



Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

Belöning 2023



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.



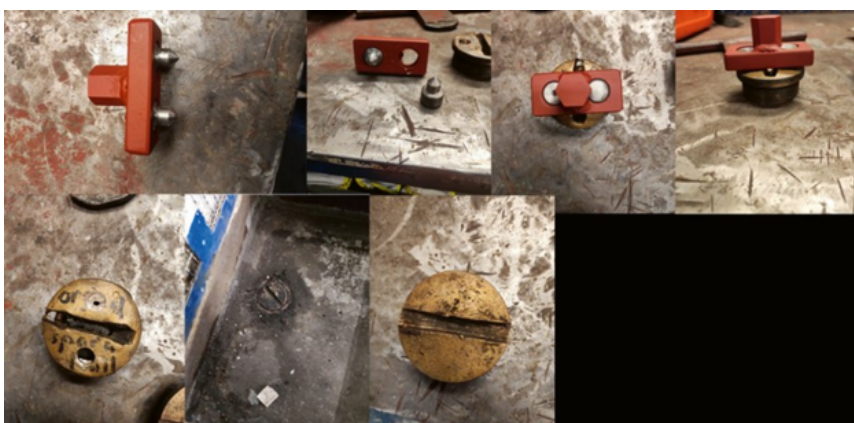
Stiftelsen vill påminna om att ansvaret för att alla nedan belönade förslag är säkra att använda vilar på den som godkänner att förslaget får nyttjas ombord.

Arbetsbelöningar

1. Reparatör Carl Sporre M/S Peter Pan, 5 000 kr

Verktyg för pejlpluggar

När pejlpluggarna fastnat kan de vara näst intill omöjliga att få upp. Eftersom de är gjorda i mässing med endast en skåra mitt i pluggen är det lätt att slinta när en tar i vilket kan leda till skador på både människa och utrustning. Med det här verktyget fås ett bra tag i pluggen och sedan kan antingen spärrskaft eller mutterknackare användas för att få kraft.



Carl Sporre: c.sporre@hotmail.se

2. Motorman Alfred Persson M/S Drotten, 5 000 kr

Mindre slabb i labbstation

Med några spillbitar, svets och bult har Alfred trollat fram en enkel men mycket användbar och snygg labbstation för hantering av länsvatten. Med ordning och reda och bra belysning är det lättare att räkna ut doseringen av flockmedel och se hur länsvattnet settlar sig i muggarna.



Alfred Persson: affe.dodge@hotmail.com

3. Motorman Ted Litens M/T Bit Redo, 5 000 kr

Verktyg för fastrostade termostathållare

Hållarna till hjälpkärrornas kylvattentermostater sitter ibland så hårt fast att det verkar omöjligt att få loss dem utan att fullständigt fördärva termostaterna. Med hjälp av rundjärn, en kraftig platta, tre M8-skruv och en rejäl dos finurlighet tillverkades ett verktyg som ger tillräcklig kraft för att hållarna ska släppa.



Ted Litens: ted_litens@yahoo.com

4. Motorman Ted Litens M/T Bit Redo, 8 000 kr

Kontrollmätning av kolvar

När fartyget befinner sig på andra sidan jordklotet kan jobb som annars skulle överlåtas till firma i land bli onödigt dyra och besvärliga om inte besättningen har de verktyg eller den erfarenhet som krävs. I det här fallet handlade det om kontrollmätning av kolvar i en hamn i Australien. Med hjälp av ett specialtillverkat verktyg kunde samtliga mått på kolvkrona och kolvkjol mätas enligt motortillverkarens instruktioner för att sedan kunna beräkna om måtten ligger inom gränsvärdena.



Ted Litens: ted_litens@yahoo.com

5. 1:e fartygsingenjör Erik Halvorsen och 2:e fartygsingenjör Tobias de Teilmann M/T Ramona, 10 000 kr

Arbetsluft som kontrolluft

Huvudmaskin är utrustad med ett luftblock som reducerar startluften från 30 bar till 7 bar för att användas som kontrolluft. Reducerventilen har dock visat sig vara känslig och har krävt en del underhåll. Genom att i stället ansluta arbetsluft som redan håller 7 bar direkt på huvudmaskinens kontrolluftssystem, behövs inte luftblockets reducering. En backventil säkerställer att de två systemen är avskilda, även om de skulle vara anslutna samtidigt. Lösningen har dels inneburit ett minskat underhållsbehov, dels en förbättrad redundans som höjer driftssäkerheten. Det finns även en ekonomisk aspekt, då det går åt mindre startluft och färre reservdelar.



Erik Halvorsen: erik.halvorsen@outlook.com

6. Reparatör Jonas Kristensson M/T Fox Sunrise, 10 000 kr

Renare rengöring av cyklonfilter

För att rengöra cyklonfiltren till fartygets dieselgeneratorer har de tidigare behövt delas med rörtång och handkraft. Det har varit ett besvärligt och kladdigt arbete med onödigt spill av olja. För att råda bot på detta tillverkades en hållare av en M20-bult på ett järn som i sin tur är bultat ned i sludgetråget. Nu kan filtret enkelt sättas fast i bulten innan toppen lossas med en rörtång. Därefter kan oljan i filtret rinna direkt ner i sludgetråget innan rengöring. En bättre lösning ergonomiskt som dessutom minskar hanteringen av förorenad olja.



Jonas Kristensson: jonas.kristensson@hotmail.com

7. Reparatör Dan Brunbäck R/V Svea, 12 000 kr

Automatisk matning för plasmaskärare

En gammal bormaskin har på ett enkelt och finurligt sätt fått nytt liv som drivmotor till en automatisk matning för plasmaskärare. Bormaskinen driver en vagga där handtaget för plasmaskäraren har fixerats. Maskinen opereras med två knappar fram eller tillbaka. Med den jämna matningen och en låga som kan justeras till exakt höjd blir snittyterna perfekta. Ombord har maskinen redan använts mycket för att skära plåt till ventilationstrummor och spjäll.



