



Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

Belöning 2026



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 2026

Stiftelsens Direktion har vid sammanträde den 4 mars 2026 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 25 september 2026 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 Hedersomnämmande 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.

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. Elingenjör Tobias Karlsson, M/S Finnfellow, 5 000 kr

Verktyg för skonsam manuell manövrering av ventiler

Fartygets fjärrstyrda ventiler manövreras med hjälp av ventilställdon. Om ett ställdon slutar fungera behöver ventilen manövreras manuellt. Detta har ofta gjorts med rörtång, vilket kan skada ventilens runda axel och lämna märken i metallen. Det kan i sin tur göra det svårt att montera tillbaka ställdonet efter reparation. För att undvika detta har ett enkelt verktyg tillverkats av en gammal M30-skruv. Skruven har bearbetats så att den passar ventilaxeln och kan användas tillsammans med ett fyrkantfäste för handverktyg. Ventilen kan därmed manövreras utan att axeln skadas. Verktöget är snabbt att tillverka, kan återanvändas och används nu regelbundet ombord.



Tobias Karlsson: topsi.karlsson@gmail.com

2. Elingenjör Tobias Karlsson, M/S Finnfellow, 10 000 kr

Halvautomatisk fyllning av skrubberns vattenreningssystem

När skrubbern körs i slutet kretslopp måste processvattnet behandlas innan det lämnas iland. Vid behandlingen doseras kaustiksoda för att justera pH-värdet. Eftersom kemikalien är starkt frätande kräver hanteringen full skyddsutrustning. Tidigare fylldes tanken manuellt genom att motorman stod bredvid ventilen och höll en knapp intryckt under hela fyllningen. Om ventilen inte öppnade samtidigt som pumpen fortsatte att gå kunde trycket i systemet stiga. För att öka säkerheten har en skyddsskärm monterats framför ventilen och fyllningen gjorts halvautomatisk. Ett kort knapptryck startar processen som sedan stoppas automatiskt via timer eller nivågivare. Lösningen minskar exponeringen för farliga ämnen och eliminerar behovet av att stå kvar vid ventilen under fyllningen.



Tobias Karlsson: topsi.karlsson@gmail.com

3. 1:e fartygsingenjör Christoffer Carlsson, M/S Begonia Seaways, 15 000 kr

UV-lampa gör pejling av smörjolja enklare och renare

Vid pejling av vissa smörjoljor är nivåerna svåra att se på pejlstickorna eftersom oljan är mycket ljus och tunn. Det har ofta lett till att den som pejlar behöver känna med fingrarna på stickan för att avgöra nivån. Detta innebär både kladdigt arbete och onödig hudkontakt med olja, vilket kan orsaka hudirritation och eksem. Genom att använda en enkel UV-lampa i stället för vanlig ficklampa lyser oljan tydligt på pejlstickan och nivån kan avläsas direkt. Lösningen gör pejlingen snabbare, minskar risken för hudkontakt med olja och ger samtidigt möjlighet att lättare upptäcka oljespill eller mindre läckage. Lamporna är enkla och billiga i inköp och används nu av flera i besättningen.

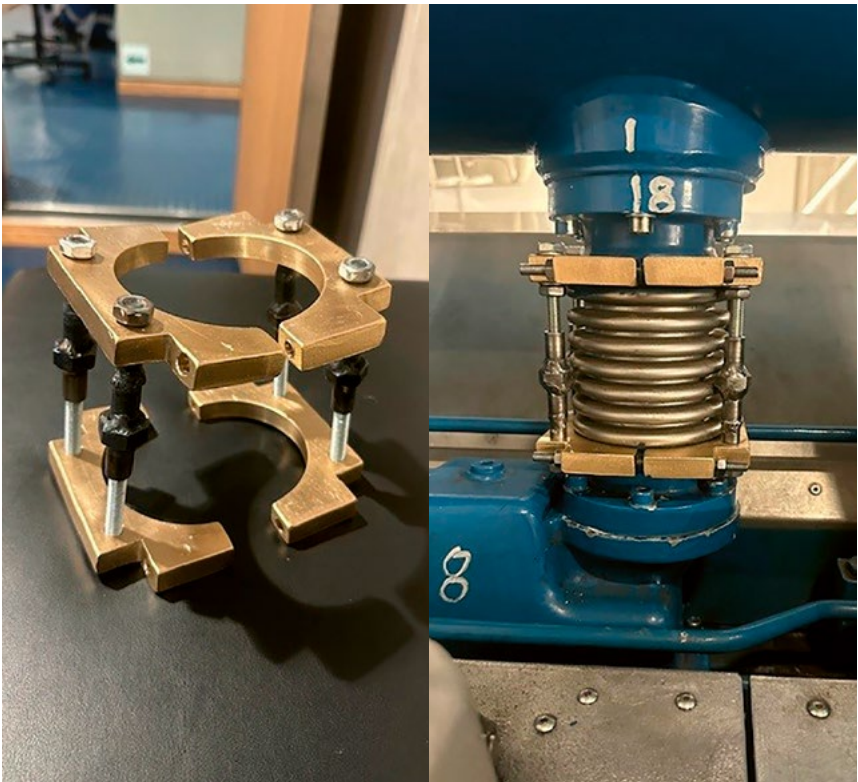


Christoffer Carlsson: christoffer@anras.se

4. 1:e fartygsingenjör Ola Johnsson, M/T Ramelia, 15 000 kr

Verktyg som håller tätt när bälgen trilskas

Vid byte av gasventiler på fartygets LNG-drivna Wärtsilämotor uppstod återkommande problem när bälgen mellan gasmanifold och ventil skulle återmonteras. O-ringarna på bälgens över- och undersida hade en tendens att hamna snett, vilket ledde till gasläckage och skadade tätningar. För att lösa problemet har en särskild bälgkomprimator tillverkats, byggd till stor del av återvunnet material. Verktaget komprimerar bälgen cirka fem millimeter och gör det möjligt att föra den kontrollerat på plats. Resultatet blir en säkrare montering och tätningar som håller tätt.



Ola Johnsson: olajohnsson@outlook.com

5. Elingenjör Bengt Martinsson, M/S Stena Scandinavica, 10 000 kr

Testlådor förenklar felsökning av ventiler

I samband med att fartygets maskinlarmsystem byttes ut har flera av de elektriskt styrda Danfoss-ventilerna börjat krångla. Felen kan bero både på själva ventilerna och på styrsignalerna från maskinlarmsanläggningen. Felsökningen blev därför tidskrävande eftersom ventilerna behövde kopplas ur och hela ventilskåp ibland stängas av. För att underlätta arbetet har ventilerna försetts med kontakter och två enkla testlådor tagits fram. Med den ena kan ventilerna provköras direkt på plats eller i verkstaden. Den andra används för att kontrollera styrsignalerna från maskinlarmsystemet och visar med lampor om ventilen får signal för öppet eller stängt läge. Eftersom det finns hundratals sådana ventiler ombord används testlådorna flitigt och har sparat många arbetstimmar vid felsökning.



Bengt Johnsson: btm@telia.com

6. 1:e fartygsingenjör Nils Erik Gustav Skoglycke Morlin och motorman Dioniso Yosores, M/T Saturnus, 6 000 kr

Parkeringsplats för svetselektroden

Vid svetsarbete kan det vara svårt att lägga ifrån sig elektroden utan risk för kortslutning eller att kablar skadas. Med en enkel men smart hållare finns nu en tydlig plats där elektroden kan placeras under pågående arbete. Elektroden ligger stabilt och risken för oavsiktlig kontakt minskar. En liten detalj som gör svetsarbetet både smidigare och säkrare.



Gustav Skoglycke: gustavskoglycke@gmail.com

7. Motorman Ted Litens och 1:e fartygsingenjör Rogelio Casas Jr, M/T Bithav, 16 000 kr

Säkring av lyftanordning för hydrauliska bultspännare

Lyftanordningen för hydrauliska bultspännare till Wärtsilä-motorn visade sig utgöra en allvarlig säkerhetsrisk. Hylsorna som håller hydrauliken på plats är monterade med korta M8-skrivar som med tiden kan lossna. Om en hylsa lossnar riskerar en komponent på upp till 50 kilo att falla ner över motor eller personal. Efter att problemet upptäckts vid flera tillfällen har en mer permanent lösning tagits fram. Skyddsringar har svetsats runt varje hylsa så att de fångas upp även om skruvarna skulle lossna. Åtgärden gör verktyget betydligt säkrare att använda och eliminerar risken för att tunga delar faller ned och skadar någon.



