna samt förbättrar arbetsmiljön för dem som hanterar soporna ombord. Idag har Stena Line fyra fartyg på Göteborg som återvinner alla matrester ombord och tanken är att fler fartyg ska ansluta. Den nya hanteringen ger flera fördelar. Inget matavfall i soporna, vilket direkt betyder en avsevärt mindre kostnad för sophanteringen då mat innehåller mycket vatten och är tungt. Det betyder också luktfria sopkärl och soprum, exempelvis på bildäck. Tidigare sprack ofta påsarna i hanteringen. Likaså blir det inga tunga lyft för personalen längre då maten samlas i hjulförsedda kärl med lock. I matkärlen används påsar av majsstärkelse för uppsamling av matavfallet. Dessa är helt vätsketäta samt nedbrytbara. I en av hamnarna tas matavfallet omhand och processas till biogas som sedan kan ersätta fossil användning genom exempelvis uppvärmning av bostäder. Därmed kan man i dag på förslagställarens fartyg med glädje konstatera följande: cirka 50 ton matavfall tas om hand per år och blir till ungefär 6600 kubikmeter biogas. Det motsvarar cirka 7200 liter bensin. Därtill en kostnadsbesparing på hämtat avfall på runt 50 000 kronor om året. Ett föredömligt sätt att uppnå miljönytta och därtill en bra koppling mellan miljöarbete och hur det påverkar arbetsmiljön inte bara ombord utan även i land.

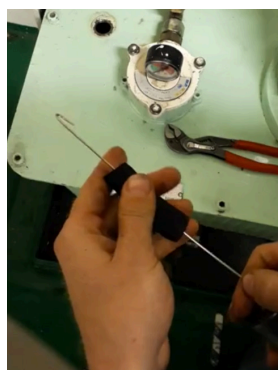
Dag Wetterholm: dag.wetterholm.ju@stenaline.com



17. 2:e Fartygsingenjör Erik Sjöqvist, M/S Stena Jutlandica, 10 000 kr *Nivåindikering till vattentäta dörrar*

Tidigare kontrollerades mängden hydraulolja i fartygets sju vattentäta dörrar genom att kontrollera nivån med en sticka. Förutom att personalen då kommer i kontakt med oljan riskerar oljan att kontamineras. Det finns också risk för läckage mellan pejlingarna och att tanken töms innan det noteras. Förslagsställaren har låtit montera nivåindikeringar som ersätter pejlstickorna. Dessa visar nivån kontinuerligt så att alla som går förbi dörrarna kan se hur mycket olja det är i tankarna. Detta höjer säkerheten samtidigt som kontakt med olja undviks. En tjugig och fiffig lösning som förenklar nivåkontroll och minskar exponeringen för hydrauloljan. Principen kan användas på andra liknande tankar.

Erik Sjöqvist: erik.sjoqvist@hotmail.se



18. 2:e Fartygsingenjör Erik Sjöqvist, M/S Stena Jutlandica, 5 000 kr *Smart smådelstvätt*

Maskinverkstaden ombord är utrustad med en smådelstvätt. Denna använder ett avfettningsmedel som orsakar huvudvärk för besättningen i verkstaden när tvätten används. Tidigare har man byggt en huv kopplat till verkstadens ventilation, men detta hjälpte inte mot ångorna som bildas. Förslagsställaren byggde om huven och utrustade den med ett skjutbart plexiglas för att få ett dragskåp. Plexiglasen kan föras uppåt steglöst tack vare en motvikt och motståndet ställs in med en fjäderbe-

lastad teflonbit. Ångorna ventileras nu effektivt ut och orsakar inte längre besvär för besättningen. Bra lösning på ett gammalt välkänt problem. Förslaget förbättrar arbetsmiljön för den som arbetar vid denna smådelstvätt.

Erik Sjöqvist: erik.sjoqvist@hotmail.se



19. Motorman Ted Litens, M/T Stella Vega, 10 000 kr

Hydraulisk press

Förslagsställaren konstaterade att en hydraulisk press hade han nog aldrig sett tidigare ombord på någon båt han varit på. Kanske beroende på att de tar mycket plats. Till vardags var dock behovet av en hydraulisk press stort och avsaknaden av sådan störde förslagsställaren. Han funderade över det hydraulverktyg som fanns ombord för winchbreaktester och möjligheten att använda det för att tillverka en liten press. Gångor i två flänsar svarvades och skruvades på cylindern som sedan svetsades fast i varandra för att få tillräckligt med gångor för att hålla 18 ton. Han satte sedan rör på de gängade stängerna för att pressen skulle bli så stadig som möjligt och drog ihop den. Den befintliga hydraulpressen kunde sedan användas. En platta med hål i som glider på två av rören placeras i hydraulpressen som gör det möjligt att lyfta och placera något under om man skulle behöva pressa ut ett lager eller bussning, men inte vill byta bottenplatta. För att klara detta går det att välja öppen eller stängd bottenplatta att pressa emot, som när man har en lite längre axel som man vill byta lager på. Behöver man inte den öppna plattan skjuter man bara upp den i topp och monterar rören på andra sidan istället. Fungerar förvånansvärt bra enligt förslagsställaren. Finurligt förslag och bra utnyttjande av befintlig utrustning ombord ifall man inte har plats eller råd med en "riktig" press.

Ted Litens: ted_litens@yahoo.com



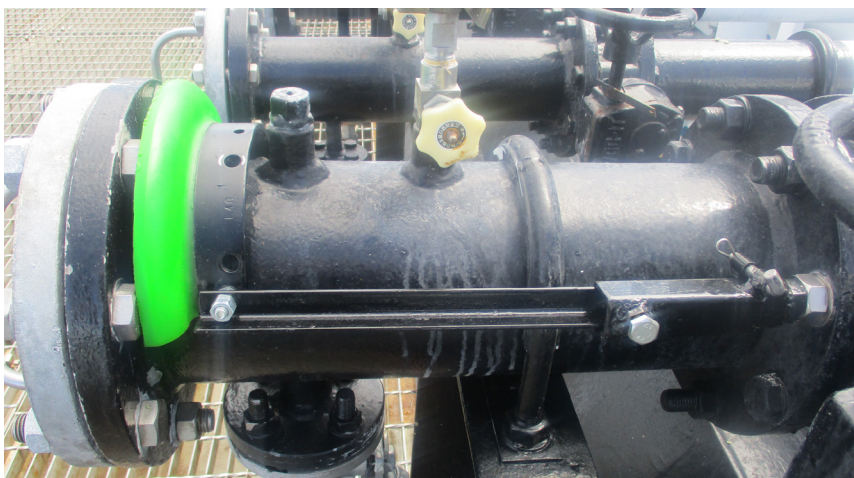
20. 2:e Fartygsingenjör Filip Westlund, 1:e fartygsingenjör Edward Lundin,
M/T Tern Ocean, 10 000 kr

Enklare bunkring

Vid bunkring är motormannen ensam vid manifolden. Men när slangen ska kopplas är det svårt att ensam styra reducern på grund av tyngden och att bultarna åker ut om kopplingen trycks på snett. Förslagsställarens anordning gör att motormannen kan låsa fast de övre bultarna och enkelt styra på reducern eller kopplingen utan att behöva ta ett nytt grepp för att hålla fast bultarna. Det här sparar på såväl kroppen som arbetsbördan och framförallt vilotiden för övrig besättning (numera behövs endast en person för manövern) då bunkringar oftast sker nattetid. Redskapet är ställ- och reglerbart vilket gör att det går att använda på samtliga flänsar på styrbords och babords manifold. Det gäller alla typer av bunkring såsom bränsle, vatten och smörjolja. Som förslagsställarna själva påpekar bidrar denna lösning till lägre fysisk belastning med minskad risk för olycksfall och ohälsa. Dessutom minskar troligen även risken att fläns och/eller packning hamnar snett med läckage som följd. En väl genomarbetad lösning till ett klassiskt problem även om Stiftelsen inte uppmuntrar till ensamarbete nattetid.

