



Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

Belöning 2020



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 2020

Stiftelsens Direktion har vid sammanträde den 5 mars 2020 beslutat belöna personer och organisationer enligt vad som framgår av denna folder.

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

Rörligt rotskydd av fjädrar

Förtöjningsspel är naturligt utsatta för väder, vind och salta hav. På Aniaras förtöjningsspel finns en kopplingsanordning för att kunna köra med antingen en eller två trummor samtidigt. Kopplingens konstruktion innebär att det totalt finns 16 fjädrar som ska hållas i skick för bästa funktion. Genom att linda in fjädrarna i så kallad Denzo-tejp skyddas de mot korrosion. Fjäderns funktion påverkas inte men livslängden ökar medan tiden för underhåll minskar.



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

2. Matros Roy Rico, M/V Aniara, 5 000 kr

Kluriga krokar för säker trosshantering vid avgång

Förtöjning är ett av de farligaste arbetsmomenten som utförs ombord. Som tur är händer det inte så ofta men när det inträffar olyckor får de ofta allvarliga konsekvenser. För att lättare kunna styra trossen har förslagsställaren tillverkat två krokar med stadiga och greppvänliga handtag. När trossarna är loss från pollarna i land placeras en krok runt trossen som enkelt och säkert kan styras utan de plötsliga ryck som kan uppstå när man styr med en tamp.

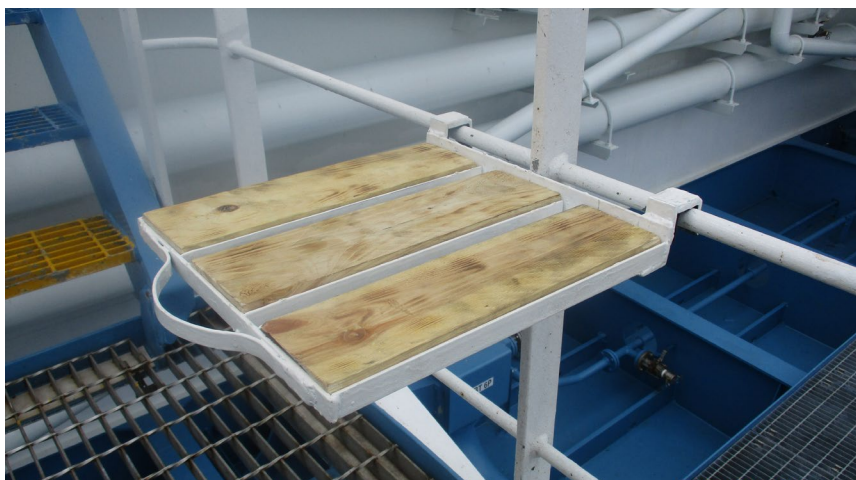


Maria Björling: miahbg@icloud.com

3. Förste fartygsingenjör Filip Westlund, andre fartygsingenjör Carl Olsson, M/T Tern Ocean, 6 000 kr

Portabel pall för enkel montering på räcken

Även sjöben kan behöva vilas från tid till annan. Nu finns en flyttbar pall som man kan undra varför ingen kommit på förut. Ramen är gjord av metall och dynan i trä och kan enkelt hakas på samtliga räcken runt fartyget. Eftersom den inte har någon kontakt med marken finns det ingen risk att den halkar eller fastnar i gallerdurken. För smidig förflyttning finns ett handtag och gummiskyddet skyddar färgen på räcken och förhindrar gnistbildning som kan uppstå när metall möter metall. Enligt förslagsställarna används pallen främst vid längre bunkringar men kan säkert komma till användning även vid andra tillfällen.



Filip Westlund: filip.westlund@hotmail.se

4. Motorman Ted Litens, M/T Stella Virgo, 5 000 kr

Skyddshattar för hydrauler

Det är höga tryck i de hydrauler som används vid arbete med topplock, vevlager och ramlager. Det vill till att utrustningen är i gott kondition men det kan vara svårt att se i vilket skick tätningarna inne i hydraulerna är. Om olyckan skulle vara framme och en tätning i hydraulen blåser så minskar denna enkla skyddshatt risken för att hydrauloljan skadar personer i närheten. De kan tillverkas i olika storlekar och när allt är förberett för att börja pumpa är det bara att lägga hatten på plats. En enkel och smidig lösning för att minska risken vid eventuellt oljeläckage.



Ted Litens: ted_litens@yahoo.com

5. Motorman Ted Litens, M/T Stella Virgo, 10 000 kr

Test av broms till förtöjningsvinsch

Den befintliga konsolen för att testa vinschbromsen var tung, otymplig och hade dålig passform. Nu har jobbet underlättats betydligt med en stabil konsol som justerar in sig själv. Eftersom cylindern sitter placerad mellan två hopsvetsade vinkeljärn finns heller ingen risk att cylindern glider av medan trycket pumpas upp med otrevliga klämskador som följd. En bra och säkerhetshöjande lösning!

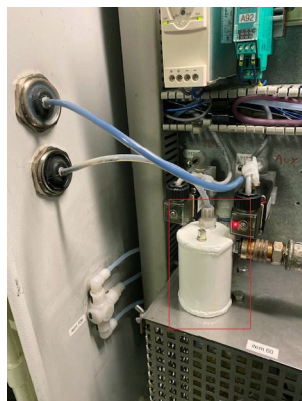
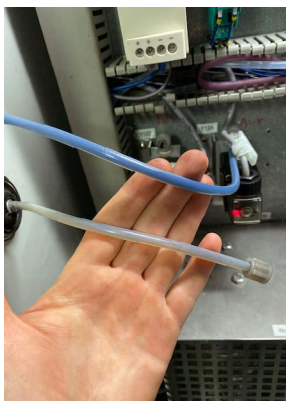
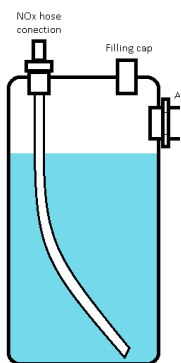


Ted Litens: ted_litens@yahoo.com

6. Teknisk chef Johannes Klefbohm Widham, M/T Ternvag, 10 000 kr

Rena slangar för renare avgaser

Ny teknik för att minska sjöfartens miljöpåverkan har inneburit in en hel nya arbetsuppgifter ombord. Med en SCR-katalysator kan de kväveoxider (NOx) som uppstår i förbränningsmotorerna minskas. Den är utrustad med en NOx-mätare som styr insprutningen av urea. På förslagsställarens fartyg har slangarna till denna mätare en benägenhet att sota igen i tid och otid. Förslagsställaren har därför tillverkat ett system för att rengöra slangarna. Slangen kopplas loss och blåses rent från den grövsta smutsen. Sedan fylls en specialtillverkad behållare av rostfritt stål med varmt vatten, slangens fästs på behållaren och sedan kopplar man på arbetsluft. Vatten och sot blåses effektivt ut i andra änden. Det genomarbetade förslaget förenklar en arbetsuppgift som i sin tur bidrar till en välfungerande katalysator och minskade utsläpp.

