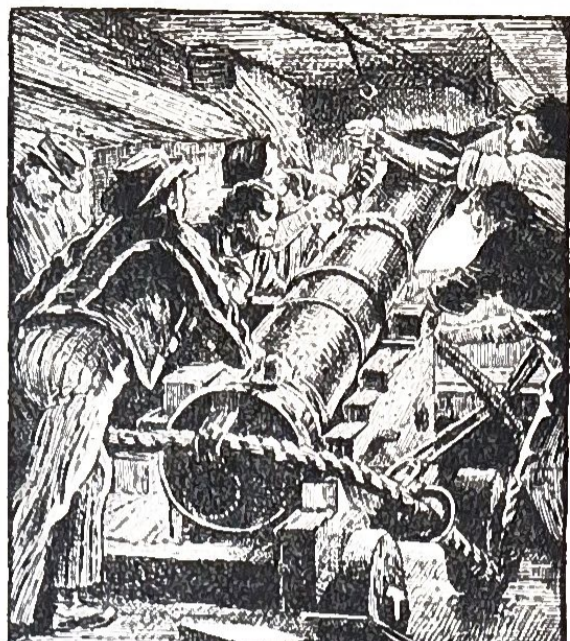


Pr. 2548

*Sammarberg*



# JÖLIF



MEDELPADS  
FÖRNÄMNFÖRENING  
1938  
SUNDSVALL



Jenny Nyström

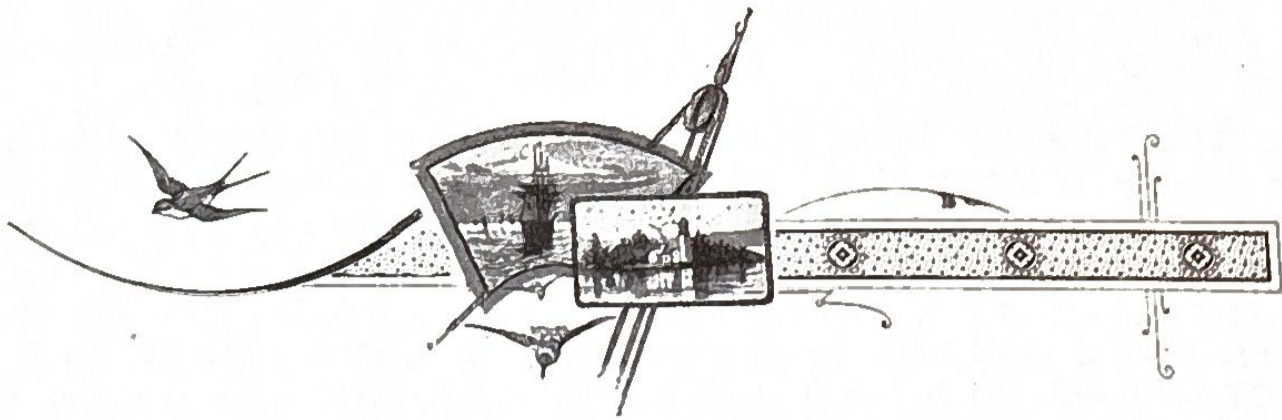
Fri bearbetning af Adolf Ekelöf.

424

SJÖLIF



»Båten — — — satte af, och det var ej en minut att förlora.» (11:te kap.)



## Till Läsaren!

**D**u är en frisk Nordens son med godt äfventyrslystet blod i dina ådror, och du brinner af längtan att få veta, hvad sjölif vill säga, att lära känna detta haf, som höljer i det närmaste två tredjedelar af vår planet och på hvars vidder kanske äfven din lystnad efter ära och rykte en dag skall tillfredsställas. Men ämnet är nästan outtömligt. Blott en diger encyklopedi skulle kanske kunna fullständigt behandla detsamma. Dessa blad afse endast att gifva dig en, så vidt möjligt är, lefvande bild af hafvet med dess natur och dess hemligheter och af hvad stort, som människan där uträttat. De skola berätta dig om oceanerna och deras djup med berg, slätter, dalar och skogar och om deras vimmel af lefvande lif, från dess minsta småkryp till dess leviataner, ja, t. o. m. om »Stora sjöormen»; om de stora rikedomar, som inbäddade i dy och sjögräs ligga på botten af »Näckens kassakista», ända från de sjunkna spanska galeonerna till de elektriska kablarna; om stormar, orkaner, hvirflar, skydrag, tidvatten och strömrar; om polernas hvita ödemarker och tropikens öar, som blänka likt smaragder på Stilla hafvets bröst; om ryktbara upptäcktsresande och modiga sjömän; om sjöröfvare, kapare och buccanierer; om hafvets härdiga arbetare — fiskare, hvalfångare, pärldykare och korallsamlare; om märkvärdiga skepp och stora flottor, som med ära bekrigat landets fiender eller bringat lifsmedel och rikedom till våra kuster; om faror, som skepp och folk löpa i följd af eld och skeppsbrott, och om deras räddning och räddare; om skeppsbyggerikonsten och den brygga, som genom denna blifvit slagen emellan vildens primitiva stockflotte och våra dagars kappseglingsyacht, slagskepp eller atlantiska »liner»; om navigationsvetenskapen och om ångkraftens ännu knappast vunna seger öfver seglen; och, till sist, om manskapet eller »gemene man» ombord eller »folket för om masten», som

det äfven stundom kallas, sådant dess lif är i dag och sådant det var i pressgångarnas dagar, såväl »till örlogs» som »till kofferdis». Allt detta kommer att beröras, ehuru, för omväxlings skull, icke i någon regelbunden eller kronologisk ordning.