Filip Westlund: filip.westlund@hotmail.se

Edward Lundin: e.lundin@hotmail.com



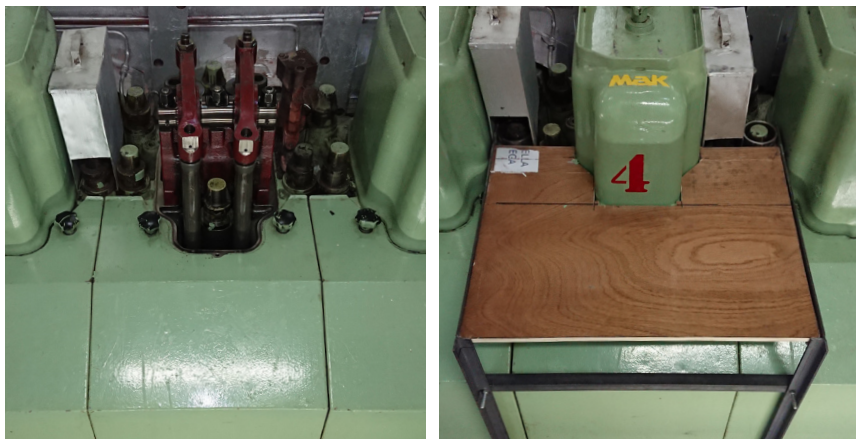
21. Motorman Ted Litens, M/T Stella Vega, 15 000 kr

Knäräddare med fler funktioner

För att komma åt att justera ventiloken ordentligt innan man justerar ventilspelet var man på förslagsställarens fartyg tvungen att sitta och balansera på knäna mer än halva dagen på dom mycket varma skyddsplåtarna över hotboxen. Ett mycket påfrestande arbete för knän och rygg. Förslagsställaren tyckte att detta borde kunna åtgärdas genom att tillverka en plattform som medför att man hamnar lite högre ovanpå maskinen och gör att man kommer betydligt närmare samtidigt som man undviker värmestrålningen som bränner knäna. Resultatet har visat sig vara ett effektivt hjälpmedel som underlättar fysiskt. Vill man förlänga livslängden på sina knän ytterligare kan man lägga en kartongskiva uppe på träskivan eller

använda knäskydd också. Med en tunnare skiva kan plattformen även användas till bord för att lägga verktyg och reservdelar på om man utför andra jobb vid övre delen på maskinen. Den är smidig att flytta mellan cylindrarna och tar inget utrymme efter att plattformen demonterats. En mycket enkel men bra lösning för att minska onödig belastning på muskler och leder. Just enkelheten gör att den troligen också kommer att användas i fortsättningen. Stiftelsen ser framför sig hur knäräddaren även skulle kunna kläs med en bit skumplast med galonklädsel som enkelt kan torkas av och som ger ytterligare komfort.

Ted Litens: ted_litens@yahoo.com



22. 1:e Reparator Mikael Malmberg, 1:e reparator Roland Lind, elingenjör Patric Gustafsson, M/S Stena Nautica, 15 000 kr

Stopp för rutschande maskindelar

Plattformen är anpassad för att underlätta för handikappade som ska till däck sju från vagndäck tre. Tidigare ramp var brant och svår att använda på ett säkert sätt, både för rullstolsbundna och för proviantering. Vid hårt väder fick containerkranen på däck åtta inte användas vid vindstyrkor över tio meter per sekund. Även vid transport in och ut ur hissen med tunga maskindelar har det varit svårt och farligt att ta sig ner för rampen på ett kontrollerat vis. Risken var att maskindelarna fick för hög fart på väg nerför rampen och därefter rullat rakt på hydraulrören som är placerade mitt emot hissöppningen. Förslagsställarna utför ofta den här typen av arbete och för att underlätta har man låtit tillverka en aluminiumplattform som kan modifieras på ett sånt sätt att en ramp kan fällas ut på styrbord respektive babords sida. Ramperna kan även ställas rakt upp för att underlätta för spolning av vagndäck. I normalfallet fungerar rampen på styrbords sida som durkplåt ovanpå plattformen och babords ramp ligger normalt ner på däck. Under rampen sitter ett par medar som fälls ut vid användning av styrbordsrampen för att stabilisera durkplåten vid tung last. Rampen på babords sida har fasta medar som är svetsade i däck, så som bilderna visar. Mycket bra förslag och förbättring som dels förbättrar för de ombordanställda, dels höjer säkerheten.

Mikael Malmberg: mickeee_@hotmail.com

Roland Lind: ovessonrolle@hotmail.com

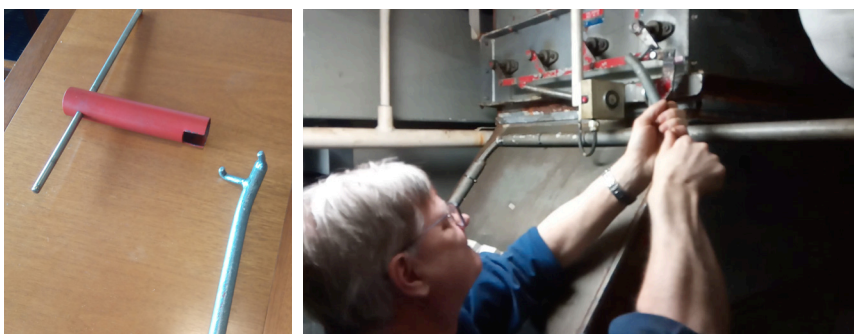
Patric Gustafsson: patric.himle@gmail.com



23. 1:e Fartygsingenjör Jan Mattsson, 1:e reparatör Mikael Malmberg,
M/S Jutlandica, 10 000 kr
Hela fingrar med nytt verktyg
-

Det var riskabelt att återställa brandspjäll i fartygets inredning eftersom det verktyg som tidigare användes var som gjort för att slinta och skada personalen. Den dåliga orginallösningen medförde stor risk för klämskador då spjällen stänger med stor fjäderkraft. Förslagställarna tillverkade ett verktyg som man sätter direkt på spjällaxeln. Med detta verktyg har man inga fingrar i närheten av de rörliga delarna på brandspjället vilket gör att man kan återställa brandspjället på ett säkert sätt. Verktöget är tillverkat av ett rör med en urkapad bit i änden och som monteras på spjällaxeln. Det nya verktyget verkar vara en smidig lösning som förenklar handhavandet och minskar skaderisken.

