



Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

Belöning 2024



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 2024

Stiftelsens Direktion har vid sammanträde den 6 mars 2024 beslutat belöna personer och organisationer enligt vad som framgår av denna folder. Belöningar delas ut vid Stiftelsens Belöningsdag som äger rum den 7 maj i Stockholm.

Stiftelsens Litteraturpris delas ut den 27 september 2024 i samband med Bokmässan 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 Hedersomnämnannde kan ges till rederi eller fartyg som på ett omvittnat sätt aktivt uppmuntrar till deltagande i Stiftelsens belöningsverksamhet.

Stiftelsen belönar berömvärda insatser inom området friskvård, motion och 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](https://www.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. 1:e fartygsingenjör Erik Halvorsen, M/T Ramelia, 5 000 kr

Sänkt ljudnivå i maskinkontrollrummet

I maskinkontrollrummet finns tre elskåp som är utrustade med utsugsfläktar för att cirkulera luften i skåpet och se till att temperaturen för frekvensomriktaren i skåpet inte blir för hög. Fläktarna har medfört en onödigt hög ljudnivå i maskinkontrollrummet, som ju är en daglig arbetsplats för maskinpersonalen. Ett termostatrele monterades vid frekvensomriktarens luftutlopp och kopplades till utsugsfläkten. Termostaten har ställts in med lämplig marginal till rekommenderad omgivningstemperatur. På så vis kan kylbehovet uppnås utan utsugsfläktens oväsen. Med ett tystare maskinkontrollrum minskar tröttheten för maskinpersonalen som också får lättare att koncentrera sig.



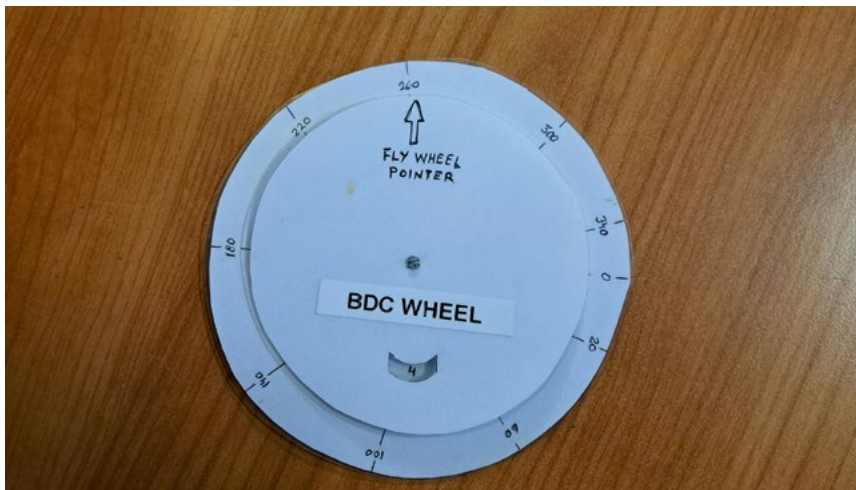
Erik Halvorsen: Erik.halvorsen@outlook.com

2. Teknisk chef Thomas Gustafsson, M/S Begonia Seaways, 8 000 kr

Snurrande lathund för kolvinspektioner

Vid portinspektioner på en tvåtaktsmotor ska kolven som inspekteras initialt stå i nedre dödläge. Eftersom svänghjulet är tydligt märkt vid vilka gradtal respektive cylinder står i övre dödläge går det att räkna ut, baserat på antalet cylindrar och motorens tändföljd. Men för att slippa räkna ut det varje gång så kan man göra sig en lathund. Den här smidiga snurran är mer pedagogisk än en tabell eftersom den både visar vilken cylinder som står i nedre dödläget och visualiserar åt vilket håll maskinen ska baxas. I första hand är snurran ett hjälpmedel när man vill inspektera en speciell cylinder som man kanske har under

observation. Den är också användbar vid en stor portinspektion då det inte är lämpligt att lucka av alla cylindrar på en gång, exempelvis när det finns krav på att motorn måste vara startklar inom 15 minuter och man därför bara kan lucka av en cylinder åt gången.

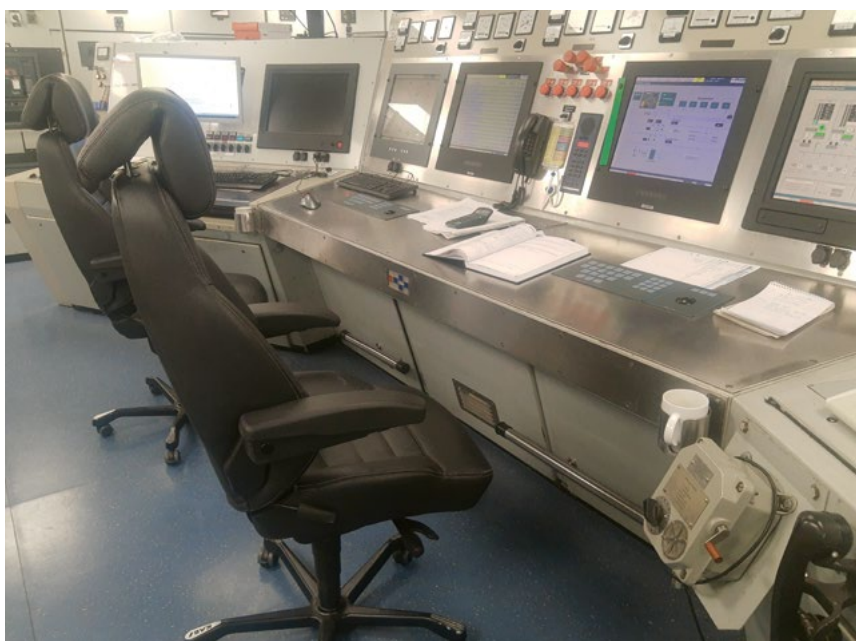


Thomas Gustafsson: gson@minepost.nu

3. Reparatör Sebastian Carlsson, IB Ymer, 5 000 kr

Mugghållare i kontrollrummet

När kontrollrumspulpeten sluttar utåt går det inte att ställa ifrån sig en kaffemugg eller vattenflaska utan att den far i durken. Efter flertalet kaffespill under åren har det slutligen tillverkats två mugghållare i rostfritt stål som passar till panelen. Hållarna är lätta att rengöra och har monterats så att muggarna är lätta att få tag i men samtidigt skyddar örat från snurrande stolar.



Sebastian Carlsson: sebastiancarlsson79@gmail.com

4. Reparatör Sebastian Carlsson och 2:e fartygsingenjör Rickard Jonasson, IB Ymer, 6 000 kr

Bryt och lås av pumpar

När arbete ska utföras på pumpar eller hjälpdieslar är det viktigt att ingen oavsiktligt råkar komma åt startvreden. Med måttanpassade lock som konstruerats och skrivits ut i fartygets 3D-skrivare kan nu strömbrytarna låsas med hänglås.



Sebastian Carlsson: sebastiancarlsson79@gmail.com

5. Motorman Viktor Sjöblom Schaper, M/S Finntrader, 10 000 kr

Slipper blodiga knogar med smart nyckel

Fjärilsmuttrarna till avgaspannornas inspektionsluckor har haft för vana att kärva fast på grund av stora temperatursvängningar. Även om hajnycklar är bra till lite av varje har det också lett till en del skadade knogar när muttrarna plötsligt släpper och nyckeln flyger iväg och näven drar i avgaspannan. Den här specialtillverkade nyckeln ger ett stadigt grepp, mer kraft och framför allt slipper man slinta när muttern lossnar.