Ted Litens: ted_litens@yahoo.com

8. Motorman Ted Litens, M/T Bituma, 18 000 kr

Eget verktyg för kamaxellager

Vid överhaling av en Cummins-motor upptäcktes slitna kamaxellager, men något särskilt verktyg för att byta dem fanns inte ombord. Ett eget verktyg tillverkades därför av material som redan fanns tillgängligt. Med hjälp av en gängad stång och svarvade brickor med exakt passform kan lagren dras ut och monteras rakt i blocket. För att få tillräcklig kraft användes dessutom en hydraulisk spännare från huvudmaskinens verktygssats. Lösningen gör arbetet betydligt enklare och säkrare än att försöka dra lagren för hand. Verketys sparar nu ombord och kan även användas av systerfartyget med samma motortyp.

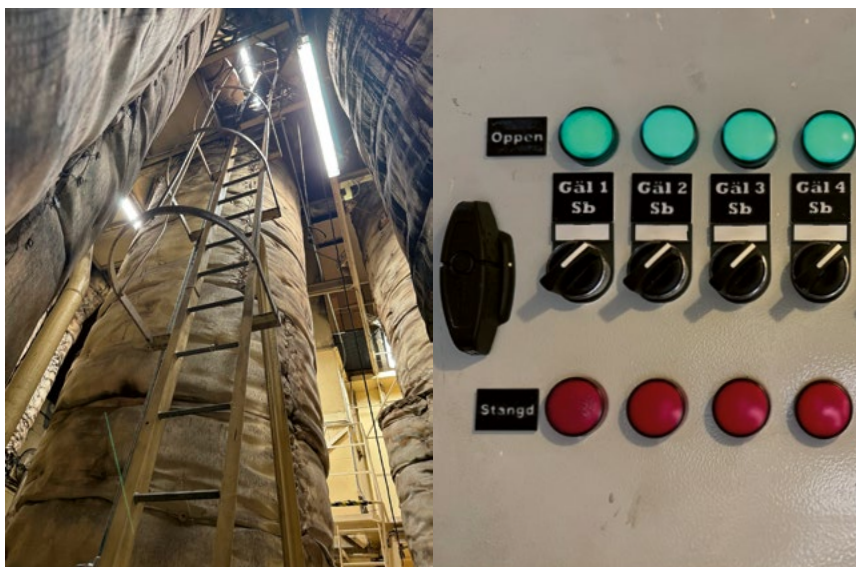


Ted Litens: ted_litens@yahoo.com

9. 2:e fartygsingenjör Joar Lindahl, 1:e fartygsingenjör Anders Wallin och reparatör Sebastian Carlsson, I/B Ymer, 45 000 kr

Fjärrmanövrerade ventilationsluckor i skorstenen

Längst upp i skorstenshuset på isbrytaren Ymer sitter sju stora ventilations-spjäll som ventilerar maskinrummet. För att öppna eller stänga dem har någon i maskinbesättningen tidigare behövt klättra cirka 20 meter upp i skorstenen och arbeta på en smal avsats mellan skorstenspiporna. Arbetet var både tidskrävande och riskfyllt och krävde två personer vid höghöjdsarbete. Genom att bygga om luckorna till fjärrmanövrerade kan de nu öppnas och stängas från maskinrummet. Systemet består av luftcylindrar, platsbyggda gångjärn, gränslägesgivare och ett pneumatikskåp. På styrpanelen visas tydligt vilka luckor som är öppna eller stängda. Lösningen har förbättrat säkerheten för besättningen och gör det enklare att reglera ventilationen i maskinrummet.



Joar Lindahl: joarlindahl@gmail.com

10. Motorman Rene Dela Cruz, M/T Astana, 12 000 kr

Avskiljare för oljedimma skyddar startluftkompressorns filter

Vid planerat underhåll upptäcktes att insugsfiltret till startluftkompressorn var genomdränkt av smörjolja. Orsaken var att vevhusventilationen satt nära kompressorns luftintag, vilket gjorde att oljedimma drogs in i filtret. Efter samråd med tillverkaren flyttades ventilationsutloppet och en permanent lösning byggdes i form av en avskiljare för oljedimma. Enheten består av svetsade stålplåtar med snedställda skiljeplåtar som tvingar luften att ändra riktning så att oljedimman kondenserar och separeras. En fin rostfri nätinsats fångar upp återstående droppar som leds ner till en avtappning i botten. Lösningen förhindrar att oljedimma sugns in i kompressorns filter, vilket minskar nedsmutsning och behovet av filterservice. Samtidigt begränsas spridningen av oljedimma i maskinrummet, vilket bidrar till en renare och bättre arbetsmiljö.



Johnny Forsman: jonny.forsman@tarbit.com

11. Motorman Rene Dela Cruz, M/T Astana, 30 000 kr

Förbättrad rördragning ger säkrare filterunderhåll

Rördragningen ovanför filtret i ballastvattenreningsystemet gjorde det tidigare mycket svårt att lyfta ut filterinsatsen för rengöring. För att komma åt filtret behövde delar av brandvatten- och inertgassystemet demonteras, vilket innebar tidskrävande arbete, tunga lyft och att viktiga säkerhetssystem tillfälligt sattes ur drift. Genom att dra om rören något kan filterinsatsen nu tas ut direkt utan att andra system behöver demonteras. Underhållsarbetet har därmed kunnat kortas från cirka 16 timmar till omkring 3 timmar. Åtgärden förbättrar både säkerheten och arbetsmiljön genom att eliminera tunga lyft och säkerställa att brand- och inertgassystemen kan vara i drift under hela arbetet. Förslaget har vidarebefordrats till systerfartyget för framtida ombyggnad.



Rene Dela Cruz: rene4068@yahoo.com

12. Motorman Rene Dela Cruz, M/T Astana, 16 000 kr

Förbättrade rullar för säkrare förtöjningsarbete

I samband med förtöjning upptäcktes att trossarna ofta gled ner under rullarnas bottenplatta där en skarp kant kunde få dem att fastna. När trossarna därefter sattes under spänning fanns risk för skador på trossen och i värsta fall brott. Detta innebar en säkerhetsrisk för besättningen vid förtöjningsarbetet. För att eliminera problemet monterades en rund rostfri styrstång med 25 mm diameter vid varje berörd rulle. Stången hindrar trossen från att glida under bottenplattan och ser till att den hålls rätt placerad på rullen vid både släckning och spänning. Åtgärden har gjort förtöjningsarbetet säkrare genom att minska risken för plötsliga ryck, skador på trossen och farliga situationer för besättningen på däck. Samtidigt minskar slitaget på trossarna och hanteringen blir mer kontrollerad.



Rene Dela Cruz: rene4068@yahoo.com

13. 1:e fartygsingenjör Darren James Lamban, 2:e fartygsingenjör Dan Patrick Ygot, och motorman Jeffrey Perez, M/T Ternsund, 18 000 kr
Förbättrad åtkomst vid underhåll av strålkastare

Strålkastarens placering gjorde tidigare underhåll svårt eftersom det saknades direkt åtkomst för byte av ljuskälla. Arbetet krävde därför besvärliga moment och innebar en ökad risk vid service. För att förbättra åtkomsten modifierades infästningen. Gallerdurken och den bärande vinkelprofilen anpassades så att strålkastaren kan lyftas med en kättingtalja. Samtidigt installerades ett nytt fäste som gör det möjligt att demontera och återmontera armaturen med skruvar vid framtida underhåll. Åtgärden gör underhållsarbetet både enklare och säkrare genom bättre åtkomst och mer kontrollerad hantering av utrustningen.



Darren James Lamban: james_darren_28@yahoo.com

14. Befälhavare Per Lundholm, båtsman Manuel Castillo, PCTC Nabucco, 20 000 kr
Snabb säkerhetsgrind för säkring av rampsystem i lastlådan

Ombord på biltransportfartyget M/V Nabucco finns en öppningsbar ramp på däck 6 som är integrerad i en större ramp upp till de övre lastdäcken. När rampdelen sänks under lastning uppstår ett stort öppet hål i vägbanan. I originalutförandet ska området säkras med stålstöttor och mantåg, vilket tar tid att montera och innebär att lastoperationen måste stoppas. Den tidsåtgången kan skapa stress i arbetet och har i branschen lett till olyckor när rampen inte varit korrekt avspärrad. För att förbättra säkerheten har besättningen tillverkat en säkerhetsgrind som kan fällas ut på några sekunder och låsas med en justerbar stötta i rampens befintliga hål. Grinden är tydligt markerad i varningsfärger och ger en snabb och tydlig avspärrning. Åtgärden gör att rampen kan säkras omedelbart vid öppning och bidrar till ett säkrare arbete vid lastning och lossning.



