



Nr 4 December 2019

I detta nr:

- Ordföranden har ordet
- Femkampen på Gärdet den 14 september
- Soppkvällen den 26 september
- Soppkvällen den 31 oktober
- Flottans Mäns kryssning med Nova Star till Polen den 12-14 november
- In memoriam
- Marinstugan



Flottans mäns avdelning 11, Nynäshamn

Ordförande: Kjell Johansen Mob 0706-41 35 53
Vice ordf: Bengt Lind Mob 0706-68 43 72
Sekreterare: Rune Stang 08-520 305 55
Mob 0703-69 29 38
Kassör: Linda Leibing-Hedén Mob 0703-05 30 23
Ledamöter: Håkan Hedén Mob 0702-07 07 82
Robert Norberg 08-524 001 03
Mob 0702-71 05 58
Björn Wideberg Mob 0702-46 41 90
Suppleanter: Tommy Lagsjö Mob 0705-49 02 87

Registrator: Håkan Hedén Medlemsregisteransvarig.
0702-07 07 82 *Vid ändring av adress,
meddela registratorn.*

Adress: FM avd 11 NYNÄSHAMN
c/o Kjell Johansen
Båtsmansvägen 13
149 31 NYNÄSHAMN
kjelljohansen756@gmail.com

Kassör: FM avd 11 Nynäshamn
c/o Linda Leibing-Hedén
Björnclous väg 53
148 35 ÖSMO

Bankgironr: 863 8785

produktion: st-media
R Stang
Skogsv 4
148 30 ÖSMO
Tfn 08-520 30 555
Mob 070-369 29 38
e-mail st-media@telia.com
36rusta11@gmail.com



Ordföranden har ordet



Hallå alla vänner i Flottans Män! Vi börjar väl som vanligt med vädret! Jag älskar verkligen årets olika perioder med sommarens fina väder, höstens kalla luft och vackra färger i naturen, vinterns gnistrande snö och vårens tjusning med sommaren i antågande. Vi glömmer regn o rusk, blötsnö och kall sommar. De här fyra årstiderna finns verkligen inte i medelhavsområdet och andra varma länder – låt oss njuta av de fyra årstiderna här i Sverige.

Flottans Män har återigen haft en härlig höst med soppkvällar,

5-kampslekar, resan med Polenfärjan och olika träffar. I skrivandets stund städar Elisabeth och jag upp i vårt hus för att ta emot inbjudna medlemmar till glöggmingel på söndag 24 nov. Samtidigt jobbar vi med förberedelser inför Lillejulen den 7 december som styrelsen arrangerar i Hantverksgården.

Temat för föreläsningar som vi nu har haft vid två soppkvällar har verkligen blivit ett spännande inslag. I temat "Livets resa" har Lars-Åke och Inger beskrivit på ett fint sätt sin äventyrliga resa i Alaska. Ulf Holm gav oss en fantastisk inblick i hur han började sin sjömansbana som ung lotslärling i Sandhamn, intet öga var torrt när Ulf beskrev sina ungdomsupplevelser. Vi vet redan nu att flera av våra medlemmar har låst på detta tema och de vill gärna berätta om sitt livs resa i olika former. Detta kommer framåt våren.

Först skall vi klara av Lillejulen och årsmöte med årsfesten i februari då vi hoppas att medlemmarna godkänner styrelsens arbete under året. Jag stannar gärna kvar som ordförande och klubbmästare ytterligare ett år därför att jag trivs så bra med er alla.

Nu förbereder vi oss på julfirandet och ser fram emot år 2020. Åren går fort – njut av tiden.

God Jul och Gott Nytt År på er alla

Kjell



Femkampen på Gärdet den 14 september

Vid pennan K Johansen

Bild T Falk



Den 14 september var det dags för årets femkamp som arrangerades av Stockholmsföreningen på Gärdet. Ett stort antal medlemmar hade slutit upp och trängseln med att parkera bilar blev problematiskt då Djurgårdens fotbollsförening samtidigt hade samling med familjer på deras egen anläggning. Vi fick dock plats, både med våra bilar och i Sjömanskyrkans Seamans Club där vi fick husera under dagen.



Vi från Nynäshamn hade stora förhoppningar att, liksom förra gången vid 5-kampen på Gärdet då vi tog hem första priset, även denna gång knipa hem pokalen. Samma team som då, Stig Ödmark med hustru Kerstin och Kjell, bildade ett winning team – trodde vi. Vårt andra lag bestod av Nisse Ljungberg, Gaby o Tommy Falk. Elisabeth fick stötta Haninge med far o son Ekstrand.



Lekarna bestod mest av kast o boll-äventyr som inte gick så där bra för oss Nynäshamnare. Däremot så gick det ganska bra med den trevliga tipsrundan. Frågorna skulle associera till olika fåglar men bilderna var annorlunda och den kluriga texten skulle ge svar på fåglarnas namn. Här gick det ganska bra för oss nynäshamnare.

För att höja energin efter kampen bjöds det på korv med potatismos och spänningen steg då prisutdelningen närmade sig. Skulle vi vinna igen? Tyvärr, vi kom på andra plats igen som vid senast ute på Muskö.

Västerås tog hem förstaplatsen och fick ta emot vandringspriset från Örjan och applåderades. Haninge med stöttning av vår Elisabeth kom väl inte så långt upp i tävlingen men Roland vann tre vinflaskor i vinlotteriet. Roland vinner alltid.

Vi hittade våra bilar och satte kurs mot Nynäshamn. En trevlig dag ute på Gärdet var över och vardagen tog över.



Soppkvällen den 26 september

Vid pennan R Stang

Den första soppkvällen efter sommaruppehållet blev välbesökt. Inte mindre än 38 gäster hade när klockan var 1830 samlats och stämningen i lokalen var på topp. Som vanligt hittade man vår vice ordförande Bengt i baren där han skötte om utskänkingen av drycker. Torhild var givetvis även hon på plats med en lottring som snabbt fick en strykande åtgång. Vinlotteriet har blivit ett både av gästerna och oss i styrelsen uppskattat inslag. Intäkterna från lotteriet är till god hjälp för att betala hyreskostnaden för lokalen. Lokalen ja, vi blev glatt överraskade när vi kom in i den numera rejält uppiffade och fräscha matsalen, som dessutom hade blivit större. En mellanväg till ett tidigare angränsande rum hade tagits bort, något som gjorde matsalen betydligt rymligare och trevligare. Att man dessutom hade installerat ny armatur, målat och hängt upp nya plissegardiner som skydd för solljuset, hängt filmduken i andra ändan av lokalen gjorde att det blev "en ny matsal". Men man är inte helt klara med renoveringen ännu. Köket skall bli få ny utrustning och övriga utrymmen skall även de få sig en omgång, så när det hela är klart är det en "helt ny hantverksgård".



