

BORDNINGAR; BRAGDER OCH BELÖNINGAR

År 1869 anvisade Kongl. Maj:t penningmedel för premier till lotsar som i hårt väder avlämnat lots eller på annat sätt bistått fartyg, och 1875 bestämdes att dylik penningbelöning fick utgå med högst 100 kronor.

Visaa lotsplatser var av geografiska skäl särskilt utsatta för svårigheter vid bordningar, och Aspö var en typisk sådan plats. Här låg hela Östersjön på vid sydliga vindriktningar och Hanöbukten vid västliga. Lotsarna på Aspö fick tillgodoräkna sig den största andelen av dessa belöningar, eftersom de faktiskt hade det största antalet nämnda och belönade insatser i jämförelse med landets övriga lotsplatser genom tiderna.

För att illustrera detta faktum är det därför värt att citera ett kapitel i f.d. generallotsdirektören Erik Häggs bok "Bland lotsar och fyrmän", utgiven 1930. Kapitlet ifråga har rubriken "Lotsningar och bärgningar vid Blekinge-kusten" vilket återges i sin helhet:

"Aspö lotsplats vid Karlskrona var under forna tider, då vår örlogsflottas fartyg ofta använde kronolots, av stor betydelse för örlogsstationen därstädes. Numera ha lotsarna vid platsen huvudsakligen att betjäna de handelsfartyg, som lossa och lasta i staden eller taga sten vid de kringliggande öarnas stenhuggerier, varjämte de tagas i anspråk för lotsning av de örlogsfartyg av främmande nationalitet, vilka ganska ofta besöka Karlskrona. Det gamla bandet mellan flottans personal därstädes samt Aspö- och även Arpö-lotsarna finnes emellertid ännu kvar.

Personalen vid Aspö lotsplats är bosatt ute på den stora ön med samma namn och, närmare bestämt, helt nära det gamla Drottningsskärskastell invid huvudinloppet till Karlskrona redd. Här finnes lotshamn för den stora, moderna lotskuttern och övriga båter samt lotsuppassningsrum med utkikstorn. Men därjämte är å Kungshall vid Karlskrona anordnat ett lotskontor och uppassningsrum, och överlotsen vid platsen är av flera skäl boende inne i staden.

Sedan åtskilliga år tillbaka har överlotsen Gunnar Lång närmaste ansvaret för lotsplatsens skötsel, och han har till författaren överlämnat en hel del anteckningar, som kommit till god användning.

Under forna tider - börjar överlotsen Lång - skedde vaktgöringen för lotsuppassning å Aspö från ett berg på södra sidan av ön. När lotssökande fartyg observerades, måste den å berget posterade utkiken springa den tjugo minuter långa vägen till lotsplatsen samt där i respektive stugor varsko de lotsar, som voro i tur att gå ut. Senare anordnades vid lotsplatsen en primitiv utkiksställning, bestående av en vertikal stång med tvärsträvor att klättra på. Överst fanns en liten obekväm, för regn och blåst helt oskyddad utkiksplats.

Nu ha vi det ordnat på annat sätt! Vid lotsplatsen är upprättat ett högt utkikstorn med trappa inne i tornet och med så god utsikt, att vi under klart väder kunna se bort till Hanö. Därjämte finnes, sammanbyggt med tornet, vaktrum med kakelugn och lokaltelefoncentral till samtliga lotsars bostäder. Och nere i lotshamnen ha vi vår präktiga motorkutter i beredskap, försedd med snabbstart för motorn samt elektrisk belysning för såväl kutterns inre som lanternorna och strålkastaren. Lotsplatsen har sålunda följt med sin tid!

Förr blevo aspölotsarna ofta anmodade att lotsa svenska örlogsfartyg, och det kan ju därför vara lämpligt att i dessa korta minnesblad även med några ord omnämna en dylik lotsning.

En morgon, våren 1889, blev dåvarande lotsen, nu f.d. mästrelotsen Peter Bergström beordrad att inställa sig för tjänstgöring ombord å korvetten FREJA, som skulle gå ut till sjöss för att efter hemkomsten från en långresa inspekteras av amiral F.W. von Otter. För lotsarna var det alltid av stort intresse att få vara med vid ett

dylikt tillfälle. Dels innebar lotsningen en välkommen extra inkomst, varav den tiden fanns stort behov, dels var det ett verkligt nöje att åskåda segelexercisen, som alltid gick med utomordentlig snabbhet. Man kände sig stolt över att få vara med på ett hörn av kommandobryggan.

