



*flyt'*

## Forord av Odd Børretzen

For oss som er glade i små båter, særlig for oss som er glade i små båter og dertil er glade i å lese om små båter og om folk om bord i dem og deres opplevelser, er Joshua Slocum en nesten mytologisk skikkelse. For det første; fordi han var den første vi vet om som seilte, alene, i en liten båt, rundt hele jorden.

Og det gjorde han ikke fordi han flyktet fra noe eller for å vinne noe eller for å være den første. Han gjorde det, så vidt jeg kan forstå, for moro skyld. Sempelthen fordi han hadde lyst. Til å seile rundt hele jorden. Og alene seilte han fordi han ikke hadde noen å seile sammen med, eller fordi han ikke kjente noen han hadde lyst til å ha med på turen. Vi vet ikke det. For det andre; det er så mye vi ikke vet om mannen Joshua Slocum. Det er det som gjør ham til det vi kaller «mytologisk». Det vesle vi, i hvert fall jeg, vet om Joshua Slocum er det han forteller om seg selv i sin bok om jordomseilingen i *Spray*. Og det er ikke mye han forteller om seg selv. Han vil helst fortelle om *Spray*.

Noe vet jeg om sjømannen over alle sjømenn: Joshua Slocum. Han var amerikaner. Født på et sted som heter North Montain, Nova Scotia en kald dag i februar. Antagelig en gang i 1840-årene. Han var, som sagt, sjømann og ble, etter hvert, skipper i den amerikanske handelsflåten. Han ble ikke «skipper gjennom ventilen». Han ble, som de sa, «Skipper gjennom klyset». D.v.s. at han begynte nederst på Havets rang-stige: som kokk på en fiskeskøyte. Men laget så dårlig mat — han kunne ikke engang koke grøt — at han fikk sparken, men fikk senere

hyre som lettmatros på en fullrigger og gikk gradene til han ble skipsfører på en fullrigger i utenriks fart. Seilskute-skipper. Han førte mange amerikanske skuter. Noen hadde han part i og den siste han førte, eide han selv. En liten bark som het *Aquidneck*.

Barken *Aquidneck* seilte han, som han selv sier, til vrak på kysten av Brasil. Da hadde han kone og to barn med om bord og i en setning forteller han om en, sannsynligvis, eventyrlig reise hjem til U.S. of Amerika: «Vi seilte hjem, uten uhell, i den vesle kanoen *Liberdade*.»

Det er typisk for Joshua Slocums fortellermåte: Han skriver som en sagaforfatter. Ting som ikke har noe med hovedhistorien å gjøre, får han unna i en setning eller to. To voksne og to barn i en seil-kano fra Brasil til New York. Vi får tenke oss reisen selv og også hvorfor de reiste på den måten. Var det på grunn av pengemangel eller fordi Joshua Slocum hadde lyst på en kano-tur? Og hva mener han med «en kano»?

Da dampskipene kom og seilskuter ble umoderne, og det dessuten var dårlige tider, ble det vanskelig å få jobb for en amerikansk seilskute-skipper. En gang i 1890-årene var han uten arbeid; Enkemann (så vidt jeg forstår. Vi hører i hvert ikke noe om kona), arbeidsledig og 60 år gammel. (D.v.s. det er noe med hans alder jeg ikke får til å stemme. Jeg har nemlig lest at han var ca 60 år da han kjøpte *Spray* i 1890-årene. Han la ut på sin jordomseiling i 1895. Men jeg har også lest at han var født i 1860 og da blir det bare 35 år til 1895. Det er sånne opplysninger som gjør Joshua Slocum litt mystisk. På et fotografi jeg har sett, ser han ut som en 60-åring. Derfor har jeg tillatt meg å tro at det er det oppgitte fødsels-året, 1860, som er galt og jeg har ganske kjekt gjettet på at han var født ca 1840.)

Som arbeidsledig skipper satte han seg, tydeligvis, ikke ned og så i veggen. Han kom over en gammel seilbåt. I dårlig stand men billig til salgs. Han hadde kjøpt den usett

av en venn og da han så den, første gang, dekket av presenninger på land, følte han seg, sier han selv, litt lurt. Folk i havna påsto at *Spray* var bygget i år 1.

Og dette vrak av en ut-tørket liten seilskøyte gikk kaptein Slocum i gang med å restaurere.

Dette restaureringsarbeidet, som tok ham 13 måneders kjærlighetsfullt arbeid, skildrer dikteren Slocum og det er, syns jeg, den vakreste skildring av tre-båter som noen gang er skrevet.

Han strekker en ny kjøll og en ny stevn av beste sort eik. «Bordganger av Georgia-furu. Rekkene på stønnerter av hvit-eik, dekket med 7/8 toms hvit-furu, forbundet med to toms dekk-bord og drevet med fine kiler av cedertre» o.s.v.

Skildringen av denne restaureringen av en nedslitt, gammel skøyte er den rene, skjære tre-båt-poesi. En kjærlighet til tre-båter og til båtbygging som det ikke finns maken til i litteraturen.

Da *Spray* var ferdig ombygget hadde Joshua Slocum et lite, vakkert skip, en ketsh, seksogtredve fot og ni tommer langt, fjorten fot og to tommer bredt og fire fot og to tommer dypt. Det eneste, så vidt jeg kan forstå, som er igjen av den opprinnelige båten var navnet, *Spray*. Et lite, solid skip som er blitt en slags drømme-båt for alle verdens drømmende langturs-seilere.

Han visste ikke akkurat hvor han skulle med sitt vesle, vakre skip. Hva han skulle bruke det til. Han lurte litt på om han skulle begynne å fiske og prøvde seg på det. Men han fikk ikke så mye fisk. Han innså at han ikke var noe god til å fiske. Det var ikke hans fag og derfor tenkte han at han kanskje skulle seile rundt jorda. Etersom han hadde en god båt og hadde tid til det.

Og som tenkt så gjort: Han la i vei. Den 24de april 1895 hev han opp ankeret og dro av sted fra Boston for å seile rundt jorda alene.

