

Från fyrvaktare till auktoriserad revisor

Åke Persson (foto ur författaarens privata samlingar)



Fyrskippet Nr. 27 Malmöredd. Tjänstgjorde till 1951.

Från fyrvaktare till auktoriserad revisor – så skulle mitt yrkesliv kunna beskrivas. Med en del annat däremellan! Min första kontakt med fyrskippet Malmöredd var år 1949. Min far, Gösta Persson, hade anställts som båtman vid Malmö Lotsplats. Som liten grabb fick jag följa med Far i lotsbåten när det var vackert väder och han tjänstgjorde. Lotsbåten var förbindelselänken mellan land och fyrskippet.

Ända sedan slutet av 1800-talet tjänstgjorde "27:an" som var Lotsverkets benämning på det fyrskipp som jag först kom att stifta bekantskap med. Benämningen "LOTS" var målat med stora vita bokstäver på det röda skrovet. Vad jag kan minnas var detta det enda av fyrskippet runt Sveriges kuster varifrån lotsuppassning skedde.

Gamla 27:an tjänstgjorde till 1951 då hon avlöstes av tidigare fyrskippet Almgrundet med benämningen 2 B.

Besättningen bestod av fem man som jag minns mycket väl. Fyrmästaren hette Fogelberg och förste fyrvaktaren Ragnar Hasselgren. Kocksteward var Ragnar Wellberg, som var känd för den goda maten han lagade. Vidare fanns Ludvig Silfberg och fyrvaktare Jannesson från Ven. Alla dessa hade lång tjänstgöringstid bakom sig och övergick så småningom till att bli besättning på fyrskipp 2 B. Dock vill jag minnas att fyrmästare Fogelberg gick i pension och aldrig följde med vid skiftet.

Sett med nutida krav på arbetsmiljö, liksom arbetstidsregler, var det en annan värld och en annan tid som denna fyrpersonal levde och arbetade i. Tjänstgöringstiden ombord utan avlösning kunde vara upp till en månad åt gången.

Till skillnad från övriga fyrskipp runt den svenska kusten hade Malmöredd lotsuppassningen. Detta innebar att hålla utkik över alla fartyg som pas-



Utsättningsbåten användes vid avlämnande resp. avtagning av lotsar från fartygen.

serade genom Flintrännan. Två malmö-lotsar var stationerade på fyrskeppet. Dels gällde det lotsningar in till Malmö, dels söderut till Falsterbokanalen och Trelleborg. Norrut gällde lotsningarna till Svinbådan utanför Höganäs. Ibland till Skagen.

Fyrfolkets vaktgång var i regel fyrtimmarspass dygnet runt. En man höll vakt och när det var dags med lotsut-sättning fick en man till medverka med utsättningsbåten. Eftersom hela besättningen var i tjänst under förmiddagstim-marna utom söndagar – diverse under-hållsarbeten förekom ständigt – kunde den sammanlagda veckoarbetstiden uppgå till bortåt 70 timmar! Fördelen med tjänstgöring på Malmöredd var, att den annars näst intill kompakta isole-ringen från omvärlden som fyrskeppsliv-ete innebar, inte gällde där.

Detta var före den moderna tele-teknikens genombrott. Radiotelefon

fanns med lotskontoret i Malmö. När lots lämnat fyrskeppet meddelades detta till kontoret som i regel hade att skicka lotsbåten till det ankommande fartygets förtöjningsplats i Malmö hamn för vidare återfärd till fyrskeppet. Eftersom elförsörjningen på 27:an skedde med ett vindkraftaggregat akterut fick det sparas på strömmen. Radiotelefonen var därför avstängd utom när den användes för korta meddelanden. Dock gällde under dag-tid att kontoret blev uppkallat en gång i timmen för att information skulle kunna utväxlas. Nattetid användes telefonen endast när lots hade lämnat fyrskeppet eller om "främmande lots" lämnat ett fartyg vid Malmö Redd och skulle hämtas iland.

Med viss tidsmässig distans – bortåt 50 år - till förhållanden ombord i fyrskepp har jag funderat kring huruvida vistelsen där får anses ha haft karaktären av fångenskap eller maximal frihet.



Lotskuttern från Malmö i hårt väder.

Kanske fanns det inslag av bådadera. Fyrmästaren hade egen liten kajuta akterut medan besättningen i övrigt sov i ett gemensamt utrymme under däck. Här fanns fyra sovplatser och under dagtid fungerade det även som "matsal". Som framgår av bilden av 27:an var den totala ytan att vistas på inte särskilt imponerande!

Fartygstrafiken i Öresund var vid den tid som jag här beskriver livlig. Lotsar från både Falsterbokanalens som Trelleborgs lotsplatser var flitiga gäster. Ibland kunde det hända att samma lots kunde återkomma både två och tre gånger under ett dygn. Taxichaufförerna från Falsterbonäset kände till detta. När dessa hade körningar till Malmö passade de på att köra ner till Lotskontoret för att efterhöra om någon av lotsarna därifrån var på väg mot Malmö. Om väntetiden inte var alltför lång – någon timma eller så – brukade de stanna kvar för att därigenom även få en betald returresa med lotsen åter till Falsterbokanalens.