Dock hoppas jag, att du, i den mån vi hinna framåt på vår gemensamma bana, skall börja komma under fund med att det fins romantik, ja äfven tjusning i hafvet, i dessa hemlighetsfulla vidder, hvori skeppen dyka ned och under månader försvinna för vår blick och hvarifrån sedan solbrända sjögastar stiga upp med underbara berättelser på läpparna; där, hvarest historierna om sjöman »Sindbad» och Robinson Crusoe m. fl. visa sig vara något mer än blott myter, och hvarest sanningen af Cooks och Dampiers underbara reseberättelser vinna bekräftelse; där, hvarest Aca-pulgaleonerna kröpo försiktigt fram med rummen fulla af skatter och Vanderdecken, »den Flygande holländaren», som ständigt kryssar utanför Goda-hopps-udden, står högrest på sin dekorerade hyttas däck och knyter näfven åt den vandrande månen; där, hvarest vindarna blåsa saltstänk genom riggen och medföra doft af tjära och grankåda eller komma mättade med vällukter från kryddbeväxta stränder eller tjuta vildt med rykande skum och bitande hagelskurar. Trollkraften af denna romantik, en gång fattad, skall förvandla de stora hamnplatsernas mudder och sot till rena guld, och till och med den gamla ryggbrottna handelsskonaren eller den buckliga kolångaren — dessa oceanvägarnas luffare — skola befinnas äga intresse och kanske till och med skönhet. Du skall vandra på hafvets strand och med längtan blicka ut emot dess blånande fjärran, och blotta benämningen å dessa olika slags fartyg, skonare, barker, skepp, briggas, chasse-marées och hvad de alla heta, skall blifva musik i dina öron, liksom ock sjöfolkets sång vid ankarspelet eller klapprandet af dettas »pal-lar» på någon skuta, som går till segels, gnisslet af blocken vid seglens sättande eller skeppsbyggarens hammarslag i land; ty i hvart och ett af allt detta skall du erfara liksom en hälsning från vida hafvet.





## FÖRSTA KAPITLET.

### Ett och annat förbegrepp.

Hvarför detta kapitel kan vara af intresse. — Bilder af elementärt sjömanskap. — Om fartygs olika seglingslägen och vändningar. — Från H. Fieldings Lissabonresa 1754. — James Wallis och den franske kaparen. — Något om sjötermer och tacklingar. — Bilder af olika fartygstyper.

»**D**en där skepparen måtte då inte veta hur det skall styras; hvarför följer han inte fårorna?» berättas en med plogens handterande väl underkunnig landtman hafva utropat, då han på väg till Amerika med en stor Cunard-ångare en dag stack upp hufvudet öfver dennes däck och såg, hur fartyget gick tvärs öfver oceanvågornas väldiga »fårar» och ej längs med dessa, liksom en på åkerfältet skickligt styrd plog. Det är ungefär denna fråga, som föreliggande kapitel, bland annat, afser att utreda.

Där borta bland de många fartygen, som redan börjat svaja rundt, med den inträdande ebban, synes en mycket liten gosse i en mycket liten båt. Båtshaken har han surrat som mast vid en toft, och af sin tröja har han improviserat ett segel. Ett segelgarn, fästadt vid ena ärmen, gör tjänst som skot, och i klykan akterut har han lagt ut en åra såsom roder. Den lätta brisen och tidvattnet äro båda gynnsamma för hans framfart, och nu bär det lustigt af förbi fullriggade skepp och skonare, ångare och yachter, som ligga till ankars på reddan; och där akterut, i båtens högsäte, tronar sorgglöst den unge neptunisonen, som vore han själf hafvets konung.

I denne vår unge hjälte med sina primitiva »don» tycka vi oss nästan skåda en bild af den förste sjömannen, denne djärfve äfventyrare, som, enligt Horatius, måste hafva haft »ett hjärta af ek bepansradt med tredubbel metall». Knappast torde äfven, öfver hufvud taget, Homeros' farkost

hafva varit bättre utrustad med segel och roder än vår unge väns. Möjligen kunde Odyssevs ligga något närmare till vinden, men mycket torde det ej hafva varit. Kom vinden »tvärs» eller litet förifrån, så blef han troligen nödgad att taga in lapparna och lägga ut årorna.

Men detta leder oss in på användandet af uttryck, förutan hvilka inga frågor, som ligga inom sjömanskapets område, ej ens de mest elementära,



»En mycket liten gosse i en mycket liten båt.»

kunna behandlas. Må vi därför, innan vi gå vidare, ägna några rader åt förtydligandet af några sådana uttryck af allmänna och i det följande ofta förekommande art.

Ett fartygs egentliga drifkraft — vi tala nu blott om segelfartyg — är vinden.