Per Lundholm: pelle.lundholm64@gmail.com

15. Överstyrman Dmitrij Dubrovskij, M/S Hafnia Sea, 10 000 kr *Snöskyffel för truck underlättar snöröjning på däck*

Under vintertid samlas ofta stora mängder snö på väderutsatta lastdäck på Ro-Ro-fartyg. Att skotta snön för hand är både tidskrävande och tungt arbete som dessutom kan försvåra lastningen. För att effektivisera arbetet har en snöskyffel tillverkats som monteras på fartygets truck. Skyffeln är byggd ombord av stål med förstärkt gummikant och är anpassad för att enkelt träs på truckens gafflar och låsas fast. Med hjälp av trucken kan snön snabbt skjutas undan från däcken. En lösning som minskar behovet av tungt manuellt arbete och gör snöröjningen både snabbare och säkrare för besättningen under vinterförhållanden.



Dmitrij Dubrovskij: dmitrij.dubrovskij@gmail.com

16. Befälhavare Håkan Mannbrink, M/S Dalarö, 10 000 kr

Tomgods-krok för säkrare hantering av rullburar

Vid hantering av tomma rullburar är det ofta svårt att styra dem när de skjuts fram bakifrån. Burarna kan då röra sig okontrollerat, vilket gör arbetet både tungt och svårhanterligt. För att förbättra hanteringen har en särskild dragkrok tagits fram, kallad Håkans tomgods-krok. Med kroken kan rullburarna i stället dras framifrån, vilket ger bättre kontroll över rörelsen. Krokens utformning gör det möjligt att koppla samman och dra upp till fem burar samtidigt. Arbetssättet minskar belastningen på kroppen och ger en mer kontrollerad transport av tomgods. Kroken används idag ombord på rederiets gods-fartyg och har gjort arbetet både enklare och säkrare.

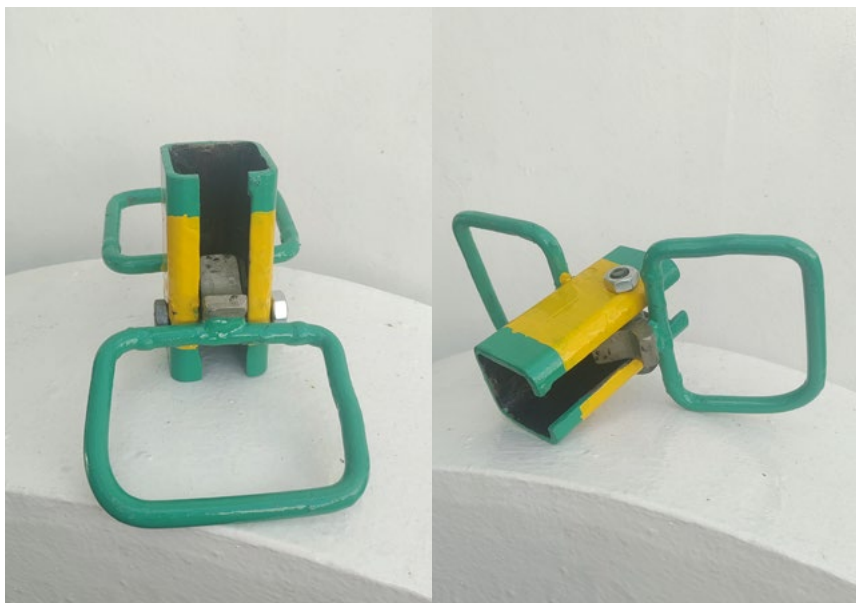


Håkan Mannbrink: hakanmannbrink@hotmail.com

17. Båtsman Uldan Castillo, M/T Excello, 20 000 kr

Verktyg för säkrare smörjning av kranvajer

Vid smörjning av kranvajer behöver vajern dras ut så att hela längden kan fettas in. Arbetet har ofta utförts med handskar, vilket snabbt gör dem genomfettade och hala. Samtidigt finns risk att få stickor från vajern genom handskarna och att händerna utsätts för långvarig kontakt med smörjfett. För att underlätta arbetet har ett enkelt verktyg tillverkats som ger ett stabilt grepp om vajern vid utdragning. Med verktyget slipper man hålla direkt i vajern, vilket minskar risken för sticksador och begränsar hudens kontakt med smörjfettet. Verktyget ger dessutom bättre kontroll när vajern är smord och har visat sig vara användbart även vid byte av kranvajer.

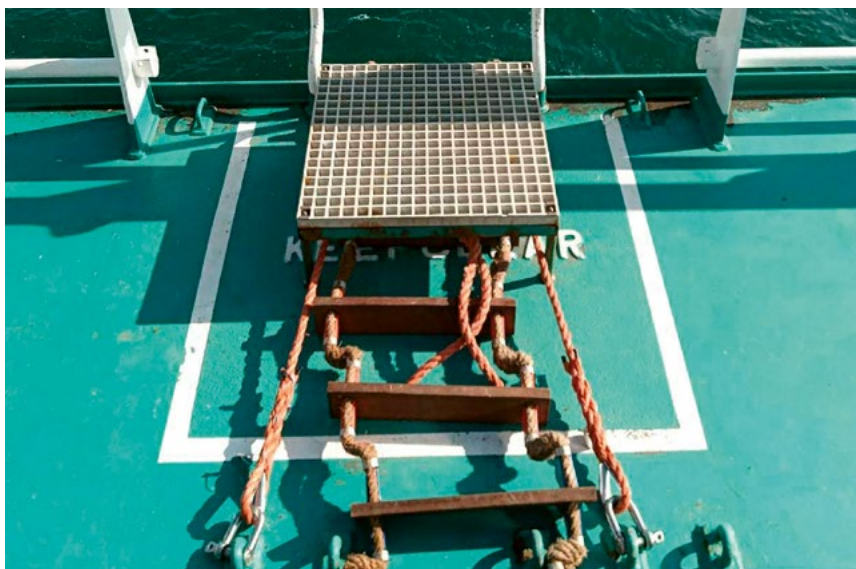


Uldan Castillo: uldancastillo7@gmail.com

18. Befälhavare Fredrik Jahrén, M/T Prospero och båtsman Michael Sim, M/T Solero, 20 000 kr

Säkrare riggning av lotslejdare

Att rigga en lotslejdare kan vara ett riskfyllt arbete. De långa och tunga lejdarna ska ofta hanteras i mörker, hårt väder och på ett krängande fartyg. Arbetet utförs dessutom vid en öppen lotsport där ett felsteg eller halkning kan innebära att man faller överbord. För att öka säkerheten har lotsporten byggts om så att lejdaren kan riggas från insidan bakom en stängd grind. Genom att öppna upp i räckets nederdel kan lejdaren föras ut utan att behöva lyftas över räcket. Lösningen gör arbetet både säkrare och mer ergonomiskt, eftersom de tunga lejdarna annars måste lyftas manuellt. Den modifierade lotsporten har provats i drift med gott resultat och har senare införts på flera nybyggda fartyg inom rederiet.



Fredrik Jahrén: jahren.fredrik@gmail.com

19. Matros Laurence Mark Alderete, M/T Saturnus, 5 000 kr

Fendrar av återbrukade förtöjningstrossar

Extra fendrar har tillverkats av utslitna förtöjningstrossar genom att två trossar delas och splitsas samman till en kraftig åttaformad fläta. Resultatet blir en slitstark och stötdämpande fender som lämpar sig väl vid förtöjning. Genom att ta tillvara trossar som annars skulle kasseras får materialet nytt liv. Det minskar avfall och sparar kostnader samtidigt som fendrarna ger ett effektivt skydd mot slag och skrapskador. Dessutom minskar behovet av att hantera tyngre fendrar vid tillfälliga förtöjningar.



Laurence Mark Alderete: laurencemark1980@gmail.com

20. Matros Laurence Mark Alderete, M/T Saturnus, 20 000 kr

Hjälpmedel för lyft av ballastluckor

Vid inspektion av ballasttankar behöver tunga luckor på däck öppnas och stängas. Arbetet har tidigare inneburit tunga manuella lyft med risk för belastningsskador. För att underlätta hanteringen har ett manuellt hjälpmedel tagits fram för att lyfta och sänka ballastluckorna. Konstruktionen är höj- och sänkbar och utrustad med två hjul så att den enkelt kan flyttas fram och tillbaka på däck. Med hjälpmedlet kan en person öppna och stänga luckorna på ett säkert och kontrollerat sätt. Lösningen minskar behovet av tunga lyft och bidrar till en bättre och säkrare arbetsmiljö.