Som tidigare sagts var kocksteward Wellberg känd och omtyckt bland både lotsar och fyrapersonal för den goda maten han tillagade. I motsats till de flesta andra av landets fyrskepp hade Malmöredd fördelen att ha daglig landförbindelse. Detta medförde att matvaror kunde levereras med lotsbåten några gånger i veckan. Wellberg hade som ru-

tin att en gång varannan vecka besöka Konsumbutiken på Tegelgårdsgatan i Malmö. Där lämnade han proviantlistan för de kommande 14 dagarna samt bestämde vilka dagar leveranser skulle ske. Tjänsteärende var det då fråga om och Wellberg klädde sig alltid i uniform när han skulle besöka "solidarflickorna" som han kallade butikspersonalen. Kartonger med proviant levererades vid lotsbåten tilläggsplats och här kunde det bli vissa problem med färskvarorna varma somrardagar för den händelse att lotsbåten inte var på plats eller snart skulle ut till fyrskeppet. Leveransen av mjölk skedde dock från den närbelägna diversebutiken på Stormgatan. Äldre generationer sjöbefäl som studerat i Malmö känner väl till denna affär. Det tillhörde båtmannens uppdrag att hämta mjölkkanan, som innehöll fem liter mjölk och att tillse att denna så snart som möjligt kom till fyrskeppet. Ibland kunde även här bli problem. Wellbergs favoritdessert



Kocksteward - senare fyrmästare - Wellberg ordnar med lutfisken.



*Sydsvenskans redaktör Axwik besöker Malmöredd inför julen 1963.
Fyrmästare Hasselgren tar emot julpaketet..*

till söndagsmiddagen var brylépudding och den tillagade han med äkta råvaror där färsk mjölk var en viktig ingrediens. Vid ett tillfälle som jag minns, en varm sommarlördag, blev det ingen tur till fyrskeppet förrän sent på kvällen. I den 30-gradiga värmen mätte inte mjölken bra utan surnade. Det blev katastrof och Wellbergs matsedel blev helt kullkastad eftersom mjölken även skulle användas för annan matlagning. Lyckligtvis inträffade inte dylika olycksfall alltför ofta.

År 1951 ersattes Fyrskepp 27 med Fyrskepp 2 B – tidigare Almagrundet som från år 1951 blev ”nya” Malmöredd. Detta var en stor händelse. Fyrmästare Fogelberg gick i pension och en ny fyrmästare vid namn Borgström tillträdde. Han blev dock inte kvar under någon längre tid utan ersattes av Ragnar Hasselgren. Han stannade till sin pensionering någon gång under senare delen av 60-talet och Ragnar Wellberg, som sam-

manlagt kom att tjänstgöra vid Malmöredd under 22 år, blev den siste fyrmästaren.

Med Fyrskepp 2B inleddes en ”modernare” variant av fyrskeppsliv. Här fick besättningen egna hytter och efterhand installerades, med dåtida mått, modern utrustning med bl.a. kommunikationsradio. Därigenom kunde kontakt ständigt upprätthållas både med lotskontoret och lotsbåtarna samt senare också med passerande fartyg. Dock gällde fortfarande att påkallande av lots skedde genom att lotsökande fartyg hissade signalflaggan P på lämpligt ställe vid förliga masten. Lots, oftast från Trelleborg eller Falsterbokanal, hissade flaggen på 2/3 dels höjd. Detta innebar att deras lotsning slutade vid Malmöredd samt att lots inte skulle följa med vidare norrut.

Svensk fyrskeppsepok inleddes år 1831 med Falsterborevs fyrskepp och avslutades vid samma plats – dock själv-



Fyrskipp Nr. 2 B Malmöredd i lugnt väder.

fallet med annat fyrskipp – år 1972. För Malmöredds vidkommande började det hela år 1875 och slutade år 1969, således närmre 100 år! Avslutningen blev dramatisk. En stormig natt slet sig fyrskapet och drev redlöst in mot Limhamn. Besättningen informerade vakthavande lots på kontoret i Malmö. Det var Allan Vettlevik. Han gav den sista ordern till besättningen: Släck fyren! Egentligen skulle fyrskapet vara på plats ytterligare några månader men så blev inte fallet.

Mitt eget fyrskippsliv inleddes julen 1958 då jag gick i realskolan och vikarierade som fyrvaktare under jullovet. Några gånger därefter, under år 1959, vikarierade jag också. Men då som kocksteward! Mina matlagningskunskaper hade jag fått från min kära Mor och som komplement till dessa fanns lektioner i "hushåll" som vi hade på min tid i realskolan. Det hela förlöpte väl. Så väl att

mitt första tjänstgöringsbetyg, med goda vitsord, utfärdades av fyrmästare Hasselgren.

Planerna om ett yrkesliv till sjöss utvecklades under några år. Jag hann med att vara andrestyrman i Ahlmarksbolagets M/S Alstern och slutade som tredje styrman i Rexbolagets M/T Björnö. Under denna period hann jag med att se de flesta av de svenska fyrskuppen på deras stationer längs den svenska kusten. Detta var år 1962 och militärtjänstgöring vid Flottan väntade.

Yrkeslivet tog efter militärtjänstgöringen en annan inriktning. Efter min fil. kand examen vid Lunds Universitet och praktik på en stor revisionsbyrå i Malmö blev jag auktoriserad revisor. Erfarenheterna från fyrskippsliv och några år till sjöss vill jag inte ha ogjorda. Och intresset för fyrar och fyrskipp håller alltjämt i sig!