Det hade i inbjudan aviserats att det på aftonens meny stod fisksoppa, och ett föredrag av Lars Åke Svenheden och Inger Lidström något som kanske bidrog till att så många valt att komma denna kväll.



Men innan det var dags för fisksoppa tog Kjell till orda och kallade fram Eron som den 27 juli fyllde 90-år. För att vara så pass gammal är Eron osedvanligt pigg och vital, fortfarande djupt engagerad i driften av motortorpedbåtarna på Gälö, som ingår i veteranflottiljen. Ställer alltid upp som flaggvakt. Deltar i bowling tillsammans med övriga kamrater i flottans män, sjunger gamla visor för oss vid olika tillställningar med hög och klar stämma. Kjell överlämnade en present och en blombukett och önskade lycka till. På tur stod sedan två medlemmar Monica Asplund och Björn Wideberg, som tilldelats ankarmedalj i silver för förtjänstfulla insatser för föreningen. Monica och Björn kunde inte delta vid riksårsmötet, varför överlämnandet av utmärkelserna blev en uppgift för Kjell. Sist men inte minst fick Hans Andersson ta emot sin 2:a vinkel som utdelas efter 12 års medlemskap.



Soppa hade nu anlänt och efter att tågordningen för hur uppbackning skulle genomföras började gästerna röra på sig mot soppterrinen.

Soppa, mustig och god fick flertalet av oss att gå ett varv till efter uppbackning. Men allt har en ände även om soppterrinen inte var helt tom när alla föreföll nöjda och det efter avdukning blev dags för kaffe och föredrag.



ALASKA en reseskildring av Lars-Åke Svenheden och Inger Lidström

Alaska är till ytan 1717 854 km² ungefär 4 ggr så stort som Sverige. Invånarantalet är ca 700 000 varav 40 % bor i staden Anchorage. USA köpte Alaska 1864 av Ryssland för 7200 000 dollar och blev 1912 ett organiserat territorium. Först 1959 blev Alaska den 49:e delstaten till USA. För ca 11 000 år sedan befolkades landet av olika grupper av människor som ex. inuiter, aleuter, tlingit, eskimåer som kom invandrande från Ryssland över Berings sund. Kända invandrararter var Noma och Kotzebue. Från söder kom olika indianstammar. Alaskas naturtillgångar är petroleum, guld och koppar. Den stora gulduschen var åren kring 1900. Djurlivet är rikt på björn, älg och i den marina miljön är det främst lax, röding och utter. Alaska är idag stort sett en nationalpark indelat i områden som Klondike, Denali och Kenai.

Vi i Sverige upplever detta land som kargt, ödesmättat och kallt. Till detta land var vi nyfikna på att besöka.

Vi planerade resan tillsammans med ett reseföretag. I stora drag blev det så här: Flyg Arlanda-Reykjavik-Seattle-Anchorage. Tåg till Seward. Kryssning Seward-Vancouver.



Tåg Vancouver-Toronto. Flyg Toronto-Halifax. Flyg Halifax-Reykjavik-Arlanda. Vi packade våra 2 väskor med minsta möjliga antal prylar och påbörjade resan den 3 september 2018. Efter en lång flygres, spring till andra avgångshallar och utan sömn så är vi ganska trötta när vi kommer fram till målet.

Anchorage är Alaskas största stad med 300 000 invånare. Det är inte alls så kallt som man skulle tro, normal värme ca 17 grader. Vi bor på ett medelklasshotell ganska centralt. Staden ser ut som en medelstor svensk stad med några högre hus. Ute på stan möts vi av "björnar och guldsökare", vackra blomsteruppsättningar och fint målade papperskorgar. Vi åker på en sightseeingtur i en spårvagnsliknande buss. Det är en kvinnlig



chaufför tillika guide. Hon berättar om staden och viktiga sevärdheter i ett högt tempo utan pauser, det kunde ha varit en bandspelare som berättar. Hur hon klarar trafik-



säkerheten är för oss en gåta. Vi åker förbi världens största sjöflyghamn där privatflygplan står parkerade. Många i Alaska har egna flygplan, försedda med pontoner, för att kunna nå önskat mål där det saknas vägar eller andra förbindelsemedel. Vi letar efter ett varuhus för att köpa vin. Men ack, sådant varuhus finns inte i centrum utan sådana finner vi utanför centrum. Vi går förbi ett monument, som föreställer soldater omgiven av blommor. Det visar sig vara ett minnesmonument över stupade soldater från bl a första och andra världskriegen. Väl framme vid varuhuset finns inget vin



att köpa. Alkohaltiga drycker får man köpa i affärer som har tillstånd och mot uppvisande av idhandlingar. Vi fann en sådan. På väg tillbaka till centrum går vi in på en irländsk pub och tar en öl med tilltugg. I Alaska brygger man mycket gott öl. Efter fyra dagar med besök i museum och andra sevärdheter är det dags att lämna Anchorage.

Vi åker tåg på Alaskas enda järnväg som går från Fairbanks till hamnstaden Seward. På en krokig järnväg far vi över dalar, floder och snöklädda berg och njuter av den vackra natur som omger resvägen. Efter 4 timmar har vi kommit fram till **Seward**.

Vi uppsöker vårt hotell som ligger omkring 20 minuters gångväg från stationen. Seward är en liten småstad med ca 3000 invånare. Vi strövar i hamnområdet, tittar in i shopping-affärer och letar efter raklödder. Säkerhetspolisen tog raköddret i Seattle. Stadens centrum ligger 2–3 km längre bort. Dagen efter tar vi shuttle-



Guldgravare

bussen till centrum och tar en fika. Vi vandrar ner mot en park, som ligger utmed vattnet och finner att vissa barer och andra kiosk-liknade byggnader är stängda. Turistsäogen verkar vara över för denna gång. Öster om Seward ligger Valdez. Det var här som oljetankern Exxon Valdez 1989 gick på grund och 42 000 m³ olja läckte ut. Såren efter katastrofen är ännu inte läkta.

