

## Hjulbåten Sara: En importert, dansk idé?

*Roger Phil*

---

Jeg vet at det rent umiddelbart kan virke som en uhyrlighet at hjulbåten Sara skulle være dansk, men mye kan tyde på at ideen kom nettopp derfra. Men for å forstå sammenhengen er vi først nødt til å ta en kikk på den godeste konsul Thomas Heftyes sosiale liv. Han var født med sølvskje i munnen ettersom bestefaren etablerte bankierhuset «Thos Joh Heftye & Søn,» men i motsetning til mange tredjegerasjons arvinger klarte han å ivareta arven.

Thomas Heftye ble tildelt en rekke ordener og utmerkelser for sitt virke. I 1864 ble han utnevnt til ridder av St Olavs Orden, men han var også ridder av Dannebrogordenen, ridder av den franske Æreslegionen, kommandør av 1. klasse av den svenske Vasaordenen, ridder av den svenske Nordstjerneordenen og kommandør av den østerrikske Frans Josefordenen. Han måtte med andre ord ha en omgangskrets av betydelig internasjonal størrelse.

Det viser også gjesteboken og fotoalbumene med all mulig tydelighet: Kongelige, kulturpersonligheter og politikere fra inn- og utland besøkte Heftye på Sarabråten, men om det var stedet, mannen eller en kombinasjon som trakk så mange hit, skal jeg ha usagt. Bare slå fast at blant alle besøkende også fantes en dansk jurist og politiker ved navn Orla Lehmann.

Orla Lehmann ble født 19. mai 1810 i København og døde 13. september 1870 og var en av de mest fremtredende lederskikkelser i den liberale opposisjonen mot eneveldet. I 1841 holdt han oppfordring til bøndene om å arbeide for den frie forfatning, noe som ga ham tre måneders fengsel, hvilket igjen gjorde ham svært populær. På Casinomøtet 20. mars 1848 sto han i spissen for en stor borgerforsamling som krevde at kongens ministerium måtte avsettes og en fri forfatning velges. Dette møtet var begynnelsen på den danske marsrevolusjonen som banet vei for den første danske grunnloven. Frederik 7. var 39 år gammel da han overtok kronen 20. januar 1848 etter sin far Christian 8., som hadde observert de voldsomme politiske strømningene i Europa og lagt til rette for en fredelig opphevelse av eneveldet. Dagen etter gikk et folketog på nær tjue tusen mennesker til Christiansborg for å kreve en ny regjering, men Frederik 7. kom dem i forkjøpet og sa opp sitt ministerium og det såkalte Martsministeriet ble oppnevnt, der Orla Lehmann ble utnevnt til minister uten portefølje. Dermed startet arbeidet med å gi Danmark det som i ettertid har blitt hetende Junigrunnloven, signert av Frederik 7. 5. juni 1849. Sagnet forteller at kongen etter å ha signert skal ha sagt; «Sådan, nå kan jeg i det minste sove så lenge jeg gidder.»

I 1861 ble Orla Lehmann innenriksminister og trafikkminister i en tid som krevde handling og ikke ørkesløse politiske debatter om formuleringer av fotnoter og én av oppgavene Lehmann var engasjert i, var etableringen av Silkeborg som by på grunn av den sentrale plasseringen på



Hjulbåten Corneville har mange likhetstrekk med hjulbåten Sara.

Jylland og beliggenheten ved Gudenåen, Danmarks lengste elv, og dermed tilgang til havet. Rentekammeret, datidens danske statsadministrasjon, hadde riktignok vedtatt å anlegge en handelsplass der allerede i 1844, men Lehmann sørget for at byen fikk jernbane og ga samtidig en etterlengtet vitamininnsprøyting til Midtjylland. Lokale krefter med papirfabrikant Michael Drewsen i spissen gikk riktignok samtidig til innkjøp av hjulbåten Hjejlen, som fortsatt er verdens eldste hjulbåt i drift med sin opprinnelige, originale motor.

Men allerede før Hjejlen var trafikk med hjulbåter vanlig på Silkeborgsjøene, for turistene skulle til Himmelbjerget og måtte over Julsø fra Laven. Slik oppsto silkeborgrederiet «Barbererens Baadfart.» Noen turister kom sikkert med hest og vogn, men det var langt mer eksotisk og behagelig å bli fraktet over Julsø med båt. Flere av båtene var hånddrevne hjulbåter, det var fri og reell konkurranse mellom privateide små dampbåter og hånddrevne hjulbåter fram til Hjejleselskapet inngikk en overenskomst 22. januar 1923 om enerett på ruteseilas fra Silkeborg. Det foregikk ikke uten en viss porsjon tumulter, men var sannsynligvis en nødvendighet fordi markedet var for lite til å gi livsgrunnlag til flere rederier.