Dan Brunbäck: brunback@telia.com

8. Teknisk chef Jan Mattson M/S Stena Nautica, 15 000 kr

Läckagekontroll av olja och luft

Det händer ibland att maskinens kontrolluft smiter förbi otäta packningar och följer med oljan ner i kamaxeltanken. Då blir det övertryck i tanken som trycker ut ohälsosam oljedimma i maskinrummet. Jan Mattsons lösning innebär att ett rör ansluts till avgasventilen i ena änden, med en ventil emellan till aktuatoren i en andra änden. Vanligtvis går oljan går raka vägen ner i röret via den öppna ventilen. För att kontrollera ett eventuellt läckage av luft eller olja stängs den ventilen och en annan ventil öppnas. Då går det att se vad det är som läcker och åtgärder kan vidtas. Lösningen sparar på dyrbar kontrolluft men framför allt kan den bidra till en bättre maskinrumsmiljö.

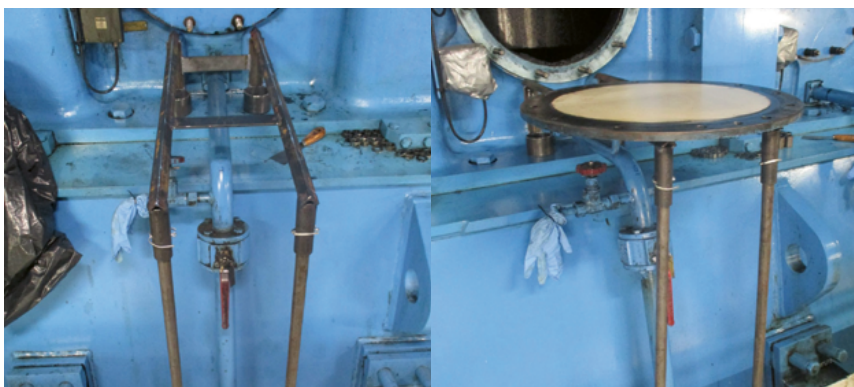


Jan Mattson: janmattsson01@gmail.com

9. Teknisk chef Thomas Gustafsson och motorman Kurt Beck M/S Begonia Seaways, 15 000 kr

Listig luckställning för lättare åtkomst

För att få åtkomst till spillluftsbältet från manöversidan krävs det att en 20 kg tung lucka lyfts av. Lyftet behöver dessutom göras i en allt annat än ergonomiskt gynnsam arbetsställning på nästan raka armar. Lösningen på detta har hittills varit att engagera två personer för uppgiften. För att lösa detta har en särskild luckställning konstruerats som gör att luckan enkelt kan kasa ut läggas ner. Denna listiga luckställning minskar risken för både olycksfall och överbelastningsskador på längre sikt.



Thomas Gustafsson: gson@minepost.nu

10. Teknisk chef Thomas Gustafsson och motorman Kurt Beck M/S Begonia Seaways, 20 000 kr

Hantering av bunkerprov utan kladd

Många fartyg har som rutin att ta prov på bunkern genom en droppfläns. Under hela bunkringen droppar oljan ner i en provtagningspåse. När påsen är full ska den skruvas av från flänsen och stängas med en kork och sedan ska påsens innehåll hällas upp på ett antal provtagningsflaskor. Den här hanteringen är näst intill omöjligt att utföra utan att det skvalpar över och kladdar. Men med ett enkelt verktyg som tillverkats ombord kan nu båda momenten göras utan spill och med minskad kontakt med farliga ämnen. Det här torde vara något som kan kopieras på många andra fartyg!



Thomas Gustafsson: gson@minepost.nu

11. Överstyrman Niklas Hedén och teknisk chef Anders Hermansson IB Ymer, 10 000 kr

Synligt och säkert skydd av branddetektorer

Vid en del typer av arbeten, som exempelvis rengöring, målning, eller slipning är det smidigt att kunna skydda branddetektorerna mot smuts och spill, istället för att demontera dem. Det är då oerhört viktigt att täckningen inte glöms bort, vilket vid en brand skulle kunna förhindra eller fördröja larmsignalen ombord. Trots att själva detektorn sitter uppe under däck gör den här enkla och påhittiga lösningen att skyddet ändå hamnar i blickfånget och risken att det glöms bort torde vara minimal. Det är också en anordning som med lätthet kan anpassas till de flesta utrymmen ombord.



Niklas Hedén: mariner_o2@hotmail.com

12. 2:e styrman Stefan Jansson IB Ymer, 20 000 kr

Ymerselen för snabba utryckningar

En Cleveland roll är ett sätt att rulla ihop och lägga ut brandslangar som är särskilt lämplig för trapphus och trånga utrymmen. Men eftersom den befintliga brandutrustningen på Ymer var anpassad för dubbelrullade slangar så blev 'clevelandrullarna' inte tillräckligt smidiga. Med den finurliga Ymerselen blir handgreppen enklare och värdefull tid kan sparas vid en brandinsats.



Stefan Jansson: stewej@gmail.com

13. Båtsman Lars Svensson M/S Stena Nautica, 15 000 kr

Skydd vid test av drencher på däck

Den obligatoriska testkörningen av drenchersystemet ombord leder ibland till problem då vatten trängt in i högtalarsystem, övervakningskameror, lysrörsarmaturer och annan utrustning. Med Lars Svenssons innovation skyddas den elektriska utrustningen men den ger också en avsevärd tidsbesparing då bildäcken inte behöver täckas på traditionellt sätt. En sektion på Stena Nautica omfattar cirka 20 drenchermunstycken och det tar endast cirka sju minuter att sätta upp och ta ner skydden. En säker och snabb lösning som sparar mycket arbete.