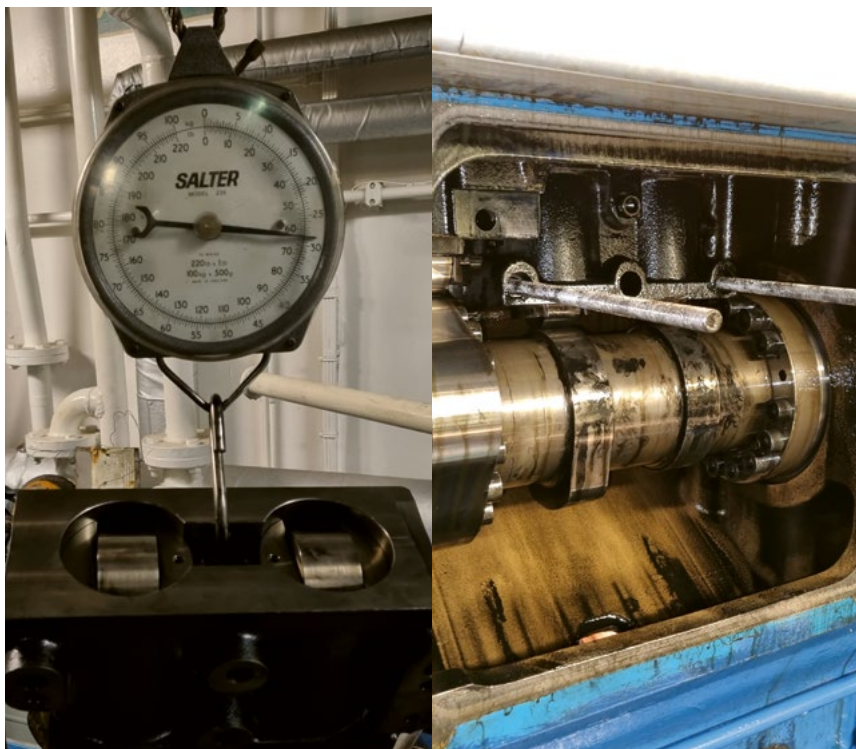


Viktor Sjöblom Schaper: viktorss98@hotmail.com

6. Motorman Ted Litens, M/T Bitflower, 5 000 kr

Säkrare kontroll av ventillyftare

Vid kontroll av ventillyftarna vid överhaling av Wärtsilä 38 ska ett särskilt verktyg användas för att hålla kvar ventillyftarna på plats så att de inte faller ur av misstag. Problemet är att blocket med lyftarna väger nästan 30 kg och risken för klämskador på fingrarna är stor. Det är dessutom jobbigt när två personer som behöver hjälpas åt att lyfta istället omedvetet råkar motarbeta varandra. Genom att montera gängade stänger innan den sista bulten lossas kan blocket dras tillräckligt långt ut på stängerna för att kamaxeln ska gå fri och ventillyftarna kan passera kamaxeln. På så vis behövs blocket inte lyftas ner alls för att kontrollera ventillyftarna. Den lilla minut det tar extra att gänga i stängerna är väl investerad tid eftersom risken för att få fingrarna i kläm mellan block och kamaxel försvinner.



Ted Litens: tet_litens@yahoo.com

7. Motorman Ted Litens, M/T Stella Orion, 8 000 kr

Ledad hävarm för lättare montering

Efter rengöring av hjälpkärrornas spilluftkylare ska det 95 kg tunga paketet sättas på plats igen. Det här är ett moment som tidigare lett till både konflikter och klämskador när tre samspelta personer behöver lyfta och lirka in paketet på diagonalen och samtidigt försöka få någon skruv att ta gängor innan det går att pusta ut. Genom att skruva fast ledade hävarmar i fyra hål i toppen på paketet hålls kylarlocket ihop och en talja kan kopplas i en öglebult. Lösningen gör att jobbet nu tar mindre än 10 minuter tills paketet hänger på plats i maskin. Men framför allt att det kan göras med avsevärt mindre ansträngning.

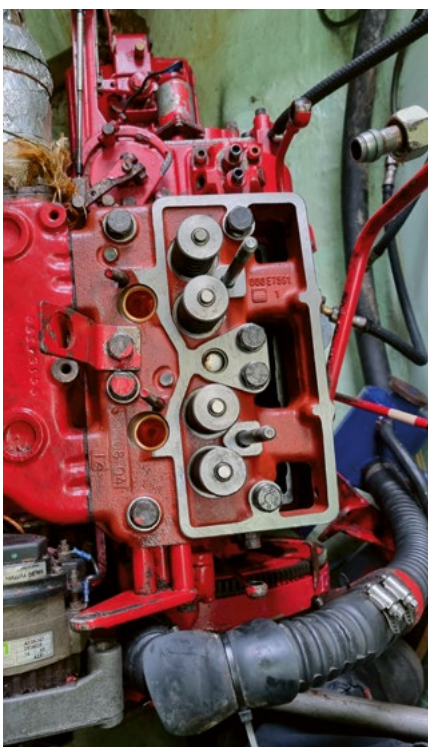


Ted Litens: ted_litens@yahoo.com

8. Motorman Ted Litens, M/T Stella Maris, 10 000 kr

Kompressionstest av livbåtsmotorn

På 20 år gamla fartyg kan det uppstå allehanda udda problem. När problemen gäller livbåtsmotorn får dock allt annat läggas åt sidan. För att kunna felsöka livbåtsmotorn behövdes det göra ett kompressionstest men något sådant verktyg är inte direkt standard ombord. Men med hjälp av en gammal injektor, en manometer, en backventil och en rejäl nypa fiffighet kunde en kompressions-testare snickras ihop. Verktöget visade sig fungera lysande och det kunde konstateras att kompressionen var på tok för låg för att bränslet skulle kunna antändas. Efter byte av topplock går motorn som en klocka igen.

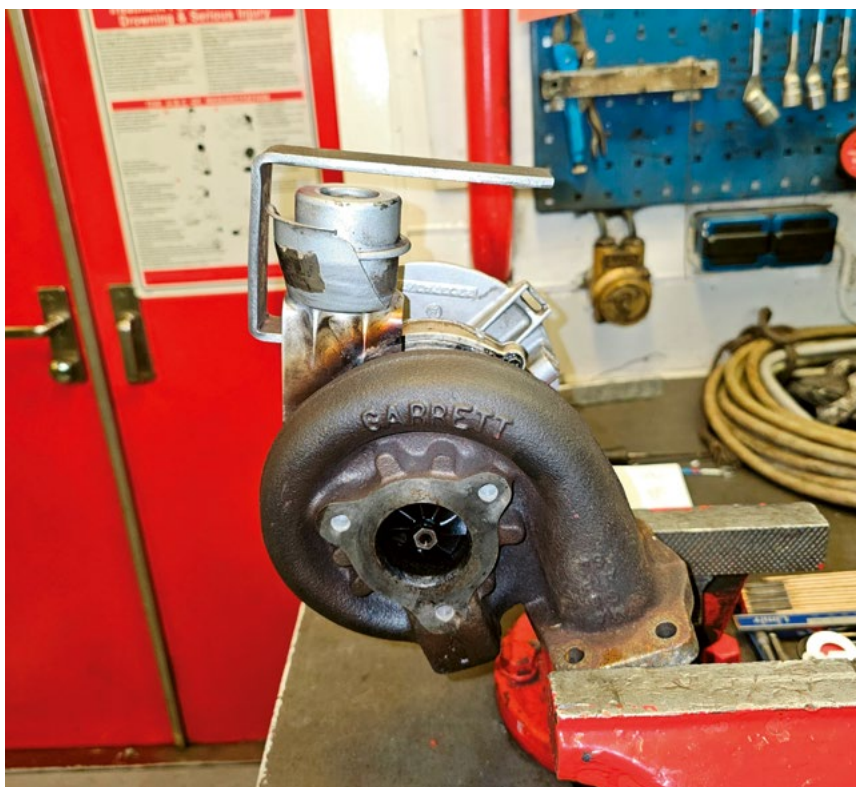


Ted Litens: ted_litens@yahoo.com

9. Motorman Ted Litens, M/T Bit Force, 30 000 kr

Kontroll av laddtryck på MOB-båtens turbo

Vid service av MOB-båtens motor upptäcktes att kompressorhjulet var skrot och att axel och lager hade glapp på flera millimeter. Det visade sig att wastegaten som ska öppna vid ett visst tryck och släppa igenom en del av avgaserna förbi turboaggregatets turbin satt helt fast. Det har lett till att turbon övervarvade och att kompressorhjul och lager havererade. Troligen beror problemet på att det byggts upp sot över tid i samband med att motorn provkörts på låg belastning varje lördag. Den här typen av haveri är inget man vill upptäcka i skarpt läge när någon fallit överbord och båten behövs som bäst. För att undvika problemet i framtiden har förslagsställaren utvecklat en anordning för att enkelt kontrollera skicket på wastegaten. Med hjälp av anordningen görs det nu rutinemässigt varje lördag och i samband med sjösättning.



Ted Litens: ted_litens@yahoo.com

10. 1:e fartygsingenjör Erik Halvorsen, M/T Ramelia, 8 000 kr

Vattenståndsglas till ångpannor

Ångpannor har två eller flera vattenståndsglas och dessa är försedda med avstängningsventiler på både vatten- och ångsidan. Om ett vattenståndsglas brister strömmar varm ånga ut och då kan det vara svårt att komma åt för att stänga ventilerna utan allvarlig risk för brännskada. Genom att bygga om ventilerernas handtag och fästa en vajer i änden av det nya handtaget kan ventilererna nu snabbt och säkert fjärrmanövreras från plattformen nedanför vattenståndsglasen. En lösning som torde vara standard på alla nya fartyg.