Vinden kan blåsa i hvilken vinkel som helst i förhållande till fartyget eller till den riktning, i hvilken detta framgår, och för hvarje sådan vinkel har sjömannen en särskild benämning. Är t. ex. vinden, såsom fallet var med vår gosses båt, akterlig, det vill säga blåsande i riktning akterifrån, säges fartyget segla »fördevind» (efter holländskans »voor de wind») eller, i vissa fall, »länsa». Ett fartyg åter, som seglar så nära upp emot vindriktningen som möjligt med fulla segel — hvilka för denna slags segling skola vara väl »skotade» eller på annat sätt satta »bidevind» (äfvén ett holländskt uttryck) —, säges »ligga» eller »segla bidevind». Allt eftersom fartyget seglar mer eller mindre väl bidevind, kan detsamma då stäfva upp i en riktning, som gör en mindre eller större spetsig vinkel med vindriktningen. Men så länge man kan styra åsyftad kurs med den rådande vinden, sak samma från hvilket håll denna kommer, säges man hafva »god vind». All annan vind är »motvind», och för att komma fram emot en dylik vind måste man »kryssa» eller »slå» sig upp genom att segla bidevind i sickackkurser, med vinden in än på den ena och än på den andra sidan. Önskar man t. ex. segla ifrån Dover och ut i Atlantiska oceanen med sydvästlig vind, så måste man först snedda öfver till den franska kusten och vända där samt åter snedda öfver till den engelska kusten, å nyo vända och så vidare, undan för undan, till dess man genom en mängd dylika slag hunnit »arbeta sig upp till lofvart» och ut i öppna hafvet. Om det samtidigt blåste hårdt och ginge hög sjö, så skulle det gå mycket smått eller kanske icke alls att på detta sätt komma framåt, och mången segelskeppare skulle under sådana förhållanden troligen föredraga att lägga sig till ankars på Downs redd vid Deal och invänta god vind. Ännu i början af detta århundrade och till och med senare, innan ångfartyg kommit i bruk och då man blott hade att sätta sin tillit till vinden, var det ingen ovanlig företeelse att finna mellan fyra och fem hundra seglare ligga till ankars på Downs redd flere veckor i följd, under väntan på ostlig vind för att komma ut ur Kanalen. Den engelske skriftställaren Henry Fielding, hvilken 1754 reste till Lissabon med ett paketfartyg, beskriver i sin journal denna resa sålunda. Han reste hemifrån (London?) onsdagen den 26:e Juni och anlände efter ett par timmar ombord i hopp att få afsegla följande morgon. Men han misstog sig. Först följande söndag var han i Gravesend. På måndagen hann man till Nore och gick till ankars där. På tisdagen gick man till segels för att ankra vid Deal. På torsdagen den 4:e Juli lättades å nyo ankaret, men efter en kort segling drefs fartyget tillbaka till Deal. Det gick å nyo till segels den 6:e och uppnådde den 11:e Ryde. Den 22:a hade man hunnit till S:t Helens och den 25:e till Torbay, där man låg till ankars till den 1:a Augusti. Två dagar därefter kunde kaptenen berättta, att man klarerat Ouessant. Sålunda tog det jämt en månad och en vecka att segla från London och ut i Atlanten. Nu kan man resa till Nya Zeeland på två dagar kortare tid, men med god vind skulle äfvén Lissabon-paketen hafva kunnat klarera Kanalen på omkring tre dagar.

Ett fartyg säges ligga för »styrbords halsar», då dess styrbords (högra) sida är »lofvarts» sida, det vill säga, då vinden blåser emot denna sida, och för »babords halsar», då dess babords (vänstra) sida är lofvartssidan. För att komma öfver från den ena sidans halsar till den andra måste man vända, och detta kan ske på två sätt, nämligen genom att vända antingen »genom vind» (»gå öfver stag», »stagvända») eller »undan vind» (»kovända»).

Det kvickaste och vanligaste sättet att vända är att vända »genom vind». För detta ändamål lägges rodret »ned» eller »i lä» (till lofning), hvarigenom fartyget, om det har någon fart, kommer att stäfva upp emot vindriktningen, »lofva». Genom lämpliga förändringar af seglens ställning underlättas därvid denna fartygets rörelse; dess förskepp »passerar» vinden, fartyget börjar falla af på »nya bogen», och rodret jämte seglen i gemenskap bringa detsamma åter i bidevindsläget, ehuru nu för den andra sidans halsar. Stundom kan det äfven hända, att fartyget »vägrar» i vändningen och »faller» tillbaka i sitt ursprungliga bidevindsläge eller »däjsar» (går akteröfver). Sådant är ofta, ehuru ej alltid, en följd af dålig manöver och kan stundom, t. ex. då klippor eller grund befinna sig nära i lä om fartyget, innebära mycken fara. Men en god segelsjöman har i de flesta fall resurser att äfven öfvervinna sådana svårigheter; han har, som det säges, fartyget »i sin hand».

Vissa tacklingar äro mycket händigare än andra vid stagvändning. På en kutter behöfver man t. ex. blott »fira af» förseglens skot på den ena sidan och, sedan fartyget passerat vinden (»kommit öfver»), hala in dem på andra sidan. Rodret och vinden göra resten. På en »loggert» måste däremot seglet eller seglen firas ned vid hvarje vändning och sedan hissas å nyo på den andra sidan om masten. Hvilket inflytande en sådan olikhet i lätthandterlighet kan utöfva i verkligheten, belyses bäst af följande lilla historiska tilldragelse.

I början af Januari år 1800 — det var under kriget mellan England och Frankrike — låg lotskuttern *Amity* från Isle of Wight en dag bidevind och slog efter lotssökande fartyg mellan denna ö och Owens. Vädret var mulet, luften disig, och en lätt bris började blåsa upp från sydost. *Amity's* besättning utgjordes af skepparen, en sjöman och en gosse, hvars namn var James Wallis.

Plötsligt fingo de sikte på en större »loggert» eller *chasse-marée*, som dök fram ur disan. Utan tvifvel var det en fransk kapare af det slag, som då brukade hemsöka Kanalen för att snappa upp handelsfartyg och kustfarare.

*Amity's* skeppare, hvilken ej såg någon utsikt till att komma undan, beslöt då att gå i båten, som släpade akterut, ro i land och lämna kuttern åt sitt öde. Båten halades upp längs sidan, de båda männen stego i densamma och ropade åt gossen att göra sammaledes. Men denne vägrade. Han ämnade ej öfvergifva kuttern. Likväl skulle han vara tacksam, om de andra ville taga hand om hans klocka och några shillings, som han hade i fickan, och lämna detta till hans fader.

