Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliserings-projekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat

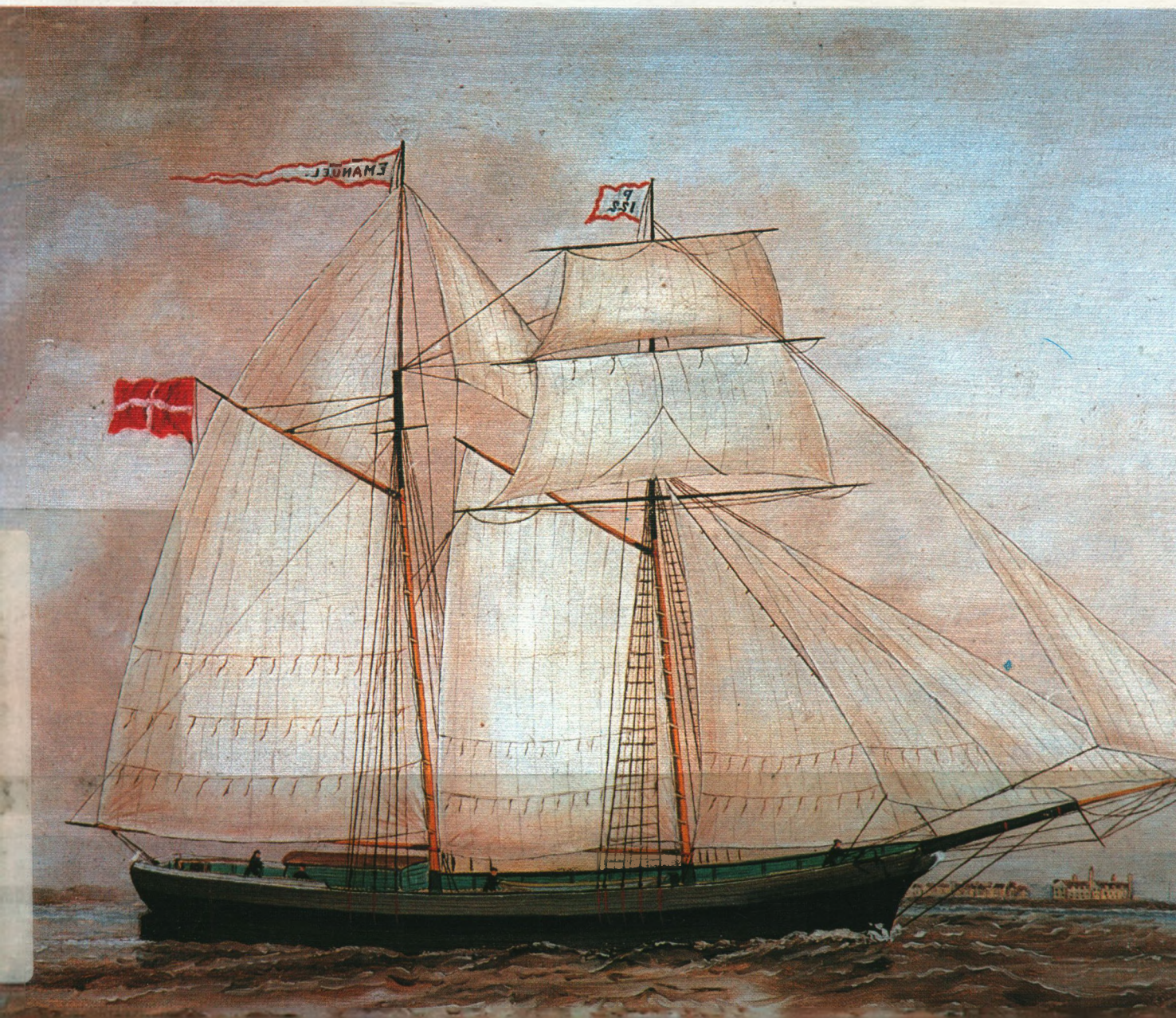
Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskernes Bibliotek: https://slaegtsbibliotek.dk
Danske Slægtsforskere: https://slaegt.dk

En Fanødrengs erindringer



© Fiskeri- og Søfartsmuseet
Saltvandsakvariet, Esbjerg
ISBN: 87-87453-01-0

Fremstilling og ekspedition:
Fiskerimuseets forlag,
Tarphagevej, 6710 Esbjerg V.
Tlf. (05) 15 06 66

Oversættelse: Oskar Jensen
Bearbejdelse: Andreas Møller
Kort og layout: H. Meesenburg
Tryk: Arnold Thomsens bogtrykkeri, Esbjerg

Fiskeri- og Søfartsmuseets
maritime skrifter:
Nr. 1 »En Fanødrengs erindringer«
Nr. 2 »Smakkejoller og smakkefolk«

Kortfattet indholdsfortegnelse:

Indledning og barndom ..... side 7- 9
Med danske sejlskibe ..... side 10-22
I amerikansk kystfart ..... side 24-32
Hjemme i Sønderho ..... side 33-34
Pøny i amerikansk kystfart ..... side 35-36
På torskebankerne ..... side 37-40
Arbejde i land, bryllup ..... side 41-42
Guldgraver-sejlads ..... side 43-44
Musling- og hummerfangst ..... side 46-51
Kystfart i egne skonnert ..... side 52-60

x670 226628

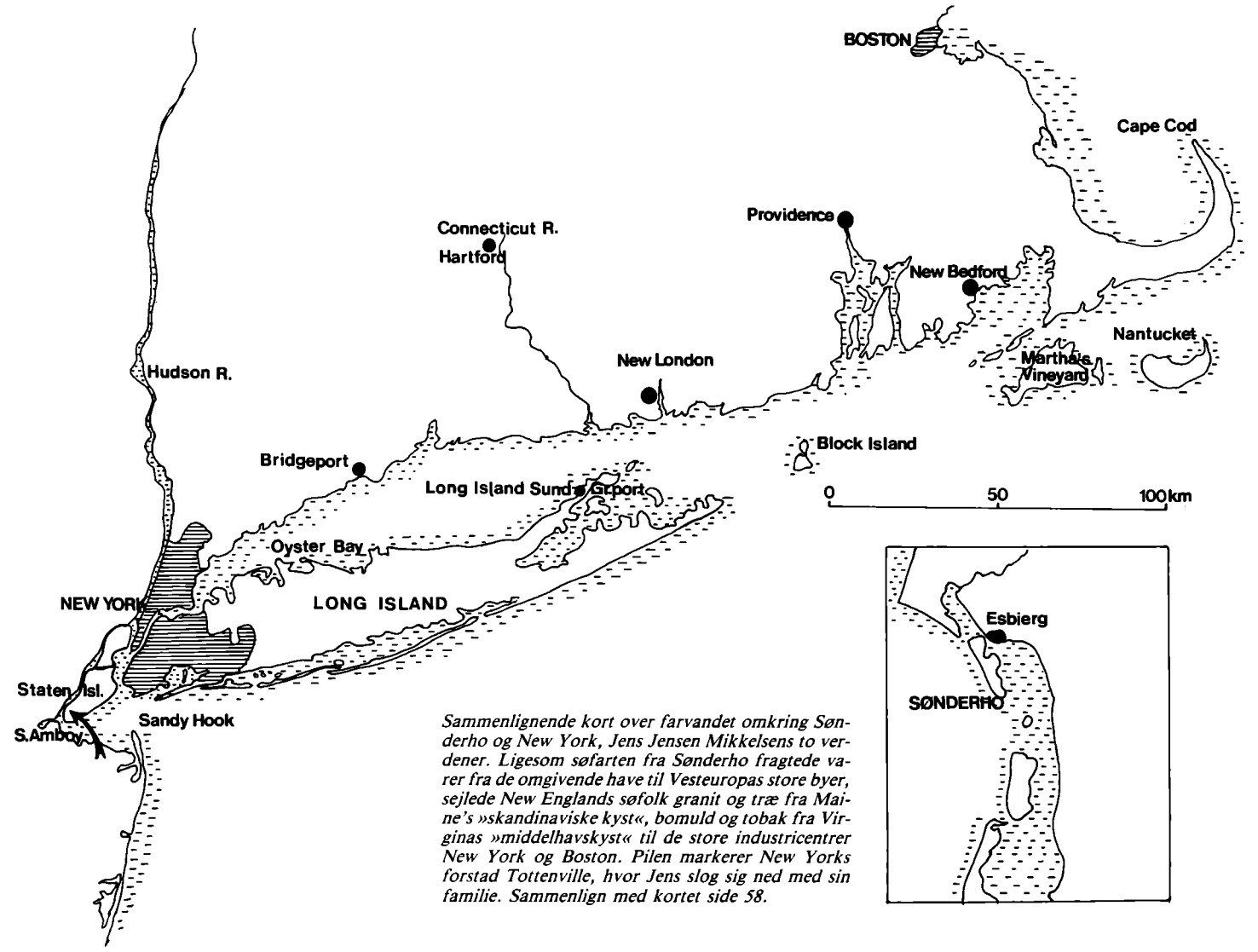
Jens Jensen Mikkelsen

En Fanø-drengs erindringer

Fiskeri- og Søfartsmuseets maritime skrifter nr. 1

Oversat af Kaptajn Oskar Jensen

Fiskeri- og Søfartsmuseet
Saltvandsakvariet. Esbjerg



Sammenlignende kort over farvandet omkring Sønderho og New York, Jens Jensen Mikkelsens to verdener. Ligesom søfarten fra Sønderho fragtede varer fra de omgivende have til Vesteuropas store byer, sejlede New Englands søfolk granit og træ fra Maine's »skandinaviske kyst«, bomuld og tobak fra Virginas »middelhavskyst« til de store industricentrer New York og Boston. Pilen markerer New Yorks forstad Tottenville, hvor Jens slog sig ned med sin familie. Sammenlign med kortet side 58.



Bogens forfatter, Jens Jensen Mikkelsen

Manuskriptet til den foreliggende bog er venligst stillet til rådighed for Fiskeri- og Søfartsmuseet af fhv. kaptajn i D.F.D.S., Oskar Jensen, som er en nevø af forfatteren. Denne, en Sønderho-sømand, Jens Jensen Mikkelsen, slog sig som ung ned i U.S.A., sejlede i amerikanske skibe, arbejdede i kortere perioder på landjorden, drev fiskeri og ejede og sejlede med kystskonnerter sammen med en broder. Efter at brødrene havde solgt deres sidst ejede skonnert, drev Jens Jensen Mikkelsen fiskeri sammen med en søn, indtil han »gik i land for godt«.

Når man læser om Jens Jensen Mikkelsens emigration og hans liv derefter, kan man ikke undgå at bemærke, at han ud af mange muligheder vælger at bosætte sig på en ø, som sammen med andre øer danner ret vidtstrakte indenskærs farvande, hvor han kunne optage erhverv lignende dem, han kendte hjemme fra Fanø. Nemlig kystfiskeri og kystsejlads med fragt.

Under sit otium i hjemmet på Staten Island skrev han efter tilskyndelse af sine børn nærværende beretning på engelsk.

Kaptajn Oskar Jensen sejlede fast på New York i tre år og besøgte i den tid så ofte som muligt sin onkel Jens, lige som denne kom på besøg ombord hos nevøen. Da Jens Jensen Mikkelsen i 1963 døde, fik kaptajn Jensen efter onkelens ønske overdraget dennes erindringer, som han senere oversatte til læsning i familiekredsen. Den gamle sømands beretning har dog utvivlsomt interesse langt videre og fremstår hermed i bogform.

Juni 1983 *Andreas Møller*



Jens Jensen Mikkelsen fotograferet sammen med sønderhoninger, da han i 1930 besøgte sin fødeby. Billedet er taget ved gavlen af hans barndomshjem, damen yderst til venstre er hans søster, Sidsel Jensine Jensen. Jens Mikkelsen står længst til højre.

Onkel Jens's erindringer

Øen Fanø ligger i en lille afstand fra hovedlandet Jylland på vestkysten af Danmark. Her levede familierne Mikkelsen, Callesen, Aarre og Mandø, vore forfædre, i den sidste del af det attende århundrede og muligvis lang tid før, og her er min kone og jeg født. Fanø er omkring 8 miles lang og 3 miles bred og består næsten udelukkende af hvidt sand, men på den østlige side er der marker med et tyndt lag muld, hvor byg, havre, kartofler og kålrabi gror ganske godt. Langs østsiden er der marskenge, hvor der gror godt græs til køer.
På denne ø har befolkningen haft en hård kamp for deres eksistens. Før 1750 levede de næsten udelukkende af fiskeri, og når det slog fejl, hvilket tit hændte, var der næsten hungersnød, da der ikke kunne avles korn nok til hele befolkningen. De spiste næsten altid fisk og var et hårdført folk, som kunne stå for næsten alting. Mange af de yngre mænd rejste til Holland og tog hyre derfra på hvalfangst i det arktiske hav. Mange unge piger tog til fastlandet, hvor de kunne tjene en ekstraskilling, navnlig i høsttiden. De sparede alle penge med det ene formål at købe øen fri. Øen tilhørte dengang kronen.
I 1741 købte beboerne øen af den danske konge, og nu oprandt en bedre tid for befolkningen. De havde nu ret til selv at drive skibsfart, hvilket de ikke havde haft før. Til at begynde med købte de skibe i Holland. De var gamle og små, men de var begyndelsen til den mægtige sejlskibsflåde, som kom til at høre hjemme på Fanø, og som viste det danske flag i hver eneste havn over hele verden. Få år efter købet af øen begyndte de selv at bygge små skibe. Jeg læser i Fanøs historie, at Jens Mandø fik en jagt, »Anne«, bygget i 1789, den var på 12 tons. Evert »Kathrine Marie« blev bygget i 1799 til J.N. Callesen, den var på 18 tons. I 1803 blev Evert »Sidsel« bygget til J. Aarre, 21 tons. I 1790 blev evert »Fru Sidsel« bygget til A. Mikkelsen, 20 tons. Disse oplysninger er de første, jeg har fundet om vor families køb af skibe. Hans Jørgen Callesen og Anders Callesens enke var ejere af bundgarn i 1699, og Peder Jessen Aarre ejede to bundgarn i 1714. I 1808 var Jens Jensen Mikkelsen ejer af smakken »Fru Johanne«, 21 tons, værdi 2.000 rigsdaler. Den var fragtet af regeringen til at sejle korn til Norge. Danmark var på den tid i krig med England. Da jeg i 1930 sammen med min kone besøgte Fanø, fandt jeg i vores gamle hus på loftet en skibskiste med dette navn indgraveret i låget: *Jens Jensen Mikkelsen 1794,* sandsynligvis skipperen, jeg har refereret til ovenfor.
Min kone, Maren Hansine Aarre, var født i Sønderho på Fanø den 22. maj 1876 som datter af Jeppe Pedersen Aarre, også kendt som John Pedersen og Mette Jensen Mandø Aarre. Hun er den ældste af fire børn, Niels N. Aarre, Anne Aarre, Moritz og Jes N. Aarre. Bedsteforældre var Peder Aarre og Jens S. Mandø, begge skippere. I oktober 1891 landede Aarrefamilien i New York fra den danske damper »Island«. De bosatte sig i 109 Luquer Street i Brooklyn, og efter at have lært lidt engelsk, begyndte børnene at gå i skole. Moderen, Mette Aarre døde i Brooklyn 1902 og Jeppe Aarre døde 1930 i Brooklyn. Begge er begravet på Evergreen kirkegård i Brooklyn.
Jeg selv, Jens Jensen Mikkelsen, blev født i Sønderho på Fanø den 16. oktober 1873 som søn af kaptajn Anthonis J. Mikkelsen og Bertha Cathrine Mikkelsen, født Jensen. Broder og søstre var Ellen Kirstine, født 1867, død 1889, Thyge Jerne Mikkelsen, født 1870, død 18. januar 1930 og begravet på Valhalle kirkegård, staten Island, Sidsel Jensine Mikkelsen, født 1876, død 1937, og Maren Hansine Mikkelsen, født 1880, død 1938.
Jeg ved meget lidt om mine forfædre, men hvad jeg ved, vil jeg prøve at fortælle her. Min bedstefar, Jens J. Mikkelsen, var skipper på et lille skib, med hvilket han skrabede muslinger på bankerne rundt øen. Hans skib forliste i en storm. Folk i land kunne



Forfatterens forældre, kaptajn Anthonis J. Mikkelsen og hustru.

se ham sidde i rigningen i lang tid, men var ude af stand til at redde ham, og han druknede. Da man fandt hans lig, kunne man se, at rigningen havde skåret sig ind i kødet på hans arme og ben.

Min mors far, Jens Jensen, også kaldet Jens Toft, var styrmand på et lille sejlskib. Under losning af kul i Roskilde knækkede en losseløber, og en kultønde faldt ned i hovedet på ham og dræbte ham. Han ligger begravet i Roskilde. Jeg har besøgt kirkegården der, men det lykkedes ikke for mig at finde hans grav. Min farmors navn var Kirsten, kaldet Skomager Kirsten. Min far blev også kaldt Skomager Anthonis, hvilket tyder på, at der har været en skomager i familien. Min mormor var en af de tre Callesen- søstre. Deres forældre ejede huset, i hvilket jeg blev født. Det var dengang et lille landeri, men ved min oldemors død, blev landeriet delt mellem de tre søstre og huset mellem to af dem. En af dem var gift med Thomas J. Anthonisen, men hun døde ung og efterlod en datter, der hed Anne. Denne Anne var min mors kusine, og hendes børn, er de eneste slægtninge, jeg har hjemme med undtagelse af den nære familie, mine søstre og deres børn. Huset ejedes da af min bedstemor og Thomas Anthonisen, hver havde det halve. Hans søn, Niels J. Anthonisen, nu 85 år og min svoger, Jens M. Jensen, ejer det nu. Jeg har hørt, at der omkring 1865 var en tyfusepedemi på øen og at mine to bedstemødre, min mors to søstre og en bror alle døde deraf.

Barndommen

Indtil nu har jeg skrevet om ting, jeg har læst og hørt, men jeg vil nu fortælle om mig selv, og om hvordan det er gået for mig.
Jeg kan huske tilbage til år 1879, da jeg begyndte at gå i skole. Jeg begyndte at ryge tobak omtrent på samme tid, det vil sige i smug, og når jeg kunne få fat på noget. Læreren fortalte det til min far, og han gav mig en ordentlig omgang klø. Jeg havde også stjålet tændstikker og købt tobak for penge, jeg havde tjent ved at løbe ærinder. Altsammen en utilgivelig synd. Min far var kaptajn og medejer af en

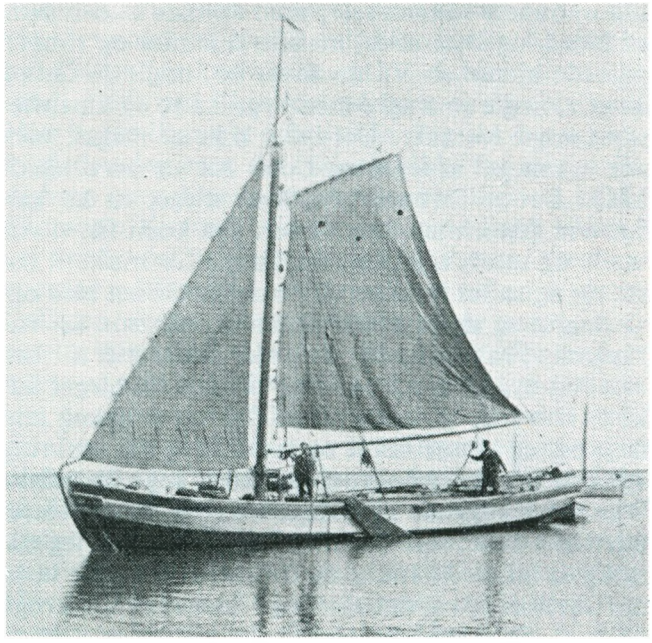
lille skonnert »Emanuel«, med hvilken han sejlede på Nord- og Østersøen, medens min mor og vi børn passede hjemmet. Vi havde en ko, nogle få får og en gris, nogle små agre med byg, havre og kartofler samt nogle bistader. Det lyder ikke af meget, men der var meget arbejde med det. Alt var med håndkraft. Det er forbavsende, hvor meget en ko kan fortære gennem en lang vinter. Fra koen fik vi vor mælk og smør, også ost, fra fårene fik vi uld til vores tøj og saltet fårekød til vinteren. Grisen blev også slagtet og saltet ned til vinteren, når min far var hjemme. Fra agrene fik vi en stor del af mel til vore brød og byg til grød. Mor og vi børn fik meget lidt kød, vi levede af koen og de fisk og mågeæg min bror og jeg kunne fange og samle. Jeg var omkring syv-otte år, da jeg begyndte at fiske. Jeg ville måske ikke være begyndt så tidligt, hvis jeg havde været uden min bror, som var tre år ældre og som jeg naturligvis ikke ville stikke op for. Min far havde lavet to fiskeliner til os, det var lange liner med 100 kroge på hver. Som madding brugte vi sandorm, som vi gravede på flakkerne ved lavvande. Linerne satte vi ud, så langt vi kunne på lavvande. Vi røgtede dem ved det følgende lavvande og måtte således ud på alle tider af døgnet. Vi fangede mange flyndere og sommetider ål. Hvis vi fik halvt så mange fisk, som vi havde kroge, blev det betragtet som godt fiskeri. Vi måtte rense alle fisk, og hvad vi ikke spiste med det samme, blev saltet og tørret. Min mor var meget gavmild og forærede mange fisk bort. Hun hjalp os med at ese krogene og var ekspert på det område. Vores fiskeri foregik på østsiden eller indersiden af øen.

På vestsiden af øen er Nordsøen, det mest stormfulde hav i verden om efteråret og vinteren. Der driver mange ting i land på stranden, mest vraggods og tømmer. Min bror og jeg var meget på stranden, både dag og nat. Vi havde lov at samle, hvad vi kaldte pindebrænde og ellers ikke noget, men vi bjergede både planker og brædder og havde loftet fuldt deraf. Træ var meget dyrt. For at illustrere, hvor hårdføre vi var, vil jeg fortælle følgende tildragelse. En kold vinternat med østlig storm gik vi hjemmefra kl. 10 om aftenen til stranden. Da vi kom derud, fandt vi en stor isflage, 2 fod tyk, og grødis blev af havet ført ind over isflagen. Vi gik langs med flagen og observerede en tønde omtrent 50 fod ude i grødisen. Min bror mente, det var en tønde petroleum og sprang ud i isen for at få tag i den. Han kunne dog ikke klare tønden alene og råbte til mig om at give en hånd med, og jeg måtte gå ud i det kolde vand. Vi måtte rulle tønden et langt stykke, til vi fandt en lavning i isen, hvor vi kunne få den bakset op på stranden. Vi så nu, til vor store skuffelse, at den ene ende af tønden var slået ind, og at den var fuld af vand. Men vi rullede tønden til et godt skjulested i klitterne for at tage den hjem senere. Der kunne blive en god vaskebalje ud af den. Vi var drivvåde til skindet og havde en to-tre mil at spadsere hjem, men det syntes ikke at røre os. Far sagde ofte, at saltvand ikke ville skade os, men mor gav os alligevel altid varm kaffe med brændevin i, når vi kom hjem, våde og kolde.

Der var mange slags fugle, som lagde deres æg på øen hvert forår. Det var forbudt at samle æg. De smagte godt, og vi tog alle dem, vi kunne finde. Vildgæs var de første, som lagde æg, de lagde 12, de andre fugle 2, 3, 4 æg undtagen mågerne, de lagde helt op til 40 æg, men vi skulle altid lade 4-5 æg blive tilbage i reden. Der var fire forskellige slags måger foruden andre strand- og landfugle, og vi havde æg til helt hen i midten af sommeren. Der fandtes også mange kaniner på øen. De var store, omkring 8 lbs. De lavede gange i klitterne, men havde reder udenfor, som vi kunne snige os op til og ramme dem med en stok. På den måde fik vi mangen en kaninsteg. Der var også mange store harer, men de var så vilde og løb så stærkt, at vi ikke kunne fange dem undtagen, når de var sårede. Vi fangede få af dem, og de smagte godt. På denne måde tilbragte vi vor barndom med arbejde og leg på forskellig måde.

Den første hyre

I 1885 var min bror færdig med skolegangen, blev konfirmeret og kom ud at sejle med min far som kok i »Emanuel«. I 1886 fik min far et job til mig i et lille skib, der ejedes af en gammel mand, der hed Anthonis Kromann. Vi skulle sejle tørv fra fastlandet til øen. Jeg skulle for mit arbejde have kosten og 8 kroner for sommeren, som varede fra begyndelsen af marts til sent på efteråret. Det var strengt arbejde for en knægt på tolv år, men jeg tror det bekom mig vel, jeg voksede og blev stærk. Da jeg kom tilbage til skolen, kunne jeg banke alle drengene. Den vinter fik min far kræft i venstre hånd, men alligevel tog han ud med »Emanuel« om foråret. Han var så uheldig i en storm at falde på dækket med det resultat, at hans højre skulder gik af led, og først efter lang tid til søs kom han under lægebehandling i England. Da han vendte tilbage til Danmark, måtte han gå i land. Styrmanden blev skipper, matrosen, som havde eksamen, blev styrmand, og min bror blev matros.



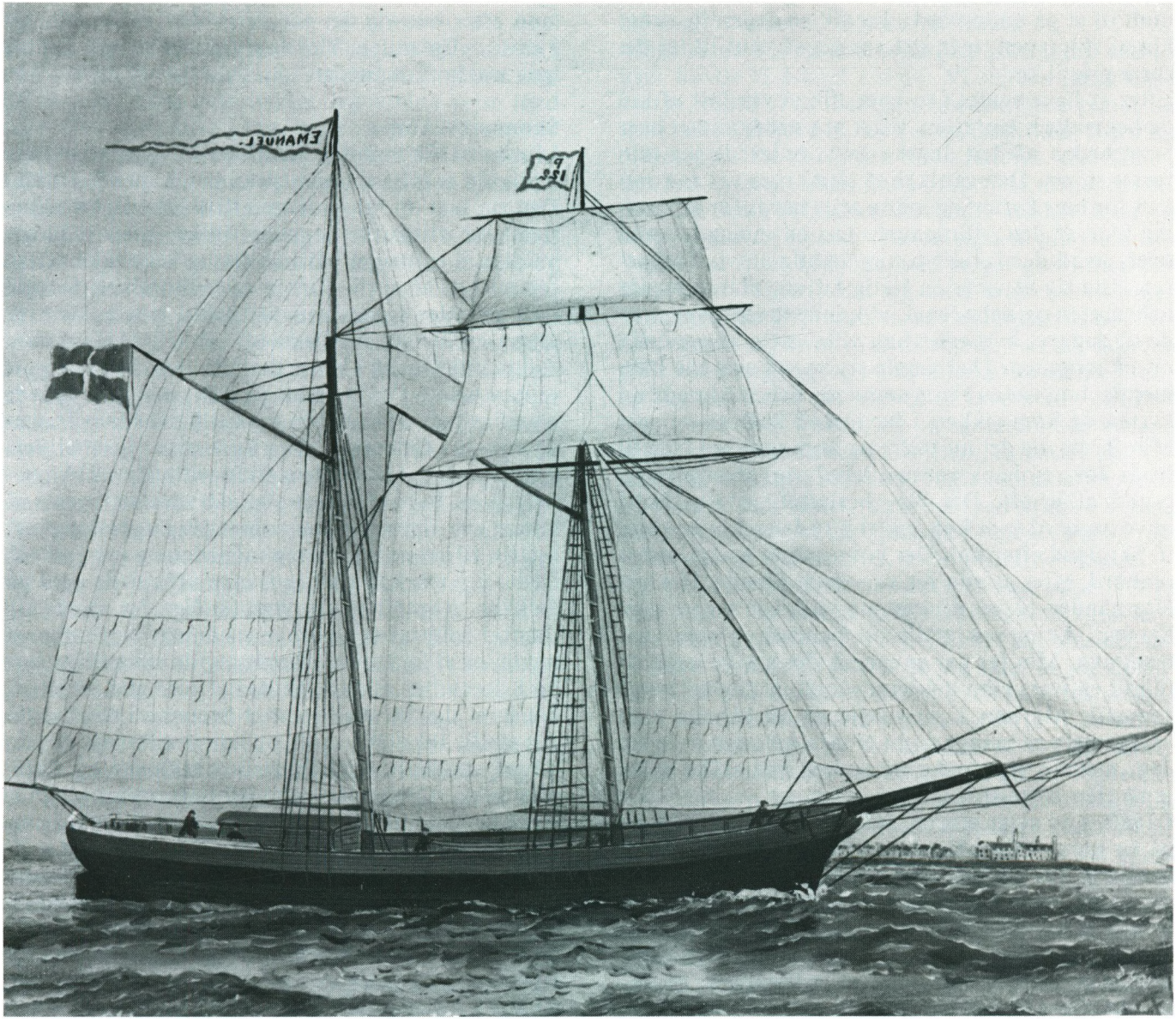
Evert - eller, som man sagde på Fanø, lægter - »Margrethe«, et fartøj af den type, hvormed forfatteren i sommeren 1886 var forhyret.