Som sagt før: Ikke for å være den første. Ikke for å vinne noen premie. Ikke for å bli berømt. Men: fordi han hadde LYST på en seiltur rundt jorda. I all stillhet.

Blant de bøker og beretninger jeg har lest om lange seilturer omkring på Jordens hav — og jeg har lest mange — er Joshua Slocum's *Førstemann rundt Jorden alene* den beste av dem alle.

Jeg er sikker på at jeg har lest verket minst fem ganger fra perm til perm og hatt glede av det hver gang.

Kort sagt: Jeg er en stor beundrer av Joshua Slocum. Ikke bare som en storartet sjømann, men også, i høy grad som forfatter. Han beskriver altså en meget lang seiltur (brukte nesten tre år på sin tur rundt jorden). Faren for monotone skildringer av sjø og sjø og sjø er jo der. Den ene dagen ligner dagen før og hva skal man skrive? Jeg vet selv hvor vanskelig det er å «få tiden til å gå». Jeg mener; man kan ikke bare skrive at man seiler over Stillehavet og det tok åtte uker. Leseren får ikke dermed noen følelse av at det har gått åtte uker. De fleste seil-skribenter innfører stormer og vanskeligheter, for det er lettere å skildre dem enn dager med solskinn og velvære, eventuelt sorgløs lykke. Derfor får jeg, når jeg leser andre seil-skildringer, ofte en følelse av en reise full av uvær og lidelser og slit og redsel og ingen gleder og behagelig sorgløshet. Joshua Slocum innfører for eksempel sin figur «Losen på *Pinta*». Når det blir for vanskelig med sykdom og ensomhet, ligger Slocum i sin køy under dekk og oppdager at «Losen fra *Pinta*» står til rors og styrer skipet med sikker hånd og de to, losen og Slocum, fører lange, filosofiske samtaler om bord i *Spray* som flyr som en stormfugl over Havet. Han skriver dessuten sine opphold i land med humor og begeistring. Møter med vennlige og uvennlige mennesker og med venner fra seilskute-dagene. Andre skipperer han møter som han kjenner fra før. Og han forteller om sin farefulle og slitsomme kryssing gjennom Magellan-stredet hvor han ligger for anker og «ville» ild-land-indianere vil

om bord og slå ham i hjel og røve hans skip og hans last. Han er jo alene men kler opp et kisteskaft eller hva han finner for at det skal se ut som om det er i hvert fall tre mann om bord. Og han strør teppe-stifter på dekket om natten. Med den skarpe siden opp. Og de barbente røverne kommer om bord og stikker seg og skriker sørgelig «yammerschooner» og hopper skremte til sjøs. Og ferden går videre.

På et tidspunkt detter han selv i sjøen fra jolla og «kommer da i tanker om at han ikke kunne svømme».

Og hans kjærlighetsfulle skildringer av sitt vesle skip, om båtbygger-kunsten og om sjømannsskap, er, som sagt før, ren poesi.

Dessuten er boka skrevet, også som sagt før, i en lakonisk stil, som en saga. Dertil spekket med humor og «understatement».

Selve reisen — alene og, så vidt vi forstår — med lite penger og lite utstyr (hans navigasjonsutstyr var et kompass og en vekker-klokke. Han hadde et kronometer men det ville koste femten dollar å rense og reparere det. Derfor klarte han seg med en vekker-klokke av jernblikk som han hadde kjøpt før avreisen. Klokka skulle egentlig koste halvannen dollar, men fordi glasset var knust, fikk han det for halv pris) — er, naturligvis en prestasjon, men det er skildringen av reisen også.

*Første mann rundt Jorden alene* har jo vært en klassiker lenge nå og kommer i stadig nye opplag. Særlig i Amerika og i England, men i andre land også (for eksempel, som det fremgår av at du nå har denne boka i hånden, i Norge). I en av de ny-utgivelsene som kom ut i England sto det i forordet (skrevet av Arthur Ransome): «Joshua Slocum var det første menneske som seilte jorden rundt helt alene, bare med seg selv som kaptein, styrmann og mannskap. Andre kan gjenta bedriften. Ingen andre kan bli den første. Kaptein Slocums plass i historien er like sikker som Adam's».

Som jeg har sagt før: I hvert fall jeg, vet svært lite om Joshua Slocums liv før han la i vei fra Boston i 1895. Og jeg vet lite om hva som skjedde ham etter at han kom tilbake til Boston i 1898. Jeg har lest at han dro på en ny seilas med *Spray* senere en gang og ble borte på sjøen. Man regner med at han forliste der ute. Men verken han eller rester av *Spray* ble noen gang funnet. Kanskje han aldri forliste men gikk i land for eksempel på en Stillehavs-øy. Kanskje han ble konge et sted? Eller giftet seg med en vakker, fet vahine og fikk mange barn? Jeg vet ikke. Men, som det vel er fremkommet av dette forordet: Joshua Slocums *Første mann rundt Jorden alene* har min varmeste anbefaling. Den hører hjemme, med selvfølgelighet, i ethvert skipsbibliotek. Boka kan leses mange ganger. Både på regnværskvelder og i solskinn.