De sökte öfvertala honom, men förgäfves, och enär chasse-maréen nu kommit helt nära, var det ingen tid att förlora. De kastade därför loss fånglinan och rodde för lifvet. Och det var ej för tidigt, ty båten hade nått och jämt hunnit lämna kuttern, då fransmannen sköt upp under dess lä-låring, beredd att äntra. Men han trodde sig hafva skinnet, innan han skjutit björnen. Just som han fick ut sin dragg för att kasta den ombord på kuttern, lade James ned rodret, lofvade upp i vinden och gick öfver stag. Fransmännen måste då äfven lofva upp och gå öfver stag samt firade fördenskull ned sina segel. Det tog likväl för dem åtminstone en half minut att sätta dessa segel igen, och under denna halfva minut hade James redan hunnit aflägsna sig fyra eller fem båtlängder ifrån dem.

Och nu började jakten. Fransmännen sände en kula från sin kanon och åtskilliga från sina muskötter efter deras förmodade byte, men de sköto illa.

Så fort gossen fann loggerten tätt inpå sig, gick han öfver stag, men fransmännen, som för samma ändamål måste först fira ned sina segel och sedan sätta dem igen, förlorade åter en half minut. Ombord på kuttern behöfde unge Wallis blott lossa sitt klyfvers- och fockeskot i lofvart och sedan hala in och göra fast dem i lä. Hans storsegel skötte sig själf.

På detta sätt vände han sexton eller sjutton gånger, hvarunder afståndet mellan honom och förföljaren sällan öfversteg fyratio meter, men för hvarje slag vann han ett litet försprång. Fransmännen pepprade visserligen på med sin kanon och sina gevär, men de lyckades hvarken träffa gossen vid rodret eller väsentligen skada kuttern till segel eller skrof. När slutligen kaparen efter mer än två timmars fåfång jakt fann, att kuttern hade vunnit öfver 200 meter på honom och fortfarande vann, så föll han af, efter att förut till afsked hafva sändt kuttern en salva med sina eldvapen, beledsagad af en annan af dessa vackra tillmälen, hvarpå det franska språket har så riklig tillgång.

Före natten låg James Wallis med kuttern säkert till ankars invid sin fäderneö.

Det andra sättet att vända var att vända »undan vind». Därvid lägges rodret »upp» (till fallning), så att fartyget först faller af till fördevind och därefter, i samma följd, lofvar upp till sitt bidevindsläge på »andra bogen». Seglen måste naturligtvis, undan för undan, ställas så, att vinden bidrager till fartygets rörelser, och detta är särskildt behöfligt vid undanvindsvändningar, som i allmänhet erfordra mycket längre tid och större utrymme än stagvändningar. Att vända undan vind bör emellertid ej sättas i fråga, då man kan gå öfver stag; och i frisk eller styf bris måste mycken varsamhet iakttagas på allt hvad snedseglare heter, så att ej deras storsegel, då vinden under vändningen kommer från aktern, kastas våldsamt öfver åt det nya lä (»gipar»), hvarvid lätt en mast kan knäckas eller annan skada uppstå, för att nu icke tala om faran för kantring. Bäst är att bärga seglet före vändningen och efter denna sätta det å nyo, eller att åtminstone

kvickt hala in skotet midskepps under vändningen för att sedan fira ut detsamma igen, sedan vinden kommit in på andra sidan. I storm med hög sjö kräfvä stora fartyg högsta grad af sjömannaomdöme och påpasslighet, på det att sjöarna ej skola rulla in öfver fartygets däck och till och med sänka detsamma, hvarpå exempel förekommit.

I det följande skola stundom användas sådana uttryck som »vinden tvärs», ett eller flere streck »närmare vinden», »fyra streck från vinden» o. s. v. Äfven dessa uttryck torde kanske erfordra ett litet förtydligande.

Liksom cirkeln indelas i 360°, så indelas äfven, som bekant, kompassen i 32 »streck», och samma indelning gäller äfven den oss omcirklande horisonten. Tänka vi oss nu en rät linje, dragen längskepps öfver ett fartygs däck från rodret till bogsprötet, så komma naturligtvis 16 af dessa streck att befinna sig styrbord och 16 babord om denna linje. Emellan »rätt akter ut» och »tvärs» komma då 8 streck, liksom äfven emellan »rätt för ut» och »tvärs». »Fyra streck för ifrån» är således midt emellan »tvärs ut» och »rätt för ifrån».

Det finnes goda snedseglare, såsom kappseglingskuttrar och skonaryachter, som kunna segla så nära som fyra streck intill vinden och kanske ännu »högre». Råseglare kunna dock ej segla så »nära» vinden. Deras styrka ligger i segling för »öppen vind». Men goda råseglare kunna dock »komma upp» till »sex streck från vinden». Och nu torde de ofvannämnda uttrycken »vinden tvärs» o. d. ej längre behöfva förekomma otydliga.

Till sist några ord om tacklingar eller »riggar».

Tacklingarnas olikheter och de typnamn, hvarmed fartygen vanligtvis uppkallats efter dessa, äro nästan otaliga. Dessa olikheter äro alla resultat af mångfaldiga experiment och lång erfarenhet, och ett studium af desamma är af stort intresse. Ett sådant studium visar oss, att vissa slags tacklingar hafva föredragits framför andra till *en* slags trafik eller för *ett visst* farvatten; att en »Deal-lugger» ej är detsamma som en »Penzance-lugger»; att en brigg skiljer sig från en »snau», en »snau» från en »hermafrodit-brigg», denna senare från en »brigantin» o. s. v. Men här i hamnen framför oss hafva vi prof på en del. Låt oss se på dem något närmare.

Det första man måste iakttaga, då man vill bestämma riggen på ett fartyg, är huru många master det har, och därnäst huruvida dessa hafva »rår» eller ej. Fartyg kunna hafva en, två eller tre master och i vår tid till och med fyra eller fem. Tre är dock det största vanliga antalet. Taga vi allehanda fiskarbåtar, lotskuttrar och öfriga små farkoster, ända till de minsta, med i räkningen, så finna vi dock, att det öfvervägande antalet har blott en mast.

