

Den som reiser langt, kjem ofte til kort

Kjartan Fløgstad

Kjartan Fløgstad har nyleg gjeve ut boka "Eld og vatn", historia om norske utvandrarar i Sør-Amerika. Her nyttar han mellom anna data frå Statistisk sentralbyrå. Forfattaren og Universitetsforlaget har samtykka i at Samfunnsspeilet får trykke eit utdrag frå boka, og vi har valt historia om norske sjømenn som mønstra av i Sør-Amerika. Blant dei var den seinare krigshelten Max Manus:

Max Manus

Maximo Guillermo Manus er berre ein gutunge på 13 år då han kjem til Havana på Cuba for første gong. Med seg på sjøreisa frå Europa har Max med seg faren Juan Manus og søstera Pia. For Juan Manus er det ein freistnad på ein ny start i livet. Fru Manus, mor til Pia og Max, har nettopp reist frå han. "Fars rastløshet klarte ikkje å holde ham i Norge," fortel sonen. Det er elles ikkje første gong Juan Manus er ute i verda. Før han reiser med sine to barn til Cuba, har el señor Manus budd mange år i utlandet, særleg i spansktalande land. Cuba kjenner han også frå før, frå eit opphald som representant for den danske batterifabrikken Hellesens Enke.

I Havana har Juan Manus dessutan ein bror: "Onkel Erling var en flott utseende hurragutt som gjorde militær karriere i USA. Han hadde vært lærer på West Point krigsskole i Amerika, og oppnådd rang av oberst." Så meiner i alle fall hans imponerte norske nevø.

Omdøpt til El Coronel Earl McManus prøver han seg nå som ein slags skipshandlar i Havana. Høg og staseleg i kvit tropedress og tilhøyran-

de panamahatt kjem El Coronel Earl ombord på Atlanterhavsdamparen for å helsa den sjøsjuke Max og resten av familien velkommen til Cuba på rungande bergensk.

Skipshandlarkontoret til Obersten ligg nede ved hamna i Havanabukta, og er, slik Max Manus hugsar det, svært primitivt. Det er få anløp av norske skip. Derimot er det svært god tilgang på glas og flasker med rom. Når det gjeld levebrødet, ser ikkje utsiktene lyse ut for den nyankomne nordmannen. Juan Manus brukar ikkje lang tid på å innsjå at han har gjort ein bommert. Han og Pia tar første båt attende til Norge. Max blir derimot igjen i Havana. Oberst Earl har lova bror sin å gjera ein mann av gutungen.

Den første tida går Max onkel til hånne i skipshandelen,

vaskar golv, og går ærend for det stilige Hotel Ambos Mundos, som ligg rett om hjørnet, og som med tida skal bli Ernest Hemingways favoritthotell i Havana.



Gamlebyen, Havana, Cuba 1927. Gutungen Max Manus er nå ein liten del av det norske skipsfarts-eventyret som følger tradene rundt heile kloden med skip og skipsagentar i land. Norske fruktbåtar er med på farten frå dei Mellomamerikanske såkalla bananrepublikane og metropolen USA. I Mexicos karibiske hamneby Vera Cruz er det ein liten norsk shippingkoloni. Etter kvart kjem det fart i skipinga av venezolansk olje frå raffinaria på Aruba og Curaçao. Etter krigen slår også ein liten koloni norske krigsseilarar seg ned i Las Piedras på halvøya utanfor Coro i Venezuela, der dei arbeidde på oljeraffineriet til Esso i Amoy Bay, etter å ha seila for Gulf Oil heile krigen, og spart pengar til det såkalla "Spitfire-fondet" i Little Norway.

Som løpegutt i Havana opplever Max Manus ein flik av dette på nært hald. Det kjem skip til byen for å lasta sukker. Historikaren David C. Mauk hevdar at norske skip i utanriksfart mista rundt fire prosent av mannskapet gjennom desertering og emigrasjon mellom 1866 og 1915. Det betyr at rundt 70 000 sjøfolk emigrerte på lovleg eller ulovleg måte i løpet av desse femti åra.