Mästerlotsen Bergström får nu själv berätta!

Klockan 8.30 lättades ankar, och kursen sattes till sjöss. Det blåste en frisk kuling. Utanför inloppet sattes läsegel, korvetten lade över, och med ett väldigt skum för bogen gjorde hon hög fart genom de blå vågorna. När vi väl voro ett bra stycke till sjöss, hördes en röst: "Man över bord!"

Kommandoorden kommo slag i slag, segel minskades på en otroligt kort tid, och korvetten lades upp i vinden, varpå livbåten firades, och efter några minuter hade man bärgat den boj, som föreställde en över bord gången man. Det var en vacker och käck manöver! Hade det varit verklighet, så skulle nog den nödställde ha kunnat hålla sig uppe till dess livbåten kom till hjälp. Så hissades båten, därefter nya kommandoord, och inom några ögonblick låg korvetten åter på länsen.

Det dröjde emellertid ej länge, innan nya övningar vidtogo. Segel bärgades, märssegel skiftades, bramstänger och bramrår togos i däck, allt med förvånande precision. Jag var den tiden en ung man - endast 28 år - och jag kände mig mycket imponerad av det goda sjömanskap varmed allt ombord sköttes. Fram emot middagen kom emellertid tjocka, och jag fick nu annat att fästa mina tankar på. Jag kände amiralen tillräckligt för att veta, att han ej gärna lät sig hindra i sina avsikter, och jag undrade för mig själv, om han ämnade angöra inloppet, trots tjockan. Plötsligen stod han framför mig och sade:

"Nu gå vi in, lots!"

"Ja, amiral", svarade jag, "men det är risk att söka på i den här tjockan och sjögången!"

"Jag skall in", blev svaret, "i morgon bittida skall jag inspektera minavdelningen."

Jag drog ett djupt men tyst andetag, tog mig en funderare, och efter en stund lågo vi på kurs in mot Estens prick. Det skulle föra för långt att här redogöra för navigeringen in till Karlskrona redd. Allt gick bra, men jag tror dock, att jag fick några grå hårstrån under den infärden.

I anslutning till denna lilla berättelse må även omnämnas en lotsning omkring år 1889 av en engelsk örlogseskader. Det var en morgon i oktober, berättar mästerlotsen Bergström, då vi, fem lotsar från Aspö, gingo till sjöss med lotskuttern, som förde bottenrevade segel. Sjön var brytande och hög och luften mycket disig. Vid middagstiden observerade vi fyra större seglere långt till sjöss. Vi seglade dem till mötes, och då vi kommo närmare, funno vi dem vara fyra engelska örlogsfartyg, som lågo för bottebrevade märssegel och lotsflagg på toppen. Vinden hade nu ökat till orkanartad storm. När vi väl voro i närheten av fartygen, sågo vi, att de hade låringsbåtar, vilket gjorde det omöjligt för oss att i den rådande grova sjön och hårda vinden borda på vanligt sätt. Vi tecknade därför åt dem att kasta en ända till oss, som vi kunde slå om livet och så gå i sjön för att därefter halas ombord.

Sedan två av oss hoppat i sjön och halats ombord på var sitt fartyg och den engelske eskaderchefen funnit, att de två övriga fartygen kunde segla efter dem, som hade lots, sattes kurs in mot reddan, varvid maskinerna sattes igång och seglen bärgades. Det gavs ej tid för oss att få torra kläder, ty vi måste ju sköta vår lotsning, och när vi väl kommit till ankars, hade man mycket att bestyra ombord. Jag ville för övrigt fortast möjligt i land, varför jag på stående fot fick ett stort glas whisky och slutligen kom iväg.

Innan jag kom hem till lotsplatsen, var klockan nio på aftonen, och

jag hade varit genomvåt sedan klockan tre på middagen. Visst står man i unga år i allmänhet rycken för en dylik blötning, men det kommer efter, när man blir äldre, såsom erfarenheten visat.

Bland händelser, stående i samband med lotsningar av handelsfartyg, ha naturligtvis många inregistrerats i minnet hos våra Aspö-lotsar. Några av dessa händelser må här omnämnas.

För åtskilliga år sedan, omkring år 1895 och någon gång i november månad - så berättar mästerlotsen Bergström - iaktogs ett ryskt segelfartyg till sjöss med lotsflagg hissad. Vi kommo ut med den däckade lotskuttern, i hög sjö och regn. När jag hade bordat seglaren - det var vid fyratiden på eftermiddagen - sporde jag kaptenen om hans destinationsort. Han svarade, att han skulle in till Karlskrona för observation; han kom nämligen från plats, som var förklarad smittad.