Laurence Mark Alderete: laurencemark1980@gmail.com

21. 2:e styrman Theodor Thorell, M/T Aurora Spirit, 5 000 kr

Tydlig markering när någon är i pumprummet

På många tankfartyg finns pumprum som klassas som riskområde. Innan någon går ner måste därför vissa rutiner följas, till exempel att meddela bryggan så att tiden loggförs samt att ventilationen är i drift. På så sätt vet vakthavande styrman att någon befinner sig i pumprummet. För övrig besättning är det däremot inte alltid lika tydligt. För att snabbt kunna se om någon är nere i pumprummet har en enkel skylt satts upp vid entrén. Skylten öppnas när någon går ner och stängs när personen kommer upp igen. Lösningen gör det lätt för alla ombord att direkt se om pumprummet är bemannat. Idén har visat sig praktisk och har spridits till flera fartyg i rederiet.

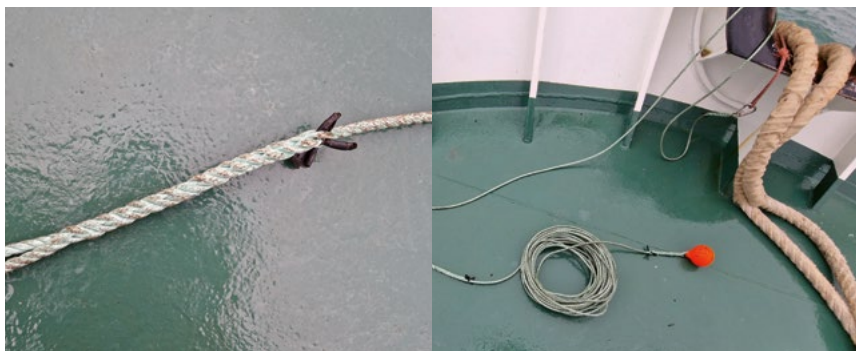


Theodor Thorell: theodor_thorell@hotmail.com

22. Matros Mykhaylo Zhuk, M/T Fox Sunrise, 5 000 kr

Två ändar är bättre än en

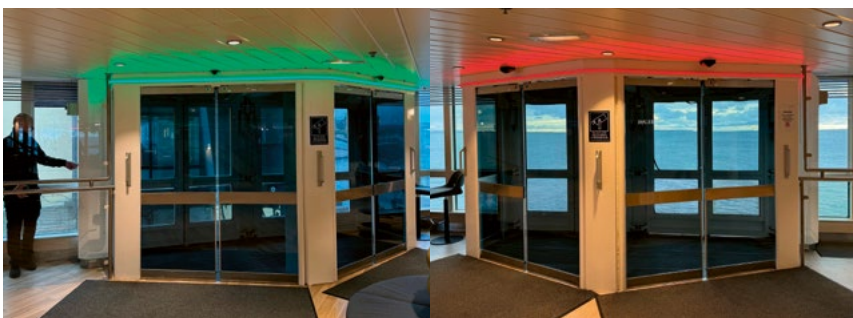
På fartyget Fox Sunrise genomförs flera anlöp varje dag och kastlinan används därför flitigt vid förtöjning. Den traditionella kastlinan har en boll i ena änden och en karbinhake i den andra. Vid sämre väder skickas ofta flera trossar samtidigt, vilket innebär att trossarna först behöver dras över backen innan de kan kopplas till kastlinan. För att förenkla arbetet har en kastlina med två ändar tagits fram. Genom att föra igenom båda ändarna i öglorna på trossarna kan de enkelt dras över utan extra moment. Lösningen minskar risken för tvinnade trossar, gör det lättare för mottagande besättning att dra upp linorna och minskar risken att de faller i sjön. Samtidigt slipper besättningen hantera blöta handskar i kyla. En enkel förbättring som underlättar arbetet för både egen och mottagande besättning.



Mykhaylo Zhuk: zhuk_95@hotmail.com

23. 1:e elektriker André Navgren, M/S Aurora af Helsingborg, 20 000 kr *Tydlig landgångsindikering visar rätt väg iland*

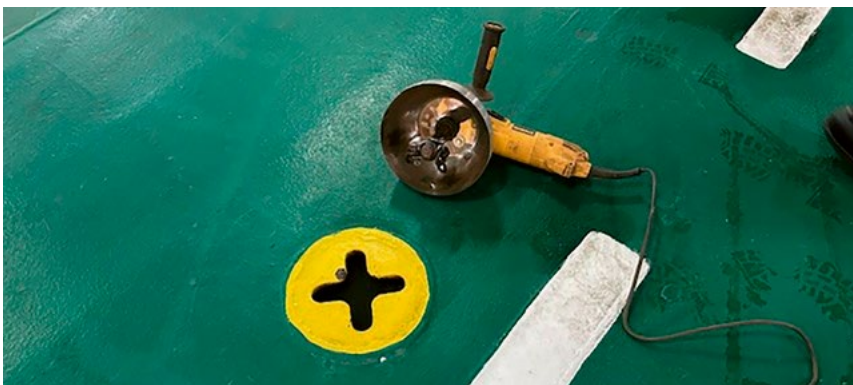
När fartyget lägger till kan landgången användas på olika sidor beroende på om anlöpet sker i norra eller södra läget. För passagerarna har det ofta varit oklart vilken dörr som ska användas, vilket lett till frågor och viss förvirring vid avstigning. Genom en enkel indikering ovan landgångsdörrarna blir det nu tydligt vilken väg som gäller. När navigatören aktiverar telemetrin inför anlöpet tänds ett grönt ljus ovan den dörr som kommer att öppnas mot landgången och ett rött ljus ovan dörren mot sjösidan. Systemet ger samtidigt en bekräftelse på att telemetrin till land är upprättad, vilket underlättar arbetet för både rorgångare och däckspersonal. Lösningen gör avstigningen smidigare för passagerarna och minskar också risken för stress och missförstånd i arbetet.



André Navgren: andre_navgren@yahoo.se

24. Båtsman Niklas Westberg, M/S Drotten, 50 000 kr *Dräpan gör rent surrningsfästen på en minut*

I försänkningarna i lastdäcket där surrningsfästen sitter bildas det lätt rost. Att knacka rent dessa är ett tidskrävande arbete som ofta kräver både nålpistol och rosthämmare. Varje fäste kan ta upp till en halvtimme att få rent, och på ett fartyg med omkring 400 fästen innebär det ett mycket omfattande arbete. För att underlätta arbetet har en särskild rostmaskin konstruerats, kallad "Dräpan". Maskinen bygger på en ombyggd vinkelslip där en kort kätting monterats på en modifierad axel. Som skydd mot rostflagor och stänk används en rostfri bunke. Med verktyget kan ett surrningsfäste rengöras på ungefär en minut. Lösningen spar både arbetstid och minskar belastningen på besättningen.



Niklas Westberg: niklaswestberg@hotmail.com

25. Tjänsteman Carin Blåudd, Kustbevakningen, 15 000 kr

Stuvbar dyk- och räddningsstege

På Kustbevakningens fartyg i 312-serien fanns det inte utrymme för en fast dyk- eller räddningsstege eftersom badbryggan också skulle rymma en vattenskooter och en uppblåsbarbåt. Samtidigt fanns behov av en stege som både kunde användas av dykare och fungera som räddningsstege för någon som hamnat i vattnet. Lösningen blev en stuvbar stege som monteras under gallerdurken på badbryggan och därför inte tar något extra utrymme. Stegen kan enkelt dras ut och användas både vid dykoperationer och vid räddning. Konstruktionen har öppna steg anpassade för dykfenor och kan även fällas ut av en person i vattnet. Lösningen har fungerat väl och är nu monterad på hela 312-serien.

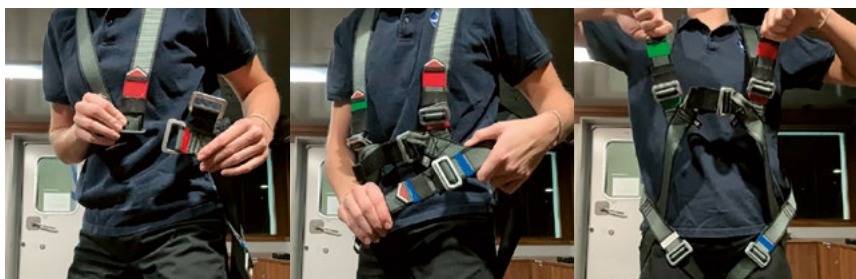


Carin Blåudd: carin.blaudd@gmail.com

26. Befälhavare Kenth Möller, överstyrman Simon Biörk och 2:e styrman Emma Lehnberg, M/T Tern Island, 21 000 kr

Färgmarkerad säkerhetssele för arbete på höjd

Att ta på sig en säkerhetssele korrekt kan vara svårt, särskilt för den som inte använder den dagligen. De många remmarna och fästpunkterna gör det lätt att koppla fel eller få remmarna vridna, vilket skapar osäkerhet och tar tid. För att förenkla användningen har selen försetts med tydliga färgmarkeringar. Varje rem kopplas ihop med en motsvarande färg, exempelvis grönt mot grönt och rött mot rött. På så sätt blir det snabbt och tydligt hur selen ska sättas på. Den enkla lösningen minskar risken för felkopplingar och gör det både snabbare och säkrare att förbereda arbete på höjd.