Lars Svensson: svenssonrogle@live.se

14. 1:e elektriker André Navgren M/S Aurora af Helsingborg, 20 000 kr

Digitalisering av säkerhetsbemanning ombord

När besättningen kommer ombord på sitt pass drar de sitt personliga kort i en kortläsare för att registrera sin närvaro. Tidigare behövde de också skriva upp sig på en whiteboard där det framgår vem som ingår i vilken SUV-grupp (sök, utrymning och vägledning). Den här manuella fördelningen av personal till olika SUV-grupper har varit ganska sårbar i flera avseenden. För att råda bot på detta har André Navgren tagit initiativ till och utvecklat en digitalisering av systemet som innebär en automatisk inplacering i en SUV-grupp när det personliga kortet dras. Det finns många fördelar med den digitaliserade hanteringen. Exempelvis riskerar inte besättningen att skriva upp sig på fel SUV-grupp och det går inte längre att oavsiktligt radera andra personers namn och placering. Dessutom är det nu möjligt att ansluta skärmar till fartygets nätverk på flera platser, inklusive bryggan, så att det går att se hur SUV-grupperna är bemannade utan att behöva gå till den fysiska tavlan.



André Navgren: andre_navgren@yahoo.se

15. Överstyrman Elias Möller M/T Ternholm, 5 000 kr

Smörja på distans

Ibland är det inte helt uppenbart hur konstruktörer tänkt sig att service och underhåll ska utföras. I det här fallet var det en smörjnippel längst fram på kranen som har placerats på ett mycket svåråtkomligt sätt. Genom att dra fram ett tunt rör längs kranen kan nu matroserna smörja på distans från en säkrare plats.



Elias Möller: elias.moller@hotmail.com

16. Matros Gudmundur Gudmundsson M/S Sigrid, 10 000 kr

Smidigare surrning på stående fot

Full last på specialfartyget Sigrid innebär surrning i över 200 fästpunkter. Det har tidigare inneburit många timmars arbete i obekväma arbetsställningar i knästående, med böjd rygg och hög belastning på knä och fotleder. Med hjälp av ett specialverktyg kan det här arbetsmomentet istället lösas från stående position. Lösningen innebär avsevärt förbättrad ergonomi men också att arbetet går fortare.



Gudmundur Gudmundsson: gudmund.gudmundsson@live.com

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

Färgkodad koppling av fånglina

Vid övning med Fast Rescue-båten är koppling av fånglinan ett stort riskmoment, särskilt om besättningen inte är van vid båten. Det kan upplevas stressigt att försöka komma tillräckligt nära moderfartyget i rörelse och om båten kommer för långt föröver kan fånglinan hamna i propellern. För att förenkla det här momentet och minska riskerna har en grön markering målats på moderfartyget som visar när båten ligger i zonen för säker koppling av fånglinan. En röd stoppmarkering visar hit men inte längre. Markeringarna sitter precis i höjd med föraren så det ska vara lätt att uppfatta var båten befinner sig i paritet med fånglinan som annars kan vara svår för föraren att se. Denna enkla åtgärd är mycket uppskattad av besättningen som känner sig mycket tryggare vid koppling av fånglinan.



Göran Wiklund: bosenwiklund@hotmail.com

18. Matros Vincent Kiessling IB Frej, 15 000 kr

Säkra tillträden av slutna utrymmen

Arbeten i slutna utrymmen är förknippat med stora risker. Det är av största betydelse att ingen går in i tankar eller andra utrymmen innan det har ventilerats och luften är kontrollerad. På isbrytaren Frej har ett särskilt system utvecklats för att snabbt och effektivt kunna låsa både skottmonterade manhål och manhål i däck. Det flexibla systemet förhindrar obehörigt tillträde och minskar även risken för att någon råkar falla eller tappa föremål ner i öppna manhål på däck.

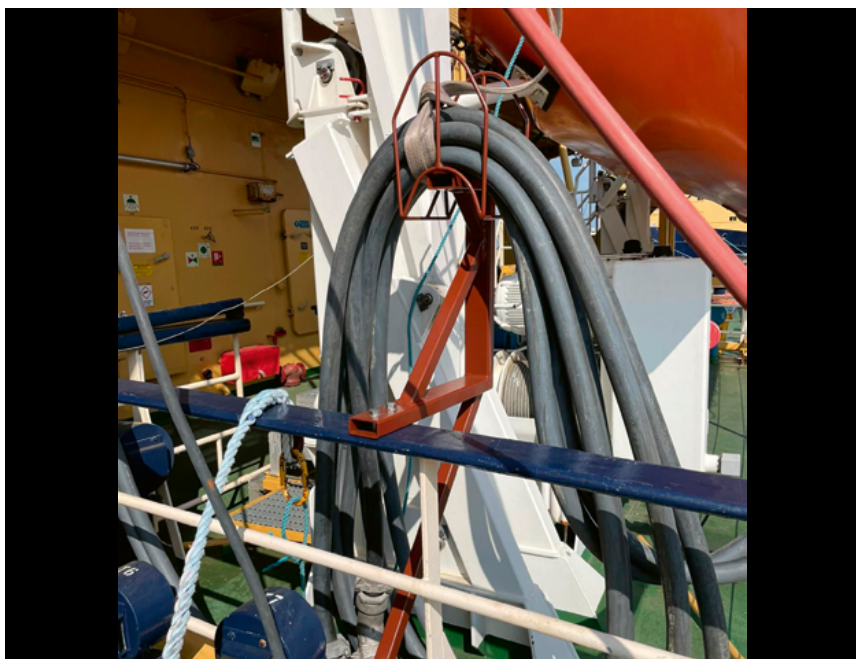


Vincent Kiessling: vincent.kiessling@hotmail.com

19. 2:e fartygsingenjör Joar Lindahl, motorman Ola Andersson och motorman Andreas Malmberg IB Frej, 20 000 kr

Upphängare till landströmskabel

Isbrytarna ligger till kaj största delen av året, ofta åtta månader per år. Under den tiden är fartygen anslutna till landström via två kablar som är 40 meter långa och tillsammans väger ett ton. När isen har lagt sig och det är dags att lämna kaj ska kablarna tas ner och hängas upp på en stor kabeltrumma på kajen. Detta har varit ett mycket tungt och slitsamt arbetsmoment som många gånger orsakat blåmärken och ömmande kroppsdelar. Det har vid flera tillfällen uppkommit farliga situationer då besättningsmedlemmar varit nära att skada sig allvarligt. Arbetet var också tidskrävande, det tog ofta minst tre timmar för fyra personer att slutföra. För att förbättra detta tunga och riskfyllda arbetsmoment har en upphängare konstruerats och skruvats fast i räckverket där kablarna går över till kajen. Med hjälp av fartygets kran kan kabeländarna lyftas upp och sänkas ner i en stor ring. Ringen lyfts sedan på plats i upphängaren med hjälp av kranen och ett rundsling. Med den här lösningen tar arbetet nu 20 minuter för två personer. Förslaget har kunnat genomföras tack vare en laginsats från samtliga ombord, både i idé, utformning och verkställande.