Enär det under sådant förhållande är lotsen förbjudet att gå under däck eller att förtära något av fartygets förråd, var jag naturligtvis angelägen att försöka göra seglingen så kort som möjligt. Skutan föreföll att vara ett pråktigt fartyg, varför jag föreslog att vi skulle öka segel. Kaptenen, som såg mycket medtagen ut till följd av vaka och hårt arbete, svarade emellertid, att han ej vågade sätta flera segel i den höga sjö, som rådde. Vi fortsatte in emot land, men det gick trögt, och sjön slog mycket in över däck.

Klockan tio på aftonen kom kaptenen fram till mig och meddelade den oroande nyheten, att skutan sprungit läck och att pumparna måste hållas igång för att om möjligt hålla oss flytande. "Låt mig få veta, om vattnet ökas", svarade jag honom, "ty i så fall måste vi hålla på land för att få livet bärgade."

Jag tog nu rodret, så att hela besättningen skulle kunna vara vid pumparna. Klockan tio på kvällen kom jag dit och stod där till följande morgon klockan tio, då vi lyckligen kommo till ankars vid observationsplatsen. Vad man får utstå under en dylik lotsning, det kan endast den förstå, som varit utsatt för liknande händelser.

År 1904 den 20 december hade nuvarande mästerlotsen Bror J.E. Löfgren tagit ut en ångbåt till sjöss från Karlskrona. Vid elvatiden på kvällen lämnade han fartyget i sin lilla segelbåt, som enligt gängse bruk tagits med på släp. Han var ensam i båten, och väl nedkommen skulle han påsätta rodret, rigga båten och så ta sig hem. Under försök att påsätta rodret råkade han emellertid till följd av det rådande mörkret att slinta och ramlade i sjön. Efter ett hårt arbete i det kalla vattnet, vinterklädd som han var, uppnådde han den för vinden drivande båten och tog sig med möda upp i denna, varefter han satte upp riggen och seglingen påbörjades. Han hade förutom rodret förlorat sin mössa, hade naturligtvis inga torra klädesplagg till hands och fick nu med åra styra hem sin båt i den kalla vinternatten. Få äro säkerligen de, som skulle ha klarat sig med livet från en dylik händelse.

Under världskriget, hösten 1916, kallade en stor, tom engelsk ångare LAMBERT, på lots utanför Aspö. Lotsen Johan Adolf Lindeblad, nu pensionerad mästerlots, ombordkom, och färden västvärt innanför tremilsgränsen påbörjades. Vid uppklätttrandet å fartygssidan hade lotsen överspolats av sjön och sålunda blivit genomvåt redan från början. Sydvästlig halv storm rådde, dock avtagande mot kvällen. Enär förbud var givet att gå innanför tremilsgränsen under mörker, måste ångaren ankra vid Tärnö, där ny lots dock ej kunde komma ombord till följd av den höga sjön. Morgonen därpå hade vinden mojnmat något, och färden skulle nu fortsättas. Vid lättningen sprang emellertid ankarspelet och styrbords kätting löpte på tamp och förlorades.

Klockan elva påföljande natt, sedan en hel del besvärliga ankararbeten avslutats, fortsattes resan trots nu rådande snötjocka och

sydvästlig storm. Kursen sattes utanför tremilsgränsen men dock ned väster om Hanö, där lotsskifte skulle äga rum. Ej heller här kunde lotsombyte ske på grund av det hårda vädret.

Enär fartyget var tomt, ville det ej längre styra, och under två dygn - varunder varken befälhavaren eller lotsen lämnade bryggan - drev fartyget redlöst till sjöss. Utklippanns fyr passerades därvid helt nära. Tyska örlogsfartyg voro i farvattnet och sökte efter ångaren, men de upptäckte den ej.

För att stabilisera fartyget fylldes nu storrummet med vatten, men detta medförde, att rummets luckor flöto upp och började slå mot fartygssidorna så hårt, att man fruktade att de skulle slå hål på plåten.

På tredje dagen efter avgången från Tärnö mojnade vinden, varefter Karlskrona anlöptes för reparation och resan åter fortsattes till utanför Ystad, varifrån lotsen återvände till sin station.

Jag övergår nu - säger överlotsen Lång - till att redogöra för några bärgningar av fartygsbesättningar, utförda av Aspö-lotsar.