Kenth Möller: kentemoller@gmail.com

27. Båtsman Göran Björk och säkerhetsvakt Petra Ruotsalainen, M/S Stena Scandinavica, 16 000 kr

Smart hållare för nyckel vid rökdykning

Vid rökdykning är det viktigt att utrustningen är lätt att hantera och att inget tappas bort i stressade situationer. För att säkerställa att nyckelbrickan alltid finns nära till hands har en särskild hållare tagits fram. Hållaren består av ett slitstarkt nylonband, liknande materialet i vanliga spännband, med en påsydd ficka anpassad för nyckeln. Bandet kan enkelt fästas runt armen eller på annan lämplig plats med hjälp av kardborreband. Konstruktionen är tålig mot både vatten, värme och slag, och fickan placeras på insidan av bandet så att nyckeln sitter skyddad. Lösningen har snabbt blivit uppskattad ombord eftersom den gör nyckeln lätt att bära med sig utan att vara i vägen.

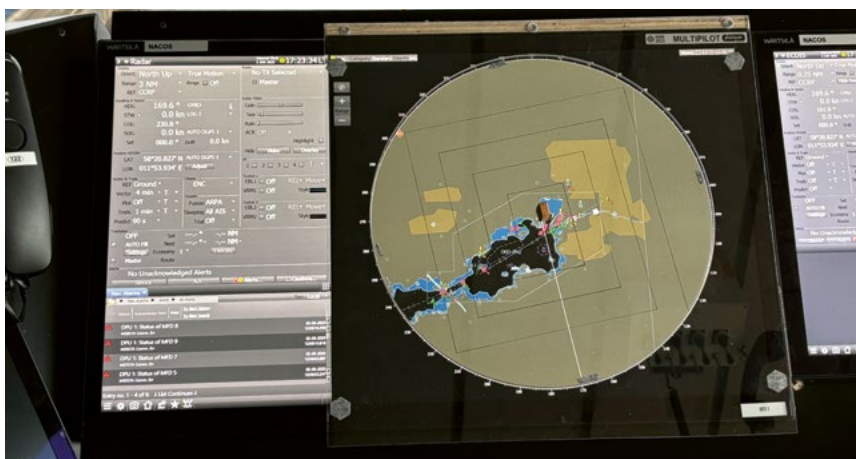


Göran Björk: goranbjork1@hotmail.com

28. 2:e styrman Joel Berggren, I/B Ymer, 15 000 kr

Radarmall som underlättar sökinsatser till sjöss

Vid sök efter personer i vattnet är tiden avgörande. I vatten nära noll grader överlever en person i endast 14–45 minuter. Situationen är dessutom ofta stressfylld och navigatören måste samtidigt planera sökmönster och manövrera fartyget. För att underlätta arbetet har ett hjälpmedel tagits fram till isbrytaren Ymer. Det består av två plexiglasskivor i samma storlek som radarskärmen. På skivorna finns sökmönstren expanderande fyrkantssök respektive parallellsök markerade. Skivorna placeras över radarskärmen så att navigatören direkt kan följa sökmönstret utan att först behöva planera rutten. Hjälpmedlet gör det möjligt att starta ett korrekt sök omedelbart och låter styrmannen fokusera på manövrering och utkik. Det minskar stressen i en kritisk situation och kan bidra till snabbare och mer effektiva räddningsinsatser.



Joel Berggren: berggrenjoel98@gmail.com

29. Båtsman Göran Wiklund och maskinreparatör Per Andenius, M/S Silja Symphony, 30 000 kr

Portabel landgång för säkrare livbåtsövningar

Vid livbåtsövningar är det ofta enkelt att ta sig ombord i livbåten när den hänger i inridarna. När besättningen däremot ska kliva tillbaka från livbåten till moderfartyget uppstår ett glapp som kan vara besvärligt att ta sig över. För många har detta moment känts osäkert. För att öka säkerheten har en portabel landgång tillverkats som placeras mellan livbåten och fartyget under övningarna. Med landgången kan besättningen ta sig över på ett stabilt och säkert sätt. Lösningen har gjort livbåtsövningarna tryggare och bidrar till att fler känner sig bekväma med att delta.



Göran Wiklund: bosenwiklund@hotmail.com

30. Överstyrman Mattias Forsberg, M/S SCA Ortviken, 20 000 kr *Övningsdummy för hantering av livflotte*

Vid säkerhetsövningar med livflottar som sjösätts med dävert är det ofta svårt att öva momenten före själva sjösättningen. Flottarna är tunga, otympliga och svåra att använda i praktiska övningar. Därför tränar besättningen oftast bara momentet när flotten redan är i vattnet, medan momenten före sjösättning sällan kan övas i verkligheten. För att möjliggöra mer realistisk träning har en övningsdummy byggts av ett gammalt livflotteskal. Med hjälp av ett skelett av trä och metall har skalet fått stadga och vikt, och en ögla har monterats för att kunna koppla i däckertens krok. Dummy'n gör det möjligt att öva hela momentet med att koppla krok, rigga linor och manövrera flotten till rätt position inför ombordstigning. Övningsdummy'n har använts vid flera övningar ombord med mycket gott resultat och har även uppmärksammats av klassningssällskapet som ett exempel på god praxis.



Mattias Forsberg: mattias@kaptenforsberg.se

31. 2:e styrman David Svanström, M/S Stena Scandinavica, 10 000 kr *Snabb och säker tankning av räddningsbåt*

Tankning av fartygets snabbgående räddningsbåt (FRB) sker ofta med en vanlig bensindunk och slang. På grund av trånga utrymmen och svåra vinklar i båten leder detta lätt till spill, särskilt vid sjögång. För att förbättra hanteringen har en lösning tagits fram som gör tankningen både snabbare och säkrare. Den minskar risken för bränslespill och begränsar exponeringen för bränsleångor. Förbättringen gör tankningen enklare att genomföra ombord, bidrar till en bättre arbetsmiljö för besättningen och minskar risken för utsläpp av bränsle i havet.

33. 1:e fartygsingenjör Carl Olsson, M/T Tern Vik, 20 000 kr *Varmare pool med spillvärme från huvudmaskinen*

På fartyget finns en pool utanför bastun som används flitigt av besättningen. För att förlänga badsäsongen togs en lösning fram där överskottsvärme från huvudmaskinens termaloljesystem används för att värma poolvattnet. Via fartygets vatten/glykolkrets leds värmen till en egenbyggd värmeväxlare där vattnet cirkulerar genom filter och därefter värms innan det återförs till poolen. Systemet regleras via fartygets styrsystem utan att påverka ventilation eller inomhusklimat. Genom att ta tillvara spillvärme som annars inte används kan poolen hållas varm under en större del av året. Åtgärden bidrar till ökad trivsel och återhämtning för besättningen utan att öka energiförbrukningen.



Carl Olsson: carlnialolsson@gmail.com

34. Befälselev Karl Theodor Larsson, I/B Frej, 5 000 kr *Kaffet står stadigt trots krängning*

Atle-klassens isbrytare är utrustade med ett avancerat krängningssystem som kan sätta fartyget i en gungning på upp till 13 grader åt varje håll. Samtidigt är maskinpersonalen känd för att uppskatta en kopp kaffe under vakten. Kombinationen har ibland lett till spillda koppar och kaffe på fel ställen. För att lösa problemet har en självvätande mugghållare tillverkats. Hållaren är monterad i ett kullager så att den kan röra sig fritt och hålla koppen upprätt även när fartyget kränger. Konstruktionen består av ett enkelt stativ som fästs i befintliga bulvhål i pulpeten samt en utbytbar korg för muggen. Resultatet är en stabil plats för kaffekoppen, även när isbrytaren gungar som mest.

