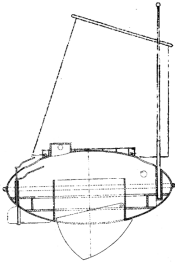


Sigmund Strøm

Over Atlanteren  
i et egg



Flyt Forlag



*flyt'*

## Forord – nytgivelse



Ole Brude hadde en visjon bygd på bitter erfaring. Han hadde sett havet reise seg og knuse alt. Han hadde nær mistet livet i frådende bølger og fått erfare at spinkle livbåter, bygd av tre, ikkje var mye å lite på for en sjømann i nød. At de i tillegg var åpne gjorde de skipsbrudne til et lett bytte for rasende elementer. Om det ikke var kong Neptun som lekte med sjømenns liv, var det isende kulde eller brennende sol som nådeløst sendte de desperate menneskene inn i en smertefylt død.

En overbygd livbåt at stål var det eneste som dugde. Ole Brude var overbevist om det, og konstruerte sin egen livbåttype høsten 1903. Selv ikke da hele byen han bodde i, Ålesund, brant ned natt til 23. januar 1904, stoppet Brude arbeidet med den revolusjonerende nye båttypen. 7. august det året seilte han fra Ålesund sammen med Iver Thoresen, Lars Madsen Salthammer og Karl Thomas Hagevik Johansen. Målet var å krysse Atlanteren, helt til den nye verden, Amerikas forenede stater. Slik ville han vise alle at den overbygde livbåten, «Uræd», populært kalt «Brudeegget», var det eneste rette for å berge sjøfolks liv.

Det ble en dramatisk seilas, skildret i detalj i dagboka til Iver Thoresen. 75 år senere kom beretninga fra ferden i boka «Lille Columbus». Med utgangspunkt i dagbøker fra reisen lever forfatteren Sigmund

Strøm seg inn hvordan livet ombord kan ha vært. Han blir den femte ombord, som en skygge på den isende jernveggen inne i egget.

I sitt hode skaper Strøm en dramatisk beretning, en blanding av fiction og fakta. Resultatet blir en spennende beretning, like stormfylt som havet selv, drivende godt skrevet.

\*

Nå er «Brudeegget» «Uræd» på vill seilas over Atlanteren igjen, mer enn hundre år etter, i ny utgave av Sigmund Strøms bok. Gjør deg klar til et mareritt over frådende bølgetopper.

*Ålesund, juni 2006*  
*Ole M. Ellefsen*







Ole Brude var mannen med pistolen. Ingen av de tre andre ombord i «Uræd» visste at han hadde med seg et skytevåpen. Ikke rart at det vakte frykt da han dro frem pistolen midt ute på havet.

## Forord – forfatter



Tiden kjenner ingen nåde. Umerkelig plukker den ved mennesker, steder og hendelser og legger lag på lag med urørlig støv over det som en gang fortonte seg som viktig – ja, som stort.

Tiden velger for oss alle. Hårdhendt regisserer den vår fortid – skiller ut og setter på plass store og små ting der de hører hjemme i det vi oppfatter som vår dagklare bevissthet.

Historien har skuffer nok for oss alle. De fleste trenger små skuffer, men enhver tid har mennesker som fortoner seg som litt større enn andre, fordi det er litt mer oppstuss omkring deres person. For disse må skuffene lages litt bredere, eller lengre eller høyere, eller hva man vil – slik at ettertiden får et rimelig og rettferdig innblikk i det de foretok seg. Likevel kan det tenkes at støvansamlingen blir formidabel etter hvert som årene går. Har en slik «litt større person» ikke i tide sørget for en talentfull historieskriver, kan støvet ta rent overhånd. Det er knapt rettferdig, men tiden har ingen ankeinstans.

Men til alle tider har det vandret rundt mennesker som ikke har latt seg plassere i historisk sammenheng. De kan passelig kalles fantaster – i mangel av noe bedre begrep – fordi deres rolle i samtiden ble formet av en fantastisk idé som trengte alt annet til side. Samtiden oppfattet naturligvis bare det eventyrlige og usannsynlige i deres handlinger, men av og

til hender det at senere tider stanser opp og ser nøyere på deres liv og virksomhet. Og noen ganger skjer det at ettertiden pusser støvet av en fantast og trykker ham til sitt hjerte.