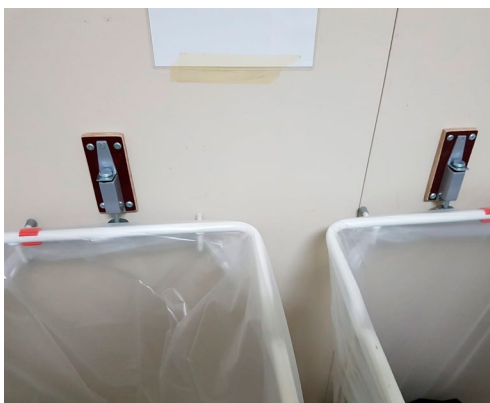
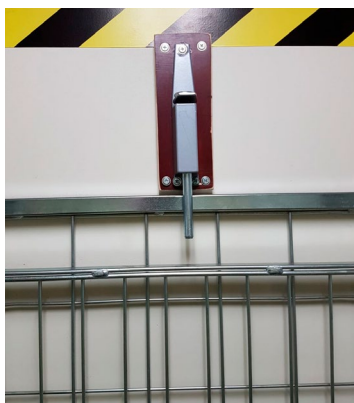


Johannes Klefbohm Widham: klefbohm@gmail.com

7. Timmerman Jonny Wåhländer, M/S Stena Nautica, 10 000 kr

Prydlig låsanordning för tvättvagnar

En smart användning av utrustning som är lätt att införskaffa har här använts för att lösa ett klassiskt surrningsproblem. Med hjälp av en dörrstopp och ett hänglåsbleck går det snabbt och enkelt att låsa fast tvättvagnar och andra typer av vagnar. Fast men samtidigt flexibelt och avsevärt snyggare än sladdriga surrningsstroppar.



Jonny Wahlander: jonny.wahlander@gmail.com

8. Förste fartygsingenjör Fredrik Wiman, M/V Carmen, 10 000 kr

Verktyg för överhaling av bränsleventilsäte

Korrosion och koks i bränsleventilernas säten kan göra att bränsleventilen fastnar i topplocket. När bränsleventilen väl har fått ut behöver sätet piffas upp för att få fina tätningsytor igen. Förslagsställarens kluriga lösning med ett kullager i bränsleventilens tryckplatta gör jobbet snabbt, enkelt och med gott resultat. Detta verktyg kan säkert användas även för bearbetning av andra ventilsäten.



Fredrik Wiman: wimanf@gmail.com

9. Reparatör Jonny Egerstad, serviceingenjör Tom Westerlund,
M/S Silja Galaxy, 10 000 kr

Plattform för arbete på bryggvingen

En sjöman älskar havets våg. Men inte lika mycket när det är dags att utföra service på vindrutetorkarna ute på bryggvingen. Förslagsställarna har tröttnat på att vingla på antingen stege eller relingen som även iförd säkerhetssele känns ganska otrevligt. Istället har de tagit fram en plattform i aluminium som är lätt att få på plats och lika lätt att flytta runt. Med denna säkra konstruktion kan jobbet göras i en bra arbetsställning och utan risk för ofrivilliga dopp. Ännu ett exempel på en lösning som gynnar både arbetets effektivitet och personlig hälsa och säkerhet.



Jonny Egerstad: sadrakjonny@gmail.com

10. Förste fartygsingenjör Jan Mattsson, M/S Stena Nautica, 10 000 kr
Busenkel demontering av bussning i startluftventil

Det kan vara tids- och energikrävande att byta bussningar på komponenter där det inte finns någon kant som gör att den kan pressas ut. Hårdföra metoder som går ut på att försöka borra eller slipa så att bussningen spräcks kan med lite otur innebära att komponenten skadas. I det här fallet har förslagsställaren istället använt en gängtapp som skruvas ner i bussningen. Under kontrollerade former kan sedan delen sättas i en hydraulpress och vips är bussningen ute och problemet löst. En enkel lösning som kan vara användbar vid demontering av många typer av bussningar och styrningar.



Jan Mattsson: janmattsson01@gmail.com

11. Förste fartygsingenjör Erik Johansson, förste reparatör Ingemar Eriksson, M/S Finntrader, 14 000 kr

Listig låsmekanism för fällbart räckverke

Med en originalkonstruktion som tycks vara avsedd för att användas var sjätte palmsöndag var det dagliga jobbet att fälla upp och ner räckverken på fartygets vikramp onödigt besvärligt. De gamla låsen innebar att även däckspersonalen fick vikas dubbelt för att kunna lossa en plåt och två skruvar för varje lås. Allt som oftast hände det att räckets gick sönder om ett av låsen råkade glömmas bort. Efter ett år med förslagsställarnas specialtillverkade låsmekanism har både plåt och ryggar skonats. Inga dubbelvikta matrosar på däck och inga sönderkörda räckerna. Allt tack vara en enkel men funktionell lösning. Måhända något för tillverkaren att ta till sig?



Erik Johansson: erik.johansson.viken@hotmail.com

12. Timmerman Benny Johansson, M/S Silja Symphony, 15 000 kr

Listig Smidig sängpumpsbytare för snabba jobb med färre skrubbsår

När det är dags att byta gasfjädrar till kojerna ombord är det en fördel att ha pinnsmala, fullt ledade och enormt starka gummiarmar. Det krävs också en nypa tålamod för att ligga på durken och försöka måtta in den nya sängpumpen. Ett jobb kunde tidigare ta allt från en kvart till en halvtimme per pump att utföra. Förslagsställaren har tagit fram ett specialverktyg som innebär att bytet nu kan ske på fem minuter, utan skrubbsår på armarna och förhöjda stressnivåer. Denna enkla lösning borde kunna spridas till andra färjor med den här mängden och typen av kojor.

14. Förste fartygsingenjör Jan Brännlund, förste fartygsingenjör Johan Stureson, reparatör Lennart Elfving, reparatör Bengt Arne Nyh, M/S Silja Symphony, 20 000 kr

Fiffiga förslag för bättre arbetsmiljö i maskin

För att underlätta vid stora maskinarbeten har förslagsställarna ordnat en lucka i maskinrummet för att kunna transportera topplock och andra stora motordelar. Med luckan frigörs en större yta mellan skott och lejddare. Belönas med 10 000 kr.