Dette dramatiske talet samsvarer med tilgjengeleg statistikk. For åra 1856-1865 anslår statistikkdirektør Kiær det samla talet rømte sjøfolk i tiåret til omtrent 400. Kvart år rømmer over 10 prosent av alle "Værnepliktige Søfarende", både heil- og halvbefarne matrosar, frå norske skip. Livs- og dødstabeller for det norske folk over rømte sjøfolk i tiåret 1876-1885 gir eit samla tal på 8152. Av desse kjem rundt to og eit halvt tusen sidan attende til fedrelandet. I "Havne ved d. mexik. Bugt" rømmer i 1885 118 sjøfolk norske skip, og året etter minst 60 norske sjøfolk berre i "Laplatasta-

terne", og berre frå norske fartøy. I tillegg kjem norske sjøfolk på utanlandske skip, som sikkert må reknaast i tusenvis. I sin *Oversigt over de vigtigste resultater af de statistiske tabeller vedkommende FOLKE-MÆNGDENS BEVÆGELSE 1866-1885* kommenterer direktør A.N. Kiær ved Det statistiske Centralbureau desse tala slik: "Rømming af Søfolk spiller desværre en ikke ubetydelig Rolle i vore Befolkningsforhold, idet derved atskillige Mænd hvert Aar gaar tabt for vor Befolkning, paa samme Tid som mange af dem styrter sig til en moralsk og økonomisk Ruin."

Om grunnane til at så mange friske og sterke unge menn frivillig kastar seg i moralsk og økonomisk ruin, har statistikken lite å melda. I den grad det finst vitnemål om motivasjonen bak rømmingane, peikar dei alle i same retning: umenneskelege arbeidsforhold, mishandling, elendig kost, dårleg hyre, slavedriving frå skipperen og skipsbefalet si side. Slik talar det høge talet på rømmingar sitt tydelege språk om tilhøva til dei mannska som skapte det såkalla norske skipsfartseventyret ved sitt farefulle arbeid på gyngande grunn ute på tilværets yttergrenser. Det avslørande ved desse tala forklarar kanskje også kvifor tabellane over rømde sjøfolk snart blir borte, både frå folketellingane og frå den offisielle skipsfartstatistikken.

I alle høve viser denne kvitvaskinga av mørketal at dei offisielle utvandrartala – både til Nord- og Sør-Amerika – er alt for låge.

Sjølv om dei fleste sjøfolk rømde i land i USA, var det knapt mindre freistande å bli akterutseilt i ein eller annan solsvidd karibisk hamneby. Kingston. Vera Cruz. Port-au-Prince. Havana. Eit døme på alle dei som hoppa over bord medan

skuta var under land på det amerikanske kontinentet, er nordlendingen Gustav Strømsvik frå Tjongsfjorden i Radøy kommune. I 1925 – då Strømsvik sjølv er like gammal som hundreåret – hoppar han over bord og vassar i land på den langgrunne nordspissen av Yucatánhalvøya i Mexico. Denne sømjeturen blir innleiinga på over tredve eventyrlege år i Mellom-Amerika.

Den første tida arbeider Strømsvik på ein bananplantasje. Etter kvart blir han med nordamerikanske arkeologar i arbeidet med å grava ut den overgrodde mayabyen i Chichén Itzá. Strømsvik er både gløgg og praktisk anlagt, og avanserer fort frå materialforvaltar og snekker til ein posisjon som gjer at han kan titulera seg sjølv som ingeniør. Mellom utgravingssesongane, når amerikanarane flyktar frå regntida for å pusta ut i det tempererte heimlandet, blir Gustavo Strømsvik verande igjen i felten, som styrar for heile prosjektet. Han får tida til å gå med å studera språk og arkeologi i feltbiblioteket, og blir til slutt nærmast likeverdige partner med leiaren for utgravingane, den kjende maya-arkeologen Sylvanus Morley.

Sitt første sjølvstendige vitskaplege arbeid publiserte Strømsvik berre seks år etter at han sumde i land frå skipet utanfor Yucatan. Det var Carnegiefondet som finansierte utgravingane i Chichén Itza, og Strømsviks "Notes on the Metates of Chichén Itzá, Yucatán", vart utgitt av Carnegie Institution i Washington i 1931. Etter denne seksten siders teksten følgde ei rekke andre bidrag frå Gustavo Strømsviks hand, både på spansk og engelsk.

I 1934 reiste Strømsvik til Honduras for å delta i arbeidet med mayaruinane i Copan, frå 1935 som leiar

for heile utgravinga. Denne stillinga hadde han heilt til 1948, med eit avbrot for krigsåra, då den gamle uteseilaren var med på konvoifarten over Nordatlanteren til Murmansk, og sidan under invasjonen i Normandie. Hans *Guide Book to the Ruins of Copán* var lenge eit av standardverka om området.