Barberer Peder Petersen (1819-1885) skal være den som startet båttrafikken for turister. Han ble født i Grødde vest for Silkeborg, var utdannet møllebygger og flyttet til Silkeborg i 1850. Ettersom møllebygging var forholdsvis lite etterspurt, lærte han seg barbererfaget, for hår og skjegg vokste på folk, uansett vær og føre, gode eller onde dager. Men den godeste barbereren var en initiativrik mann som så mange andre i Silkeborg på den tiden, og skjønte

fort at turistene ville beskue landskapet fra sjøsiden. Utdannet møllebygger som han var, var det en forholdsvis smal sak å bygge om noen innkjøpte livbåter til hånddrevne hjulbåter. Om møllehjulene gikk vannrett eller loddrett, i luft eller vann, var mest en formalitet. Den første båten bygget han egenhendig, ga den navnet Otto og sjøsatte den i 1858. To mann satt mellom skovlene og sveivet hvert sitt hjul rundt til glede for passasjerene, og på en god dag kunne farten komme opp i åtte knop. Hjulbåten hans ble svært populær og fikk snart følge av flere, de fleste av dem fikk tradisjon tro kvinnenavn som Caroline Amalie, Marie og Dagmar, andre geografiske navn som Dania og Corneville. Etter hvert anskaffet han også små dampbåter der personalkostnadene riktignok var lavere, men som mange turister valgte bort på grunn av støy, røyk og varme.

Hjulbåtene var forholdsvis flatbunnede og kunne gå på grunt farvann og dermed la passasjerene komme til steder andre og større båter ikke kunne. Dessuten kunne han tilby hesteskys, turistguider, reisehåndbok for området og var i det store og det hele byens første turistsjef. Det fortelles også at H C Andersen, som mer eller mindre korrekt er gitt æren for å være den første turisten i området, besøkte barbersalongen. Sikkert for å få lokkene stusset.

Mange danske selebriteter besøkte Sarabråten opp gjennom årene; folketingsmann og minister Ludvig Ernst Bramsen, jurist, politiker og statsminister Johan Henrik Deuntzer, kvinnesaksforkjemperen Ida Falbe-Hansen, professor og konferensråd Vigand Andreas Falbe-Hansen, lege og



Hjulbåten Sara har mange likhetstrekk med hjulbåten Corneville.

zoolog Harald Krabbe, maler Edvard Lehmann, hoffjegermester og kongelig skogforvalter baron Frederik Julius Wedell-Wedellsborg, arkeolog og historiker Jens Jacob Asmussen Worsaae og ikke minst: jurist, politiker og trafikkminister Orla Lehmann.

Orla Lehmann besøkte Sarabråten i 1865 og beskriver i boken «Norge og Nordmændene» Sarabråten og veien inn dit over de høye åser og inn til de frodige skoger, så la oss høre hans egne ord om hvordan han opplevde stedet: «Selve Sæteren, der er en lidt idealisert Gjntagelse af et norsk Bondehuus, ligger paa et steilt Fjeld, som næsten lodret hæver sig op af et stort Kjærn, der paa alle Sider indsluttes af høie og mørke Skove. Da vi fra en halsbrækkende Huulvei dukkede op paa en fremspringende Pynt ligeoverfor Sæteren, mottoges vi derfra med en Velkomst af en Luur, og da lidt efter den næste Gjæst fik den samme Hilsen, protsede han af, rettede sit photographiske Batteri mod os, og havde os alle i Lommen, forinden han naade op til Huuset. Bag samme ligger det et endnu langt høiere Fjeld, hvorfra der nedstyrter en lille Fos, og hvor man skal have en så viid Udsigt at man i klart Veir endog seer Gaustads Tinde. Det er saaledes i Hovedstadens umiddelbare Nærhed en smuk lille Prøve paa norsk Fjeldnatur, og når den gjestfrie Vært her for nogle Dage fæster Bo, tillige et fornøieligt Samlingssted for Venner og Fremmede, om hvis Besøg Sæterens Album bærer Vidnesbyrd baade i Vers og i Prosa, f. Ex. af Kong Carl og hans Dronning.»

Gjestene til Heftye skulle få en uforglemmelig opplevelse og feilfri oppvartning. Derfor kjøpte Heftye hjulbåten Sara, der to mann satt mellom skovlene og sørget for framdriften med håndkraft. Det eldste bildet av båten er fra 1866, så det er trolig at båten ble sjøsatt på Nøklevannet dette året. Sara hadde mange likhetstrekk med dem som seilte på Julsø, sønnen til en av mannskapet på Sara fortalte i 1986 at «det måtte to mann til for å sveive hjula rundt, og det var så hardt arbeid at det som regel var flere mannskap som skiftes om det.»