År 1890 i januari eller februari syntes ett barkskepp styra ner mot Sturkölandet, i sudvästlig storm med snö och regnbyar. Lotskuttern bemannades skyndsamt med fyra lotsar och stack ut till sjöss. Ehuru befälhavaren å barkskeppet borde ha sett kuttern, styrde han dock en sådan kurs, att fartyget slutligen törnade på grundet Kråkan utanför Sturkö.

Lotskuttern seglade nu ned till haveristen för att försöka bärga besättningen. Tio man, kaptenens fru och deras minderåriga barn funnos ombord. Innanför bränningarna ett femtiotal meter för om fartyget fanns så mycket vatten, att lotskuttern kunde ankra där och slacka sig ned strax för om fartygets styrbords bog, varefter en grov tross erhöles från haveristen. Trossen togs runt kutterns mast, där två man fick stå klara att släppa efter, när svåra sjöar kommo rullande. Fartyget, som var lastat med salt, vattenfylldes genast, och dess master gingo genom fartygsbotten och kunde när som helst falla över lotskuttern. Så bröts fartygets akterskepp sönder, och kaptenens fru sågs nu stå förut med barnet på armen. Genom att hala en mindre båt mellan fartyget och lotskuttern lyckades man efter hand få över hela besättningen. En del av dess effekter togs därefter med hjälp av en göling från fockrånocken ombord i kuttern.

Det återstod nu en riskfylld seglats ut till sjöss mellan bränningarna, och det påfallande mörkret gjorde seglingen än svårare. Vid ett tillfälle var kuttern mycket nära att gå upp på en bränning, men kryssningen kunde dock fortsättas så långt, att fritt vatten nåddes och insegling i farleden till Karlskrona kunde ske.

Det förlista fartyget var finskt och hette RONEBERG. Lotsarna erhöles i belöning hundra mark av finska staten.

Uti Blekinge Läns Tidning för den 1 december 1894 läses följande:

"Sydväst om Utklippan grundstötte i förgår, torsdag, under mycket hård blåst kl. 7 på kvällen skeppet RUTH, hemma i Karlshamn och nu destinerad dit på resa från Kjöge i Danmark. Fartyget fördes av kapten John Samuel Svensson, hemma i Karlshamn.

Det hade varit meningen att söka sig in till Karlshamn, men fartyget kunde ej ligga upp dit utan kom längre ostvart, och så ville man på kvällen i stället gå in till Karlskrona. Olyckligtvis tog man fel på fyrarna, så att Utklippan förväxlades med Godnatt. Fartyget törnade först en gång och kort därefter en andra gång. Skrovets botten kunde ej stå emot dessa törnar utan brast, och vattnet rusade in, varvid fartyget sjönk, så att blott en del av masterna syntes ovan vattnet. Allt gick så fort, att besättningen, sju man, ej lyckades alla bärga sig i riggen, dit emellertid fyra man lyckades komma upp. De tre andras kamp för livet var snart lyktad! Kaptenen gick strax till botten, och de två av manskapet, som sökt bärga sig i farty-

gets båt, gingo förlorade i brottsjöarna.

Vid fyratiden i går morse hade i det hårda vädret Aspö-lotsar gått ut för att taga in en ångare, och de hade just kommit lyckligt hem från den expeditionen, då de genom kikaren observerade de utanför Utklippan över vattnet uppstickande masterna. De hade genast klart för sig, att en olycka hade skett. Kanske funnos människor att rädda? Utan att tveka ett ögonblick gingo lotsarna genast, trots den hårda stormen, åter ut till sjöss med lotskuttern och höllo ned på Utklippan. Vädret var sådant, att lotsarna ett ögonblick misströstade om att kunna nå målet, men pliktkänsla och människokärlek manade dem att försöka sitt yttersta. Och allt gick väl, ehuru det stod hårt på!

Framkomna till Utklippan vid 1/2 12-tiden, kunde de se, att flera människor funnos uppkrupna i vrakets rigg. Där hade dessa arma i pinande storm och oupphörligen överspolade av sjön tillbragt en fasanfull natts och förmiddags säkert oändligt långa timmar! Då lotskuttern icke kunde komma intill vraket, fick man ut en båt vid fyrplatsen, och under stor fara och mycken möda lyckades man äntligen att bärga de fyra kvarlevande, först i den mindre båten och sedan ombord på lotskuttern, där man ägnade dem all den omvårdnad, som var möjlig att ge. De räddade, som redan givit sig förlorade, voro naturligtvis högeligen medtagna, och länge till hade de nog ej stått ut.