Kok i skonnert »Emanuel«.

Der manglede nu en kok, og min far gik til skolekommissionen for at få mig ud af skolen til dette job. Det var jeg ikke ked af, og jeg kom ombord i »Emanuel« som kok. Vi fik 20 tons sand ombord som ballast og sejlede til Charlestown i Skotland efter en last kul. Da vi kom ud i Nordsøen, fik vi en stiv kuling fra nord. Gamle »Emanuel« rullede og huggede i søen, og jeg havde det ikke så godt. Men besætningen skulle jo have deres mad, og jeg kogte gule ærter på salt flæsk. Da middagen var færdig beordrede skipperen mig til at styre, medens besætningen spiste, gav mig kompaskursen og gik nedenunder. Vel havde jeg styret et skib mange gange før, men altid efter huse, klitter, bøjer og lignende, aldrig efter et kompas. Det varede derfor ikke længe, inden kompasset begyndte at løbe rundt. For at få det tilbage til den rette kurs, må jeg have lagt roret den forkerte vej, for skipperen kom farende op, gav mig en øretæve og et spark bagi. Det var min første lektion i at styre efter kompas, og behandlingen eller afstraffelsen, der fulgte med, var jeg meget udsat for på den rejse. Skipperen var den mest brutale fyr, jeg nogensinde har kendt.

»Emanuel« var et godt og stærkt skib, men en dårlig sejler. Vi var to uger om vor rejse til Skotland på 400 sømil, sommetider seks uger og ikke altid ramte vi det sted på kysten, der skulle være vort bestemmelsessted. Da vi kom til Skotland, passerede vi bropillerne til Queensferry Bridge, som man dengang, i 1887, var i færd med at bygge, jeg tror det var en af verdens største broer. I Charlestown var

Skonnert »Emanuel« af Sønderho, som tilhørte forfatterens fader.


EMANUEL

jeg oppe at slås med to skotske drenge. Jeg fik dem jaget bort, men de kom tilbage og begyndte at overdænge »Emanuel« med sten, kul og skidt, så vi var nødt til at gå under dæk. Jeg fik en ordentlig dragt klø af skipperen, men det var jeg så vant til, at det rørte mig ikke.
Efter at have ventet i to uger, fik vi vor last af kul og begyndte hjemrejsen. Efter at være kommet over i nærheden af den danske kyst, oplevede jeg min første storm. Den var ikke så slem, men vi var kommet for nær kysten og måtte sejle hårdt for at komme klar af den. »Emanuel« tog en mængde vand over, hvad der forekom mig vældig sjovt. Skipperen viste sig at være en rigtig kujon. Han jamrede hele natten og håbede på, vi kunne holde den gående til daggry, hvorefter han ville sætte »Emanuel« op på stranden. Den gamle styrmand svarede ham næppe, han var en rigtig sømand. Vel, vi klarede nu kysten og kom sikkert i havn med kullene.
Min far havde det nu bedre og kom ombord igen til trods for, at hans venstre hånd var ubrugelig på grund af kræft. Det blev besluttet, at jeg skulle blive ombord som kok, og vi gjorde endnu en rejse til Skotland efter kul. Der kom en helt anden orden ombord, efter at min far var vendt tilbage. Det var efterhånden blevet efterår, og vi havde meget dårligt vejr. Alting var imidlertid forudset og taget i betragtning. Min far var en mand, der kunne indgyde tillid i enhver. Han må have været en førsteklasses sømand, når han kunne sejle en vaskebalje som »Emanuel« så mange år på Nordsøen uden at miste den, medens hundreder af andre, fine skibe enten sank eller strandede.
I 1880, i en svær storm, reddede han besætningen på en norsk brig i Nordsøen og landede den i København. Jeg har læst den norske kaptajns rapport, der lyder: »Næst gud, har jeg capt. Anth. J. Mikkelsen at takke for min og min besætnings redning.« Jeg har også set den norske kaptajn i Skotland, som ved et besøg ombord i »Emanuel« spurgte, om det nu også var sikkert at sejle over Nordsøen i så lille et skib. Det var mere sikkert end med hans store brig, der gik tilbunds kort efter, at besætningen var reddet. Vor rejse gik til Alloa i Skotland efter kul, og det var den sidste rejse, min far gjorde. »Emanuel« blev lagt op, og jeg gik i skole igen nogle få måneder.

Skonnert »Anne«

I foråret 1888 kom jeg ud af skolen, blev konfirmeret og fik et job i skonnert »Anne«, kapt. Thomsen. Den var lagt op for vinteren i Roskilde. Det blev bestemt, at vi skulde begynde tidligt, men vi havde imidlertid en meget hård vinter og kom ikke afsted før midten af april. Rejsen over Storebælt foregik i en isbryder igennem svær pakis, noget, der var uhørt i midten af april måned. I Roskilde lå »Anne« endnu indefrosset i is, og det blev maj, før vi kunne sejle. »Anne« var et gammelt skib, som ikke egnede sig til sejlads i Nordsøen og var derfor kun fragtet til sejlads i Østersøen. Vi gjorde fire rejser til Sverige efter træ, to af dem til Nordlandet. I Ångermanelven, hvor vi lastede, var der næsten ingen nat, kun et par timer mellem solnedgang og solopgang. Jeg fik 10 kroner i hyre om måneden og var godt tilfreds. Jeg var kok ombord, men arbejdede også på dækket. Kaptajnen og styrmanden var flinke og forstod fuldtud at opdrage en dreng. Jeg var pæn og ren og villig til mit arbejde, og da skibet blev lagt op i december måned, skiltes vi som gode venner. Nu kom der en dejlig vinter hjemme i Sønderho. Jeg skulle ikke gå i skole og kunne tilbringe al min tid på stranden, jage kaniner i klitterne og fiske. Min bror, Thyge, var ombord i en bark og havde gjort en rejse til Mexico. De var nu i Hamburg og lastede til vestkysten af Sydamerika. Jeg længtes efter den tid, hvor jeg skulle sejle til fremmede lande. Min far havde mange smerter i sin dårlige hånd, havde været hos mange doktorer, og meget var forsøgt for at lindre smerterne, men ingenting hjalp. Han havde to store sår, et på oversiden af hånden og et på håndleddet.

Skonnert »Anne Kathrine«

Da det blev forår, fik han en hyre til mig som kok ombord i skonnert »Anne Kathrine«, der var lagt op i Bogense. Det var et skib på 120 tons, det største, jeg endnu havde været i. Vi rejste hjemmefra i marts. Min far var med mig ved færgen, og han sagde til mig: »Jeg ville ønske, jeg kunne rejse med dig«. Det var sidste gang, jeg så ham. »Emanuel« var blevet solgt til Tyskland året før for en sum af 1.200 kroner, en latterlig sum, men der var ikke meget at gøre med sådant et skib.

Jeg kom vel ombord i skonnert »Anne Kathrine«, og nu begyndte et helvede for mig. Kaptajnen og hans svigersøn, der var styrmand, var begge onde, og de slog mig både for, hvad jeg gjorde og for, hvad jeg ikke gjorde. De kunne imidlertid ikke ødelægge mit humør. De kunne ikke få mig til at græde. Jeg slog igen, når jeg kunne, og jeg ramte dem på mange måder. Komfuret i kabyssen og jeg havde samme farve, vi var lige sorte, og maden, jeg lavede var forfærdelig. De må have haft jernmaver, siden de kunne fordøje den. En dag tabte jeg suppegryden på dørken, skovlede suppen op igen, varmede den og serverede den. Styrmanden udbrød: »Det var dog en mærkelig smag, den suppe har.«

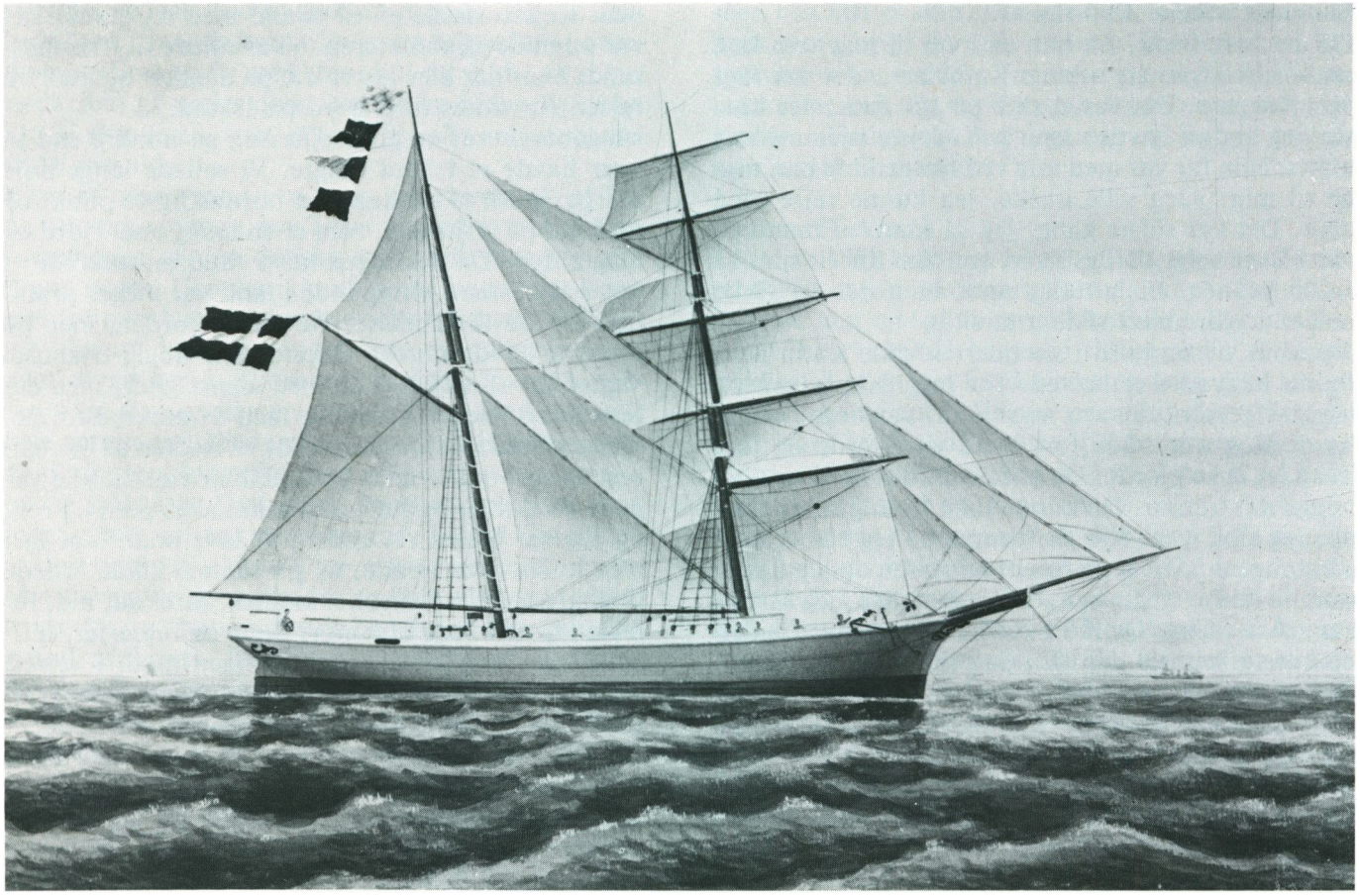
Vor første rejse gik til Falkenberg i Sverige, hvor vi lastede træ til Dunkerque i Frankrig. Efter udlosning her lastede vi hvilling til Santander på nordkysten af Spanien, og på en lille plads i nærheden af denne havn lastede vi kobbermalm tilbage til Dunkerque. Det blev en lang rejse, og der var meget arbejde. »Anne Kathrine« lækkede ustandselig, og vi måtte pumpe dag og nat. Kosten, vi fik, var af den billigste og dårligste slags. Efter losning af malmen i Dunkerque lastede vi oliekager til Aarhus. Her afmønstrede jeg og tog damperen til København for at søge en anden hyre.

Skonnert »Ingeborg«

Jeg var så heldig at komme som kok i en ny skonnert, »Ingeborg«, til en hyre af 30 kroner om måneden. Rejsen skulle gå til Island med stykgods. Det var nu midt på sommeren. Vi afsejlede til Kristianssand, hvor der blev lastet træ på dækket og hvorfra rejsen fortsattes til Øfjord på Island.

»Ingeborg« var en god sejler, og på mindre end to uger havde vi Island i sigte. Vi sejlede langs høje bjerge, indtil vi rundede det nordøstligste punkt og stod ind på Øfjorden, som er en lang, smal fjord og meget dyb. Da der ingen havn fandtes, ankrede vi tæt ved kysten. Alting inde i land var meget primitivt. De fleste beboelser var under jorden, men på en pynt havde norske fiskere rejst nogle træhuse. Vejret var til at begynde med meget godt, men det blev snart meget koldt og med svære snestorme. Vort ophold i Øfjorden varede til midten af november. »Ingeborg« var et godt skib at være i, alle var gode mod mig, og jeg holdt min kabys pæn og ren, og jeg var blevet ret god til at lave mad. Vor last blev losset over i både, og på samme måde lastede vi til hjemrejsen fiskeolie, saltfisk, fårekød, uld, fåreskind, strikkede uldvarer, fugle og fuglefjer. Inden vi var fuldt lastet, blev det igen mildt i vejret, isen spredtes, og vi afsejlede på en meget hurtig rejse tilbage til København, hvor jeg afmønstrede.

Jeg blev i København en tid for at søge anden hyre, men da der var mange ledige søfolk, som også ventede på at komme ud at sejle, måtte jeg omsider tage hjem til Fanø. Nu kunne jeg sige, at jeg havde været en god dreng og passet godt på mine penge, men det ville ikke være sandt, og dette er en sandfærdig beretning, der her nedskrives. Jeg må tilstå, at jeg kom hjem lige så fattig, som da jeg rejste ud. I København havde jeg været i dårligt selskab og været fuld det meste af tiden. Måske de andre vil sige, at jeg var det dårlige selskab; jeg ved det ikke. Min far var indlagt på sygehuset i Varde og havde fået venstre hånd og en del af armen amputeret. Mit ophold hjemme blev af kort varighed, kun nogle få dage, da jeg fik hyre med en skonnertbrig, »Zara«, som lå i Liverpool. »Zara«, der var et skib på 250 tons, bygget på Prince Edward Island i Canada, var



En brig, »Røhl« af Fanø. Samme skibstype som »Zara«.

just blevet overtaget fra de tidligere, canadiske ejere. Jeg mønstrede for to år med en hyre af 25 kroner om måneden. Foruden mig mønstrede to andre sønderhodrenge, Søren, en dreng to år ældre end jeg, og Frederik, omtrent et år ældre end jeg. Søren skulle være kok og Frederik letmatros. Med damper rejste vi til Parkeston, derfra fortsatte vi med tog til Liverpool. Her lå »Zara« og lastede jernbaneskinner til Paysandu på la Platafloden i Sydamerika. Dette skib skulle være vores hjem i lang tid. Vi vidste ikke, at det skulle sejles så billigt som muligt for at tjene mest muligt til rederen. Snart opdagede vi, at kosten var det, der blev sparet mest på. Maden var elendig og utilstrækkelig. Besætningen bestod af kaptajn, styrmand, kok og 4 dæksfolk. Den 23. december afsejlede vi fra Liverpool med en slæbebåd foran. Såsnart vi var igennem dokporten, blev klyverbommen rigget ud, og da slæbebåden lod gå, styrede vi undermærssejl, forsejl og stagsejl mod Irland.

Vejret så ikke godt ud, og ved midnat blæste det en storm. »Zara« lå for små sejl og arbejdede hårdt i søen. Pludselig tog den en overhaling, og det lød, som om en million tallerkener gik i stykker. Ladningen, jernbaneskinnerne, havde revet sig løs og rullede fra side til side hele natten til daggry. Kaptajnen besluttede da at gå ind til Holyhead. Her var hele havnen fuld af sejlskibe, store og små. Det blæste så hårdt, at vi måtte lade begge ankre gå. Kort efter, at vi havde ankret, kom en stor 4-mastet bark »Aurora« ind for undermærssejl. Det var en vild nat for en julenat, men vore ankre holdt, og vi fik en god nats søvn. Omkring 40 jernbaneskinner var gået i drift og havde knækket alle mellemdæksstøtter. Kaptajnen blev hurtig klar over, at vi ikke selv kunne udbedre skaden, og han rejste derfor til Liverpool for at få fat på tømrere og for at få snakket med stevedorerne.
Vi kom således til at holde jul ved land, men der var ingen kalkun. Jeg kan huske, vi fik risvandgrød med nogle få rosiner i og lidt dåsekød.
Hele ladningen måtte tages ud af mellemdækket. Efter reparationen blev den stuvet pæny, og der blev sat kæder rundt det øverste lag. Det var en stormfuld vinter, og det blev hen i februar, inden vi atter kom til søs. Vejret var fint, til vi kom klar af land, men så havde vi en række storme i tre uger. De var meget trættende, og ladningen rev sig løs igen. Vi måtte save vor reserverundholter i stykker for at sprosse ladningen af med dem. »Zara« var ellers ikke et skib, der lækkede, men et træskib lækker trods alt noget i dårligt vejr, og vagten måtte derfor pumpe hver fjerde time, så vi havde hænderne fulde med at sikre ladning, bjærge sejl, pumpe osv. Det blev til meget lidt søvn.
En aften, medens vi lå underdrejede for en SV storm, sprang vinden pludselig NØ, hvilket var en god vind for os. Vi brasede derfor rundt for de samme små sejl, undermærssejl og et par stagsejl op imod en svær SV sø, hvilket bevirkede, at forskibet nu og da var fuldstændig begravet i vand. Kaptajnen mente, det var for risikabelt for os at sove forude, og min kammerat og jeg fik derfor lov at sove på dørken i kahytten. Omtrent en time efter at vi havde lagt os, vågnede vi ved, at vi sejlede rundt i vand. »Zara« havde taget en svær sø ind over agterenden og døren til kahytten var knust. Frederik, som var til rors, lå halvt bevidstløs på dækket og kaptajnen var skyllet forefter, hvor han fandt sig selv i et virvar at tovværk. Roret var slået løs og var foreløbig ubrugeligt. Vi fik imidlertid rigget taljer på det havarerede ror og styrede på denne måde skibet, til det blev dag, og der blev ikke mere søvn til os den nat. Sådan havde vi haft det i mange dage, arbejdende hårdt med kun lidt og dårlig føde og lidt søvn. Vådt tøj, ingen varme og slet ingen mulighed for at få tørret det våde tøj. Det eneste sted, hvor der var lidt varme, var i kabyssen, men der måtte vi ikke komme. Sådan var livet i sejlskibene på den tid, når man i vinterdage skulle krydse Nordatlanten.
Vi kom dog sydpå og passerede Madeira, men uden at se øen. Det første land, vi så, var Cap Verdeøerne, som vi passerede i læ i en afstand af 10 sømil. Nu var vi i nordøstpassaten med fint vejr og alle sejl sat. Det var dog ikke tid til at slappe af ovenpå strabadserne. Der var fuldt op at gøre med at reparere rigningen efter det hårde vejr, vi havde haft. Få grader nord for Ækvator kom vi ind i det stille bælte og fik her mange svære regnbyger. Disse byger var meget velkomne, da det var usædvanligt varmt. Efter at være kommet gennem det stille bælte, fik vi sydøstpassaten, som bragte os helt til Brasilkysten. Sydøstpassaten ender ofte med en pampero. Vinden går rundt i SV med svære regnbyger. En sådan situation kom vi også ud for.

På La Platafloden

Efter næsten 3 måneder i søen ankom vi til Montevideo. Her kom der lods ombord, og vi sejlede 200 sømil op ad La Platafloden. Det lykkedes ikke at komme helt ind til vort bestemmelsessted, fordi der

var for lidt vand i floden. Lasten blev derfor losset i lægtere, hvilket tog lang tid. Kaptajnen var en stor jæger. Han tog mig ofte med på jagt for at jeg kunne bære byttet hjem. Det var noget, jeg kunne lide. Ofte var vi flere mil inde i landet, hvor der fandtes meget småvildt, mange fugle, især ænder og duer. Selv en vild gris og en struds var at finde mellem jagtudbyttet. Der var megen kvægavl og mange heste på egnen, hvor vi lossede. Kødet var derfor billigt, og vi fik da også i den periode meget dejligt friskt kød at spise, en kvart ko fik vi ombord ad gangen.
Efter udlosning sejlede vi længere op ad floden til et slagteri, hvor der blev lastet huder og horn til Antwerpen. Samtidigt modtog vi mange tons salt, som skulle bruges til preservering af lasten. Huderne måtte ikke berøre træ eller jern, hvorfor der blev lagt et lag kohorn i bunden af lasten. Huderne blev herefter saltet ned omtrent efter samme princip, som man nedsalter kød i en tønde.
Det var nu blevet forår, og vi sejlede efter endt lastning tilbage ad floden, som nu svulmede af vand. Somme steder kunne vi se trætoppene rage op over vandet ved flodbredden. Lodsen blev sat i land i Montevideo, og vi fortsatte vores lange rejse tilbage til Europa. I Nordatlanten fik vi det sædvanlige, dårlige vintervejr, som vi dog stod igennem uden havarier.

I Europa igen - triste meddelelser
To dage før jul 1890 nåede vi Scheldefloden, som fører op til Antwerpen. Floden var imidlertid så fyldt med is, at vi måtte gå ind til Vlissingen i Holland. Hele januar var det hård vinter, isen i havnen havde nået en tykkelse af 10 til 12 tommer. Der fandtes ingen kakkelovne ombord i »Zara«, hverken i lukafet eller i kahytten, og jeg har tit tænkt på, hvordan vi kunne udholde sådanne vilkår. Trods det, var vi sunde og raske. Vi morede os om aftenen med at løbe på skøjter på kanalerne i selskab med de hollandske piger og drenge. Skøjteløb blev i Holland betragtet som en stor sport. Endelig i februar slap isen sit tag i os, og vi kunne fortsætte til Antwerpen, hvor lasten blev losset. Der var brev hjemmefra, hvori jeg fik meddelelse om, at min far og også min søster Ellen Kirstine var døde. I Antwerpen afmønstrede de to styrmænd samt to matroser, og tilbage i »Zara« var vi tre billige drenge. Hvis vi løb vor vej, ville vi miste vor tilgodehavende hyre, og hvis vi kom tilbage til Danmark, ville vi blive arresteret. Der var ikke andet for os at gøre end at holde ud i to år. Hjemme fra Fanø fik vi en styrmand, en flink, ung mand på 25 år. Rederens søn kom også ombord, han var 15 år gammel. En ældre mand blev mønstret som bådsmand i stedet for en 2. styrmand og endelig, for at være fuld besætning, mønstredes en ung russerfinne som matros. Efter udlosning af kohuderne lastedes glassand til Newport i England. Herfra lastedes der kul til Desterro - Santa Catalina Island i Brasilien.

Bound for Brasilien
Nu var vi outward bound igen for en lang rejse. Vi kunne ikke lide det, for vi følte, at vi var mere værd, end den lille løn vi fik. Rejsen ud til Sydamerika var god. Der skete ikke noget usædvanligt, og efter 2 måneders sejlads nåede vi Santa Catalina Island. På grund af for lav vandstand kunne vi dog ikke komme op til vor lossehavn Desterro, og der kom derfor ordre til at afsejle til Santos med lasten. Santos var på det tidspunkt en af de mest frygtede havnebyer i verden på grund af den gule feber, som her rasede i en uhyggelig grad. Det var vanskeligt at chartre skibe dertil og endnu vanskeligere at få en besætning.
Well, vi ankom dertil. Hvilket pesthul. Hele havnen var fuld af sejlskibe, små og store, hvis besætninger døde som fluer. Om morgenen så man signalflagene gå til tops for at skikke bud efter doktorhjælp, og hen på dagen kunne man på mange skibe se flag på halv stang som tegn på, at et eller flere besætningsmedlemmer var bukket under for denne frygtelige

pest. Vi kom imidlertid til kaj og begyndte at losse vore kul. Havnearbejderne, som var negre, bar kullene bort i kurve på deres hoveder, og det var usigeligt varmt. Kullene blev landet på kajen, og andre negre tog dem videre derfra. Min ven Frederik og jeg blev en aften, vi var i land, arresteret og måtte sidde i spjældet til næste dags eftermiddag. For dette ufrivillige ophold måtte vi bøde en måneds hyre. Hvorfor vi blev aresterede, aner jeg ikke, men en mand, som vi antog for dommeren, bad os om at holde op med at drikke. Godt nok var vi tit fulde, men ikke den aften, vi blev arresterede, idet vi lige var kommet i land og kun havde fået een drink.

Gul feber ombord

En lørdag morgen klagede kokken, Søren, over hovedpine, og ved middagstid fandt vi kabysdøren lukket. Søren sad sammenkrøbet i et hjørne, halvdød. Middagsmad var der ikke lavet noget af, og der var frygtelig varmt inde i kabyssen. Han kom til køjs, og der blev sendt bud efter doktoren, som imidlertid ikke kunne gøre noget for ham. Jeg blev herefter sat i kabyssen samtidigt med, at jeg skulle passe den dødssyge Søren. Han blev liggende ombord til tirsdag, det meste af tiden i bevidstløs tilstand som følge af den høje feber, og det var meget lidt, jeg kunne gøre for ham. Onsdag aften døde han på hospitalet i Santos. Den dag, han døde, blev jeg syg, og Frederik måtte overtage mit job i kabyssen. Vi var imidlertid blevet udlosset og havde fået ballast ombord, således at vi kunne blive slæbt ud på bugten, hvor den friske luft gjorde os godt. At vi så hurtigt kom bort fra Santos reddede os måske fra feberdøden. Næsten alle skibe, som opholdt sig i Santos, mistede folk, og på nogle døde hele besætningen.

Medens vi lå i Santos, spadserede vi en søndag en tur gennem byen og nåede op på et højt bjerg. Her camperede mange hundrede mennesker, mænd, kvinder og børn. De var alle kommet fra Spanien og var på vej til kaffeplantagerne i Sao Paulo, hvor de skulle arbejde. Aldrig, før eller siden, har jeg set så megen elendighed som i denne lejr, hvor der stank ganske forfærdeligt. Det forekom mig, at disse spaniere havde ligget længe i denne lejr, og jeg tænkte siden ofte på hvor mange af disse stakkels mennesker, der nogensinde nåede kaffeplantagerne.

»Zara« havde nu kastet anker to sømil fra land, og jeg kom hurtigt til hægterne igen. I Santos havde jeg fået brev hjemmefra, hvori blandt andet fortaltes, at barken »H.C. Berg« af Sønderho, som min bror sejlede med, var blevet forladt i synkefærdig stand. Hele besætningen var heldigvis blevet reddet af en Nova Scotia-bark og landsat i New York. Kaptajnen og styrmanden var herfra rejst hjem til Fanø, medens min bror havde valgt at blive i New York. Her fik han hyre med en barkentine »Herbert Fuller«. Det var dette skib, der den 2. juli 1896 ankom til Halifax med de myrdede, kaptajn Nash, hans kone Laura og 2. styrmand A.W. Broomberg. Hvis der er nogen, der er interesserede i at vide mere om denne sørgelige tildragelse, findes den omtalt i avisernes arkiver i Boston, hvor sagen blev behandlet i retten. Kapt. Nash og hans hustru var ombord i »Herbert Fuller« medens min bror sejlede med den, og han mindedes dem som nogle meget rare og flinke mennesker.

I nogle dage lå vi nu uden for Santos og ventede på ordre. Besætningen var blevet en mand for kort, og i Santos kunne man ingen folk få.

Paranagua - hård storm

Omsider fik kaptajnen ordre til at sejle til Paranagua. Her var ikke nogen by af betydning, og vi ankrede ved en lang træbro, bygget ud i en bred bugt. Ankeret lod vi gå et godt stykke ude fra broen og stak på kæden, til vi havde gjort fast ved broen. Her lå en lille norsk skonnert, som vi også fik en fortøjning over på. Derudover havde vi ankerkæde fast til broen forude, ligesom vi havde flere bugter svær trosse fast agter. En nat vågnede vi ved den værste storm, jeg endnu har oplevet. Det lynede,



Barkentine »Sørine« af Fanø. Samme skibstype som »Herbert Fuller«.

tordnede, regnede og vinden hylede sådan i regningen, at vi intet andet kunne høre. Stormen stod på en timestid. Vore fortøjninger var da sprunget, og vi var drevet ca. 100 favne fra broen. Ankeret, som vi havde ude, havde heldigvis holdt. Broen, som vi var fortøjet til, var så beskadiget, at den måtte repareres, inden vi kunne begynde at laste.