*Odd Børretzen, januar 2004*

### Forord av Waldemar Brøgger

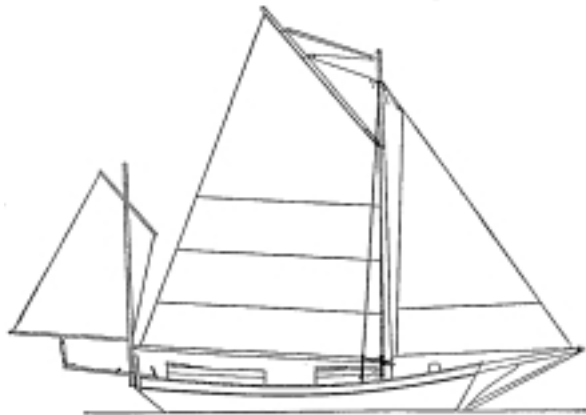
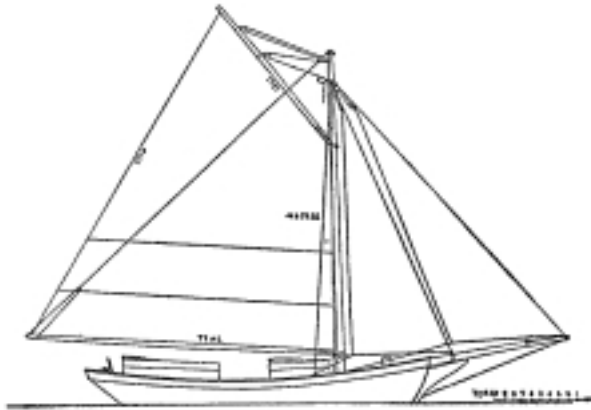
Blant alle de ting som gjør fremskritt i vår tid, er også vår viten om menneskehetens historie. Et veldig materiale kaster lys over folkeslagenes vandringer og seilaser, og vi innser nå at menneskene i fortiden ikke har vært så stedbundne som en tidligere trodde: Det har gjennom årtusener eksistert både landets og sjøens nomader. Kanskje er verdenshavene blitt krysset mangfoldige ganger alt i steinalderen og bronsealderen.

Men én ting skjedde ikke før i årene 1895-1898. Da seilte for første gang i menneskehetens urgamle historie en mann helt alene i en båt rundt jordkloden. Hans navn er Joshua Slocum, og båten han seilte med, het *Spray* og var ikke mer enn 35 fot lang.

Hans beretning om turen, som nå for første gang foreligger på norsk, er beskjeden og henrivende underfundig i sin enkelhet. Men turen selv er en eventyrlig og enestående bedrift. I sitt forord til den nyeste, engelske utgaven av boken skriver Arthur Ransome: «Joshua Slocum var det første menneske som seilte verden rundt i en liten båt helt alene, bare med seg selv som kaptein, styrmann og mannskap. Andre kan gjenta bedriften. Ingen annen kan bli den første. Kaptein Slocums plass i historien er like sikker som Adams.»

Det er én ting ved bans bedrift som eier en egen appell i vår tid: han hadde også bygd båten selv, bord for bord og spant for spant. Vi er vant til at det bak store bedrifter står organiserte ekspedisjoner og kompliserte tekniske og industrielle ydelser. Vi venter ikke at en enkelt mann skal kunne bygge en rakettkraft og dra til månen alene. Men den gaffelriggede seilbåten av tre hadde i forrige hundreåret nådd en slik fullkommenhet at en enkelt mann kunne bygge en skute alene — og for første gang seile alene over verdenshavene rundt kloden. Det er ikke minst dette individuelle trekket ved bedriften som vekker slik gjenklang i våre dager at Slocums bok kommer i stadig nye utgaver i de engelsktalende og skandinaviske land.

*Waldemar Brøgger*



## Første kapitel

- Yankee av sjøfartsslekt. — Ungdommelig kjærlighet til sjøen.  
 — Skipsfører på *Nordlys*. — *Aquidneck* går tapt. — Hjemtur fra Brasil i  
 kanoen *Liberdade*. — En «båt» i gave. — Ombygging av *Spray*.  
 — Problemer med kalfatring og finansiering. — *Spray* blir sjøsatt.

Det fagre Nova Scotia er et kystdistrikt, og her ligger det en ås som heter North Mountain. Derfra ser en på den ene siden ut over Fundy-bukten og på den andre siden den frodige Annapolis-dalen. Nord i åsen gror det harde grantreet som er så vel egnet til skipstømmer, og som det er blitt bygd alle slags skip av. Folket som bor ved denne kysten, er sterkt og hardført og liker å dra til sjøs, og det er en anbefaling når det i papirene til en sjømann står at han er født i Nova Scotia.

Jeg ble født på et kaldt sted på den kalde North Mountain den 20. februar, som var en riktig kald dag. Nova Scotia hører til Canada; men jeg er amerikansk borger — «naturalisert yankee» kunne en si, skjønt det kanskje er folket på Nova Scotia som er de egentlige «yankees». Mine forfedre både på mors- og farssiden var sjøfolk, og hvis det skulle bli oppdaget en Slocum som ikke var sjømann, vil en sikkert finne at han i hvert fall laget skipsmodeller og var opptatt av alt som har med reiser å gjøre. Min far var av den typen som hvis han hadde strandet på en øde øy, ville klart seg hjem igjen om han bare hadde hatt en stor sjømannskniv og funnet et tre. Han skjønte seg på båter; men ved skjebnens ugunst hadde han fått en gård, og den var ankeret som holdt ham fast til landjorden.

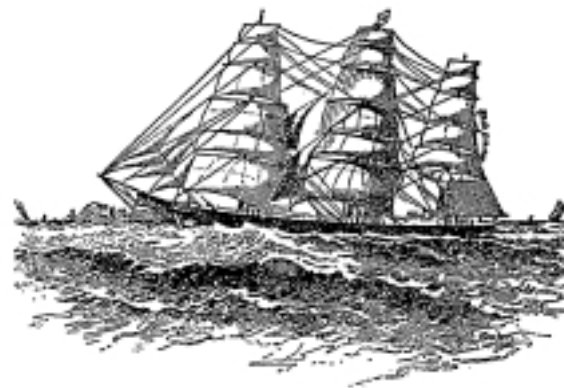
Han var ikke redd for en stormbyge, og han var ikke den som stilte seg bakerst i flokken på misjonsstevnene.