De raska och modiga Aspö-lotsar, som utförde den vackra och hedrande bragden - som vi hoppas vederbörande skola ge välförtjänt erkännande - voro mästerlotsarna Sven Eriksson, befälhavare å lotskuttern, Victor Olsson och Johan Adolf Lindeblad samt lotslärlingen John Eriksson, den förstnämndes son."

Utöver vad här ovan återgivits må nämnas, att erkännandet ej uteblev.

Slutligen må med några ord redogöras för den undsättning av Utklippans fyrplats, som ägde rum år 1881, ett svårt isår. Den 17 mars observerades nödflagg blåsa på Utklippans fyr, och för Aspö-lotsarna var det en självklar sak, att man måste få till stånd en undsättnings-expedition. Mästerlotsen Sven Eriksson erbjöd sig att våga försöket. Han gick över isen utomskärs den tio nautiska mil långa vägen till Utlängan och därifrån till Inlängan, varest bröd, mjöl och andra livsförnödenheter anskaffades. Efter att ha fått biträde av några man med båt för transportens utförande, begav sig Eriksson i spetsen för sin lilla expedition åstad över isen och uppnådde lyckligen Utklippan, där mycket riktigt proviantbrist var för handen.

Givet är - uttalar överlotsen Lång - att jag till de skildringar jag lämnat skulle kunna foga många andra. Vad som här omnämnts torde emellertid giva åtminstone någon föreställning om, huru vi haft det under gångna tider här nere utanför Karlskrona, konung Karl XI:s skapelse och "sjömannens stad".

Efter detta utdrag ur Häggs bok kan det vara på sin plats att återge officiella rapporter som publicerades årsvis i Lotsverkets s.k. berättelser:

"Den 4 december 1875: Under hård och stark storm utgingo lotsarna med lotsbåten till svenska skonerten GUSTAF 1 och lämnade det lotsbiträde, allt med stor fara för egna liv. Endast med största möda och ansträngning ankommo de på natten till Karlskrona då båt, tackling och segel voro helt och hållet överisade. Först den 6 december kunde de återvända till Aspö. 100 kr i premie.

Den 30 oktober 1876: Fyra lotsar utgingo med lotsbåten under stark storm och lämnade med livsfara lotsen ombord i svenska skonerterna

CARL och BONDE som infördes i nödhamn. 100 kr i premier.

Den 27 november 1877: Fyra lotsar utgingo till jakten PRIMUS från Öland samt lyckades med livsfara, under mörker och svåra bränningar, från undergång rädda befälhavaren jämte fartyget, som inlotsades till Drottningsskär. 80 kr i premier.

Den 2 januari 1879: Utgingo fyra lotsar vid Aspö lotsplats under svår NNV-lig storm och hög sjö samt avlämnade lots till svenska briggen GOTTFRIED: 80 kr i premier.

Den 30 maj 1879: Under SV storm med regn och ovanligt hög sjö utgingo fem lotsar från Aspö med lotsbåten och med fara för egna liv lotsar till svenska barkskeppet HILDA och skonerten NICOLINA vilka därefter inlotsades till säker ankarplats. 100 kr i premier.

Den 24 november 1879: Fyra lotsar från Aspö lotsplats jämte en sjöman utgingo under orkanlik NV storm med snöbyar och avlämnade lotsar till svenska jakterna SEX SYSKON och MARIA som infördes till Karlskrona.

Den 6 oktober 1880: Två lotsar och två lotslärlingar vid Aspö lotsplats utgingo under svår ONO-lig storm och ovanligt hög sjö och avlämnade, med fara för egna liv, lots till svenska galeasen KARL samt inbogserade fartyget till ankarplats. 80 kr i premie.

Den 27 december 1880: Utgick i båt tre kronolotsar och en lotslärling, alla vid Aspö lotsplats, under storm och hög sjö till tyska ångaren NAUTILUS samt signalerade med lotsflaggan den kurs som borde styras, intill dess det lyckats dem att sätta ombord en av lotsarna, som därefter inlotsade ångaren till Karlskrona. 80 kr i premie.

Den 20 januari 1881: Lämna vid Aspö lotsplats fem kronolotsar och en lotslärling, med fara för egna liv under stark köld och svår NO-lig storm, lots åt den till nödhamn sökande tyska ångaren PINUS. För att komma ut till fartygets hjälp måste lotsarna transportera lotsbåten över land till lämpligt utsättningsställe, varifrån de kunde genom drivisen arbeta sig fram och avlämna lots, som inlotsade ångaren till den fasta iskanten innanför försänkningarna vid Aspö. 100 kr i premier.