Da vores last, som skulle bestå af maté, jo ikke vejer meget, måtte vi have ballast i skibet, inden vi fik lasten ombord. Kaptajnen lejede derfor 4 indfødte til at sejle ballasten, som bestod af sten, ud til skibet. Det tog lang tid, men omsider kunne vi da begynde at modtage den kostbare last. Der var forskellige grader af den, noget var pakket i tønder og andet i tørrede kohuder.

En jagtudflugt

Kaptajnen havde ikke været på jagt, siden vi var på La Platafloden, og han og jeg roede derfor en dag over bugten for at jage. Strandbredden var imidlertid så mudderagtig, at det var umuligt at komme i land, og vi måtte vende tilbage uden udbytte. En søndag morgen prøvede vi igen, og denne gang var bådsmanden også med. Han og kaptajnen var bevæbnet hver med et dobbeltløbet jagtgevær, medens jeg kun havde min skedekniv. Ved mundingen af en lille flod skød kaptajnen en egret, en køn, hvid fugl. Længere oppe ad floden hørte vi larm af fugle og dyr inde i skoven, men vi kunne ikke komme derind. Jeg tror ikke, de to jægere var meget modige. På tilbagevejen så vi en stor alligator, men før jægerne fik en chance for at skyde, var den forsvundet. Kort efter kom den til overfladen igen omkring 100 fod borte. Kaptajnen skød på den, og vi kunne se kuglerne prelle af og alligatoren forsvinde langsomt ud af sigte. Lidt senere, medens båden drev langsomt ned ad strømmen, fik vi øje på en meget stor alligator, kun få fod fra vores båd. Bådsmanden trak sig tilbage mod mig, som om han var bange, og kaptajnen spurgte: »Skal jeg skyde«. Skyd, råbte jeg, men han turde ikke, og vi mistede den største chance, vi havde haft til at få en alligator. Han kunne have skudt den ret i øjnene og blæst hjernen ud på den. Alligatoren forsvandt, og kaptajnen var lidt flov over, at han ikke havde skudt. Han undskyldte sig med, at han var bange for, at alligatoren i sin dødskamp ville ødelægge vor båd.

På floden så vi ikke flere alligatorer eller andet vildt, som vi kunne skyde, og vi begav os derfor på tilbagevejen. Her stoppede vi op ved en lille klippeø midt i bugten, hvor der viste sig at være mange store, grå søfugle. Vi skød mange af dem, men det var slagteri og ikke sport. Fuglene var overhovedet ikke klar over, at der var fare på færde.

Den følgende søndag tog vor styrmand og styrmanden fra en dansk barkentine, »Thea«, som var ankret op i bugten, over til floden i storbåden, ledsaget af en del af besætningen og alle bevæbnet med harpuner og bøsser for at jage alligatorer, men der viste sig ingen, og de måtte vende tilbage med uforrettet sag.

Medens vi lå i bugten ved Paranagua sammen med den danske barkentine, skete der noget, der nær havde kostet mig mit liv. Det var en eller anden helligdag, vi arbejdede ikke, og »Thea«'s båd var langs siden af os med kaptajnen, som var på besøg agter, medens 2 matroser besøgte os i lukafet. Vor kaptajn havde, i anledning af det var helligdag, foræret os en flaske gin. Denne flaske blev suppleret med kashas fra land, og inden aften var vi alle fulde undtagen vor finnematros og en matros fra »Thea«. Frederik og jeg var gået i land for at købe mere kashas. På vej ombord kom vi imidlertid op at slås om en flaske, og det endte med, at Frederik skubbede mig ud over kanten af broen, så jeg endte i vandet. Det forekom mig nok, at vandet smagte noget salt, men jeg havde den ulyksalige ide, at jeg lå i min køje og drømte. Hvad der næst skete, har jeg fra mine kammerater. Finnematrosen tog sin frakke af, lagde sig ned på broen og daskede mig i ansigtet med frakkeærmet, men jeg lå fuldstændig stille som om jeg var død. I mellemtiden var folkene fra »Thea« løbet ud ad broen, sprunget over to skibe og ned i deres jolle, som de roede rundt. Det må have varet en tid, og jeg vågnede først op, da de trak mig ind i jollen. Mærkelig nok havde jeg ingen vand i mig, og da jeg var blevet ædru, var jeg så frisk som nogensinde.

Montevideo

Efter at have fået vor last af maté, afsejlede »Zara« fra Brasilien og fik en fin rejse til Montevideo, som er en smuk by. Der var dengang ingen kajanlæg, og lastning og losning foregik ved hjælp af lægtere. Vor ladning af maté blev losset på denne måde, og vor nye last, som bestod af huder og kohorn, blev modtaget fra lægtere. Det blev til 3 ugers saltarbejde, et modbydeligt arbejde, som medførte, at vi fik saltbylder. Heldigvis lå vi i fersk vand, så vi ofte

med held kunne skylle saltet af vore arme og ben. For ikke at ødelægge læderet på vore kostbare søstøvler, gik vi barbenede til dette arbejde. Efter indtagelse af denne last lå »Zara« dybt i vandet selv efter, at hun var kommet ud i salt vand, og efter at lagen fra saltet var pumpet ud.

Mod Europa - storm og havarier

Vi afsejlede fra Montevideo i en pampero, og da det var fin vind, løb »Zara« afsted med 9 mils fart mod Europa og friheden, troede vi. I Sydøstpassaten, i det gode vejr, blev »Zara« malet fra fløjlsknappen til vandlinien. Rigningen blev lapsalvet og sejlene repareret. Alt imedens var vi kommet godt nordpå og var ved juletid på højde med Madeira. Kosten var forfærdelig, særlig brødet, som var næsten et år gammelt og fuld af orme og små insekter. Det lykkedes os at harpunere to springere, så vi havde frisk kød til juleaften.

Efterhånden kom vi ind i det dårlige vejr i Nordatlanten, og der var som sædvanlig nok af det. En dag, sidst i januar, lå vi underdrejet for en nordlig storm ca. 100 mil fra den engelske kyst for fore stagsejl, undermærssejl og mellemstagsejl. Det blæste hårdt, men ikke mere end i så mange andre storme, vi havde klaret. Efter middag beordrede kaptajnen undermærssejl givet op og gjort fast. Det var en ordre, vi ikke havde været ude for tidligere, den forårsagede megen skade og havde nær kostet os alle livet. Men ordren blev udført; undermærssejlet blev gjort fast, og da jeg var den første, der kom på dækket efter dette arbejde, blev jeg beordret til at gøre store mellemstagsejl klar til at sætte. Dette sejl var gjort fast på taget af det forreste dækshus. Næppe var jeg kommet herop, før »Zara« slingrede over til luvart imod en meget svær sø, som fuldstændig begravede os. Aldrig før eller siden har jeg set et skib tage en sådan sø. Mine kammerater var endnu i rigningen, og jeg var rent instinktmæssigt kommet hånd over hånd op ad storstaget ligesom en abe og derved kommet klar af søen. Redningsbåden, som lå med bunden i vejret på luv side af dækshusets tag, blev slået til pindebrænde.

Skipperen havde stået ved storriggen sammen med drengen (rederens søn), da søen kom. Han havde held til at springe op i rigningen, medens drengen blev skyllet tværs over dækket og overbord sammen med alle braserne, som han var blevet infiltret i. Da »Zara« igen løftede sig efter den svære sø, kom drengen indenbords igen sammen med alt tovværket. Jeg havde kun haft øje for drengen, og først nu så jeg, hvilken ravage, der var sket på »Zara«. Skanseklædningen fra storriggen og forefter lå fladt med dækket, og alle de svære egestøtter var knækket, nogle over dækket, men de fleste i selve dækket således, at vi tog en masse vand ind gennem de lækager, der herved var opstået. I Montevideo havde vi mønstret en ny kok. Han var ikke meget værd som kok, men må have haft andre gode egenskaber. Han sprang til storriggen, fik stoppet det største hul i dækket, medens vi andre fik sat stagsejlet, hvorved »Zara« kunne holde af for vinden. Her stod han, det meste af tiden under vand, for så godt som muligt af dække den værste lækage.

Der blev nu travlhed med at tætne de mange lækager i dækket og sikre storriggen, så masten ikke skulle gå overbord. Jeg blev sat til at stoppe lækager, først med værk og talg, hvorefter der blev sømmet sejldug over. Det var et sent og koldt job, da vi mestendels var under vand og af og til blev slået omkuld af søen, som vaskede over dækket.

Ved aftenstid havde vi fået de værste skader udbedret og glædede os til at komme ind i lukaf'et og få noget tobak. Her mødte der os imidlertid et trøstesløst syn. Der stod en fod vand over dørken, min køje var brækket ned og alt køjetøjet sejlede i vandet. Min skibskiste lå på siden med tøj og tobak væltet ud af den. I hele det virvar flød vores saltkød, saltflæsk og en halv tønde bruntjære, petroleum etc. Vi havde nemlig et storesrum på bagbordssiden af huset, som havde indeholdt en tønde saltkød, 1 tønde saltflæsk en tønde tjære og 10 liter

petroleum. Tønderne var åbne og var den sidste beholdning vi havde ombord. Kokken havde kort forinden vort havari været i storesrummet og glemt at lukke efter sig, og den voldsomme sø havde vasket alt ud af rummet.
Vi blev nu alle kaldt agter til skipperen for at holde rådslagning om, hvad det var bedst at gøre for at redde skib og ladning. Hans forslag var, at vi skulle fortsætte med at løbe for vejret og prøve at nå ind til Spanien eller Portugal, eller i hvert fald se at komme ind i bedre vejr, og alle var vi enige heri. Under de foreliggende omstændigheder, var der intet andet at gøre.
Ustandseligt måtte vi pumpe for at holde »Zara« flydende. Kokken kunne ikke få ild i kabyssen, og vi måtte derfor nøjes med vand og brød. Vort lukaf var blevet ubeboeligt, hvorfor vi sov på dørken i kahytten. Efter min mening var bjergningen af undermærssejlet årsag til hele denne misere. Vi skulle have sat store stagsejl, inden vi bjergede undermærssejl. Nu løb vi for vejret sydpå hele natten. Næste morgen flovede det, og »Zara« lå og slingrede i høj dønning. Hele den nye dag arbejdedes der hårdt med at sætte forriggen, så der atter kunne sættes sejl. Livliner blev rigget op mellem storriggen og bakken, hullerne i dækket blev yderligere tætnet, og der blev klaret op i kabys og lukaf. Umiddelbart før mørket faldt på, kom en stor engelsk bark op i læ af os for at tilbyde sin hjælp, men vores skipper kunne meddele, at vi var all right.
Vinden var nu gået om i sydvest, en fin vind for os. Alle sejl blev sat, og vi styrede mod nærmeste havn, Quenstown i Irland. Det meste af tiden, siden vi forlod Montevideo, havde kosten været dårlig. Nu var den imidlertid blevet forfærdelig. Vor beholdning af kød og flæsk, som flød rundt i vand, tjære og petroleum, var blevet reddet ud af lukafet. Det blev skrabet og vasket, men forgæves; tjæren og petroleumet var trængt ind deri. Vi måtte spise det som det var eller sulte.

I irsk havn
Heldigvis undgik vi flere storme, og efter en uges forløb ankom vi til Queenstown, hvor der blev købt frisk proviant. Her kom vi også på et skibsværft lidt norden for byen. Tømrerne gik i gang med at udbedre vort havari. Det var et besværligt arbejde at få de gamle støtter ud, idet de gik langt ned ad skibssiden.
Nu havde vi megen frihed og var i Queenstown næsten hver aften. Skipperen syntes at have forandret sig til det bedre. Vor dæksdreng kom på hospitalet med dårlige hænder og blev senere sendt hjem fra Queenstown. I Queenstown fik jeg min første kæreste. Hun hed Mary Crowley og var født i London af irske forældre. Hun var i Irland for at tilbringe vinteren hos sin onkel og tante. Mary var en pæn pige på min egen alder, og vi sad om aftenen og flettede fingre, medens hendes gamle onkel sang gamle, irske sange for os. En søndag fik vi besøg ombord i »Zara«, og det så ud, som om alle de unge piger fra grevskabet Cork var kommet ombord. De ønskede at se den skade, der var sket på skibet og stillede os hundrede spørgsmål, blandt andet, om vi havde været bange, om vi havde bedt til Gud, om vi havde fået nok at spise o.s.v. - Irlænderne, i det hele taget, var meget venlige mod os, og vi havde en dejlig tid der. Men omsider blev vi da færdig med reparationerne.
Mary bad mig om at komme ret tilbage til Queenstown, når jeg blev afmønstret i Le Havre, vort næste bestemmelsessted, og det samme gjorde hendes rare, gamle onkel. Jeg var også indstillet herpå, men ak, det skulle gå anderledes.
Ved vor afsejling fra Queenstown stod pigerne på kajen og vinkede med deres lommetørklæder, og fra vinduerne blev der vinket farvel med viskestykker o.l.

Afmønstring i Le Havre
En god vind førte os til Le Havre. Her blev jeg afmønstret og sagde farvel til »Zara«. Få år efter



Fuldskibet »Thomasina Maclellan«, hvori forfatteren mønstrede i Le Havre. Bygget af jern i Dumbarton i 1873.

strandede »Zara« på kysten af Venezuela. Skipperen rejste til Maracaibo for at rekvirere hjælp, men ved tilbagekomsten herfra havde de indfødte plyndret skibet for alt brugbart og besætningen for deres ejendele. Skibet var vandfyldt og blev senere slået til vrag.

Efter at være afmønstret i Le Havre logerede jeg mig sammen med mine kammerater ind på et boarding-house, og for nogle dage, sålænge vi havde penge, tilbragte vi tiden, som søfolk ofte gør, når de kommer i land efter en lang rejse, med at drikke, og vi var fulde det meste af tiden i Le Havre.

Matros i britisk fuldrigger

Frederik og jeg løb hurtigt tør for penge og mønstrede som matroser i en stor fuldrigger fra Glasgow

til en hyre af 3 £ om måneden. Dens navn var »Thomasine Mc.Lellan« Hun var bound for New York i ballast og skulle her laste til Østindien. Frederik og jeg var de første af besætningen, der kom ombord. Boardingmasteren havde modtaget en måneds hyre i forskud for hver af os. Det var til dækning af det, vi skyldte ham for logi, mad og lidt nyt arbejdstøj, og der blev penge til overs, så vi hver kunne købe os en flaske Cognac. Vi var dog fornuftige nok til at komme ombord i det nye skib i ædru tilstand. Resten af besætningen var mere eller mindre fulde. Havde det været et dansk eller amerikansk skib, ville den nye besætning straks være blevet sat i arbejde, men engelskmændene var easy going, de lod os sidde i lukafet i 2 timer. Da alle havde spiritus med, betød det, at de mange nye besætningsmedlemmer af forskellig nationalitet, 21 ialt, efterhånden blev stærkt berusede, og da vi skulle gennem dokslusen sloges det meste af besætningen. Frederik og jeg var forude sammen med 1. styrmand at bjerge forfortøjningerne, da kaptajnen kaldte alle agter til poopen. Her stod han, en stor rå scotchman at se på, og han var gal. Han sagde: »I har nu forsinket skibet en hel dag, og vi har mistet højvandet.« En af folkene råbte: »Vi kan gå i land«. Kaptajnen advarede dem herimod, idet de da ville blive arresteret. Adskillige prøvede imidlertid herpå og blev ganske rigtigt af politiet sat i spjældet, hvor de måtte blive til næste dag for så at blive eskorteret ombord.
Efter at der var faldet ro over sindene, blev vi slæbt ud i den engelske kanal af en slæbebåd. Der blev sejlene sat. Ombord var, som noget helt nyt for os, en donkey-keddel, og sejlene blev sat ved hjælp af dampspil. Jeg var i store bramsaling og firede opkvajlet røjl- og bramgrej ned, og i salingen på den anden side af masten var en ung svensker, da vort første uheld skete. Mens store overmærssejl hejstes, knækkede faldet, og den svære jernrå styrtede ned og brækkede undermærseråen. Det hele blev et forfærdeligt virvar. Da jeg kiggede over til min kammerat, sad han med ligblegt ansigt på en af tværsalingerne og klamrede sig til rigningen. Han var blevet ramt af et eller andet i lysken, og havde stærke smerter. Jeg fik ham ud i stængevantet, og mens jeg holdt mig bag ham og støttede ham, havde jeg et hårdt arbejde med at få ham ned i sikkerhed på dækket. Vi lagde ham til køjs, og der blev han, til vi nåede New York.
Da vi jo ingen læge havde ombord, troede vi, at kaptajnen ville gå i havn med vores tilskadekomne kammerat. Men det var ikke tilfældet. Han gik frem og tilbage tværs over halvdækket, og det første, jeg hørte ham sige, var til 1. styrmand: »Hvad står De og kigger på mr. Blair, send den overmærseråop igen og få stumperne af undermærseråen taget ned«. Det var nu lettere sagt end gjort. Vi sikrede råen i løbet af natten, og næste dag fik vi den havarerede rigning klaret op. Vi syede to mærssejl sammen, så de blev til et enkelt mærssejl, som sattes under overmærseråen. Men det var et enormt stort sejl, som var uhandigt at arbejde med, og vi fik det i øvrigt også kun brugt lidt. Store mærsestang knækkede nemlig lige under bramsalingen, og så måtte vi tage både bramrå og røjlrå ned. Vi surrede et spir på hver side af den brækkede mærsestang som lasker, der kunne afstive bruddet, men stangen var alligevel for svag til, at den kunne bære sejl. Det eneste, vi kunne føre på stortoppen, var storsejlet og store stagsejl.

Hårdt vejr - mand over bord

En dag mistede vi alle de satte sejl undtagen fore undermærssejl og to stagsejl. Bramsejlene, røjlerne og mesanen var gjort fast, så dem beholdt vi. Det var en beskidt nat, og vi skulle slet ikke have ført de sejl, vi mistede. Efter at stumperne af dem var gjort fast, lød råbet: »Mand over bord«. En af vores kammerater var faldet ned fra underriggen, havde ramt lønningen og var faldet ud over siden. Alle sprang vi hen til den læ båd på de agterste galger, fik den svunget ud, hvorefter kaptajnen spurgte efter frivillige til at gå i båden. Alle meldte sig, og han

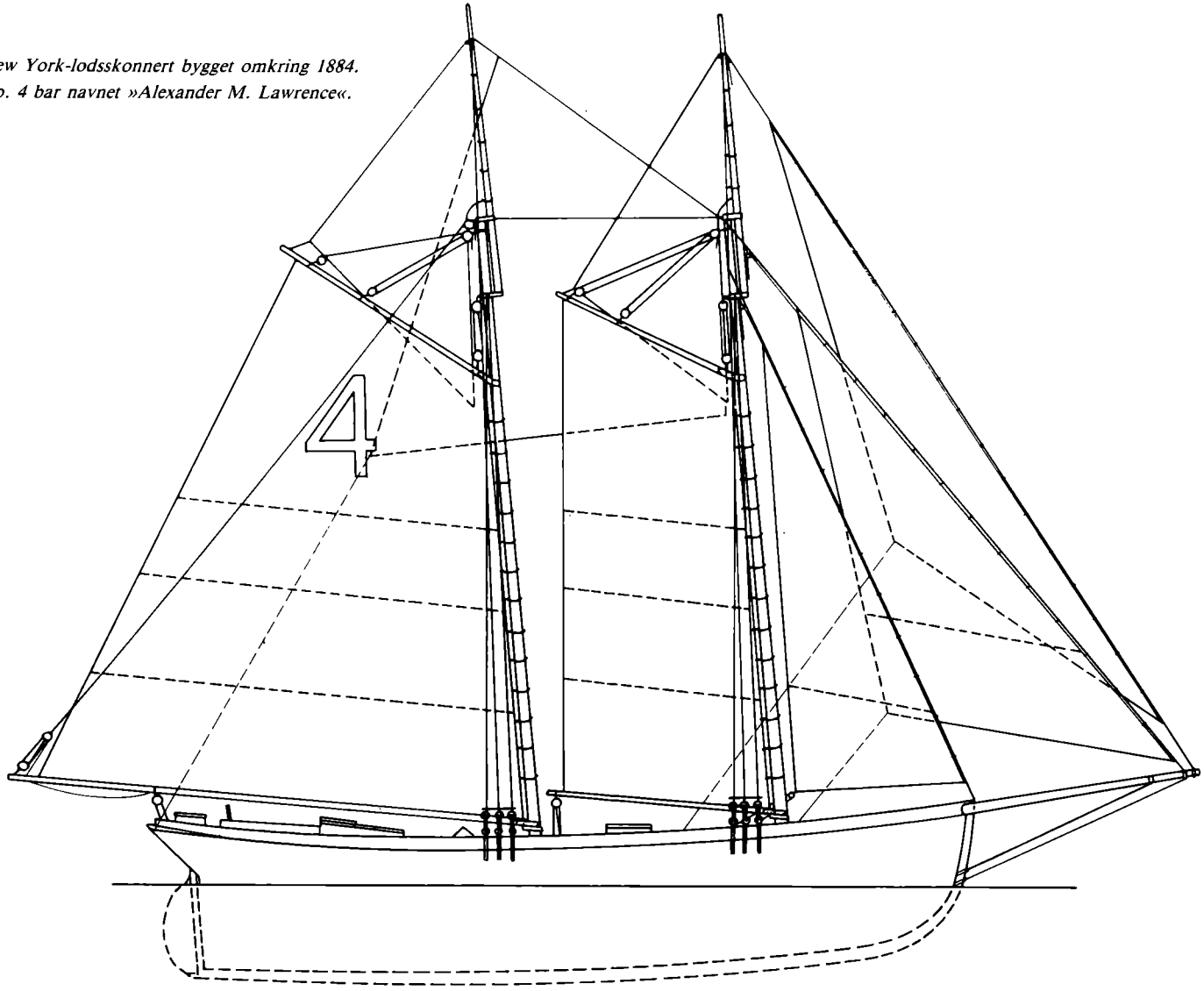
tog defor selv folk ud sammen med Mr. Blair. Jeg var ikke blandt de udvalgte. Mesanen blev nu sat for at holde skibet bedre til vinden, som var vokset til storm. Båden forsvandt til luvart. Det tog den 2 timer at komme tilbage til os, og man havde ikke set noget til den forulykkede eller den redningskrans, der var kastet ud til ham. Den omkomne var en nordmand i 40 års alderen. Jeg husker ikke hans navn.
En morgen, jeg kom på dækket, fik vi Sandy Hook i sigte og ikke længe efter kom Paddy Murdoch med sin slæbebåd. Han forlangte 250 dollars for at slæbe os til New York. Vores kaptajn protesterede og sagde, at han aldrig havde hørt en så stiv pris, en sum som han slet ikke ville betale. Paddy, som havde set vor havarerede rigning blev stædigt ved sit, men da vor kaptajn oplyste ham om, at han var sejlet tværs over Atlanten med denne havarerede rig, og at han i givet fald havde i sinde at fortsætte helt ind i New Yorks havn, blev man efter nogen parlementering frem og tilbage enige om en pris på 80 dollars, og vi fik Paddys slæber ombord. Vejret var fint, og vi tog straks fat på at slå sejl fra efter at vi var kommet på slæb af bugserbåden. Da vi nåede »the Narrows«, var alle vore sejl slået fra og stuvet bort i sejlkøjerne. Det meste af den løbende rig var også stuvet af vejen. »Thomasine« ville få en lang tid i New York, da hele storriggen skulle tages ned og fornyes.

Ankomst til New York

Ved the Narrows kom boardinghouse runnerne ombord. De kom alle i Whitehall-både, lange letroende både, som vist ikke eksisterer mere. Alle indkomne sejlskibe blev dengang bordet af runnerne, som havde whisky med og som havde talegaverne i orden. De lovede besætningen næsten alt, blot de ville gå med dem. Frederik og de fleste af besætningen tog med, medens jeg valgte at følge med fire russerfinner til et boardinghouse i Cherry Street, som de påstod at kende som et godt sted. Alle havde vi i sinde at rømme. Vi kunne nemlig ikke blive afmønstret, idet vi havde skrevet under på at blive ombord i 3 år. I nærheden af Frihedsgudinden, »Statue of Liberty«, blev der kastet anker. Runnerne skulle komme kl. 8 om aftenen, men jeg tror nok, de havde fundet ud af, at kaptajnen gerne ville af med os, så de kom ikke før den følgende morgen og tog da det meste af besætningen med i land. Styrmændene gik ud af vejen og lod til ikke at se noget. Russerfinnerne og jeg blev ombord til næste dag, da »Thomasine« blev slæbt ind til Brunt Street i Brooklyn. Her landede jeg i United States med en sæk gammelt tøj og ikke en cent i lommen. Vi fik et gammelt bybud til at bringe os og vore køjesække til Cherry Street for 50 cent, som boardingmasteren skulle betale. Kommen halvvejs op af van Brunt Street fandt den gamle ud af, at 50 cent var for lidt og forlangte nu 75 cent. Da vi protesterede, truede han med at smide os af på gaden. Efter en lang diskussion måtte vi give efter og love den gamle 75 cent. I Cherry Street blev vi modaget af John Franklin, boardingmasteren. Han betalte bybudet og gav os hver 2 dollars.

En af finnerne havde den ide, at min bror, hvis han var i New York, måske kunne træffes i »Little Denmark«, en restauration eller dansehus i Cherry Street. Vi gik derhen uden at finde ham. På stedet forhørte jeg mig om det skandinaviske sømandshjem, som jeg fandt i Hamilton Street i Brooklyn. Her oplyste man, at min bror havde besøgt sømandshjemmet for kort tid siden, og at han nu var ombord i en skonnert. Efter denne lille udflugt vendte vi tilbage til Cherry Street og fandt her Frederik og flere af vor besætning fra »Thomasine«. Det var småt med økonomien, ingen af os havde over 50 cent på lommen, og vi var alle meget lidt tilfreds med denne tilværelse.
Efter et par dages forløb fik jeg oplyst, at Frederik var kommet ombord i en engelsk bark, som skulle til Ostindien samt, at boardingmasteren havde

New York-lodsskonnert bygget omkring 1884. No. 4 bar navnet »Alexander M. Lawrence«.



modtaget 3 måneders forskudshyre, som Frederik skulle arbejde af inden han selv kunne få kontanter. Han er uden tvivl drukket til eller kloroformeret og i denne tilstand blevet bragt ombord i det engelske skib, en fremgangsmåde, som ikke var ualmindelig på den tid. Jeg så eller hørte aldrig siden noget til Frederik, min gode kammerat, som jeg havde delt ondt og godt med i flere år.

Gensyn med min broder

Omkring en uge efter, at jeg var landet i New York, var det lykkedes min bror at spore mig til boarding-house'et i Cherry Street, hvor jeg logerede.

Han var på det tidspunkt forhyret i en af New Yorks lodsskonnerter, og han havde for udgående fra New York set »Thomasine Mc.Lellan« stå havnen ind. Ved første lejlighed havde han forhørt sig

hos styrmanden om mit opholdssted, fået oplyst, at jeg var gået i land sammen med finnerne og havde så omsider fundet mig i boardinghouse'et. Min bror frarådede mig at mønstre ud i deep-water-fart, men i stedet søge at komme i kystfart. Da han ikke havde penge nok til at indfri mig hos boardingmesteren, John Franklin, måtte jeg indtil videre, til der kom en passende hyre, blive boende i Cherry Street. Om aftenen var vi sammen på besøg hos Mr. og Mrs. Aarre, som boede i Luquer Street i Brooklyn, og som senere skulle blive mine svigerforældre. Mary var ikke hjemme, og jeg mødte hende første gang flere måneder efter dette besøg. Min bror var meget velklædt og en rigtig gentlemann at se på, og jeg besluttede fra nu af at passe bedre på pengene, så jeg også kunne blive så pæn i tøjet.

Med bark »Havana« til Cuba

Inden længe fik jeg hyre med en amerikansk bark, »Havana«, for en rejse til havana med crude Oil. Det var et veludrustet skib på 600 tons og meget handy. Kosten ombord var udmærket i modsætning til de skibe, jeg hidtil havde sejlet med, men til gengæld var der overmåde meget arbejde, masser af hvid maling og messing at holde vedlige. Besætningen var ikke stor, 6 matroser, nemlig 4 finner, en svensker og jeg selv. Hyren var 25 $ om måneden, næsten 4 gange så meget, som jeg tjente i »Zara« for blot to måneder siden. Ved mønstringen fik jeg en måneds forskud, som med undtagelse af nogle få dollars var, hvad jeg måtte betale for mit ophold i boardinghouse'et. Ombord i »Havana« blev vi af styrmændene visiteret for våben og whisky, ligesom vore sko og støvler blev undersøgt for søm, som, hvis der var nogle, skulle trækkes ud og erstattes med træpløkker for at beskytte dækkene. En meget god ting, som husmødrene skulle praktisere, så ville de have pænere gulve. Vore skedeknive fik spidserne brækket af, for at de skulle være mindre farlige såvel, hvis vi skulle tabe dem fra rigningen, som hvis vi skulle finde på at lave mytteri.