Hva meg selv angår, elsket jeg sjøen fra første stund. Da jeg var åtte år gammel, hadde jeg alt gjort mange turer ute på bukten sammen med andre gutter, og vi hadde klart oss, enda chansene for å drukne var de beste. Senere fikk jeg den viktige jobben å være kokk ombord på en fiskerskøyte; men jeg ble ikke lenge i byssa; for da jeg kom med det første grøtfatet, gjorde mannskapet mytteri og gav meg sparken før jeg hadde fått anledning til å glimre med mine kulinariske kunster. Det neste skritt mot lykkens mål var at jeg ble lettmatros på en fullrigger i utenriksfart, og derfor gikk jeg gjennom gradene i tur og orden før jeg ble skipsfører. Jeg kom altså ikke inn i kapteinslugaren gjennom ventilen, som det het den gangen.

Min beste tid som skipsfører hadde jeg ombord på den prektige *Nordlys*, som jeg også hadde part i. Jeg hadde rett til å være stolt av henne; for på den tiden — det var i 1880-årene — var hun den fineste amerikanske skuta som seilte på de syv hav. Siden førte jeg *Aquidneck*, som jeg eide selv. Det var en liten bark, og av alt hva menneskelig håndverk har skapt, forekom hun meg å ligge nærmest opp til det fullkomne skjønnhetsideal. Og hva fart angår, så trengte hun bare vind for å kunne kappseile med dampskipene. Jeg hadde vært skipsfører i nesten tyve år da jeg forlot henne som vrak på kysten av Brasil. Jeg hadde familien med, og vi reiste hjem til New York uten uhell i den vesle kanoen *Liberdade*.

Jeg hadde alltid seilt i utenriks fart. Dels fraktet jeg last for andre, dels drev jeg selvstendig handel, vesentlig på China, Australia og Japan og Molukkene i Stillehavet. Det lå ikke for meg å gjøre ett eneste kup og så legge opp for godt, og etterhvert hadde jeg nesten glemt hvordan det var å leve i land, så hva skulle en sjømann gjøre da fraktene ble dårlige — hvilket de til slutt ble? Begi sjøen? Jeg var født og vokst opp med vind og sjø, havet hadde jeg viet all min

interesse, og ingenting annet hadde jeg brydd meg om. Nest etter det å være til sjøs, er skipsbygging det mest tiltrekkende. Jeg hadde lyst til å bli mester i begge yrkene, og med tid og stunder ble jeg det i beskjeden målestokk. Fra dekket ombord på gode skuter hadde jeg i de verste



*Nordlys*, kaptein Joshua Slocum, underveis til Liverpool i 1885.

stormer gjort beregninger angående typen og størrelsen på et skip som best mulig skulle klare seg i allslags vær og på alle hav. Slik ble den reisen som jeg nå skal fortelle om, den naturlige følgen ikke bare av min eventyrlyst, men av min livslange erfaring.

Så var det en vinterdag i 1892. Jeg var i Boston, hvor jeg så å si var strandet et år eller to i forveien, og jeg studerte på om jeg skulle søke en ny jobb som kaptein og gjenoppta mitt sjømannsliv, eller ta arbeid på verftet, og så traff jeg en gammel kjenning, en hvalfanger, som sa: «Kom til Fairhaven, så skal jeg gi deg et skip. Men,» la han til, «skuta trenger å bli pusset opp.»

Og da kapteinen forklarte meg sine vilkår, fant jeg dem mer enn tilfredsstillende. Blant annet skulle jeg få all

nødvendig assistanse til å gjøre skuta sjødyktig. Jeg var sannelig glad til; for jeg hadde alt fått greie på at jeg ikke kunne få noe arbeid på verftet uten først å betale femti dollars til en fagforening. Og hva angår et skip å føre, så ble det stadig færre av dem. Nesten alle de store skutene våre var blitt rigget ned og gjort om til kull-lektere, som nå ble slept triste og uverdige fra havn til havn, og den ene dyktige skipperen etter den andre måtte legge opp.

Neste dag gikk jeg i land i Fairhaven, rett overfor New Bedford, og oppdaget at min venn til en viss grad hadde holdt meg for narr. Syv år tidligere var det ham selv som var blitt holdt for narr. «Skipet» viste seg å være en utgammel skøyte som bar navnet *Spray*. Folk i nabolaget påsto at den var bygd i år 1. Den var pent lagt opp på land — ganske langt fra stranden — og var dekket med presenninger. Det er neppe nødvendig å si at folk i Fairhaven er både driftige og gløgge. Og i syv år hadde de spurt hverandre: «Undres hva kaptein Eben Pierce kommer til å gjøre med gamle *Spray*?» Straks jeg kom, ble det livlig på sladderbørsen. Det var virkelig dukket opp et menneske som begynte å arbeide på *Spray*. «Han skal naturligvis hugge den opp?» — «Nei, han vil ombygge den.» — Stor forbauselse. — «Kan det lønne seg?» var et spørsmål som jeg i over et år svarte på ved å erklære at jeg skulle sørge for at det lønnet seg.

En svær eik i nærheten falt for øksen min, og gårdbruker Howard slepte den frem for en billig penge. Han kjørte også annet trevirke frem for meg. Eiken ble til kjøll, og det andre tømmeret bygde jeg om skroget med. Jeg rigget til et damprom og en kjele. Materialet til spantene var rette ungrær som ble skåret til og dampet til de ble myke. Så ble de bøyd over en tømmerstokk og surret til de fikk den riktige formen. Hver dag så jeg et eller annet resultat av mitt strev, og folk fra nabolaget kom stadig og underholdt meg. Det var en stor dag på slippen til *Spray* da den nye forstavnen ble reist og festet til kjølen.

Hvalskippere kom langveisfra for å ta den i øyesyn. De erklærte enstemmig at den var «A 1» — det vil si i beste klasse i Lloyds register — og de mente at den var som skapt til å bryte is. Den eldste skipperen rystet hånden min varmt da baugbåndene ble lagt på plass, og mente at *Spray* godt kunne gå gjennom isen utenfor Grønlands kyst. Dette lovpriste stavnstykket var skåret av stammen av beste sort eik. Siden rente det en gang mot et stykke korallrev ved Keeling-øyene og delte det i to uten selv å ta den minste skade. Bedre skipstømmer enn slik hviteik fins ikke. Både baugbåndene og spantene var av dette treslaget og ble dampet og bøyd i den rette formen ettersom jeg trengte det. Det var mars måned da jeg tok til å arbeide for alvor, og været var surt, men likevel kom det støtt og stadig folk og så på og gav meg gode råd. Hver gang jeg fikk øye på en hvalskipper, lente jeg meg til øksen og fikk ham bort til en prat.