Här ligger en liten lustkutter. Han har endast en mast och är tacklad som snedseglare, det vill säga, han har inga rår. Hans största segel (storseglet) »löper med litser» på masten och hålles utsträckt upptill af en spira, som kallas »gaffel», och nedtill af en annan, som kallas »bom». Dessutom har han tre andra segel: ett trapez-formigt »toppsegel» och två stycken

trekantiga segel, som sättas för om masten och af hvilka det förligaste kallas »klyfware», och det längst akterut »fock». Denna tackling finnes nu äfven representerad å åtskilliga andra fartyg i hamnen. Den där lotsbåten, som styr ut åt öppna sjön för att möta ett inkommande fartyg, är kutter-tacklad, och likaså kappseglingens båten, som ligger där till ankars med sitt trekantiga segelsällskapsmärke (»Burgee») fladdrande på toppen och hvars blanka, kopprade stäf i ett par glittrande band klyfver det inströmmande tidvattnet.

Kutter-yachten är kappseglingarnas drottning, och fastän andra tacklingar, såsom skonert- eller »yawl»-tackling, kunna väljas för bekvämlighets skull eller emedan de erfordra mindre besättningar, så har ännu ingen kunnat bestrida kuttern snabbseglingens lager. Knappast kan väl äfven en vackrare syn erbjudas än tre eller fyra sådana båtar, som i frisk bris pressa sig fram för att »runda om» sin märkes-båt samt därefter plötsligt hålla af och sätta sina »spinnakers». De förete därvid bilden af gigantiska fjärilar, som veck efter veck utveckla sina stora, hvita vingar af fint flor för att därmed uppfånga hvarje fläkt af den bakom dem jagande brisen.

Öfvergången från enmastade till tvåmastade fartyg representeras kanske talrikast af en i engelska farvatten förekommande fartygstyp, som än kallas *Yawl* och än *Dandy*. Ett par sådana synas äfven i vår hamn. Det lilla lustfartyget där borta med kuttertackling, men med tillägg af en liten mesanmast akterut, är en *Yawl*, och fiskarbåten bredvid, med ett från detta afstånd sedt alldeles liknande utseende, är en *Dandy*. Den förra är en lyxbåt, den senare en »hafvets arbetare». Det låter därför som en ironi, att just den senare fått namnet dandy, hvilket engelska ord betyder ungefär hvad vi på svenska mena med en kavaljer eller, kanske rättare, »sprätt». Vid noggrannare granskning märkes dock lätt på hållningen, hvilken som är den verkliga »sprätten», utom det att en dandy's karakter af fiskarebåt alltid angifves af tvenne bokstäfver och ett siffertal på båtens bog — begynnelse- och slutbokstäfverna på hemortens namn samt båtens nummer. Sålunda betecknar t. ex. tecknet W. Y. 57, synligt på bogen af en båt med yawl- eller dandy-tackling, att båten är hemma i Whitby och har numret 57 bland fiskarebåtarna därstädes. Till skillnad från detta sätt att angifva sin karakter och hemort har en engelsk lotskutter sin hemorts begynnelsebokstaf och båtens nummer utmärkta på storseglet, så att när man i Engelska kanalen eller annorstädes invid Storbritanniens kuster anträffar en kutter med t. ex. ett »S.» i storseglet och ett siffertal under denna bokstaf och båten dessutom visar en liten röd och hvit flagg, så vet man genast, att han är en lotsbåt, att han har lotsar ombord, och att dessa lotsa till Southampton.

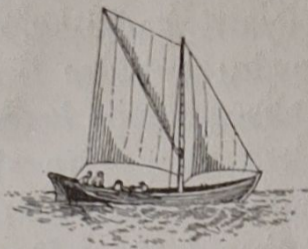
På andra platser af jorden angifves oftast alla större lotsbåtars karakter med bokstafven P — begynnelsebokstafven till ordet »Pilot» eller annan från latinet lånad benämning på »lots» — på någon väl synlig plats ombord, t. ex. i storseglet eller i en flagg. I Sverige skola lotsbåtarna visa en

blå och hvit flagg, då de äro beredda att lemna lots åt ett lotssökande fartyg.

Sedan vi nu angifvit riktningen af det slags studium vi nyss förordat, hänvisa vi läsaren till här bifogade teckningar af några mera karakteristiska båt- och fartygstyper, hvilka äro ägnade att bättre än kortfattade beskrifningar gifva begrepp om fartygens utseende.



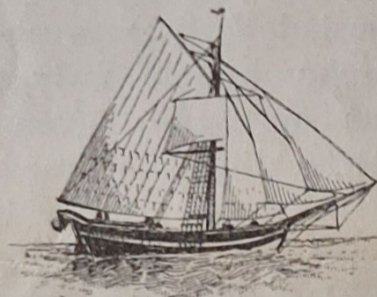
Svensk Roslagsskuta (Rospigg).



Blekingeska.



Gotlandssnipa.



Jakt.



Tysk Åljakt.



Rysk Soima.



Svenska Bankfiskebåtar (Storsjöbåtar).

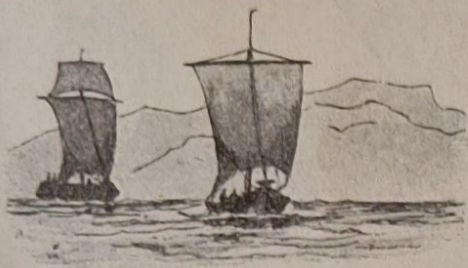


Svensk Makrillbåt.

Fartygs- och båttyper i Östersjön och Kattegatt.