Vi bordar kryssningsfartyget Celebrity Millennium på 90 000 ton, 300 m långt och tar ungefär 2500 passagerare. Ett fantastiskt fartyg som har alla faciliteter man kan tänka sig. Vi blir

väl mottagna och tilldelas en innerhytt med egen hyttvärd som passar upp oss på alla sätt. Här ombord skulle vi nu vistas i 7 dagar. Strax efter att vi har kastat loss genomförs en räddningsövning i händelse av en olycka.

På fartyget kan vi välja olika matställen. För det mesta äter vi middag i restaurang Metropolitan, där vi sitter vid ett runt bord tillsammans med 6 andra resenärer, och blir serverade. De flesta är från USA och Kanada. Personalen kommer bl a från Afrika, Ukraina, Kenya, Filipinerna.



Dagen därpå går larmet igen och vi blir avprickade. Personalen dirigerar in oss i biosalongen och vi får information om utrymningsvägar mm.

Snart har vi kommit till **Hubbard glaciären** som är 10 km bred och är Alaskas längsta is-front. Vi hör hur det dundrar is ner i vattnet. Fartyget roterar runt ca 1 timme så att vi ser området från många håll. Information kommer ur högtalare. Solen skiner och det är varmt på ena sidan och kallt på den andra.

Vi får meddelande om att det blåser för mycket i huvudstaden **Juneau** och det är trångt i hamnen. De beslutar att vi går till Skagway först. Vi sitter ofta i Loungen



på plan 11 där vi har utsikt framåt. Vi beundrar den vackra utsikten med höga snöklädda berg, fjordar och öar.

På kvällen besöker vi teatern där det är mycket bra underhållning varje kväll.

Sångerskan Ashley Amber håller i gång med en 6-manna orkester. Hon har stort burrigt hår och vi såg henne på ett café i Seward, fast då visste vi inte att hon är en känd sångerska.



Vi anländer till **Skagway** på fm. Hit kom guldgrävare med ångbåt för att söka lyckan under slutet av 1800-talet då guldådrorna i Klondike upptäcktes. Härifrån gjorde man strapatsrika färder över bergen till guldfälten. Vi tar en promenad i staden, som ser ut som en "vildawesternstad" med låga trähus. Shoppinggata med många affärer, speciellt juveleraffärer med mycket guld. Stora lok står uppställda vid infarten till staden. Loken är försedda med stora plogar för att kunna ta sig fram vintertid och ploga bort snön. En smalspårig järnväg från gruv-

arbetartiden är idag i drift enbart för turister. Vi återvänder till fartyget där vi blir säkerhetskontrollerade vid omborstigningen.



Dagen därpå anländer vi till **Juneau** som är Alaskas huvudstad (ca 30 000 invånare)

Hit kommer man bara med båt eller flyg. Staden är omringad av berg och glaciärer. En bilväg planeras till Skagway (med bilfärja på vissa sträckor). Vi promenerar runt i staden och njuter av stadens utbud av museer, restauranger, affärer mest smycken. Vi besöker Douglas museum där vi får en inblick i stadens uppbyggnad. Vi hamnar så småningom på Red Dog Saloon där vi dricker lokalt bryggd öl.





En man i hatt spelar piano och pratar. Gästerna sjunger med i country- och jazzlåtar. Det är en mysig stämning och mycket folk.

Fartyget går vidare och vi kommer till **Icy Strait Point**. Vi går i land på en gångbro till ett litet centrum. Brasor och en linbana möter oss. Souvenirer av många slag säljs i stora lador. Vi går in i en gammal laxfabrik där de visar och berättar om laxproduktionen. L-Å tar en promenad till Hoonas, den största orten på ön. På vägen tillbaka till fartyget ser vi valar.

Kryssningen fortsätter genom otroligt

vackra vyer, vi sitter ofta på däck 11 och bara njuter av snötäckta berg, fjordar och vatten.

Vi anländer till **Ketchikan** på morgonen. En pittoresk stad med smeknamnet "Laxfiskets huvudstad". Vi hoppar på en buss med en charmig chaufför, ser ut som en riktig cowboy. Bussen ser lite skraltig ut och vi är de enda passagerarna. Det kommer på fler folk och det blir nästan fullt. Chauffören kör, gestikulerar och guidar oss runt i omgivningarna. Vi kommer till ett vattendrag där vi ser massor av laxar i det klara vattnet. En bit bort ser vi en svart björn lufsa i skogen.



Vi kommer till Portland Park där guiden berättar om hur man snidar totempålar (ofta i ceder). Ketchikan har världens största samling av totempålar. En totem (mytologiska figurer) är skyddsande åt en person, en familj eller en stam. En utställning av veteranbilar finns det här också. Spåren och influenser från ursprungsbefolkning-



gen är starka i staden.

Dagen därpå glider vi genom **Inside Passage Alaska** som skapades för miljontals år sedan och är världens mest omtalade kryssningsrutter, av södergående isblock. Vi kryssar fram genom glaciärer, fjordar och snötäckta bergstoppar. På kvällen packar vi ihop våra väskor och ställer dem utanför hytten.



Vi anländer till Vancouver på fm nästa dag.

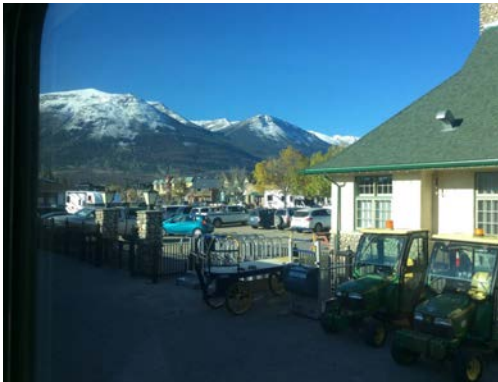
Under fyra dagar upptäcker vi denna stora stad, åker pendeltåg i luften. Vid ett besök på ett Marine Museum tittar vi på ett intressant fartyg St Roch som ägdes av Royal Canadian Mounted Police schooner. Under 1940-talet gick fartyget genom Nordh-West passagen till Halifax t o r.



Vi går på ett tåg som skall ta oss från Vancouver till Toronto. På dagarna har vi varsin liten soffa som bäddas upp till en säng. Det blir även en säng ovanpå. Ett draperi täcker sängarna från tak till golv. Tåget består av 26 vagnar med två restaurangvagnar och två panoramavagnar.