Men konkurransen er hard også blant fantaster, og historien har aldri lagt skjul på at det er brysomt å plassere dem i de riktige skuffer. Ja kanskje er fantastenes marked hardere og mer ubønhørlig enn noe annet der historiske sannheter omsettes.

\*

Ole Martin Brudes aksjer har svinget sterkt i tidens løp. Med jevne mellomrom i 75 år har sindige mennesker tatt fram hans prosjekt og snudd og vendt på hans ideer. De har talt sterkt og godt om ham i forsamlinger og skrevet ildnende artikler om Brudebåtenes fortreffelighet. Likevel er hans liv og virksomhet hyllet inn i mørke, og glemselens bølger har skyllet over både mennesket og hans idé.

Naturligvis er det enkelte som husker ham og hans båt — for ikke å snakke om hans berømte reise til Amerika i 1904. Men av de fleste er han forlenget arkivert som et historisk kuriosum fordi hans verk ikke brakte noe varig for ettertiden.

Det er undertegnedes ærbødige påstand at vi alle tok feil. Vi hadde helt enkelt ikke en skuff av passende lengde og bredde til styrmann Ole Brude.

Denne boken er skrevet på grunnlag av dagbøker, en håndfull private brev og en omfattende forretningskorrespondanse som Brudes livbåtselskap etterlot seg. I tillegg har jeg snakket med slektninger av dem som var med på Brudes ekspedisjon.

Så langt det er mulig har jeg holdt meg til den ytre



sannhet. Men det etterlatte materialet har visse hull — en manglende faktisk kunnskap som begrenser en videre forståelse av hendelser og motiver hos dem som var med på reisen over Atlanterhavet. For at bildet av tiden og menneskene ombord i «Uræd» skulle bli mest mulig fullstendig, har jeg forsøkt å «lytte innover» i de personer jeg møtte i dagbøker og brev. Jeg har formet dem slik jeg opplevde dem — slik jeg følte at de kunne være på grunnlag av det jeg visste om dem.

Slik har jeg forsøkt å finne en annen slags sannhet — en indre sannhet om man vil.

\*

Jeg er takknemlig for opplysninger og materiale som er kommet fra flere hold. En spesiell takk går til bestyrer Harald Grytten ved Aalesunds Museum som beredvillig stilte museets omfattende samling av brev, dagbøker og bilder til disposisjon.

\*

I dag er bare ett av Brudes egg tilbake. Det er tatt vare på og godt vedlikeholdt av Aalesunds Museum. Livbåten ble i sin tid kontrahert av skipsreder Paulus A. Musæus i Ålesund og plassert ombord i lasteskipet «Giskø».

Søndag 22. april 1917 ble «Giskø» stanset av kanonskudd fra en tysk ubåt i Nordsjøen, om lag 60 kvartmil av Out Skerries fyr. 11 av mannskapet ble av den tyske ubåtkapteinen beordret ned i Brudes båt etter at den var satt på sjøen. Seks andre gikk ned i en vanlig livbåt.

Det tyske ubåtmannskapet gikk deretter ombord i

«Giskø» og plasserte bomber i maskinrommet og ved tredje luke. Skipet forsvant i havet to minutter etter eksplosjonen.

«Giskø»s fører, E.L. Eliassen, anmodet den tyske ubåtkapteinen om slep til land, men anmodningen ble avslått.

I to døgn seilte Brude-båten og livbåten mot Norge. Den 24. april nådde de Husøy i Hordaland der mannskapet ble tatt vel i mot av landhandler I. Henriksen. Rederiet tildelte ham siden en stor sølvpokal som takk for all hjelp.

I mange år sto Brude-båten på skipsmegler P.A. Musæus' landsted utenfor Ålesund inntil den ved byjubileet i 1948 ble pusset opp og skjenket til Ålesunds kommune.