Den 4 december 1882: Under svår SO å OSO-lig storm utgick en lots och två lotslärlingar, åtföljda av ett lotsbiträde, mot ett fartyg, som syntes styra mot land; fyra rev var intagna i lotsbåtens storsegel och det sista skulle intas, då ytterligare två fartyg blev synliga, så att lotsarna, för att hinna så långt ut som möjligt, fortfarande förde segel till det yttersta och lyckades, med ögonskenlig livsfara, avlämna lots till svenska skonertskeppet KUNGSSKOGEN samt skonerterna MARIA och NORMA och införa dem till ankarplats, för vilken raska handling tilldelades vardera 20 kr.

Den 16 april 1884: En mästerlots och en lots jämte en lotslärling och ett båtbiträde utgingo under storm och snötjocka med fara för sina liv samt avlämnade lots till svenska jakten BERTHA, som därefter inlotsades i hamn. Båtbesättningen tilldelades en belöning av tillsammans 80 kr.

Den 26 oktober 1884: Två mästerlotsar och två lotslärlingar utgingo under livsfarliga omständigheter i storm och ovanligt hög sjö utanför grunden vid Aspö lotsplats och införde svenska jakterna FAMILJEN och ANNA i hamn. Båtlaget tilldelades tillsammans 40 kr.

Den 13 december 1886: Under svår SSV-lig storm och ovanligt hög sjö hade två mästerlotsar, en lots och ett båtbiträde från Aspö lotsplats utgått med den däckade kronolotsbåten till tyska ångaren CLARA samt, då sjögången hindrade lotsbåten att borda ångaren

utanför de yttre grunden, från båten väglett densamma in i farleden till Karlskrona, varefter först lots kunde komma ombord för att fortsätta lotsningen. Som upplysning tillika vunnits, att lotsningen kunnat verkställas endast därigenom att båtbesättningen utsatt sig för livsfara, tilldelades den en belöning av 80 kr.

Den 12 oktober 1887: Utgingo två kronolotsar åtföljda av en lotslärling och ett båtbiträde från Aspö lotsplats under SV-lig storm och ovanligt hög sjö och lämnade med uppenbar livsfara lots till svenska skonerten IDOG; och belönades båtlaget för visat mod och välförhållande med 100 kr.

Den 1 december 1887: Utgingo två kronolotsar och en lotslärling jämte ett båtbiträde från Aspö lotsplats under orkanlik SV storm till ångfartyget ADAM från Ljusne, till vilket avlämnades lots som därefter bragte fartyget i hamn. De svåra och farliga omständigheter varunder detta skedde, föranledde en belöning till båtlaget av 80 kr.

En lots och två lotslärlingar åtföljda av ett båtbiträde begåvo sig den 12 september 1888 med lotskuttern från Aspö lotsplats under SV byaktig vind och trerevad märsssegelskultje med omväxlande halvtjocka och regnbyar ut mot ett skepp, som observerades mellan Utklippan och Utlängan, där det drevs alltmer inåt land. Utan att kunna borda fartyget, som befanns vara franska skeppet NOTRE DAME D'ESPERANCE, nödgades lotsbåten, för att få fartyget att vända, hålla till sjöss under tilltagande storm, varvid båten löpte stor fara att fyllas och lotsen höll på att gå över bord. Sedan skeppet vänt undan vinden lyckades lotsen komma ombord och bragte skeppet, efter två dagars kryssning, in till Karlskrona. Båtlaget erhöll en belöning av 100 kr.

Den 20 november 1888: Gingo två mästrelotsar, en lotslärling och ett båtbiträde, vid mörkrets inbrott under SV-lig storm med hårda hagelbyar, ut från Aspö lotsplats emot norska briggen ARIEL, som signalerat efter lots. Under utseglingen i öppen båt kunde endast fockseglet användas och sjön vräkte över den lilla farkosten så att durkarna kringflöto, men oaktat tilltagande storm och mörker lyckades man med stor svårighet, tre minuter utanför yttre grunden, sätta lots ombord som därefter inlotsade briggen till Karlskrona, under det de återstående lotsarna under största livsfara med båten återvände till Aspö. Båtlaget tilldelades 100 kr.