Jan Mattsson: janmattsson01@gmail.com
Mikael Malmberg: mickeee@hotmail.com



24. 1:e Fartygsingenjör Jonas Dahlberg, M/S Stena Jutlandica, 15 000 kr
Skydd mot riskabla drivaxlar
-

Axlarna drivs av huvudmotorerna tre och fyra genom huvudmaskinrum ett och två till respektive växel. Förslaget innebär ett skydd mot olyckor till följd av kontakt med roterande axlar. Fördelarna med skydden är många, exempelvis vid kontroll av oljenivån i bärlagren och åtkomst utanför axlarna under drift vilket var helt omöjligt innan. Dessutom får man större rörelseyta vid arbete med huvudmaskin

ett och två. Skydden täcker även SKF-kopplingar (SKF ursprungligen Svenska Kullagerfabriken) vilket kan innebära en stor säkerhetsrisk vid nertappade delar. Mycket intressant och snyggt genomförd lösning som innebär en praktisk och säkerhetshöjande åtgärd som minskar riskerna. Dock vill Stiftelsen rekommendera stor försiktighet då ingen ska befinna sig i närheten av axeln då den roterar.

Jonas Dahlberg: familjen.dahlberg@spray.se



25. Maskinreparatör Tom Öström, maskinreparatör Filip Grönlund,
M/S Birka Stockholm, 16 000 kr
Utdragare för stötstängsskyddsrör

Gammal tjockolja och torra hårda O-ringar innebär att stötstängsskyddsrör sitter fast och blir svåra att lyftas upp ur huvudmaskinerna. Under brottningsmatchen med rören utsätts sjömannen för onödig fysisk belastning och exponeras för hälsofarlig olja och oljerester. Det finns också risk för brännskador. En uppfinning krävdes för att underlätta arbetet. Förslaget innebär ett verktyg som enkelt trycks ner i röret och sedan kan lyftas upp med travers eller talja. En gummikant i verktyget håller likt en expander emot på vägen upp. Det gör att friktionen är tillräcklig för att ta med sig hela röret. En snygg och innovativ lösning på ett arbete som ibland kan vara besvärligt, tungt och kladdigt.

*Tom Öström: tom.c.ostrom@gmail.com
Filip Grönlund: filipgronlund@hotmail.com*



26. 1:e fartygsingenjör Rodel C. Alcala, motorman Michael Ayos,
M/T Bit Viking, 20 000 kr
Toppen med varma topplock

Att sända iland och överhala topplock till landbaserade maskinverkstäder medför ofta stora kostnader och kan även skapa tidsmässiga problem. Förslagsställarnas fartyg är utrustat med maskiner typ Wärtsilä. Problem uppstod då man skulle skifta ut säten för in- och utsugsventiler på topplock. Förslagsställarna löste problemet genom att tillverka en värmare för vatten, som består av tre stycken värmeelement (en kW vardera), cirkulationspump, termometer samt elektriska brytare. Förslaget baseras på att man sakta värmer upp vattnet till mellan 85 och 95 grader celcius. Från denna värmare har man kopplat in en tilloppsslang till topplocket. Från topplocket är det kopplat en avloppsslang till en cirkulationpump som pumpar tillbaka vattnet till värmaren. Vattnet får cirkulera runt i värmaren och topplock tills rätt temperatur är uppnådd. Därefter är det lätt att demontera ventilsätena. Vid montering av de nya ventilsätena har dessa först blivit nerkylda till cirka minus 20 grader i fartygets fry. Därefter går det lätt att montera ventilsätena då topplocket är uppvärmt till rätt temperatur. Genom detta förslag slipper man hantering av flytande kväve för att kyla ner ventilsätena till rätt temperatur. Kan användas på många andra fabrikat av topplock. Ett intressant och väl genomarbetat förslag som positivt påverkat arbetsmiljön kring detta arbete, tycker Stiftelsen.

Rodel C. Alcala: rodel.alcala@gmail.com

Michael Ayos: ayosmichael@yahoo.com

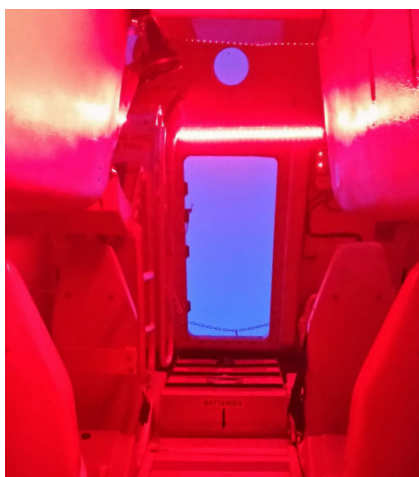


27. Motorman Göran Videfors, M/V Oberon, 20 000 kr
Fritt fall med diodlister

I och med att frifallsbåtar hänger i en sådan kraftig vinkel medför det stora risker och fara för besättningsmedlemmar vid tillträde och arbete. Det är inte speciellt lätt att ta sig ned i en frifallslivbåt ens under lugna förhållanden. Modellen är som namnet antyder en fritt fallande heltäckt livbåt som efter utlösning glider ut ur stuvningsbädden och därefter faller ner i vattnet. På vissa fartygstyper är frifallshöjden över 22 meter. Hela proceduren bygger på att de personer som ska kliva in i livbåten i en nödsituation är väl inövade i hur man embarkerar livbåten. Det

är viktigt att känna till hur man sitter och spänner fast sig på ett korrekt sätt och även hur man ska bete sig under själva sjösättningen. Alla måste utbildas i hur frifallslivbåtar fungerar, de krafter som de påverkas av och de accelerationer som passagerarna utsätts för vid nedslag. Trots detta pekar internationella erfarenheter att ett flertal personer skadat sig i övningar. Det finns alltså ett behov av att utveckla konceptet med frifallslivbåtar vidare. I frifallslivbåten på förslagsställarens fartyg bestod originalbelysningen monterad i frifallslivbåtarna av tre stycken belysningslampor. För att tända dem måste batteridriften sättas på genom att vrida runt batterinyckeln och sedan snabbt hitta rätt knapp i mörkret. Ur besättningens synvinkel var den här funktionen så dålig att det inte gick att få rutinerna att fungera på ett acceptabelt sätt vid bordning i mörker. Under tidspress var risken stor att den som embarkerade först i båten glömde att slå på belysningen vilket gjorde det problematiskt för alla andra att ta sig ombord och spänna fast sig. Förslagsställaren irriterade sig över detta och kom att tänka på en bra lösning för att förenkla och höja säkerheten och har därför låtit montera tre stycken stänksäkra diodlister inuti frifallslivbåten. Dessa består vardera av en längd på en meter, en gränslägesbrytare och en vanlig vippströmbrytare. Dioderna lyser med ett rött sken för att förbättra mörkerseendet och tänds automatiskt när skalkningarna på dörren släpper vilket gör att det går snabbare och få ner västar och dräkter i båten. Framförallt undviks att man ramlar ner i båten. Förslagsställaren till det aktuella förslaget visar även på ett praktiskt arrangemang för placeringen av diodlisterna. Numera sitter en diodlist i fören på styrbordssidan och en annan på babordssidan och en tredje i aktern ovanför dörren som lyser upp hela utrymmet för den styrman som sätter sig på förarplatsen. Med en simpel automatik behöver inte besättningen komma ihåg att manuellt slå på belysningen i den stressade situation som både en övning, men framför allt skarpt läge, utgör. Stiftelsen vill gärna premiera denna utmärkta lösning som borde presenteras för och implementeras av livbåtstillverkarna. Med tanke på förslagets beskrivning tycks det som att förslaget även minskar risken för irritation och arbetsplatskonflikter.