Periodiska tester av torrsprinkler och drenchersystem ställer krav på effektiva metoder för att kontrollera att rör och munstycken är rena och fria från smuts. Här har förslagsställarna tagit hjälp av fartygets vakuumsystem. Med vakuum i rören går det snabbt att konstatera att allt fungerar som det ska. Vakuumsystemet används också för att suga ur det sista vattnet ur rören efter test och urlåsning av drenchersystemet. På så vis bildas mindre rost i rören som i sin tur kan sätta igen munstycken. Belönas med 10 000 kr.



janne_brannlund@hotmail.com

15. Matros Mark Alderete, M/T Tellus, 20 000 kr

Listigt lyftredskap för lättare lyft

Effektiva lösningar behöver inte vara komplicerade. Detta specialgjorda lyft-verktyg förenklar arbetet med att lyfta upp tunga reducers, eller röromkopplare. Med ett enkelt handgrepp sätts verktyget på plats och säkras med muttrar. Reducern spelas sedan upp med spaktalja tills den är i stabilt läge i höjd med manifolden. Då tas muttrarna bort och reducern kan sättas på plats. Ett listigt lyftredskap som sparar ryggar och underlättar det dagliga arbetet ombord.

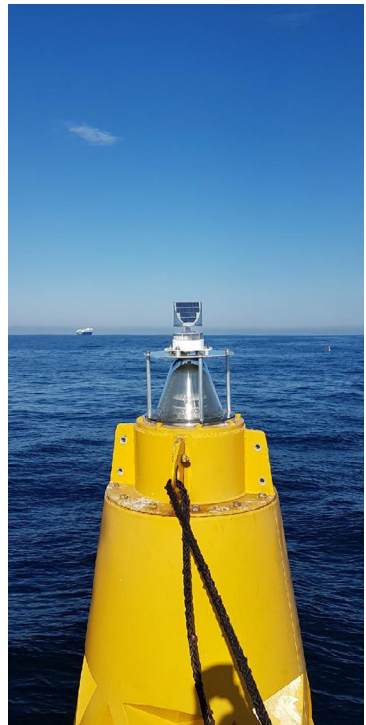


Henrik Mattisson Bäck: henkeback@gmail.com

16. Befälhavare Dennis Stigson, matros Mikael Nilsson,
M/V Scandica, 20 000 kr

Reservljus för lysboj

När ljuset på en lysboj slocknar av en eller annan anledning är det inte bara att byta lampa. Om inget av Sjöfartsverkets underhållsfartyg finns i närheten har det tidigare inneburit att besättningen från mindre båtar har fått klänga på bojen för att försöka få dit reservbatteri eller ny lykta. Ett mycket riskfyllt arbete. Med denna 'doktorshatt' går det nu snabbt och enkelt att placera ut en reservlykta. Lyktan drivs av solceller och hatten sätts över befintlig bojkupol. Detta går att göra på ett säkert sätt även från mindre båtar. På så sätt kan tiden som lysbojen är släckt hållas nere och det går att planera in åtgärder tills underhållsfartyget är i närområdet vilket minskar behovet av transporter. Hatten av för en lösning som främjar arbetsmiljö, sjösäkerhet och miljö!



Dennis Stigson: dennis.stigson@sjofartsverket.se

17. Safety Officer John Wislander M/S World Dream, 30 000 kr

Strålände träningsanläggning för säkerhet ombord

På kryssningsfartyg med sina stora besättningar läggs betydande resurser på säkerhetsträning. Det är viktigt att alla får prova och öva så de känner sig trygga i skarpt läge. Safety Officer John Wislander har utvecklat en träningsanläggning ombord för den grundläggande brandträningen. Här kan handeldsläckare användas många gånger utan att behöva laddas emellan. Det sparar både miljö, tid och arbetsbelastning. I anläggningen kan också besättningen öva läcktätning på ett verklighetstroget sätt. Det finns fyra olika skadetyper och eftersom den är flyttbar går det att träna på olika platser på fartyget. Hittills har över 3 000 personer utbildats ombord med ett strålände resultat!

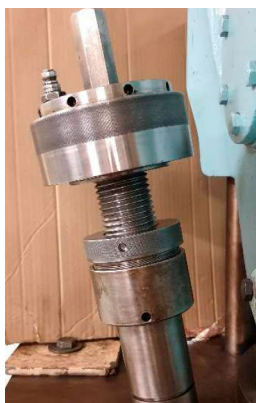


John Wislander: johnwislander@hotmail.se

18. Reparatör Egmedio Dublin, M/V Fedora, 30 000 kr

Väl fungerande lösning för trilskande bränsleventiler

Det händer ibland att bränsleventiler fastnar rejält i topplocket. Vår förslagsställare kan till och med berätta om där fartyg varit tvingad till offhire då originalverktyget var för klen för att få upp ventilen ur topplocket. För att undvika att det händer igen och spara både tid och frustration har han utvecklat ett rejält verktyg som med hydraulkraft och precision kan pressa upp bränsleventilen. Lösningen är snyggt utförd med en proffsig detaljerad dokumentation med instruktioner. Ett verktyg som förväntas få mycket god användning!



Egmedio Dublin: diodublin@yahoo.com.ph

19. Båtsman Stefan Adamsson, M/S Silja Galaxy, 10 000 kr

Hjälpmiddel vid dolda vinklar

På passagerarfartyg kan det ibland uppstå risker när gäster är sena ner till sina fordon som står under hängdäck. De uppmärksammar inte alltid när rampen körs ner för att kunna lossa de bilar som står uppe på hängdäcket. Så som manöverplatsen är placerad på är det en dold vinkel för den som kör rampen men med förslagsställarens spegel fås ändå full uppsyn. Spegeln är monterad på hängdäckets räckverk och med en enkel men finurlig lösning följer spegeln räckverkets rörelser. Därmed kan spegeln "stuva sig själv" och är alltid på plats. Ett enkelt sätt att höja säkerheten för personal och gäster vid en bristfällig originalkonstruktion.



Stefan Adamsson: adamsson78@hotmail.se

20. Överstyrman Love Brovik, IB Atle, 25 000 kr

Säker koppling av livbåtens fånglina

Livbåtar har beskyllts för att ha tagit fler liv än de räddat. Det är förhoppningsvis en överdrift men det är onekligen allt för många som skadats under livbåtsövningar. Sjösättning och ombordtagning av livbåtar innebär alltid en risk. På isbrytaren Atle har särskilt momenten då livbåten kopplar fånglinan från fartyget inneburit både svårigheter och risker. Fånglinans krok är designad för att kunna fjärrutlösas inifrån livbåten. Den är främst gjord för att lossas säkert i en nödsituation, snarare än att kopplas igen vid övningar. Den tidigare utformningen förutsatte att användaren har tre händer för att kunna öppna kasthakens spärr, hålla och lägga i fånglinans fäste och läcka kasthakens nacke på plats så att spärren kan låsa. Risken för allvarliga kläm- och krosskador är överhängande.

För de lite mer normalt utformade sjömännen som begåvats med blott två händer har nu Love utvecklat en enkel lösning där fånglinan kan slås i med en hand utan att behöva fingra på några mekanismer på kasthaken. När livbåten lyfts upp i däverten så tar man bort spärrkroken och återställer fånglinans koppling i kasthaken, nu helt utan risk för spänningar i linan. Ännu en klok lösning för att hantera bristande originaldesign.

