



□ **Lödflytaren Oso meddelar att man går en väntning till oljekajen. Torrlastaren Nora skall strax styra babbord för att komma in till Industrihavnen. En av bogsörbåren Haralds (t.v.) uppgifter är att vattendjupet i havnen är i hambahöjningen.**

Text och foto: Kristina Klingenberg

□ **Befälhavare Visser från Holland samtalat med lotsen Tauno Kempainen upp på bryggan. Deras diskussion går på engelska. Engelska kommandoord används alltid när det är fråga om utländska fartyg.**



**Lotsjobb i istider**

# Det här är inget rutinarbete

— Dead slow ahead!  
— Port twenty!

Holländska torrlastaren Nora skall ligga till vid Industrihavnen nya kaj i Yxpä. Befälhavare Visser repeterar de ord som ges av lotsen Tauno Kempainen. Det 83 meter långa fartyget rör sig sakta men säkert bland isflakerna i hambahöjningen. På den lilla nedre baksidan jobbar tre besättningsmän med att få i gång vinscherna.

Nere på kajen står två män färdiga att ta emot trossarna. När fartyget är färdigt återstår nästan att få isflakerna mellan kajen och fartyget att flytta på sig. Det sker med handkraft med hjälp av två bilstakar.

Klockan 14.45 avslutar Tauno Kempainen lotsningen; fartyget ligger förtöjt vid kaj. Lotsningen består av s.k. startlotsning och hamnlotsning. Befälhavaren kan välja om han vill ha hamnlotsning eller inte. Kapten Visser förtrogs att ta både och. Nora kom tryckt till kajen.

I fartygets loggbok antecknades att lotsen kom ombord kl. 13.25.

— Det var en standardlotsning, konstaterar Tauno Kempainen vid tiden beträffar.

Innan vi lämnar fartyget kör kranen på kajen i gång. Nora skall lastas med kornsgödsel och beräknas hinna gå ut i snö samma dag med Tyskland som destination.

**Serviceyrke**

De flesta fartyg i våra farvatten har så kallat lotstväg. Det gäller i regel alla utländska fartyg och inhemska, medelt stora samt inhemska fartyg i sjöföret. Lotsen utgör den flesta kontakten när man sjövägen kommer till Finland.

— Jag brukar säga att lotstryket i första hand är ett serviceyrke och att lotsning är en viktig och nödvändig säkerhetsfaktor, säger lotsledningsmannen Tuomo Maikola. Han besvarar för Tankar lotsstation, en av de sju stationer som kör till Bottniska vikens sjöfärdsdistrikt.

Vi träffas i Yxpä där lotsarna har sitt kontor i den nybyggda farledsbyggnaden. Det är onsdag och bytisdag för lotsarna som jobbar vecka/vecka, det vill säga en vecka jobb och därpå en vecka konsumentledighet.

För närvarande finns det tio lotsar, sex kutterfartyg och en busmar på Tankar lotsstation.

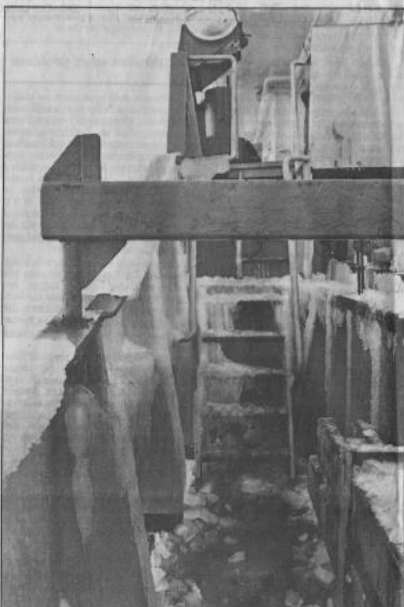
Finländska fartygsfarleder anses höra till de svårare. Den finländska kusten är relativt grund och stenig.

— Vid de flesta lotsstationer ligger Osteng och Nordöpnar har lotsarna möjlighet att åtnjuta fartyg i ett senare skede om förhållandena är svåra, förklarar Tuomo Maikola. — Här lotsar vi bota sträckan i alla förhållanden!