Färden går genom Klippiga bergen, prärien och slättland med många sjöar. Naturen



skiftar hela tiden. Landsvägen och floden Thomson (Dark) följer ibland spåret. Tåget har en tidtabell med exakta tider vilket inte alls höll.

Vi möter många godståg med 100-172 vagnar. Vårt tåg måste invänta godstågen då de har företräde på spåret. Som mest är vi 3 timmar försenade men vi är 30 min före tid i Toronto.

Första anhalten är Jasper där vi tar en promenad i kylan. Det är en populär vinterort och många människor går av och många kommer på tåget. Man har tankat, bäddat, och fyllt på varor mm. Vi reser genom höga snötäckta berg, sjöar höstfärgad skog. Vi sitter ofta i panoramavagnen och tittar ut på den vackra naturen. Vi passerar flera orter bl a Edmonton, Saskerton, Winnipeg. På tåget blir vi serverade frukost, lunch och middag. Vi träffar många kanadensare och amerikanare. Alla känner till bröderna Sedin och ABBA.



Vi befinner oss i mitten på tåget
De gula loken skymtas där framme

Det finns mycket mer att berätta men detta är något av vad vi upplevde. Vi besökte även Halifax och Nova Scotia. Hela resan tar 28 dagar

och vi återvänder till Sverige och är jättenöjda efter en fantastisk resa med många upplevelser.



Soppkvällen den 31 oktober

Vid pennan R Stang

Även denna andra soppkväll blev välbesökt, fyrtio deltagare hade samlats de minglade runt och utbytte hälsningar, köpt lotter i en förhoppning om att bli en av de lyckliga vinnarna i vinlotteriet. När det var dags för Kjell att ta till orda tog han mikrofonen till hjälp för att göra sig hörd över sorlet i lokalen.



Peder hämtar "glödhet" Punch åt hustru Bitte

Efter att ha hälsat alla välkomna presenterade han kvällens föredragshållare Ulf Holm, och övergick därefter till att kalla fram en annan Ulf, nämligen Ulf Björkander som den 1 oktober uppnådde den aktningssäsongens värda åldern av åttiofem



Ulf får tavla och vinkel

år. Detta skulle givetvis inte få passera obemärkt. Ulf uppvaktades med en tavla och fick dessutom motta en vinkel som ett tecken på att han varit medlem i vår förening i sex år.

Nästa vinkel får han vänta på till 2025, kan tyckas långt bort, men tiden går ju rasande fort när man bli äldre.

Kjell tog fram ytterligare en tavla, en ny-gammal sådan, Hans Odeen fick den soppkvällen i maj 2018 men glömde ta den med sig. Nu blev detta tillrättat och Hans verkade glad.



En glad Hasse

När allt detta var avklarat vidtog fördelning till backlag och turordningsregler. Som vanligt var jag placerad nära grytorna, men fick trots detta "Svarte Petter" och hamnade sist i kön. Men inte speciellt orolig i trygk förvissning om att årtopp och även pannkakorna gott och väl skulle komma att räcka till.

Vid honörsbordet där föredragshållare och jubilarer



Honörsbordet



Bord Tommy och Gun



Bord Håkan och Linda



Bord Björn och Tuk

brukar få sitta, pågick in i det sista kommersen med vinlotter. Men först den goda soppan och

pannkakorna med sylt och grädde. Alla blev mätta och belättna.

När så kaffet stod på bordet var det vinlotteridags. En del av de som vann skänkte på ett schangtill sätt tillbaka sin vinst för att någon annan skulle få möjligheten att vinna, en gest som blev mycket uppskattad. De lyckliga vinnarna såg mycket nöjda ut när de försiktigt bar iväg vinsten.

Efter denna nerkittlande pärs var nu alla spända på att få lyssna på Ulfs föredrag om sin ungdomstid till sjöss.

Något om skärgårdslotsning

Nertecknat och framfört av ULF Holm

Hej allesammans! Trevligt att få komma hit!

Mitt ämne i dag är skärgårdslotsning och jag ber er vänligt att inte föra vidare till andra om vissa dunkla passager i den här framställningen och jag vill också meddela att de flesta beskrivna brotten jag gjorde är numera är preskriberade!

Lotsning har förekommit sedan urminnes tider, lotsning omnämnes t ex i bibeln, gamla testamentet. Det här föredraget skall dock inte vara någon sammanfattning av lotsning utan endast några personliga hägkomster från tjänsten i allmänhet

Den här delen av mitt då 18 åriga liv började när jag var hemma på Sandhamn för julferien.



SS Skaraborg

Min far, båtbyggare från Gamleby, började under depressionen på 30-talet bygga båtar på vårt sommarställe på Sandhamn. Sen blev det varv på andra ställen men somrar och jullov var vi alltid på Sandhamn, långt efter att far dog 1944. Efter att ha börjat min sjöbanan som 13-åring på seglande skutor blev det

några år till sjöss innan jag insåg att skulle jag fortsätta i yrket så måste jag plugga. Jag kom in på Sjöbefälsskolan i Stockholm och det var motigt. Att från folkskola komma upp på realexamensnivå i alla ämnen tog ett helt läsår. I avvaktan på styrmansskolan läste jag extra och tog 2:a klass skepparexamen, var på sommaren 3:e styrman i en gammal Sveabåt, SS Skaraborg. För att inte behöva ta lån efter höstterminen så blev det kombination av julfirande och arbete på Sandhamns lotsstation som båtman.

Under skolterminerna i Stockholm ville jag ofta hem till Sandhamn men förbindelserna vintertid var sparsamma och ut min synpunkt mycket dyra. Därför "liftrade " jag ofta med ut-och ingående båtar Stockholm - Sandhamn. Det gällde att vara god vän med lotsarna, och det var jag. Ett trettiotal turer gjorde jag som "fejkad" lotslärling. Det är ju klart att lotsarna passade på att berätta om lederna och farligheterna under resorna och en del fastnade nog också hos mig. Bäst var emellertid att lotsarna och lärlingen nästan alltid bjöds på mat under resorna och för en uthungrad navigations-skole-elev var det smaskens!

En båtman på den tiden vid Sandhamns lotsstation satt vakt i tornet, kollade trafiken,

körde lotsbåten, purrade ut lotsar till arbete etc. Just den julen, 1952, kom det många båtar lastade med julvaror, frukt osv, för på den tiden fanns det inte så stora lager iland och heller inga kylar/frysar.