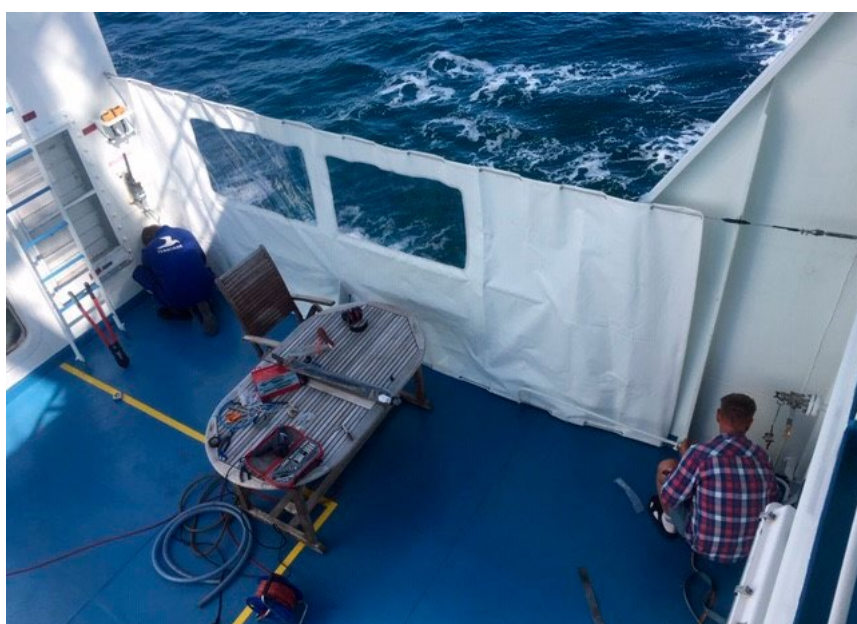


Love Brovik: love.brovik@gmail.com

21. Befälhavare Kenth Möller, M/T Ternholm, 10 000 kr till Fritidskassan

Skräddarsydd lösning för att sitta i lä

Med ett skräddarsytt vindskydd på däck kan M/T Ternholms besättning njuta av vila och värme när tillfälle ges i en annars hektisk vardag där den mesta av tiden spenderas inomhus. Utemöblernas säsong har förlängts till in på hösten och vindskyddets två fönster gör att det går att se ut över havet men ändå sitta i lä när brisen ligger på. Det välskräddade vindskyddet har blivit en naturlig samlingsplats ute på däck där det nu till och med går att spela kort. längre in på hösten om vädret tillåter. Stiftelsen tycker det är trevligt med förslag som höjer den sociala stämningen ombord, där besättningen kan ha trevligt tillsammans och tilldelar fritidskassan en uppmuntrande belöning.



Kenth Möller: master@ternholm.ternship.eu

22. Andre fartygsingenjör Alexander Wanselin, M/S Stena Vision, 20 000 kr

Spolrigg för filterstavar

Ombord M/S Stena Vision finns det ett 100-tal filterstavar i drift. För att hålla smörjolje- och brännoljesystemen rena från smuts måste alla dessa filterstavar rengöras regelbundet. Det är då viktigt att det görs på ett korrekt sätt så att inte smutsen blåser in i staven istället för ut. Det här är ett blaskigt och skitigt jobb där staven hålls i ena handen, ett spolmunstycke hålls i den andra och skiten sprids ut över både människa och maskin med varierande resultat på själva rengöringen. Med den här spolriggen säkerställs att filterstavarna blir korrekt rengjorda utan att smutsen hamnar på maskinpersonalen. Arbetet kan utföras med bättre arbetsställning och med lägre exponering för farliga ämnen. Som en persiljekvist på toppen går dessutom jobbet snabbare att utföra. Med tanke på hur vanliga den här typen av filter är på fartyg hoppas Stiftelsen att lösningen får spridning även utanför det egna rederiet.

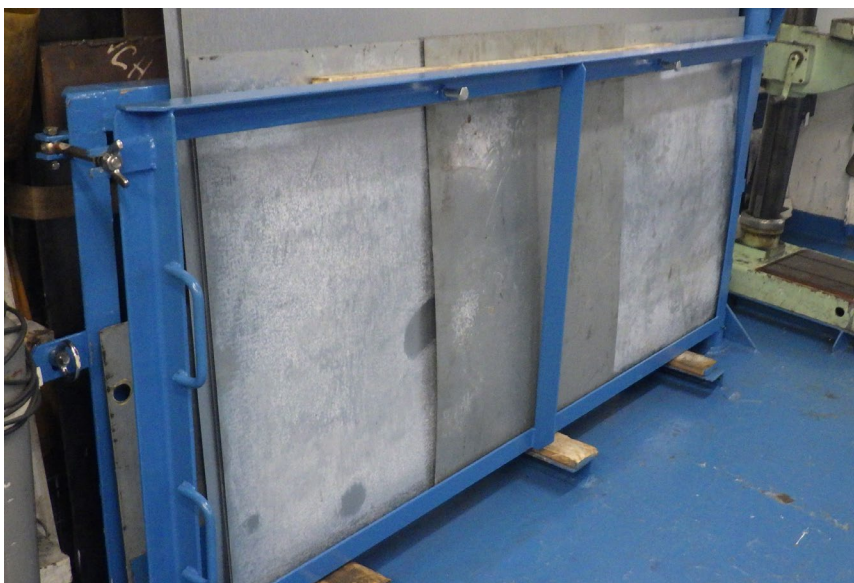


Alexander Wanselin: awanselin@hotmail.com

23. Förste fartygsingenjör Manuel V. Layan, motorman Michael R. Ayos, M/T Bit Viking, 20 000 kr

Finurlig förvaring i förrådet

Några stålskivor av olika tjocklek och kvalitet är bra att ha i förrådet och de måste förstås hållas surrade så det inte faller eller far iväg. När besättningen behöver ta fram en skiva är det alltid förenat med en viss risk för kläm- eller krosskador om de tunga skivorna ger sig iväg i oönskad riktning. Det problemet har förslagsställarna löst genom att tillverka ett rejält materialställ som är säkert förankrat i durken. Stället består av flera fack som vilar på hjul och som öppnas och stängs med gångjärn. Det finns till och med en broms som säkrar stället under tiden som stålskivorna lyfts i och ur. Sammantaget en utmärkt lösning som både förenklar arbetet och minskar risken för arbetsskador.