Tuomo Maikola har haft möjlighet att se hur lotsningen fungerar i till exempel Nederländerna, Belgien och Tyskland.

Alla lotsar har sjökapstensutbildning och därför erfarer man av sjömansliv och olika slag av sjöfar. Tuomo Maikola kom till Tankar redan 1971 och har ett visst perspektiv på se tillbaka på.

— Navigationsinstrumenten har förbättrats avsevärt, men i andra sidan har



□ **Så här års är nedsläppta fartyg vanliga. De här trapporna leder upp från lotsningsdäcket till akterdäcket på torrlastaren Nora.**

fartygen blivit större. Ibland händer det också att vi får hit fartyg som är mycket dilligt skick, berättar Tuomo Maikola.

**Hydrokopterförare**

— Det är idealiskt hydrokopterfartyg, konstaterar kutterföranen Kenneth Bläckström när vi några minuter över tår svarar över isen mot holländska Nora.

Inne i hydrokoptern är det varmt och bullrigt. Högskåp är ett måste. Det tar inte ens en halv timme att komma ut till Tankar. Isen är ovanligt jämn. I slutskedet, endast några tiotal meter från land, händer det någonting med hydrokoptern; föranen spankuler ner och den minnas svårmanöverade hydrokoptern blir ännu svårare att manövrera. Det visar sig att en bult löst i ett styranordning.

— Skit händer, konstaterar Kenneth

Bläckström när han blir kvar på isen för att fixa skadan. Det händer nästan någonting varje gång, konstaterar han utan att verka stressad.

Ena skidan hade gått av under föregående tur.

Såntidigt kommer en av lotskutternarna kringande genom isen in till hamnen i Tankar. Kutterföranen Veikko Hietamäki och Ove Häggbladh har hämtat lotsen Esko Savolainen från fartyget Bonita. Esko Savolainen konstaterade att lotsningen tog ovanligt lång tid på grund av att fartyget är mycket bredare än isbrytaren som brutit upp farleden. Dessutom var det stora fartyget i full last.

Vi hinner inte stanna länge på själva lotsstationen. Husorn Riitta Hömmer i alla fall berätta om måndagens hydrokopterfärd ut till den. Utanför Kalkkärr sjönk hydrokoptern ovanligt genom isen. Viast flyter den, men det var inte lätt att komma upp på iskanterna igen.

För det mesta sköts lotsbeställningen av skeppskaparen. Beställningstiden för utgående fartyg är sedan tydligen tre timmar men när det gäller ingående fartyg bör vakthavande lotsen meddelas om ankomsten minst sex timmar i förväg.

**Isfri ledjare**

Lotskutterna för oss ut i närheten av Kokkola fyr. Kutterföranen Veikko Hietamäki berättar att man håller upp rännan genom att köra regelbundet, också när det inte är lotsningar på gång.

Disigt solsken lyser upp isvidderna. Fastisen sticker sig nästan ändå ut till fyren. Idealiskt vinterfrie livet för lotsning? Vi var redan länge sett Nora och isbrytaren Oso som assisterar. Orangeröd pjöjer Nora genom isen och det måste medgas att jag hade lite förlärlig i magen innan jag visste hur högt det skulle vara att klättra upp för lotsledaren.

Fartyget var tomt och låg högt men var ändå så litet att det inte var så många steg att klättra. Fartyget saknade ner farten något och kutterföranen körde upp och presade kuttern mot sidan så det gick lätt att få tag i ledjaren. Ledjaren var isfri men dilligt och trapporna upp till akterdeck desto sämre.

**På bryggan**

Swag tokekslukt avsevärt att vi närmast oss bryggan när vi vandrar uppifrån trapporna. På bryggan är det lugnt och fridfullt. Rumsman lyser med sin frånvaro men befälhavaren är på plats. Efter hälsningsfraserna kontrollerar Tauno Kempainen låget. Autopiöten är påkopplad. Fartyget

stays in i farleden med isbrytaren Oso som kör framåt.