New Bedford, hvalskippernes hjemsted, er forbundet med Fairhaven med en bro, og det er en pen tur over. De kom aldri for ofte til meg. Og det var alle fortellingene deres fra hvalfangsten i Ishavet som fikk meg til å forsyne *Spray* med et dobbelt sett baugbånd forat hun skulle kunne greie seg i isen.

Årstidene skiftet raskt mens jeg arbeidet. Knappt var spantene reist før epletrærne blomstret. Så kom syrinene og kirsebærtrærne snart etter. Like ved det stedet hvor den gamle *Spray* nå var gått i oppløsning, hvilte asken etter John Cook, en omvandrende prest. På den måten vokste den nye *Spray* opp på hellig grunn. Fra dekket til det nye fartøyet kunne jeg strekke ut hånden og plukke kirsebærene fra treet som vokste ved den lille graven.

Bordgangene til det nye skipet, som jeg snart begynte å legge på, var av Georgia-furu og halvannen tomme tykke. Arbeidet med å legge dem på, var kjedsommelig; men da det endelig var gjort, gikk det lett å drive fugene. På yttersiden var det en smal åpning mellom bordgangene,

slik at det var lett å dytte inn drevet; men på innersiden lå kantene så fint mot hverandre at jeg ikke kunne skimte dagens lys mellom dem. Alle endene ble festet med bolter som gikk tvers igjennom, og ble skrudd fast med muttere på innsiden. Mange bolter og muttere gikk med i resten av skroget og; jeg brukte ialt om lag tusen. Jeg aktet å gjøre skuta seig og sterk.



Tverrsnitt av *Spray*.

Nå har Lloyd den regelen at selv om *Jane* blir reparert slik at det til slutt ikke finnes noe igjen av den gamle båten, da er den nye fremdeles *Jane*. Hva *Spray* angår, ble hun ombygd skritt for skritt, slik at det er vanskelig å si når den gamle døde og den nye ble født. Og det spilte da heller ingen rolle.

Rekken bygde jeg på stønnerter av hviteik, fjorten tommer høye, og dekket med 7/8 toms hvitfuru. De ble forbundet med to toms dekkbord og drevet med fine kiler av cedertre. De har holdt seg fullstendig tette hele tiden siden. Dekket gjorde jeg av halvannen ganger tre toms bord av hvitfuru, lagt på tverrbjelker som var seks ganger seks tommer og skåret av gulfuru eller Georgia-furu. De lå i en avstand av tre fot fra hverandre. Så bygde jeg to dekkshus, det ene over forluken, som var seks ganger seks

fot, og der hadde jeg byssa. Det andre var akter, omtrent ti ganger tolv fot, og der skulle jeg bo. Begge dekkshusene var omtrent tre fot over dekket, og under dem var dørken så lav at en kunne stå helt oppreist. Under dekk på sidene av selve hytta bygde jeg en køye og en del hyller og glemte selvsagt ikke å gjøre plass for medisinkisten I skottet midtskips — det vil altså si rommet mellom hytta og byssa



«Den kommer til å krype ut igjen,» ropte en kar fra Marion.

— var det plass til forråd av vann, salt kjøtt og annet for mange måneder.

Da skroget til båten min nå var bygd så sterkt som tre og jern kunne gjøre det, og de enkelte rommene delt inn, gikk jeg igang med å «kalfatre skipet», det vil si tette fugene. Enkelte tilskuere var alvorlig bekymret på dette punkt og mente at jeg ikke ville greie det. Selv overveide jeg om det kanskje tross alt ville være rådeligst å tilkalle en fagmann. Det første slaget jeg slo mot bomullen med drivjernet, mente jeg selv var riktig, men andre erklærte at det var galt.

«Den kommer til å krype ut igjen,» ropte en kar fra Marion, han var kommet forbi med en kurv med skjell på ryggen. — «Den kommer til å krype ut igjen,» ropte en

annen fra West Island da han fikk se meg drive bomullen inn i natene. Bruno viftet bare med halen. Selv herr Ben J., en anerkjent ekspert når det gjaldt hvalskuter — det ble forresten sagt at han var begynt å gå i barndommen — tok meg til side og spurte om jeg ikke var redd for at den ville komme til å «krype ut igjen».

«Hvor fort vil den krype ut igjen da?» ropte min gamle venn skipperen, som var blitt tauet av mangen kraftig spermhval. «Si hvor fort den vil krype ut igjen, så vi kan rekke i havn i tide!»

Jeg plagget imidlertid inn en tråd drev over bomullen, slik som jeg hadde planlagt. Og på ny logret Bruno med halen. Bomullen «krøp aldri ut».

Da jeg var ferdig med å tette båten, stoffet jeg bunnen to ganger med kobberstoff, og over vannlinjen ble bordgangene og rekken malt to ganger med blyhvitt. Så ble roret festet og malt, og dagen etter ble *Spray* satt på vannet. Da hun lå for sitt gamle, rustne anker, fløt hun som en svane.

Da *Spray* var ferdig, var dimensjonene hennes: seks og tredve fot og ni tommer lang, fjorten fot og to tommer bred, og hun stakk fire fot og to tommer. Tonnasjen var ni tonn netto og tolv en og sytti hundredels brutto.