Göran Videfors: vanadis@hotmail.com



28. 1:e Reparatör Johan Nordberg, 1:e reparatör Kenneth Blomkvist,
M/S Viking Cinderella, 20 000 kr
Specialverktyg löste problemet

I ett maskinrum kan man oftast inte jobba så mycket med ergonomi på maski-

ner och annat. Istället får man arbeta med verktyg och liknande för att förbättra ergonomin. Vid en rutininspektion av ramlager på huvudmaskinerna upptäcktes onormalt slitage, vilket visade sig bero på att ramlagerunderfallen var slitna. För att åtgärda det var underfallen tvungna att tas ut ur maskinerna och skickas iväg på renovering. Det visade sig då att det inte fanns verktyg ombord för att kunna lyfta ner underfallen på botten av tråget för att kunna lyfta ut dem ur maskinerna. Lösningen, för att över huvud taget kunna arbeta med motordelarna, blev några hydraulkolvar som fanns ombord. Med dessa som grund kunde förlagsställarna tillverka ett lyftdon. För att kunna lyfta ner underfallen användes i första steget den vanliga hydraulkolven. Sedan skruvas de nya lyftdonen på plats på var sida och hydraulkolvarna monteras på en fot. Därefter kan underfallet lyftas så mycket att den första hydraulkolven kan plockas bort och sänkas ner på botten av tråget. En anpassad träskiva gör att underfallet därefter kan flyttas i sidled för att sedan avlägsnas. Bra verktyg som kan användas på andra fartyg med denna typ av maskin men framförallt en berömvärd lösning på en uppgift som tillverkaren borde ha levererat utrustning för.

Johan Nordberg: tigerstrand@hotmail.com



29. 1:e Maskinreparatör Jan Tigerstrand, M/S Viking Cinderella
1:e Fartygsingenjör Torkel Skarsgård, M/S Peter Pan, 20 000 kr
Smidiga och kraftfulla lyft

Även detta förslag riktar in sig på underhållsarbete med ramlagerunderfall, men med fokus på att lyfta ner den hydrauliska domkraften i läge för att lossa ramlagret. För att underlätta arbetet med domkrafterna och minska skaderisken konstruerade förlagsställarna en pneumatisk lyft. Eftersom man ändå har arbetsluft till att driva hydraulpumpen så byggdes en luftkolv anpassad att lyfta upp och lyfta ner domkrafterna snabbt och enkelt. Med lite snabba beräkningar kom man fram till en lämplig diameter med avseende på kolvens lyftkraft. När kolven testades noterades att den gick så våldsamt snabbt att domkraften riskerade att hoppa av lyften, det var också stor risk för klämskador på fingrarna. Lösningen på det problemet blev en tryckregleringsventil. De ventiler som fanns var dock alldeles för stora och klumpiga för att smidigt kunna användas i vevhuset och därför tillverkades istället egna ventiler ombord. Resultatet har blivit en enkel och smidig lyft som går lagom sakta upp och ner men ändå har tillräckligt med kraft för att enkelt lösa ett annars tungt och slitsamt arbetsmoment. En väl genomarbetad lösning

som underlättar detta arbetsmoment och väsentligt förbättrar arbetsmiljön.

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

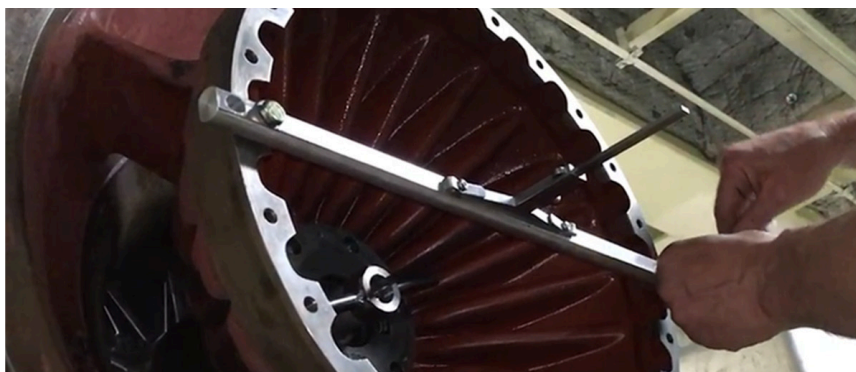


30. 1:e Maskinreparatör Peder Eriksson, M/S Silja Galaxy, 20 000 kr

Fixtur för djupmått

Vid arbete med motorernas turbiner är det viktigt att se till att turbinaxeln är rätt uppriktad och att det inte läcker i tätningarna mellan luft- och avgassidan. Förslagsställaren har jobbat många år på många fartyg och överhulat huvudmaskin-turbiner såväl som hjälpmaskin-turbiner, men aldrig sett något verktyg från ABB ombord, avsett för denna manöver. Att det kan vara svårt att ta mått med tillräcklig noggrannhet vid turbinarbete är som de flesta känner till problematiskt. Särskilt påtagligt blev problemet i avsaknaden av vettiga vertyg under ett viktigt moment, nämligen att mäta rotorans axiala spel, K- och M-mått. I stället användes djupmått och linjal vilket var vingligt och mycket tålamodskrävande. Förslagsställaren tröttnade på detta och därav uppkom tanken på en fixtur för själva djupmåtten. Han bestämde sig för att tillverka ett verktyg som går att skruva fast, och på så vis få stadiga och helt korrekta värden. Verktöget är tillverkat i material av aluminium som frästs ur. Ännu en utmärkt lösning på ett problem som tillverkaren hade kunnat bistå med när det gäller rutinarbeten för service och underhåll. Med denna fixtur underlättas arbetet och det blir en bättre genomförd mätning på kortare tid.