Några ord måste äfven ägnas åt skonaretypen, emedan denna anses nästan vara den mest lätthandterliga af alla segelfartyg. Det finnes skonare utan rår på masterna. Dessa kallas slätskonare eller snedsegelskonare. Båda eller rättare alla masterna å ett sådant fartyg — ty man får i vissa farvatten, t. ex. på N. Amerikas ostkust och i Västindien, se slätskonare med ända till fyra master — likna kutterns stormast. Det andra slaget af skonare är råsegelskonare, hvars fockmast liknar briggens,

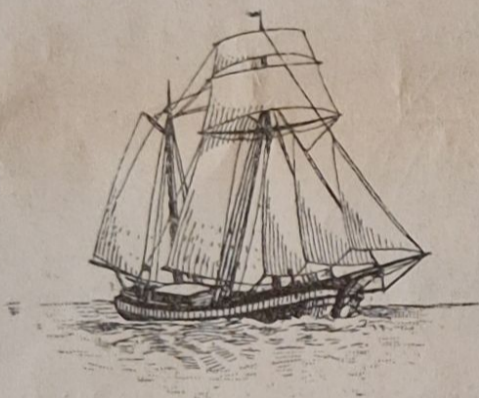
utom att dess segel äro mindre, att fockkrån ej har något fast underlaget segel samt att fockmasten ej har märs, utan salning. Stormasten åter liknar kutterns. När vi säga att skonare äro lätthandterliga, mena vi därmed, att de kunna skötas med mindre kraft och följaktligen erfordra mindre besättning än andra fartyg af samma storlek. Jämför t. ex. prinsens af Wales kappseglingsskutter, *Britannia* (154 tons) med en skonar-yacht af samma tontal. *Britannia* har minst trettio mans besättning. Dess storsegel är så stort, att minst halfva besättningen behöfves för att sätta detsamma, och tjugu man förslå knappast att hala in bommen i frisk bris. En 154 tons skonare skulle med lika stor segelyta kunna skötas



Norsk Nordlandsbåt.



Engelsk Trawler (Smack).



Holländsk koff (Billy-boy).



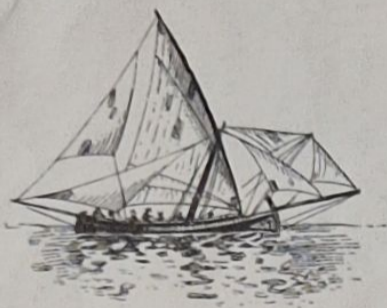
Fransk Chasse-marée.

Fartygs- och båttyper i Nordsjön och Engelska Kanalen.

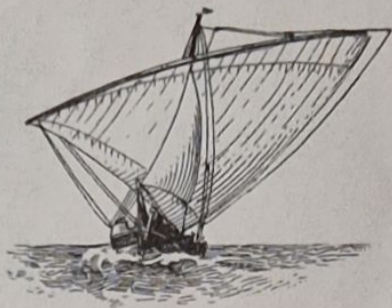
af en mycket mindre besättning, emedan dess segel äro, hvar för sig, mindre och handterligare. Äfvenledes erfordras bland handelsfartyg färre händer att manövrera en skonare än en brigg af samma storlek. När en skonare skall stagvända, sköta sig dess segel, till och med de små råseglen om sådana finnas, nästan af sig själfva; men på en brigg skola rårna »brassas om» m. m., och detta kan, då många segel föras, kräfva en hel del folk och arbete. Sjomän kunna bäst tala om, hvilken skillnad det är att segla på en brigg och på en skonare, och en och samme man duger sällan lika bra på båda. Är han van vid skonaren, så ger han sig svårligen till tåls med briggens långsammare rörelser. I sin underhållande bok »The Wrecker» låter dess författare, Stevenson, en viss kapten Wilks, då denne besiktigar briggen »Flying cloud», yttra: »Det är den sämsta rigg

som fins — bara lappar!» Men kapten Wilks var en »snedseglare-sjöman» och kunde, som författaren lär oss, »dansa skotsk 'reel' med sin skonare, känna honom i munnen och styra hans lynne, liksom ryttaren sin häst; och han — skonaren — å sin sida kände igen sin herre och var lydig som en hund». Men den, som läst hela historien, påminner sig kanske äfven, att när kapten Wilks skulle sköta en brigg, så var han en gång för kvick i vändningen och satte på grund.

I öfrigt ligger skonaren närmare vind än briggen, och på ett råackladt fartyg är det tungt arbete att ligga ut på rårna för att refva eller beslå



Portugisisk Muleta.



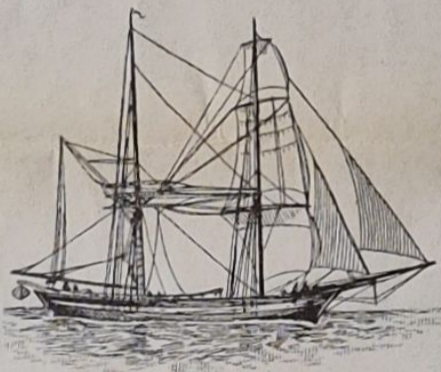
Spansk Balancello.



Kareba (Barbaresk-kusten).



Grekisk Bratsera.



Italiensk Polacca.



Turkisk Sacoleva.

Fartygs- och båttyper i Medelhafvet och på Portugals kust.

segel. I betraktande af allt detta är det lätt att förstå, hvarför briggarnas antal allt mer och mer minskas, ehuru man ännu ser en mängd sådana.

Till och med de oftast gamla och ryggbrutna kolbriggarne eller »koljarna», som de kallas af svenskt sjöfolk, och hvilka man förr såg i långa rader knoga tvärs öfver Nordsjön eller emellan Tyne och Thamesfloden med skrof och segel lika svarta som deras laster, äro nu nästan utättna af ångfartygen. Det ser ut som om den, i trots af allt, vackra briggtacklingen redan skulle hinna dö ut, innan ångans triumf öfver seglen hunnit blifva full verklighet.