Båtarna dök upp i strid ström på julaftonsmiddagen vid Almagrundet.

Lotsarna tog helt enkelt slut på ön.

De äldre båtmännen och pensionärerna hade



Vy från gamla lotsutkiken mot Nord

redan börjat fira, bjöd på körsång nedanför lotstornet, glada i hägen. Vädret hade blivit riktigt dåligt, en frisk sydostlig kuling med snö gjorde sikten dålig.

Emellan ett par snöbyar såg vi plötsligt ett stort fartyg i leden, hade passerat Almagrundet och var på väg norröver i vita sektorn från Grönskärs fyr.

Den tillkallade gamle överlotsen Strömqvist, stultade upp i utkikstornet, höll sig hårt i trappträcket, stirrade över-sig-givet och vanmäktigt på mig och sa: "Vi har inga lotsar iland, de e fartyg vid Grönskär, Gosse, du får ta båten!"



Grönskärs fyr

Jag vet inte vad jag tänkte, både varm o kall om vartannat. Nog hade jag väl drömt att föra befäl och lotsa men nu, under de här omständigheterna!! (lotsning av ej utbildad lots kallades för brist-lotsning)

Så jag lånade en uniformsmössa som hängde i vakthuset, drog på mig oljerocken, hade redan varma blåbyxor, stortröja och jumpade ner i lotskuttern vars tändkulemotor redan vrålade på högvarv.

Min arbetskamrat, som hade båtvakten, skärgårdsbon Röde Rudolf från Möja, hade redan kastat loss för nu gällde det minuter innan det lotssökande fartyget kom för nära klipporna på Grönskär.

Vid Sandhamns Stångskär gick sjöarna över lotskuttern, Rudolf spottade försiktigt i lä och sa om han, skepparen på det lotssökande fartyget, bjöd på något, så kunde

jag väl vara så hygglig å bjuda!, "För du e ju nästan nykterist,pojck" undrade han förhoppningsfullt. "Det e bra för reumatisten, se."

Seden var nämligen att ingående skeppare gärna såg till att en flaska hängdes ut nära lotslejdaren. Dels för att bätgubbarna skulle få sig något innan för västen och dels för att skydda det egna fartyget från alltför häftiga kollisioner med lotskuttrarnas stålskrov. Jag minns inte vad jag svarade för i snötjockan föröver dök ett stort hotfullt skrov upp. Ett tyskt monster från 20-talet, rullande i sjön. Rudolf var en mästare i båt-manövrering och snart låg han i lä om fartyget och en ca 10 m lång lotslejdare dinglade mellan båtarna. Det var min väg uppåt. Jag tog språnget, en våg dränkte baken men jag fick tag en sidotamp och klättrade och klättrade, det kändes som om lejdaren aldrig tog slut! Nu får tysken vänta och jag måste berätta litet om vår skärgård.

Stockholms skärgård.

Kuststräckan Arholma och Landsort kallas Stockholms skärgård. Ca 24000 öar, bara 15 mil långt och 8 mil brett och ca 6 km² yta, 170 öar med fastboende och ca 80000 fritidshus. Vackraste på jorden enligt min mening. Stor betydelse för människor i alla tider: gott om fisk, frodig växtlighet, djupa vattenvägar, naturligt skydd för fiender, mestadels vattendjup från 50 m till besvärliga grund.

Ledsagning i forna tider. Skärgårdsbor i allmänhet.

Fiskare och andra skärgårdsboende har så långt man känner till alltid visat vägen för fartyg som önskat ta sig genom skärgårdarna.

Landsorts lotsplats på Öjas blev den första i riket. Den 10 mars 1535 upplät Gustav Vasa till sin hejduk Anders Bertilsson att bruka Öja, kronohemman i Sorunda socken mot att sköta lotsningen för både kronans fartyg och kofferdister.

1839 övertog staten fastigheten Öja och ön uppläts som boställe för lotsälderman och lotsar o betjänter samt senare också till fiskare, tullare, fyrfolk och telegrafister. 1678 kom den obligatoriska lotslagen, och 1698 hade amiralen Werner von Rosenfelt organiserat nästan hela riket med lotsupppassning. Mängder med lotsstationer fanns då efter våra långa kuster. Centrala organisatörer var först Förvaltningen för Sjöärenden, sedan Lotsverket och Sjöfartsstyrelsen och nu senast Sjöfartsverket under en generaldirektör. Lotsdistrikten sköttes av en lotskapten med en lotslöjtnant och sedan en lotsdirektör och lotsinspektör. På lokal nivå fanns en lotsälderman/ lotsförman. Militär rangordning och uniformering infördes som skapade svåra motsättningar. En lots hade lotsdräng/lotslärling som fram till 1800-talet måste vara en son till en lots! Lotslärlingar fungerade också som båtmän vid sidan om utbildningen för ett blygsamt arvode. Lotsning förekom endast då vattnet var öppet och på vintern var lotsar/fyrning mm indraget. Farledsfyrarna tillkom under 1860-talet och all utprickning sköttes av lotsarna till 1987. Man hade egna båtar fram till 1930-talet men från 1860 kom de större kuttrarna till. Lotsrullor förekommer från 1695.

Det var ett hårt lotsliv på öarna. Dåliga löner och kommunikationer gjorde livet svårt för lotsarna och deras familjer.

Under sommaren 1719 var ryssarna på härjningståg i skärgården, de shanghajade lotsar för framfarten och brände boställena. I mitten på 1800 talet var det som mest 30 lotsfamiljer på Landsort och ungefär lika många på Eknö/ Sandhamn.

Tillbaks till brist-lotsningen mot Stockholm.

Snabbt upp på kommandobryggan.(det är en hel konst att göra det på obekanta fartyg utan hjälp, men man lär sig)

In i styrhyttens glåmiga ljus, vrålande: Harde Port, harde port, (babord dikt). Sist hade jag sett Grönskär rätt föröver och skulle vi gå klara så var det en snabb babordsgir och full fart som behövdes. Kaptenen stirrade häpen och vantroget på min ynkliga figur, jag var inte längre på den tiden än vad jag är nu men jag hade mycket rufsigt hår som stack ut på alla sidor om uniformsmössan: "Sind sie den loots, Donnerwetter".