Joar Lindahl: joarlindahl@gmail.com

20. Matros Carlos Zuniga M/S Stena Nautica, 20 000 kr

Säker kung för smidig förtöjning

Då fartyget förtöjer på olika sidor i Halmstad och Grenå behöver trossarna köras över backen och poopdäck flera gånger dagligen. Om trossen skär in och fastnar på trumman eller går av kan det få allvarliga konsekvenser. För att undvika olyckor och göra förtöjningsarbetet säkrare och smidigare har kungens öra justerats med en stålram i vinkel så att trossens öga glider över örat utan att kunna fastna.



Pernilla Strandberg: pernilla.strandberg@gmail.com

21. 2:e fartygsingenjör John Brolin M/T Tern Sea, 5 000 kr *Förlängda armen*

Efter att ha försökt smörja växeln till strålkastaren på olika sätt blev det till slut uppenbart att konstruktionen inte var anpassad för människoarmar. Då strålkastaren är placerad ute på bryggvingen är arbete från stege givetvis helt uteslutet. Det ledde till utvecklandet av förlängd arm som gör att det går att ansluta fettnippeln ovanifrån och sedan smörja från gretingen på bryggan, vilket avsevärt minskar risken för allvarliga fallolyckor.

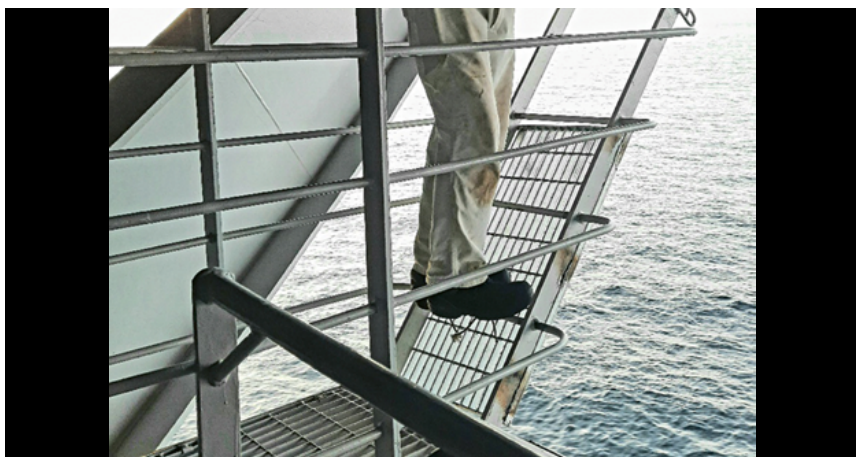


John Brolin: johnbrolin@icloud.com

22. Båtsman Midelo P. Anciano PCTC Nabucco, 10 000 kr

Gallerskydd för säkrare förtöjningsarbete

Vid fartygets främre förtöjningsstation är det ibland nödvändigt att kliva upp på en plattform för att kunna hantera kastlinan och för att få uppsikt över springet. Så som plattformen är utformad finns det risk att halka på räckena och slå sig eller i värsta fall ramla mellan räckena överbord. För att minska risken har en gallergreting monterats på framkant av plattformen.



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

23. 2:e fartygsingenjör Martin Werlin M/S Aurora af Helsingborg, 10 000 kr

Flexibel plattform för bättre kraft

För att ta sig till utrymmet ombord där kontakten till laddningen av fartygets batterier kopplas in är det nödvändigt att först klättra uppför en lejdare och sedan skalka loss en lucka som väger runt 45 kg. Det är ett arbetsmoment som medför både risk för fall och hög fysisk belastning. Det är inte alla som har kraft nog att orka öppna luckan stående endast på lejdarens stegpinnar. Med den här fällbara plattformen kan luckan hanteras på ett säkrare sätt. Eftersom plattformen är flyttbar underlättar den även när tyngre verktyg och annan utrustning behöver bäras upp. Då kan plattformen monteras längre ner på lejdaren.



Martin Werlin: martinwide@hotmail.com

24. 1:e fartygsingenjör Henrik Petersson och motorman Mikael
Näckblad M/S Sigrid, 15 000 kr

Dragavlastare till landströmskablar

Ombord på Sigrid är ambitionen att minska sin miljöpåverkan genom att använda landström så mycket som möjligt då fartyget ligger till kaj. För att anslutningen till landström ska kunna göras säkert, snabbt och smidigt har förslagsställarna tillverkat snabbstängande dragavlastare. Med den här lösningen kan en person hålla fast kabeln med den ena handen och samtidigt med ett enkelt handgrepp spänna åt dragavlastaren med den andra handen.



Henrik Petersson: henpet82@gmail.com

25. Teknisk chef Andreas Rönnkvist och överstyrman Daniel Svills
M/T Astina, 10 000 kr

Fjärröppning av fläktspjäll

Fartyget är utrustat med en sugfläkt för att kunna ventilerar ut tunga farliga gaser som kan finnas längst ner i ballastpumprummet. Fläktspjället sitter högt upp på ventilationstrumman och var tidigare bara möjligt att manövrera lokalt. För att kunna fortsätta ventilerar ut tunga gaser vid en översvämning installerades därför en fjärrmanövrering med hjälp av vajer. På så sätt kan spjället manövreras vid ingången till ballastpumprummet, tre däck upp i förhållande till bottendurken där det fysiska spjället sitter. Fläktspjället kan låsas i öppet läge och är fjäderbelastat så att det alltid är stängt i normalläge.



