

100-åring som ger trygghet

För jämnt hundra år sedan stod den färdig. Den 29 meter höga fyren. Byggd av Vingas egen sten – porfyrit. Skrotstenen ligger fortfarande kvar strax väster om fyrtornet.

Allt sedan dess har Vinga behållt sin fyrkaraktär; Fl(2) 30s, som det står i sjökortet. Översatt till vanlig svenska betyder det två tätt på varandra följande blänkar var 30:e sekund.

En trygg hundraåring som står sig.



Den nuvarande fyren 100-årsjubilerar alltså i år, men Vinga har hyst landmärke för sjöfarande mycket längre än så.

För snart 400 år sedan, år 1606, beordrade kung Karl IX slottsfogden på Älvsborgs fästning att samma höst uppföra en båk för de sjöfarande på Vinga. Den nuvarande båken, som tillsammans med fyrtornet ger Vinga dess karaktäristiska siluett, byggdes långt senare. År 1854.

Men båken var inte nog. I början av 1800-talet klagade de sjöfarande över bristen på fyrsignal för insegling till Göteborg. Hösten 1841 stod så Vingas första fyr klar, för övrigt den första fyr i

Vinga sett genom Lars R Melanders ögon

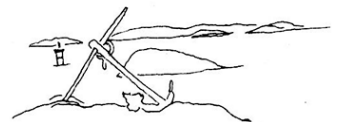
Sverige med en linsapparat att förstärka ljuset med.

Sjöfararna fortsatte dock att klaga. Fyren på Vinga var för lätt att förväxla med andra, hade till exempel samma karaktär som Skagens fyr. 14 år senare kompletterade man därför med ännu en fyr på Vinga, nu med roterande linsystem som gav fast sken med blänk var tredje minut.

Utvecklingen gick emellertid snabbt framåt och snart klagades över att fyren inte var ljusstarka nog för den moderna sjöfarten. Tiden var mogen

för "vår" fyr. De båda gamla fyrarna släcktes den höstdag år 1890 när nybygget tändes. Ombyggd till lotsutkik fick den äldsta av dem fick ett nytt liv.

För också som lotsplats har Vinga gamla anor. I mitten av 1600-talet började dåtidens lotsar, "kände män" eller "ledsagare", att utnyttja Vinga och omkring år 1780 blev ön permanent lotsuppassningsplats för Brännös kronolotsar.

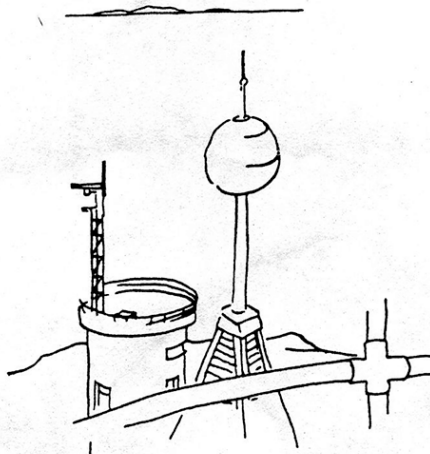


Sedan dess har lotsar och båtmän haft en given plats på ön, utan att vara bosatta därute.

Nu för tiden lämnar en lotsbåt Göteborg varje dag klockan 09.30 med kurs mot Vinga. Just den här novemberdagen sitter Stefan Johansson vid ratten, vid hans sida Lennart Nordberg. Tillsammans ska de sköta lotstransporterna till och från förbipasserande fartyg det närmaste dygnet. Med ombord finns också avlösande utkik Peter Johansson och lotsen Ivar Rosen, som strax ska ta in Tor Belgia.

Någonstans i dimman på den tio distansminuter långa vägen ut möter vi en lotsbåt med motsvarande "bemanning" på väg in till stan.

Även om Vinga förr hade en bofast befolkning stor nog att ha en egen skola finns nu bara båtmän och lotsar kvar ute i havsbandet.





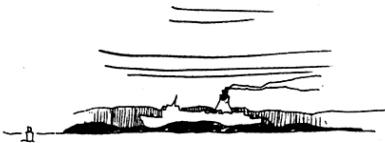
Vingas förste fyrmästare tillsattes 1883 och hette Carl Gunnar Taube, vars son Evert föddes samma år den nya fyren stod färdig. Vingas siste fyrmästare, Björn Holmström, gick iland 1974 efter tio år på ön.

Sedan dess är fyren automatisk och obemannad. Vingas båtmän sköter om att byta lampor och annat lättare underhåll, sjöfartsverkets tjänstefartyg sköter resten.