Erik Halvorsen: Erik.halvorsen@outlook.com

11. Reparör Shadi Shaddad, M/S Stena Vinga, 10 000 kr

Filter till membranpump sparar tid och pengar

När diverse tankar och gropar ska tömmas används ofta en membranpump. Allt för ofta blir det problem när pumpen suger med sig skräp som i värsta fall gör att membranerna förstörs och behöver bytas. Det leder till kostnader för reservdelar och arbetstid för reparationer som skulle kunna läggas på annat. Genom att ha tillverkat en filterenhet som monteras på pumpens sug sida hindras skräpet från att nå in i pumpen. Filtret är mycket enkelt att montera och göra rent utan verktyg.



Shadi Shaddad: shadi411886@yahoo.com

12. 1:e reparatör Marcus Carbonnier, M/S Aurora af Helsingborg, 10 000 kr

Ordning och reda med svarvstålskarusell

Med en prydlig svarvstålskarusell blir det ordning och reda bland svarvstålen. Det blir mer överskådligt och det går lätt att hitta rätt stål när det är dags att svarva.

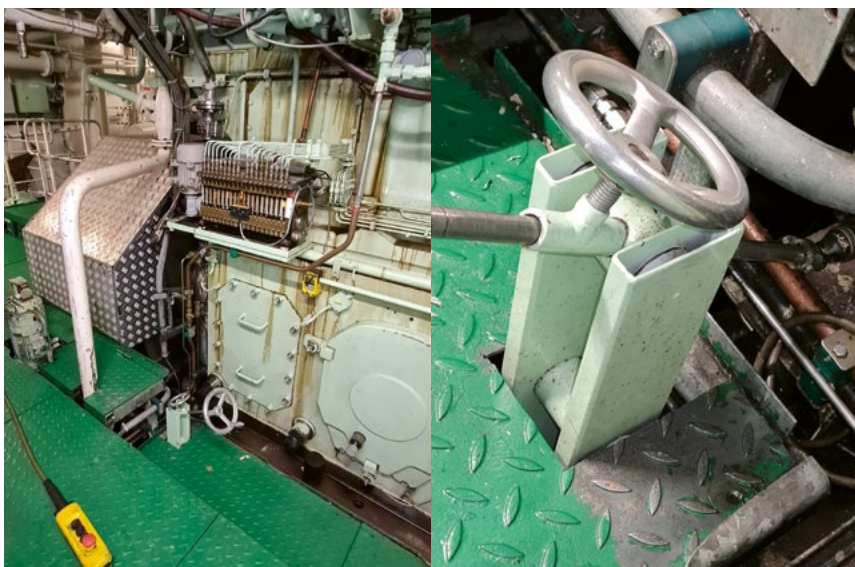


Marcus Carbonnier: marcuscarbonnier@gmail.com

13. Vaktmotorman Benny Mantere och 1:e fartygsingenjör Jonas Dahlberg, M/S Stena Jutlandica , 15 000 kr

Fast anordning för bax

På linjen Göteborg–Fredrikshamn blir det dagligen mycket baxande av de fyra huvudmaskinerna innan start. Tidigare innebar arbetet att vid varje maskin först lägga sig på knä och kravla sig in med armen och trilska ur en sprint. Sedan gällde det att ställa in siktet för att få på en hemmabyggt förlängare med vinkelknut och hylsa. För att spara på både kropp och knopp har det nu konstruerats en fast installation som är fastbultat i maskinbädden. En liten ratt med gänga på toppen av axeln pressar axeln mot kanterna så den inte kan snurras in av misstag. En lösning som uppskattas av kollegorna i maskin.



Benny Mantere: benny.mantere@outlook.com

14. Teknisk chef Johannes Klefbohm Widham, M/T Tern Island, 15 000 kr

Ordning och reda i driften

Tidigare antecknades viktig information om driften på en whiteboard i kontrollrummet, exempelvis om vilken sjökista, kylare eller servicetank som är i bruk. Det kan dock bli ottydligt och svårt att se. Med dessa interaktiva magneter med utskrivnen text blir det lättare att se vad det står och det går snabbare att ändra statusen. Liknande magneter används även ute i maskinrummet för att visa vilket läge kompressorer och annat står i. Alla texter finns samlade i en excelfil så att det går enkelt att skriva ut och laminera nya vid behov.



Johannes Klefbohm Widham: klefbohm@gmail.com

15. Motorman Wiggo Nilsson, I/B Atle, 20 000 kr

Lyftvagn för krängningspump

Vartannat år behöver en krängningspump demonteras för att bland annat kontrollera bladens infästningar. Eftersom delar som då behöver lyftas ned för hand väger närmare 60 kg har det varit ett tungt och slitsamt jobb. Med en specialbyggd vagn har arbetet underlättats avsevärt och det krävs färre tunga och riskfyllda lyft.

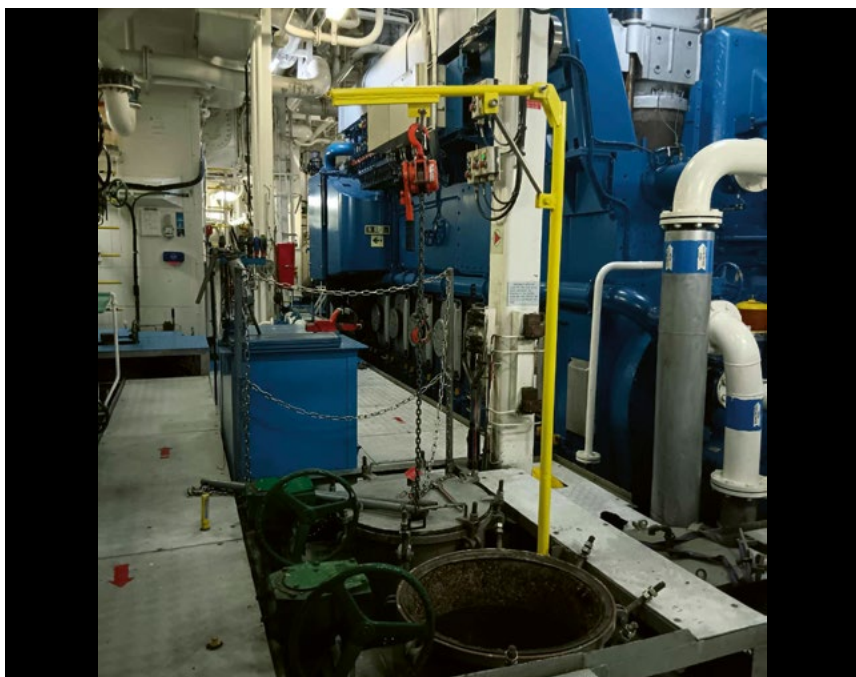


Wiggo Nilsson: wiggo835@hotmail.com

16. 1:e fartygsingenjör Christian I. Gutierrez och 2:e fartygsingenjör Julius T. Pagsuberon, M/T Ternholm , 10 000 kr

Lättare lyft av sjövattenfilter

Rengöring av sjövattenfilter är ett av maskinpersonalens tunga rutinarbeten. Eftersom det saknas lyftpunkter ovanför filtren på fartyget har förslagsställarna tillverkat en flyttbar ram där det går att fästa en kättingtalja. Med verktyget kan lyftet göras på ett mycket säkrare sätt med minskad risk för skada på både personal och utrustning. Det sparar också tid för besättningen. När verktyget inte behövs kan det lyftas bort och vikas ihop så att det tar liten plats.



Christian I. Gutierrez: christian.gutierrez2005@gmail.com

17. 1:e fartygsingenjör Carl Olsson och 2:e fartygsingenjör John Brolin, M/T Tern Sea, 10 000 kr

Automatiska luftspjäll i generatorrum

Det kan vara svårt att manuellt justera ventilation och temperatur i generatorrummet. I vårt nordiska klimat kan temperaturen sjunka snabbt över en natt för att sedan öka markant nästa dag. Tidigare har besättningen justerat spjället för lufttillförseln manuellt men det kan bli problematiskt på vintern när det är -20°C och det finns risk att färskvatten- och sprinklerledningar i utrymmet fryser. För att lösa problemet har spjällen försetts med motorer som öppnar spjällen vid start av generatorerna och stänger en liten stund efter användning. Det gör driften både smidigare och lite säkrare, men gör även att vi har mer tid att fokusera på övriga arbeten ombord då man inte behöver övervaka ventilationen i utrymmet från dag till dag. Reglering medför också att huvudmaskinen får större andel av tillgängligt luftflöde och fläktarna i maskinrummet kan ställas ner. I förlängningen bidrar det till längre livslängd på fläktmotorerna och en något lägre elförbrukning ombord.