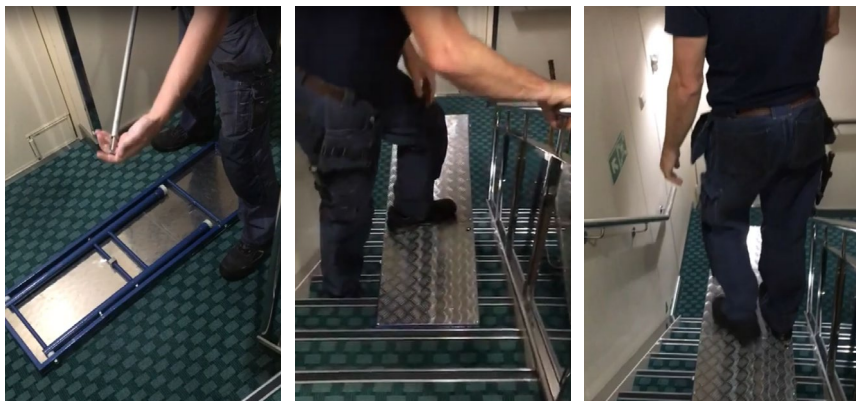


Manuel V. Layan: manny.tawi@gmail.com

24. Förste maskinreparatör Peder Eriksson, M/S Silja Galaxy, 10 000 kr

Justerbar plattform för säkra jobb i trapphus

Fallolyckor är den vanligaste typen av olyckor både ombord, iland och i hemmet. Förslagsställaren fick idén till en ny typ av plattform efter ett tillbud ombord. En kollega föll från en stege som vek sig när han arbetade i ett trapphus. Som tur var gick det bra men det stod klart att något behövde göras så att det inte hände igen. Nu när det ska arbetas i trapphus finns det en vikbar plattform som enkelt kan transporteras och justeras beroende på höjden på trappstegen. Ett genomarbetat förslag som ökar säkerheten och förenklar arbetet.

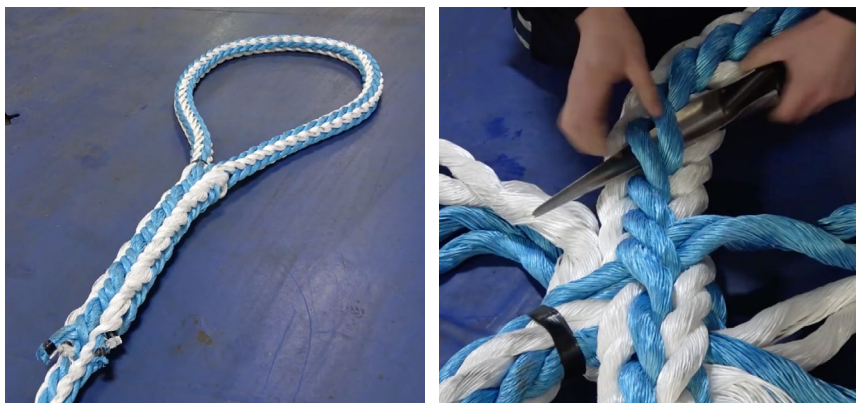


Peder Eriksson: 452Peder@gmail.com

25. Båtsman Tommi Kuusela, matros Conny Lanzén, M/S Stena Jutlandica, 20 000 kr

Pedagogisk instruktionsfilm för splitsning av tross

Här möts gammal och ny teknik i en tydlig och pedagogisk instruktionsfilm för ögonsplits på en 12-kardelers tross. Steg för steg och med tydliga anvisningar visar förslagsställarna hur det går till att splitsa nya ögon på en tross. Både de som aldrig har splitsat förut och de som inte gör det så ofta har god användning av filmen som enkelt kan ses i mobilen när man ska ut och splitsa. Stiftelsen uppmuntrar initiativet och tror liksom förslagsställarna att liknande filmer kan tas fram för fler typer av trossar, knopar och andra arbeten. Det är ett fint sätt att föra kunskapen vidare.



Tommi Kuusela: tommimatros@hotmail.com

26. Kock Kulo Juhani, kock Terje Brevik, M/S Silja Galaxy, 20 000 kr

Blåsskydd i byssan skonar nacke och axlar

Utan bra ventilation i byssan kan det bli både varmt och dålig luftkvalitet. Men ibland blir det för mycket av det goda när tilluften blåser halv storm i nacken. Med en lika enkel som funktionell lösning har förslagsställarna sett till att luften istället styrs neråt genom ett antal hål. Blåsskyddet gör att kockarna upplever en bättre arbetsmiljö och besvären i nacke och axlar har minskat. Förslaget skickar också tydliga signaler om att det här är något som måste ordnas redan på designstadiet.



Kulo Juhani: juhanikulo@hotmail.com

27. Matros Carlos Zuniga, lättmatros Pernilla Strandberg, M/S Stena Nautica, 20 000 kr

Lufttrycksdriven märlspik

Råstyrka har länge varit något av en förutsättning för att splitsa atlastross, särskilt då trossen är helt ny. Det tar på muskler och leder och är dessutom tidskrävande. För att underlätta detta hårda arbete har förslagsställarna tänkt till och modifierat en märlspik. Handtaget togs bort och fästet har svetsats på skaftet till en mejsel och monterats på en lufthammare. Med hjälp av tryckluft kan arbetet göras snabbare, enklare och med betydligt lägre belastning på armar, axlar och nacke. Med detta verktyg kan alla splitsa, oavsett muskelstyrka, ålder och kön. En hörnsten i ett inkluderande arbetsliv.



Pernilla Strandberg: pernilla.strandberg@gmail.com

28. Förste fartygsingenjör Filip Westlund, andre fartygsingenjör Carl Olsson, M/T Tern Ocean, 20 000 kr

Teststation för backventiler till separatorer

Här har förslagsställarna träffat rätt i hjärtat på alla fartygsingenjörer som tillbringat dagar och nätter i separatorrummet med krånglande separatorer som det egentligen inte ska vara dags att göra service på. I de allra flesta fall beror larmen inte på dåliga o-ringar eller andra tätningar utan på låsvattnet. Det finns därför all anledning att försöka utesluta de vanligaste problemen innan man ger sig på att överhala separatorn och lägga både tid och dyra pengar på att byta o-ringar och tätningar som det inte är något fel på. Med denna anordning kan ett enkelt test av separatorns backventiler göras för att säkerställa att den fungerar som den ska. Backventilen skruvas loss från separatorn och kan därefter monteras åt båda hållen för att se att det är fritt flöde åt ena hållet och att den håller tätt åt andra hållet. En utmärkt lösning på ett välkänt problem.



Filip Westlund: filip.westlund@hotmail.se

29. Teamledare Morgan Segerberg och kollegor, M/S Birka Stockholm, 30 000 kr

Ordning och reda bakom kulisserna med ett mer ergonomiskt pentry

Högst upp på fartyget ligger skärgårdens största vinterträdgård, Terrassen. En 875 kvm stor inglasade oas där skärgården passerar revy utanför. Trycket på denna populära tillflyktsort kan ibland vara högt. I brasseriet har gästerna mycket gott att välja på ur menyn. Det finns också en vinbar och en stor glasbar med stora sittytor. För att få detta att gå ihop så måste det fungera bakom kulisserna. Med gemensamma krafter, engagemang och en rejäl nypa kreativitet har det akte pentryt byggts om. En större diskbänk i vinkel gör att fler diskbackar kan torkas, ett överhäng där lättare diskföremål kan sorteras och flytt av en backförvaring har gjort att det finns mer plats att samsas på. Slutresultatet är en smartare och mer ergonomisk arbetsplats som förhoppningsvis kan minska risken för både trängselframkallad frustration och belastningsbesvär.