Peder Eriksson: 452peder@gmail.com



31. Reparatör Niklas Jarenfors, reparatör Joacim Castenson,
motorman Royne Loo, M/S Finntrader, 21 000 kr

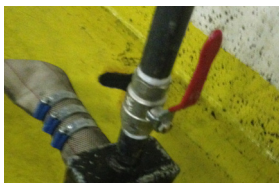
Portabel dusch

Det är mycket farligt gods av varierande slag som transporteras med långtradar på vägarna. Varje dag lastas ropax-fartyg med denna tunga trafik med farliga ämnen och besättningarna måste därför alltid vara medvetna om de risker de lever med ombord. Viktiga säkerhetsåtgärder är att alltid ha aktuell information om kemikalierna och vissa rutiner behöver tillskapas och övas till den dag när man blir utsatt för en kemikalieolycka. Vid insats på ett fartyg ska en grupp utrusta sig själv med en så kallad kemikalie-dräkt. Runt skadeplatsen ombord läggs en tänkt inre avspärrning och där får endast kemdykare med helskydd vistas. En plats vid avspärrningen bestäms där en saneringsstation upprättas för sanering av kontaminerade personer, omhändertagande och grovsanering. Är inte personerna sanerade från farliga ämnen kan fler personer ta allvarlig skada. Förslagsställarna har tagit fasta på denna mycket viktiga del under en insats och utvecklat en portabel dusch som är lätt att sätta ihop på plats och göras redo. Den är inte särskilt tung och kan enkelt bäras av en person. Tanken är att när kemikalie-gruppen är färdiga med sitt ingrepp ska dom inte gå till en stationär dusch som kan vara en bit bort ifrån utsläppet utan istället används den portabla duschen på plats för att enkelt sanera sig själv och utan risk för spridning av farliga ämnen. En utmärkt idé som torde vara enkelt genomförbar på alla roro-fartyg.

Niklas Jarenfors: nikjare123@gmail.com

Joacim Castenson: joacimcastenson@gmail.com

Royne Loo: royne.loo@me.com



32. Motorman Christoffer Hassellöv, Farledsfartyg/IB Scandica, 25 000 kr

Miljövänlig värmepump

På Scandica hade man tidigare två stycken oljeeldade pannor vilket var miljövänligt och omodernt. Till kaj är fartyget ofta anslutet till landström och för att dra nytta av detta ersattes ena värmepannan ombord med en värmepump. Med värmepumpen och landström är fartyget helt grönt och det går inte en droppe olja vilket är positivt i både miljö och ekonomisk synpunkt. Förslagsställarens arrangemang har även kommit att spara mycket arbete. När fartyget ligger obemannat ett par veckor under sommar och vinter har man tidigare fått åka ombord för att pannan stoppat och behövt

rengöras. Eftersom värmepumpen är mycket driftsäkrare kommer man inte lika ofta behöva åka ombord på larm under ledigheten. Värmepumpen är installerad i serie med oljepannan. Den värmer returvattnet från inredningen som i sin tur går in i pannan med hjälp av en varmvattenslinga. Det finns även två stycken värmeslingor till maskin och lastrum. På landström går värmepumpens brine (köldbärarvätska) genom en sjö-vattenvärmeväxlare som ger cirka tre grader. Det går en slinga upp till ett värmebatteri i frånluftskanalen för att även ta tillvara på spillvärmen. Även när fartyget ligger på en hjälpkärra resulterar det i en liten besparing eftersom värmepumpen använder spillvärmen från den och värmer brinet vilket ger väldigt bra verkningsgrad. Sedan värmepumpen installerades har den fungerat felfritt. Den har enligt förslagställarens beräkningar visat sig tillgodose fartygets värmebehov till 95 procent och endast när det varit riktigt kallt har pannan behövt stödeldas. Förslaget som utarbetats och presenteras av förslagsställaren har påvisat märkbara besparingsmöjligheter. En utmärkt lösning som framförallt borde premieras av rederiet som får de största vinsterna.

Christoffer Hassellöv: hassellov1@gmail.com



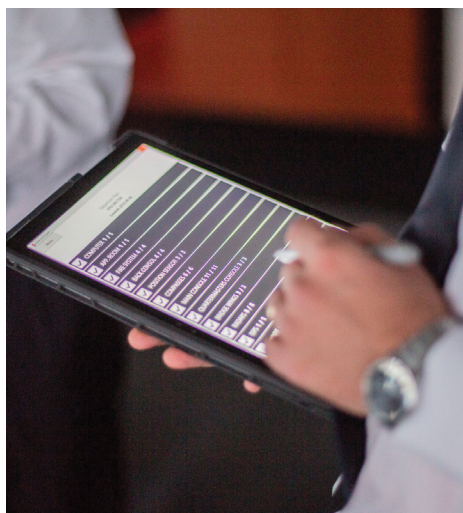
33. Lotsstyrman Brian Widuch, M/S Silja Galaxy, dataingenjör Patrick Widuch, 25 000 kr

Färre papper med digital arkivering

Att köra finnlandsfärja innebär definitivt inte att kapten bara stiger ombord, gör honnör och fäller joysticken framåt. Att köra finlandsfärja är en komplex aktivitet med mycket rutiner, massor av regler och kunder som är väldigt intresserade av att man sköter jobbet. Precis som när man framför andra farkoster där människoliv står på spel, måste bryggbefälet göra upp noggranna planer för färden, se till att nödåtgärder finns och att farkosten är säkrad så som alla regler kräver. Ett antal dokument ska vara i ordning innan ett passagerarfartyg får kasta loss. Under färden hanteras ett stort informationsflöde. Manuell eller digital information som flyter in till besättningen eller bryggan och all information som avges från besättningen i form av logguppgifter, radiosamtal eller signaturer i checklistor. Kort sammanfattat finns det tre huvuddelar. Det är dokument och procedurer som ska vara avklarade innan färden får påbörjas, dokument eller data som ska avges under färdens gång som människan knappar eller talar in i olika system och de driftdata som kommer till bryggbefälet på elektronisk väg, som position, fart, maskinstatus, djup med mera. Att hantera valet av olika rutter är dessutom en komplex aktivitet under resan eftersom dessa rutter följer olika farleder och innefattar en mängd administrativa områden. Dessutom finns ett antal punkter där besättningen är ålagd att göra olika saker, främst

kontrollera sin fart och ta kontakt med trafikledningen och meddela fart, kurs och avsikter. För att hantera allt detta användes tidigare framför allt checklistor i pappersform. Dessa skall enligt rederiets policy sparas i tre år vilket leder till $360 \text{ dagar} \times 6 \text{ st A4 blad/dag} = 2160/\text{år} \times 3 \text{ år} = 6480 \text{ blad}$ som måste arkiveras. Förslagställaren, som själv jobbar som lotsstyrman (styrmän anställda av rederierna som har lotsbehörighet på den aktuella sträckan), har under många år burit på idén om en digital plattform som kan hantera interaktiva och internetbaserade checklistor. Efter två års utveckling är nu detta verklighet. Alla checklistor ligger förprogrammerade på en Windowstabelt som är uppkopplad via Wi-Fi till rederiets server (Tallink-Silja). Tid och plats sparas ombord och man får även bättre säkerhet kring arkiveringen. Programmet har ett offline-läge ifall Wi-Fi ligger nere som gör att listorna sparas på plattan tills man åter får nätverksåtkomst. Då överförs de sparade listorna automatiskt till servern. Förslaget som har rönt stor uppskattning bland kollegorna uppfyller till fullo alla krav och önskemål att på ett mer miljövänligt, enklare och tekniskt fulländat sätt hantera checklistorna. En utmärkt lösning som torde vara genomförbar för fler situationer och på fler fartyg där denna typ av checklistor används.