Den 27 november 1890: Hade tyska skonerten PETER, nedisad och urståndsatt att manövrera, kastat ankar i öppna sjön utanför Sturkö, då två lotsar och en lotslärling jämte ett biträde från Aspö lotsplats i den svåra stormen och höga sjön begåvo sig ut till fartyget, som de med livsfara uppnådde och därefter med mycket arbete manövrerade fram till den rätta farleden samt inlotsade till Karlskrona. Båtlaget belönades med 80 kr.

Den 5 januari 1893: utgingo en mästrelots, tre lotsar och en lotslärling från Aspö lotsplats och lyckades, oaktat drivis låg sammanpackad utanför kusten till betydligt avstånd till sjöss, efter ett under fem timmars tid pågående och livsfarligt arbete uppnå och sätta lots ombord å tyska ångfartyget PRINZ HEINRICH, som därefter inlotsades till Karlskrona; och tillerkändes bemälda kronolotsar för därvid visad raskhet och självuppooffring en belöning av tillsammans 100 kr.

Den 24 september 1893: Utseglade en mästrelots, en lots och två lotslärlingar från Aspö lotsplats under svår SV-lig storm med hög sjö och regnbyar samt lyckades med fara för egen säkerhet avlämna lots till skonerten IDA, som därefter inlotsades till ankarplats vid Aspö. Båtlaget tilldelades 100 kr.

Den 30 november 1894: Lyckades två mästerlotsar, en lots och en lotslärling, alla från Aspö lotsplats, samt en t.f. fyrvaktare och ett extra fyrbiträde vid Utklippans fyrplats under NV-lig orkanlik storm med fara för egna liv bärga fyra man av besättningen å det vid Utklipporna förolyckade skeppet RUTH; och erhöilo de för sitt mannamod och sin skicklighet en belöning av tillsammans 180 kr.

Den 7 december 1895: Begav sig en mästerlots, tre lotsar och en lotslärling under VSV-lig storm med regnbyar i båt ut från Aspö lotsplats emot skonerten ANNA från Kåvik samt lyckades med fara för egna liv, till skonerten avlämna lots, som därefter införde fartyget till Karlskrona; och belönades båtlaget för visad raskhet och självupppoffring med 200 kr.

Sedan barkskeppet PATRIOT den 16 mars 1896 under snötjocka strandat vid Sturkö, utgick en mästerlots och två lotsar från Aspö lotsplats samt en fiskare påföljande dag under hård VSV-lig storm och svår sjögång med öppen båt från Aspö till strandningsstället och lyckades med livsfara få det strandade fartygets befälhavare ombord i lotsbåten, som därefter återvände. Var och en av de i räddningsföretaget deltagande personerna tillerkändes för denna berömvärda handling 25 kr.

Den 4 februari 1897: Syntes ett fartyg, som senare befanns vara engelska ångaren MAURITIUS, utanför Aspö tillkalla hjälp av lots. Två mästerlotsar, en lots och en extra lots utgingo då från Aspö södra udde med en mindre båt över isen till Aspö sten samt lyckades, efter att ha arbetat sig genom den vid kusten hopade drivisen, vilket företag var förenat med verklig livsfara, när isen drev med frisk NV-lig vind rätt till havs, uppnå ångaren. Då fartyget emellertid ej ansågs kunna forcera isen in till Karlskrona, gick hon åter till sjöss, så lots behövdes ej. Som belöning för lotsarnas påpasslighet och oförskräckthet tilldelade Lotsstyrelsen envar av dem 15 kr.

Den 20 november 1897: Utseglade från Aspö lotsplats en mästerlots, två lotsar och en extralots under hård VNVlig storm för att lämna lots åt svenska briggen VERITAS. Sedan de under livsfarliga omständigheter lyckats sätta ombord lots i fartyget, inlotsades detta till Karlskrona. Båtlaget erhöil en belöning av 60 kr.

Den 8 december 1897: Utgick från Aspö lotsplats under hård SSV-lig storm tre mästerlotsar och en extralots med lotskuttern samt lyckades under omständigheter, som gjorde företaget förenat med verklig livsfara, ombord i tyska ångaren MEITZEN, avlämna lots, som införde fartyget till Tjurkö; och tilldelades lotsarna för deras mannamod och skicklighet 15 kr vardera.

Den 28 november:1898: Utgick från Aspö lotsplats två mästerlotsar, en lots och två lotslärlingar i båt under hård SV-lig storm samt lämnade med verklig livsfara lots till tyska ångaren H. von WITT, som därefter inlotsades till Karlskrona. Såsom belöning för Kronolotsarnas vid tillfället ådagalagda mod och självupppoffring tilldelade Lotsstyrelsen envar av dem 20 kr.

