

To spesielle steintransporter

Av Dagfinn Trømborg

Stein er tungt materiale. Dette er historien om to spesielle og helt forskjellige steintransporter. En fra Norge og en fra Sverige.

Den første handler om transporten av steinblokka som skulle bli til den flotte figursøylen, *monolitten*, i Frognerparken i Oslo. Gustav Vigeland hadde bestilt ei enorm blokk av granitt.

I april 1922 ble den 470 tonn tunge steinkolossen skutt ut med svartkrutt fra Hovsfjellet ved Iddefjorden. Deretter ble den *tuktet*, det vil si at den ble grovhogd, og fikk et kvadratisk tverrsnitt. Etter den prosessen ble den ca. 200 tonn lettere. Slik ble den liggende i over fire år.

I konkurransen om transporten av monolitten, var det ingeniør H. Eeg-Henriksen som hadde det laveste anbudet, og som fikk oppgaven. Den besto i å få steinen over på to lektere, selve sjøtransporten, landsetting i Oslo, transport til Tørtberg og tilslutt selve reisingen av monolitten.

4. september i 1926 startet første etappe på transporten. Statsbanen hadde lånt ut

to flyteprammer/jernpongtonger som ble forbundet med tverrgående stag. Den 270 tonn og nesten 20 meter lange blokka ble lagt opp på solide jernbukker. Det hele ble trukket av to kraftige slepebåter.

Siden været ble dårligere enn ventet, måtte transporten snart søke ly og nødhavn i Eskeviken ved Halden. Etter fire dagers venting var værmeldingen såpass at det klokken 12 om natta, ble bestemt å fortsette.

Seilasen ble en triumfferd. Møtende skip senket farten og hilste med flagging. Seilbåter og motorbåter, tett pakket med mennesker, kretset rundt slepet for å se. På land sto det mengder av folk og hilste.

Tidlig om morgenen 10. september ankom slepet Bestumkilen hvor det for anledningen var bygget en egen betongbrygge. Drammensveien ble nå i en periode stengt.

Transporten foregikk ved hjelp av en enkel, men effektiv spesialkonstruert innretning. En syv meter høy jernbukk ble stilt tvers over steinen, og med tverrgående jernbjelker under, foran og



Steinblokka lastes over på lektere. Foto: H. Eeg-Henriksen. Utlånt fra Halden Historiske samlinger.



Sjøtransporten. Foto: H. Eeg-Henriksen. Utlånt fra Halden Historiske samlinger.

bak. Ved hjelp av *domkraft*, en slags kraftig jekk, ble steinen løftet/ tippet opp bak, og samtidig skjøvet framover. Ca. 1,5 meter om gangen. Det ble lagt ut skinner etter hvert. Dagsmarsjen lå på mellom 30 og 50 meter. Det ble en folkeforlystelse å følge monolittens ferd gjennom bygatene. Etter to måneder kunne Aftenposten melde at en tredel av veien var tilbakelagt.

På grunn av vinterfåret stanset transporten opp en stund. Først i midten av februar 1927, etter vel fem måneders reise, var monolitten framme på bestemmelsesstedet, Tørtberg i Frognerparken. Der ble den liggende til august 1928. Da ble den reist og bygget inn i et ca. 21 meter høyt plankehus.

Høsten 1929 begynte arbeidet med å overføre Vigelands gipsmodell til granittblokka. Svensken Nils Jønsson, danske Karl Kjær og nordmannen Ivar Broe gjorde det meste av steinhoggerarbeidet. De holdt på med dette i 14 år. Monolitten var ferdig i 1943.



Monolitten, Foto: Dagfinn Trømborg.



Langsom transport i Oslos gater. Foto: H. Eeg-Henriksen. Utlånt fra Halden Historiske samlinger.

I Älvdalen, som ligger fire mil nordvest for Mora, i Dalarna i Sverige, ble det i 1730-årene oppdaget og beskrevet en granittisk porfyr med røde flekker «som lignet på jaspis». Carl von Linné nevner også denne porfyrforekomsten i sin berømte Dalaresa i 1734, og anbefaler at den bør utnyttes.

50 år seinere var det hungersnød i nordlige deler av Dalane. Som nødsarbeid ble det satt i gang bryting, sliping og polering av porfyren i Älvdalen. Det ble bygd en fabrikk, et porfyrverk, som på det meste hadde 75 mann i arbeid.

Det ble laget mange småsaker av porfyrstein, men mest kjent er praktgjenstander som vaser og urner. Særlig kjent er en fantastisk, stor og flott vase som er satt opp utenfor Rosendals slott i Djurgården i Stockholm. Selve skåla i vassen er hele 3,5 meter i diameter og laget av en stein.

I 1844 døde kongen Karl XIV Johan. Da fikk porfyrverket bestilling på å lage kongens sarkofag. Det aller største arbeidet i porfyrverkets historie. Karl XIV Johan var også konge i Norge fra 1818 til sin død. Han blir her i landet kalt Karl Johan.



Carl XIV Johans sarkofag, © Kungliga Hovstaterna, Foto: Håkan Lind.

Hovedgata i Oslo er oppkalt etter han, og det er han som sitter på rytterstatuen foran Slottet.

Arbeidet med å lage sarkofagen var beregnet å ta to år, men det tok åtte år å få gjort den ferdig. Den ble laget av lys rød granitt, og var 3,04 meter lang, 2,29 meter bred og 2,4 meter høy. Selve kista veide 11 tonn og lokket 5 tonn.

Transporten av sarkofagen ble en stor utfordring. Det ble laget to kraftige sleder, en til kista og en til lokket. Først etter fire års venting, ble det en såpass streng og snørik vinter at transporten kunne starte, 7. februar 1856. Sleden med lokket ble dratt av 70 mann. Kista av 110 mann. Alle var kledd i sin fineste helgedrakt.

To spelemenn, en satt på lokket og en på kista, underholdt dragerne hele veien fra Älvdalen til Gävle. En strekning på 25 mill!

Brennevin ble servert fritt til mannskapene. Det sto ei stor tønne med brennevin oppe i kista. Før og etter hver oppoverbakke fikk dragerne en ekstra sup for å styrke seg.

Etter 17 dagers slit i dyp snø, over skrøpelige broer, usikker is og kulde ned til 36 minusgrader, nådde de omsider Gävle. Dragerne ble i ettertid kalt for «kungshästarna».

I Gävle ble sarkofagen brakt ombord på et skip og ført til Stockholm. Der ble kista og lokket satt på stokker og dratt av skipsmannskapene opp til Ridderholmskyrkan, hvor den fortsatt står.

Kilder:

Tone Wikborg: *Gustav Vigeland*. Oslo 2001

Publikasjoner og opplysninger fra *Porfyr museet i Älvdalen*.



Et litt dårlig nettbilde, men det viser sarkofagtransporten i 1856, www.alvdalen.se