Den gamla fyrmästarbostaden, Evert Taubes föräldrahem, har renoverats av "ett välkänt stort färjerederi i staden" och återinvigdes i maj 1987. En del av huset har blivit museum. Resten av huset kan man hyra, vilket är mycket uppskattat att döma av gästboken. Fyrvaktarbostäderna har Göteborgs Hamn tagit hand om.

De husen som verkligen används än i dag, Herrgården, där lotsarna huserar i övervåningen och båtmännen i undervåningen, och Torpet, där sovplatserna finns, har renoverats först i år. Har fått en rejäl ansiktslyftning och en välbehövlig tilläggsisolering.

— Fast det blev inte som vi ville ha det. Vi ville sova här i Herrgården och ha dagutrymmena i Torpet istället, säger Stefan som ändå är rätt nöjd med resultatet.



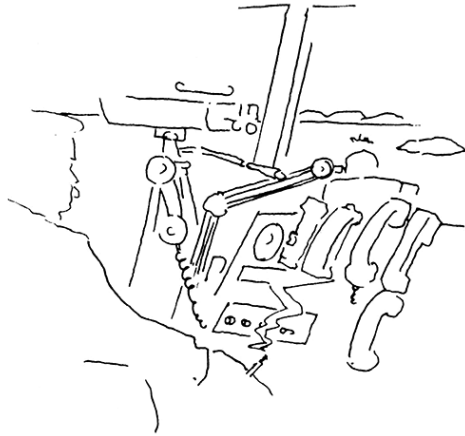
Båtmännen och lotsarna arbetar liksom "vanligt" sjöfolk kontinuerligt; dag som natt, vardag som helgdag i ett evigt rullande schema.

Tillsammans är de runt 80 personer, ungefär lika många båtmän som lotsar. Båda grupperna är förödande mansdominerade. Två kvinnor återfinns bland båtmännen, det finns ingen kvinnlig lots.

Många av båtmännen har en bakgrund till sjöss eller i fisket, ibland har yrket gått i arv. Men fackligt hör de inte till sjöfolksförbundet utan till statsanställdas förbund.

För att bli anställd som båtmän krävs skepparexamen, maskinist B och VHF-certifikat, vilket sedan måste kompletteras med radarcertifikat. Samma krav gäller både de som arbetar på båtarna och i utkiken.

Lotsarna har samtliga en bakgrund till sjöss. Sjökapitensexamen är obligatorisk, liksom "väl vitsordad befälspraktik", för att bli antagen som lots.



Stefan och Lennart har båda arbetat som båtmän sedan 1976. Dessförinnan arbetade de tillsammans på sjöfartsverkets tjänstefartyg.

— Vi känner varandra ordentligt, kan varandras kroppsspråk. Det går inte att dölja om någon av oss är på dåligt humör. Men det går bra. Vi har samma intressen, samma politiska inställning. Ska jobbet fungera så måste vi kunna lita på varandra. Då är det skönt att ha en ordinarie båtmän med sig, säger Stefan.

Storm eller solsken, lotsarna ska ut i alla väder. Och det är båtmännen som ska se till att de tryggt kommer till eller från fartygen.

— Allting går lättare på sommaren. Värst är det när det blåser och är snöstorm. Bli riktigt med snö fungerar inte radarn... säger Lennart.

— ... nej, radarn är som sämst när man behöver den som mest, fyller Stefan i.

Ett annat problem är isen, dom år det blir någon.

— Bli det mycket is kan vi inte köra med våra båtar, då får vi hyra in starkare båtar. En gång när vi satt av en lots vid bojen tog det oss två timmar att gå tillbaka till hamnen på Vinga, något som normalt tar tio minuter, berättar Stefan.



Halvvägs mellan Herrgården och fyrornet ligger lotsutkiken. Där sitter Roland Albinsson, en av de båtmän som trivs i utkiken.

— Det är få som vill vara här inne. Dels på grund av språket, man måste prata engelska med en massa fartyg, dels på grund av vädret, säger han.

Det är inte vädret i sig det handlar om, utan att Vinga är en av SMHI väderstationer och det ankommer på utkiken att sköta all mätning och rapportering. Var tredje timma dygnet runt avläses luftfuktighet, vindriktning och vindhastighet, temperatur, nederbörd och molnighet. Sedan knappas uppgifterna in på en liten svart låda, "mandat", vilket lär stå för manuell data. Alla värden anges med sifferkoder som sedan "hämtas" automatiskt av SMHI via telefonnätet, är värdena realistiska har man ingen personlig kontakt alls.