Carl Olsson: carlnialolsson@gmail.com

18. 1:e fartygsingenjör Carl Olsson och 2:e fartygsingenjör John Brolin, M/T Tern Sea, 10 000 kr

Teststation för hydraulik

Centralt ombord finns ett hydraulpaket som förser ett hundratal hydraulikstyrda ballast- och lastventiler med kraft. Emellanåt går packningarna i kontrollblocken sönder av kontinuerligt slitage och vibrationer. När oljan läcker i kontrollblocket blir tryck och flöde för dåligt för att kunna manövrera ventilerna på ett bra sätt. För att underlätta felsökningen av kontrollblocken har en teststation konstruerats. Teststationen har använts flitigt det senaste halvåret och har besparat besättningen både tid och tankemöda. Istället för att som tidigare vara ett helt dagsprojekt tar det nu 1-2 timmar per block att felsöka. Det är bara att montera manifoldern med fyra skruvar, koppla på slangarna via snabbkopplingar och sätta i kontakten i ett vanligt eluttag. Eftersom teststationen är liten och kompakt kan den alltid stå redo för att påbörja felsökningen.



Carl Olsson: carlnialolsson@gmail.com

19. 1:e fartygsingenjör Carl Olsson och 2:e fartygsingenjör John Brolin, M/T Tern Sea, 20 000 kr

Uppfällbart packningsbord

Ibland kan det behövas en speciell storlek på packning som antingen inte ingår i standardmått eller för att just den storleken är slut ombord. Det finns heller inte obegränsat med plats ombord för lagerhållning eller för att ha särskilda arbetsytor för alla typer av jobb. För att komma runt detta har förslagsställarna byggt ett stadigt bord för att kunna skära till packningar. Ramen runt bordet är anpassat efter storleken på packningsrondellen samt bredden på den befintliga hyllan. Infälld i bordsskivan finns även en skärbräda för hålslag och två olika längder på skärverktyg. Bordet kan enkelt fällas ihop när det inte används och tar då minimalt med plats så att det inte är i vägen för att komma åt övrig utrustning.



Carl Olsson: carlnialolsson@gmail.com

20. 1:e fartygsingenjör Darren James Lamban och motorman Kent Paolo Ocaya, M/T Ternfjord, 6 000 kr

Scavange Space Blower Cover

När spolluftstrumman ska rengöras finns det risk för att trasor, ficklampor eller verktyg tappas ner i portarna. För att undvika detta har ett lock tillverkats som passar perfekt på hålet. Locket har målats i skarpa färger så att det tydligt syns att det ligger på plats och inte glöms bort.



Darren James Lamban: james_darren_28@yahoo.com

21. 1:e fartygsingenjör Darren James Lamban och motorman Kent Paolo Ocaya, M/T Ternfjord, 10 000 kr

Hållare för kalibrering av temperaturgivare

När hjälpmotorernas temperaturgivare ska testas finns det inget bra ställe att placera testutrustningen. Det finns risk för att maskinpersonalen bränner sig på heta ytor när testutrustningen ska jongleras, eller att den tappas och går sönder. Problemet har lösts genom att tillverka en enkel men smidig hållare för testutrustningen. När den står stadigt är båda händerna fria att säkert utföra kalibreringen.



Darren James Lamban: james_darren_28@yahoo.com

22. 1:e fartygsingenjör Darren James Lamban och 2:e fartygsingenjör Julius T. Pagsuberon, M/T Ternholm, 10 000 kr

Skrubberfälla fångar tappade verktyg

När skrubbern behöver rengöras finns det risk för att verktyg eller annat faller ner i överbordröret, eller i värsta fall att en person skadar sig i röret. För att förebygga denna risk har ett skydd tillverkats som monteras innan underhållsjobb påbörjas. Om något eller någon faller fångas det upp av skyddet och jobbet kan utföras säkrare.



Darren James Lamban: james_darren_28@yahoo.com

23. 2:e fartygsingenjör Julius Pagsuberon, M/T Ternholm, 20 000 kr

Verktyg skalar bort musslorna i centralkylaren

När centralkylaren ska rengöras kan det ta tid och vara ganska besvärligt att få bort alla musselskal. Med det här tryckluftsdrivna verktyget går rengöringen som en dans utan skadliga kemikalier.



Julius Pagsuberon: julius.pagsuberon@yahoo.com

24. 2:e fartygsingenjör Darren James Lamban, 1:e fartygsingenjör Andrejs Utlīks och motorman Rolito Roldan, M/T Tern Ocean, 15 000 kr

Givare för hetoljeläckage

Användning av hetolja är ett utmärkt sätt att ta tillvara på spillvärme ombord. Men det finns också allvarig risk för brand om det inträffar någon form av läckage, exempelvis om en mekanisk axeltätning går sönder och varm olja strömmar ut. Eftersom det saknades ett inbyggt övervakningssystem har besättningen själva installerat en kapacitiv givare som larmar vid läckage. Åtgärden har genomförts som ett lagarbete, från idégenerering, kabeldragning och tillverkning av hållare.



Darren James Lamban: james_darren_28@yahoo.com

25. Teknisk chef Olle Edvinsson, M/S Eckerö, 25 000 kr

Indikatorklocka utan beröring

När det är trångt och besvärligt att komma åt kan det behövas en indikatorklocka som går att läsa av på avstånd. Ibland kan det också behöva mätas utan att det är fysisk kontakt mellan klockan och materialet som ska mätas. På så vis väcktes tanken att byta ut indikatorklockan till ett laserhuvud. Med det här specialbyggda mätinstrumentet går det att indikera huvudmaskins koppling och dess linjering mot växeln utan att behöva åla sig ner på tanktaket under kopplingen för att läsa av. Det ger även möjlighet att indikera axlar med kilspår, vilket tidigare varit svårt med en traditionell indikatorklocka som lätt kan fastna i spåret.

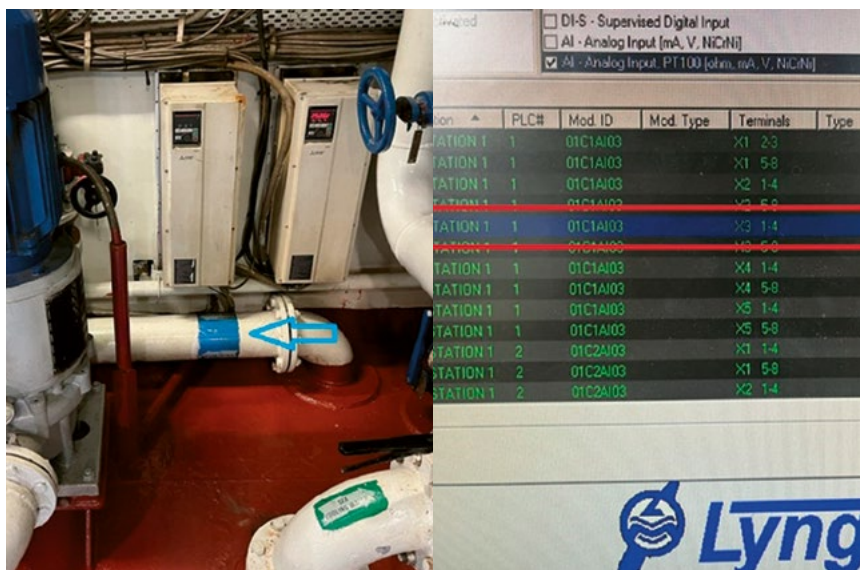


Olle Edvinsson: edvinssonolle@gmail.com

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

Bättre övervakning av kylvattensystem

Fartyget var inte utrustat med övervakning och larm av det generella kylvattensystemet för lågtemperatur, utan bara för huvudmotorns lågtemperatursystem. Den enda indikationen som fanns om det skulle bli problem var att proviantfrysanläggningen larmade på högt tryck för köldmediet. För att få bättre överblick i fartygets kylvattensystem installerades en temperaturgivare på sugsidan av pumparna och en kabel drogs till maskinkontrollrummet och för fartygets övervakningssystem. Åtgärden har underlättat överblicken avsevärt och ger en mer säker och kontrollerad övervakning av kylvattensystemet.