Morgan Segerberg: TLdeck10.birka@birka.se

30. Andre fartygsingenjör Carl Olsson, förste fartygsingenjör Filip Westlund, M/T Tern Ocean 40 000 kr

3D-printad kamerasläde för kolvringsinspektioner

Huvudmaskinens kolringar inspekteras genom att öppna upp luckor till spol-lufts-bältet och med en kamera fotografera genom spol-lufts-portarna runt om hela cylinderfodret. Det är inte alldeles enkelt att få en helhetsuppfattning av kolringarnas skick genom att titta på en rad enstaka bilder. Särskilt som de kan hålla varierande kvalitet beroende på hur bra det gick att hålla kameran stilla med utsträckta armar. För att underlätta dessa inspektioner har förslagsställarna konstruerat en halvmåneformad stålskena som passar runt utsidan på fodren och en släde som fixerar kameran. Släden är utskriven i stryktålig plast av en 3D-skrivare. Skenan placeras runt fodret och därefter går det att enkelt filma genom att sakta dra kameran runt med ett teleskophandtag. Därefter vänds skenan och samma procedur upprepas för att filma den motstående sidan.

Filmerna ger ett mer tillförlitligt resultat och kan sparas för att följa upp inspektionen i efterhand. Inspektionen av kolringarna tar kortare tid att genomföra och det verkar dessutom vara ett roligare sätt att göra det på. Friformsframställning med 3D-skrivare är en teknik på stark tillväxt och kanske kan detta goda exempel inspirera till fler lösningar.



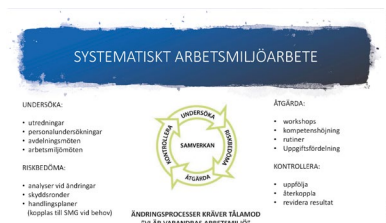
Carl Olsson: carlolssons@gmail.com

31. Purser Pia Westerholm, catering steward Jeanette Ganesjö, M/S Silja Symphony, 40 000 kr

Tillsammans gör vi skillnad

Vi är varandras arbetsmiljö och kanske blir den gamla sanningen extra tydlig ombord där besättningen både arbetar och lever tätt ihop på en begränsad yta. Då gäller det att den sociala arbetsmiljön fungerar och det är något som förslagsställarna har tagit fasta på. På eget initiativ har de dragit igång ett långsiktigt projekt med det ambitiösa målet att stärka personalens känsla av delaktighet i det gemensamma arbetsmiljöarbetet, främja kommunikationen och bygga upp en kunskapsbank. Projektet har förankrats ombord och inom rederi- och en fortlöpande statusuppdatering görs på arbetsmiljökommitténs möten. Inledningsvis har fartygets restaurangpersonal genomgått första delen av en workshopserie. Planen är att hela fartygets besättning ska ha deltagit innan slutet av 2020.

Det är ett medarbetarinitiativ som ligger i tiden och som lyfter vikten av den organisatoriska och sociala arbetsmiljön. Projektmaterialet bidrar till att skapa dialog, samsyn och ägarskap och Stiftelsen ser fram emot att följa projektet.



Pia Westerholm: piukkis1@hotmail.com

Utvecklingsstipendium

32. Förste maskinreparatör Peder Eriksson, M/S Silja Galaxy, 30 000 kr *Säkra jobb med hängande traversplattform*

Det är inte helt enkelt att byta lysrör eller branddetektorer över huvudmaskinerna när det är flera meter upp. När vår förslagsställare fick se kollegorna klättra upp och hasa iväg i cowboysarstil över traversbalken insåg han att något måste göras. Resultatet blev en hängande plattform som hakas fast och säkras i traversbalken. Plattformen är försedd med rejäl fotplatta och ryggskydd men för säkerhets skull används även fallskyddssele. Sedan är det bara att greppa kontrollenheten och åka iväg. Enkelt, smidigt och framförallt avsevärt säkrare.



Peder Eriksson: 452Peder@gmail.com

Hedersomnämmande

33. M/S Birka Stockholm, 20 000 kr och Diplom

Hedersomnämmande

Ett särskilt Hedersomnämmande kan ges till rederi eller fartyg som på ett omvittnat sätt aktivt uppmuntrar till deltagande i Stiftelsens belöningsverksamhet. I år är det M/S Birka Stockholm som utmärkt sig genom det sätt som deras förslag har genomförts och kommunicerats ombord. Förbättringsarbetet genomsyras av samverkan och delaktighet och utgör ett fint exempel på hur arbete och arbetsmiljö kan utvecklas tillsammans.

Stiftelsen vill gärna stimulera till fortsatt intresse och engagemang i säkerhets- och arbetsmiljöfrågor genom att tilldela fritidskassan en penningbelöning och Stiftelsens Hedersomnämmande.



Fotograf: Owe Ehlén.

Idrottsbelöning

34. Food and beverage supervisor Vaike Frederiksen,
befälhavare Jan-Eric Alcén, M/S Stena Nautica, 20 000 kr

Idrottsbelöning

I enlighet med av Stiftelsen år 2003 fastställda statuter skall årligen utdelas en belöning, grundad på framstående gärningar, utförda inom verksamhetsområdet idrott och motion i handelsflottan för främjande av sjöfolkets hälsa samt att öka sammanhållningen inom sjöfolket. Den första utmärkelsen utdelades 2004 och i år, 2020, skall därmed utses mottagare av den 17:e idrottsbelöningen. Av tidigare av Stiftelsen beslutade premieringar har 12 fördelats till en eller flera enskilda mottagare medan fem priser har tilldelats hela fartygsbesättningar.

Den totala ombordmiljön i ett fartyg, inte minst inom den tidspressade färjesjöfarten, är ett komplicerat samspel, där fysiska, psykiska och sociala faktorer på olika sätt spelar in. Trots att det råder allt bättre tekniskt goda förhållanden både vad gäller arbetsvillkor och faciliteter ombord krävs att det på olika sätt skapas både fysisk och psykisk tillfredsställelse inom ramen för människans behov.

Stena Line har flera fartyg, där besättningarna under många år på ett föredömligt, entusiastiskt och målmedvetet sätt har engagerat sig för friskvård, motion och idrott. Enligt idrottsjuryns bedömning är det framför allt två "eldsjälar" ombord på Stena Nautica som helt i enlighet med Idrottsprisets statuter på ett särskilt berömvärt sätt har varit inspiratörer för besättningens aktiva agerande inom friskvårdsområdet. Enligt vår mening har de därigenom också kvalificerat sig till att vara vårt förslag till att de i år skall belönas av Sjömanshusstiftelsen och därmed få dela utmärkelsen Idrottspris 2020.