Så ble masten — av gran fra New Hampshire — satt på plass, og båten ble rigget til for en kort tur. Seilene ble satt, og avsted bar det med min venn kaptein Pierce og meg — på jomfrutur tvers over Buzzard-bukten. Den var vellykket. Og det eneste som nå bekymret vennene mine langs land, var: «Vil hun lønne seg?» Den nye skuta hadde kostet meg 553 dollars og 62 cents til materialer samt tretten måneders arbeid. Men jeg hadde vært flere måneder enn det i Fairhaven; for av og til fikk jeg arbeid på en hvalbåt som ble utrustet lenger nede på havna, og det tok sin tid.

## Annet kapitel

Fiasko som fisker. — En jordomseiling blir planlagt. — Fra Boston til Gloucester. — Utrustning for havseilas. — En halv båt til jolle. — Turen fra Gloucester til Nova Scotia. — I hjemlig farvann. — Blant gamle venner.

En sesong prøvde jeg meg som fisker i den nye båten Emin, og lærte at jeg knapt kunne egne en krok. Men så kom til slutt den dagen da jeg hev opp ankeret og stakk til sjøs for alvor. Jeg hadde bestemt meg til en tur rundt jorden, og da vinden var fin om morgenen den 24. april 1895, hev jeg opp ankeret ved middagstid, satte seil og drog avsted fra Boston, hvor *Spray* hadde ligget fortøyd hele vinteren. Nettopp som jeg drog avsted for fulle seil, blåste sirenene klokken tolv. Jeg gjorde et kort slag oppover havnen for babords halser, så gikk jeg over stag, og hun stod ut mot havet med bommen godt ut til babord. Hun svingte aktenom fergene med de kraftige skovlhjulene. En fotograf stod på den ytterste piren og tok et bilde av henne da hun strøk forbi med flagget flott stående rett ut fra gaffelen. Hjertet mitt banket av glede og spenning. Jeg gikk med lette skritt på dekket i den skarpe, friske luften. Jeg kjente at det ikke var noen vei tilbake, og at jeg hadde lagt ut på et eventyr hvis betydning jeg fullt ut forstod. Jeg hadde hørt lite på andres råd; for jeg hadde rett til å ha min egen mening i alt som hadde med sjøen å gjøre. At selv de beste sjøfolk kunne gjøre det verre enn jeg, som var helt alene, fikk jeg et bevis på ikke en mil fra dokkene i Boston. Et stort dampskip, som hadde hatt fullt mannskap, offiserer og los, lå der som vrak. Båten het *Venetian*, og den hadde gått på et skjær og var brukket

tvers over. Slik fikk jeg altså i løpet av den første timen av min ensomme reise et bevis på at *Spray* kunne greie seg bedre enn dette fullt bemannede dampskipet; for jeg var allerede kommet lenger enn det. «Lær av det, *Spray*, og vær forsiktig,» sa jeg høyt til skuta mi, som lik en lydløs alv svevde utover bukten.

Vinden frisket på, og da vi rundet fyret på Deer Island, gjorde *Spray* sine syv knop.

Da hun var forbi fyret, lenset hun rett mot Gloucester, hvor jeg ville proviantere. Sjøene, som glade bruste tvers over Massachusetts-bukten, møtte henne der hun kom ut fra havnen, og hun knuste dem til myriader av glitrende juveler, som hang omkring henne for hver bølge. Dagen var fullendt, solskinnnet klart og sterkt. Hver liten vannråpe ble i luften til en edelsten, og *Spray* forvandlet hver sjø hun tok, til et halsbånd av juveler — som hun så kastet fra seg igjen. Vi har alle sett små regnbuer i brusset omkring baugen på et skip; men maken til de regnbuene som *Spray* laget helt på egen hånd om staven sin denne dagen, hadde jeg aldri sett, Hennes gode engel var blitt med ombord; det leste jeg i sjøen.

Snart var vi tvers av Bold Nahant, så la vi Marblehead bak oss. Andre skip stod til havs; men ingen av dem passerte *Spray*, som fulgte sin ensomme kurs. jeg hørte den triste klangen av klokken på Norman's Woe da vi strøk forbi, og vi seilte kloss oppunder det skjæret som skonnerten *Hesperus* gikk på. Tvers av oss lå «knoklene» av et vrak og bleknet på stranden. Vinden ble stadig friskere, så jeg strammet kloffallet for å gjøre henne lettere på roret; men det var knapt nok at jeg klarte å seile unna vinden med fullt storseil. En skonnert foran meg firte alle seilene og styrte i havn med bar rigg og gunstig vind. Da *Spray* strøk forbi den, så jeg at noen av seilene dens var spjæret, og mange filler hang igjen i riggen; den hadde vært ute for storm.

Jeg hadde kurs for en vakker våg i Gloucesters fine

havn; der ville jeg nemlig se over *Spray* enda en gang, og tenke over turen og mine egne følelser og alt slikt. Bukten var skummende hvit da den lille skuta mi kom strykende inn. Det var første gang jeg kom helt alene inn i en havn med all dens trafikk. Gamle fiskere kom løpende ned til den bryggen som *Spray* hadde kurs for. Jeg visste nesten ikke hvordan jeg skulle unngå en katastrofe; men med hjertet i halsen lot jeg roret gå og skyndte meg forover og tok inn klyveren. Båten loffet pent og ség stillferdig frem og la kinnet mot en påle på vindsiden av bryggen. Ja, hun gjorde det så forsiktig at hun ikke ville ha knust et egg engang. Jeg slo ganske rolig et tau om pålen, og der lå hun. Den lille flokken som hadde samlet seg på bryggen, ropte høyt av beundring. «De kunne ikke gjort det bedre,» ropte en gammel skipper, «ikke om De så hadde veid et tonn!» — Nå, jeg veide mindre enn en femtedel av et tonn; men jeg svarte ingenting, jeg bare så likeglad ut som om jeg ville si: «Dette var da ingenting.» For noen av verdens beste sjøfolk stod og så på meg, og jeg ville ikke virke som en nybegynner. Jeg hadde nemlig tenkt å bli i Gloucester flere dager. Hadde jeg sagt et ord, ville jeg sikkert røbet meg; for jeg var ennå litt nervøs og andpusten.