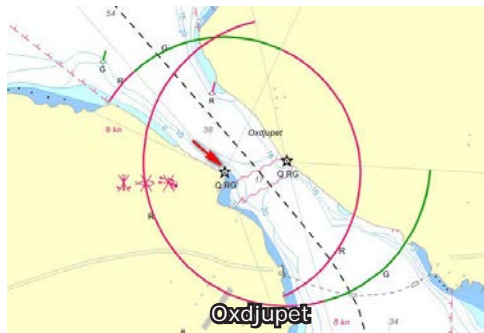
Men styrmannen och rorgångaren fattade blixtnabbt, den stora tråratten spann iväg åt rätt håll och fartyget kom långsamt, ohyggligt långsamt, babord över och sen kommenderade jag: "Full speed ahead.(full fart framåt)". Så ändrades kursen mot Sandhamn, jag såg lotshuset fyr komma fram med en vit sektor. Kaptenen hälsade på mig försiktigt och blev märkbart lugnad då jag gick över till skoltyskan och korrigerade kursen med "Ein bisschen steuerboord". Sjön lugnade sig när vi fått lä söder om Sandhamn. Jag minskade farten för att hinna med navigeringen, 7 knop var lagom i de trånga passagerna innan Kanholmsfjärden. Normalt brukade man byta lots strax väst Sandhamn, men jag visste ju att inga lotsar fanns att tillgå så det var bara att fortsätta. Ett tag hade jag också funderat på att ankra i lä men befälhavaren insisterade att fortsätta till Stockholm.

Lotsens åligganden.

Det är ju så att lotsen sedan gamla tider ska ge fartygets befälhavare besked om alla farligheter som finns och ange de rätta kurserna till målet. Han är alltså inte egentligen den som bär fulla ansvaret för fartygets framförande och ger roderkommandona. Men med de alltmer ökade hastigheterna och storlekarna på fartygen har praxis blivit att det inte finns någon omväg i ordregången så lotsen får i praktiken direkt vara bestämmande navigationsbefäl och kan naturligtvis rättas av kapten ombord men då blir det på hans ansvar om något händer. Ansvarsförhållandet kom ju i gräll belysning då en lots kolliderade med ett nyupptäckt grund i södertäljefarleden vid Fifång, Thesisolyckan. Då lotsen ställdes till ansvar ville landets övriga lotsar lotsa endast genom den s k paragrafen d v s återgå till det äldsta systemet då lotsen bara varnar fartygsbefälet för farligheter etc. Så småningom friades ju lotsen men tog det hela så hårt att han tog sitt liv. Så vanligt är därför principen att lotsen tar kommandot men övervakas noggrant av fartygsbefälet.

Så fick jag äntligen på Kanholmsfjärden, under denna bristlotsning på julafton, alla de upplysningar man måste ha som lots: Fartyget hette Wilhelm Fritz, med två huvudmaskiner, två propellrar och två roder, alltså en långsamt girande pjäs. Nu gällde det att hålla henne mitt i leden, fri från alla grynnor och land. När en gir påbörjades så förflyttades för-/och akterstävarna åt sidorna, medan kommandobryggan låg kvar i leden.

Kom jag nu ihåg alla utgrundningar, prickar, fyrar och alla andra vanskligheter som sjömän i generationer lärt att bemästra under gång i leden till Stockholm? Redan den vildsinte danske kungen Valdemar Atterdag hade låtit författa en handledning men även där står det att lotsen måste sköta sig "skjickeligt" (vilket jag tolkar till tur och skicklighet). Vraken i leden och olyckshändelserna finns på en mycket lång lista. Så får jag upp middag på kartbordet: Öl och något som ser ut som köttbullar och potatis. Det slevrar jag i mig med ett öga föröver och ett på tallriken.



Lindalssundet öppnar sig vid glas-Kalles sista vilorum, kumlet i början av sundet. Snöfallet har lugnat sig och husen på båda sidor glimmar vackert och det är lätt att hålla mitt i leden. Det är faktiskt lättare att navigera i skärgården när det ligger snö på land. Finns det då ingen is så avtecknar sig stränderna knivskarpt. Hela tiden spejar jag efter mötande fartyg. Det är trångt närmare Waxholm och efter nästan en 270 graders rundning vid Brödstyckets fyr går vi söderut mot Oxdjupet och fästningen Oscar-Fredriks



borg. Det fanns ju inga mobila telefoner på den tiden och några aktuella uppgifter om mötande fartygstrafik nära Stockholm har jag inte fått. Och mycket riktigt: I Oxdjupsgattet dyker det upp två höga master med tända lanternor och strax efter fylls sundet av ett stålgrått skrov. I Oxdjupet kan inte två stora fartyg mötas och vi är för långt framme, det blir hårt steyerboord, full back i maskin och när manövern tar för lång tid så ber jag om "Fertig med backboord ancher"! Vi sveper

upp mot fästningen men jag vet att det är djupt efter stranden. Så skakar och rister fartyget våldsamt vid backmanövern. Det andra fartyget, en Johnsonbåt, MF Orinoco, ser jag vackert belyst glida tätt förbi vår babordssida och hon blåser tacksamt i sirenen. Vi hinner med att gira in i leden igen utan problem. Jag har försökt se cool ut hela tiden men skepparen som stått bredvid mig har hållit hårt i teakrelingen med vitnande nävar.

Utän ytterligare äventyr ångar vi långsamt in mellan Lidingö och Frihamnen. Det finns ingen hamnlots tillgänglig utan hamnroddarna, förtöjningsmanskaper i de små gröna båtarna som skall ta iland förtöjningstrossarna, gassar och visar platsen för förtöjningen, där fartygets skall lossa och lasta. Att navigera ett större fartyg i skärgården är nog något lättare än att förtöja det i en trång hamn utan att skada kaj eller fartyg! Men med hjälp av de dubbla propellrarna och en utstuderad långsam fart i liten vinkel mot kajen går det oväntat bra. När allt är klart får jag lotssedeln underskriven av skepparen och erbjudes några buteljer tysk konjak (12 stjärnor!) för julfirandet. Glad i hågen tar jag buss och spårvagn till Skeppsbron och lotskontoret för rapport.

Min första lotsning var ett faktum. Det medförde att jag utöver lotslön för en dag tillsammans med lotslotten, som delades av alla lotsarna på Sandhamn, fick pengar motsvarande en månads mat och rumshyra ordnad!