Andreas Rönnkvist: andreasronnkvist@hotmail.com

26. Teknisk chef Andreas Rönnkvist M/T Astina, 15 000 kr

Öppningsbara kåpor till hotbox

För att snabbare kunna identifiera ett eventuellt läckage från huvudmaskins bränslepumpar kapades hotboxens skyddskåpa i två delar som sedan förseddes med pianogångjärn och handtag på utsidan. Med den här lösningen är det inte längre nödvändigt att montera bort hela kåpan för att utföra dagliga förebyggande inspektioner av utrymmet. Efter ett första lyckat test på en cylinder har nu övriga cylindrar modifierats.

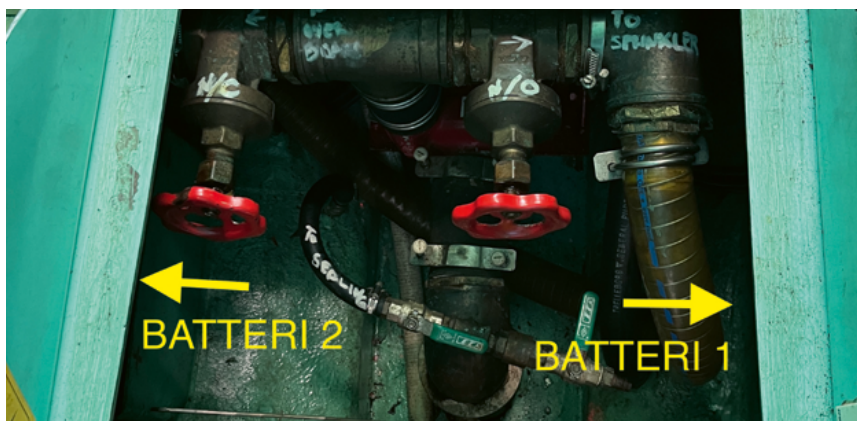


Andreas Rönnkvist: andreasronnkvist@hotmail.com

27. Teknisk chef Andreas Rönnkvist M/T Astina, 10 000 kr

Montering av voltmeter för lättare kontroll av batteristatus på livbåt

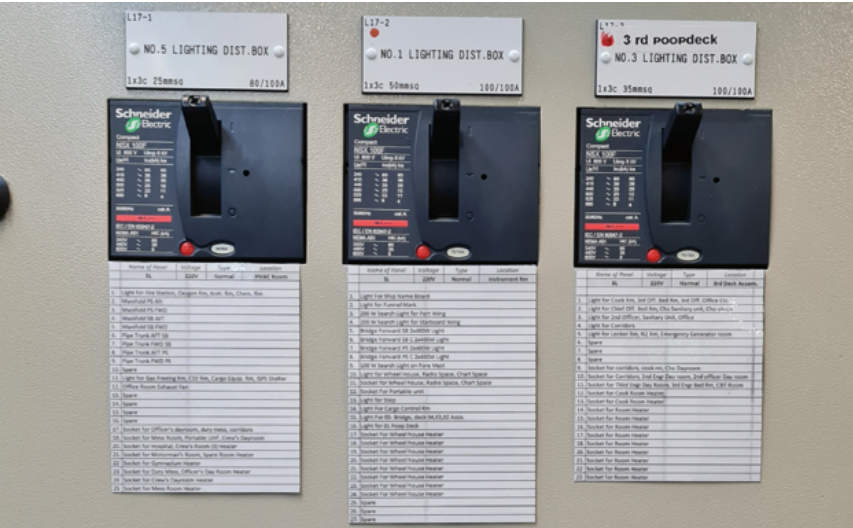
På fartyget görs regelbundna kontroller av två batterier installerade i fartygets frifallslivbåt. Batterierna är installerade på ett sätt som gör det ganska besvärligt att komma åt och som ofta är fallet när något är krångligt ledde det till att kontrollerna inte utfördes som de ska. För att underlätta tillsynen har en digital voltmeter monterats och kopplats in över brytaren för start och stopp. Till en installationskostnad på några hundralappar har ett arbete förenklats och det är bättre koll på batteriernas status.



Andreas Rönnkvist: andreasronnkvist@hotmail.com

28. 2:e fartygsingenjör Darren James Lamban M/T Ternsund, 10 000 kr
Märkning av för brytare för snabbare felsökning

Jordfel är tyvärr ett vanligt problem ombord som kan ta lång tid att hitta. Om du inte känner till i detalj vilka förbrukare som ligger under vilken brytare finns risk att kritisk utrustning stängs av vid fel tillfälle. För att göra jordfelsökningen enklare, snabbare och säkrare har alla brytare nu försetts med tydliga etiketter.



Darren James Lamban: james_darren_28@yahoo.com

29. Motorman Jeffrey Perez och 2:e fartygsingenjör Darren James Lamban M/T Ternsund, 10 000 kr
Luftspjäll för hjälpmaskinrummet

Luftintaget till hjälpmotorn var inte utrustat med ett lokalt spjäll. Det fick till följd att smuts och damm följde med luften utifrån och smutsade ner motorn, branddetektorn och utrymmet. Genom att tillverka ett manuellt spjäll med inbyggd filter blåser nu luften direkt till generatoren och bort från branddetektorerna. Ett mycket väl genomfört arbete som underlättar renhållning i rummet och säkerställer funktionen på branddetektorerna.