Jeg ble i Gloucester en fjorten dagers tid og rustet meg ut med en hel del ting som det var lett å få tak i hos skipshandlerne der. Eierne av bryggen hvor jeg lå, og mange skipperer på fiskerskøyter, gav meg tørket torsk samt et fat olje til å dempe sjøene med. Disse gamle skipperne ble svært interesserte da de fikk høre om reisen min. De forærte også *Spray* en «fisker-lanterne», som jeg fant ut kunne lyse lang vei. Et skip som kunne renne i senk en skute med et slikt godt lys ombord, måtte sannelig være i stand til å gå rett på et fyrskip Og! Det ble videre sendt ombord en klepp, en lyster og en fiskenot av form som en stor håv; for en gammel fisker erklærte at uten disse tingene ville jeg ikke kunne greie meg. Fra den andre siden av vågen kom det en tønne med kobberstoff, et berømt

stoff som beskytter treverk i sjøen og som jeg hadde god nytte av lenge etter. Jeg stoffet bunnen av *Spray* to ganger når det var ebbe og hun lå på den harde stranden.

Jeg trengte å ha med en liten båt, og jeg fant på råd. Jeg kuttet en kassert jolle i to og dekket den ene halv båten med bord i den avskårne enden. Denne prammen kunne jeg lett hive inn og sette ut ved å huke blokken til klofallet inn i en line i baugen av prammen. En hel skipsjolle ville vært for tung og besværlig å håndtere for en enkelt mann. Dessuten var det ikke plass på dekket til mer enn en halv båt — hvilket var bedre enn ingen båt. Den var stor nok til en person, og siden fant jeg videre ut at dette fartøyet lot seg bruke både til vaskebalje og badekar når jeg stilte det tverrskips. Det var særlig som vaskebalje den forhenværende jollen ble berømt på turen: min vaskekone på Samoa ville ganske enkelt ikke gi seg; hun kunne se med et halvt øye at dette var en ny oppfinnelse som slo alle de amerikanske nyhetene som misjonærene hadde brakt til øygruppen, og hun ville absolutt ha tak i den.

Det eneste som nå bekymret meg, var at jeg manglet et kronometer. Etter våre moderne begreper om navigasjon kan en sjømann simpelthen ikke finne veien uten at han har et kronometer ombord, og jeg var selv begynt å tenke på denne måten. Det gamle kronometeret mitt var godt, men hadde lenge vært ute av bruk. Det ville koste femten dollars å rense og regulere det. Femten dollars! Det var femten gode grunner til at jeg lot skipsuret forbli i land. Jeg hadde den store lanternen, og en dame i Boston sendte meg penger til en stor kahyttlampe med to brennere. Den opplyste hytta om natten, og med litt oppfinnsomhet kunne jeg bruke den som ovn om dagen.

Slik utstyrt var jeg på ny klar til å gå ut; og syvende mai heiste jeg seil. Det var ikke store plasser å vende på da *Spray* skulle få styrefart, og hun kom borti en gammel godværsbåt som ble pusset og malt opp til sommeren. Hun skrapte av litt maling, og malerne ble arge og spurte:

«Hvem skal erstatte det?» — «Jeg,» svarte jeg. — «Med storskjøtet,» ropte skipperen på *Bluebird* like ved; det var nå hans måte å uttrykke seg på; han mente jeg var strøket min kos alt. Forresten var det ikke mer enn maling for høyst fem cents å erstatte; men det ble en slik kjefting



«Hverken hund eller katt.»

mellom den gamle «hukkerten» og *Bluebird*, som hadde tatt mitt parti, at den egentlige årsaken ble fullstendig glemt. — Noen regning ble i hvert fall aldri sendt etter meg.

Været var fint og mildt denne dagen da jeg seilte fra Gloucester. Da *Spray* stod utover vågen, så jeg et livlig

billede rett forut. Foran en høy fabrikkbygning stod det folk og viftet med lommeterklær og hatter, og søte ansikter tittet ut av vinduene fra øverste til nederste etasje og smilte et *bon voyage*. Noen hauket ut til meg for å få vite hvor jeg skulle hen og hvorfor jeg drog alene. Hvorfor? Da jeg lot som om jeg ville styre inn til dem, ble hundre par armer strakt ut mot meg, og jentene ropte ja, kom; men det var farlig strand, det! Skuta arbeidet seg ut av bukten mot en lett sørvest, og ved middagstid rundet hun Eastern Point og fikk samtidig en hjertelig salutt — den siste elskverdighet av de mange som var blitt vist henne i Gloucester. Utenfor neset ble vinden friskere, og *Spray* strøk mykt og fint avsted og hadde snart passert fyret på Thatcher's Island. Da la jeg kursen østover og styrte etter kompasset for å gå nord om Cashes-flaket og Amen-skjærene. Og så satt jeg der og tenkte over det hele igjen, og spurte meg selv om jeg var riktig klok som ville seile til havs fra flak og skjær. Jeg hadde bare sagt at jeg ville seile jorden rundt i *Spray* «forutsatt at jeg ikke får dårlig vær». Men jeg måtte visst ha ment det alvorlig. For jeg kjente det som om jeg hadde chartret meg selv, og derfor seilte jeg videre.

Da det ble kveld, la jeg skuta opp mot vinden, egnet en krok og prøvde fiskelykken på tredve favners dyp rett utfor Cashes-flaket. Jeg lå og krysset og fisket helt til det ble mørkt, og var vel fornøyd med å få tre torsker, to koljer og — det beste av det hele en liten flyndre, alle sammen fete og fine. Dette, tenkte jeg, er stedet å få ekstra proviant på, og derfor la jeg ut et drivanker som ville holde henne opp mot vinden. Siden strømmen gikk mot sørvest, i motsatt retning av vinden, kjente jeg meg nokså trygg på at jeg ville finne *Spray* på banken eller like i nærheten neste morgen. Jeg heiste den store lanternen opp i riggen og gikk og la meg — for første gang helt alene på sjøen. Jeg sov ikke, jeg bare døde og drømte.