Efter styrmansexamen påbörjade jag lotsutbildningen efter att ha blivit antagen som lärling vid Sandhamns lotsplats.

En lärling, var obetald, fick som uppdrag att göra, 100 turer fördelat på de olika lederna. Han blev så småningom examinerad av överlotsen på platsen och fick lotsa under erfaren lots uppsikt fartyg med mycket begränsat djupgående, först 2 m sedan etappvis med större djupgående efter gjorda turer. Alla turerna skulle journalföras noggrant och vid förhör skulle man kunna rabbla upp alla sjömärken inom lotsdistriktet med tillhörande fyrkaraktärer, enslinjer, djupgående, frimärken etc. En examination kunde ta 4 dagar och var en stor pärs!

Överlotsen var ofta en mästerlots med stor kunskap och välvillig inför lärlingarnas ansträngningar men distriktsbefälet, lotsinspektörerna kom ofta från Kungli Flottan och där betraktade man ofta skärgårdspojarna som mindre vetande eller åtminstone dåligt utbildade. Skärgårdsborna å sin sida ansåg att "kommis-befälet" satt bara där och förhörde enligt tabeller och sjökort. Dom hade nämligen aldrig lotsat något fartyg annat än det lilla distriktstjänstefartyget Stockholm. Det gällde därför att svara på rätt sätt och aldrig göra sura miner även då enormt dumma frågor kom upp, inte småle, för då kunde examinatorsn blir förbaskad och så blev det ett nytt, kanske svårare förhör.

ibland kunde man inte och då skarvade eleven försiktig i förhoppning om att lotslöjtnanten eller inspektören heller inte visste, och det gick oftast bra. Stockholms lotsområde omfattade då hela skärgården från Landsort till Arholma. För Sandhamns lotsar kunde tjänstgöringen börja med en vecka till sjöss vid Alamagrundets rev ombord i den kryssande lotskuttern och lotsa mellan Alma och Sandhamn. Man hade mathållning

ombord. Jag kommer ihåg att en vinterdag gjorde jag rotmos en gång, den blev högeligen prisad med det var nog exportölen vi fick från ett fartyg som möjliggjorde det berömmet! Annars kunde hända att vi fiskade eller sköt sjöfågel för all mat fick vi bekosta själva.

Sedan blev det 14 dagar som lots på sträckorna Sandhamn-Sthlm-Dalarö och Furusund. Var det då tät trafik kom lotsen aldrig ur kläderna och vissa försökte att med hög spritkonsumtion sköta arbetet. Ibland gick det hela på sned och både lotsar och båtmän kunde bli degraderade, vilket förorsakade stora problem för lotsstationens anställda och familjerna.



Moderna tider.

Jag blev lots med befogenhet att lotsa alla stora fartyg så småningom, fick full styrsedel i mitten på femtiotalet.

Redan då hade lotsarna och fartygen fått nya hjälpmedel till sitt förfogande: Radar, radiotelefoni, ekolod, decca som var en föregångare till GPS etc.

Möter ni nu idag ett lotsat fartyg i skärgården så är nog alla säkerhetsaspekter tillgodosedda och ingen ung, utbildad bristlots står på bryggan, för nu måste man bli a beställa lots 24 timmar i förväg. Vissa fartyg som går reguljärt, ex färjor, kan få tillstånd att gå utan lots och finlandsbåtarna har egna fast anställda lotsar. Skärgården är noga trafikövervakad och nya navigationsystem plottar automatiskt alla handelsfartyg och vissa nöjesbåtar på GPS -AIS etc och radarskärmar.

Trots detta vill jag i alla fall gärna ge ett råd till båtfarare:

”Håll alltid god utkik, både föröver och akteröver, gå med måttlig fart i tränga leder och lita inte 100-% på alla tekniska apparater, de kan visa fel!”

Någon kanske undrar om Röde Rudolf fick någon flaska efter att ha fraktat ut mig till det tyska fartyget. Det berättar jag inte, några hemligheter måste man ha för framtiden!

Ulf Holm

Sällan eller aldrig har det varit så knäpptyst i lokalen under ett föredrag som när Ulf framförde sin berättelse om upplevelsorna i ungdomsåren. Vi var alla lite tagna av vad vi fått höra honom berätta. Ett stort tack till Ulf för att han delade med sig av detta. En stor och kraftfull applåd avrundade det hela och efter ett tag var det dags att bryta upp och ta sig hemmåt.



Flottans Mäns kryssning med Nova Star till Polen den 12-14 november.

Vid pennan K Johansen

Bilder T Falk



Ett tappert gäng med Flottans Män och kvinnor iklädda riktiga vinterkläder samlades i färjeterminalen i Nynäshamn på eftermiddagen den 12 november för sjöturen till Gdansk. Stämningen var glad och lite förväntansfull, skulle maten bli bra och hur skulle det relativt nya fartyget se ut.

Vid embarkeringen tog två security-guards ledningen och vi trampade iväg genom terminalen och ut på en blåsig kaj. Vakterna ledde in oss på bildäcket ombord eftersom det inte fanns någon ingång på sidan av fartyget. Hasse Martinelle fick köra in sin permobil in på bildäcket och den placerades sist i långtradarkön, den såg liten ut där den stod bakom en stor trailer. Vi hoppades verkligen att inte trailern backades vid ilandkörningen. Vi tog oss upp i hissen till våra hytter som visade sig vara rena och snygga.

Klockan 1800 skulle vi samlas för en drink före middagen men vi ville ju inte sitta i hytten för att invänta middagen utan de flesta av oss samlades i baren i fören av fartyget för att bese utfärden från hamnen och förbi Bedarö och ut på Mysingen. Det var inte mycket vi såg då vådret var grått och regnigt. Vi var 20 medlemmar och tillsammans med andra passagerare var vi kanske cirka 40 personer totalt. Då räknade vi inte med alla lastbilschaufförerna som efter att ha intagit sina duktiga middagar med polska korvar säkert gick till sina hytter för att vila under överfarten.



Kontemplation



Neptunfontänen från 1633

Klockan 1900 samlades vi i matsalen där vi hade våra reserverade platser. Det serverades drinkar i form av bubbelvatten och stämningen var på topp. Ett mycket trevligt gäng intog maten som var förbeställd och som bestod av löksoppa, kött- eller fiskrätter och efterrätt i form av god glass. De flesta av oss tyckte nog att maten var god och närande, kanske inte i klass med maten som serveras ombord på Tallink-färjorna.