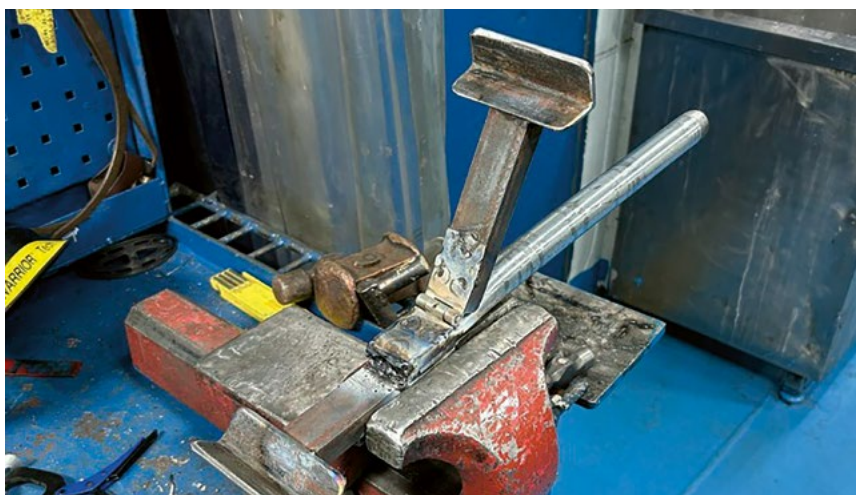


Karl Theodor Larsson: theodor0301@gmail.com

35. Teknisk chef Andreas Rönkvist, M/T Astana, 5 000 kr

Mekanikerställ för enklare cykelunderhåll

Cyklarna ombord används flitigt av besättningen. Det innebär också ett återkommande behov av underhåll, vilket ofta utförs av maskinbesättningen där cyklarna förvaras i pannrummet eller centralförrådet. Ett återkommande problem vid service har varit att kunna rotera hjul, pedaler eller växlar samtidigt som man arbetar i en bra arbetsställning. För att underlätta arbetet har ett enkelt mekanikerställ tillverkats. Stället kan fästas i ett vanligt skruvstycke och gör det möjligt att justera både höjd och arbetsvinkel så att cykeln kan hållas stabil under arbetet. Konstruktionen är till stor del tillverkad av återvunnet metallmaterial. I klämman har gummi monterats för att undvika repor eller skador på cykelramen. Med hjälpmedlet kan underhåll och reparationer utföras mer ergonomiskt och med bättre kontroll.

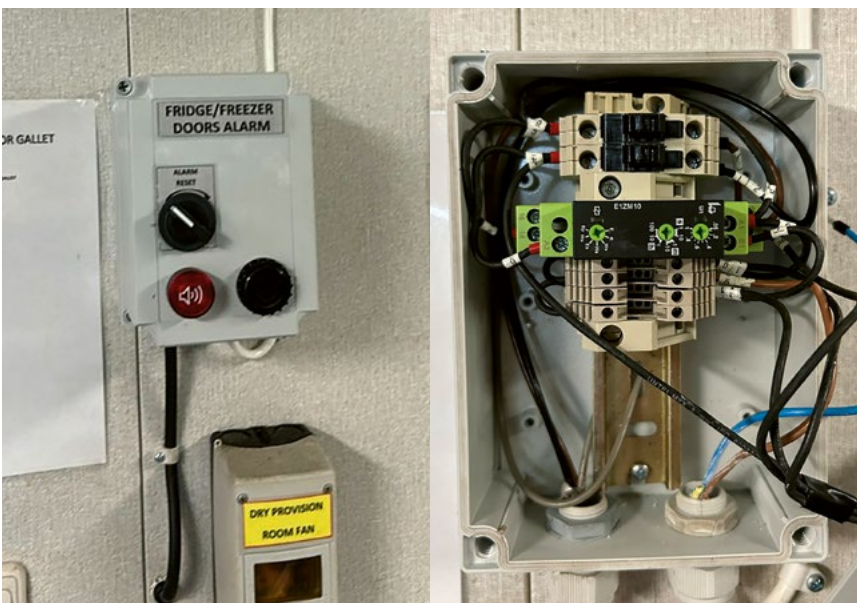




Andreas Rönkvist: andreasronkvist@hotmail.com

36. Teknisk chef Andreas Rönkvist, M/T Astana, 10 000 kr *Larm som påminner om öppna kyl- och frysdörrar*

Det händer att dörrarna till fartygets kyl- och frysrum av misstag lämnas öppna. Det kan leda till att temperaturen stiger och att larm i temperaturövervakningen aktiveras, ofta vid olämpliga tidpunkter. Samtidigt riskerar maten att ta skada. För att förebygga detta har ett enkelt dörrlarm installerats. Om någon av dörrarna står öppen längre än fem minuter aktiveras en ljudsignal i byssan. Signalen hörs tydligt för den som arbetar där men stör inte övrig besättning. Larmet återställs automatiskt när dörren stängs eller via en brytare. Systemet består av lägesbrytare på dörrarna som via en timer aktiverar en summer. Installation har gjort det lättare att upptäcka öppna dörrar i tid, vilket minskar risken för matförstöring och onödiga temperaturlarm.



Andreas Rönkvist: andreasronkvist@hotmail.com

37. Reparatör Dan Brunbäck, M/S Svea, 10 000 kr

Slasklåda minskar stopp i byssans avlopp

Diskbänkarna i byssan hade tidigare ett vanligt avlopp av hushållstyp som snabbt satte igen när många personer åt ombord. Vid full bemanning med forskare kan upp till 30 måltider serveras, vilket gjorde att matrester och annat avfall ofta fastnade i silen och ledde till återkommande stopp i avloppet. För att lösa problemet har en särskild slasklåda tillverkats och monterats under diskbänken. Avfallet samlas upp i ett finmaskigt nät i lådan, som töms och rengörs av bysspersonalen efter dagens arbete. Samtidigt har en ny avloppsventil med större öppning tillverkats med 3D-skrivare för att förbättra flödet från diskbänken. Lösningen minskar risken för stopp i avloppet och gör arbetet i byssan smidigare och mer hygieniskt, särskilt vid hög belastning.



Dan Brunbäck: brunback@telia.com

38. Maskinbefäl Robert Karlsson och matros Christian Rosendal, S/S Storskär, 14 000 kr

Bättre arbetsmiljö i matsalen på ångfartyget Storskär

På ångfartyget S/S Storskär uppstod höga temperaturer i matsalen under sommaren. Värmen från ångmaskinen under däck i kombination med solinstrålning genom takets ljusinsläpp gjorde arbetsmiljön ansträngande för besättningen. Samtidigt skapade ventilation genom takventiler ett annat problem, eftersom ljud från ångvisslan då letade sig ner i matsalen och gav en bullernivå över gränsvärdet. För att förbättra situationen togs två initiativ. En riktad ljudabsorbent installerades vid ångvisslan för att dämpa bullret, och en värmereflekterande film monterades i takets glaspartier för att minska solinstrålningen. Åtgärderna har genomförts med hänsyn till fartygets kulturhistoriska värde. Resultatet är en svalare och tystare arbetsmiljö i matsalen, där ventilationen nu kan användas utan att bullernivån blir för hög. Initiativet visar hur enkla lösningar kan förbättra arbetsmiljön även ombord på historiska fartyg.



Robert Karlsson: robertkarlsson3037@gmail.com

39. Befälhavare Ludde Boholm, M/S Gerd 5 000 kr

Utdragbar soffa för vila i styrhytten

I en redan trång styrhytt krävs ofta smarta och platsbesparande lösningar. För att skapa bättre möjlighet till vila har en platsbyggd soffa byggts om till en utdragbar modell. Ryggstödet har delats och den större delen kan användas som förlängning av soffan. Vid exempelvis nattpass på färjan, när fartyget ligger stilla under längre perioder, kan det av säkerhetsskäl vara lämpligt att stanna ombord i stället för att gå till vaktstugan. Med den utdragbara lösningen kan soffan snabbt bäddas ut på några sekunder så att man kan sträcka ut ryggen och vila. Soffan har försetts med ny skumfyllning och blir vid utdragning cirka 70 cm bred och 200 cm lång. Konstruktionen saknar lösa delar och ryggstödet låses i utdragsdelen med krokar på baksidan. Resultatet är en enkel och ergonomisk viloplats som passar i den begränsade ytan i styrhytten.



Ludde Boholm: ludde@marinahantverk.se

40. Inredningsreparatör Örjan Lagergren, M/S Gotland, 10 000 kr *Handtag som minskar risken för klämskador*

Vid rengöring av kaffefiltret i fartygets kaffemaskin finns risk att fingrar kommer i kläm när filtret ska tas loss och hanteras. Eftersom leverantören inte hade någon färdig lösning till maskinen tillverkades ett enkelt handtag som monteras på filtret. Med handtaget kan filtret nu tas loss och rengöras på ett betydligt säkrare sätt. Greppet blir stabilt och risken för klämskador minskar. Den lilla förbättringen används dagligen ombord och har snabbt blivit en uppskattad lösning i arbetet.





Örjan Lagergren: orjan.lagergren@destinationgotland.se

41. Inredningsreparatör Ronny Viberg, M/S Drotten, 10 000 kr

Handtag som gör överkojerna lättare att öppna

I fartygets hytter finns överkojer som normalt hålls låsta eftersom de inte används i den nuvarande trafiken. Vid städning behöver de dock öppnas av personalen. Den nyckel som följde med kojerna var liten och svår att hantera, vilket gjorde det besvärligt för kortare eller mindre starka medarbetare att låsa upp dem. För att underlätta arbetet har särskilda handtag tillverkats som monteras på kojerna. Med handtagen kan överkojerna öppnas på ett enklare och mer ergonomiskt sätt. Samtidigt minskar risken för att fingrar kommer i kläm. En liten förbättring som gör det dagliga arbetet smidigare för städpersonalen.



