

Om fyrskepp och deras besättningar.

Det finns många konstbesynnerliga yrken på vår gamla jord, och just därför att de äro konstiga, vill gärna genomsnittsmannen, som sysslar med vardagliga ting, betrakta utövarna av sådana yrken som en smula förryckta, mest förtjänta av medlidande. Skalderna till exempel! En vanlig karl blir inte gärna skald i brådrevet. Man tycker, att det är synd om honom — kanske än mer dock om hans hustru. Eller dessa kurrar, som roa sig med att göra »antika» möbler genom att skjuta dunstugor i benen på halvgamla bord och stolar — de bli konstiga bara av att ständigt nödgas tåla vad de gjort.

Än de, som ägna sig åt tjänsten ombord på fyrskepp, hur är det med dem? Att tillbringa halva sitt liv på ett sådant fartyg, långt utanför all civilisation...

Kanske, när allt kommer omkring, de icke äro så konstiga. De äro befriade från många omsorger, som vi andra måste dragas med; de behöva icke tänka så mycket på sina kläder eller sin sociala ställning eller dagliga utgifter och annat sådant. De ha få men bestämda göromål och livets kurs klart utlagd. Och framför allt — de ha att göra med realiteter, något som vi vardagsmänniskor ofta måste försaka.

De ha också sitt brödraskap, sin historia och sitt yrkes nedärvda romantik. Allt detta kan spåras tillbaka till år 1713, då bröderna av »Trinity House», som voro ansvariga för Englands fyrbåkar och fyrskepp, lade ut *Nore* vid Themsens mynning. Sedan den tiden har antalet fyrskepp jorden runt stigit till 750.

Det är icke någon vanlig sjömanstyp, som väljer yrket i fråga. Männen på fyrskeppet ha kanske fått yrket i arv och de ha blivit ett släkte för sig, ett slags sjömän, skurna efter särskilt och finare snitt. Deras göromål äro enformiga och städse påfrestande. Framför allt gäller det att hålla fartyget på sin plats och lampan brinnande. Fartyget angiver läget av undervattensklippor eller grund, där det icke låtit sig göra att bygga någon fyr. Helt oväntat kan fartyget vilja släpa ankaren och kättingar med sig och ändra plats. Sådant får icke hända; fyrmästaren måste ständigt känna sig förvissad om, att hans skepp ligger just där det skall ligga och ingen annan stans. Och så har

han, som sagt, lampan att tänka på, meteorologiska observationer skola göras, varningssignaleringen hållas i gång, allt ombord skall vara putsat och i ordning, såsom det tillkommer kronans folk, varhelst de utöva sin tjänst.

Arbetet är därför måhända icke så konstigt — inte hälften så svårt som att skriva sonetter för sitt levebröd, men kanske inte heller så intressant. Ty vad som kan göra livet svårt för fyrskeppsmannen är i allmänhet icke det som händer utan just det, att ingenting händer. Han kan bli isolerad på sitt lilla fartyg flera veckor i sträck, därest vädret är så hårt, att avlösningen icke kan gå ut till platsen. Och detta fartyg stampar och rullar oavlåtligt, utan att rörelserna mildras genom någon fart framåt såsom på ett skepp under gång. Det är öfverlämnat åt vindars och vågors godtycke, och i längden blir sådant enformigt.

Från den tiden, då gamla *Nore* förankrades utanför Themsen, har fyrskeppens konstruktion helt naturligt i mångt och mycket förbättrats, medan typen blifvit ungefär densamma i alla länder — trubbnäsa för att icke gräva ned sig under stampningen, stark förtimring inombords för att motstå tryck utifrån, mastkorgar högt uppe och en lantärna halvvägs upp på vardera masten, så se de ut dessa små vakthundar där ute på grunden. Färgen är röd, svart eller vit, beroende på nationalitet, och namnet står målat i jättestora bokstäver på sidorna. Storleken växlar från 150 ton upp till 800 (Förenta staternas stora fyrfartyg). De största äro numera utrustade med apparat för trådlös telegrafering samt med elektriska lampor, medan flertalet ännu får nöja sig med oljelampor. Till utrustningen höra även sirener och kanoner för signalering under tjocka. Det är emellertid icke alltid dessa varningsanstalter förmå avvända olyckan; det finns kapitel i fyrskeppens historia, som handla om gripande tragedier, då dessa små nötskal överseglats af jätteångare, utan att en enda man blivit räddad.