Brian Widuch: brianwiduch@mail.se



34. Catering Host Liisa Lehtikoinen, timmerman Thomas Aksberg, M/S Silja Galaxy, 30 000 kr

Inbyggda kassalådor bra för ryggen

Arbete ska helst inte ske längre ut från kroppen än på underarmsavstånd, men den grundregeln hålls långt ifrån alltid. Ett sådant exempel på förslagsställarens fartyg var utformningen av informationsdisken som var ett ergonomiskt misslyckande. Infopersonalen drabbades av trötta nackar, ryggar och axlar med sjukfrånvaro och arbets träning som följd. Efter diskussion med ledningen beslöt man att en anpassning av arbetsplatsen var nödvändig. Förslagsställarna hittade en smidig lösning på problemet och beviljades lov att modifiera en kassa bakom disken. Förslagsställarna beställde hem en ny modell av kassalådor som byggdes in i den befintliga disken. Resultatet av den första kassadisen blev så lyckad att det beslutades av fartygsledningen att även den andra kassan skulle modifieras på samma sätt. Efter ombyggnaden av info-disken har ergonomin förbättrats och besvärerna har minimerats. Ett intressant och mycket bra

förslag som Stiftelsen uppskattar. Såväl info-diskar som bardiskar och motsvarande konstruktioner borde rutinmässigt utformas efter dem som ska arbeta bakom dem. Med tanke på hur få förslag som berör intendenturpersonalens arbete anser Stiftelsen att det är av extra intresse att belöna och uppmuntra detta förslag.

*Thomas Aksberg: thomas.aksberg@hotmail.se
Liisa Lehtikainen: mailto:tellervo62@hotmail.com*



35. Befälhavare Christer Menfors, M/S Stena Vision, 30 000 kr

Säker evakuering med svala fartygssidor

Det här förslaget är ett intressant exempel på ett aktivt säkerhetsarbete som går utöver sjösäkerhetsreglerna om krav på livbåtar och flottar. Förslagsställaren har arbetat med idén att utveckla brandskyddet vid ett fartygs övergivande i samband med brand ombord. Bakgrunden är en händelse för ett antal år sedan då ett rorofartyg råkade ut för en större brand på bildäcket. Branden utvecklade sig så illa att besättningen behövde evakueras via fartygets livräddningsutrustning, men på grund av brandens intensitet fick man problem med detta. Livräddningsutrustningen, med avseende på livbåtar, kunde inte till fullo sjösättas då utsidan på fartyget blivit så varm att det var med fara för livet att använda vissa livbåtar. Förslagsställaren har nu utvecklat ett system för att kyla fartygets utsida. Ombord på Stena Vision finns sex livbåtar och två MES-stationer (marint evakueringsystem). Livbåtarnas totala kapacitet är 684 personer, MES-stationernas 1264 personer. Beroende på antal passagerare ombord och att MES-stationerna har stor kapacitet är MES-stationer under stora delar av året fartygets huvudsystem vid evakuering. Till en början undersöktes om det skulle vara möjligt att kyla av fartygssidan med hjälp av brandslang och ett munstycke. Den idén övergavs dock relativt snabbt då det visade sig vara svårt att täcka av tillräckligt stor yta samt att besättningen troligen behövdes för andra uppgifter vid en brand ombord. Idag finns istället ett fast monterat brandskydd för MES-stationerna. Systemet består av två fastmonterade reglerbara munstycke på var sida om MES-stationen och två stycken för uppgiften designade brandslangar. Personalen som tillhör MES-stationens säkerhetsbemanningskopplar dessa brandslangar. Det görs rutinmässigt vid övningar för att kunnedom och kunskap om systemet ska upprätthållas. Om annan brandbekämpning förekommer ombord är spraymunstycket reglerbart ifall tryckfall i brandlinan uppstår. Regleringen möjliggör att vattenspray kan fördelas över hela ytan utefter

fartygsidan. Förslagsställaren visar på ett förtjänstfullt sätt en intressant lösning av stor betydelse för säkerhet vid evakuering av brinnande fartyg. Stiftelsen tycker det vore intressant om lösningen utvärderas av oberoende expertis för att se om det kan vara något att implementera i större skala inom sjöfarten.

Christer Menfors: christer.menfors2@stenaline.com



36. Ekonomibiträde Simon Aristofanous Kullenberg, M/S Birka Stockholm, 10 000 kr

Biggest loser - Birka edition

Stiftelsen vill genom det här förslaget glida in på temat att gå ner i vikt. Att bära på några extrakilo är kanske inte så farligt om man för övrigt mår bra. Men när kilo läggs till kilo bör man ta sin övervikt på allvar. De flesta är ense om att en omlagd livsstil med förändrade mat- och motionsvanor behövs för varaktig vikttnedgång, men utan motivation är det få som klarar av detta på egen hand. Förslagsställaren har tagit fasta på detta samband och uppmärksammat Stiftelsen om en arbetskamrat som är en eldsjäl och motor i det här viktiga motivationsarbetet. Simon Aristofanous Kullenberg, som blivit mycket populär och uppskattad i hela besättningen, har på eget initiativ startat en intern tävling, "Birkas viktutmaning Biggest loser". Han har införskaffat en specialvåg där han får ut muskelmassa, fetthalt, vattenprocent med mera. Deltagarna betalar en symbolisk summa på 150 kronor som går oavkortat till prispotten till vinnaren. Själv bistår Simon Aristofanous Kullenberg med peppning, vägning, råd och uppmuntran. På sin egen fritid ställer han upp för att kolleger ska motiveras till att må bra och gör det på ett roligt och uppmuntrande sätt. Positivt för sammanhållningen ombord och förhoppningsvis med en liten hälsovinst på köpet. Stiftelsen Sveriges Sjömanshus, som verkar för trivsel för sjöfolket, vill visa på det goda initiativet och stimulera andra genom att ge en belöning till Simon.

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

37. M/T Tern Ocean, 20 000 kr och Diplom

Hedersomnämmande

Särskilt Hedersomnämmande kan ges till rederi/fartyg som på ett omvittnat sätt aktivt uppmuntrar till deltagande i Stiftelsens belöningsverksamhet. M/T Tern Ocean är det fartyg som utmärkt sig i årets belöningsomgång med hela fyra belönade förslag, vilket är ovanligt många från ett och samma fartyg. Stiftelsen vill gärna stimulera till fortsatt intresse och engagemang i säkerhets- och arbetsmiljöfrågor genom att tilldela fritidskassan en penningbelöning och Stiftelsens Hedersomnämmande.