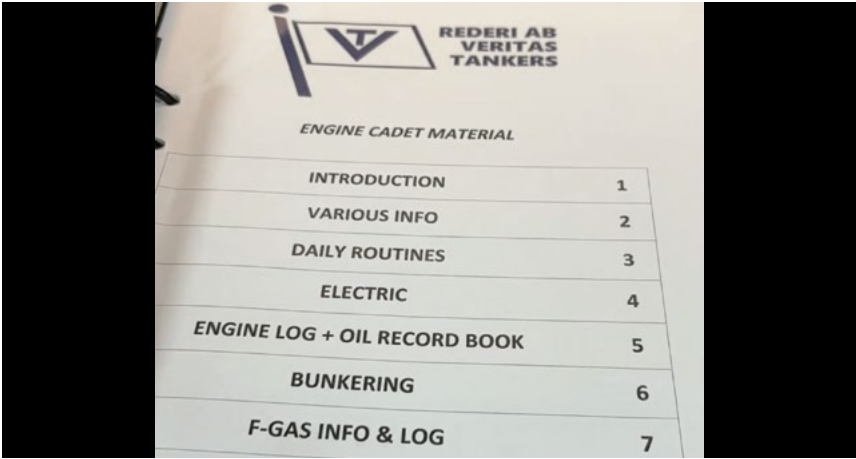


Andreas Rönnkvist: andreasronnkvist@hotmail.com

27. Teknisk chef Andreas Rönnkvist, M/T Astina, 15 000 kr
 Välkommande introduktion till studenter på praktik

I dagens sjöfart är det en självklarhet att vi på bästa sätt ska välkomna och ta hand om studenter som gör sin fartygsförlagda praktik ombord och ge dem en bra introduktion till både fartyget och arbetsuppgifterna. Ibland kan det vara fullt upp med bunkring, underhållsarbeten, mottagande av reservdelar och liknande, samtidigt som studenten kommer ombord. Då finns risk för att studenterna inte ges den uppmärksamhet de behöver i samband med påmönstring.

För att säkerställa en god introduktion och ett gott första intryck av fartyget har det sammanställts en pärm med värdefull information. Det finns även en mall för handledare att använda sig som innehåller bland annat generell information om arbetstider men också mer specifik information om dagliga rutiner, oljedagbok, bunkerprover och liknande. Det finns också förslag på övningsuppgifter som kan göras om det inte finns andra särskild arbetsuppgifter för stunden, allt i syfte att praktiktiden ska kännas värdefull och trivsamt.



Andreas Rönnkvist: andreasronnkvist@hotmail.com

28. 1:e fartygsingenjör Christian I. Gutierrez och 2:e fartygsingenjör Julius T. Pagsuberon, M/T Ternholm, 10 000 kr

Säkerhetslucka för livbåtslejdare

Fallolyckor är en av de vanligaste olyckorna ombord på fartyg. På fartyget går lejdaren upp till livbåten upp genom ett hål i gallergretingen. Med lite otur är det lätt hänt att någon faller ner genom hålet, särskilt när fartyget rör sig. Nu har en särskilt anpassad lucka monterats. Luckan kan enkelt lyftas upp och säkras för att komma åt lejdaren och är samtidigt tillräckligt robust för att en person ska kunna trampa på den utan risk att falla igenom.



Christian I. Gutierrez: christian.gutierrez2005@gmail.com

29. Båsen Michael Sim, M/T Solero, 10 000 kr

Gångjärn för inspektionslucka

När kättingboxen ska inspekteras är det en stor och tung manhålslucka som behöver öppnas och lyftas bort. Det är ett extra riskfyllt moment när det dessutom behöver göras stående på en lejdare. Med ett fast monterat gångjärn blir arbetet betydligt säkrare. Luckan kan öppnas av en person samtidigt som riskerna minskar för överbelastning, fallolyckor eller att luckan tappas ned.



Michael Sim: smichaelbrayl513@gmail.com

30. Matros John Ender, överstyrman Patrik Staaf och matros Daniel Rylander, M/T Fox Luna, 15 000 kr

Ola-bulten håller locket på plats

Ola-bulten är en busenkel men genialisk konstruktion som gör det mycket enklare att hålla blindlocket på plats och få in packningen. Konstruktionen består av två bultar som är ihopsvetsade med samma avstånd som mellan två bulthåll. Eftersom bultarna sitter ihop behövs endast en nyckel för att få på eller av den. Med en hand fri går hela proceduren både smidigare och snabbare. Det innebär också ett minskat svinn eftersom det är tydligt vems bultar och muttrar det är.



John Ender: john_ender@hotmail.com

31. Matros Manfred Flemk Mattsson och befälhavare Peter Jennerström, M/S Fredrika, 16 000 kr

Hissbart kartbord

Det är trångbott på vägfärjorna, vilket gör det svårt att förvara och använda sjökort. Tidigare har sjökorten förvarats hoprullade i en soffa och när de används för navigation har de behövt vikas för att kunna hanteras. Det innebär onödigt slitage på sjökorten, att det är svårt att hålla dem i rätt ordning och gör det svåröverskådligt i största allmänhet. Det hissbara kartbordet har samma storlek som ett sjökort. Under vanlig färjetrafik förvaras det upphissat under taket och vid behov kan det sedan sänkas ned och användas som ett kartbord. Hissanordningen består av en flagglina i varje hörn som går genom några block och sedan surras i ett knap. Lösningen ger ett bra kartbord som är överskådligt från styrplatsen, bra höjd för navigering och en möjlighet att förvara korten plant och i rätt ordning för den tänkta resan. Det minskar onödigt slitage och ökar sjösäkerheten.



Manfred Flemk Mattsson: manfredmattsson@hotmail.com

32. Befälhavare Patric Lindquist, M/T Fure Valö, 20 000 kr

Portabelt synglas för olje- och kemslang

Eftersom det saknas kemikaliebeständiga transparenta slangar på marknaden finns det risk för att andra typer av slangar används av misstag för att kunna se om det är flöde i slangen. Här har ett synglas monterats tillsammans med typgodkända slangar. Med hjälp av snabbkopplingar går det enkelt att montera och ger snabbt en bra överblick.

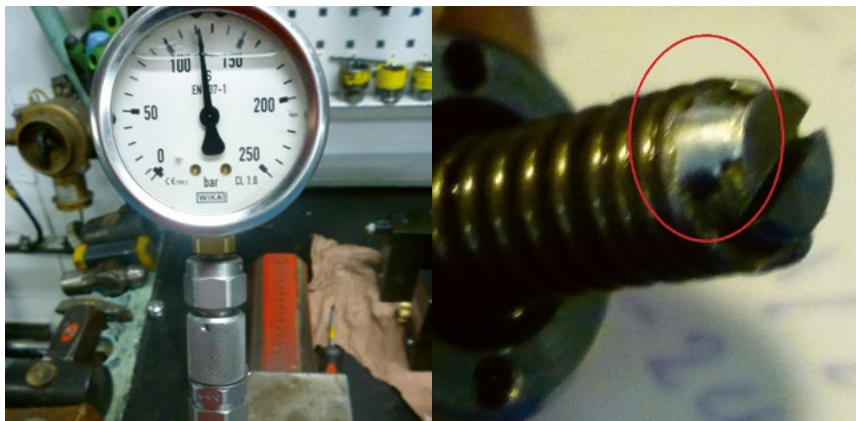


Patric Lindquist: patric@lindquist.as

33. 2:e fartygsingenjör Tobias Wallander, M/T Ternsund, 20 000 kr

Stabilare styrning av lastventiler

Fartyget har under en tid haft problem med att ställskruvarna i lastventilerna har ändrat läge och ibland varit helt urskruvad. Även om ventilen är fysiskt stängd tror systemet att den är fullt öppen. För att råda bot på problemet har övertycksventilen kalibrerats in för att därefter löda fast skruven en gång för alla. Lösningen har inneburit ett stabilare system och sparar en massa arbetstimmar som tidigare behövts läggas på överhalning och kalibrering av ventillerna.



Tobias Wallander: tobias.wallander@live.se

34. Befälhavare Fredrik Nygren, M/S Madam, 20 000 kr

Enkla förtöjningsspel för bättre arbetsmiljö

För att jungmän och matroser ska slippa behöva spänna trossarna för hand har enkla förtöjningsspel installerats på fartygen Madam och Askungen. Framför allt innebär spelen en minskad fysisk belastning på däckspersonalen och minskad risk för fall och halkolyckor som i värsta fall gör att någon trillar i vattnet. En annan fördel är att det går fortare att förtöja och lägga loss vid korta stopp. Innan förtöjdes inte Madam vid kortare stopp om cirka 15 minuter, utan låg och körde mot kaj. Det sparar alltså även en del bränsle. Madam Rederi menar att förtöjningsspel inte behöver vara så komplicerade och att fördelarna för arbetsmiljön är stora.