Stolt-Nielsens rederi kjøpte to eller tre Brude-båter til sine skip. En av dem ble i sin tid gitt til sjøfartsmuseet i Oslo, forteller skipsreder Jacob Stolt-Nielsen jr.

Egget ble ikke tatt vare på. I museets besittelse rustet det opp, og det er i dag så hardt skadet at det er umulig å restaurere.

\*

Ingen vet hvor det ble av denne bokens egentlige hovedperson, den modige båt «Uræd». I april 1905 sto egget i hotell Clarendons hage i Boston. Bostons innbyggere var forlengst gått trett av heltene fra «Uræd», og hotellets vert, en Mr. Anderson, krevde egget fjernet for at hagen skulle være mest mulig presentabel foran sommersesongen. Han hadde gode kort på hånden siden hotellregningen, i alt 140 dollar, ikke var betalt.

Her ender alle spor etter «Uræd». Ifølge myten ble

egget solgt til en skraphandler i New York, formodentlig for å dekke presserende økonomiske krav, blant annet fra Mr. Anderson.

Men blant gamle sjøfolk blir det fortalt at enkelte skip har hatt en nesten urimelig lykke med seg på alle hav. Når fortvilelsen er på sitt mørkeste, er det som om skipet ledes ut av stormen av en usynlig, nådig hånd.

For «Uræd» døde ikke, ifølge myten. Egget ble kjøpt av et stort stålverk som smeltet det om og leverte stål til mange skip over hele verden. Har et skip en gang fått en bit av «Uræd»s metall i seg, kan det aldri synke.

Man kan aldri vite noe sikkert om legender — de er bare til å tro på.





På himmelen sto en bue. Han ante den, mer enn han så den. Formen var stram og vakker, halvt skjult av skyer som kastet seg over hverandre og gravde opp fjell av sjø rundt skipet.

Han sto ytterst på brovingen og studerte buen som sakte endret form. Den ble trukket ut i en oval og omskapt til et egg han kunne krype inn i — gjemme seg i.

Noen av hans skipskamerater forsøkte å låre en livbåt av tre. Ti meter under ham ble den grepet av en sjø og knust mot skutensiden. Et blekt, ungt ansikt forsvant i havet. Ovalen gjorde ham redd og rolig på samme tid.

— Hun synker om fem minutter.

Skipperens ord seg inn i ham, og angsten presset ham tilbake til virkeligheten, til innslåtte lukekarmer og en våt rislast som ga skipet sterk slagside til styrbord. Han husket ikke lenger hvor mange dager stormen hadde vart — fem dager, ti dager, — en evighet uten søvn. Oljeklærne var stive av kulde og skar seg inn i huden. Han var for redd til å merke det.

— Gutten, skrek han. — Nede i havet.

— For sent, umulig å gjøre noe.

Ansiktet i sjøen var borte, men var der likevel. En liten hvit oval stirret opp på ham, satte seg fast i en krok av hans sjel og ble der for alltid.

Den store ovalen lå fremdeles bak skyene. Hver gang han løftet blikket mot den ble han roligere. På en underlig måte ga den ham trøst.

— Dekk, den må ha dekk. Han ropte ordene mot stormen. De virket forvirrende og meningsløse.

En stor sjø reiste seg ved siden av skipet. Et kort øyeblikk lå den som en bergvegg høyt over broen. Så ruste vannmassene ned over fartøyet, slo inn rekken og fylte dekket med rasende bevegelse. Havet trakk baugen opp og vann og splintrede lukekarmen fosset akter. En solid, jernarmert planke rente gjennom sidene på en livbåt.

Den siste. De andre var knust eller borte for lenge siden.

\*

To dager senere gled skipet inn på havnen i St. Johns. En lys, kald himmel sto over New Foundlands største by. På broen sto skipperen sammen med styrmann Ole Martin Brude, fremdeles i oljeklær. Da bølgen raste ned over skipet for to døgn siden, kastet Ole Brude seg mot maskintelegrafene og slo full fart forover. Etter noen dirrende sekunder slet fartøyet seg ut av sjøen som truet med å brette dem ned. I mange timer arbeidet mannskapet med å lage et kjempemessig drivanker av seilduk og plankebiter, og dette klarte å holde fartøyet opp i vinden til den løyet. Neste dag halte de ankeret inn og satte kurs for St. Johns. Ved middagstider den 4. februar 1903 var de fremme.