Et sted hadde jeg lest om en fiskerskøyte som huket ankeret fast i en hval og ble tauet avsted lange veier for full

fart. Dette var nøyaktig hva som hendte med *Spray* — i mine drømmer. Jeg ble ikke engang helt kvitt drømmen da jeg våknet og oppdaget at det var blåst opp, og at det var vinden og den tunge sjøen som hadde forstyrret min korte hvil. Månen ble borte bak en drivende sky. Det var storm i



Klokkerens drøm.

vente — ja, det var allerede storm. Jeg revet seilene, tok inn drivankeret og satte så mye seil som skuta kunne tåle, og så styrte jeg mot Monhegan-fyret, som hun nådde før daggry den 8. Siden det var rom vind, fortsatte jeg inn i Round Pond-havnen, som er en liten havn øst for Pemaquid. Her lå jeg over en dag mens vinden rusket i furuene på stranden. Men neste dag var fin igjen, og jeg stakk til sjøs etter å ha ført loggboken som seg hør og bør. Naturligvis tok jeg med en fullstendig beretning om min opplevelse med hvalen.

*Spray* stod østover mellom øyene langs kysten, og sjøen var rolig. Om kvelden denne dagen — 10. mai — var hun tvers av en øy som jeg alltid kommer til å kalle Froskenes øy i mitt minne; for *Spray* ble helt forhekset av en million

stemmer. Fra Froskenes øy seilte vi til Fuglenes øy, som egentlig blir kalt Gannet-øya eller Gannet-klippen. Der er det et kraftig blink-fyr som glimtet vakkert over dekket til *Spray* mens hun strøk avsted, snart i lys, snart i mørke. Derfra satte jeg kursen for Briar's Island, og neste ettermiddag kom jeg inn blant fiskerskøytene på den vestligste delen av bankene. Jeg snakket med en fisker som lå for anker, og han oppga meg en gal kurs, hvorefter *Spray* seilte rett over sørvestflaket i den verste tidevanns-strømmen i Fundy-bukten og kom inn i Westport-havnen i Nova Scotia, hvor jeg hadde tilbragt åtte år av mitt liv som gutt.

Fiskeren sa kanskje «ost-sørøst», den kursen jeg hadde da jeg praiet ham; men jeg syntes at han sa «ost-nordost», og endret følgelig kursen slik. Før han i det hele tatt bestemte seg til å svare meg, nyttet han høvet til å tilfredsstille sin nysgjerrighet: han ville vite hvor jeg var fra, og om jeg var alene, og hvorfor jeg «hverken hadde hund eller katt». Det var første gang i hele mitt liv på sjøen at jeg hørte en mann som ble praiet, svare med et spørsmål. En ting var jeg derfor sikker på, og det var at han ikke kom fra Briar's Island; for han skvatt unna for en sjø som slo inn over rekken og strøk derpå vannet av ansiktet, hvilket gjorde at han mistet en fin torsk som han holdt på å dra inn. Mine øyfolk ville aldri gjort noe slikt. En mann fra Briar's Island skvetter aldri unna for en sjø, uansett om han har noe på kroken eller ei. Han passer på snørene sine og hiver inn eller pilker. Sannelig har jeg ikke sett min gode, gamle venn klokker W. D. sitte og høre på en preken i den lille kirken på åsen — og strekke hånden ut over kanten av kirkestolen og pilke innbilte fisk i midtgangen til stor fryd for ungdommen, som ikke skjønnte at for å få god fisk må en ha godt agn, noe som lå klokkeren sterkt på hjerte.

Jeg var glad for å være kommet til Westport. En hvilken som helst havn ville i og for seg vært fortreffelig etter den harde medfarten jeg hadde fått av sør-vesten; men her befant jeg meg mellom gamle skole-kamerater, og det var

herlig. Det var den 13. i måneden, og 13 er mitt lykketall — noe som var kjent lenge før dr. Nansen drog avsted til Nordpolen med tretten mann ombord. Kanskje hadde han hørt hvor heldig jeg klarte å føre et nokså usedvanlig skip til Brasil med det samme antallet ombord.

Selv steinene på Briar's Island gledet det meg å se igjen, og jeg kjente dem alle sammen. Den lille butikken på hjørnet, som jeg ikke hadde sett på fem og tredivye år, var akkurat den samme — når unntas at den virket litt mindre. Taket var dekket av de samme spånene — det var jeg sikker på; for skulle ikke jeg kjenne det taket, jeg som sammen med de andre guttene hadde ligget der oppe natt etter natt for å få tak i en svart katt? Vi skulle ha skinnnet av en svart katt, fanget en mørk natt, for å helbrede en stakkars krøpling. Det var skredder Lowry som bodde der den gangen gutter var gutter. I sin tid hadde han vært svært glad i jakt og gikk alltid med kruttet løst i baklommen. Han pleide også å gå med en kort pipe i munnen, og i et uheldig øyeblikk stakk han den tente pipen i baklommen. Herr Lowry var en eksentrisk mann.

På Briar's Island overhalte jeg *Spray* enda en gang og gikk henne grundig etter i sømmene. Men jeg fant ikke det minste tegn til at sør-vesten hadde skadet henne. Det var mye styggvær og motbør ute i sjøen, så jeg hadde ingen hast med å runde Kapp Sable. Med noen venner seilte jeg en kort tur til St. Mary-bukten, et gammelt og populært farvann for seilere, og tilbake igjen. Så seilte jeg videre, men la alt neste dag inn til Yarmouth på grunn av tåke og motvind. I Yarmouth fikk jeg forresten noen hyggelige dager, og der lastet jeg noe smør og en tønne poteter og fylte seks fat med vann og stuert alt sammen under dekk. Dessuten fikk jeg min berømte blikk-klokke i Yarmouth, og den var den eneste tidsmåleren jeg hadde på hele reisen. Den kostet egentlig halvannen dollar; men fordi glasset var knust, lot kjøpmannen meg få den for én.