— Vi hade en utkik som hade lite svårt för det här med sifferkoderna, av misstag knappade han in sandstorm... Då ringde dom från SMHI och kollade, berättar Roland.



Den nuvarande lotsutkiken byggdes 1968. En byggnad vars toalett definitivt har en av Sveriges vackraste utsikter – sittande på muggen kan man blicka ut över hela inloppet till Göteborg.

Men utkiken har naturligtvis hela den utsikten och mycket mer därtill på sin ordinarie plats.

Med hjälp av en dagljusradar och kikare har han uppsikt över trafiken som passerar Vinga. Alla fartyg har också skyldighet att ta kontakt med utkiken på Vinga över radion när de passerar; oavsett om de ska ha lots eller ej, oavsett om de är på väg ut eller in.





Långt ifrån alla fartyg tar lots i Göteborg. För det första gäller lotsplikten bara fartyg på 1 600 brt eller mer. För det andra finns det befälhavare som har dispens från lotstvangen.

Utkiken på Vinga ansvarar för att föra journal över de dispenskeppare som passerar, kollar samtidigt att dispensen är giltig.

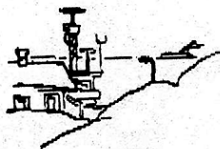
— Sjöfartsverket ger ut för många dispenser. Det finns dom som bara kommer hit nån gång om året som ändå har dispens, dom kan ju inte förhållandena här, säger Roland.

Dispenserna är något som väcker irritation. Och de är verkligen många. Drygt 180 befälhavare finns det på listan över de som har rätt att gå utan lots i Göteborg. Utöver dem finns dessutom närmare 110 så kallade 01:or, befälhavare som har generell dispens runt hela Sveriges kust – bara tanken känns absurd.

— Sverigedispenserna är otroliga med tanke på vad du kan fördärva. Det räcker ju med en liten tanker för att ställa till en katastrof. Dom borde vara mycket mer restriktiva. Verket är alldeles för släpphänta med dispenserna, i synnerhet till utländska fartyg. Det är massor med tyskar, holländare, ryssar, norrmän och danskar som springer här på dispens, så gör man inte i andra länder, säger Peter.

Visst finns det de som inte utnyttjar sin dispens, låter förnuftet råda och tar lots ändå på platser där de inte känner sig hemma. Men det är få befälhavare som vill dra på rederiet extra kostnader ”i onödan”.

Så sent som i början av november gick dispenskepparen på Tankvik på grund här ute på Köttstycket (ja skäret heter faktiskt så). Sikten var bra och det blåste inte mer än tio sekundmeter. Tur i oturen så gick Tankvik på lättan.



Mycket har hänt sedan den förste båk-vaktaren bosatte sig på Vinga i början av 1600-talet. När den första båken byggdes hade Gustav II Adolf ännu inte bestigit Ramberget för att peka ut var staden Göteborg skulle ligga.

I olika omgångar har det förts diskussioner av att avfolka lotsplatsen på Vinga helt. Något som ingen av dem som arbetar där ute kan acceptera.

Huvudargumentet för ett bemannat Vinga är sjösäkerhet. Sjöfartsverket ansvarar inte bara för lotsverksamheten utan också för sjöräddningen. Ett bemannat Vinga är en trygghet. Såväl för handelsjöfarten som för småfiskare och fritidsbåtar.

Kunde statsmakten rätta sig efter de sjöfarandes klagomål under de gångna århundradena så ska de väl kunna göra det i dag också.

Däremot är det inte alla gånger sjöfartsverket rättar sig efter båtmännens klagomål.

— Nu är det snart vinter igen och här ute har vi två, säger två, vinteroveraller som 40 man ska dela på. Det blir lite si och så med storleken. Och har man ägnat några timmar åt att knacka is så får nästa man ta över en sjöblöt overall, berättar Peter.

Nog verkar det snålt i överkant.



Men vackrare arbetsplats än Vinga har man som besökare svårt att tänka sig.

— Jag ser fortfarande tjusningen med Vinga. Det kan vara en kanonsomardag eller höststorm och regn, varje tid har sin tjusning. Trots att man sett skiftningarna i många år tröttnar man inte. Jag ska inte säga att det inte finns bättre jobb, det gör det, men dom är inte många. Hade vi bara haft en riktig chef också hade det varit som i Paradiset, säger Peter.

Anita Fors