Vi satt länge vid matborden och pratade och hade det trevligt. Det fanns inte mycket annat att göra ombord sedan än att shoppa i butiken och resten av kvällen att trivas i baren. Någon show eller liknande fanns ju inte utan vi fick hålla tillgodo med en duktig pianist i baren. Festandet i baren tog abrupt slut då baren stängdes klockan 2300 då vi glada i hägen tog oss upp till våra hytter. Vi sov gott hela natten, det blev ingen gropig sjö som



Ett regnit Gedansk....

flera av oss hade ängslats för.

På morgonen åt vi en mycket bra frukost och vid 12-tiden förtöjde färjan i Gdansk efter en imponerande vändning av fartyget i inloppet och en backning under en halvtimme till terminalens kaj. Sedan kom nästa spännande aktivitet. Det visade sig att alla passagerarna skulle gå iland för att sedan checka in igen vid 16-tiden. De kamrater bland oss som var beroende av hjälpmedel med hjul fick tillåtelse att stanna kvar ombord. Vi övriga tog oss ner till taxiterminalen och där satte vi oss i taxi och for in till gamla stan i Gdansk. Vi hade hört att kostnaden in för taxin skulle kosta 40 zloty/100 kr men de flesta av oss fick betala mellan 60 zl till över 100 zl. En givande dag för taxichaufförerna.



....med mycket historia

Väl inne i gamla stan i Gdansk blev vi imponerade, trots ihärdigt regnande, av de vackra Hansabyggnaderna och kyrkor inne i gamla stan. En mycket bred boulevard som kantades av dessa hus, fullt med mysiga restauranger och allt såg väldigt trevligt ut trots regnet. Här skulle man vilja vara vid julmarknaden eller under sommaren. För att värma upp oss försvann de flesta av oss ner i några mysiga källarpubar och intog värmande mat och drycker.

Klockan 16 skulle vi vara vid terminalen igen för vår nya incheckning. Alla hade förhandlingar med taxichaufförerna och denna gång var det några av oss som lyckades få ner priset för resan till 40 zl.

Väl kommen till terminalen blev det väntan och till slut fick vi nya biljetter. Det visade sig då att flera av oss hade fått nya hytter! Vi hade ju våra tillhörigheter i hytterna så detta stämde ju inte. Dock rättades detta till då receptionen ombord rättade till konstigheterna så de fick tillbaka sin hytter.



Bärnstenssmucken till salu

Samma rutiner företogs som när vi kastade loss från Nynäshamn. Samling i baren inför middagen som denna kväll bestod av ungefär samma mat. Soppa, kött eller fisk till huvudrätten och glass med äpplekaka till efterrätt. Lång sittning i matsalen och efterfest i baren till den stängdes klockan 2300.

Havet var även denna natt ovanligt lugnt, det märkes knappt att vi var till sjöss. Vi sov även gott denna natt. Frukost på morgonen, sista inköpen i shopen och så förtöjde vi i Nynäs vid 12-tiden. Vi leddes iland via bildäck av vakter och kom iland ordentligt. Hasses permobil hade klarat sig utan problem, Hasse körde iland bakom en trailer men slapp åka genom tullen utan följde oss in i terminalen.

Sammanfattningsvis kan vi ju säga att arrangemanget ombord låg inte på samma nivå som när vi åker med

Tallink. Maten var okej, hytterna bra och renliga, utrymmet ombord i matsal och bar var begränsat men ganska trevligt, nöjeslivet ombord var minimalt. Arrangemanget med ombordstigning via bildäck, ny incheckning vid återresan var besvärligt. Servicen ombord från personalen var mycket bra. De flesta av oss var mycket nöjda med resan, främst för att vi var en solid och trevlig grupp som alla njöt av resan och samvaron.

Ett stort tack skall ges till Robert, vår reseledare, som har gjort ett fantastisk jobb med förberedelser, arrangemanget och ledningen av oss i gruppen.



In memoriam

Kommendörkaptenen Wilhelm Frithz, förbundsordförande i Riksföreningen Flottans Män under åren 1979 – 1986 avled i en ålder av 95 år den 10/8 2019.

Flottans Män i Nynäshamn och Haninge fick hedersuppdraget att hedra Wille med flaggvakt vid begravningen i Danderyds kyrka. Kyrkan var välfylld och många gamla kamrater och kollegor hedrade Wille med sin närvaro.



Flottans Män betydde mycket för Wille enligt närstående. Wille var under en tid en mycket bra kadettofficer och flera av hans gamla kadetter var närvarande och berättade många trevliga historier om sin gamle kadettofficer.

Kjell



MARINSTUGAN

Vår Marinstuga är redo inför vintern. Värmen på vattenrören är igångsatt och det är även varmt o gött inne i stugan. Stugfogden har blåst bort alla löven på tomten så om ni gillar löv så får ni ta med er sådana hemifrån.

Stugfogden Björn har gjort ett fantastiskt fint underhållsarbete under året med målning av väggar och fönster samt nya hängrännor och stuprör. Marinstugan hålls i ett utmärkt skick numera.

Designgruppen (Monica, Elisabeth, Linda och Rune) har sitt nästa möte i slutet november då de fortsätter med tavlor, rensning av gamla dokument och gör julfint.

Vi hann inte med att byta tak på Lillstugan i år, det får vi ta tag i till våren. Meningen är ju att de gamla takpannorna på Lillstugan skall användas för att ersätta spräckta pannor på stora stugan.

Vi ser fram emot den återkommande korvgrillningen i januari, nästa års första aktivitet ute vid Marinstugan. Hoppas att snön ligger på marken så vi får värma oss vid den öppna brasan. Stugan är som vanligt öppen för er medlemmar när som helst. Kom dit och trivs och känn av den marina miljön som vi alla gillar.

Ring stugfogden Björn på 070-6363215 så får ni koden till larmet och han meddelar även var nyckeln finns.

Björn och Kjell



Ni är alltid *Välkomna* att
besöka stugan

FLOTTANS MÄNS LOKALFÖRENING avd 11

I NYNÄSHAMN





Vår nya hemvist
Hantverksgården på Skolgatan 54



*Vi tackar alla medlemmar
som har gett och ger bidrag till
tryckningen av tidningen
Flottans Män*