Noen mennesker sto på kaien og så skipet inn i havnen. Rødbrun rust trengte gjennom malingen på det svarte skroget. Deler av broen og galgedekket var slått løs, og splinter av hvitt tre sto ut av lukekarmene og restene av rekken.

En gråhåret sjømann studerte davitene. Fem var

tomme. I den sjette hang skjelettet av en 23 fots livbåt. Han lurte på hvor mange som var omkommet.

I samme øyeblikk som lederen var på plass, gikk den gråhårede mannen ombord. På broen løftet han på uniformsluen og presenterte seg: Henderson, William, havnemyndighetenes representant.

Brude og skipperen kunne noen få ord engelsk. De forklarte at en mann hadde mistet livet — en 20 år gammel norsk matros. Båtsmannen lå i lugaren. Han hadde knust fire fingre. Ellers ingen skadet.

Raskt organiserte Henderson privat innkvartering av mannskapet, ordnet med papirer, dokk plass og lege til båtsmannen. Den våte rislasten, som hadde forskjøvet seg til styrbord, var sterkt skadet og måtte kasseres.

Skipet ble liggende ved verkstedet i St. Johns i to måneder. Omfattende reparasjoner måtte foretas etter at stormen hadde slått løs nagler i skroget.

St. Johns innbyggere var vennlige mot det norske mannskapet. Ole Brude fikk et kvistværelse i et pensjonat ved havnen. Fra vinduet så han et forvirrende mønster av rigg og seil, og enkelte steder stakk langstrakte skorsteiner fram. Om nettene ble fulle sjømenn lempet ut av en kneipe i huset ved siden av. Ole Brude var der nesten aldri.

Lyset var godt ved vinduet. På bordet foran ham lå store, hvite ark som han fylte med tegninger av ovalen. Den fikk mast og latinerseil, og på bakre halvdel laget han et utkikkstårn. Langsamt skapte han et vakkert eggformet fartøy. På siden skrev han forsiktig: «Uræd».

En dag kom William Henderson opp til ham. Ved et tilfelle hadde han vært til stede en stille formiddag

da dommeren skrev ned forklaringen som Brude og mannskapet ga. Henderson hadde overhørt mange sjøforklaringer i sitt liv, og for noen år siden hadde han selv sittet foran en dommer etter at skipet hans hadde gått ned utenfor Boston. Som oftest stilte dommeren enkle, rutinemessige spørsmål: Om sertifikater, om været, om skipets alder og sjødyktighet. Antall omkomne, deres navn, alder og adresse ble notert. Sjøfolkene som forklarte seg, var alltid slitne og nervøse, og lettet når det hele var over.

Brude svarte rolig og nøyaktig på dommerens spørsmål. Han fortalte at skipperen hadde gitt ordre om å sette ut livbåtene, men de ble knust mot skips-siden eller slitt løs av stormen. Babords båter var vanskelig å låre på grunn av sterk slagside. Mannskapet hadde latt to av dem gli ned langs siden. De smale seige spantene ble presset sammen av bølgene, og båtenes bordkledning slo sprekker og revnet da de ble kastet inn mot skroget.

— Vanlige livbåter er ubrukelige i en vindstyrke over 20 sekundmeter, sa Brude.

Henderson ble interessert. Han hadde selv en gang gitt ordre til å sette ut båter i storm. Han visste på forhånd at de ville bli knust.

— Sjøfolk må få bedre livbåter. Åpne båter fylles med sjø under låringen, og klarer mannskapet å sette dem ut, risikerer de å fryse i hjel. De gir ingen beskyttelse mot kulde. Eller sterk hete.