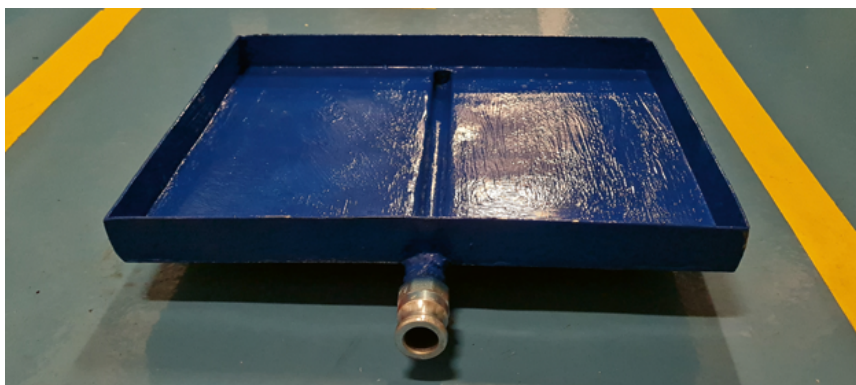


Darren James Lamban: james_darren_28@yahoo.com

30. 2:e fartygsingenjör Darren James Lamban och motorman Jeffrey Perez M/T Ternsund, 10 000 kr

Smörjoljefångare

Vid byte av motorernas oljefilter behöver litervis av olja dräneras och utan korrekt hantering kan det bli en kladdig historia. Här har en oljefångare tillverkats där tråget kan monteras med en snabbkoppling. En snyggt utförd lösning som gör jobbet enklare och renare och minskar risken för onödigt spill av olja.



Darren James Lamban: james_darren_28@yahoo.com

31. Teknisk chef Erik Johansson och elektriker Erik Klarin
M/S Finntrader, 10 000 kr

Trådlös uppkoppling för ökad trivsel ombord

För att alla ombord skulle få tillgång till internet med trådlös uppkoppling installerades på eget initiativ ett wifi-system med sammanlagt 12 sändare med ethernetkabel som anslöts till fartygets befintliga satellituppkoppling. Tidigare fanns bara trådad anslutning i seniorbefälets hytter. Nu har alla i besättningen tillgång till internet i sina hytter och kan ansluta sin telefon, platta eller dator, något som borde vara ett krav på samtliga fartyg 2023.

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

32. 2:e styrman Christian Jildermark och mässman Helena Karlberg
M/S Stena Vinga, 20 000 kr

Hemtrevligt ombord när Minioner mönstrar på

Då Stena Vinga ibland tjänstgör som avlösningsfartyg till andra linjer i Stena Linjes flotta i Europa, händer det ibland att beställningar kommer fel eller försvinner. När fartygstvännen råkade komma på avvägar fick det till följd att det inte fanns tillräckligt med linne till alla befälshytter. Mässman Helena Karlberg fick då i uppdrag att åka iland och köpa nya sängkläder. Efter en skämtsam uppmaning från styrman Christian Jildermark att skaffa lite roligare sängkläder än de vanliga vita införskaffades några betydligt mer uppiggande modeller: Hello Kitty, Superman, Cars, Batman, Minions, Barbie, Bamse och My Little Pony.

De nya sängkläderna har blivit en riktig snackis ombord och ett mycket uppskattat initiativ. Färgklicken i hytten ger en hemtrevlig och ombonad känsla och med tiden har det införskaffats fler uppsättningar. Om det förr pratades om vad det skulle bli för mat när en mönstrade på är frågan nu vilket tema som sängkläderna har.



Christian Jildermark: christian_jildermark@hotmail.com

33. Matros Pernilla Strandberg, befälhavare Jan-Eric Alcén, styrman Philip Johansson, styrman Sofia Samuelsson och överstyrman Martin Bengtsson M/S Stena Nautica, 50 000 kr

Mjukstart ombord med MiniMatros

En fungerande och välkomnande onboarding och introduktion för nyanställda och praktikanter är av avgörande betydelse. Det påverkar naturligtvis nya medarbetarens förmåga att snabbt komma in i arbetsuppgifter och i det kollegiala samspelet men det påverkar också den nyanställdes beslut att stanna kvar i anställningen eller slutföra sina studier. Det här är något som besättningen på Stena Nautica har tagit fasta på. MiniMatros är ett 67-sidigt uppslagsverk för nyanställd jungman, lättmatros och matros. Det är ett fint stöd för den som kommer ny och behöver ta in mycket information och lära sig många varierande arbetsuppgifter på kort tid. Informationen har paketerats i ett smidigt format som gör att MiniMatros alltid kan bäras i benfickan. MiniMatros har blivit uppskattad av både ny och mer erfaren personal. ett gott initiativ som vi hoppas många rederier och fartyg tar efter!



Pernilla Strandberg: pernilla.strandberg@gmail.com

34. 2:e styrman Johan Svensson M/S Stena Scandinavica, 50 000 kr *Fiffig förpackning av saltstänkt livbåtsutrustning*

Den utrustning som alltid behöver finnas i livbåtarna slits hårt då den året runt utsätts för fukt, salt och korrosion. För att skydda verktyg och utrustning tog Johan Svensson med sin vakuumpförpackare hemifrån och började experimentera. Testet har fallit väl ut och nu är livbåtens verktyg och material snyggt och prydligt förseglade. Även filtarna som tas med vid utryckning med fast rescue-båten har vakuumpförpackats. På så vis tar de mindre plats och eftersom de är skyddade kan filtarna alltid finnas på plats i båten, innan behövde de hämtas i ett förråd. Den här oerhört enkla, billiga men fantastiskt fiffiga lösningen har resulterat i att verktyg och utrustning håller längre. Med uppmärksatta påsar som är lätta att öppna säkerställs att allt finns på plats vilket även underlättar den rutinmässiga inventeringen.



Johan Svensson: johan.svensson.sn@stenaline.com

35. Teamleader Sanna Kallenberg och reparatör Marcus Carbonnier M/S Aurora af Helsingborg, 30 000 kr *Säker hantering av riskavfall*

För att skydda personal som arbetar med att tömma sopsäckar har varje toalett en särskild behållare för riskavfall. Riskavfallet består av använda kanyler, rakblad och liknande som det är olämpligt att ha direkt kontakt med. Systemet för tömning av dessa specialbehållare har tidigare varit omständligt och svårhanterligt då det krävdes att man tog ut innerbehållaren och tömde över innehållet i särskilda avfallsburkar. Denna hantering medförde risk för stickskador och spill, särskilt när det var nödvändigt att krasa i burken för att få loss något som fastnat i botten. För att få bort momentet med att tömma över avfallet tillverkades ett fäste i rostfritt som monterades inne i behållaren.