— Vid riktigt svåra förhållanden förber jag inträ fartyget lite längre ut. Då hinner jag bekanta mej med isstramstenen och ta reda på hur fartyget uppför sig, berättar Tauno Kempainen som anser lär tio år erfarenhet av lotsandet. Familjen är ofta osak till att sjökaptener söker sig till lotsjobb. Så var det också för Tauno Kempainen.

God skit. Jagan vind att tala om. Inga isar som rör sig. Färdigt upprättat ränna. Det går inte en rätvis bild av lotstens arbete. Lotsningen är inget rutinarbete. Varje lotsning är unik, fartygen varierar i form och storlek, vädret förhållanden växlar. Det är bara farleden som är densamma: 11 — 12 sjömil beroende på till vilken av de två Yxpähamnarna man skall. Farledsguiden är äva meter och på smala ställen är det bara 140 meter bred.

En mudring och bredning av farleden inleddes eventuellt inom de närmaste åren. Bottniska och Östergötlands inleddes senaste sommar. Tauno Kempainen berättar om utmärkingen av farleden. Enligt tidigare praxis märkte man endast ut grunden. Nu står förberedna skall märkas ut i sin helhet blir det snabbt fråga om stora summor och en massa tillstånd när vattenområden skall lösas in.

Sammanhängande av lotsstationerna förbereds i alla lotsdistrikt i Finland. Måskäle-Tankarsammanslagningen förbereds bland annat genom att lotsarna lär sig vandra farleder.

Av en Tauno Kempainen medger att även om det är alla lotsar sträckan Tankar

— Karleby anser han att ruttotsstationen är helt i sin ordning. Så till som det är mellan stationerna i Finland är det inte i andra länder. Utvecklingen går mot så kallade basstationer därifrån lotsningarna koordineras.

Sedan gammalt sköter Tankarlotsarna

också om lotsningen till och från hamnen i Råhja. Efter sammanslagningen sköts även trafik till Åkosalund från Tankar.

**Träffa utländska sjömän**

En ny lag har nyligen trätt i kraft gällande lotstens arbetsvår. En lots måste ha möjlighet att veta ett visst antal timmar i dygnet. Själva lotsandet sker på dygnet runt, det finns ingen tid på dygnet som Tauno Kempainen inte skulle ha varit ute och lotsat. Detsamma gäller årlödsarna.

— Nora, bläst och möcket är en kombination som gör lotsningsförhållandena svåra, säger Tauno Kempainen när det blir tal om lotsarbets negativa sidor.

— Extra stora fartyg som skall till Råhja innebär lite tankarbete på förhand. Men alltid måste man ju utgå från att vad som helst kan hända. I mitt arbetskitt går vi ofta genom lotsningarna en andra gång när vi berättar för varandra hur det gick, säger Tauno och har embert gar att säga om arbetsgemenskapen.

Kontakten med sjömännen från alla världens hörn har sina polaner. Torrlastaren Noras befälhavare är, den strålande vintersdagen till hin, på gort hamör. Sjör att han gillar Finland. Mycket. Berättar att han besökte Karleby 1961 senast. Han kommer ihåg att han dansade i ett stort trädhus i Yxpä där det fanns en bar. Och naturligtvis av flickan som han dansade med: Minst rakstans sinna.

Upp på bryggan och inre i mässen är det varmt. Under den tid förtöjningen pågick, hann solen försvinna. När vi stiger ut på deck, visar det isande om föroren.

De finländska besättningsmännen försöker buttrande från ner landningen. Jag kan inte låta bli att undra om de gillar Finland? Det känns onödigt att fråga. Så kallt är det!



□ **En kort tid av året är det möjligt att se ut till Tankar med hydrokopter. Lotskutterföranen Kenneth Bläckström (t.v.) och lotsen Tauno Kempainen diskuterar bland annat den kommande veckans trafik. Diskussionsnätverket genom mikrofoner och hörlurar på grund av det oljud som hydrokoptern åstadkommer.**



□ **Alldeles i slutskedet av hydrokopterfärden toppas en bult som håller styranordningen på plats. Kenneth Bläckström tvingas utiföra redan den andra reparationen samma dag trots att hydrokoptern inte anställt många timmar under dagen.**