Strømsviks siste år som arkeolog vart vanskelege. I 1948 døde hans ven og beskyttar Sylvanus Morley, og Strømsvik kom ikkje godt ut av det med Morleys etterfølgar. Likevel var han med på fleire store utgravingsprosjekt i Sentral-Amerika heilt fram til Carnegie avvikla arkeologiavdelinga si i 1957.

Etter over 30 år i Mellom-Amerika, sju og femti år gammal, vende Strømsvik nå attende til heimbygda i Nordland for å starta livet på nytt. Han bygger ein båt og seilar aleine til Balearane. Men stort sett blir han buande i Tjongsfjorden resten av livet, som ein anonym fiskar og rentenist, til han dør i januar 1983.

Sjølv om Gustavo Strømsviks karriere er eineståande, er han berre ein av mange tusen sjøfolk som har hoppa over bord eller har blitt akterutseilt i søramerikanske og karibiske farvatn. Det igjen innebar at det trongst nye sjøfolk når skuta kom til neste hamn.

På Cuba varer det såleis ikkje lenge før Havana og businessen til Oberst Earl får anløp av ein norsk båt som seilar kortmann, som det heiter, og treng nye sjøfolk til slavedrifta ombord. Ingenting kunne passa betre enn å hyra Max Manus som messegut. Men straks dei kjem ut i rom sjø, merkar den nye messeguten at han stadig er like sjøsjuk som han alltid har vore. Han er framleis berre tretten år og ulovleg påmønstra

på grunn av alderen. Så snart dei går innom Cuba på ny, ser Max Manus sitt snitt til å få gå på land.

Tilbake på landjorda i gamle Havanas gater blir Max Manus på ny springpojke for den halvkriminelle Onkel Earl. Dette er i Forbodstida, og som forretningsmann er Oberst Earl i Havana særleg opptatt av å tynna ut rommen som skal smuglast inn i USA. Dette fører til at det blir travle tider for Earl McManus Ship Chandler. Etter dagens strev med å tynna flaskeføret søv vesle Max under disken i skipshandelen.

Men det går ikkje lenge før han blir forfremma til større oppgåver i onkelens business. Som fjortenåring får Max Manus seg jobb i Havana "som en slags guide for onkels kunder som skulle på horehus".

I fritida heldt den vesle norske kolonien i Havana til i sjappa til Oberst Earl, der dei drakk rom og prata norsk. Max Manus legg merke til at ikkje berre nordmennene, men dei fleste europearane han møter i Latin-Amerika er nokså forfylla, og at dei "tilbrakte mesteparten av tiden enten i hotellets bar, eller snorkende ut fylla på terrassen eller kontoret".

Det er rett nok svært få nordmenn i Havana, og det er heller ikkje sikkert at alle desse deler livsstilen til svirebrørne hos onkel Earl. Skarbøvich er til dømes sunnmøring og driv stort i *bacalao*. Dessutan utvidar han stadig assortimentet, til dei grader at han overtar det store varehuset La Sortija, som ligg øverst på sentrumsgata La Rampa. Skarbøvich har sikkert andre ting å ta seg til enn å sitja i baren på Ambos Mundos eller snorka bort tida på terrassen etterpå.

Så ein dag er Oberst Earl McManus borte frå Cuba. Den stilige figuren med tropedressen og panamahatten er ikkje lenger å sjå i Havanas gater. Max Manus er aleine igjen. Han får seg jobb og løn på fem dollar i veka på å arbeida for Skarbøvich i La Sortija. I lengda er ikkje dette noko å leva av. Max Manus får seg hyre, og mønstrar på ein gammal norsk køladampar på veg til USA.

Under eit anløp i den kubanske hamnebyen Cienfuegos rømmer ein av skipskameratane hans i land. Det er ein snautt tjue år gammal engelskmann som har forelska seg dødeleg i ei av horene i hamnestroket. Nå vil han leva lykkeleg alle sine dagar som hennar hallik og elsker.

Max Manus blir med skuta vidare. Med tid og stunder kjem han heim att til gamlelandet og heimen på Ljan ved Oslo. Men heller ikkje Max Manus har slått eventyrlysta og utferdstrongen. Han har fekt seg gjennom på eit Cuba som var USAs bordell. I dette store tropiske horehuset har han vore ein ung og truskuldig løpegut. Ljan pr. Oslo er ingen blivande stad. På ny dreg Max Manus ut i den store verda.

Kjartan Fløgstad skulle vere kjend som forfattar. Mindre kjend er det vel at han arbeidar som frilansar i Statistisk sentralbyrå i samband med vårt 125-årsjubileum i 2001.