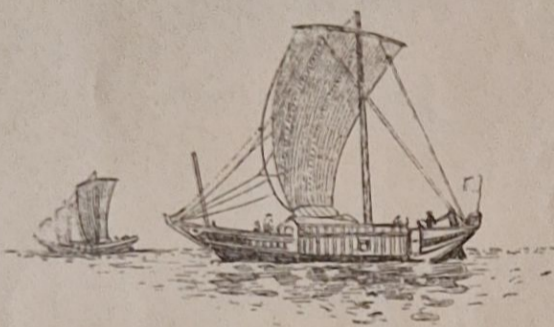
En fartygstyp, som ännu allt för ofta anträffas i nordiska farvatten för att här få förbigås, är den holländska *gallioten*, hvars individualitet dock ligger mera i skrofvat än i riggen, ty, ehuru densamma oftast torde förekomma med skonert-tackling, ser man den äfven med något slags galeas-, yawl-

eller slup-tackling. Det är företrädesvis efter denna, som holländarna själfva gifva de olika namnen af *koff*, *tjalk*, *smack* m. m. åt dessa fartyg. Engelsmännen och nordiskt sjöfolk i allmänhet kalla dem emellertid öfver lag gallioter eller *Billy-boys*, och de skiljas lätt från alla andra farkoster genom sin trubbiga bog, sitt resta bogspröt, sin runda akter med små fyrkantiga fönster, men kanske framför allt genom sin hjärta dekorering, sin oklanderliga renlighet och sitt sirliga, för att ej säga pittoreska utseende, hvilket i alla tider smekt marinmålarens öga.

Såsom öfvergångstyper till de tremastade fartygen kan man anse den tremastade slät-skonaren, skonertskeppet och barkentinen. Dessa typer



Cochinkinesiskt fiskarfartyg (Gay-you).



Japansk kustfarare.



Kinesisk Djunk.



Indiankanot (Brittiska Columbia).



Indiankanot (Canada).



Grönländska båtar.

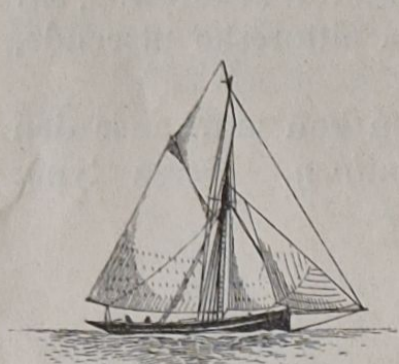


Kanot (Viti-levu).

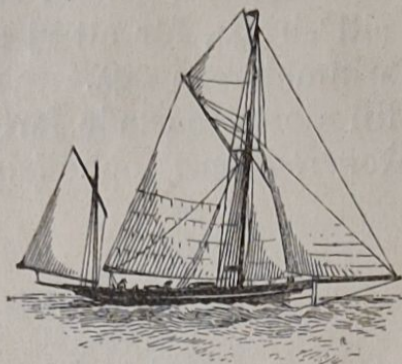
Diverse båttyper.

träffas numera på nästan alla haf, och den förstnämnda representeras kanske fördelaktigast på Nordamerikas kuster, hvarest den ej sällan befinnes hafva vuxit ut till och med till fyrmastare. Detta genuint nordamerikanska fartyg är på sitt sätt en märkvärdighet och förtjenar väl sitt eget kapitel. Det karakteriseras af ett långsträckt, yacht-lik skrof, som vanligen hålles i glänsande hvitt. De tre eller fyra masterna stå alla lodrätt i fartyget, äro lika höga och sprida en ofantlig yta af städse oklanderligt hvita bomullssegel. Ofta af flere hundra tons dräktighet, väcka de förvåning genom sin synbara lätthandterlighet för en mycket fåtalig besättning. Denna utgöres nämligen på de mindre af ofta blott tre till fyra man och öfver-

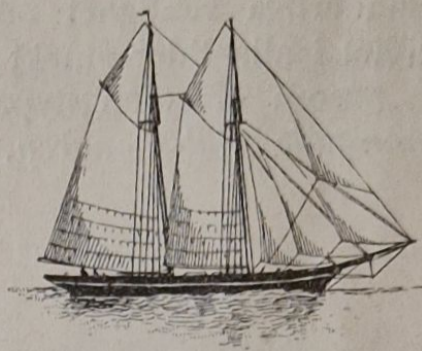
stiger äfven på de större sällan sju man. Men med ett helt system ombord af spel och winchar, till och med ångwinchar, har yankeens uppfinningsförmåga här förstått att taga ut en otrolig arbetskraft ur den fåtaliga besättningens arm- och ryggmuskler. Dyliga fartyg ser man svärma längs hela den nordamerikanska kusten, i dennas laguner och i Golfström-



Kutter.



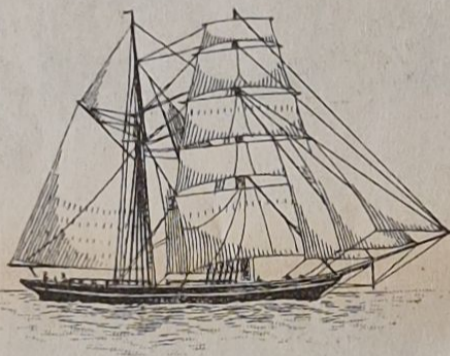
Engelsk Yawl (Dandy).