Vaike Frederiksen, född 1965, har varit anställd inom olika cateringbefattningar till sjöss sedan 2001, hela tiden hos Stena Line. Förutom att leda olika individuella träningsformer har Vaike under senare år introducerat besättningarna till Tabata-pass, vilket varit välbesökta, konditionskrävande och högt uppskattade cirkelträningspass. Intresset för passen är så stort att det

krävts särskilda bokningslistor för att alla som så önskar skall få möjlighet att delta. Vaikes valspråk är: ALLA kan vara med! Det handlar bara om att anpassa rörelser och vikter efter egen förmåga. Mår andra bra, mår jag själv bra!



Sjökapten Jan-Eric Alcén, född 1976, har varit anställd inom Stena Line sedan 1981, varav han under de senaste 20 åren tjänstgjort som befälhavare på Stena Nautica. Han har alltid varit den sammanhållande och pådrivande länken inom friskvårdsarbetet ombord, i vilket ingått många olika motionsvarianter. Bland annat har Alcén varit fartygslagets lagledare, ibland även målvakt, vid dess deltagande i Rosenhills årliga fotbollsturnering. Vid bordtennisborden ombord avlöser matcherna varandra. Genom att låna utrustning på Rosenhill har besättningen också kunnat samlas i friidrottslig gemenskap på kajen och därmed delta i sjömansidrottens årliga lagtävling om Sjöpokalen. När Stena Nautica för två år sedan råkade ut för en vattenskada måste hela dåvarande gymmet ombord rivas. Efterverkningarna därav visade sig omgående genom en mycket märkbar saknad efter faciliteterna och hur ofantligt mycket det betyder för sjömannen när ett gym inte finns tillgängligt ombord. När gymmet efter ett par år nu är återuppbyggt används dess utrustning flitigt varje dag av många medarbetare.

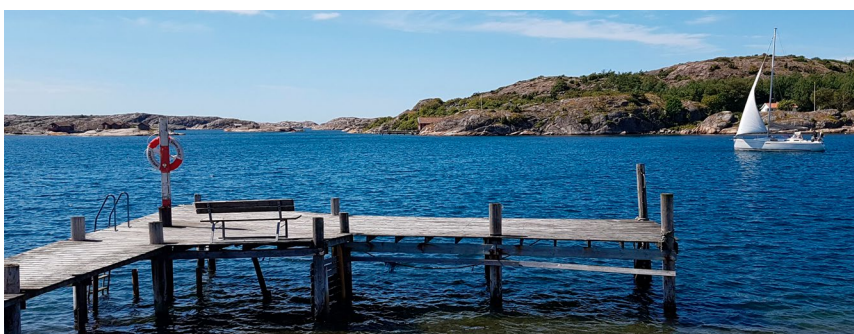
Alcén betonar att betydelsen av arbetsglädje, sammanhållning och kamratskap i ett fartyg skapas genom begreppet närvaro, vilket han själv tillämpar på ett efterföljansvärt och uppskattat sätt. Han sammanfattar arbetet ombord genom att låna ett citat av ledarskapsgurun Simon Sinek, vilken har formulerat uttrycket Success is a team sport.

Sjöräddningsbelöning

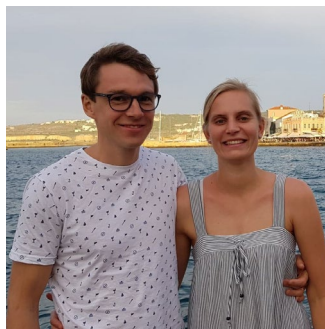
35. Emilie Lott, Jonathan Bark 20 000 kr

Livräddande insats

Natten den 29 juli är Jonathan Bark och hans sambo Emelie Lott hamnvakter vid Grönemad brygga utanför Grebbestad. Det är mörkt, stilla och mycket varmt. Segelbåtarna som ligger förtöjda vid bryggan har släckt för natten, men längre upp på land är det lite folk i rörelse. Nattpasset i hamnen löper från nio på kvällen till sex på morgonen och Jonathan Bark och Emelie Lott turas om att vila i en sjöbod strax intill. Uppdraget är ideellt och fördelat mellan de som själva har båtar i klubben för att utomstående besökare ska kunna lägga till för kvällen, även om de anländer sent.



Runt ettiden på natten hör Jonathan Bark plötsligt konstiga ljud utifrån fjärden. Även hans sambo inne i sjöboden hör att något är på gång liksom en granne som bor i en intilliggande stuga. Snart står det klart att det är en man någonstans där ute i mörkret som ropar på hjälp. Jonathan Bark ringer 112. De uppfattar dock att den som ropar befinner sig på en ö eller ett skär och står därför kvar vid strandkanten och inväntar sjöräddningen. Men så skriker mannen att han håller på att drunkna och de inser hur bråttom det är. Emelie Lott och Jonathan Bark väcker en båtägare vid bryggan som har en vattenskoter intill sin segelbåt och berättar vad som håller på att hända. Båtägaren och hans dotter tar skotern och beger sig ut på fjärden. Efter en del letande hittar de den nödställda som precis är på väg att försvinna under ytan. I sista stund får de tag i honom, men det går inte att lyfta upp honom på skotern. Jonathan Bark och Emelie Lott knackar på i en annan segelbåt med gummijolle på släp och ber om att få låna jollen. Även Jonathan Bark och Emelie Lott försöker få upp mannen, men gummibåten är för rank och inte heller de lyckas. Först när ytterligare två personer anländer i en motorbåt kommer mannen upp ur vattnet. Varför mannen var ute och simmade i havet mitt i natten fick de aldrig någon klarhet i, men hans kläder och mobiltelefon återfanns på bryggan. Stiftelsen Sveriges Sjömanshus konstaterar att flera personer var inblandade i denna dramatiska och berömvärda räddningsinsats, men utan Jonathan Barks och Emelie Lotts rådiga ingripande hade den nödställda förmodligen aldrig klarat sig. Stiftelsen vill därför tilldela Jonathan Bark och Emelie Lott en sjöräddningsbelöning för sitt handlingskraftiga ingripande.



Sjöräddningsbelöning

36. Annika Svensson, Thomas Svensson, S/Y Asta, 20 000 kr

Livräddande insats

Annika och Thomas Svensson har gjort det många andra bara drömmer om: de sa upp sig från arbeten och lämnade tryggheten hemma i Mölndal för att segla runt jorden. Men även om de räknade med en del äventyr längs vägen har seglingen bjudit på mer dramatik än de hade förväntat sig. Den 14 februari 2019 befann de sig mitt ute på ett blåsig Atlanten. Tio dagar hade passerat sedan de lämnade Gran Canaria för att ta sig över till den karibiska ön Barbados. Kraftiga vindar på mellan 20 och 30 knop hade hållit i sig i flera dagar



och vågorna gick höga. Eftersom de dittills endast sett två fartyg under överresan blev de mycket förvånade när det strax efter lunch började spraka i VHF:en. Mottagningen i sittbrunnen var dålig, men Thomas Svensson tog sig ner till radion i ruffen som brukade fungera bättre. Anropet var ett mayday från en fransk familj i en segelbåt

som låg och drev efter ett masthaneri. Makarna Svensson kunde inte se segelbåten i de höga vågorna, men med hjälp av radiokommunikationen lyckades de till slut leta sig fram till haveristen. I båten fanns tre personer, en man, hans fru och hennes syster. Att gå intill var alldeles för farligt; då hade båtarna kunnat slås sönder mot varandra. Istället började Annika Svensson cirkulera runt haveristen medan Thomas Svensson plockade fram en stor livboj. Han fäste tampen till livbojen i relingen och slängde den i vattnet. Därefter fick de nödställda hoppa i. En efter en drog Thomas Svensson in dem till badstegen som var monterad på ena långsidan av S/Y Asta och hjälpte dem upp i båten.