»Havana« var en god sejler, og vi havde en hurtig rejse til Havana, hvor vi lossede olien. Herfra sejlede vi til Matanzas for at laste sukker til Boston. En rundrejse varede 6 uger og blev afbetalt med meget lidt i afregning. »Havana« var den sidste squarerigger, jeg var i.

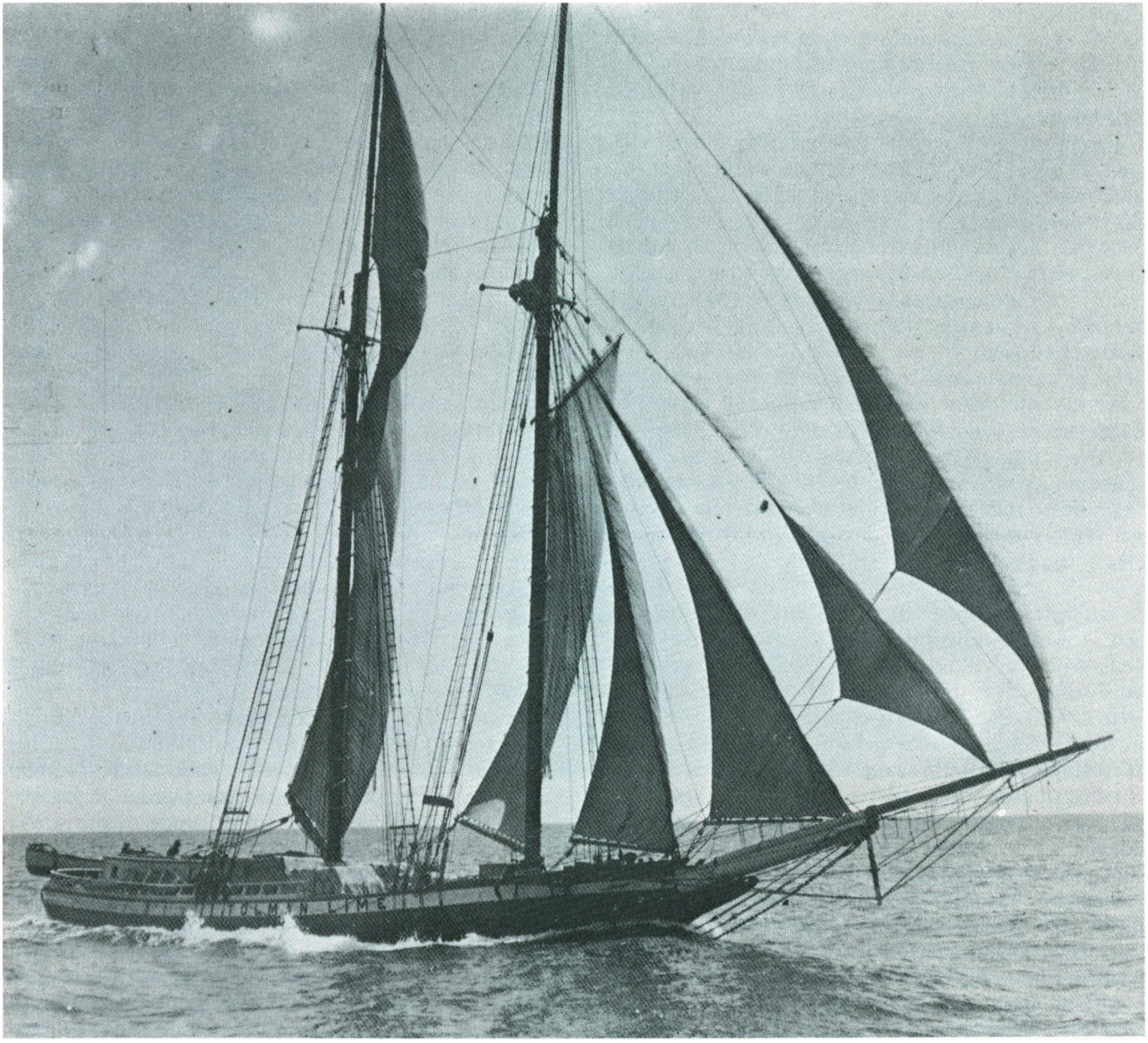
Dampskibsmatros

Efter at have været i land i Boston nogle dage, mønstrede jeg i en lille damper, der hed »Brixham«, som fragtede bananer fra Vestindien til Boston, New York og Philadelphia. Jeg brød mig nu ikke om at være i dampere, det var for tamt for mig, jeg savnede sejl og spændingen i sejlskibe, så hen på efteråret afmønstrede jeg i Philadelphia og tog toget til New York.

Kystfart med skonnert

Min bror forsøgte nu på at få et job til mig i en af lodsskonnerterne. Jeg boede i et boardinghouse i Stapleton i 3 uger, og da der ikke syntes at være nogen, der gik i land fra lodsbådene, tog jeg hyre med en lille kystskonnert, der hed »Richmond« og var fra Rockland, Maine. Der lossedes sten, da jeg gjorde min entre ombord og efter udlosning, lastede vi kul til Portland, Maine. Derfra til Rockland efter flere sten. På den måde sejlede vi til jul, da vi lå i Boston og ventede på last.

Der var en last kartofler på Prince Edward Island, men vi kunne ingen last opdrive dertil. Det var meget sløje tider dengang, og vi måtte sejle med en halv last salt til Eastport. Derfra sejlede vi til Calais, Maine, og lastede træ til New Bedford. Vi fik saltet ombord og sejlede fra Boston i en stiv nordvest vind. Det var begyndelsen til en meget hård vinter, to dage senere kom vi ind til en lille flod i Maine med skibet meget overiset. Her blev vi i to dage for at få fjernet isen, hvorefter vi fortsatte til Eastport, hvor saltet blev losset. Sejlede herfra til Calais for at laste træ. Her var der stor forskel på høj- og lav-



En kystskonnert som »Richmond«, den her viste er »Herman F. Kimball«.

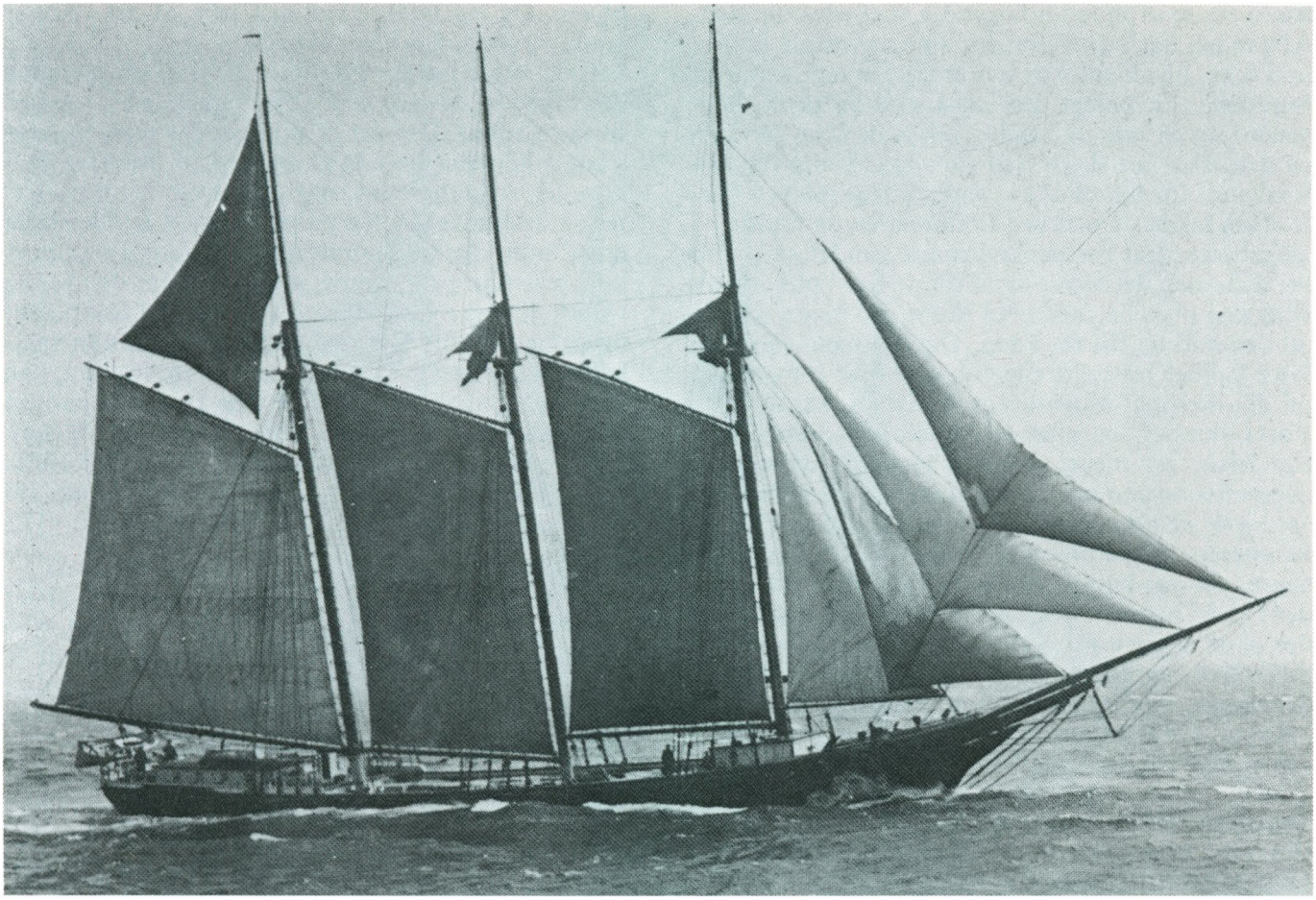
vande. Skibene stod tørt langs kajen ved lavvande, og der var kun lidt vand i midten af floden. Floden frøs til hver nat, men en slæbebåd ankom hver morgen og brækkede isen, som derefter blev ført ud af strømmen.
Jeg købte mig et par skøjter og havde megen sjov med at løbe på dem. Der var fire mand ombord i »Richmond«, og det var et godt skib, der var ikke noget med deep-water disciplin. Skipperen arbejdede med i losning og lastning, og han var en god og brav sømand, og alt arbejde ombord blev gjort med lyst. Vi fik vores trælast ombord og stak til søs, men det frøs hårdt og alle havne var pakket med is.

I drift med isen

Efter at have rundet Cap Cod for en god vind, løb »Richmond« fast i isen på Nantucket bankerne. Begge ankre, som vi havde ladet gå, kunne imidlertid ikke holde, og vi drev frem og tilbage med isen i flere dage, men vi var heldige nok til ikke at drive på land. En morgenstund blev der åbne render i isen ind mod kysten, og da der var god vind, fik vi »Richmond« under sejl og kom ud for Hyanes, hvor vi ankrede ved kanten af kystisen, et godt stykke fra land. Vor jolle blev halet op på isen og med den skubbede vi os ind til Hyanes. Her lå flere skibe, som havde været indefrosset siden jul. Efter at have købt frisk proviant skubbede vi os ombord igen. Næste dag kom vi op til Tarpooling Cove på Elizabeth Island i Vineyard sund. Her lå en hel flåde af sejlskibe opankret ved iskanten. Her skubbede vi os også med jollen over isen, men der var ingen by, kun et fyrtårn, en skibshandler og et telegrafkontor.
Næste morgen sprang vinden nordvest, og isen fra kysten drev ud mod skibene. Jeg havde taget mine skøjter på og løb i land for at høre efter et telegram, som skulle komme fra Bedford. Jeg skøjtede ind til fyrtårnet, men her var isen drevet ca. 100 fod ud fra bredden, der var dog isflager imellem, så jeg spændte skøjterne af og sprang fra den ene isflage til den anden.

Svømning mellem isflager

Men pludselig lå jeg i vandet og måtte svømme ind til bredden. Det var heldigvis ikke så langt, men det var hundekoldt. Hos skibshandleren kom jeg ud i det varme køkken, hvor jeg af fruen fik tørt tøj at tage på. Jeg ønskede imidlertid at komme ombord igen, før isen drev helt væk. Fruen udbrød, inden jeg tog afsted med telegrammet: »Jeg har et sæt undertøj fra sømandsmissionen, som jeg skulle give til en, der trængte til det. Jeg har aldrig set en, der trænger mere til det end dig, og du skal have det«. Jeg takkede hende og tog afsked. Udenfor lå mine vanter så stivfrosne, at jeg ikke kunne få dem på. Jeg startede nu på den vanskelige tilbagefærd, faldt i vandet igen og prøvede på at komme op på en stor isflage. Den var glat, og det lykkedes ikke. Jeg havde tabt en af mine skøjter, men ved hjælp af den anden, fik jeg gravet et hul i isen, som jeg kunne hage mig i, og på den måde lykkedes det mig at komme op på isflagen. Jeg sad nu på isen og fiskede pakken med mit undertøj op, det flød ved siden af og var lige så vådt som jeg selv. Det lykkedes mig at få isflagen padlet over til fastisen, og jeg kunne begynde min lange spadseretur ud til skibet. Jeg var all right, men faldt flere gange på isen på vejen ud, og da jeg endelig kom ombord, måtte man tage alt tøjet af mig. Skipperen gav mig en varm gingerte, og jeg blev lagt til køjs. En halv time efter var jeg all right igen og var oppe at hjælpe med at hive anker op. Der var en stor slæbebåd stationeret i New Bedford, mente vor skipper, hvorfor han havde telegraferet til modtageren af lasten om at sende denne slæbebåd ud efter os, mod at vi selv betalte halvdelen af udgifterne ved bugseringen. Der kom imidlertid ingen slæbebåd efter os, og det viste sig senere, at slæbebåden denne vinter var i Sydamerika. I vore forsøg på selv at komme ind til New Bedford gennem isen, nåede vi så langt som ind i Buzzards Bay, hvor vi lod gå begge ankre. Strømmen tog os imidlertid og satte os på grund.



»Mary E. Olys«, et skib som »Emma C. Cotto«.

Isen havde efterhånden slået skibet så læk, at vi måtte pumpe uden ophold. Sådan sad vi på grund i flere dage med nødflag i riggen for at tilkalde hjælp, men ingen reagerede herpå. Nu kom der en NØ storm, som brækkede isen løs, vi kom fri af grunden, og efter store besværligheder, nåede vi omsider ind til Bedford, hvor vi efter endt losning blev afmønstret, da skibet nu var frosset helt fast i isen.

3-mast-skonnert »Emma C. Cotto«

Jeg rejste til Brooklyn og fik job som maler et par uger til en meget lille løn. Derefter mønstrede jeg i en tremastet skonnert »Emma C. Cotto« fra Philadelphia. Vi afsejlede til skibets hjemsted efter en last kul til Boston. Derfra i ballast til Satilla River i Georgia efter en last yellow pine til Philadelphia. Medens vi lå i Satilla River, så vi en alligator komme langsomt drivende med strømmen. Skipperne

fra to andre skonnerter begyndte at skyde efter den. Afstanden har nok været for stor, de ramte i hvert fald ikke, og alligatoren syntes ikke at tage notits af skuddene. En knægt, der også stod og så til, henvendte sig til mig og sagde: »Hvis de ikke får ram på den, skal jeg skyde den for dig«, hvorefter han forsvandt for lidt efter at vende tilbage med en bøsse. Han lagde sig ned ved flodbredden og fyrede på alligatoren. Det første skud ramte vandet ca. 1 fod fra den, men det næste skud ramte lige i plet, og alligatoren piskede vandet til skum. To negre sejlede ud i en båd og fik fat i den. Det må have været en svær kaliber bøsse, drengen havde haft for øjnene, thi det meste af alligatorens hoved var skudt væk. Vores skipper, en gammel, hvidhåret mand, som hed Irish, var meget religiøs. Han tog os med til negermissionsmøder om aftenen, og vi syntes det var sjovt at høre negrene synge, bede og råbe op. Skipperen tog det meget alvorligt. Han syntes, disse negre, der var baptister, havde den rigtige tro. Medens vi lå i havnen, lod han sig en søndag døbe i floden af en negerpræst. Vores skipper var en rar gammel mand, en god sømand, og han mente, det var det rigtige, han nu havde gjort ved at lade sig døbe i floden. Efter at være udlosset i Philadelphia blev skibet lagt op, og besætningen afmønstret.

3-mast-skonnert »Laura E. Messer«

Det var i året 1893, et år præget af stærk depression. Jeg rejste til New York, hvor jeg kom ombord i tremastet skonnert »Laura E. Messer«, som skulle til South Amboy efter en last kul til Salem. Skipperens navn var Jameson, og han var en stor, brutal mand. Da vi skulle lade gå ankeret ud for Amboy, fiskede det på en eller anden måde et stag til jagerbommen, som knækkede. Herover blev skipperen helt vild og kom springende forud for at bebrejde os det skete. Styrmanden udbrød, da han efter denne episode så kokkens økse ligge på forlugen: »Du skulle vide bedre end at lade din økse ligge frit fremme herude, når du ved hvor vild, skipperen kan blive«. Og jeg tænkte ved mig selv, at det vist var et værre skib, jeg var havnet i.

Efter at være lastet med kul, stak vi til søs igen. En nat vågnede jeg ved, at der blev banket på lugen ned til vores lukaf. Det var skipperen, der med en jernstang i hånden rasende skreg ned til os: »Jeg skal lære jer at komme op, når der bliver kaldt på jer, jeg skal smadre skallen på jer begge.« Jeg hviskede nu til min vagtkammerat, at jeg ville gribe skipperen, hvis han prøvede på at slå os. Som den første sprang jeg op på dækket og kom bag på skipperen, og da han vendte sig imod mig havde han min vagtkammerat bag sig. Ved denne manøvre tror jeg, han opdagede, at vi i givet fald ville tage kampen op med ham, og han rørte os ikke. »Laura E. Messer« forliste senere ud for Charleston, South Carolina. Jeg har siden hørt mange historier om kaptain Jameson, som altid havde vrøvl med sine folk.

Styrmandsstrejke og hyre i en 4-mast skonnert

Efter afmønstring rejste jeg op til Boston, hvor jeg blev medlem af det nye Sømændenes Forbund, som havde etableret strejke for at få hyren hævet til 30 $ om måneden. Det var en hård og dårligt valgt tid at strejke i, idet der var 250 store kulskonnerter oplagt som følge af strejke i kulminerne.

Jeg var på grænsen af sultedøden, inden jeg omsider fik et jobi en firemastet skonnert, der skulle til Norfolk efter kul. Det var til en hyre af 30 $ om måneden. Rejsen varede 17 dage, og da vi kom tilbage, havde vi tabt strejken, og hyren var igen nede på 25 $ om måneden.

Matros i lodsskonnert »Elbridge T. Gerry«

Jeg kan ikke erindre, hvordan jeg kom tilbage til New York, men det efterår kom jeg ombord i den lodsskonnert »Elbrigde T. Gerry«, hvor min bror gjorde tjeneste. Han blev der ombord kaldt Oskar, og siden har jeg altid nævnt ham ved dette navn. Jeg vil i det følgende forsøge at beskrive en New York lodsskonnert, som den så ud på den tid, samt hvordan lodsvæsenet blev drevet dengang.



En typisk amerikansk 4-mastet slettopskonnert. Billedet her viser »Bertha L. Downs«, som i 1917 blev dansk under navnet »Atlas«.

Der var omkring 30 af disse lodsskonnerter, næsten alle ens. Hver skonnert arbejdede for sig selv, det vil sige, hvad den indtjente, blev delt mellem lodserne. Der var fra to til otte lodser i hver skonnert. Størrelsen på disse skonnerter var fra 60 til 70 registertons. De havde et dybtgående fra 12 til 13 fod, var meget skarpt byggede og førte meget sejl. De var hurtige og kunne sejle fra hvilket som helst an-

det skib. Der var to både på dækket, en på hver side, som lå med bunden i vejret, surret til dækket. I disse både blev lodserne roet over til de skibe, der skulle lodses ind. Der fandtes to store kahytter, den agterste til lodserne og den forreste til besætningen og kabyssen.
Besætningen bestod af bådfører, 4 matroser og en kok. I »Elbrigde T. Gerry« var der fem lodser, tre ældre og to yngre. For at blive lods skulle man have været bådfører i fire år og efter de fire års forløb tage en eksamen. Herefter kunne man til en begyndelse få et lodslicens til skibe indtil 18 fods dybtgående gældende for to år.
Vi ankrede som regel ud for Stapleton eller Tompkinsville for at tage vand, kul og proviant ombord, hvorefter vi stak til søs med lodser ombord. Den lods, som havde første tur, fik kommandoen over skonnerten og startede jagten efter skibe. Der var altid en udkik til vejrs, og når han fik et skib i sigte, blev alle sejl sat til for at komme frem så hurtigt som muligt og komme foran de andre lodsskonnerter. Der var ofte en spændende kapsejlads mellem 2 eller flere lodsskonnerter for at nå først frem til en damper. Den første lods på dækket fik jobbet. Når han var sat af, overtog den næste kommandoen, og når den sidste lods var sat af, overtog bådføreren kommandoen og sejlede skonnerten tilbage til Staten Island.
Det var et hårdt liv med meget lidt søvn. Vi arbejdede hele dagen, gik vagt om natten og blev purret ud på alle tider af natten for at sætte sejl eller borde et skib. Det hændte ofte, at vi blev purret i vores bedste søvn for at sætte båden ud, og inden vi var blevet rigtig vågne, lå vi ude på havet i en lille båd i høj sø. Der var stor rivalitet mellem lodsskonnerterne og ofte »hard feelings«.
I skonnert nr. 18 var alle lodser skandinavere, de gik så langt østpå som til Georges Banks og så langt sydpå som til Virginia Capes.
En dag passerede de os under stort sejlpres på vej sydover. På storsejlet var malet nummeret 18 og på skonnertsejlet NY. Jeg hørte da en af vore ældste lodser, en irishman, sige: »Alt, hvad han mangler nu er Amsterdam på hans stagfok, så kunne han godt sejle tværs over Atlanten«. Vi havde en stor negerkok ombord i »Gerry«, og han syntes at nære en vis uvilje mod mig fra den første dag, jeg kom ombord. Han var over mig hver eneste dag, og havde det ikke været fordi, Oskar havde skaffet mig jobbet ombord, var jeg sikkert ikke blevet i denne lodsskonnert længe. Vi var nu i midten af februar.

Slagsmål i lukafet

En nat lå vi til ankers i Gravesend Bay i en snestorm. Vi gik altid vagt, når vi lå til ankers, men vi behøvede ikke at være på dækket. Jeg var blevet purret ud for at gå på vagt og havde skruet lampen op for bedre at kunne se og læse. Det passede ikke negerkokken, som tørnede ud og skruede lampen ned igen. Jeg skruede den imidlertid uden tøven op igen, og atter tørnede negeren ud, men denne gang, var jeg blevet så gal i hovedet, at jeg sagde til ham: »din sorte bastard, kom op på dækket, så skal jeg banke dig,« og jeg rejste mig for at komme op på dækket. Kokken kom mig i forkøbet, og vi kom op at slås i lukafet. Han havde den fordel, at han var større og mindst 50 pund tungere end jeg, men jeg havde været i mange slagsmål ombord i squareriggerne og kunne nok passe på mig selv. Det lykkedes mig at få negeren i dørken, og han fik et ordentligt lag tærsk.
Oskar og resten af besætningen var imidlertid tørnet ud for at se, hvad det var for en halløj, men da de så, at jeg havde ordnet negeren, sagde de ikke noget; de kunne nemlig heller ikke lide kokken. Nu kom en af de gamle irske lodser forud for at undersøge, hvad det var for et spektakel, der fand sted midt om natten. Negeren beklagede sig da over, at jeg havde kaldt han en sort bastard, hvilket jeg var villig nok til at bekræfte. Som straf herfor blev jeg sendt op på dækket at feje sne, men jeg lavede så-

dan en støj, at en af de andre lodser kom og jagede mig nedenunder igen.
Mine hænder så ikke så gode ud efter slagsmålet, der var nemlig ingen skind på knoerne. Næste morgen havde negeren et ansigt som en elefant, og hans følelser for mig var ikke blide. Det syntes urealistisk for ham, at han havde fået klø af sådan en lille, mild fyr som mig. Jeg havde hele tiden taget mod hans stiklerier uden at beklage mig, og han havde nok regnet med, at jeg var bange for ham.
Vi var til søs endnu en uge efter denne hændelse, og da vi vendte tilbage til Staten Island, fik jeg min afsked. Da Oskar hørte dette, bad han om også at måtte få sin afsked. Vi var nu begge uden arbejde som følge af episoden med denne neger. Jeg blev senere almindelig kendt i lodsskonnerterne som knægten, der havde banket negeren.

Hjem til Fanø

Oskar og jeg traf nu den beslutning at rejse hjem til Fanø for at besøge vores mor og vore to søstre. Det kunne lade sig gøre på den måde, at vi arbejdede os til Hull i England ombord i en Wilson Line-damper. Her bankede vi rust og malede hele vejen over Atlanten. Det var en langsom båd, og rejsen tog mere end to uger. Kosten var dårlig, men blev suppleret med en hel del dåsekød, som besætningen havde set sit snit til at stjæle. Vi forlod skibet i Hull og rejste med tog til Grimsby. Her måtte vi vente i flere dage på en lille damper, »Lolland«, med hvilken vi skulle sejle til Esbjerg. Vi fordrev tiden med at kigge os om i Grimsby, som på den tid vel nok havde verdens største fiskerihavn. Da »Lolland« var klar til at sejle, gik vi ombord, og forlod Grimsby ud på natten.
Hen på morgenstunden vågnede jeg ved, at »Lolland« slingrede ganske forfærdeligt. Jeg lå i min køje og betragtede et køje, som forsvandt ned i en grøn sø for i næste øjeblik at svæve oppe i luften. Men pludselig forblev den under vandet, og det så ikke så godt ud, syntes jeg. Jeg kaldte på Oskar og foreslog ham, at vi tørnede ud, inden den gamle potte gik under. Pludselig var der en kvindestemme, der spurgte: »Oh, tror De, der er fare på færde«. Det var en ung svensk pige, som lå i en køje ovre i et mørkt hjørne af kahytten. Jeg havde ikke set hende tidligere, og jeg trøstede hende med, at der ingen fare var, når der ikke var blevet kaldt på os. Jeg lovede hende dog at gå op på dækket og finde ud af, hvorledes det stod til. Her viste det sig, at »Lolland« var blevet underdrejet og lå ret godt. Der stod en grim sø, og det var næsten umuligt at færdes på dækket som følge af en stærk slagside. Bunkerkullene havde forskubbet sig, og besætningen var i færd med at lempe dem på plads igen, så skibet kunne blive rettet op. Jeg opsøgte hovmesteren for at høre, om vi kunne få noget at spise. Varm mad kunne vi ikke få, men han gav os hver en øl og noget smørrebrød, og det var jo også godt. Jeg tilbød den svenske pige en sandwich, men hun var for søsyg til at kunne spise. Hun fortalte mig senere, at hun havde haft plads som tjenestepige i Boston og nu var på vej hjem til Sverige. Rejsen var foregået med damper fra Boston til Liverpool. Herfra var der ikke skibslejlighed til Sverige, hvorfor hun måtte tage toget til Grimsby og gøre rejsen over Danmark. Efter at vi havde ligget underdrejet et døgn, modererede vejret, og vi kunne fortsætte til Esbjerg, hvorfra vi tog færgen til Fanø. Ved ankomsten hertil blev vi budt velkommen hjem af flere af vore skolekammerater, som nu gik på navigationsskole.

Hjemme i Sønderho

Med dagvognen kørte vi hjem til Sønderho, hvor vore to søstre modtog os. Det var mere end fire år siden, vi havde set hinanden, og de to piger var blevet store i mellemtiden. Gensynsglæden med vor mor var overvældende. Nu havde vi en dejlig tid med festligheder og komsammen. Oskar og jeg havde travlt hver dag. En stor del af tiden tilbragte vi på stranden med at bjerge træ og samle mågeæg. Vi

malede hele huset, reparerede det, hvor det trængtes og lavede et plankeværk rundt om haven. Tiden fløj afsted, og mit ophold derhjemme i Sønderho mindes jeg som en af de skønneste tildragelser i mit liv. Jeg var ung og sund og havde ingen bekymringer. Hjemme traf vi sammen med en ung mand, Jørgen Knudsen, søn af en skibsreder, som gerne ville slå følgeskab med os til Amerika for at sejle på kysten derovre og herigennem lære engelsk. Han var en flink ung fyr og blev en god skibskammerat. Han døde for få år siden i Chicago, hvor han ernærede sig som iscremefabrikant.