I denna har en kanylburk hängts upp så att avfallet hamnar direkt i rätt sorts burk. När det är dags för tömning görs det genom att öppna ytterbehållaren, ta ut kanylburken, sätta på ett lock och lämna den på avsedd plats. En ny kanylburk sätts in i ytterbehållaren som sedan stängs igen. Fördelarna med konstruktionen är många. Det upplevs inte lika äckligt att byta behållarna då det inte är nödvändigt att komma i kontakt med innehållet och framför allt minskar risken för skär- och stickskador och smitta.



Sanna Kallenberg: sannakallenberg@hotmail.com

Hedersomnämning

36. M/S Aurora af Helsingborg, 20 000 kronor och diplom

Ett särskilt Hedersomnämning kan ges till rederi eller fartyg som på ett omvittnat sätt aktivt uppmuntrar till deltagande i Stiftelsens belöningsverksamhet. Årets hedersomnämning föräras M/S Aurora af Helsingborg som utmärkt sig genom det sätt som de belönade förslagen har genomförts och implementerats ombord. Förbättringsarbetet genomsyras av delaktighet mellan flera avdelningar och utgör ett fint exempel på hur arbete och arbetsmiljö tillsammans kan utvecklas på ett sätt som gynnar många medarbetare ombord.

Stiftelsen vill gärna stimulera till fortsatt intresse och engagemang i säkerhets- och arbetsmiljöfrågor genom att tilldela fritidskassan på M/S Aurora af Helsingborg en penningbelöning och Stiftelsens Hedersomnämning.



Idrottsbelöning

37. Idrottsansvariga på Sjöfartshögskolan Kalmar och studentkåren Lambda, Anders Gunnarsson och Elias Mäkinen, 20 000 kr

Under studietiden vid Sjöfartshögskolan i Kalmar har Anders Gunnarsson och Elias Mäkinen varit ansvariga för sjöbefälsstudenternas idrottsutövning, ett uppdrag de utfört på ett mycket berömvärt sätt. De har bokat sporthallar för fotboll, badminton och pingsträning. När vädret blivit bättre har aktiviteterna flyttats utomhus med volleybollspel varje vecka. Under hösten deltog Lambda i Sjömansservice golftävling på Gotland "Sjöslaget Ost", som också är en skolkamp mellan Sjöfartshögskolorna i Göteborg och Kalmar. Golfvinsten gick till Göteborg, men Kalmar tog revansch under höstens fotbollsturnering på Rosenhill Seamen's Center "24-timmars", där Lambda kom tvåa. Tillsammans med Sjömansservice motion arrangerades en friidrottsdag i Kalmar där de idrottsansvariga var mycket engagerade och försökte motivera sina studiekamrater att delta i friidrottstävlingen "Sjöpokalen". De har också varit aktiva i Korpens innebandyturnering. Sist - men inte minst - arrangerade de en skidresa till Alperna. Samtliga medlemmar från Lambda var välkomna att följa med och det resulterade i att tolv skidentusiaster åkte tillsammans till franska La Plagne.

Anders Gunnarsson, 32, är uppvuxen med lagsporter. Hans erfarenheter från föreningslivet har lärt honom vikten av att samarbeta och hjälpas åt för att nå uppsatta mål. Elias Mäkinen, 22, har också han erfarenhet från lagidrott och har även varit aktiv i scouterna. Han trivs i lagsammanhang, är pålitlig och en sann eldsjäl som sätter laget före jaget.

Det är med glädje och värme som Stiftelsen Sveriges Sjömanshus tilldelar Anders Gunnarsson och Elias Mäkinen årets idrottsbelöning för deras fina insatser under studietiden vid Sjöfartshögskolan i Kalmar.



Sjöräddningsbelöning

38. Besättningen på M/S Stena Scandica, 20 000 kr

Den 29 augusti var Stena Scandica på väg från Norvik till Ventspils i Lettland. Vädret var klart, men det blåste 14 sekundmeter nordligt med sjöhävning och kalla vindar. Ombord fanns 241 passagerare och 58 besättningsmedlemmar. Runt 12.15 kom ett brandlarm från bildäck. Vaktens styrman skickade vaktgående matros till platsen med värmekamera för verifiering samtidigt som det kom flera brandindikeringar från samma område på skärmen för brandlarmsindikering på bryggan. Säkerhetsorganisationen aktiverades med brandbekämpning, sök efter passagerare och kollegor samt förberedelser för omhändertagande av skadade. Medan brandbekämpningen pågick samlades passagerare och övrig besättning på fartygets nominerade uppsamlingsplatser och räknades in utifrån passager- och besättningslistor. Befälhavaren och styrmännen koordinerade insatsen från bryggan och höll kontakten med rederiledningen i land. Fartyget hade drabbats av en black out och drev utan styrfart allt närmare land. Rederiledningen beslöt att äldre passagerare liksom barn och deras föräldrar skulle evakueras. Totalt evakuerades 32 passagerare med helikopter varav 26 personer fördes över till Destination Gotlands M/S Visby som lagts sig i beredskap i närheten och resterande sex fördes direkt till Visby stad. Efter några timmars hårt arbete var branden släckt. Fartygets elektriker lyckades återanslutna elkablarna till motorerna och Stena Scandica kunde därefter gå för egen maskin tillbaka till Norvik. Ingen ombord kom till skada, men rederiet erbjöd samtliga passagerare och besättningsmedlemmar stödsamtal. Stiftelsen Sveriges Sjömanshus konstaterar att besättningen genom sitt professionella agerande lyckades avvärja något som hade kunnat utvecklas till en omfattande och farlig fartygsbrand. Vi har därför beslutat att tilldela besättningen på Stena Scandica årets sjöräddningsbelöning.