Men även andra, mindre sorgliga historier kan man få höra, blott man träffar på någon beckbyxa, som kan och vill berätta. T. ex. om myteriet på *Diamond*.

Bland de femtiotre fyrskepp, som hålla vakt utefter Förenta staternas kuster, har icke något ett farligare läge än *Diamonds* utanför Kap Hatteras.

För några år sedan blåste vid ett tillfälle en flera dagars storm, som gjorde det omöjligt för tendern att gå ut och avlösa fyrskeppets besättning. Karlarna, som började känna sig illamående, blevo upproriska och måste till sist slås i järn. Under tiden rasade ovädret, och ingen avlösning kom. Efter ännu några dagar bedarrade stormen — och nu voro myteristerna illa ute. De hade hotat med att sätta fartyget på land. Och de fingo komma i land, men försedda med handbojor. Befälhavaren hade haft nog kraft att behålla skeppet kvar på dess plats, och han fick sin rättmätiga belöning.

En annan historia handlar om fyrskeppet utanför S:t Malo på kusten av Bretagne. De franska myndigheterna tycktes vara betänkta på att ersätta fyrskeppet i fråga med lysbojar, men ville dock, innan något beslut fattades, höra fiskarbefolkningen på platsen, då denna för sitt arbete var beroende af fyrljusets ledning. Alla röstade som en man mot fartygets borttagande. Denna enighet väckte myndigheternas misstankar, och en liten undersökning av förhållandena anställdes. Resultatet blev överraskande nog. Det kom nämligen i dagen, att S:t Malos fiskare hade för vana att strax före skymningens inbrott taga in sina nät för att sedan samlas ombord på fyrskeppet. Man förtöjde sin båt vid ankarkättingen och antrade sedan ombord med tillhjälp af denna. På fartyget funnos, utan att myndigheterna i land hade en aning därom, en välförsedd bar och en grammofon med säsongens färskaste musikstycken. Efter en angenäm afton gingo gästerna åter i sina båtar och seglade hem

— för att berätta för sina hustrur, hurusom den upprörda sjön eller fångstens myckenhet hindrat dem att komma hem tidigare. När höga vederbörande fingo veta hur det hängde ihop, läto de ersätta S:t Malos flytande taverna med fyra stycken lysbojar, och numera komma ortens fiskare hem i tid till aftonmålet.

Kostnaderna för fyrskeppen i förening med svårigheterna att få folk, som vill ägna sig åt det enformiga och ofta nog farliga livet ombord, ha väckt tankarna på att ersätta skeppen med något annat. På sina ställen går det bra med lysbojar, men man är även sinnad att använda obemannade fartyg, vilka medelst elektrisk ledning kunna övervakas från land. Försök i den riktningen ha gjorts på kusten af Skottland. Enda svårigheten är den, att, medan ljuset väl kan kontrolleras, låter sig icke fartygets kvarliggande på bestämd plats garanteras genom någon elektrisk kabel. Och det blir ett problem för ingenjörerna att uppfinna något, som kan ersätta sjömannens starka arm och säkra öga. I alla händelser torde den nya anordningen icke vara att förorda i fråga om fyrskepp, som skola utläggas på större afstand från land.

Vi behöva således icke befara, att fyrskeppens romantik snart skall vara all. Många generationer skola säkerligen komma och gå, innan man funnit något, som kan ersätta dessa konstiga sjömän, vilka leda skeppen på deras vägar över haven, själva lyckliga och nöjda i medvetandet, att varken vind eller sjö förmår komma dem att svika det uppdrag, de åtagit sig.