

Joshua Slocum

Første mann rundt
jorden alene



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 dekks-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. Ettersom 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 seil-turer 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 skippere 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 kosteskaft 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 sjømannskap, 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 vekkerklokke). Han hadde et kronometer men det ville koste femten dollar å rense og reparere det. Derfor klarte han seg med en vekkerklokke av jernblikk som han hadde kjøpt før avreisen. Klokkas 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 nyutgivelsene 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



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

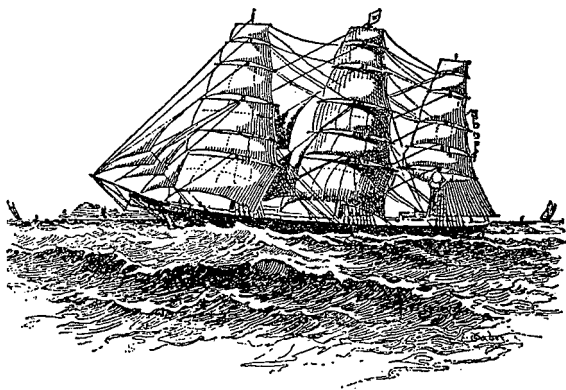
øde øy, ville klart seg hjem igjen om han bare hadde hatt en stor sjømannskniv og funnet et tre. Han skjønte seg på båter; men ved skjebnens ugunst hadde han fått en gård, og den var ankeret som holdt ham fast til landjorden.

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*.



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

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 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 eventyrløst, 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.»

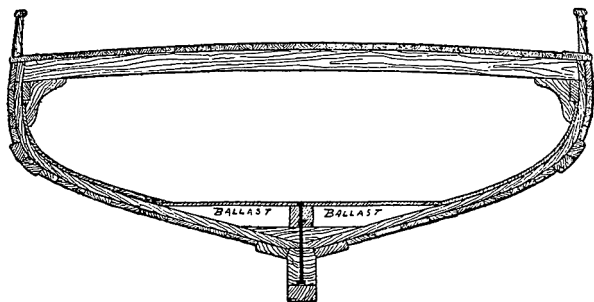
Og da kapteinen forklarte meg sine vilkår, fant jeg dem mer enn tilfredsstillende. Blant annet skulle jeg få all nødvendig assistanse til å gjøre skuta sjødyktig. Jeg var sannelig glad til; for jeg hadde alt fått greie på at jeg ikke kunne få noe arbeid på verftet uten først å betale femti dollars til 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-lektene, 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



Tverrsnitt av *Spray*.

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. Knapt 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.

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 dekkhusene 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



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

plass for medisinkisten I skottet midtskips — det vil altså si rommet mellom hytta og byssa — 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 mang en 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.