Fredrik Nygren: fredrik@madamrederi.se

35. Reparatör Dan Brunbäck, R/V Svea, 40 000 kr

Eldriven trossrulle

Fartyget levererades med handvevade trossrullar för förvaring av trossar när fartyget är till sjöss. Nackdelen är att de är besvärliga att hantera och det finns risk att handen kommer i kläm mellan vev och stativ. Med hjälp av ett gammalt MC-drev och en elektrisk borr kan trossrullen manövreras steglöst genom ett manöverdon som monterats på skottet. En broms är tillverkad för att slippa låsa rullen med tamp. Lösningen förenklar arbetet och är mycket uppskattad av matroserna ombord.



Dan Brunbäck: brunback@telia.com

36. Teknisk chef Andreas Rönkvist, M/T Astina, 10 000 kr

Blockvagn för fler val i gymmet

För att utöka möjligheterna att träna med olika typer av utrustning i fartygets gym har en stabil I-balk monterats i taket. På I-balken finns en låsbar blockvagn där det går att fästa exempelvis en sandsäck för boxningsträning, TRX-band, eller annan typ av gymutrustning. När utrustningen inte används kan vagnen enkelt dras undan och låsas fast vid skottet.

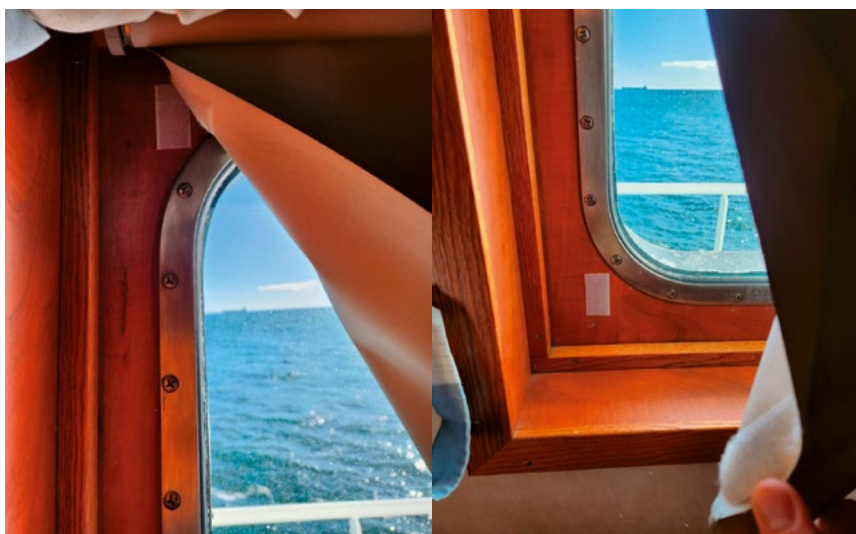


Andreas Rönnkvist: andreasronnkvist@hotmail.com

37. Befälhavare Caroline Källberg, M/T Fox Luna, 10 000 kr

Kardborreband håller rullgardinerna på plats

När det rullar ombord kan det vara svårt att få ordentlig sömn. Det blir inte bättre av att rullgardinerna åker ut från ventilen och släpper in ljus stötvís. Men med självhäftande kardborreband på skottet och på gardinen sluter gardinerna tätt.

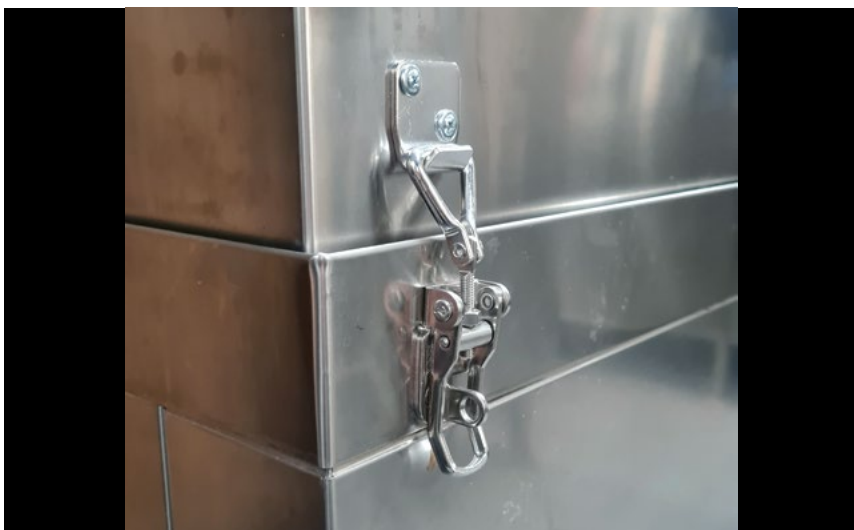


Caroline Källberg: caroline.kallberg81@gmail.com

38. 1:e fartygsingenjör Erik Halvorsen och kock Lars-Eric Mårtensson, M/T Ramelia, 10 000 kr

Ren disk i alla väder

När sämre väder gör att fartyget rullar håller sig inte diskmaskinens lock på plats. När locket öppnas och stängs avbryts diskcykeln och programmet behöver startas. Det här problemet har åtgärdats genom en enkel montering av ett excenterlås i rostfritt stål, som håller locket stängt i alla väder.



Erik Halvorsen: erik.halvorsen@outlook.com

39. Reparatör Sebastian Carlsson och mässman Helena Käck, IB Ymer, 10 000 kr

Lättare service av kylarna

När kylarna i byssan ska servas eller rengöras har det inneburit ett svårt och omständligt arbete. Bland annat behövde en rad besvärliga skruvar lossas ligandes på durken för att kunna lyfta bort tre galler. Nu har istället en skjutregel monterats på vardera sida om gallerna. Den enkla lösningen har underlättat arbetet avsevärt.



Sebastian Carlsson: sebastiancarlsson79@gmail.com

40. Teknisk chef Robin Albertsson, M/T Fure West, 10 000 kr

Hållare för tvättmaskinsdörrar

Efter avslutad tvätt vill man gärna låta luckan på tvättmaskinen stå öppen för att få ut fukt och slippa dålig lukt. Det kan som bekant vara svårt att göra till sjöss när det är risk för att dörrarna står och slår. Med den här finurliga hållaren kan dörren hållas i öppet läge. När handtaget släpps stänger låsningen med fjäderkraft och häktar fast i verktyget. Luckan kan nu stå öppen och vädra ur även i dåligt väder.



Robin Albertsson: robin_albe@hotmail.com

41. 1:e maskinreparatör Tom Öström, M/S Viking Cinderella, 15 000 kr

Fälla för frottehanddukar

Efter att fartyget installerade Jets vakuumtoaletter och avloppssystem ombord upptäckte besättningen att en massa trådar från handdukar, kalsonger, sanitetsbindor och liknande fastnade runt axeln och förstörde axeltätningarna. För att komma åt problemet har förslagsställaren nu gillrat en fälla som fångar allt det där som inte borde spolas ner i toaletten men som av outgrundliga anledningar hamnar där ändå.



Tom Öström: tom.c.ostrom@gmail.com

42. Teknisk chef Erik Johansson och 1:e fartygsingenjör Fredrik Bengtsson, M/S Finntrader, 18 000 kr

Ergonomisk fritös

Eftersom fritösen ombord var alldeles för högt placerad behövde kocken antingen lyfta den tunga fritöskorgen högt över axelhöjd, eller stå på en pall och balansera korgar med pommes över kokande frityrolja. Inget av alternativen är särskilt klokt ur arbetsmiljösynpunkt. Kostanden av någon timmes arbetstid och några rostfria järn som fanns ombord har fritösen nu sänkts ner i den befintliga bänken. Vinsten är en mer ergonomisk fritös och en glad kock.



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

43. Befälhavare Filip Danielsson, M/S Svitser Oden, 10 000 kr

Säker och smidig rengöring av köksfläktsfilter

I byssan på Svitser Oden fanns ett hemmabyggt fläktfilter som behövde demonteras varje gång det skulle rengöras eftersom det annars inte fick plats i diskmaskinen. Det gamla filtret var gjort av galler med sylvassa kanter och när det skulle sättas ihop igen var inte passformen den bästa. Med tre nyinstallerade filterkassetter går rengöringen snabbt och smidigt, utan risk för svordomar och skärsår. Åtgärden spar både tid och händer och eftersom det är lätt att göra rätt hålls filtret alltid rent.



