

4

Transporten av Vigelandsmonoliten
fra Iddefjorden ved Halden til Oslo.

Arbeidet med Vigelandsmonoliten begynte ~~skakk~~ for vårt vedkommende allerede den 15. juli 1926, og med mine to slepebåter- Foxen 1, ført av min sønn Robby Olsen og Foxen 2, som jeg selv førte- transporterte vi så godt som alt materiell som skulde brukes, fra Halden til Hov i Iddefjorden hvor stenen ble sprengt ut. Vi hadde en tid i forveien transportert den store nye jernbanebroen her i Halden på plass, og til dette benyttet to store jernponjoner- eller lektere- som tilhørte De norske Statsbaner. De lastet hver ca. to hundre tonn, var vanntette på dekk og forøvrig innredet med otte vanntette rum fordelt over hele lekteren, med rørledninger og ventiler fra rummene eller tankene, slik at hvert rum for seg kunde lenses for vann, og lekteren på denne måte kunde trimmes etter behov. Dessuten kunde hvert rum for seg fylles med vann fra sjøen. Det lykkedes ingeniør Eeg- Henriksen å få leiet disse lektere av Statsbanene. Noen kraftige bukker (stillas) med 50% sikkerhets-koeffisient i bæreevnen ble påbygget lekterne og andre forberedelser gjort. Selve utlastingen og transporten av stenen begynte den 4. september 1926. Stenen ble trukket pålånge utover bryggen, med den ene ende liggende langt utover brygge- kanten. Nå var det spørsmål om bryggen kunde tåle den store påkjenning. Det var jo en anselig vekt - ca. 265 tonn,- og det var spennende minutter før vi fikk puttet den ene lekteren, som vi i mellomtiden hadde fylt med vann, inn under stenen og begynte å lense lekteren. Med begge båtenes lensepumper lenset vi ca. 200 tonn pr. time. Lekteren begynte snart å bære, og efter ca. en times tid hvilte stensens ene ende på lekteren. Stenen ble trukket lenger utover på bryggen, slik at den indre ende såvidt hvilte på brygge- kanten, den andre lekteren- vannfylt, ble dirigert inn under stenen, kloss inntil bryggen, pumpet lens,- og nu hvilte hele stenen på lekterne, liggende på tvers av disse, oppe på de opp-byggede stillas. - Det hele tok tid, det ble aften, og slepningen til Halden samme dag, foregikk i stummende mørke. Vi måtte slepe med én båt i hver lekter for styringens skyld, og være ytterst forsiktige, da der ennå

ikke var satt stivere mellom lekterne. I Ekevikken ved Halden ble slepet liggende noen dager til glede for byens befolkning. Det ble satt stive både av tømmer og wire mellom lekterne og alt gjort klart for den lange og vanskelige transport til Oslo.

Den 8. september 1926 kl. 24 dro vi avsted. Det norske flagg valet på en stang midt på stenen. Alt åndet av spenning, men også av høytidelighet. For styringens skyld slepte vi også nu med en båt i hver lekter ut det trange Svihesundet med sin lumske strøm, og videre også gjennom Kjeksysundet, over Fredrikstad-leira og forbi Strømtangen fyr. Været var pent fra morgenen, men nu begynte det å brise og vi fant det best å gå Hanksysundet, for å få det så smalt som mulig. Før vi igjen kom ut i Rauerfjorden måtte vi på grunn av sjøgang ta begge sleperne fra lekterne om-bord i Foxen 2, hvoretter Foxen 1 gikk ~~forut~~ forut, med sleper ombord i Foxen 2. - Både fra land og fra større og mindre båter som vi møtte hilstes høytidelig med flagget, og da vi passerte Larkollen hvor ingeniør Beer, som hadde levert stenen, hadde sin sommervilla, var transporten gjenstand for særlig oppmerksomhet og der ble utvekslet hilser både fra land og fra båtene. Det var nu frisk syd-vest bris. Kapteinen på en slepebåt fra Fredrikstad som vi møtte advarte oss mot å fortsette over Mosse-fjorden, da det var meget sjø. Etter en konferanse ombord med ingeniør Eeg-Henriksen og ingeniør Ledang, hvike begge var med under transporten, ble vi allikevel enige om å forsøke, og videre bar det, for full fart. Det var sterk sjøgang over Mose-fjorden, ved Gullholman og helt opp forbi Filtvedt fyr. Sjøen vakket innover lekterne, og vi måtte manøvrere slik at sjøen kom så meget som mulig rett akter, og lekterne på den måten "sette" jevnt. Det gjaldt å unngå slingringer og ujevne bevegelser mest mulig. Det var spennende, og vi dro et lettelsens sukk da vi passerte Filtvedt fyr og kom i lø av Hurumlandet. Foxen 1 tok ingeniørene ombord og gikk inn til Hvidsten for å telefonere til Oslo om at alt var gått bra, og til hvilken tid vi omtrent kunde være ventedes til Oslo. Slepet var tungt og det hjalp på farten da begge båtene igjen var for baugen. Ved Drøbak ble vi møtt av Pressen, som forevrig

alltid er på pletten. Det var "Aftenposten" som først entret ombord. Det ble selvfølgelig fotografering, og alle mulige og umulige spørsmål formelig høglet nedover oss. - Det var som om vi kom fra det ene uværret inn i det andre. Vi red også dennegsang stormen av, og journalistene, - som været, - viste seg fra den mer gemytlige siden. - Strømmen var sterkt imot i Drøbakaundet og fjorden oppover. Det var kveld og mørket falt på. Det ble allerede på morgensiden før vi stevnet inn Bestumkilen. Der lå det en mengde kuttere og andre farkoster, og vi måtte gå akterut på slepet med Foxen i for å kunne manvrere det hele forsiktig inn til den ferdigbygde brygge innerst i Bestumkilen. Kl. var fem på morgenen den 10. september da vi la til bryggen, og slepningen fra Halden til Oslo, som hadde foregått i én etappe, tok således 29 timer, eller ca. fem timer lenger enn beregnet, grunnet strøm og værforhold. Det ble fortalt, at Drammensvegen langs Bestumkilen om aftenen var svart av folk. Endel var nå gått hjem, men en anseelig menneskemengde sto fremdeles og ventet. De ville for enhver pris se ankomsten av den berømte Vigelandsmonolit. - Stenen ble brakt iland på samme måte som den ble brakt ombord. Et særlig høivand en natt forårsaket oversvømmelse av den ene lekteren, som da alene lå under og fikk for stor vekt. Den var imidlertid tett og tålte påkjenningen. Stenen kom velberget iland. Etter at vi hadde pumpet begge lekterne lens for vann slepte vi dem til Drammen, hvor de skulde benyttes ved plasseringen av den nye Drammensbroen. Så gikk vi tilbake til Halden med begge båtene etter en i alle dele vellykket tur. Min fortjeneste ved transporten av Monoliten var minimal, da det hele ble beregnet etter gjeldende timebetaling. Transporten var til gjengeld meget interessant, spennende og krevende, og vi fikk da også både av arbeidsgivere, presse og andre, mange gode lovord for vel utført arbeide.

Jeg har senere, den hele tid fulgt interessert med i arbeidet med Monoliten og det var en opplevelse da jeg ved et besøk i Oslo nå våren 1945 fikk anledning å se den ferdighugget, dominerende, på sin rette plass.

Halden, den 15. august 1945.

Ove M. Olsen