Tilbage til USA

Først i juli måned tiltrådte vi tilbagerejsen til Amerika. Den foregik over Hamborg, hvor vi havde købt billetter til en Nordgerm. Lloyd-damper. Der var på den tid priskrig mellem de transatlantiske linier og billetten kostede kun 42 mark, ca. 11 dollars. Vi ankom til Hamborg, men uden bagage. Den var blevet tilbageholdt ved grænsen, og inden den nåede frem, var vores damper afsejlet. Vi blev derfor sendt til Bremen og indlogeret på et billigt hotel for at vente på den næste skibslejlighed. Det kostede os ikke noget. Kosten var suppe og brød og var som sagt gratis, men vi kunne købe alle slags billige pølser, og det hjalp lidt som supplement til den tynde suppe.

Bremen var en stor by, hvor vi opholdt os en ugestid. Derefter blev vi befordret til Bremerhafen, hvor vi gik ombord i damperen, der skulle sejle os til Amerika. Der skulle mange passagerer med, mest ungarere, polakker og russerjøder.

Vi boede på mellemdækket i lasten, hvor der var rigget jernkøjer op, tre i højden. Vores mad blev sendt ned i store suppegryder, hvorfra den blev øst op i bliktallerkener. Der var ingen borde at spise ved. I dårligt vejr var der en forfærdelig stank, idet de fleste passagerer da var søsyge.

Ankomst til New York

Efter ti dages sejlads nåede vi New York og kom i land på Ellis Island, hvor vi blev nummereret ligesom kvæg. Her kom jeg imidlertid i en vanskelig situation. For at komme ind i USA skulle man være i besiddelse af mindst 20 dollars. Oskar var den eneste af os, der var i besiddelse af så mange penge; vi andre havde under opholdet i Bremen og under rejsen brugt næsten alle vore rede penge. Der var nu ikke anden udvej end at forsøge at bluffe os igennem. Det lykkedes for både Jørgen og mig, som begge frækt svarede ja på eksaminatorens spørgsmål, om vi nu havde så mange penge. Oskar blev derimod visiteret, men han havde jo heldigvis de fornødne kontanter.

Nu skulle vi så se at finde beskæftigelse. Tiderne havde ikke bedret sig, medens vi havde været hjemme på ferie på Fanø. Fragterne var lave, og skibene lå oplagt i hver en havn. Oskar besøgte en af de gamle lodser, og det lykkedes ham at komme ombord i lodsskonnerten »Elbridge Gerry« igen.

En af grundene hertil var, tror jeg, at man hos lodserne havde konstateret, at Oskar havde et usædvanligt godt syn. Det så jeg selv bevis for mange gange i den tid, vi var sammen i »Gerry«.

Jeg erindrer engang, vi lå ud for Jerseykysten i diset vejr, at Oskar observerede en stor damper syd for os. Nordøst for os lå en anden lodsskonnert. Begge lodsbåde lå for små sejl, og vinden var vestlig. Satte vi sejl, ville man straks ane uråd i den anden båd, og den ville have fordelen i at have vinden tværs, så alle dens sejl kunne trække og dermed sejle fra os. Oskar sagde til den gamle lods, sæt ingen sejl endnu, men hold af for vinden og kryds den andens bov, så tror han, vi vil længere ud fra kysten. Lodsen fulgte Oskars råd, og vi sejlede langsomt ud fra landet. Efter at vi ved denne manøvre var kommet i en bedre position end den anden lodsskonnert, blev alle sejl sat, og på få minutter startede »Gerry« under stort sejlpres ned mod damperen. Nu vågnede de på den anden lodsbåd, men for sent. Den blev

håbløst agterudsejlet, og vi fik damperen, som var en god fangst.

Hyre i en læk skonnert

Jørgen og jeg mønstrede i en gammel fore and aft skonnert »E. C. Gates«, som skulle til Salem med kul. Skonnerten lækkede så meget, at vi på rejsen måtte anløbe en havn, Vineyardhaven. Her pumpede vi den helt læns og gik efter dette arbejde til køjs. Næste morgen var den gamle Gates« næsten sunket, og vi måtte igen i pumperne indtil skipperen langt om længe havde fundet en dykker.

Dykkeren forlangte 50 $ for at gå ned og 25 $ ekstra, hvis han fandt lækagen og stoppede den. Tilbudet blev akcepteret og han gik i gang med arbejdet. Efter få minutters forløb kom han op fra dybet og bad om hammer, søm og sejldug, og inden længe havde han stoppet lækagen.

Herefter kunne vi fortsætte vor afbrudte rejse til Salem, hvor kullene blev losset, hvorefter vi afsejlede til Calais.

Hyreløs igen - ny skonnerthyre

Her blev skonnerten lagt op og vi blev afmønstret. Det var ikke meget, vi fik i afregning for den korte tid, rejsen havde varet, og udsigt til at få hyre på dette sted var ringe. Vi vandrede derfor over broen til St. Stephens i Brunswick. Her lå en missionsstation, hvor vi kunne købe vore måltider for en billig penge. Bestyrerinden var en rar dame, og hun kaldte os sine drenge. Inden længe fik vi igen hyre, men i forskellige skibe.

Jørgen kom ombord i en Nova Scotia-skonnert, »Ociola«, som skulle til Vestindien, og jeg kom ombord i »William Thomas«, en lille skonnert, som skulle til Boston med en last træ. Der var fire mand ombord, en meget sløj besætning.

Kaptajnen og kokken var ældre mennesker, som ikke var ret meget bevendt, og så var der en dreng foruden mig. Vi måtte selv losse lasten i Boston, og efter udlosning blev skonnerten slæbt til East Boston for at laste stykgods til Eastport, Pembroke og Calais. Hele lasten blev afleveret på kajen, og den skulle stuves således, at der ikke skulle flyttes for meget ved udlosningen. Der var kasser, tønder og sækkegods i alle størrelser.

Den gamle skipper overlod det hele til mig, og jeg havde hænderne fulde. Jeg var på kajen at tage imod lasten, talte stykkerne, skrev mærker og numre og adresser op for derefter at arbejde i lasten med at stuve alt dette forskellige gods.

Medens vi her lå og lastede, fik vi besøg af en ung neger, der bad om noget at spise. Kokken sørgede herfor, og da han havde fået stillet sin sult, bad han skipperen om lov til at sejle med til Maine mod at hjælpe med ved lastningen. Skipperen indvilgede heri, og negeren arbejdede med resten af dagen. Næste dag spurgte han mig, om han kunne få lov til at gå i land for at hente sit tøj. Jeg sagde all right, og han gik ned i lukafet for at skifte tøj. Det sidste af vor last lå endnu på kajen, hvor jeg var travlt optaget. En vognfuld mel i tønder skulle anbringes i agterlasten, og en hel del tønder indeholdende eddike på dækket. Jeg havde besvær med at få plads til melet i agterlasten og glemte i travlheden fuldstændig negeren.

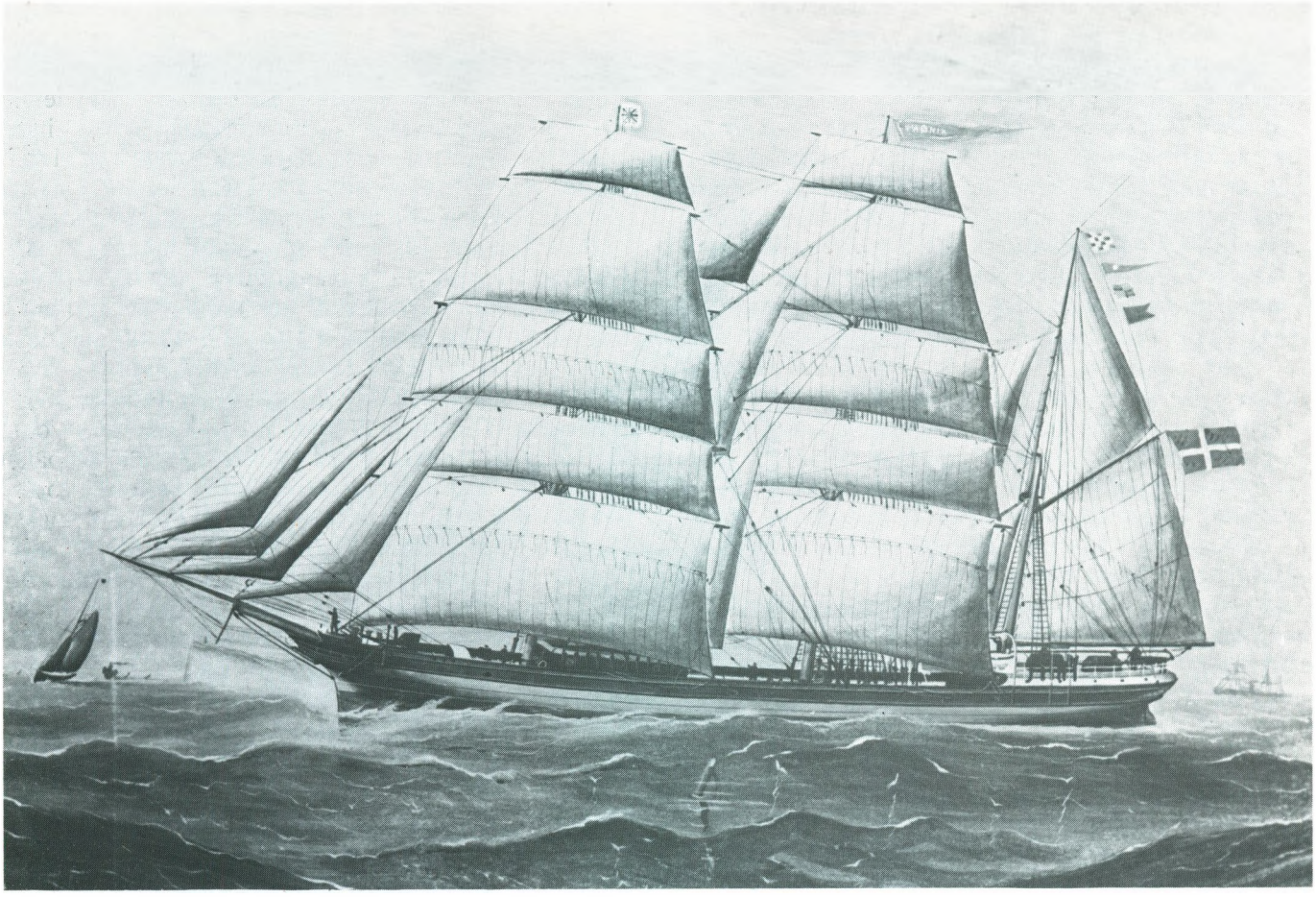
Hen på eftermiddagen kom skipperen med en slæbebåd, der slæbte os til søs, hvor vi fik en god vind. Den gamle kok og jeg tog første vagt, og ved midnat, da jeg purrede skipperen, var vi ud for Thatchers Island. Jeg havde frivagt, og først nu opdagede jeg, at et gammelt sølvur, som jeg havde fået af min far, var borte og med den min kontante beholdning, 8 dollars og 95 cent. I dag er det ikke mange penge, men dengang var det et stort tab for mig. Hvis jeg kunne have fået fat på den neger, ved jeg ikke, hvad jeg havde gjort ved ham. Den gamle skipper tilbød at gå ind til Portland for at underrette politiet om tyveriet, men jeg mente, det var til ingen nytte, og vi fortsatte vor rejse til Maine, hvor lasten blev losset uden besvær. Min stuvning og taljen passede fint, og den gamle skipper var godt til-

freds. Jeg hørte senere, at han overfor de andre skippere i Calais havde fremhævet mine egenskaber med hensyn til at laste og losse et skib.

»Freddy Eaton« og »Julie A. Warr«.
Skipperen var ikke rask og måtte derfor lægge skonnert,en op, men han havde et job til mig, og jeg gik ret ombord i en større fore and after skonnert, »Freddy Eaton«. Med dette skib gjorde jeg en rejse til New York med træ og herfra tilbage til Pembroke med kul. Medens vi lå i Pembroke, besøgte jeg hver aften skipperen. Hans forældre ejede en stor farm, og huset var et regulært »old homestead«. »Freddy Eaton« blev lagt op for vinteren, men skipperen fik mig ombord i en fin, ny tremastet skonnert ved navn »Julie A. Warr«. Den var lastet med træ og skulle til Fall River, hvorefter den skulle sejle med yellow pine fra Jacksonville. Hermed troede jeg at have fået et godt job for vinteren, men det skulle blive anderledes. Vi var i Fall River Thanksgiving day og fik kalkun i dagens anledning. Kort efter afsejlede vi til Jacksonville, og i en nordøst snestorm i Long Island Sund endte vor rejse. Jeg havde udkik fra midnat til kl. 2, og i den periode passerede mange dampere os, nogle meget tæt, og det var meget usigtbart. Kort efter, jeg var kommet til rors, hørte vi en damper fløjte forude.

Påsejlet af damper
Jeg så lysene og dens røde sidelanterner, og hvis den havde holdt sin kurs, ville den være gået klar af os. I stedet blæstes der tre toner med fløjten, hvilket betyder: »Min maskine går fuld kraft bak«. Med den manøvre mistede damperen styringen, svingede ind mod os og ramte os med en sådan kraft, at alle ombord blev slået omkuld undtagen jeg. Jeg holdt fast på rattet og kunne fornemme, hvordan hele skibet rystede under fødderne på mig.
Damperen bakkede fri af os, men tog vores bovspryd og formast med sig. Fra damperen, der nu var stoppet op, blev der forespurgt til vor tilstand efter kollisionen, om vi tog meget vand ind osv. Damperen havde ramt os lige i stævnen, havde skåret sig igennem de svære bjælker og knæ, men ankerkæden i kædekassen havde taget meget af. Skonnerten var læk under vandlinien og tog meget vand ind. Vores skipper råbte nu over til damperen, at vi ville forsøge at holde skonnerten flydende, dersom man ville tage os på slæb. Der blev firet en båd i vandet og roet en slæbetrosse over til damperen, hvis navn var »Pequet«. Det lykkedes at få slæbt os til New London. »Julie A. Warr« var nu et vrag, og vi blev alle afmønstret.

Hyreløs - skonnert »Telegraph« - hyreløs igen
Jeg rejste nu til New York, hvor jeg traf min svoger Thomas Øhle. Han var styrmand i en jernbark, »Phønix« af Sønderho, som førtes af hans broder. Thomas var forlovet med min søster Sidsel, og de skulle snart giftes. Det blev en meget hård vinter med megen is, og det var småt med fortjeneste. Jeg fik arbejde med at losse to skonnerter »Catawantie« og »Lena Nelson«, men disse skibe blev også lagt op på grund af isvanskelighederne.
I februar kom jeg omsider ombord i en lille fore-and-aft skonnert »Telegraph«, og vi sejlede en last kul til Portsmouth og derfra til Thomaston, hvor skibet blev lagt op og jeg igen afmønstrede. Herfra rejste jeg til Rockland for at søge hyre. Der kom jeg i et forkert boarding house og var strandet i en måned. Det viste sig at være en ny boarding-house-master, som forsøgte at tage forretningen fra en old timer. Han kunne få logerende, men han kunne ikke skaffe dem hyre. Medens jeg boede her, kom en ny lov, der bestemte, at søfolk ikke mere kunne få udbetalt forskud. Det var et hårdt slag for boarding-house masterne og betød i virkeligheden slutningen på deres virksomhed. Bill Kennedey brændte inde med mange af os. Alt, hvad jeg kunne betale ham, var 5 $. Men søfolkene havde ingen medlidenhed med boarding-house-masterne, fordi de så ofte var blevet snydt og plyndret af dem.

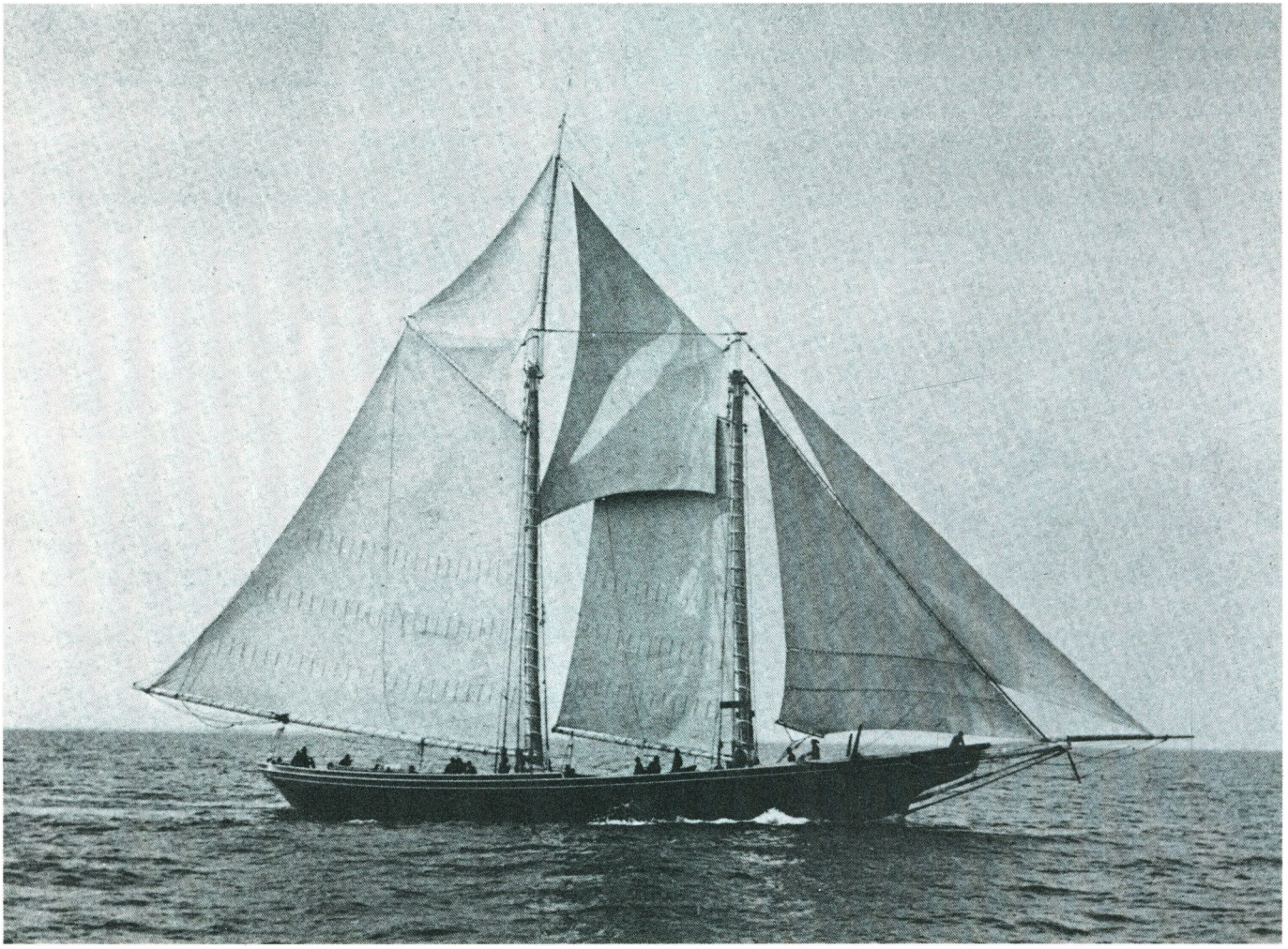


Jernbark »Phønix« af Fanø.

Skonnertsejlads - fiskeri på torskebankerne

Omsider fik jeg hyre med en stor fore-and- afterskonnert »E. W. Ellis«, som havde en last kridt til New York. Her blev skonnerten lagt op, og jeg skiftede over i en anden skonnert, hvis navn, jeg har glemt. Jeg var efterhånden blevet træt af den sejlads med skonnerterne langs kysten. Der var ingen penge at tjene herved. I Maine byggedes der dog stadig store fire-, fem-, seks- ja, syvmastede skonnerter, men deres dage var talte. Oskar var nu bådfører på »Elbrigde T. Gerry« og tjente 45 dollars om måneden. Jeg afmønstrede derfor i Boston, hvortil vi kom med en last kul og rejste til Gloucester for at prøve fiskeriet der. Jeg kom ombord i en fiskeskonnert ved navn »Ethel«, hvor der fiskedes med håndline efter store torsk på Georges-, La Have- og Browns bankerne.

Der var 12 mand ombord og vi var ude seks uger ad



En af de smukke, hurtigtsejlende amerikanske fiskeskonnerter, »Belle S. Neal«, bygget 1885.

gangen. Torsken blev saltet, medens helleflynderne blev isede. Der fiskedes på procenter og hver mand for sig. Vi sejlede til Monomoy, hvor vi fik agn - blæksprutter - ca. 100 bushels samt is og var herefter klar til at gå på fiskeri. Der fiskedes først på Georges banks på omkring 30 favne vand. Her var mange torsk, men de var for små, fra 2 til 6 lbs., og vi sejlede derfor længere ud på omkring 60 favne vand, på yderkanten af Georges banks. Her lod vi ankeret gå og begyndte at fiske.

Torsken var her meget større, men der var ikke så mange af dem. Vi anvendte 9 lbs. blylodder som synk, og når strømmen var stærk, havde vi ofte 200 favne line ude, det var hårdt arbejde. Hver fisk, man fangede, skar man tungen af og holdt hermed tally. Ofte kunne der komme en stor stime småhajer, og vi kunne hale ind i timevis for bare at smide fangsten ud igen. Disse fisk var »no good«. Havtasker og rokker blev også smidt ud. Fisken, vi beholdt, var torsk, hvilling, brosmer, pollock og kulmuler. Helleflyndere var de eneste, som var spændende at fange. Når en fik en stor helleflynder på krogen, kunne vi både se og høre linen skrænse om vejviserstøtten på lønningen. Så måtte alle vi andre hale vore liner ind for ikke at få dem filtret sammen, og der begyndte en kamp mellem manden og fisken, en kamp som sædvanligvis endte med, at fisken tabte. Der fiskedes med svære og stærke liner, men en stor fisk kunne dog knække dem, om man ikke passede at slække, når der kom for stor kraft på. De største fisk, vi fangede, vejede omkring 200 lbs. men jeg har hørt om meget større fangster. Den største, jeg fangede, vejede 155 lbs. Når vi fangede en helleflynder, skar vi et mærke i hovedet på den - hver mand havde sit eget mærke - så man kunne se hvis fisk det var, når de blev vejet, renset og lagt på is.

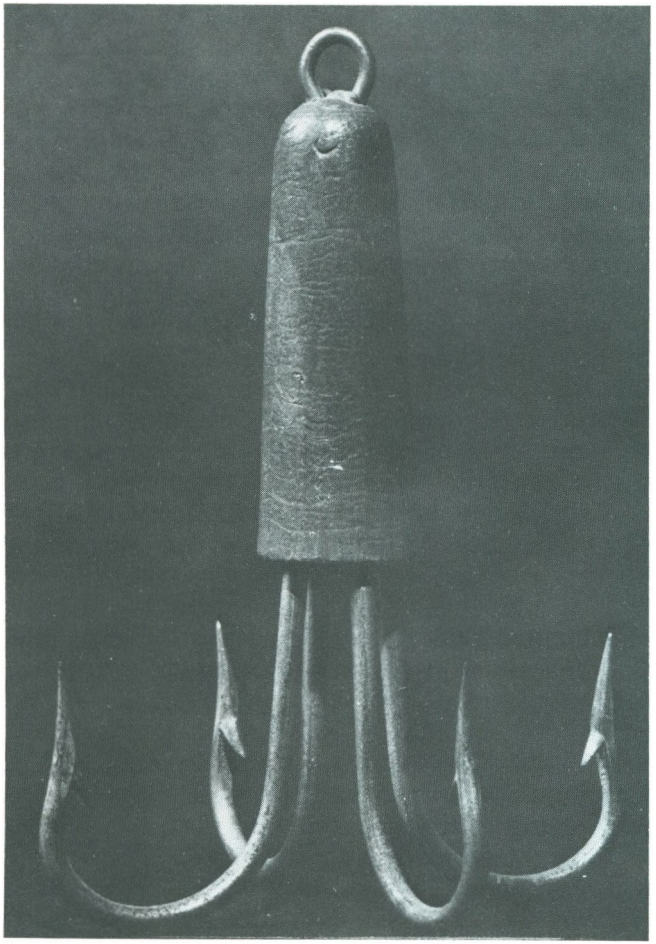
Vores arbejdsdag begyndte kl. 4 morgen, og vi fiskede, sålænge, vi kunne se. Før vi skejede ud, måtte vi have fisken renset og saltet. Til dette arbejde etablerede vi to hold, placeret på hver sin side af skibet. To »headers« skar hovedet af fisken og sprættede bugen op. To »splitters« skar fisken op og skar en del af ryggraden ud. To var i lasten at salte ned, medens resten af besætningen tog lever og indvolde ud samt vaskede fisken. Leveren blev lagt i tønder uden saltning, og den var til tider temmelig moden, før vi nåede Gloucester.

Der blev ofte skiftet fiskeplads, og efter tre ugers forløb sejlede vi ind til Mainekysten, til Portland eller Bootbay, hvor fangsten blev landet, og hvor der blev taget ny forsyning af blev taget ny forsyning af agn og i ombord til de næste 3 uger på fiskepladserne. Isen, vi brugte, var naturis fra floderne og søerne. En hel flåde af skonnerter sejlede om sommeren is fra Kennebech River til New York. Fra Mainekysten sejlede vi sædvanligvis til Browns Banks. Var der smået med fisk her, fortsattes til La Have Banks, omkring 300 miles fra Cloucester. Når agn og fersk vand slap op, vendte vi tilbage til Gloucester og kaldte det »en rejse«. Fisken blev losset og vejet ud, og besætningen blev afregnet, således at hver mand fik betaling efter hvor mange fisk, han havde fanget.

Det lyder ligetil, men alligevel blev det til et større og indviklet regnskab, idet der var forskellige poster, som rederen skulle betale ud af sin part og forskellige udgifter, som vi skulle deltage i ud af vor part. Skipperen og kokken skulle f.eks. have lige stor part, men skulle ikke deltage i udgifterne.

Det nærmeste, jeg kunne finde ud af, med hensyn til denne afregningsmåde, var, at hvis en mand havde vægt på sin fangst af helleflyndere, kunne han forvente 3 cent pr. stk. af sine torsk - de eneste fisk, der blev talt -. Af de andre fisk fik vi en andel i forhold til antal fangede torsk. Priserne var 6 cent for grå og 8 cent for hvide helleflyndere. En helleflynder kaldes grå, hvis der er en eller flere mørke pletter på undersiden eller den hvide side af fisken. Prisen på store torsk var 3½ cent, små 2 cent pr. lbs., medens prisen på al anden fisk var 1½ cent pr. lbs. Min afregning på den første rejse beløb sig til 16 $ fri for en fangst, der var noget over middel. På den næste rejse kom jeg til at skylde rederen 1 $.

Jeg skiftede nu til en anden fiskeskonnert »Hattie L. Frank«, et fint skib, hvor der var 15 mand ombord. Der var nu blæksprutte på bankerne, og vi skulle derfor selv fange den agn, der skulle bruges til linerne. Det foregik om natten. Fiskeredskabet var et lille blylod med mange kroge. Det lignede et paraplystativ. Blæksprutterne blev fanget på krogene, og vi skulle fange en spandfuld hver nat. Nogle



Redskab til fangst af blæksprutter. Vendt med krogene opad kan det, som forfatteren skriver, ligne et omvendt paraplystativ.

nætter fik vi hurtigt en spandfuld, medens det andre nætter kunne tage lang tid. Vi levede godt i fiskeskonnerterne. Af fersk kød fik vi, foruden dåsekød, havmåger. Der var altid en flok musegrå måger, kaldet hogs, omkring skibet, og vi kunne fange så mange, vi lystede på kroge. Vi tog kødet fra hver side af brystet, resten blev smidt overbord. Den første rejse tjente jeg 26 $. Den næste rejse, hvor vejret var blevet stormende og fiskeforekomsten aftagende, havde jeg kun 11 $. Igen var der gået en sommer, uden at der var blevet en ordentlig fortjeneste ud af den. Mit tøj så medtaget ud, og selv om jeg kunne lide det hårde liv i fiskeskonnerterne, måtte jeg finde et job, som gav penge.

Igen i fragtfart - 3-mast-skonnert »Mark Gray«

Jeg forlod derfor fiskeriet og rejste til New York, hvor jeg atter mønstrede ud i en 3-mastet skonnert »Mark Gray«. Denne skonnert lastede jernbaneskinner til Maracaibo i Venezuela. Vi afsejlede på denne rejse, som ville komme til at strække sig over det meste af vinteren, i en stiv nordvest, og vi var næppe kommet land af syne, før sejlene, der var gamle og rådne og ikke kunne holde til en vinterstorm i Nordatlanten, begyndte at gå. Rederen og skipperen har formentlig været klar herover, for der var mængder af nyt sejldug og tovværk ombord.