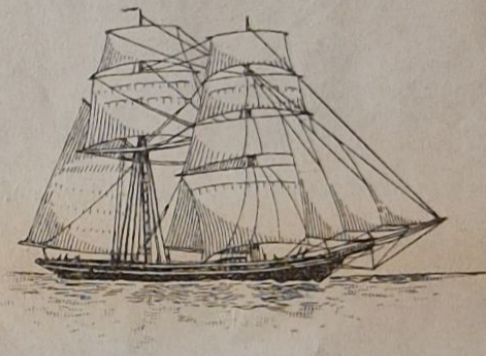
Slätskonert.



Toppsegelskonert.



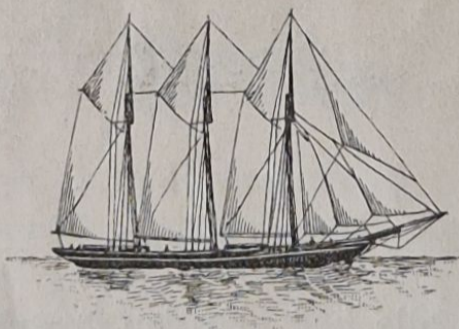
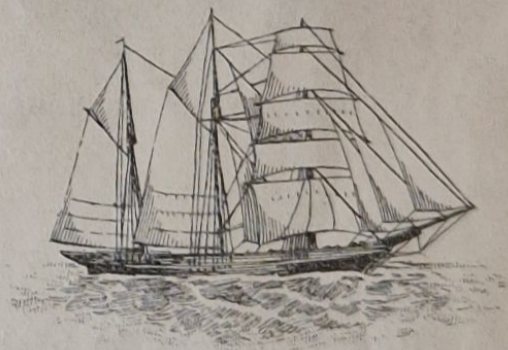
Toppsegelskonert (Hermafrodite).



Skonertbrigg (Brigantine).



Brigg.

Tremastad skonert.  
Typer af segelfartyg.

Skonertskepp. (Barkentin.)

men ända från Newfoundland till Västindien, och de spela en stor roll i Nordamerikas kustfart. »Hafvets arbetare» i detta ords fulla bemärkelse, uppträda de dock städse med en viss yttre värdighet för att ej säga med en smula vräkig elegans. I hårdt väder och hög sjö lära de ock stå sig slätt samt förete i många afseenden egenskaper, som påminna ej så litet om yankee'n själf.

## ANMÄLAN.

# SJÖLIF.

*F*öreliggande bok är en fri bearbetning af ett engelskt verk: »The Story of the Sea», hvars anonyme författare skänka sin publik en serie lifliga skildringar från haf och kust. Att engelska ämnen och engelsk åskådning äro förhärskande i boken är naturligt, men därpå torde dock arbetet i sin helhet blott hafva vunnit; ty hvar bör man väl vänta att finna en grundligare bekantskap med hafvet och dess arbetare än hos det folk, som med rätta kallar sig »the Rulers of the Waves»? Albions för sitt kära haf svärmande söner äro att lyckönska till en så behagligt framställd och på samma gång så omfattande repetitionskurs i deras favoritämne, som den »The Story of the Sea» erbjuder.

Men äfven vårt nordiska land är till större delen hafomslutet, och, fastän våra flottor ännu aldrig, hvarken »i örlog» eller »under handels stilla flagg», i egentlig mening kunna sägas hafva behärskat hafven, så spelar dock dessa haf och den oerhörda, af mången knappast anade verksamhet i mänsklighetens tjänst, som där utöfvas, en betydande roll äfven i vårt kulturlif. Det måste således utan tvifvel vara till bättnad äfven för vårt lands söner att i ett arbete som detta vinna ett ej oviktigt tillskott till den humanistiska bildning, de erhålla i lärosalarna, ehuru beträffande en kunskapsgrän, som ännu ej tillerkänts den plats å allmänbildningens område, som den utan tvifvel förtjänar.

»The Story of the Sea» framlägges härmed under titeln »Sjölif» för den svenska allmänheten. Om originalarbetet håller, hvad dess författare i sina ord »till läsaren» lofvar — och därpå hafva vi ingen anledning att tvifla —, så bör det kunna bidra till att inom såväl litteraturen som allmänhetens begrepp skingra mången nu kanske närd vrångbild af haf och kust samt af sjömannens lif och verksamhet därstädes; det bör förmå mången hjärtegod far och mor att villfara sin raske gosses åtrå att, till gagn för ett i sig själf nobelt yrke, få pröfva sina unga vingar på bölja blå, sedan de funnit, att »den förskräckliga sjön» ändå, efter allt, ej är så förskräcklig, som de trott; och äfven mången »mammans gosse» skall kanske betänka sig två gånger, innan han utbyter sitt goda, bekväma hem mot ett lif, som kräfver styft arbete, fysisk styrka och mycken hårdighet samt sist, men icke minst, flärdfrihet.

Att köpa en ny bok är, säger man, ett lotterispel. Nåväl. Men ingen lär dock kunna med skäl fordra, att en boks annälan skall utgöra en fullständig katalog öfver de eventuella vinsterna. Må därför »Sjölif» inför sina läsare själf föra sin talan.

För att leda den så ofta rådbåkade nautiska terminologien in på någorlunda rätta spår — och såsom utgörande en del af svenska språket, bör ju ej heller denna lida brist på ans och vård —, kommer arbetet att innehålla en svensk nautisk ordlista.

Arbetet, som blir rikligt illustrerad, utgifves i vid pass 50 häften à 25 öre per häfte under loppet af detta och nästa år.

Hvarje subskribent erhåller gratis för arbetets inbindning en elegant klotpärm, utförd i guld och färg vid P. Herzogs bokbinderi efter ritning af Jenny Nyström.

Subskription kan ske i hvarje bokhandel.

Stockholm i September 1896.

Aktiebolaget A. L. Normans Förlagsexpedition.