Tatt i betraktning at Lehmann besøkte Sarabråten ett år før hjulbåten Sara ble sjøsatt, for hvis båten lå på Nøklevannet det året Lehmann besøkte Sarabråten, ville Heftye garantert tatt Lehmann med på en båttur, men det gjorde han ikke. Derfor er det ikke helt utenkelig at Lehmann og Heftye utvekslet ideer mens de satt på verandaen med utsikt over Nøklevannet og nøt en god sigar og et glass konjakk og lot tankene fly. Lehmann var tross alt samferdselsminister i hjemlandet.

«Vet du hva?» kunne Orla ha sagt til Thomas.

«Nei,» kunne Thomas ha svart. «jeg vet ikke hva.»

«Du bør ha en båt,» og så pekte han ut over vannet som strakte seg sørover og som nede ved horisonten dreide vestover mot solnedgangen.

«Jeg har allerede en båt,» svarte Thomas og pekte på den hvitmalte robåten som lå fortøyd nede ved brygga.

«Jeg mener ikke en robåt, jeg mener en hjulbåt.»

«Hjulbåt?»

«Ja, skaff deg en hjulbåt, Heftye.»

Og så tok Orla fram penn og papir og laget etter beste evne en tegning av hjulbåten Corneville som tilhørte Barbererens Baadfart. Han ga tegningen til Thomas som tok imot den, ble taus en stund mens han pattet på sigaren. Så la han tegningen fra seg, og sa:

«Det er en god idé, min venn, men jeg tror en dampbåt blir for stor og for dyr for den vesle trafikken jeg arrangerer.»

Da måtte Orla forklare at hjulbåten var hånddrevet, at to mann satt mellom skovlene og drev hvert sitt hjul og at en slik båt var like enkel å bygge som en mølle. Thomas lyttet ivrig, menn som kunne dra skovlene hadde han rikelig tilgang på, og da Orla var ferdig med å forklare, sa han:

«Men da jeg vil ha en finere båt enn dette, jeg vil ha en båt med litt mer klasse, en som er mer forseggjort. Jeg skal tross alt ta imot konger og dronninger. Og så skal den hete Sara. Nevnte jeg at Prinsen av Portugal kommer?»

«Klart du skal ha en fin båt, Thomas,» sa Orla.

Selvfølgelig skulle Heftye ha en finere båt enn barbereren. Heftye var jo konsul, tross alt. Vi vet ikke om det skjedde sånn, men det kunne jo godt ha skjedd sånn for alt vi vet.

Nettopp konsul Thomas Heftye skulle litt senere ta initiativ til stiftelsen av Den norske turistforening. Den 21. januar 1868 ble organisasjonen etablert med formål «at lette og utvikle Turistlivet her i Landet.» En av dem som var med på initiativet var dikteren og journalisten Aasmund Olavsson Vinje som hadde besøkte Sarabråten sammen med Orla Lehmann. Den som har vandret i norske fjell har ikke kunnet unngå følge de røde t'ene på minst én av turene, men kanskje også denne ideen kom fra Lehmann? Heftye innkalte nemlig en engere krets venner og forbindelser til et møte på sitt kontor i 1866, der også pressen var tilstede. Og pressen, det var Vinje, som skrev i bladet sitt, *Dølen*: «Det er ... ei Touristforening eg vil fyreslaa uprettat her tillands. Det er ingen Alpeklub efter Engelsk Mønster; for det er ikki so myket up paa bratte Tinder vi vilja kliva og brjota Halsen.» At de ikke ville opp på tindene for å klatre og risikere å brette nakken kan jo tyde på at det beste var «ved jorden at blive og at nordmenn heller ikke var skapte til høyhet og blest.» Hadde de snakket med en danske? Så kanskje den godeste Orla Lehmann ikke bare fortalte om hjulbåter, men også om vandrestiene ved Himmelbjerget? Om det helsebringende ved å ferdes ute i naturen? Og at den godeste konsulen snappet denne ideen like ubesvært som den forrige?

Det er lov å undres. For å si det med en annen av gjestene på Sarabråten, Henrik Ibsen: «Jeg spørger helst, mitt kall er ei at svare.»







Samferdselsminister Orla Lehmann på Sarabråten, i selskap med blant annet Thomas Heftye og Aasmund Olavsson Vinje, som begge holder hver sin vandringstav.