Efter 3 ugers sejlads passerede vi Bermudaøerne. »Mark Gray« var et godt og tæt skib, men kosten var dårlig. Vi syede nye sejl dag og nat, medens vi sejlede sydefter og passerede omsider Sct. Thomas, en af de vestindiske øer. Herfra sejlede vi tværs over det Karaibiske hav til Sydamerika, hvor vi kom ind på Maracaibosøen, en stor ferskvandssø, to måneder efter, vi havde forladt New York.

Efter udlosning var der ingen fragt at få, og vi sejlede til Port Royal på Jamaica for ordre. Her på denne gode plads lå vi i tre uger og nød det dejlige klima. Port Royal blev få år efter ødelagt af et voldsomt jordskælv. Efter at være ankommet til Jacksonville, hvor der var en last af træ, havde vi alle forude fået nok af »Mark Gray« og ønskede at blive afmønstret. Det var nu forår, og med en Clyde Line -damper kom vi tilbage til New York. Det blev min sidste sejlen for lang tid.

Efter anmodning af min datter Bertha og hendes mand Ralph fortsætter jeg nu, to år efter, med at nedskrive mine erindringer.

Arbejde i land - maler

Efter at have forladt sømandslivet så jeg mig om efter et arbejde i land. Det var som sagt forår og den bedste tid at få arbejde som maler i New York. Det gik også let, selvom jeg ikke var udlært maler. Mit første job var at male tre striber tværs over fronten af en murstensbygning, hvorpå der skulle males reklamer. Det mindede om malerarbejdet i et skib, og det gik godt. Lønnen var 2½ $ om dagen, men arbejdet varede desværre kun 3 dage. Mit næste job var hos en jøde på 3. Avenue, der spurgte, om jeg kunne bejdse et gelænder uden at spilde på eller plette tæppet, der lå nedenunder gelænderet. Det mente jeg nok, jeg kunne, og han gav mig en bøtte med bejdse og en pensel og sendte mig til noget, der lignede kontoret til et teater. Der var ganske rigtig et tæppe på gulvet og et nyt gelænder tværs over, som skulle bejdses. Jeg begyndte på arbejdet, men det var svært at koncentrere sig herom, da der var mange smukke dansepiger at se på, og måske har jeg af den grund været længere om arbejdet end nødvendigt. Jøden så i hvert fald ikke videre opmuntrende ud, da jeg vendte tilbage til værkstedet. Han gav mig dog en bøtte maling og beordrede mig til en doktors hus, hvor jeg skulle male gulvet i en stor åben veranda. Verandaen var forsynet med mange møbler og var forfærdelig snavset, og jeg gjorde derfor rent så godt jeg kunne. Klokken var imidlertid blevet henad fem, tiden for fyraften, og jeg gjorde klar til at stoppe for den dag. Doktoren tilbød mig nu 50 cent, hvis jeg ville male så meget af gulvet, at han kunne stille møblerne på det næste morgen. Jeg gik med hertil, hvorefter jeg vendte tilbage til værkstedet. Her blev jeg modtaget af en meget vild jøde, der bebrejdede mig, at jeg ikke havde lavet arbejdet færdigt. Jeg bad om at få mine penge, og så kunne han for min skyld godt rejse til Halifax. Således endte mit andet job i land.

Mit næste job blev hos Theodor Allison I Greenwich Village. Han gav mig 2 $ om dagen, og her lærte jeg at male. I firmaet var en gammel englænder ved navn Beach, som åbenbart syntes om mig. Han lærte mig mange ting om blanding af maling, såvel om olie som vandfarver. Det var ikke altid lige let at tilfredsstille lejere, husejere eller Mr. Allison, som iøvrigt var en flink og rar mand. Men han var ikke til at finde lørdag eftermiddag, og lykkedes det endeligt for mig, havde han som regel ingen penge. Det varede næsten et år, inden jeg fik mit tilgodehavende inddrevet hos ham. Det skete i små beløb, så jeg mærkede ikke meget til, at jeg fik dem.

På Bleecher og Leroy Streets lå der flere huse, der tilhørte en Mr. Garrety, og hvor vi havde en hel del arbejde. En dag, jeg var i færd med at male taget på et af husene, mødte jeg efter frokost min mester, Mr. Allison, som sagde til mig: »You are in for it now, Jim, Mr. Garrety venter på dig, og han er meget vred.« Da jeg kom op på taget, kom ganske rigtig Mr. Garrety hen imod mig og spurgte: »Er du maler?« Yes Sir, svarede jeg. »Fejer du ikke taget før du maler?« Yes Sir, svarede jeg. »Fejede du dette tag?« »Yes Sir«, svarede jeg. Mr. Garrety satte sine briller på næsen og spurgte; »Hvad er det derovre?« »Et tagpapsøm, Sir«, svarede jeg, »og derovre da« og derovre. Tagpapsøm, svarede jeg. Flere spørgsmål og svar af samme slags, til han endelig sluttede med at sige: »Hvorfor fejer vi vore hustage, hvis det ikke var for at holde dem rene og fri for tagpapsøm?«. »Jeg betaler nu din mester for, at du skal give taget en ekstra gang maling, og se til, at du gør det ordentligt.«.

En anden maler og jeg var nær kommet ud for en ulykke en dag på en af Garretys ejendomme. Under maling af fronten af et fem etages hus brugte vi en stilling. Op imod huset lå et mindre hus med høj tagryg. For at komme til og fra vores stilling, firede vi den ned på tagryggen. Herfra kunne vi komme hen til et vindue i taget. Vi må have firet for meget af på stillingen, så den kom til at balancere på tagryggen. Min kollega kom først på stillingen og gik ud til sin side, medens jeg kom halvvejs ud til min side, da jeg til min skræk ser, at min talje hugger

ud. I det samme tippede stillingen. Jeg greb den løse blok, men den kom ned sammen med mig og stillingen, og vi ramte begge tagrenden. Min kollega var højt oppe i den anden ende af stillingen, hvor han holdt sig fast. Jeg slap godt fra dette uheld, og vi fik travlt med at tørre maling op fra de væltede malerbøtter og at få stillingen bragt på plads igen.
I efteråret 1897 arbejdede jeg for Chas.Davies i Hudson Street for 2½ $ om dagen. Det var en god arbejdsplads, men det var desværre sæsonarbejde. Når der var travlt, havde han femten eller tyve mand i arbejde, men uden for sæsonen var der kun fem-seks mand i arbejde, og dem var jeg ikke imellem. Jeg boede i Morton Street, og to gange om ugen tog jeg til Brooklyn for at besøge min kæreste, Maren Aarre, på hendes friaften. Vi havde besluttet at gifte os, såsnart vi havde penge nok til at købe møbler for. Kreditgivning eksisterede ikke dengang. Der var ikke mange fornøjelser for fattigfolk heller. Det var for dyrt at gå i teater. Filmen var lige opfundet, men endnu var der ingen biografer. Vi kunne gå i Prospect Park, og det gjorde vi ofte, også til Coney Island, hvor der fandtes en dejlig strand. Vest for Steeplechase Park, var der endog klitter, et fint udflugtssted. Cykler var på den tid ved at komme i brug, men vi kunne jo ikke køre på cykel. Jeg lærte det dog senere, men blev aldrig ekspert. Det gik bedst ned ad bakke. Min aftentur gik ofte ned til enden af Charles Street for at se på, at bådene, som fiskede muslinger og østers, kom ind med deres fangst. Det var dejlige både, og jeg længtes meget efter at komme ud at sejle igen. Hvis jeg havde penge nok, ville jeg købe mig sådan en båd og blive min egen herre, det var min ambition.

Nye erhverv, butiksejer - kulhandler

En ven af mig købte en slikbutik i West 13th Street. Under butikken var der en kælder, hvorfra der blev solgt kul og is. Jeg overtog kælderen, men forretningen gik dårligt og i løbet af en måned, blev det hele solgt på auktion. Nu tog jeg til Brooklyn, hvor jeg købte en hest og en vogn for at starte en forretning med salg af kul og træ. Jeg fik straks en mængde kunder. Kullene købte jeg for 4,25 $ pr. ton og solgte dem for 25 cent pr. bushel. De fleste kunder købte kun en halv bushel og nogle kun for 5 cent. Jeg skulle være meget omhyggelig, hvis der kunne blive 2 $ i fortjeneste pr. ton, og jeg tror, jeg gav for godt mål. Mine kunder var ikke altid lige gode betalere heller, og ofte, når jeg kom hjem om aftenen, havde jeg mindre penge end, da jeg begyndte om morgenen. Men det gav god træning at løbe op og ned ad trapper, og Jimmie, min hest, og jeg kunne sove med god samvittighed efter en dags arbejde. Om foråret solgte jeg hest og vogn med tab. Jeg kunne måske have tjent lidt, men det forhindrede Jimmie. En entreprenør tilbød en god pris for Jimmie, hvis den kunne sit arbejde. Han spændte den for en lastvogn fyldt med sten. Jimmie nægtede at trække vognen. Jeg tilbød nu at tage tømmerne. Det mente køberen ikke kunne nytte, da han jo ikke havde i sinde at leje mig med som kusk. Jeg er sikker på, at Jimmie var klar over, den skulle sælges og derfor nægtede at trække vognen.

Bryllup

Jeg begyndte atter at arbejde for Mr. Davies, og den 7. april 1898 giftede jeg mig med Maren Aarre. Vi flyttede ind i en lejlighed i Henry Street, i nærheden af Bush St., Brooklyn. Penge havde vi ikke mange af og kunne derfor ikke købe noget kostbart indbo, men Mary ordnede et pænt hjem, og vi var lykkelige ved at bo her. Vores første dreng, Anthonis, blev født her. Desværre døde han kort efter fødslen. Han blev begravet ude i nærheden af Flushing. Det var det år, den spansk-amerikanske krig begyndte. Vi mærkede dog ikke meget til den, og den var hurtigt bragt til ende. Der var dog meget røre i byen, da admiral Dewey indtog Manilla, og da den spanske flåde stak ud fra Santander og blev ødelagt af amerikanske krigsskibe. Amerika købte en del udenlandske dampere til transport af tropper og krigsmateriel, og da krigen var forbi, vendte dis-

se skibe tilbage til Eria Basin for at blive malet. Det gav mig en del arbejde, men lønningerne var ikke store.
Jeg malede nu huse forår og efterår og skibe sommer og vinter. I foråret 1897 rejste min bror Oskar til Danmark for at besøge min mor, og han blev hjemme på Fanø hele sommeren. Da han vendte tilbage hen på efteråret, var jagten efter guld i Alaska begyndt. Alle ville til Alaska at grave guld. I Newhaven var dannet et selskab for guldgravning. Selskabet købte lodsskonnerten »Thomas S. Negus«, og Oskar blev styrmand der ombord. En gammel, gråhåret mand ved navn Mc.Clure var skipper. Skipperen og styrmanden skulle have samme procenter som resten af selskabet for at sejle skibet til Alaska. Skibet blev udrustet i Newhaven for den lange tur rundt Kap Horn. Jeg fulgte med skibet ved afsejlingen så langt som til City Island, hvor jeg hjalp med at sætte sejl og vendte tilbage til New York med slæbebåden. Hvordan denne rejse forløb, har jeg fået fortalt af Oskar.

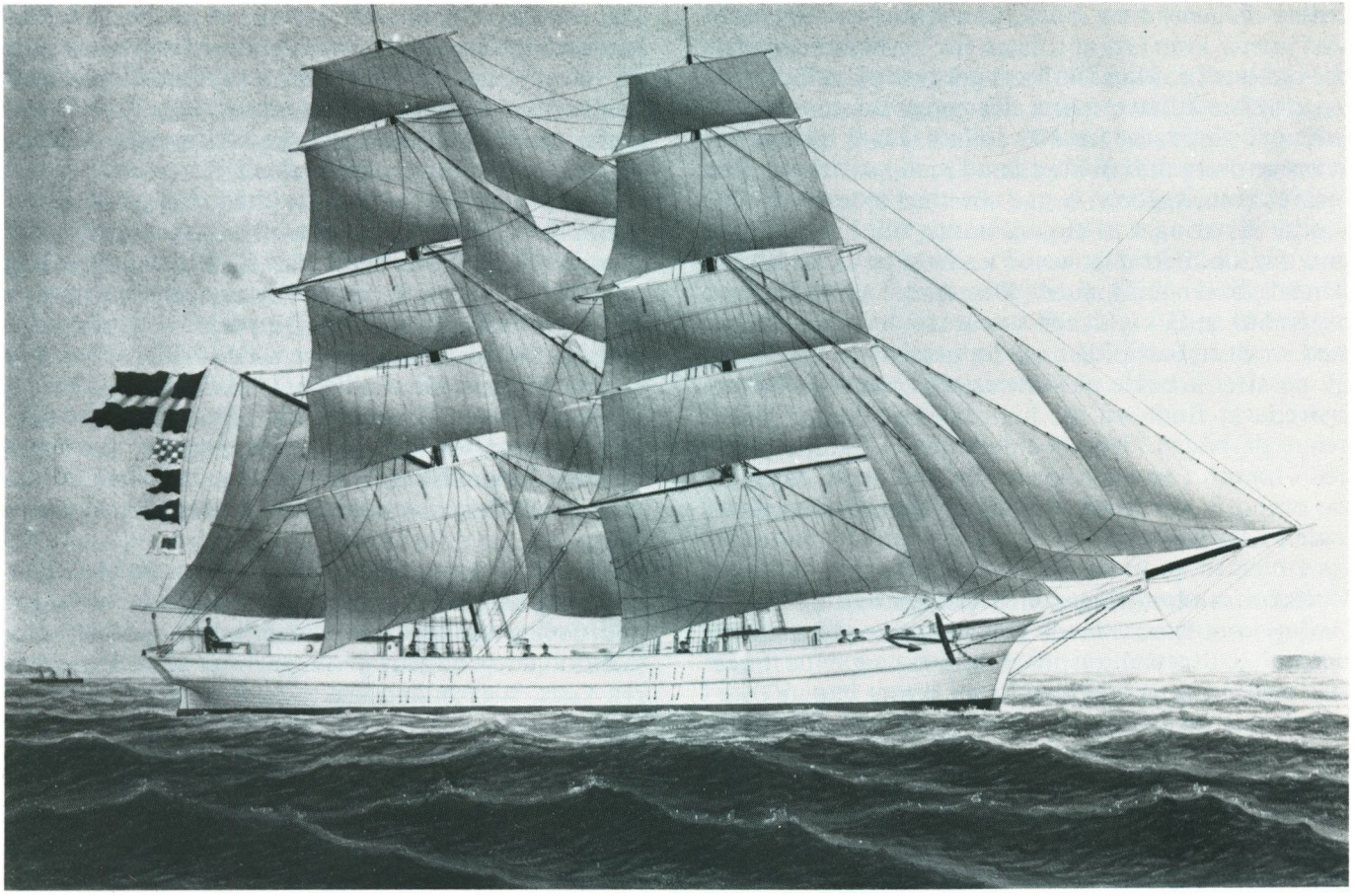
Oskar sejler guldgravere til Alaska
I Newhaven blev skibet som sagt udrustet. En stor vandtank af jern til ferskvand blev anbragt på dækket. Medlemmerne af selskabet ombord, og blandt dem var en hotelejer fra Newhaven, Mr. Shafer, som jeg senere kom til at kende meget godt. »Thomas S. Negus« forlod Newhaven en novembermorgen i en stiv nordvest storm under dobbeltrebede sejl og satte kurs efter Montauk Point og derfra sydpå. Kaptajnen, gamle Mc.Cure, var ikke glad for at gøre rejsen i så lille et skib, men da han så, hvorledes det opførte sig i svær sø uden så meget som at tage en pot vand indenbords, var han tilfreds. Ved mørkets frembrud var kysten af Long Island langt under horisonten, og nordvestenvinden bragte dem hurtigt ned i varmere vejr.
Deres første anløbssted skulle være Magellan Strædet, men der skete det uheldige, at vandtanken, som var blevet fremstillet til rejsen i Newhaven, klappede sammen, således at beholdningen af ferskvand sivede ud, og det blev i stedet Cap Verde øerne ud for Afrikakysten, der blev første anløbssted. Her blev vandtanken repareret og for at beskytte den på den videre rejse, blev der bygget et svært plankeværk op omkring den.
Efter en uges ophold på Cap Verde øerne fortsattes rejsen. »Thomas S. Negus« var en god sejler, og den løb fra alle de skibe, den mødte. Da man var kommet ud for kysten af Brasilien, meddelte to medlemmer af selskabet, at de ikke ønskede at sejle med ned i det stormfulde vejr i Sydatlanten, og at de i stedet ville rejse over land til Valparaiso. »Negus« måtte derfor sejle ind til Montevideo, hvor de to medlemmer blev sat i land.
Efter at have forladt Montevideo løb »Negus« ind i dårligt vejr, men den arbejdede sig alligevel godt sydpå. Nord for Magellan Strædet måtte man dreje under for en storm. Et engelsk krigsskib kom på prajehold og ønskede oplysninger om skibet, fordi man fandt det mærkeligt at finde et skib af denne type så langt sydpå. Da »Thomas S. Negus« kom til strædet mødte den en fiskesmakke fra Boston, som også var på vej til Alaska med guldgravere. Den hed »Nellie Thurston«, var sejlet fra Amerika en måned før »Negus« og havde gjort hele nedturen uden mellemlanding.

Gennem Magellan S.
Der er fremherskende vinde fra vest i Magellanstrædet, stærk strøm og meget få ankerpladser. »Negus« sejlede fra »Nellie«, og man så ikke mere til den. Landet omkring Magellanstrædet er meget vildt og øde, den eneste havn er Punta Arenas, omkring hvilken by der findes store fårefarme. På hver side i Sailing Directions blev man advaret mod de indfødte, og der var derfor opstillet ladte rifler på dækket dag og nat. Det eneste, man så til de indfødte, var deres lejrbål, som lyste om natten. I den vestlige del af strædet mødte de en redningsbåd med chilenske sælfangere. Deres skib var forlist, og de

forsøgte nu at nå land i redningsbåden. »Negus« tog båden på slæb og forsynede sælfangerne med proviant og vand.
Efter at have krydset mod venstenvinden i et par uger, nåede »Negus« ud i Stillehavet ved Cape Pillar, og et par mil fra land blev der slækket på skøderne og sejlet nordpå under dobbeltrebede sejl i en halv storm og svær Kap Horn dønning. Efter at have provianteret i Valparaiso for resten af turen ankom »Negus« til San Francisko efter en rejse på 150 dage. »Nellie Thurston« ankom en måned senere. Den havde ligget i vindstille længe ved Galapagosøerne.
Kapt. Mc.Clure og Oskar fandt nu ud af, at de var gået på en vildmand. De skulle sejle »Negus til Cook Inlet og lande selskabet på stranden tilligemed al deres grej, proviant, mineværktøj og træ. De skulle selv bygge både og med dem sejle op ad floden til guldminerne. Men floden var på mange steder afbrudt af store vandfald, og Oskar nægtede herefter at sejle videre uden løn. Selskabet gik ind herpå og Oskar fik 45 dollars om måneden.
Nu begyndte man så at laste »Negus«. Schmidts Cash Store leverede forsyningerne, som bestod af alt muligt gods. Selv store jernplader, som ingen vidste, hvad skulle bruges til, kom ombord og oven på det altsammen en mægtig dækslast af træ. Der var ikke megen plads levnet til alle de folk, der var rejst fra Newhaven over land for at støde til selskabet i San Francisko. Det var besværlige folk, der hele tiden lavede vrøvl. Mange af dem var ikke i stand til at rejse op til et koldt klima. En gammel mand var så syg, at han måtte bæres ombord.
Da man nåede barren ved Cook Inlet, blev skibet ramt af en forkert sø, der rev det halve af dækslasten overbord, og det blev nødvendigt at sejle tilbage til San Francisko for at losse en del af udstyret, idet skibet var aldeles overlastet.
De kom endelig til søs igen. Ud for Alaskakysten, medens skibet lå underdrejet for en storm, skete der noget, som nær kunne være blevet enden på det hele. En passager væltede en petroleumslampe i kahytten. Ilden bredte sig ret kraftigt, men heldigvis lykkedes det at få den under kontrol. På kysten ved Cook Inlet gik guldgraverne i land, og alt udstyret blev landet på stranden. Guldgraverne byggede både og hytter, men de kom aldrig nærmere til guldlejrene. De opholdt sig på Cook Inlet et år, solgte så hvad de ejede og rejste tilbage til Staterne. Jeg har senere talt med tre af deltagerne, mr. Schmidt, som blev dockmaster i Newhaven, mr. Shafer og en farmer fra New Haddam. Den eneste, som fik noget guld, var en norsk sømand, der gjorde rejsen med »Negus«. Han kom på en eller anden måde til guldlejrene og gravede en del guld. Men han drak og spillede det hele op og kom nogle år senere tilbage til Newhaven, hvor han døde af drukkenskab.
»Negus« var imidlertid sejlet tilbage til San Francisko efter resten af udstyret, men Schmidts Cash Store gjorde udlæg i den. Den blev solgt på auktion og udrustet til sæljagt. Nogle år senere blev den rapporteret drivende i isen ud for det nordlige Alaska, forladt af besætningen. Det var nok skibets endeligt, et lille fint skib, og det bedste som nogensinde har sejlet, erklærede Oskar.
Capt. Clure havde lært Oskar navigation på den lange rejse, så han nu kunne mønstre ud som styrmand. Han blev 2. styrmand i en brig »John D. Spreckels«, som sejlede i Honolulufarten, med stykgods ud og sukker hjem. Senere blev han styrmand i en skonnert på en rejse til Mexico og Honolulu. Han var også en tid i San Francisko lodsskonnerter. Den sidste sommer, han var på Vestkysten, deltog han i torskefiskeriet i Beringshavet.

Vi flytter, og vor datter Metha fødes

Vi flyttede nu fra Henry Street til 14. Street i et to etages hus, hvor der i stuen boede nogle ældre folk. På 1. sal fik vi indrettet et rigtigt dukkehus. Jeg havde malet og tapetseret, og Maren holdt alting rent, pinligt rent, selv hendes mælkespand skinnede



En brig, »Familiens Håb« af Fanø. Et skib af samme type som »John D. Spreckels«.

som sølv, og mælkemanden syntes, den var for pæn til at hælde mælk i. Her blev Martha født den 4. april 1900. Min mor var død året forinden af hjerteonde. Selv havde jeg det ikke godt på den tid, min mave gjorde knuder, og jeg svandt ind til ingenting. Den sommer tog vi om søndagen ture i landet med trolleybussen eller til klitterne ved Coney Island, hvor den friske luft gjorde mig godt.

Da vinteren kom, tilbød Mr. Davies mig jobbet at passe hans malerforretning. Han ville kun give mig 10 dollars om ugen, men jeg tog jobbet, da jeg ikke følte mig så rask og ikke kunne udføre det hårde arbejde, som jeg plejede, på skibsværftet. Vi flyttede nu til 19. Street lige overfor 5. Avenue, og jeg havde lang vej til arbejde. Jeg brugte 10 cent hver dag til et glas øl og tobak, det var, hvad der kunne blive tilovers til mig.

Oskar er igen i New York, han køber en båd
Ved juletid kom Oskar tilbage fra Vestkysten og tog ophold hos os. Han fik først arbejde på skibsværftet, og efter at have sparet lidt penge sammen, købte han en slupyacht for 400 dollars. Hans ide var nu at bruge dette skib til at sejle ud med lystfiskere. Da foråret kom, sagde vi begge vores arbejde op og anvendte et par uger til at gøre båden fint i stand. Det viste sig imidlertid at være vanskeligt at få lystfiskerselskaber som kunder. Den eneste måde for nybegyndere at få kunder på var at træde i forbindelse med en værtshusholder, og det passede os ikke. Jeg fik nu atter arbejde på skibsværftet, medens Oskar prøvede at finde ud af, hvordan han kunne tjene penge på båden. Jeg arbejdede på en damper, der hed »Ingolf«, en transporter, og den sidste dag, jeg var ombord, var en torsdag. Den følgende dag skulle den i flydedokken.

Vi fisker sandmuslinger med Oskars båd
Da jeg kom hjem, havde Oskar købt redskaber til skrabning af sandmuslinger (clams) og ville have mig med ud at skrabe muslinger næste dag. Vi var ude fredag og lørdag og tjente gode penge. Maren var imidlertid gået til skibsværftet for at hente mine penge og Mr. Mørck spurgte hende da, om jeg var kommet alvorligt til skade. Det kendte hun ikke noget til, sagde hun. Om søndagen tog Oskar og jeg derefter til Eric Basin. Her var både »Ingolf« og flydedokken sunket. Flere mennesker var dræbt og mange andre kvæstet. En mand, jeg havde arbejdet sammen med om torsdagen, var dræbt øjeblikkelig af en dynge ballastjern, der faldt ned over ham. Man havde fået damperen ind i flydedokken, men inden dokken var helt hævet, væltede damperen med det resultat, at både den og dokken sank. Det var mit held, at jeg ikke gik og arbejdede den dag.

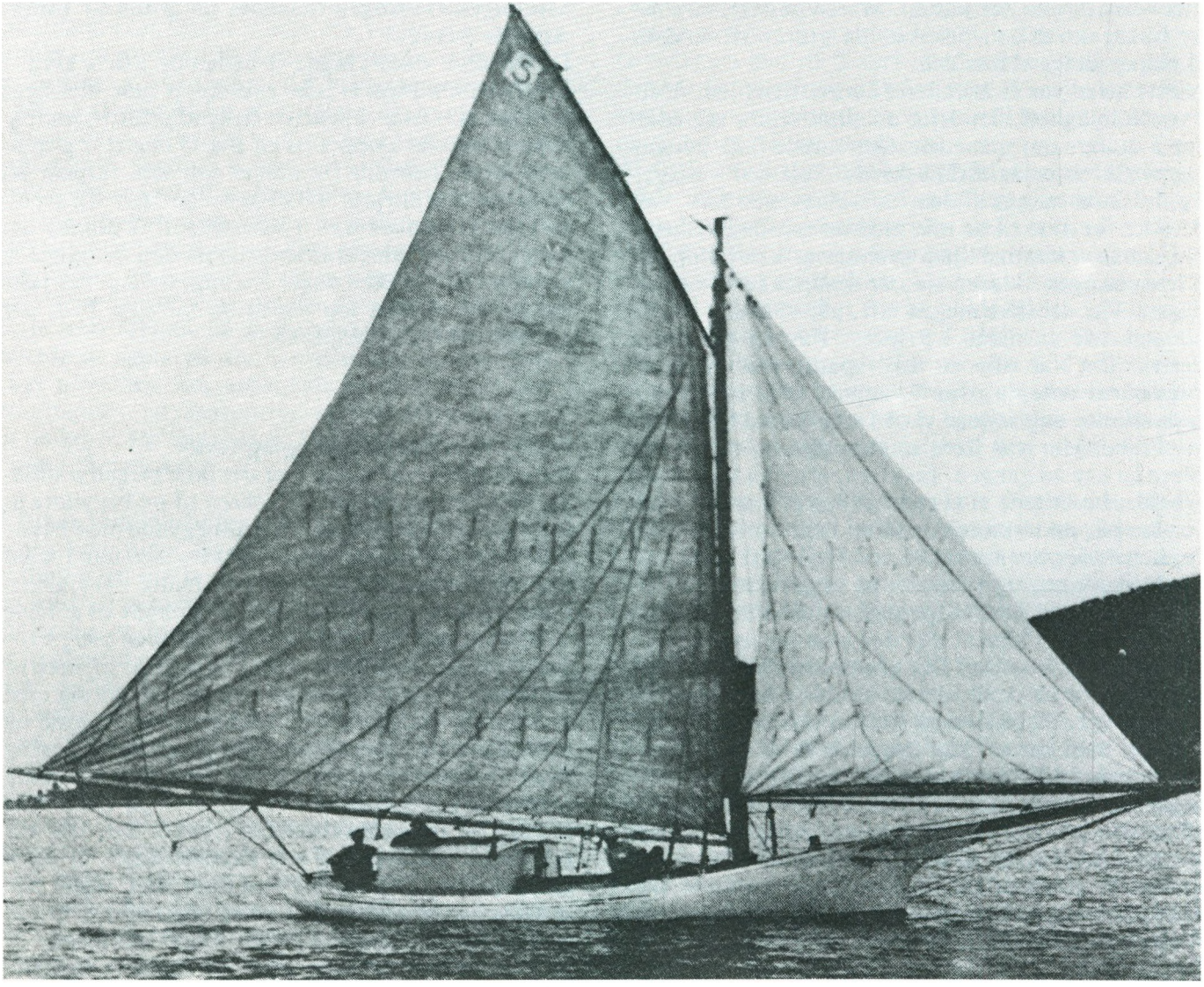
Vi fortsatte med at fiske sandmuslinger med »Euchre«, først i Coney Island Cove og senere i Lower Bay og kunne holde omkring 45 dollars om ugen. Det var meget godt i betragtning af, at der ikke var mange udgifter med at holde båden. Det var nu ikke en velegnet båd til fiskeri efter sandmuslinger, idet den var for skarp og stak for dybt. Vi sejlede hjemmefra mandag morgen og fiskede til lørdag middag, og vi holdt fri om søndagen.
At fiske muslinger med en sejlbåd sker på følgende måde. Når vi var nået til muslingegrundene, blev forsejlet firet af, storsejlet blev slækket og roret lagt over. Nu blev fire skrabere kastet overbord med liner gjort fast på dækket. De yderste og midterste haledes ind samtidigt for at holde båden i balance og muslingerne blev pillet ud. Hvis der var meget lidt luft, satte vi forsejlet for at holde fart på båden. Arbejdstiden var 14 timer daglig, og det var hårdt arbejde, idet redskaberne var tunge. Men mit maveonde bedredes, nok som følge af den megen friske luft.
Muslingerne blev solgt i Keyport for 90 cent til 1 dollar og 10 cent pr. bushel. Muslingerne, vi fangede i Coney Island Cove, var mindre, og derfor fik vi 1 dollar og 30 cent pr. bushel for dem. Da vinteren kom, blev båden lagt op i Brooklyn.