Sjöräddningsbelöning

39. Besättningen på M/V Finnfellow, 20 000 kr

Tyskland, lördagen den 18 februari 2022. Stormen Nora blåser upp till orkanvindar runt hamnen i Travemünde och rubbar hela turlistan för Finnlines trafik på Östersjön. Färjetrafiken mellan Malmö och Travemünde drabbas av kraftiga förseningar och det finns inte plats för alla ankommande fartyg i hamnarna. När m/v Finnfellow lossat lasten går hon ut på redde i Lübeckbukten för att ge plats för nästa fartyg att gå in till kaj. Havet är guppigt och starka vindar blåser. Klockan 15.00 är det dags för fika. Alla i besättningen slår sig ner vid bordet i mässen, utom en av reparatörerna som beger sig till omklädningsrummet i oklart syfte. Medan kaffet rinner ner i kannan passar en av motormännen på att uppsöka badrummet intill omklädningsrummet, men han vänder i dörren och skriker till de övriga att kollegan ligger livlös på golvet. Alla springer in i omklädningsrummet där det konstateras att det krävs en omedelbar livräddande insats. Någon ringer upp till bryggan och medan det larmas påbörjar resten av maskinbesättningen en livräddningsinsats med defibrillator och hjärtmassage. Fartygets eget medical team ansluter och förbereder syrgasutrustning. Besättningen gör klart för mottagande av räddningsfartyg från Travemünde samt räddningshelikopter från Bremen. Klockan 16.00 anländer helikoptern. Ett läkarteam hissas ner på däck och avlöser fartygets medical team. Några minuter senare anländer även personalen från räddningsfartyget. Läkarna fortsätter att arbeta med den drabbade i över en timme tills hans tillstånd bedöms som tillräckligt stabilt för att flyttas över till helikoptern. 17.20 lyfter helikoptern från väderdäck. På sjukhuset hålls han nedsövd under några dagar, men den 22 februari kommer beskedet att han vaknat. Han har fortfarande sviter efter det inträffade, men uppvisar inga bestående skador.



Hedersbelöning

40. Björn Molin för lång och trogen tjänst inom Stiftelsens granskningsgrupp, 20 000 kr

Sjökapten Björn Molin har en gedigen bakgrund i Stiftelsens tjänst. När han den 12 januari 2023 mönstrade av från Stiftelsens granskningsgrupp skedde det efter hela 36 års tjänst inom gruppen. Som namnet anger bedömer granskningsgruppen inkomna förslag till förbättringar av miljö, säkerhet och välfärd ombord och ser ut dem som förtjänar att bli belönade. Hans bakgrund gjorde honom ytterst lämpad för uppdraget. 1959 gick han till sjöss som elev på Broströms seglande elevfartyg Albatross. Därefter hade Björn Molin successivt stigande befattningar inom Svenska Amerika Linien, Svenska Orient Linien, Ostasiatiska Kompaniet, Oceankompaniet och andra rederier. 1967 inledde han en lång tjänstgöring inom Rederi AB Göteborg-Frederikshavn, som vanligen kallades Sessanlinjen. När Sessanlinjen upphörde som självständigt rederi 1982 gick han över till Consafe som överstyrman och befälhavare, och 1985 blev han bolagets safety superintendent. Efter Consafe-konkursen samma år följde Björn Molin med över till arvtagaren Safe Offshore. 1990 tog Svenska Varv över riggflottan och bildade Safe Service, där Björn blev safety manager. Då var han således redan verksam inom Stiftelsens granskningsgrupp. 1996 sadlade Björn om till haveriutredare inom Sjöfartsinspektionen, som då ingick i Sjöfartsverket, och 2008 gick han i pension – men fortsatte således sitt engagemang inom granskningsgruppen ända till 2023.



Litteraturpris

41. Nathan Shachar, 20 000

Författaren och journalisten Nathan Shachar är en erfaren skribent med god känsla för såväl berättarkonsten som det stilistiska, något han visat åtskilliga prov på genom åren. Under många år har han varit journalist och korrespondent hos Dagens Nyheter, främst i Mellanöstern men även i Latinamerika. Han har också författat flera böcker och essäsamlingar, däribland Framstegets orkan (1992), Mellanöstern (1993) och Den gåtfulla passionen (1998). Det verk som Stiftelsen Sveriges Sjömanshus särskilt vill belöna denna skickliga litteratör för, är boken Johnsonlinjen och Latinamerika som gavs ut hösten 2022. Berättelsen tar sin början i tidigt 1860-tal, när den unge Axel Johnson anländer till Stockholm och startar sin målmedvetna resa mot grundandet av rederiet Nordstjernen, som såg dagens ljus den 19 maj 1890. Boken omfattar 350 lättlästa, underhållande, informativa och rikt illustrerade sidor. Som läsare får man följa familjen Johnson, deras rederi och fartyg men också de yttre händelser och den politik som satte ramarna för verksamheten. Verket innehåller även målande beskrivningar av tillvaron ombord liksom tillvaron i främmande hamnar. Att formulera en historia som sträcker sig över 150 år på ett tilltalande och läsarvänligt vis kräver sin författare - och det har Nathan Shachar lyckats väl med. Stiftelsen Sveriges Sjömanshus anser att Nathan Shachar är en mycket värdig mottagare av litteraturpriset 2023.



Summering belöningar 2023

Arbetsbelöningar	520 000 kr
Utvecklingsstipendium	0 kr
Hedersomnämmande	20 000 kr
Idrottsbelöning	20 000 kr
Sjöräddningsbelöningar	40 000 kr
Hedersbelöning	20 000 kr
Litteraturpris	20 000 kr
Summa	640 000 kr



Ansökan om:

- Stöd till forskning kan skickas in löpande under året via hemsidan.
Bör vara registrerad tre veckor innan Direktionens sammanträde.
Direktionens sammanträder fyra gånger per år: mars, maj, augusti och november.
- Förslag till arbetsbelöning insänds senast 31 oktober via hemsidan.
- Utbildningsstöd insänds senast 15 juli respektive 1 oktober till kansliets adress.
- Stipendier insänds terminsvis via sjöfartshögskola eller sjöfartsgymnasium.
- Gratial och akuthjälp vid behov söks via hemsidan, brev eller mejl.

Katarinavägen 22, 116 45 Stockholm
tel: 08-641 44 37
e-post: info@sjomanshus.se
sjomanshus.se