Filip Danielsson: filip.danielsson1@gmail.com

44. Matros John Ender, M/T Fox Luna, 5 000 kr

Enklare återställning av brandspjäll

Efter att brandspjällen har stängts kan de vara tröga att återställa igen. På fartyget finns ett brandspjäll som varit särskilt motsträvt då det har behövts tryckas upp med stor kraft med en stång. Med en vajer som går via två block till ett nytt handtag kan nu brandspjället dras till öppet läge igen. Det är mycket enklare och minskar slitaget på både kroppar och utrustning. En elegant säkring håller vajern på plats så att den inte slår i vinden.



John Ender: john_ender@hotmail.com

45. Lättmatros Johannes Fredén, M/S Viking Cinderella, 10 000 kr

Påfyllnadsställ för rökdykartuber

Efter brandövningen behöver rökdykarnas lufttuber skickas iland för att fyllas på. Med två specialbyggda ställ slipper besättningen flera olika lyftmoment då tuberna kan hanteras med truck. Det är en ergonomisk lösning som minskar risken för både belastningsbesvär och klämskador. Ställen är utförda så att de kan staplas på varandra och sjösurras ordentligt.



Johannes Fredén: j.freden@yahoo.com

46. 1:e elektriker André Navgren, M/S Aurora af Helsingborg, 25 000 kr
Säkert tillträde till batterirum

Aurora af Helsingborg som trafikerar Öresund mellan Helsingborg och Helsingör är ett av världens första fartyg som går på full batteridrift. Laddningen är helt automatiserad och sker vid varje hamnuppehåll. Det är endast särskilt utbildad personal som får gå in i batterirummen. För att verkligen säkerställa att batterirummen är säkra att beträda har en indikeringslampa installerats utanför varje batterirum. Indikeringen visar att ventilationsspjällen är öppna och att evakueringsfläkten är i drift, utan att som tidigare behöva fysiskt titta på spjällen och kontrollera larmsystemet i maskinkontrollrummet.



André Navgren: Andre_navgren@yahoo.se

47. Överstyrman Johan Svensson, befälhavare Peter Nielsen, matros Emelie Forsblom och 2:e styrman Marcus Wessman, M/S Stena Scandinavica och Stena Jutlantica, 40 000 kr

Nyckeloperationskort för bärbara instruktioner

Passagerarfartyg har i stor utsträckning ersatt traditionella flottar med uppblåsbara så kallade MES:ar (Marine Evacuation System). Med flottarna var det ganska enkelt för besättningen att praktiskt träna på handhavandet. Däremot kan det gå lång tid mellan tillfällena då det går att praktiskt träna på MES:arna, eftersom de så sällan löses ut. På varje besättningsmedlems säkerhetskort som tilldelas vid påmönstring framgår i korthet vilken uppgift som ska utföras. Men det har inte varit tydligt hur uppgiften ska göras. Förslagsställarna har därför skapat mönstringskort för två olika MES-typer. Vid övning av fartygets övergivande går besättningen till sin samlingsplats och får sitt mönstringskort som enkelt beskriver vad som ska göras, var personen ska stå och om vem som ska ha en walkie talkie. Nyckeloperationskort 1 beskriver med bild och text vad som ska göras i den uppblåsta flotten för att ta emot evakuerade passagerare. Nyckeloperationskort 2 beskriver vad som ska göras efter evakuering när flotten ska kopplas bort för att för att komma bort från fartyget.

Både mönstringskort samt nyckeloperationskorten är tryckta i mjukt vattenfast material. Korten bärs innanför flytvästen och tas fram när man är nere i flotten. Nyckeloperationskortet finns alltid i två exemplar så att besättningen tillsammans kan resonera hur de ska göra. Sammantaget har åtgärden inneburit att de som ingår i MES-besättningarna känner sig mer trygga i sina uppgifter.



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

48. 2:e styrman Niclas Nilsson, M/S Mecklenburg-Vorpommern, 50 000 kr

Avlastningsverktyg för rökdykare

Utöver de fasta släckningsanordningar som finns på fartyg, som exempelvis sprinkler och drenchersystem, finns det också utrymmen där det krävs att en rökdykare finns på plats under en längre tid för att släcka eller kyla i samband med brand. Med hjälp av supermagneter kan en mobil enhet för släckningsmunstycken enkelt placeras var som helst på ett ståldäck. På en vertikal arm sitter två släckningsmunstycken som kan justeras vertikalt och arbeta antingen med kylande dimma, som koncentrerad släckstråle eller både och. När enheten har riggats kan rökdykarna dras tillbaka för vila eller för att sättas in på annan plats. Ett innovativt verktyg som underlättar rökdykarnas arbetsbelastning och minskar den fara som rökdykare utsätts för.



Niclas Nilsson: nicnilmail@gmail.com

49. Befälhavare Jan-Eric Alcén, 2:e styrman Linus Johansson, överstyrman Martin Bengtsson och 2:e styrman Carl Olafsson, M/S Stena Vinga, Stena Jutlandica och Stena Germanica, 40 000 kr

Innovationspallen - för spridning av geniala idéer

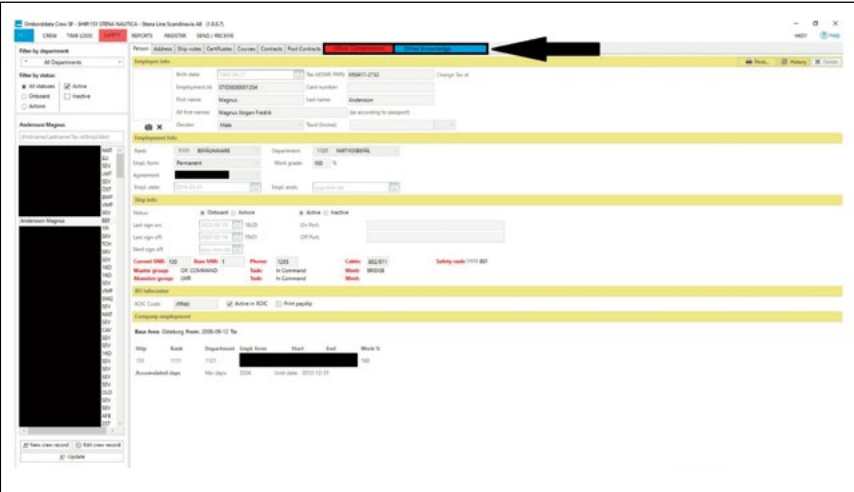
Stena Line Scandinavias fartyg har varit välrepresenterade bland de arbetsbelöningar som Stiftelsen delar ut. För att främja en god spridning och säkerställa att idéerna implementeras i fartygen har en arbetsgrupp bildats som sammanträder årligen. Arbetsgruppen gör ett urval av lämpliga idéer som kan komma bolagets anställda till nytta. Under förra året utvecklades en prototyp-pall som omfattade flera goda förslag från Stenas fartyg: minimatrosen, magnetisk basketkorg, drencherskydd, vakuumförpackad livbåtsutrustning, kadettväskan och Disney-sängkläder. Innovationspallen erbjuds sedan till berörda fartyg, fullpackad med problemlösande, trivselhöjande och säkerhetsfrämjande godsaker.



Jan-Eric Alcén: janeric.alcen.vn@stenaline.com

50. Köksmästare Henrik Kristensson och befälhavare Magnus Andersson, M/S Stena Nautica, 5 000 kr
Vem kan göra vad i kris

CrewSF är en vanligt förekommande programvara ombord Svenska fartyg. Programmet håller bland annat reda på besättningens behörigheter, arbets- och vilotider. Förslagsställarna har identifierat ett utvecklingsområde som innebär att programmet även kan omfatta information om andra typer av kompetenser och erfarenheter än sådana som är direkt relaterade till formella behörigheter. Det kan exempelvis handla om språkkunskaper, medicinska utbildningar, erfarenhet från hemvärdet eller FN-tjänstgöring. Tanken är att det i krissituationer snabbt ska gå att söka efter och ta ut en rapport om önskade färdigheter. Stiftelsen bedömer att idén är intressant och vill gärna se en vidareutveckling av förslaget.



Magnus Andersson: magnus.andersson.na@stenaline.com

Hedersomnämmande

M/T Fox Luna och M/T Fox Sunrise, 20 000 kr och diplom

Ett särskilt Hedersomnämmande kan ges till rederi eller fartyg som på ett omvittnat sätt aktivt uppmuntrar till deltagande i Stiftelsens belöningsverksamhet. Årets hedersomnämmande ges till BRP Shipping och fartygen Fox Luna och Fox Sunrise för besättningens aktiva deltagande och engagemang i att främja säkerhets- och arbetsmiljöfrågor ombord. Förbättringsarbetet präglas av samverkan och delaktighet och visar hur många små men betydelsefulla åtgärder kan utveckla både säkerhet och trivsel ombord. Stiftelsen vill gärna stimulera till fortsatt engagemang i arbetsmiljö- och säkerhetsarbetet. Fox Luna och Fox Sunrise tilldelas en penningbelöning att delas mellan fartygens fritidskassor. BRP Shipping tilldelas Stiftelsens diplom.