Vinter, arbejde som maler. Vi flytter til Tottenham
Jeg fik arbejde som husmaler i New York, medens Oskar fik arbejde på skibsværftet. Metha kunne nu gå, og hun ville gerne løbe bort fra os. Mor måtte ofte hente hende helt ved 5. Avenue. Hun kunne også lide at rive alt ud af skabene. For at holde hende fra denne leg, hængte vi en maske på skabsdøren. Den var hun bange for. Jeg havde langt hjem fra arbejde, og vi tænkte derfor på at flytte igen. Vi ville gerne bo i Ulmer Park, men kunne ikke finde nogen beboelse, der passede for os på dette sted og flyttede derfor til Tottenville i marts 1902, hvor vi lejede et hus i Fisher Ave. for 12 dollars om måneden.
Vore møbler blev kørt til enden af 26. Str., hvor vi lastede dem ombord i vores båd, som herefter sejlede til vores nye hjem. Vi ankom til Tottenville for sent til at få møblerne i land, og vi ankrede derfor

ved Wards Point for natten. Maren påstod, hun ikke havde sovet den hele nat på grund af vandets skvulpen langs skibssiden.
Næste aften var vi installeret i vores nye hjem. Den øverste lejlighed blev lejet ud til et ældre ægtepar for 5 dollars om måneden. Det varede ikke længe, før vi fik en bekendtskabskreds. Folk var venlige, og endskønt mange af dem var velhavende folk, var de ikke for fine til at tale med en muslingefisker.
Nu kunne vi komme hjem hver aften. Vi stod op kl. 4 hver morgen. Maren smurte madpakke til os for dagen. Var der ikke megen luft, når vi skulle hjemad, ankrede vi båden i Princess Bay og gik hjem derfra. Det var ofte en drøj spadseretur efter en dags hårdt arbejde. Den 7. august 1902 blev John født. Næste dag sejlede vi til Long Island Sund for at skrabe. Her var flere sandmuslinger, og vi var borte en uge ad gangen. En aften, efter en lang dags arbejde, besluttede vi at sejle til Fulton market med vor fangst, da vi kunne opnå en bedre pris her. På vej hertil blev der vindstille ved Hell Gate. Der løb en stærk strøm, og vi rendte på nogle skær, kaldet The Hogs back. Som følge af den stærke strøm, var vi nær kæntret. Men vi slap dog over og ventede nu, at båden skulle synke. Det gjorde den heldigvis ikke, men den lækkede slemt, og der måtte pumpes ustandseligt. Vi ankom til Fulton market omkring midnat, men kunne ikke lægge os til at sove i den havarerede båd. Næste dag fik vi solgt vores muslinger og sejlede hjem til Tottenville. Her satte vi »Euchro« på land og fik stoppet lækagen. Næste morgen, da jeg gik til køjs, var jeg for træt til at sove. Det er en af de ting en mand kommer op imod, når han prøver at være sin egen herre.
Nu tog vi et trip til Block Island for at fange torsk, men det blev en fejltagelse. Båden egnede sig ikke til dette fiskeri. Den var alt for skarp og tung og opførte sig nærmest som en undervandsbåd. Fangsten var ringe, og vi var glade at kunne tage fat på muslingefiskeriet igen.

Muslingeskrabningen indstilles på grund af vinter. Arbejde i land.
Da det blev vinter, lagde vi båden op i Brooklyn. I Tottenham kunne vi ikke risikere at lade den ligge for isgang. Oskar havde en bekendt, Christian Gadeberg, der var skipper på en B & O lægter, og igennem denne bekendt fik han et job som skipper på en gammel sejllægter »Hickory«. Jeg selv fik arbejde i terra cotta works i Tottenville til 19 dollars om ugen. Det var fabriksarbejde og på den tid lignende slaveri. Det var ikke noget for mig, og jeg blev ikke længe her. Istedet tog jeg til St. George, hvor der var lidt arbejde i lægterne.

Forår, muslingeskrabning og forlis
Henimod februar måned, er der ikke megen is tilbage, hvorfor jeg riggede »Euchre« til og begyndte at fiske sandmuslinger igen. Til at begynde med havde jeg en medhjælper, en ung dansker, men han forlod mig efter nogen tid, hvorfor jeg måtte fiske alene. I maj måned syntes jeg »Euchre« trængte til at blive overhalet. Jeg fortøjede den derfor til en pier, hvor den stod tørt ved lavvande. Fra toppen af masten havde jeg en talje ind i land. Da jeg var færdig med at overhale båden, havde fået den malet og stod og betragtede mit arbejde, kom der pludselig en kraftig byge. »Euchre« begyndte at krænge. Pludselig sprang taljen og båden væltede over på siden med et brag og fik hele skibssiden trykket ind. Det var nok mere uerfarenhed end skødesløshed, at dette skulle hænde. Nu var jeg i en slem pine, ingen båd at tjene penge med, og jeg skrev i min nød til Oskar om det. Han svarede tilbage: »Red stumperne og gør det bedste, du kan«. Der var ingen fortrydelse fra hans side, selvom 400 dollars var gået tabt, og det var mange penge dengang. Jeg solgte nu så meget af resterne, jeg kunne, og det ville sige en hel del kobber og messing, al jernballasten samt rundholterne.



En slup, fra ca. 1905. Den er beregnet til fiskeri efter clams, store sandmuslinger, i New York-bugten.

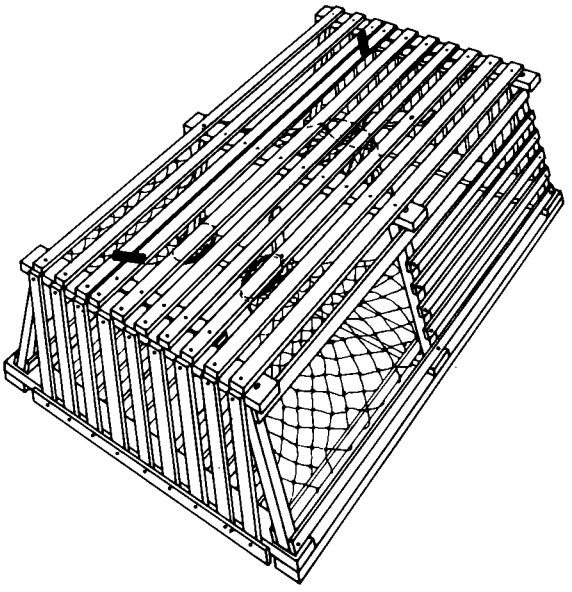
Ny båd. Vi flytter til kysten

Jeg købte så en lille slup »I can«. Det var en dårlig båd, men den rigtige type til at fiske sandmuslinger med. På en god dag kunne jeg fiske op til 1.000 sandmuslinger. Den sommer kom min svoger Jes Aarre over til os for at komme med ud og skrabe,

da han ikke havde noget arbejde. Det var ikke så heldigt, da båden ikke var stor nok til at slæbe flere skrabere undtagen i stiv blæst. Der var derfor to mand ombord til at gøre en mands arbejde, det meste af tiden.
Om efteråret flyttede vi til et gammelt bondehus ved stranden, hvor broen mellem Staten Island og Jersey nu ligger. Til huset hørte 300 fod strand samt 10 acres grund til Arthur Kill vejen. For dette betalte vi 5 dollars pr. måned. Huset var gammelt, men det var et godt sted for en fisker at bo.

En større båd

I november købte jeg sluppen, »George W. Moger«, for 150 dollars. Den lå sunket i Coney Island Creek efter at have været ude for septemberorkanen, hvor den drev i land og blev ret beskadiget. Men det var en god båd med gode sejl. Den blev slæbt til Staten Island og sat på stranden nedenfor huset. Vinteren blev meget hård, så hård, at vi kunne gå over isen til Tottenham i lang tid. Staten Island Sund var pakket med is, og slæbebådene havde svært ved at komme igennem. Jeg arbejdede nu hver dag på båden for at få den færdig til foråret. Nårsomhelst Oskar havde stor last på sin lægter, sendte han bud efter mig, for at jeg kunne hjælpe ham med at losse. På den måde tjente jeg lidt penge til livets ophold. Oskar førte en stor ny lægter nu, men hyren var kun 45 dollars om måneden. Det var ensomme dage for mor, når jeg var i New York at hjælpe Oskar. Vore to børn voksede sig store og stærke og var sunde og raske.
Da sundet efterhånden blev isfrit, havde jeg båden klar i midten af marts måned, og det var nu blevet en fin båd. Svoger Jes og jeg fiskede nu sandmuslinger, indtil juli, da vi var ude med et lystfiskerselskab ved Schrewsbury Rocks. Her kom Chris Brown ombord og fortalte mig, at der var store penge at tjene ud for Ulmer Park. Næste dag tog jeg med Chris derud for at røgte hans hummertejner, og de var ganske rigtigt pakket med hummere. Jeg lagde godt



Hummertejne fra USA's østkyst.

mærke til stedet, og straks dagen derpå begyndte jeg at lave hummertejner. I løbet af kort tid havde jeg en hel række hummertejner sat i et dybt hul i Princess Bay. Min lille slup »I can« havde jeg lejet ud til en nordmand, Olav Skov. Han fiskede imidlertid ikke meget med den, lagde den op og kom i stedet ombord og hjalp mig. Vi fangede mange hummere, men til at begynde med fik vi kun 10 cent pundet. Jeg sagde derfor til min svoger Jes: »Du er en god taler, måske du kunne finde et bedre marked for os«. Og han fik virkelig alle de hummere vi kunne fange, solgt i Elizabeth, Paterson og Newark for 15 cent pundet. At fiske hummer var ikke hårdt arbejde, men der gik megen tid dermed, og vi lavede hummertejner dag og nat. Da isen kom, måtte vi stoppe fiskeriet, vore sidste hummere var frosset i-hjel.

Ny båd - med motor
Den vinter blev jeg skipper på en B & O lægter, »Newark«, og fik imedens bygget en ny båd i Princess Bay, installeret med en 4-hestes-kraft Mianus motor. Det blev en ensom vinter for mor, da jeg jo måtte være på lægteren det meste af tiden, og jeg tror, hun var træt af det gamle bondehus. Men hun klagede aldrig herover.

Vi flytter til Tottenham igen
Da foråret kom, og isen forsvandt, flyttede vi igen til Tottenham, hvor vi lejede et gammelt hus. Huset var i god stand, og der hørte en lade til, der var velegnet til opbevaring af alt mit fiskegrej. Her tilbragte vi lykkelige år.
Vi havde ingen stor omgangskreds, men de venner, vi havde, var rare og flinke. Om søndagen havde vi ofte huset fuldt af gæster, og mor havde travlt med at lave mad. På bordet var der altid sandmuslinger og østers samt hummer, for det kunne alle lide. Mor var altid i godt humør, hvor mange gæster der end kom. På stranden ved det gamle hus fandtes der nogle af de fineste, bløde sandmuslinger jeg nogensinde har set. De var omkring 4 tommer lange og fyldt med kød. Når disse clams blev stegt, lignede de koteletter. Deres skal var så tynd som æggeskaller, og de var meget bedre end de hårde sandmuslinger. Mor bagte selv alt vores brød, og om efteråret syltede hun og henkogte forsyninger til hele vinteren.
Vi havde fået vor første grammofon og kunne sidde om aftenen og lytte til gamle viser som »Maureen, Maureen og Elaine Alana.«. Når det var fint vejr, gik vi om søndagen lange spadsereture. Det var på den tid, da man brugte hest og jumbe, men det var kun de rige folk, der kunne tillade sig at holde sådant transportmiddel. Og vi var langt fra rige.

Den nye motorbåd
Da min nye båd var færdigbygget, holdt jeg op at arbejde på lægteren. En lørdag sejlede jeg i min lille slup »Moger« til Princess Bay for at slæbe nybygningen til Staten Island. Mr. Sandbeck, som havde installeret motoren, gav mig forinden instruktioner om, hvorledes jeg skulle starte motoren og om, hvorledes jeg skulle vedligeholde den. Men jeg tror, det var som at slå vand på en gås. Jeg havde ingen ide om, hvordan en motor var bygget, endsige om, hvordan den arbejdede.
Oskar kom hjem den aften for at kunne være med på prøveturen den næste dag med den nye båd. Flere fiskere var inviteret med på prøveturen. Motoren ville imidlertid ikke starte, hvor meget vi end sled i svinghjulet. Der var mange nysgerrige mødt op for at se vores afsejling, og det manglede ikke på gode råd for at få motoren i gang. Men ingen af dem hjalp. Endelig kom der da en ung fyr til, som åbenbart havde set en motor før. Hans teori var, at kaburatoren havde fået for meget benzin. Vi tømte derfor kaburatoren, og minsandten om ikke motoren gik i gang ved den første omdrejning med svinghjulet.
Vi foretog nu prøvetur op og ned ad sundet, og alle de indbudte priste den nye båd, i særdeleshed motoren. Jeg tror, det var den første nye båd, der kom til Tottenham med motor i. Om eftermiddagen kom mor og børnene ombord, og de fik en sejltur op ad sundet til Elizabeth og ud igen, forbi Wards og vi var alle glade og tilfredse med den nye båd. Det gik nu ikke altid lige godt med motoren, selvom det aldrig kom dertil, at vi skulle lide den tort at blive slæbt hjem.

Hummerfiskeri med den nye motorbåd
Der blev nu travlhed med at sætte alle vore hummertejner ud, og i tre uger havde vi en meget god fangst. Men pludselig hørte det op, og vi halede hver dag tomme hummertejner op. Det kunne ikke blive ved med at gå, og en lørdag, Oskar kom hjem, besluttede vi at gå til søs for at finde hummere. Samme aften tog vi ud i motorbåden til 20 favne kurven, Mud Gully, få sømil syd for Ambrose fyr-

skib. Grejet blev sat her, og vi lagde os til at sove til daggry, hvorefter vi sejlede en tur over til lodsskonnerten for at besøge dem derombord. Her blev vi beværtet med morgenkaffe og frokost. Vi kunne nu vende tilbage til vores grej, og her fandt vi hummertejnerne fulde af krabber i stedet for hummere. På vejen ind mødte vi en dory fra en smakke. Den havde røgtet 60 tejner og havde båden halv fyldt med hummer. Vort forsøg havde ikke været forgæves, blot havde vi sat hummertejnerne for langt ude. Oskar holdt nu op med arbejdet på lægterne, og han og jeg samt Olav fik travlt med at sætte hummertejner. »Moger« blev sejlet til Spermacety Cove og ankret op der, med alt hvad vi ejede af grej til hummerfiskeriet, og blev herefter brugt som logiskib.

Vi tørnede ud kl. halvtre om morgenen, startede motorbåden og kunne være ude ved hummertejnerne, når det blev lyst. Først ved middagstid var vi færdige med at røgte. Der blev fanget mange hummere og tjent gode penge. Om lørdagen tog vi hjem med motorbåden og startede igen hjemmefra søndag aften.

Sent på efteråret tog vi alt grejet hjem, og Oskar tog tilbage til sine lægtere. Jeg skulle den vinter efter aftale blive hjemme og reparere al det gamle grej og om muligt lave 200 nye hummertejner i løbet af vinteren. Olav ville ikke være med til det arrangement, idet han mente, vi var for ivrige, og det gamle grej var godt nok. Han forlod os derfor, hvilket var dumt af ham.

Nårsomhelst Oskar havde en stor last, sendte han bud efter mig, for at vi kunne tjene så mange penge som muligt. En dag Oskar kom på besøg hos os, havde jeg en stor potte tjære til varme på komfuret. Jeg var altid påpasselig med dette arbejde og ville ikke forlade stedet. Oskar mente nok, at tjæren kunne passe sig selv en stund, medens jeg viste ham, hvor langt jeg var kommet med de nye hummertejner. Resultatet blev naturligvis også, at vi glemte tjærepotten indtil mor kom løbende og rædselsslagen meddelte, at der var gået ild i tjæren. Hurtigt for jeg ind i køkkenet, der allerede var så røgfyldt, at jeg intet kunne se. Det lykkedes mig at få fat i tjærepotten og få den smidt udenfor. Ilden i køkkenet fik jeg slukket med noget tøj. Hvordan jeg klarede dette uden selv at blive forbrændt, har ofte undret mig. Der så ganske forfærdeligt ud i køkkenet, tjære over hele gulvet og lange striber af sod på alle ting. Mor tog det forbavsende roligt, hun var ikke så nem at gøre ked af det dengang, og hun gik selv i gang med at klare det hele op.

Da foråret kom, gik Oskar fra lægteren, og der blev travlhed med at sætte hummergrej. Det var lange arbejdsdage, men vi fiskede godt i nogle måneder. Den 22. juni 1906 blev Bertha Cathrine født. Det var dagen før den svære storm ramte Tottenville. Hagl så store som hønseæg kom ned, og mange ruder blev knust. Ude i bugten sank fire slupper og en skonnert. Det var det værste vejr man i mands minde havde oplevet på Staten Island. Hen på efteråret begyndte det at slække på hummerfiskeriet, og vi spekulerede på at prøve noget andet. Men hvad skulle det denne gang være.

Oskar og jeg køber en skonnert

En søndag sad Oskar og læste i Herald og udbrød så pludselig: »der er en lille skonnert til salg i Peekskill, mon der skulle være nogen penge i den.«. Jeg mente nok, der var en mulighed, da der endnu var mange skonnerter, der havde godt at bestille. Næste dag tog Oskar til Peekskill og udbetalte på skonnerten »Ella Snediger«. To dage efter talte vi med Alfred Pedersen, som oplyste os om, at »Snediger« var for lille og at vi ikke skulle gøre os håb om at tjene penge med den. Endvidere indviede han os i, at han havde solgt en større skonnert til en dansker og en nordmand. Disse to kunne imidlertid ikke enes, hvorfor nordmanden ønskede at sælge sin part for 600 dollars. Efter at have solgt al hummergrejet til Chris Gadeberg købte Oskar nordmandens andel. Oskar og jeg gik herefter ombord i denne

skonnert, der hed »Honorah Butler«. Den sejlede med mursten om dagen. Skibet var gammelt og lækkede som en si. Der var fire mand ombord, og vi spiste det meste af fragten op. De to andre var danske og deres opfattelse var, at intet var så godt som at sejle med mursten. De var brødre, og de snakkede mursten dag og nat, så Oskar og jeg efterhånden var trætte af at høre om mursten og overvejede at give det op.
I december måned, medens vi lå i Oyster Bay, meddelte Oskar så sin partner, at vi havde hørt nok om mursten og at vi nu ville sejle skonnerten til New York, hvorefter han selv kunne overtage hele skibet. I Brooklyn kom sælgeren, Alfred Petersen ombord og Oskar tilbød ham 500 dollars for den anden part, ligesom han tilbød at sælge sin egen part for et tilsvarende beløb. Da de to brødre ikke havde betalt deres gæld til sælgeren, endte det med, at vi beholdt »Honorah Butler« som eneejere.
Den blev herefter sejlet hjem til Tottenville og ankret op for vinteren, og vi begyndte at arbejde på den for fuld kraft. Storsejlet blev taget hjem, og når vejret var dårligt, arbejdede vi med reparationen af det. Vi købte en kvajl stålwire billigt og lavede heraf en ny rigning. Den gamle tunge hamperigning solgte vi for en god pris. Ligeledes købte vi en second hand benzin motor, som blev installeret på dækket. Ved hjælp af den skulle sejlene hejses, og den skulle trække to dækspumper. Hele skibet blev kalfatret udenbords, og tidligt på foråret var »Butler« nogenlunde i stand til at tjene penge.
Vor første last om bord bestod af hestegødning til bønderne i Nanbuc på Connecticut floden, lige nedenfor Hartford, 150 dollars i fragt ned og 120 dollars tilbage med favnebrænde. Endnu en last gødning ned og telefonmaster tilbage. Endnu en last ned og en last østers til en fragt af 200 dollars fra Greenport. Tilbage til Greenport efter endnu en last østers. Vi var ved virkelig at tjene penge, men vi arbejdede også hårdt dag og nat. Den gamle balje lækkede stadig som en si, men her hjalp vores dæksmotor os, idet den tog sig af pumpningen. I The Kills, hvor vi lossede vor første last østers, var vi bange for at pumpe, mens vi lossede, for at man ikke skulle opdage, at skibet var læk. Det kunne måske medføre, at vi ikke fik flere af de gode østersfragter. På tilbagevejen til Greenport, blev skibet sat op på stranden ved Port Washington og fik stoppet de værste lækager.
Hele juli måned sejlede vi med østers fra Carnarcie til Matituck, hvor østerslasten blev plantet ud i Long Island Sund. Udenfor østerssæsonen sejlede vi med kul, træ, tømmer, sand, grus, salt, benkul og alt, hvad vi ellers kunne få fat på. Om vinteren, når der kom for megen is, lagde vi skonnerten op og tog hjem. Vi havde nu et fordelagtigt skib, og der var nok at sejle med.

Vor skonnert påsejles og synker

Foråret 1908 lastede vi gødning i Govanus kanal i Brooklyn og afsejlede midnat 12.-13. april til Connecticut. Vinden var stiv sydvest med regn. Vi var nået så langt som til Corlears Hook i East River, da en Erie-slæbebåd med en jernbanelægter svingede tværs for vores bov, så tæt, at vi ikke kunne komme klar. Vi ramte jernbanelægteren med stor kraft, og »Honorah Butler« sank i løbet af et par minutter. Vi reddede os over i vor motorbåd, men var nær blevet fanget under storbommen, da skonnerten sank. Det var mørk nat, og vi kunne ikke se meget, men nåede dog at få navnet på slæbebåden, det var »Nannet«.
Alt, hvad vi reddede, var en tønde benzin. Af »Honorah Butler« var der kun mastetoppene at se, og da vi ikke kunne foretage os noget, sejlede vi hjemefter i motorbåden og ankom ved daggry som tre druknede mus. Næste dag erfarede vi, at »Honorah Butler« ikke var tilfreds med at ligge på bunden under Williamburg-broen, men var drevet op til East 10th Street, hvor den havde lagt sig til hvile lige foran et færgeleje, så uheldigt, at færgen ikke kunne sejle.

Man truede os med sagsanlæg, hvis vi ikke omgående gjorde skridt til at få vraget fjernet. Oskar rejste derfor til New York for at få en klaring på denne sag. Eric Railroad, som ejede slæbebåden, påstod at jernbaneselskabet ikke var ansvarlig for påsejlingen. Oskar fik derfor engageret en sagfører, som rådede os til at få vraget hævet, så man kunne påvise skaden. Dette blev gjort, og skibet kom i tørdok, hvor der blev holdt syn. Vi fik herefter vraget lappet så meget sammen, at vi kunne slæbe det over til Tottenville med begge pumper gående.
Der blev nu lagt sag an mod »Nannet« med påstand om en erstatning på 4.000 dollars. Det var den almindelige mening, at vi ikke ville vinde denne sag mod jernbaneselskabet. Men det lykkedes, året efter blev selskabet dømt til at betale os 2.100 dollars og sagsomkostningerne. Sagføreren tog dog en trediedel af beløbet for sit arbejde, men det var efter aftale.
Nu var vi i en slem pine med hensyn til indtjeningsmuligheder. Al vores fortjeneste lå i »Honorah Butler«. Få uger forinden påsejlingen havde vi købt nye sejl, rundholter og motorbåd, og nu var skonnerten et vrag.

Vi køber halvpart i skonnert »Emma C. Cheesebro«

Allerede to uger efter ulykken købte vi en anden og bedre skonnert, idet vi erhvervede halvpart i »Emma C. Cheesebro«, en skonnert på omkring 80 registertons. Hendes sejl var dog i sørgelig forfatning, men vi havde reddet de nye sejl fra »Butler«, de passede godt, dæksmotoren samt motorbåden kunne også anvendes i den nye skonnert, så de penge, vi havde givet ud hertil, var ikke tabt. Ankre, kæder m.v. fra »Honorah Butler«, som vi ikke havde brug for, solgte vi.
Hvad der havde set så sort ud, vendte sig nu til det bedste. Den gamle »Honorah« kunne alligevel ikke have holdt ud ret meget længere. Den anden halvpart i »Cheesebro« ejedes af en trælasthandler, John Seldon, i Connecticut, en fin, gammel mand. Han ønskede naturligvis, at vi skulle fragte al hans træ, og det var os ikke altid tilpas, når vi havde andre, gode laster på hånden, og det skete da også, at han måtte have andre til at sejle med sit træ. »Cheesebro« var et godt og sødygtigt skib, som vi kunne sejle ud i i al slags vejr. Det var mange steder på kysten vi stiftede bekendtskab med, Block Islands, Marthas Vineyard, Nantucket, Providence, Newport, New Bedford og alle de øvrige havne op til Boston.
Vi sejlede med skonnerten i fire år og havde i den lange periode intet uheld med den. Dog var vi engang nær ved at rende den på klipperne ved Cape Cod. På vej til Wellfleet med en ladning østers var vi kommet ud over Nantucket grundene mod Pollock Rip fyrskib, da der blev tæt tåge. Vi fandt dog fyrskibet og holdt nordpå mod Cape Cod. Vinden var moderat sydlig, og vi holdt godt klar af land. Vi gættede os til vor fart og holdt tågehornet gående hele tiden. Var på dækket den ganske nat, da vi for en enhver pris måtte se at komme op til Wellfleet, inden østersene døde for os. Hen på morgenstunden løb vi skibet op i vinden for at få et lodskud. Der var dog ingen bund. I stedet bemærkede vi noget, der flød op fra bunden på skibet. Det viste sig ved nærmere eftersyn at være en stor, firkantet hummertejne. Hvorlænge vi havde slæbt på den, og hvor meget den havde nedsat vor fart, kunne vi ikke vide noget bestemt om.
Kort efter klarede det en smule, så vi kunne ane blinket fra et fyr i sydvest, som vi tog for at være Highland fyr, og herefter skulle vi kunne styre mere vestlig. Jeg gav mig nu tid til at gå nedenunder at lave kaffe, hvorefter jeg igen afløste ved roret. Det var nu blevet dagslys, og i en lille klaring mente jeg at se højt land tæt om bagbords bov. Jeg forandrede derfor kursen til nord, og da Oskar lidt efter kom på dækket fortalte jeg ham, hvad jeg havde set. Oskar mente ikke, det kunne være rigtigt, at jeg havde set land, når vi havde haft en så god observa-

tion af fyret. Men jeg kunne kun bekræfte, hvad jeg havde set og var lidt urolig.
Jeg gik nu nedenunder for i en fart at få en kop kaffe og derefter tage roret igen, da det var min vagt. Tågen var igen taget til, men pludselig så jeg noget mærkeligt højt oppe på bagbords bov, og jeg sagde til Oskar: »Hvad kommer nu«. I næste øjeblik blev jeg helt klar over, at det var land, det var de høje, røde klipper nogle mil syd for Highland fyr. I et nu lagde jeg roret over, Oskar lod storskødet gå, og vi svingede rundt lige tidsnok til at gå klar af landet. Det viste sig, at vi havde taget bestik af Nansett fyr i stedet for Highland fyr. Hummertejnen havde sinket os mere, end vi havde tænkt. Men vi kom da godt til Wellfleet med vore Østers.
I 1907 flyttede vor familie til Fisher Street igen, lejede den ene side af et tofamiliers hus for 13 dollars om måneden. Her havde vi badekar, men det var rigtignok installeret i kælderen. Den 31. oktober 1908 blev Gladys Marie født. Jeg var på vej til Connecticut River, da jeg fik nyheden. Familien voksede nu, og vi tænkte stærkt på at få vort eget hus. John Seldon havde en 13 acres farm med et godt stort hus på, nær Middle Haddam, som han ville sælge billigt til os. Næste gang, vi kom til Connecticut, skulle vi se på det, men i mellemtiden brændte det. Jeg har ofte tænkt på, hvilken forandring det ville have gjort i vor families tilværelse, om vi var flyttet op blandt bønderne i Connecticut.