Idrottsbelöning

38. Idrottsföreningen Dickson IF, 20 000 kr

Idrottsbelöning

Idrottsföreningen Dickson IF är en sammanslutning av studerande vid de olika sjöfartsprogrammen vid Chalmers Tekniska Högskola. För närvarande har föreningen 336 medlemmar som därmed också är medlemmar i Chalmers Studentkår.

Föreningens namn härrör från det skolfartyg som disponerades och användes vid Sjösektionens nautiska utbildning under åren 2001 – 2008. Fartyget såldes sedan till Island för att där användas som valsafariplattform. Många av medlemmarna i Dickson IF har under 2018 framgångsrikt deltagit inom flertalet av sjömansidrottens aktivitetsutbud på både nationell och internationell nivå. Som exempel kan nämnas föreningens innebandylag som deltog i turneringen Nordica Cup, som för sjunde gången spelades i Mariehamn. Laget krönte senare idrottsåret med att i december stå som segrare i den turnering som arrangerades av Johannisborg Seamen's Club i Norrköping.

Ända sedan anläggningens tillkomst 1950 har sjöbefälsstuderande i Göteborg varit stamgäster på Rosenhill Seamen's Center i Göteborg och flitigt utnyttjat dess inom – och utomhusfaciliteter. Många medlemmar tränar regelbundet i gymmet. Andra deltar i de fasta träningskvällar då det arrangeras innebandy på tisdagar, fotboll på onsdagar och zumba vid två andra tillfällen i veckan.

I sjöfolksfotbollens årliga höjdpunkt, Rosenhills "24-timmars" deltar alltid lag från Dickson. Vid 2018 års turnering deltog man med två lag där dessa hann med att spela 12 matcher inom ramen för turneringens sammanlagt 60 genomförda matcher. Vid höstens fotbollsturnering inomhus fick laget från Dickson IF ta emot "Fair Play" – priset som det mest sportsliga laget.

Sammantaget har de tävlande från Dickson IF under året 2018 varit mycket framgångsrika inom sjömansidrottens olika verksamheter. Agerandet har präglats av "Fair Play", engagemang, kamratskap och en bred delaktighet.

Stiftelsen vill med sin Idrottsbelöning 2018 uttrycka sin uppskattning över Dickson IF insatser för sjömansidrotten.



Sjöräddningsbelöning

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

Livräddande insats

Söndagen den 20 maj 2018 stävar M/V Fidelio med kurs väst på väg från Piraeus i Grekland till Le Havre i Frankrike. Vädret är bra, växlande vind o till 4 meter per sekund, 20 grader i luften och 18 grader i vattnet.

Man befinner sig cirka 25 nautiska mil utanför den tunisiska kusten när vaktgörande personal på bryggan klockan 09.44 upptäcker drivande vrakdelar. Från en av de större vrakresterna observeras rök.



Befälhavare Jan Nilsson larmas och är snabbt på bryggan. Ganska snart observeras personer som viftar med flaggor på det flytande föremål som det kom rök ifrån och det står klart att en sjöolycka har inträffat. Befälhavare Jan Nilsson girar runt, upphäver farten och beordrar sjösättning av FRB (Fast Rescue Boat) som under befäl av andrestyrman Magnus Kjellin sätter kurs mot de nödställda. Åtta personer kan räddas från den rykande vrakdelen och ytterligare en person hittas flytande i vattnet. Med dessa nio undsatta återvänder Magnus Kjellin till Fidelio där de tas om hand. Vid ytterligare sökning i området lokaliseras och räddas ytterligare två personer som håller sig flytande bland vrakresterna. Under den pågående räddningsoperationen görs förberedelser ombord för mottagande av de nödställda. Allt enligt uppgjorda planer och inövade rutiner. Klockan 10.35 är alla de räddade sjömännen ombord och väl omhändertagna. Några av dem är i behov av medicinsk vård. Övriga får varma kläder, filter, vatten och lite mat.

Vid samtal med de räddade, som visade sig vara tunisiska fiskare, framkommer att de blivit påseglade av ett stort fartyg cirka 05.00 på morgonen. Fiskebåten sjönk omedelbart. Det stora fartyget gjorde en gir runt de nödställda utan att stanna och fortsatte därefter sin resa utan att göra någon ansats att



försöka rädda de nödställda. Fiskarna har således legat i vattnet under minst fem timmar innan de blev räddade av Fidelio. Den fiskare som hittades flytande i vattnet var kraftigt nerkyld medan de övriga klarat sig bättre. Parallellt med räddningsarbetet larmas berörda instanser i land. Ett fartyg från den tunisiska kustbevakningen hämtar senare de räddade och för iland dessa för vidare omhändertagande.

Jan Nilsson berättar att räddningsoperationen gick snabbt och smidigt, mycket tack vare en väl tränad besättning. Det fina vädret bidrog även till det lyckade resultatet. Men det som upprör Jan Nilsson är att det under de fem timmar som förflutit sedan påseglingen och till dess att Fidelio kunde rädda de nödställda har det passerat ett stort antal båtar utan att ingripa. Det låg till och med fiskebåtar några tusen meter bort men ingen brydde sig. Det är så vanligt med flyktingar över Medelhavet idag och det är ett jättejobb rent byråkratiskt att få hjälp att ta iland dem. Så istället väljer man att bara ignorera och köra förbi.

Stiftelsen vill med sin sjöräddningsbelöning tacka Fidelios besättning för visat gott sjömanskap, men vill också skapa uppmärksamhet för den svåra problematik som våra sjöfarare har att hantera. För Fidelio fanns inget alternativ. Att rädda liv går före allt!



Sjöräddningsbelöning

40. Matros Mattias Aronsson, 10 000 kr
S/S Storskär med besättning, 10 000 kr
Livräddande insats

Ångfartyget S/S Storskär trafikerar normalt sträckan Strömkajen inne i Stockholm och Ramsöberg utanför Vaxholm. Så även söndagen den 8 juni 2018. På sin väg ut mot Ramsöberg görs ett stopp i Vaxholm. På bryggan finns befälhavaren Torbjörn Svensson. Storskär ligger som vanligt med bogen mot kajen och med landgången ute så att passagerarna lätt kan ta sig av och på. Plötsligt, klockan 13.20 - observerar Torbjörn Svensson hur en rullstol med en person i, längre bort längs kajen rullar över kajkanten och ner i vattnet. Matros Mattias Aronsson som befinner sig på backen har också observerat händelsen. Efter att snabbt ha stämt av händelseförloppet beordrar Torbjörn Svensson Mattias att hoppa i vattnet för att försöka rädda personen, en man, som nu inte syns på ytan. Mattias hoppar i och simmar fram till platsen där rullstolen sågs senast och börjar leta. Mannens huvud syns plötsligt över vattenytan men försvinner ner igen. När Mattias för andra gången får syn på mannen lyckas han få tag i honom och kan hålla hans huvud ovanför ytan. Under tiden som Mattias kämpar med att hålla mannen, som nu är frigjord från rullstolen men inte kan simma själv, ovan ytan har övriga i besättningen hämtat fartygets rescuesling och en stege från den närbelägna räddningsstolpen på kajen.