Idrottsbelöning

51. Boulesällskapet på Rosenhill Seamen's Center med Nisse Lundström i spetsen, 20 000 kr

Boulegänget träffas varje fredag, oavsett väderförhållanden. Ingenting kan hindra denna hängivna grupp av sjömanspensionärer från att samlas för att spela boule. De bär sitt eget motto: "Ingenting kan stoppa oss, världen är vår och tiden är vår egen, och boule har en speciell plats i våra hjärtan." Människor på fältet har sagt att det är en sällan skådad gnista och tävlingsnärvaro, eller kalla det nerver av stål, hos detta boulegäng.

Även känd som 'Stålmannen' eller 'Boulekaptenen' i gänget är Nisse. Trots att han fyllde 90 år den 5 februari 2024, en ålder rik på livserfarenhet, är han fortfarande ungdomlig till sinnet och en inspirerande kraft i gängets aktiviteter. Under de senaste tio åren har man spelat boule och grillat korv på samma plats, samma dag, året runt. Stämningen är alltid hög. Kaffetåren blandas med glada skratt och diskussioner om nästa veckas tävlingar är ständigt närvarande.

Stålmannen/boulekapten Nisse Lundström, med en bakgrund inom gamla HKF, Handelsflottans kultur- och fritidsråd, började sin karriär på sjömansklubben Kaknäs i Stockholm där han såg till att sjömännen hade tillgång till fina fotbollsplaner. Därifrån bar det vidare ut på världens hav som ung sjöman. Med dessa ord nomineras Rosenhills boulesällskap, fulla av sjömil och seglatser, till ett pris passande för dessa sjömansstjärnor. Detta är något som Stiftelsen Sveriges Sjömanshus känner stor uppskattning inför och vill hedra genom att tilldela boulegänget årets idrottsbelöning.



Fotograf: Patrik Nyman



Stålmannen/boulekapten Nisse Lundström.

Sjöräddningsbelöning

52. Besättningen på Ostindiefararen Götheborg, 10 000 kr

En unik och minnesvärd händelse utspelade sig när den stolta ostindiefararen Götheborg kom till undsättning för en liten segelbåt i nöd utanför Frankrikes kust. Den 25 april 2023, mitt i engelska kanalen, svarade Götheborg på ett nödrop från en segelbåt som hade förlorat sitt roder och drev hjälplöst till havs. Trots storleksskillnaden mellan de två fartygen visade Götheborgs besättning enastående professionalism och omtanke. Efter en natt av bogsering nådde de säkert den franska kusten, där räddningsaktionen överlämnades till lokala myndigheter. För denna framstående handling av sjömanskap och medmänsklighet tilldelas befälhavaren och besättningen på Götheborg en belöning från Stiftelsen Sveriges Sjömanshus. De har inte bara räddat liv, utan också hyllat sjöfartens ädlaste värden och inspirerat oss alla.



Livräddande insats

53. Livräddande insats, Tobias Karlsson, 30 000 kr

I en dramatisk händelse den 17 oktober 2023 längs ån Nissan i Halmstad, visade Tobias Karlsson enastående mod och snabbhet i en livräddande insats. Med en skärpa som bara en sann hjälte besitter, kastade sig Karlsson in i en kamp mot strömmen för att rädda en man från att möta sitt öde i det kalla vattnet.

Allt började med en oroande syn längs kajen när Karlsson, som var ute på en promenad längs med ån med hunden, märkte en gestikulerande man och fångade upp ljudet av ett telefonsamtal som är på i högtalaren.

Utan att tveka för en sekund, knöt han sin hund till en stolpe och rusade mot det akuta scenariot. Den förtvivlade mannen på kajen berättade att han larmat SOS 112 om sin vän som hade tappat fotfästet och hamnat i Nissan.

Väl på plats möttes han av en skrämmande syn – en person drev hjälplöst i strömmen mitt i Nissan. Utan att blinka sökte han efter en frälsarkrans och lyckligtvis hittade han en på en båt längs kajen. Med snabba rörelser kastade han ut den och skrek för att väcka den drabbades uppmärksamhet. Men ödet verkade inte vara på deras sida när den förlorade själen vände ansiktet mot det djupa mörkret av vatten och började sjunka. I en hjältemodig gest av omedelbar handling, kastade sig Karlsson i det strömmande vattnet och simmade mot den drabbade. I sista stund lyckades han gripa tag i den drabbade mannen, dra honom till ytan och själv förse sig med frälsarkransen för att säkra deras gemensamma överlevnad. Med den drabbade säkrad i sina armar, simmade han till kanten. Men räddningen var inte över, ingen stege fanns till hands för att ta sig upp på kajen. Trots det fortsatte Karlsson att hålla mannen flytande tills polisen anlände för att bistå. Mannen var vid detta tillfälle medvetslös och hans hjärta hade upphört att slå.

Medan Karlsson omhändertogs av polisen, fortsatte ambulanspersonalen på kajen en desperat kamp för att återuppliva den drabbade mannen. För Karlsson var detta det sista han såg av händelsen innan han återvände hem för att ta hand om sin egen fyrbenta vän och byta till torra kläder.

Dagen efter kontaktade han polisen och fick den trösterika bekräftelsen att mannen hade överlevt och blir återställd tack vare hans hjältemodiga insats.

Tobias Karlsson, en person med bakgrund som sjöman, sjökapten och nu lots, har bevisat sig vara en verklig hjälte. Stiftelsen hyllar honom djupt och tackar honom för hans ovärderliga bidrag till att rädda livet på en medmänniska.



Litteraturpris

54. Britt Edenstjärna, 20 000 kr

Under 1970-talet var de svenska lastfartygen fortfarande utpräglade manssamhällen. Kvinnorna började göra insteg, framför allt i intendenturen och som telegrafister, men ännu var det mycket sällsynt med kvinnor inom de klassiska manliga sjömansreviren däck och maskin. En av de första kvinnorna att tjänstgöra i maskinavdelningen var Britt Edenstjärna. Efter att inledningsvis ha blivit motarbetad av Sjömansförmedlingen lyckades hon 1976 mönstra som motorelev på det lilla tankfartyget M/T Scantank, som mestadels gick i nordisk kustfart. Väl ombord väntade nya utmaningar. Den 19-åriga kvinnan blev aktivt motarbetad av maskinchefen. Hon mötte också kvinnoförakt och ett ymnigt alkoholmissbruk bland några av de andra besättningsmedlemmarna. Men hon gav svar på tal och härdade ut för att arbeta ihop den sjötid som krävdes för att kunna söka in på Sjöbefälsskolan och hon fann också vänner ombord.

Om detta, upplevelser under hamnanlöp och funderingar kring livet självt berättar Britt Edenstjärna mycket livfullt i sin välskrivna bok *Enda kvinnan ombord*. Språket är rakt och direkt vilket fungerar väl för den berättelse hon förmedlar och det stärker upplevelsen av autenticitet. Intrycket är att författaren strävar att återge händelser och människor så som hon uppfattar dem - befriat från förskönande omskrivningar och excentriska överdrifter. Språk och innehåll driver berättelsen skickligt framåt.

Enda kvinnan ombord är ett värdefullt och väl förmedlat tidsdokument om att vara kvinna till sjöss under en tid när få andra kvinnor arbetade i driften ombord. Därför har Stiftelsen Sveriges Sjömanshus beslutat att tilldela Britt Edenstjärna 2024 års litteraturpris.



Summering belöningar 2024

Arbetsbelöningar	745 000 kr
Hedersomnämmande	20 000 kr
Idrottsbelöning	20 000 kr
Sjöräddningsbelöningar	40 000 kr
Litteraturpris	20 000 kr
Summa	845 000 kr



Skriftlig ansökan om:

FoU-projekt och förslag till Arbetsbelöning görs via Stiftelsens
ansökningsportal Apply, sjomanshus.se

Stipendier insänds terminsvis via sjöfartshögskola eller sjöfartsgymnasium.

Ansökan om gratial, se anvisningar på Stiftelsens hemsida.

Akut hjälp och utbildningsstöd sänds till kansliets postadress enligt nedan.

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