När räddningsmanövern var över var alla fem rejält slutkörda. Annika och Thomas Svensson gav sina passagerare torra kläder, mat och vatten medan resan mot Barbados fortsatte. I 15 dygn hade den franska familjen drivit vind för våg mitt ute på Atlanten efter att vanten till masten brustit och de tvingats hiva hela riggen över bord. Sedan dess hade de levt på ett par deciliter vatten och en liten bit mat om dagen i hopp om att överleva tills någon hittade dem. Alla tre var ordentligt medtagna och mannen hade tappat tio kilo i vikt. Annika och Thomas Svensson delade frikostigt med sig av det de hade och lät familjen ta deras sovrum längst bak i aktern. Nio dygn senare, vid halvelvatiden på kvällen den 22 februari, anlände de till Barbados. Dagen efter mötte det franska konsulatet upp för att hjälpa familjen hem.

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus har imponerats över Annika och Thomas Svenssons uppvisande i synnerligen gott sjömanskap, generositet och ansvarstagande i en ytterst utsatt situation. Stiftelsen har därför beslutat att belöna makarna Svensson med 20 000 kr.



Hedersbelöning

37. Lena Göthberg, jurist och sjöfartsprofil, 20 000 kr

Hedersbelöning

Svensk sjöfartsprofil bakom en av världens största shippingpoddar

Juristen Lena Göthberg inledde sin karriär inom sjöfarten som försäkringsmäklare i början av nittiotalet. Efter tio år fick hon erbjudandet att delta i starten av RSA (tidigare Trygg-Hansa Marine). Där kom hon att sitta i den nordiska ledningsgruppen och arbetade med försäkringsgivning. Ytterligare ett decennium senare gick hon vidare till Sjöfartens analysinstitut (SAI) samtidigt som hon startade det egna bolaget GIGS by Lena G, med fokus på digital PR och innovation.

Under senare år har Lena Göthberg nått en allt större internationell public, mycket tack vare sin hyllade podcast: The Shipping Podcast, som hon sjösatte 2015. Där lyfter hon fram intressanta personer som ger lyssnarna spännande inblickar i en global bransch i ständig rörelse. I sin första sändning gjorde hon en intervju med kaptenen på Maersk McKinney Moller, vid den tiden världens största containerfartyg. Sedan dess har det blivit ett 60 inslag med såväl svenska som utländska deltagare och hennes podcast är numera en av världens största inom sjöfarten med över 75 000 nedladdningar.

Lena Göthberg vinnlägger sig också om att lyfta fram kvinnor inom shipping och sedan år 2000 är hon medlem i Wista (Women's International Shipping and Trading Association). Mellan 2004 och 2008 var hon ordförande i Wistas svenska avdelning. Numera är hon Communication and support officer för Wista International där hon bland annat reser runt i olika länder för att tala om kvinnor inom sjöfarten. Lena Göthberg är också Nautiska Föreningens första kvinnliga ordförande där hon har gjort stora insatser för att modernisera den 150 år gamla



Foto: Tommy Hvitfeldt

föreningen. År 2016 tilldelades hon utmärkelsen årets sjöfartsprofil som delas ut av Göta Älvklubben. Lena Göthberg har också blivit känd utanför sjöfartsklustret och i en intervju med nätsidan Spedi.se presenterades hon som "... en av de viktigaste och mest inflytelserika personerna inom transportbranschen".

Härmed vill Stiftelsen Sveriges Sjömanshus visa sin uppskattning för Lena Göthbergs omfattande insatser inom sjöfartsområdet. Inte minst för den kunskap hon sprider genom sin podcast och sitt hängivna och mångåriga engagemang i Wista.

Litteraturpris

38. Litteraturpris Leos Müller 20 000 kr

Litteraturpris

Leos Müller är professor i historia vid Stockholms universitet, där han även är föreståndare för Centrum för maritima studier. Müller har en tydlig tonvikt på svensk maritim historia och han är en flitig författare till skrifter inom detta fält. Dit hör Sveriges första globala århundrade, som utkom 2019. Dit hör även Consuls, Corsairs, and Commerce. The Swedish Consular Service and Long-distance Shipping, 1720-1815 (utkommen 2004). Leos Müller är delförfattare till Sjövägen till Sverige: från 1500-talet till våra dagar (utkommen 2016). Han ingick också i redaktionen för antologin I främmande hamn: Den svenska och svensk-norska konsulttjänsten, 1700-1985 (utkommen 2015).

Med sin forskning och sina böcker lyfter Leos Müller fram sjöfartens och sjömännens vida betydelse för den utveckling som skett genom historien, i Sverige och internationellt. Med en tydlig och intresseväckande berättarförmåga visar han hur Sveriges förflutna präglats av närheten till havet och hur såväl inrikes- som utrikesförbindelser skapats och upprätthållits med hjälp av båtar och fartyg. Han beskriver hur handeln och resandet över haven knutit samman länder och kontinenter och hur utbyte av varor och sedvanor kommit att berika samhällen världen över.



Foto: Stockholms Universitet

Müller har också lyft fram betydelsen av Ostindiska kompaniets resor till Kanton i det avlägsna Kina och de svårigheter som svenska sjömän kunde möta i Medelhavet med risk för piratattacker, tillfångatagande och slaveri. Hans främsta fokus är 1700-talet, men i sina böcker rör han sig ända från 1500-talet och fram till första halvan av 1800-talet. Leos Müller har också gjort betydande insatser inom Sjöhistoriska Samfundet, i vars styrelse han ingår. Han deltar även i Samfundets tidskrift Forum Navales redaktionsråd. Stiftelsen Sveriges Sjömanshus vill visa sin uppskattning av hans arbete genom att tilldela honom Stiftelsens litteraturpris på 20 000 kr för år 2020.

Summering Belöningar 2020

Arbetsbelöningar	530 000 kr
Utvecklingsstipendium	30 000 kr
Hedersomnämmande	20 000 kr
Sjöräddningsbelöning	40 000 kr
Idrottsbelöning	20 000 kr
Hedersbelöning	20 000 kr
Litteraturpris	20 000 kr
Summa	680 000 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