Mattias Aronsson

Befälhavare Torbjörn Svensson har samtidigt larmat den polisbåt som fanns i Stegesund och samtidigt även larmat JRCC om händelsen. Strax före att polisbåten anländer klockan 13.27 är även Skärgårdsassistans rib-båt, "Niklas", på plats. Ombord på Niklas finns en dykare som omedelbart går i vattnet. Tillsammans lyckas Mattias, dykaren samt, Storskärs och polisbåten besättning till slut få upp mannen på Niklas akterdäck. Strax därefter kunde Torbjörn Svensson lämna över ansvaret för den fortsatta räddningsoperationen till polisbåten. Storskär kunde klockan 13.35 fortsätta mot Ramsöberg.

Några dagar senare hölls en debriefing med anhöriga till mannen som nu mår bra och som känner en djup tacksamhet mot främst Mattias Aronsson vars insats var helt avgörande för det lyckliga slutet på händelsen.

Stiftelsen vill framföra sitt tack till Mattias Aronsson för hans livräddande insats men också till Storskärs övriga besättning för mycket gott sjömanskap.



Hedersbelöning

41. Sjökapten Benny Pettersson – 20 000 kr

Hedersbelöning

Hans idé erövrade världen

Innovationer som leder till stora förbättringar är en process som kräver samarbete och tankeutbyte. Men det finns nästan alltid personer som kommer med avgörande idéer och driver på mer än andra. Till dem kan vi räkna Benny Pettersson, som genom sin kunskap och sitt engagemang drivit på för tekniska lösningar som är till nytta för hela världens sjöfart. I dag är AIS (Automatic Identification System) en självklarhet för navigatörerna ombord på fartygen runt om i världen.

Det hela började 1965 då Benny Pettersson var lättmatros och tyfonen Jane slog till mot Japan med vindstyrkor på upp till 70 meter i sekunden. Benny Petterssons fartyg fick lämna hamnen och ankra utanför. Det blåste fruktansvärt. Vi var samtidigt tvungna att köra med motorerna på sakta eller halv fart för att vi inte skulle dragga allt för snabbt. Det var omöjligt att se om det fanns andra fartyg nära oss både i verkligheten och på radarn. Det var vitt överallt, säger han. När vinden hade mojnade kunde man konstatera att man draggat över en nautisk mil utan möjlighet att kunna se var andra fartyg befann sig. Det var i den här situationen som idéerna om ett system där man skulle kunna se var andra fartyg i närheten befann sig började gro, säger Benny Pettersson. Dessa tankar har sedan följt med honom under hela hans sjömansliv, både som styrman och befälhavare i handelsflottan, som rederilots på Finlandsfärjorna och som lots i Sjöfartsverket. För dagens nautiker är AIS en självklarhet. Men det har varit en lång resa dit och Benny Petterssons engagemang och envishet har varit en viktig drivkraft.



AIS är – för den som inte vet – ett öppet kommunikationssystem som låter alla fartyg och båtar inom VHF-radions räckviddsområde utbyta information med varandra. Detta sker helt automatiskt. Information från givare ombord sammanställs till meddelanden som sänds ut och motsvarande information tas emot från andra fartyg inom räckviddsområdet. När fartygen förflyttar sig kommer nya fartyg in i området och påbörjar informationsutbytet med omgivande fartyg medan andra försvinner ut ur området.

Trots framgångsrika tester var det trögt att nå fram till rederierna. Det stora genombrottet för Bennys Petterssons idéer kom i samband med terrorattacken i New York den 11 september 2001. Då släppte motståndet och vi fick med oss alla inom IMO (International Maritime Organization) på det svenska förslaget om ett system som skulle bli obligatoriskt inom hela världssjöfarten, berättar han.

Stiftelsen vill med sin Hedersbelöning framföra alla sjöfarears tack till Benny Pettersson för hans arbete med AIS som på ett epokgörande sätt har bidragit till en ökad säkerhet till sjöss.

Litteraturpris

42. Eva Johansson - 20 000 kr

Litteraturpris

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus får emellanåt frågor om enskilda sjömän. Det rör sig ofta om barnbarn eller barnbarnsbarn som vill veta lite mer om sin sjöfarande anförvant. Svaren har nu underlättats ansevärt genom att Stiftelsen kan hänvisa till en speciell bok.

Termen litteratur syftar på boklig odling i vid mening. Varje år sedan millennieskiftet har Stiftelsen belönat författare av såväl skön- som facklitteratur inom den maritima sfären. Till det senare slaget av litteratur hör Eva Johanssons Släktforska om sjöfolk.

Av utgivaren Sveriges Släktforskarförbund kallas den "Handbok 16". Men etiketten handbok är ofullständig. Här rör det sig om en unik lotsning genom vår mångfald av källor till ökad kunskap om svenska sjömän, bakåt i tiden.

Eva Johansson har själv ett förflutet som telegrafist i handelsflottan. Hennes bok är en systematisk genomgång av de arkiv som är tillgängliga för den som vill släktforska om någon sjöfarande anförvant. Framför allt har hon fokus på de lokala sjömanshusens arkiv. Därigenom kan enskilda sjömans yrkeskarriärer följas och dokumenteras, från inskrivningen till den sista avmönstringen. Tips om ett flertal andra källor och hur man får tillgång till dem ges också, exempelvis protokoll från sjöförklaringar efter olyckor till sjöss. Ett antal haverier, förlisningar och andra olyckor får särskilt utrymme.

Boken, som är rikt illustrerad, ger även en intresseväckande exposé över den svenska handelsflottan och sjömanskåren. Sjömanshusens och Stiftelsens roll presenteras grundligt. Utöver handelsflottans sjömän belyses även fyrvaktare, lotsar och i någon mån örlogsflottans sjömän och var man kan finna information om dem.

Släktforska om sjöfolk är ett utomordentligt värdefullt och användbart tillskott till den maritima litteraturen. Därför har Stiftelsen valt att tilldela Eva Johansson 2019 års litteraturpris à 20 000 kronor. Priset utdelas i Sjöfartsmontern på Bokmässan i Göteborg den 27 september.



Summering Belöningar 2019

Arbetsbelöning	476 000 kr
Hedersomnämmande	20 000 kr
Idrottsbelöning	20 000 kr
Sjöräddningsbelöning	40 000 kr
Hedersbelöning	20 000 kr
Litteraturpris	20 000 kr
Summa	596 000 kr



Skriftlig ansökan om:

- Utbildningsstöd och stöd till forskning insänds senast 15 juli respektive 1 oktober
- Stipendier insänds terminsvis via Sjöfartshögskola/sjöfartsgymnasium
 - Förslag till "Belöning 2020" insänds före 1 november 2019
 - 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*