Den 3 december 1898: Hade två mästerlotsar, en lots och två lotslärlingar vid Aspö lotsplats med fara för egna liv räddat besättningen å i Oskarshamn hemmahörande skonerten BANKEN, som förankrats under Aspöhornslandet, men under rådande storm kommit i drift. För denna bragd tillerkändes lotsarna en belöning av tillsammans 150 kr.

Den 22 september 1899: Utgick från Aspö lotsplats tre mästerlotsar och en lots under hård S-lig storm och svår sjögång och lämnade med fara för egen säkerhet lots åt svenska skonertskeppet

11

9.

HILDA och amerikanska yachten UTOWANA, som därefter inlotsades till Karlskrona. Var och en av kronolotsarna tilldelades en belöning av 15 kr.

Den 24 oktober 1899 utseglade under hård SSV-lig storm och hög sjö tre mästerlotsar, en lots och en lotslärling från Aspö lotsplats samt lämnade lots åt skonerterna HILDA och JENSINE. Som företaget var förenat med verklig livsfara tillerkändes var och en av de fem kronolotsarna 20 kr.

Den 26 september 1900 hade en lotsförman, en lots och en fiskare under hård SV-lig storm och hög sjö utseglat i öppen båt från Aspö lotsplats och med verklig livsfara lämnat lots åt skonerten EMMA, som därefter inlotsades till Karlskrona. För denna bedrift tillerkändes envar 20 kr.

Den 3 januari 1905 lämnade tre mästerlotsar och en lots vid Aspö lotsplats under mycket svåra väderleksförhållanden med hård storm och regntjocka samt hög överbrytande sjö lots till ångaren ELLA. Lotsarna tilldelades 10 kr var.

Den 16 mars 1905 grundstötte under snötjocka holländska tjalken ROLPHINE på grundet Skälören i Karlskrona skärgård. Fyra mästerlotsar, två lotsar och en lotslärling, alla vid Aspö lotsplats, lyckades under synnerligen svåra omständigheter rädda fartygets befälhavare och dennes hustru samt fartygets besättning, som utgjordes av tre man. För denna räddningsbragd tilldelades de båda mästerlotsarna, lotsen och lotslärlingen 10 kr var samt envar av de övriga 5 kr.

Den 30 november 1906 lämnade tre mästerlotsar, en lots och en lotslärling, alla vid Aspö lotsplats, under svår storm och med fara för egna liv, lots åt tyska ångaren AMALIA och tilldelades härför en av mästerlotsarna 15 kr och envar av de övriga 10 kr.

Den 8 januari 1908 lämnade tre mästerlotsar och en lotslärling, alla vid Aspö lotsplats, under mycket svåra väderleksförhållanden lots åt svenska ångaren TYR utanför inloppet till Karlskrona; och tilldelades envar av dem för visad påpasslighet och duktighet en belöning av 20 kr.

Den 19 november 1909 utgick från Aspö lotsplats en mästerlots, två lotsar och en lotslärling samt lämnade lots åt ångaren MARIE under mycket svåra väderleksförhållanden. För vid ifrågavarande tillfälle ådagalagt mod och pliktuppfyllelse tilldelades envar av dem en belöning av 20 kr.

Den 20 december 1909 begav sig en mästerlots, en lots och två lotslärlingar ut från Aspö lotsplats under mycket svåra väderleksförhållanden och lämnade lots åt barkskeppet MITZPAH. För det mod och den pliktuppfyllelse kronolotsarna vid ifrågavarande tillfälle ådagalagt, tillerkändes var och en en belöning av 20 kr.

Den 12 december 1915 blev skonerten GOTTFRID från Timmernabben under synnerligen svåra väderleksförhållanden av tre mästerlotsar och en extralots vid Aspö lotsplats inbogserad till Karlskrona med hjälp av deras motorkutter. Ifrågavarande lotsar tillerkändes härför en belöning av 20 kr vardera.

För visat mod och rådhighet vid bärgningen av besättningen å det i Nordvik hemmahörande m/s VERONA den 30 augusti 1925, har Lotsstyrelsen tilldelat belöningar å 60 kr åt envar av följande personer, nämligen lotsförman Hilmer V. Aberg, lotsen Gottfrid V. Ekenström och lotslärlingen Sture V. Sander, samtliga från Arpö lotsplats. (Hela dåvarande personalstyrkan vid denna plats).

Den 28 oktober 1936 strandade ångaren BOREA på grundet Skälören i Karlskrona skärgård, varvid besättningen räddades av fyra fis-