Dommeren hadde hørt argumentene før. De lå utenfor hans forklaring, og han noterte dem ikke. Dessuten var tolken dårlig, og han var ikke sikker på hva nordmannen mente.

— Livbåter bør være av stål og oval av form. De

må ha dekk som beskytter mennene, — en kule eller et egg...

Tolken spurte flere ganger, og sa til slutt noe om en rund livbåt, et slags redningsegg.

Dommeren hadde fått sin forklaring. Han virket lite engasjert og sa: — Jeg tror ikke dette hører hjemme her. Har De noe å tilføye?

— Men en oval livbåt med dekk vil redde mange sjøfolks liv i fremtiden.

— Mulig, men det får vi overlate til fremtiden. Tror ikke De også det?

Brude tidde. Det var første gang han hadde nevnt ovalen for noen. Han syntes at dommeren burde vært mer interessert.

— Takk, da er De ferdig her.

\*

Henderson så på Brudes tegninger og sa: — Jeg hørte Dem under sjøforklaringen. Jeg trodde også på en kule. En gang hadde jeg en lignende idé, men den ble borte for meg da jeg gikk på land. Jeg ser De har laget tegninger.

Brude hentet de siste. På bakre dekk av et skip hadde han tegnet to tversgående skinner av jern som løp ut gjennom porter i rekken. Midt på skinnene sto et eggformet fartøy.

— Om skipet får slagside, er det viktig å kunne sette egget ut både til styrbord og babord. Det glir på skinnene til siden med lavest fribord. Fallet kan bli høyt, men det er neppe farligere enn å sette ut en livbåt i storm.

Henderson lyttet alvorlig på ham. Utsettings-systemet for livbåter hadde ikke forandret seg på



hundre år Det forbauset ham at den unge nordmannen hadde tenkt lenger enn til kulen — selv hadde han stanset der. Ikke noen gang hadde han tenkt seg muligheten av å gjennomføre ideen i praksis. Den hadde ligget der som en vag tanke, en umoden frukt av mange års erfaring med sjøen.

Henderson så opp fra tegningene. Nordmannen sto ved vinduet og studerte det grå havet som ble lysere ute i horisonten. Ole Brude var i begynnelsen av tyveårene. Han var tynn, under middels høyde, og det runde ansiktet var rammet inn av mørkt, brunt hår. Henderson la merke til de gløgge, livlige øynene. Skikkelsen virket mager mot det kalde dagslyset fra vinduet.

— Om egget ikke lar seg sette ut?

— Da synker det, sammen med skipet.

— Og mannskapet går til helvete, eller til himmelen — alt ettersom.

— Nei, — etter en stund blir det presset opp til havflaten av sin egen oppdrift. Mennene er trygge inne i kabinen.

Langt ute gikk en landtunge i ett med horisonten. Den lå død og tung i havet. Brått sto ovalen på himmelen. Med korte, huggende bevegelser kretset den mellom landet der ute og det lave skydekket. Landtungen vokste til et uoverstigelig hinder som ikke ville slippe den hvite rundingen fram. Gang etter gang søkte den etter en åpning som ikke fantes. Tungen delte seg, den fikk lange armer som lekte med ovalen, kastet den i sjøen, plukket den opp og kastet den i sjøen på nytt. Hvorfor kunne den ikke synke, utslette seg selv? Bli død.

— Er De syk?

Brude våknet. Henderson holdt ham i armen. Det gjorde vondt, men det andre smertet mer. Han skrek av lettelse over at ovalen var borte.

— Dette har vært en hard påkjenning for Dem. En reaksjon etterpå er naturlig. Det hender mange sjøfolk, alle som nesten mister livet.

— Landtungen hindret meg, ovalen...

— Rolig nå. Jeg kjenner andre som har det som Dem. Vi lærer å leve med det.

Virkelighet. Grå, tom himmel. Han var en knust mosaikk, tusenvis av splinter i forskjellige former og farger — uten mønster, alltid i bevegelse. Sakte falt biter på plass, men noen ville fortsette å kretse omkring inne i ham. Skulle de noen gang danne en form? Bli ham — Ole Brude, et menneske?