Ronny Viberg: v_w@live.se

42. Teknisk chef Oskar Lindersson och 1:e maskinreparatör Stefan Larsson, M/S Finnfellow, 16 000 kr

Verktyg för enklare hantering av takplåtar

Vid borttagning och montering av takplåtar har man tidigare ofta använt skruvmejslar eller andra improviserade verktyg för att lossa plåtarna. Det har inneburit både risk för skador på den som utför arbetet och att plåtarna lätt fått bucklor eller repor. För att underlätta arbetet har ett särskilt verktyg tagits fram som gör det enklare att lossa och montera plåtarna på ett kontrollerat sätt. Med verktyget minskar risken för både personskador och skador på materialet, samtidigt som arbetet kan utföras snabbare och mer ergonomiskt.



Oskar Lindersson: oskarlindersson@hotmail.com

Hedersomnämmande

43. Terntank, 30 000 kr

Under året har Stiftelsen tagit emot ett stort antal förslag från flera av Terntanks fartyg. Det som utmärker sig är inte bara mängden, utan också bredden och engagemanget hos besättningarna. Bidragen visar på en stark förbättringskultur där idéer kring säkerhet och arbetsmiljö omsätts i praktiska lösningar ombord. Terntanks flotta är därmed ett gott exempel på hur ett aktivt och systematiskt utvecklingsarbete kan bedrivas i praktiken. Mot denna bakgrund tilldelas Terntank ett hedersomnämmande samt 30 000 kronor. Belöningen fördelas mellan berörda fartyg, med förhoppning om fortsatt stort engagemang och många nya idéer.



Hedersbelöning

44. Niklas Johansson, 20 000 kr

Niklas Johansson, HR-chef på Terntank, har under många år visat ett betydande engagemang för Stiftelsen Sveriges Sjömanshus verksamhet. Han uppmuntrar rederiets besättningar att skicka in bidrag till Sjömanshusstiftelsens belöningsdagar och han är noga med att själv delta under belöningshögtiderna och för att hedra sin personal, som ofta finns bland de belönade. Niklas är också till stor hjälp för de forskare som vill besöka fartyg för att göra mätningar ombord eller prata med besättningsmedlemmar inom ramen för deras forskningsprojekt. Att bistå forskare som ägnar sig åt frågor som rör säkerhet och arbetsmiljö inom sjöfarten är viktigt för branschens utveckling, men framför allt för dem som arbetar ombord i fartygen. Även på rederikon-toret är Niklas en omtyckt och uppskattad medarbetare som får beröm för sin värme och omtanke om den sjögående personalen. Han beskrivs som en person med ett genuint engagemang för varje medarbetare och en imponerande förmåga att se människan bakom yrkesrollen. Han känner alla vid namn, minns detaljer om deras liv och frågar alltid hur de och deras familjer mår. Niklas omnämns också som en person som hellre friar än fäller, som står upp för sin personal och alltid ger människor en andra chans, samtidigt som han inte ryggar för de svåra samtalen. Förmodligen underlättar också Niklas bakgrund som motorman ombord kontakterna med besättningarna och bidrar till hans förståelse för deras behov och situationen ute på fartygen.

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus vill rikta ett stort och varmt tack till Niklas för alla hans fina insatser inom sjöfarten som på olika vis bidrar till att skapa en bättre tillvaro för besättningarna ombord på svenska fartyg.



Fotograf: Johanna Hedborg

Hedersbelöning

45. Berit Blomqvist, 20 000 kr

Under decennier har Berit Blomqvist varit en enande och drivande kraft inom sjöfarten. Hon har fört samman människor från branschens olika delar samtidigt som hon haft förmågan att förmedla kunskap om den svenska sjöfarten till såväl allmänheten som till politiker och andra beslutsfattare. Karriären inleddes för 50 år sedan när hon började som mässjanta på Tor Lines M/S Tor Scandinavia. Efter några år gick hon iland och utbildade sig till journalist, men sjöfarten hade redan fångat hennes intresse och som reporter skrev hon mängder av artiklar om såväl de som arbetar ombord i fartygen som branschen som helhet. Bland annat arbetade hon för Göteborgs-Posten och under en period var hon också sjöfartsreporter på anrika Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning. Berit blev alltmer involverad i sjöfartens villkor och hon gick vidare med en olika uppdrag inom branschen. Bland hennes bedrifter kan nämnas återinförandet av Världssjöfartens dag i Sverige, deltagandet i uppbyggnaden av Maritimt forum (då Sjöfartsforum), initiativtagare till Sjöfartens kultursällskap och arrangör till en mängd konferenser och seminarier med namnkunniga sjöfartsprofiler på scen. Hon har även varit ordförande i Wista Sweden och blev den första kvinnliga ordföranden i Göta Älvklubben. De senaste 24 åren har Berit varit en mycket uppskattad vd för Sveriges skeppsmäklare där hon drivit frågor som haft betydelse för hela branschen och sedan tre år tillbaka är hon också ordföranden i Maritimt forum. Sist men inte minst har Berit varit en betydelsefull person för att på olika vis hjälpa och stötta ungdomar som sökt sig till branschen.

Med denna hedersbelöning vill Stiftelsen Sveriges Sjömanshus visa uppskattning för allt som Berit har gjort svensk sjöfart och rikta ett varmt tack till henne för hennes mångåriga insatser.



Fotograf: Anna Janson

Idrottsbelöning

46. Idrottssektionen vid Chalmers Sjöbefälsskola, 20 000 kr

Idrottssektionen vid Chalmers Sjöbefälsskola uppmärksammas för sitt engagerade arbete med att utveckla och främja idrottsverksamheten bland sjöbefälsstudenterna. Sektionen består av Karl Nilsson, Viktor Westeborn, Mathias Ivarsson Varg, Jacob Andersson, Marcus Leyon, Lisa Demselius, Gabriel Liljegren, Vilde Vedholm och Samuel Evertsson. Under studietiden har de med stort engagemang ansvarat för studenternas idrottsaktiviteter och skapat en levande och inkluderande idrottsverksamhet.

Genom ett strukturerat och initiativrikt arbete organiserar sektionen regelbundna träningar i bland annat fotboll, badminton, pingis och innebandy. Under sommarhalvåret arrangeras även utomhusaktiviteter som fotboll och volleyboll.

Träningarna annonseras via Instagram och alla som vill är välkomna att delta. Upplägget gör verksamheten tillgänglig och flexibel, och deltagandet varierar från vecka till vecka. Ibland ansluter även äldre sjömän till träningarna, vilket uppskattas och bidrar till en fin gemenskap över generationsgränserna.

Sektionen har dessutom representerat Chalmers Sjöbefälsskola i flera tävlingar, däribland friidrottstävlingen Sjöpokalen samt Sjömansservice fotbollsturneringar Futsal Open och 24-timmars. Studenterna deltog också i golf tävlingen Sjöslaget Ost på Gotland, där Chalmers tog hem segern i skolkampen mellan sjöfartshögskolorna i Göteborg och Kalmar år 2025.

I samarbete med Sjömansservice Motion arrangerades även en friidrottsdag där sektionen aktivt motiverade sina studiekamrater att delta i Sjöpokalen. Utöver den ordinarie verksamheten arrangerar sektionen även egna aktiviteter och prova-på-tillfällen, exempelvis klättring och boxning, samt medverkar i Chalmers mottagning för att välkomna nya studenter.

Genom sitt engagemang har Idrottssektionen bidragit till ökad gemenskap, rörelseglädje och ett aktivt studentliv vid Chalmers Sjöbefälsskola.



Fotograf: SjöKortet Chalmers

Sjöräddningsbelöning

47. Livräddande insats, Pär Sjöholm, Håkan Berg, Magnus Lundin och Berra Mårdh, 20 000 kr

Under en fisketur på Mälaren den 13 november 2025 visade Pär Sjöholm, Håkan Berg, Magnus Lundin och fiskeguiden Berra Mårdh stort mod, handlingskraft och föredömligt civillurage i en dramatisk räddningsinsats utanför Ekerö. Sällskapet var på väg tillbaka efter en guidad fisketur när dom plötsligt uppmärksammade något avvikande i vattnet. En ensam paddel flöt på ytan. De saktade ner farten och när de närmade sig platsen möttes de av en oroande syn – en båt som sjunkit där endast fören stack upp ur vattenytan. Situationen väckte omedelbart misstanken att någon kunde ha hamnat i vattnet och sällskapet började genast söka av området efter möjliga överlevande.