Vi køber hus og flytter

I efteråret 1910 købte vi et tre værelses hus på et sted, der dengang blev kaldt lille Dublin, midtvejs mellem Eltingville og Great Kills og lige nord for jernbanelinien. Der lå en lille klynge huse, bygget af indvandrere fra Irland, deraf navnet Lille Dublin. Vores hus lå nærmest jernbanelinien ved, hvad der dengang hed Woodrow Road, senere Dublin Road og nu Benham Boulevard.
Vort nyerhvervede hus blev sat op på et rigtigt murstensfundament og fik en etage bygget til, og der blev på den måde køkken, stor dagligstue og 2 soveværelser. Efter at vi den vinter havde lagt skonnerten op, blev der tid til at bygge et lille rum udenfor køkkenet. Vores brøndvand var ikke godt, hverken med hensyn til smag eller til at vaske sig i, og jeg byggede derfor i foråret en cisterne bag ved huset til opsamling af regnvand som en foreløbig foranstaltning til udbedring af disse mangler. Sidst på sommeren fik vi tid til at skille den gamle brønd ad. Den var bygget af kampesten, og i forbindelse med den røde lerjord, som grunden bestod af, var den grim og slimet. Alle stenene blev taget op, og brønden gravet dybere og bredere. Derefter købte vi flere læs hvidt sand til at fylde i bunden af brønden samt til at lægge omkring den nye murstensbrønd, som vi selv murede op. Resultatet var, at vi nu havde det bedste vand i hele nabolaget. Vi havde ikke mere brug for cisternerne eller regnvand.
Til at hente vandet op fra den dybe brønd, brugtes en gammeldags kæde og spand. Det hændte ofte, at kæden knækkede, og at spanden forsvandt ned på bunden, så vi måtte fiske efter den. For at blive fri for det besvær, købte jeg den bedste håndpumpe, jeg kunne finde, og rør nok til at nå fra brønden ind i køkkenet. her blev pumpen installeret tilligemed en zinkvask. Det var en virkelig forbedring, og det fungerede godt. I køkkenet var der komfur, og i dagligstuen var installeret en stor rund kamin kaldet en Parlor Stove. Der var et spjæld i loftet, hvorigennem, der kunne føres varme op til soveværelserne, for der kunne nok blive koldt deroppe om vinteren.
Sådan var det hjem, som vore børn nu skulle vokse op i, og vi syntes det var bedre end mange andre hjem på den tid. Børnene voksede i alle fald, og blev stærke og sunde, og doktoren fik ikke mange af vores penge. Vi boede nu således, at jeg let kunne nå hjem fra mange af de pladser, vi anløb med skonnerten, såsom New York, Perth Amboy, Raritan River, Staten Island Sund m.fl., og jeg rejste til vort dejlige hjem så snart, der var en tjans dertil.

Men kom vi for langt østpå, blev det for dyrt og tog for lang tid. Nu gjorde vi alt for at erhverve Seldons part i skonnerten, men han var ikke i sinds at sælge. Vi var nemlig meget tilfreds med skonnerten og ønskede at forbedre den på visse områder.

Vi sælger »Emma C. Cheesebro« og køber skonnert »Isaac Sherwood«

Da det ikke lykkedes os, at blive eneejere, endte det med, at vi solgte vor part til Chris Gadeberg. Det var i året 1912. Umiddelbart efter købte vi skonnerten »Isaac Sherwood« fra Underhill Brick Co. Dette skib var lidt mindre end »Cheesebro«, men lastede mere. Forskibet og hele dækket var fornyet for to år siden. Den første rejse med det nye skib gik fra Perth Amboy til Providence med en last hule mursten. For en let brise sejlede vi op ad East River en tidlig morgen. Der var ikke megen trafik på floden. »Sherwood« styrede godt, og vi syntes at have fået et godt skib. Lidet anede vi, at den skulle blive det mest kontrære skib, vi endnu havde haft med at gøre.

Da vi kom til Hell Gate, gik jeg i vores motorbåd for at hjælpe med til at holde styr på skibet, hvis den skulle miste styreevnen. »Sherwood« kom nu ind i en strømhvirvel og opførte sig som et stykke drivtømmer. Roret havde ingen virkning på den, og motorbåden meget lidt. Strømmen førte os af sted med 5 miles fart, lige imod de stejle klipper. På en uforklarlig måde kom vi imidlertid klar af klipperne. I stedet tørnede vi en stenlægter, der lå til ankers. Der lød et brag, som om hele skonnerten skulle skilles ad. Støjen kom fra de hule mursten, der knustes ved sammenstødet. Oskar og kokken var ved sammenstødet sprunget over på lægteren, men før jeg nåede op på dækket, var »Sherwood« svunget klar af lægteren.

Jeg fik hold på den, medens den langsomt sank. Jeg spejdede ihærdigt til begge sider af floden for, om muligt, at finde et sted at sætte skibet på grund. Men overalt var der fyldt med sten. Jeg forsøgte at pumpe, men i min ophidselse ødelagde jeg pumpen. Ud for North Brother Island lå »Sherwood« over på siden med dækslasten i vand. Jeg forsøgte nu at få skibet ind mellem Rikers og South Brother Island på grundt vand, men for at dette kunne lade sig gøre, måtte jeg kovende, og jeg var nervøs for, at skibet skulle kæntre, når sejlene kom over. Jeg løb imidlertid den risiko, lagde roret hårdt over og sprang ned i motorbåden. Da sejlene kom over, krængede den sådan, at 10 til 15 tons af dækslasten gled overbord. Det rettede en del på den, og jeg sprang atter ombord og styrede skibet hen, hvor jeg vidste, der var blød bund, lod ankeret gå og firede sejlene af.

Nu kom Oskar sammen med kokken tilbage i en båd, de havde lånt, og der blev sat signal efter hjælp. Der kom også en slæbebåd på siden, som forsøgte at pumpe skibet læns, men hver gang, den satte dampen op, knækkede slangen. Vi lempede mursten overbord, alt hvad vi kunne, for at redde skibet. Men pludselig krængede det helt over og stak begge master ned i mudderet, så mastetoppene knækkede. Storbommen knækkede tværs over agterenden af slæbebåden, som satte fuld fart på for at komme klar af masterne. Nu var vi i en forfærdelig situation og spekulerede på, hvorledes, vi skulle gribe denne sag an.

»Isaac« er forlist, men bjerges

Vi besluttede at tage sagen i vor egen hånd og få skibet bjerget så hurtigt som muligt. Størstedelen af ladningen var tabt, og man kunne derfor ikke forvente megen interesse fra ladningsassurandørernes side. Hvis vi indgav protest, ville det blot forsinke tingene. Vi landede nu på Rikers Island og blev godt modtaget af fængselsbetjentene der. De sørgede godt for os, lod os bo i et lille hus ved stranden, bragte os sengetøj og gav os nok at spise. Efter at have fået fat i et bjergningsfartøj, tog det ikke lang tid at få »Sherwood« pumpet læns og få den på ret køl igen. Al skaden var ovenbords, og da det meste

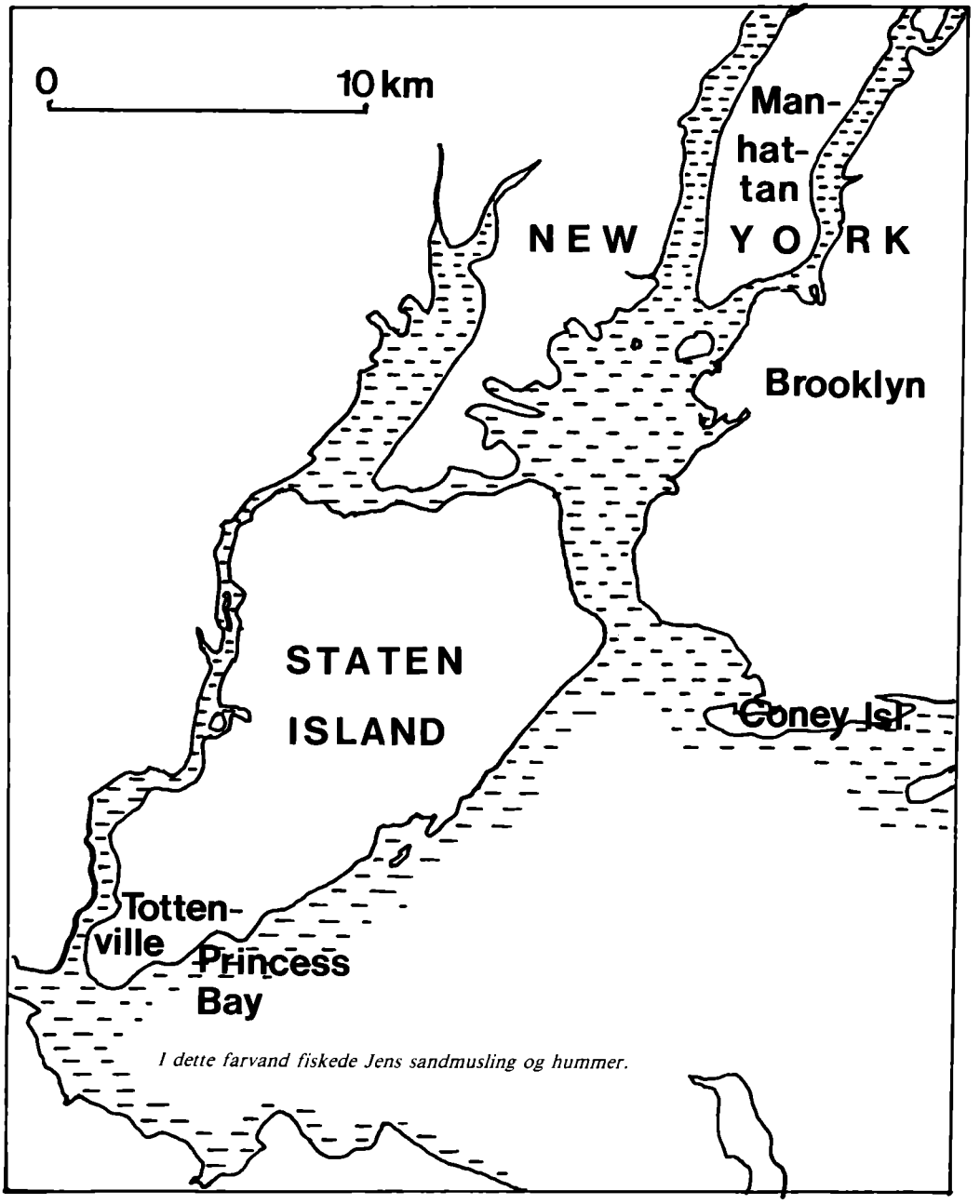
af lasten var borte, flød den nu lettere, og den lækkede ikke. Der var som sagt megen ovenbords skade, topstængerne var knækket, storbommen, forbommen og gaflen var knækket. Skanseklædningen og adskillige støtter var knust. Vantskruerne til storriggen var også gået sig en tur, og flere steder var boltene revet ud.
»Sherwood« blev nu slæbt til Browns værft i Tottenville, hvor den blev repareret og sat i god stand igen. Uheldet kostede 800 dollars, og vi måtte pantsætte huset for at klare disse udgifter. Harold blev født dette år, i 1912.

»Isaac Sherwood« sejler igen
Der måtte nu arbejdes hårdere end nogensinde for at indhente det tabte. Vinteren kom. Vi fik en ladning skrotjern fra Sag Harbour til Bridgeport og en ladning af samme slags fra New York til Bridgeport, begge ladninger til en god fragt. Om foråret sejlede vi adskillige ladninger østers for Elsworth & Co. fra Greenport til Great Kills. I juli måned fragtede vi skaller fra Keyport, også for Elsworth & Co. »Sherwood« var den rigtige slags skonnert til transport af østers og skaller. Den kunne laste 4.500 bushels østers og 6.000 bushels skaller, altsammen på dækket. Skallerne blev plantet i juli og blev skovlet overbord, medens skonnerten sejlede over østersgrundene. Skallerne blev spredt så meget som muligt. En del blev plantet i Gardners og andre i Peconoc Bays. Ellsworth & Co. havde adskillige skonnerter til at sejle for sig, og der var stor rivalisering mellem disse skibes kaptajner. Det første skib, som vendte tilbage til Greenport, fik naturligvis også først last, og at miste en tørn i østerssæsonen var ikke alene en forsømmelse, men betød måske, at man mistede den sidste last, når vejret blev varmt.
En dag, medens vi lå og lastede i Greenport, kom kaptajn Cooper ombord til os. Han var slet ikke i godt humør. Hans skonnert »Howard Russel« var lastet dagen før, og nu kunne han ikke sejle på grund af vestlig storm. Hans mening om vores skonnert, »Isaac Sherwood«, skulle han i denne sindstilstand have luftet, og han påstod, at den var en »drifter« og altid havde været en »drifter«, og at han kunne sejle fra den under alle forhold. Oskar og jeg havde travlt med at laste og indlod os ikke i diskussion med ham om dette spørgsmål.

En kapsejlads
Næste morgen var det fint vejr med en let vestlig vind. Oskar foreslog mig, at vi lod Cooper sejle først, så vi kunne forsøge at slå ham »fair and square«. Da vi var kommet igennem Plum Gut, var »Howard Russel« omkring en mil til vest og luvart for os, og her begyndte kapsejladsen. Før vi kom til Rocky Point, krydsede vi Coopers bov. Umiddelbart efter trak en sydvest storm op, og hele østersflåden gik ind i Newhaven. Alle kom sikkert i havn, selvom flere havde besvær dermed. Kaptajn Pat Lilles og hans folk måtte med økser hugge hul i skanseklædningen for at få vandet hurtigt nok af dækket. Med hensyn til vor kapsejlads med kapt. Cooper, gik det sådan, at vi ankom Newhaven en time før Cooper.
Næste morgen var det atter klart vejr med moderat nordvest vind. Cooper lettede tidligt, og vi fulgte efter lidt senere. Vinden friskede imidlertid, og før vi kom til Stratford Point, blæste det en storm. Størstedelen af østersflåden vendte om og søgte tilbage til Newhaven, medens vi dobbeltrebede sejlene, fast besluttet på at slå »Russel« til Great Kills, ligemeget hvad der kom, idet vi stolede på vor nye rig og sejl. Sammen med tre andre østersskibe rundede vi Stratford Point, hvorefter to søgte havn i Black Rock. Tilbage var nu kun »Russel« og »Sherwood«. På dette tidspunkt var vi ca. en halv mil foran.
Vinden friskede, og jeg tror, Cooper havde »plenty of truble«. Vi sejlede i hvert fald stærkt fra ham. Vinden var sådan, at vi kunne sejle et langt stræk og et kort langs kysten fra Captains Island til begyndelsen af Long Island Sound, hvorfra vi kunne styre kurs. Da vi passerede Sands Point, kunne vi li-

ge skimte mastetoppene af »Howard Russel« agterude. Om natten sejlede vi gennem Hell Gate og New York og plantede østersene ud for Great Kills næste morgen. Da vi på tilbagerejsen kom igennem Hell Gate, passerede vi »Russel« med en tovbåd foran. Cooper glemte vist aldrig den rejse, og jeg hørte ham ikke nogensinde senere påstå, at han kunne slå »Sherwood«.
I 1914 fik vi bygget til vort hus, et 12-16 fod stort værelse forneden og to mindre værelser ovenpå, og hermed havde vi plads nok. James Stanley blev født den 6. september 1915. Den følgende vinter besluttede vi at forbedre »Isaac Sherwood«. I Connecticut købte vi en hel del egetømmer til en billig pris, og før frosten satte ind, havde vi skonnerten på land i Ellis Yard i Tottenville, så vi kunne begynde på arbejdet.
Det var vores mening at forny skonnerten fra agterenden og til storriggen, men inden vi var færdige hermed, blev vi klar over, at fornyelsen skulle ske helt hen til den nye forende. Det blev et stort arbejde, men takket være to gode skibstømrere og vor egen indsats, skred arbejdet godt frem. Hen på foråret måtte vi dog tage flere tømrere i arbejde for at blive færdig, og det kom til at koste mere end beregnet. »Sherwood« kom i vandet som et helt nyt skib og var nu et af de bedste af sin slags på kysten. For første gang havde vi nu et virkeligt godt skib under fødderne og havde store ambitioner. Der var nok at sejle med.

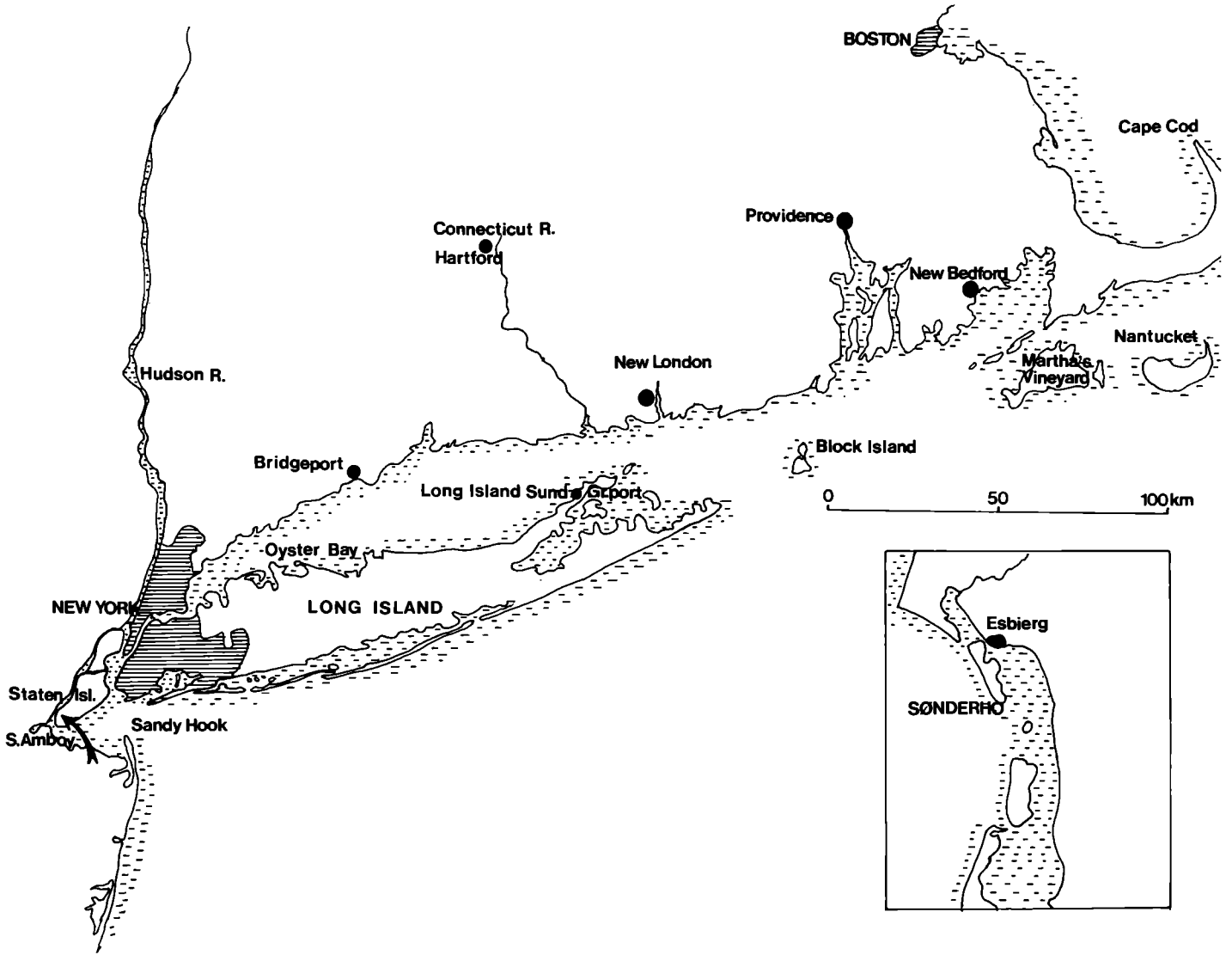
Men nu rasede krigen i Europa, hvilket betød stor efterspørgsel efter tonnage til fart over Atlanten til Europa. Efterhånden begyndte det derfor at blive småt med kystfarten. Alting steg i pris, medens fragterne i kystfarten forblev de samme. Et storsejl til vores skonnert kostede før krigen omkring 500 dollars og var nu steget til 1.200 dollars, og sådan gik det med alt, hvad man skulle købe.
Vore sejl var nogenlunde i stand, og da vi selv var gode sejlmagere, købte vi brugte sejl, som vi syede om, så de passede til vores skonnert. Vi havde mange laster med jernbanesveller og telegrafpæle til Procidence, Marthas Vineyard, Newhaven og Boston. Vores skonnert var særdeles velegnet til dette gods, idet vi kunne bære en stor dækslast og til losningen havde en god dæksmotor.
Vintrene 1918-19 og 1919-20 var hårde. Omkring juletid 1918 var vi chartrede til at sejle en last kul til Block Island fra Port Johnson, New Jersey. Vi måtte imidlertid ligge på tørn, og det var sent i februar, før vi endelig fik vor last. Long Island Sound var da frosset til fra den ene ende til den anden, og det var umuligt for os at forcere isen. Hen på foråret kom to marineofficerer ombord og meddelte, at man stærkt manglede kullene, vores last, på Block Island og spurgte samtidigt, om de kunne gøre noget for at få os hurtigt gennem isen. Resultatet var, at de sendte en stor slæbebåd, som slæbte os ud af sundet og nær havde forlist os. Vi blev slæbt til City Island og måtte ligge der en ugestid, inden vi kunne fortsætte til Block Island. På den måde blev vi det første sejlskib, der kom gennem sundet det år, og indbyggerne på Block Island var lykkelige for vor tilsynekomst, da man helt var udgået for brændsel.
Tidligt i januar 1920 lastede vi mursten i Greenport til Bridgeport. På rejsen dertil fik vi midt i Long Island Sound en kold vestenstorm, der tvang os tilbage til Saybrook ved mundingen af Connecticut River, hvor vi i to uger var blæst inde. Endelig gik vinden om i nordøst, og vi kunne fortsætte rejsen til Brigdeport. Her brød vinteren løs, og hele sundet frøs til. Nu var Oskar og jeg efterhånden blevet trætte af den sejlads og ville forsøge noget andet, hvorfor vi besluttede at sælge skonnerten.
Oskar ønskede at gå tilbage til lægterne i New York. Jeg kunne ikke lide New York og foretrak at genoptage fiskeriet, men denne gang med snurrevod. Jeg købte til dette formål en god båd, der hed »Olga«. Foråret kom, og endnu havde vi ikke fået solgt »Sherwood«. Vi tog derfor østerssæsonen med og sejlede østers til juni måned. Da lå vi i Gre-

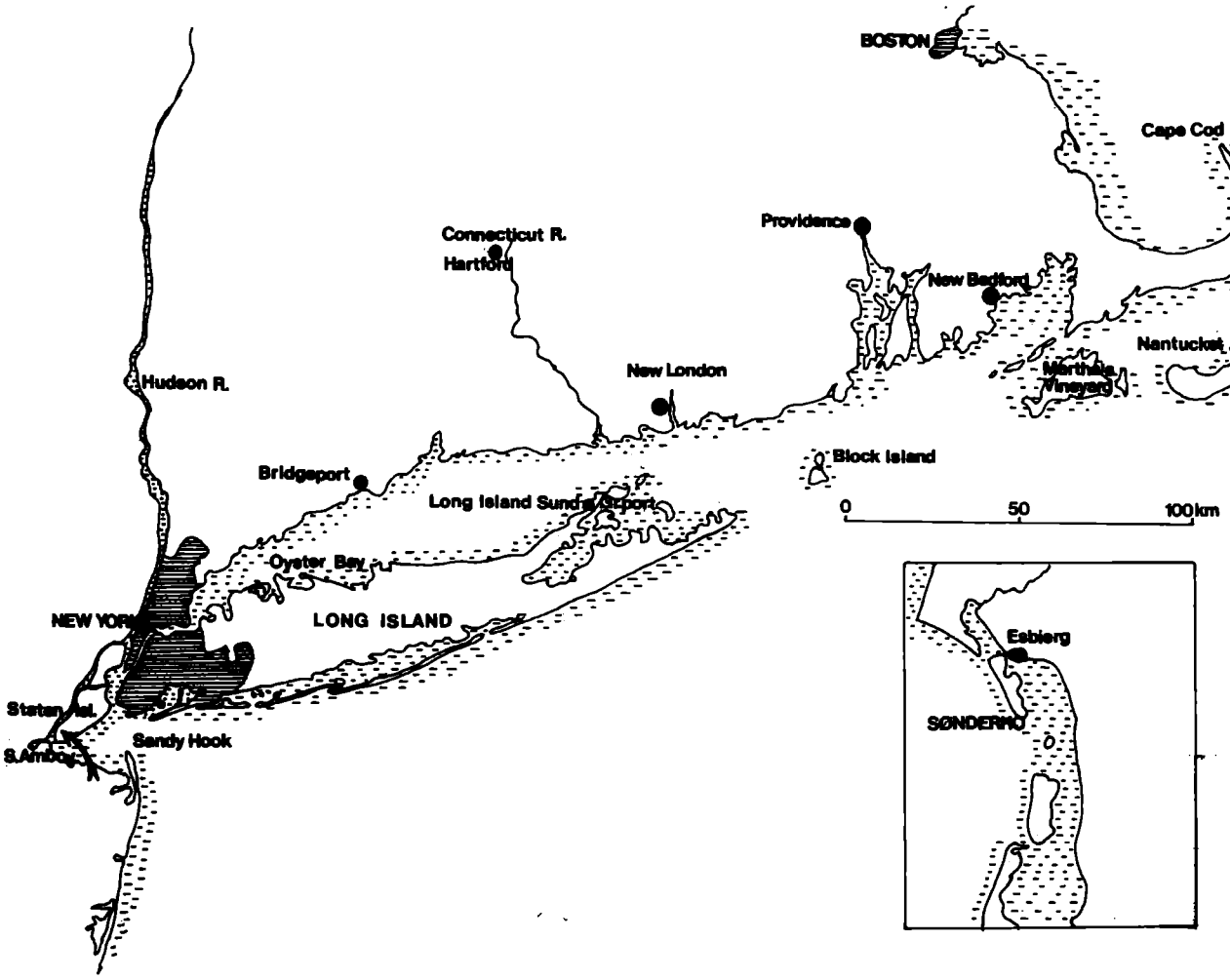

0
10 km
Man-
hat-
tan
NEW
YORK
Brooklyn
STATEN
ISLAND
Coney Isl.
Totten-
ville
Princess
Bay
I dette farvand fiskede Jens sandmusling og hummer.



Forfatteren og hans bror Oscar (Thyge) samt forfatterens datter.

enport og lastede den sidste last østers, og her blev Oskar syg. Han blev indlagt på Eastern Long Island Hospital og opereret for blindtarmsbetændelse. Johnny og jeg sejlede den sidste last østers til Great Kills, hvorefter vi sejlede en ladning kul til Block Island. På denne rejse gjorde vi ophold i Greenport for at besøge Oskar på hospitalet. Han var nu oppe og kom kort tid efter hjem til Staten Island. Vi fortsatte vor rejse til Block Island med kullene og herfra tilbage til Great Kills. Det blev vor sidste sejlads. Kort tid efter blev »Sherwood« solgt.


BOSTON
Cape Cod
Providence
Connecticut R.
Hartford
New Bedford
Nantucket
Martha's Vineyard
New London
Hudson R.
Block Island
Bridgeport
Long Island Sound
Stport
0
50
100km
Oyster Bay
NEW YORK
LONG ISLAND
Staten Isl.
Sandy Hook
S.Amboy
Esbierg
SØNDERHO



»En Fanødrengs erindringer«
Fra Sønderho til New York.

Bogen er først og fremmest en sømands farverige og bramfri erindringer. Den skildrer i en sjældent levende og særlig stil en Sønderho-drengs hårde tilværelse, fra han i 1886 som skibsdreng sejler tørv fra fastlandet til sin hjemby, indtil han tyve år senere for alvor stifter hjem og får eget skib i New York. Vi følger ham de første år på større og mindre sejlskibe på fart til Skotland efter kul, til Sverige efter tømmer, på sommertogt med købmandshandel på islandske bygder, med stadig nye hyrer, i storm og forlis. En periode der ender med rømning i New York i 1892, hvorefter han fortsætter med kystfart langs USAs kyst med kul, mursten, hestepærer og østers, på en af New Yorks lodsskonnerter og med fiskeri på New Foundlands banker. Vi møder ham som havnearbejder, som ventende på hyre i New Yorks barske boardinghouses, indtil han omsider bliver gift og får foden under eget bord og på eget dæk i amerikansk kystfart. Bo
sidst om en vestjydes særlige li
passer sig de skiftende muli
usminket denne livsforms ba

DIS-Danmark
1 2 6 2 7 4