Efter en stunds spaning upptäckte de på några hundra meters avstånd något som lyste svagt i mörkret. Det visade sig vara en grön flytväst. Först trodde de att den drev tom i vattnet, men när de närmade sig såg de att en kvinna befann sig i den. Hon var kraftigt nedkyld och nära utmattning efter att ha befunnit sig i det kalla vattnet. Utan att tveka kastade sig två av männen i det omkring nio grader kalla vattnet. Trots de svåra förhållandena lyckades de nå fram till kvinnan och med gemensamma krafter få upp henne ur vattnet. Hon var då svårt nedkyld och helt utmattad. Sällskapet agerade därefter snabbt och beslutsamt. De tog hand om kvinnan, klädde på henne en av sina flytöveraller för att motverka nedkylningen och höll kontakt med räddningstjänsten tills hjälp anlände. Kort därefter nådde sjöräddningen och ambulanshelikopter fram till platsen och kvinnan kunde föras till sjukhus för fortsatt vård.

Genom sin uppmärksamhet, sitt mod och sitt resoluta handlande bidrog Pär Sjöholm, Håkan Berg, Magnus Lundin och Berra Mårdh till att rädda livet på en medmänniska.



Sjöräddningsbelöning

48. Livräddande insats, Henrik Bergman, Anders Innala och Peter Sundberg, 20 000 kr

I en dramatisk händelse till sjöss den 27 juli 2025 utanför Hållö i Bohuslän visade lotten Henrik Bergman tillsammans med båtmännen Anders Innala och Peter Sundberg prov på gott sjömanskap, handlingskraft och beslutsamhet i en livräddande insats. De befann sig i lotsbåt 747 på väg ut för att sätta lots ombord på en inkommande gastanker till Brofjorden när ett anrop hördes på VHF-radios kanal 16. En röst ropade efter hjälp och meddelade att hans båt tog in vatten. Genom kontakt med Sjö- och flygräddningscentralen kunde det klargöras att det rörde sig om fiskebåten LL Hajen från Kungshamn, som befann sig sydväst om Hållö och snabbt tog in vatten. Lotsbåten befann sig närmast olycksplatsen och hade endast omkring en kvart fram till den nödställda båten. Besättningen fattade därför det snabba beslutet att avbryta sitt pågående lotsuppdrag och gå mot fiskebåten. Trots en sjö på omkring en och en halv till två och en halv meter kunde de snabbt ta sig fram. När de nådde fram låg fiskebåten med tydligt akterligt trim och läns pumparna i gång. Ombord fanns endast befälhavaren, som saknade flytväst och kämpade för att hålla båten flytande. Besättningen på lotsbåten beslutade att försöka bogsera fiskebåten mot land och en bogsertross sattes.

Efter några minuters bogsering brast dock trossen och situationen förvärrades snabbt. Fiskebåten fick allt kraftigare akterligt trim och började i rask takt sjunka. Besättningen på lotsbåten agerade då omedelbart och uppmanade befälhavaren att ta sig förut mot fören. När lotsbåten manövrerades intill lyckades de få över honom till lotsbåtens fördäck. Bara några minuter senare sjönk fiskebåten på omkring 60 meters djup sydväst om Hållö. Den räddade befälhavaren kunde därefter transporteras in till Kungshamn där ambulanspersonal tog hand om honom.

Genom sitt snabba beslut, sitt goda sjömanskap och sitt resoluta handlande bidrog Henrik Bergman, Anders Innala och Peter Sundberg till att rädda livet på en medmänniska.



Sjöräddningsbelöning

49. Livräddande insats, befälhavare och besättning på M/S Gällnö, 20 000 kr

I en ovanlig och potentiellt farlig situation den 22 februari 2026 utanför Stavsnäs vinterhamn visade befälhavare Johan Jahnberg och besättning matros Jerry Vilkas, matros Filip Permert och café ansvarig Anne Grisha Mauleon på M/S Gällnö prov på gott sjömanskap, uppmärksamhet och beslutsamhet när de bistod flera personer som hamnat i en utsatt situation på ett drivande isflak.

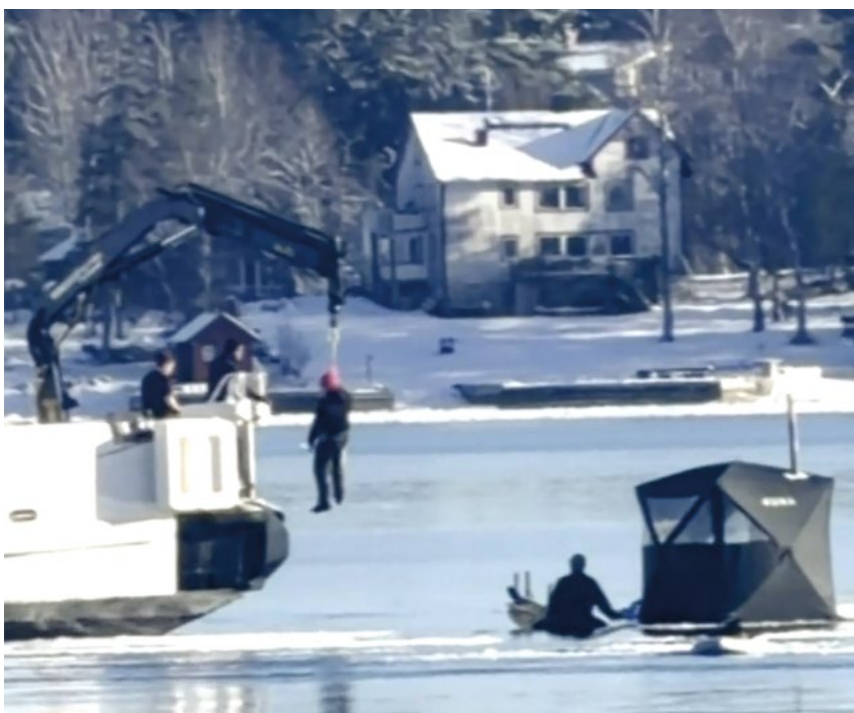
Isförhållandena i Stockholms skärgård var vid tillfället osäkra. Under dagarna före händelsen hade flera personer gått genom isen i området och både polis och räddningstjänst hade uppmanat allmänheten att iaktta stor försiktighet och undvika vistelse på isen utan rätt utrustning.

När M/S Gällnö närmade sig Stavsnäs vinterhamn uppmärksammade besättningen något som väckte deras misstanke. Ute på fjärden drev ett mindre isflak i öppet vatten. På isflaket fanns fem personer, en portabel bastu samt annan utrustning. Situationen framstod snabbt som osäker.

Befälhavaren manövrerade då varsamt fartyget mot platsen medan besättningen tog kontakt med sällskapet för att klarlägga deras situation. Fyra av personerna accepterade hjälp och kunde på ett säkert sätt tas ombord. En femte person valde inledningsvis att stanna kvar för att samla ihop utrustning som följt med ut på isflaket.

När även denna person senare behövde hjälp återvände M/S Gällnö till platsen. Den femte personen kunde då tas ombord och sällskapet fördes därefter i säkerhet till land. Samtliga klarade sig oskadda efter den riskfyllda situationen på det drivande isflaket.

Genom sitt uppmärksamma agerande, sitt goda sjömanskap och sitt resoluta handlande bidrog befälhavaren och besättningen på M/S Gällnö till att avvärja en situation som under de rådande förhållandena kunde ha fått allvarliga följder.



Litteraturpris

50. Kristian Wedel, 20 000 kr

Författaren och GP-journalisten Kristian Wedel har själv eller tillsammans med andra medförfattare givit ut ett tiotal böcker. Bland titlarna finns det flera som på olika vis beskriver sjöfarten och dess betydelse för utvecklingen av samhället i allmänhet och Göteborg i synnerhet. Kristian skriver fram sina berättelser med humor och detaljrikedom. Genom historiska fakta kryddade med personliga anekdoter och reflektioner fångar han läsarens intresse och gör de informationstäta texterna lätta att ta till sig. I böcker som *Skeppsbron i Göteborgs hjärta*, *Göteborg 400 år* och *Donsöredaren på Skeppsbron* levandegör han platser och människor och visar hur den historiska utvecklingen lett fram till där vi befinner oss idag.

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus anser att Kristian Wedel är en synnerligen värdig mottagare av litteraturpriset 2026.



Summering belöningar 2026

Arbetsbelöningar	643 000 kr
Hedersomnämmande	30 000 kr
Idrottsbelöning	20 000 kr
Sjöräddningsbelöning	60 000 kr
Litteraturpris	20 000 kr
Hedersbelöning	40 000 kr
Summa	823 000 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