

HELG

INNSENDT

Denne artikkelen er ikke skrevet av en journalist i Agderposten, og er derfor ikke fri og uavhengig journalistikk. Artikkelen er i sin helhet laget av en ekstern bidragsyter. Vi har funnet innholdet interessant for våre lesere, og publiserer det derfor redigert og tilrettelagt av redaksjonen. Det betales ikke honorar for slike artikler.

Dampbåttrafikk på By

I 1840 måtte du rekne halvanna til to veker om du skulle kome deg frå Valle til Kristiansand eller Arendal på handletur.

I 1899 kunne du (iallfall i teorien) telefonere til Kristiansand om morgonen, og be dei sende vara med jernbanen til Byglandsfjord. Derifrå med dampbåt til bryggja på Ose (eller opp til Granheim når det var nok vatn). Der stod valldølen klar med hest og kjerre, leste opp og kørde heim etter Postvegen, og var heime med lasset seint om kvelden.

Kva som vert oppfatta som viktig og revolusjonerande er sjølvstendig individ. Og det forandrar seg over tid. Vi som er vane med at butikken er oppe iallfall til kl. 21, og at ein bytur kan gjerast i løpet av ettermiddagen, har vanskeleg for å forestille oss kva dette betydde. Men i samtida måtte vissheita om at mat var tilgjengeleg nær sagt kva tid som helst, vere overordna det meste som hadde skjedd til då.

Kommunikasjonane i Setesdal

I 1839 løyvde Stortinget pengar til det som offisielt fekk namnet Sætersdalske Hovedvei. I vanleg tale kalla Postvegen, og sidan år 2000 offisielt riksveg 9. Vegen skal ha vore farbar alt i 1844 då Ivar Aasen kom på samlarferd til Valle for første gong. Avlevering var i 1847, og frå då av var det mogeleg å køyre med hest og hjulkjerre frå Valle til Kristiansand. (Bykle fekk ikkje Postveg før i 1879.)

På to stader vart det etablerte ferjeteneste i staden for å byggje bru; ved Storstraumen i Bygland og Flårenden i Valle. Det gjekk berre eit par tiår så var det bruer også der.

Vegen førte til at det meste av ferdsla vart flytta til dalbotnen, og at Kristiansand vart «byen» for dei fleste dølane. Alle skulle bruke den same vegen. Så lenge ein brukte kløvhest, eller av og til også slede på barmark, gjekk vegane nær sagt kvar som helst mellom gardane. Skulle ein langt, tok dei fleste heller vegen over fjellet i staden for å følgje dalbotnen. Det var som regel mindre ulendt der.

Frå Valle til Arendal gjekk vegen frå gamalt over til Birtedalen, om Gjovdal til Arendal. Dalevegen til Kristiansand tok på heia ved Ose og kom ikkje ned att i dalen før på Senum (ved Byglandsfjord) eller på Hornnes. Byklarane la gjerne vegen vestover til Stavanger. Det vart kortast for dei med båtskyss frå Lysebotn

eller Suldal. Tradisjonelt hadde handel med tømmer knytta sterke band mellom bønder i Setesdal og kjøpmenn i byane. Bonden måtte take imot overprisa varer som oppgjer for levert tømmer. Dette vart ruska opp i 1864, og kjøpmennene vart pålagde til å gå over til oppgjer med kontantar. Det gjorde bonden fri til å selje tømmeret til den som betalte best, og kunne kjøpe varene sine der det var best pris. Han kunne endå til setje pengane i banken i staden for å kjøpe noko for dei. (Det kom sparebankar både i Evje og Hornnes, Bygland og Valle i løpet av 1860-åra.)

Det å byggje vegar var på denne tid ein del av «tidsånda». Landet skulle knytast saman. Vestlandske Hovedvei mellom Stavanger og Christiania var heller ikkje fullført då arbeidet med Postvegen til Setesdal begynte. Georg Daniel Barth Johnson var vegmeister på Agder fram til 1842, og hadde såleis ansvar både for vegen vestover og vegen oppover til Valle.

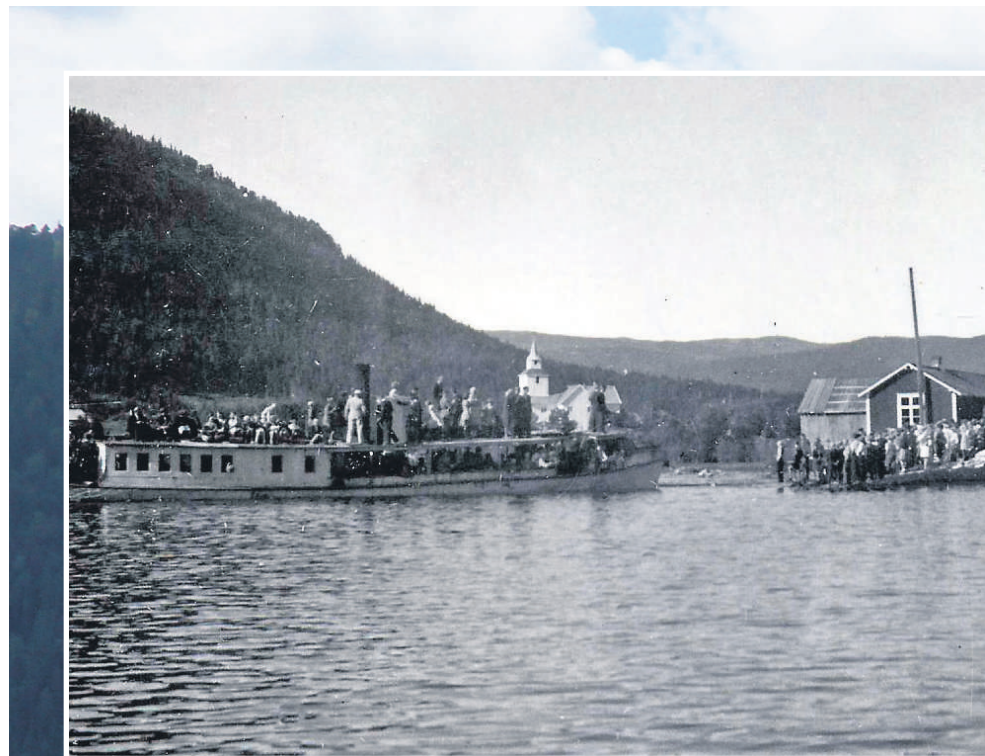
Som vi skjønar må det ha vore interesse for å knytte Setesdal saman med kysten. Ei interesse som var økonomisk motivert frå borgarskap og kjøpmenn i Kristiansand. Men støtta var uansett viktig når prosjektet skulle realiserast. Det høyrer med til historia at på grunn av «ein misforståelse» vart prosjektet akkurat dobbelt så dyrt som det i utgangspunktet var kalkulert til å bli.

Vegen frå Arendal lot vente på seg. Den hadde kome til Vegusdal i 1880-åra, men var ikkje framme på Evje før i 1908.

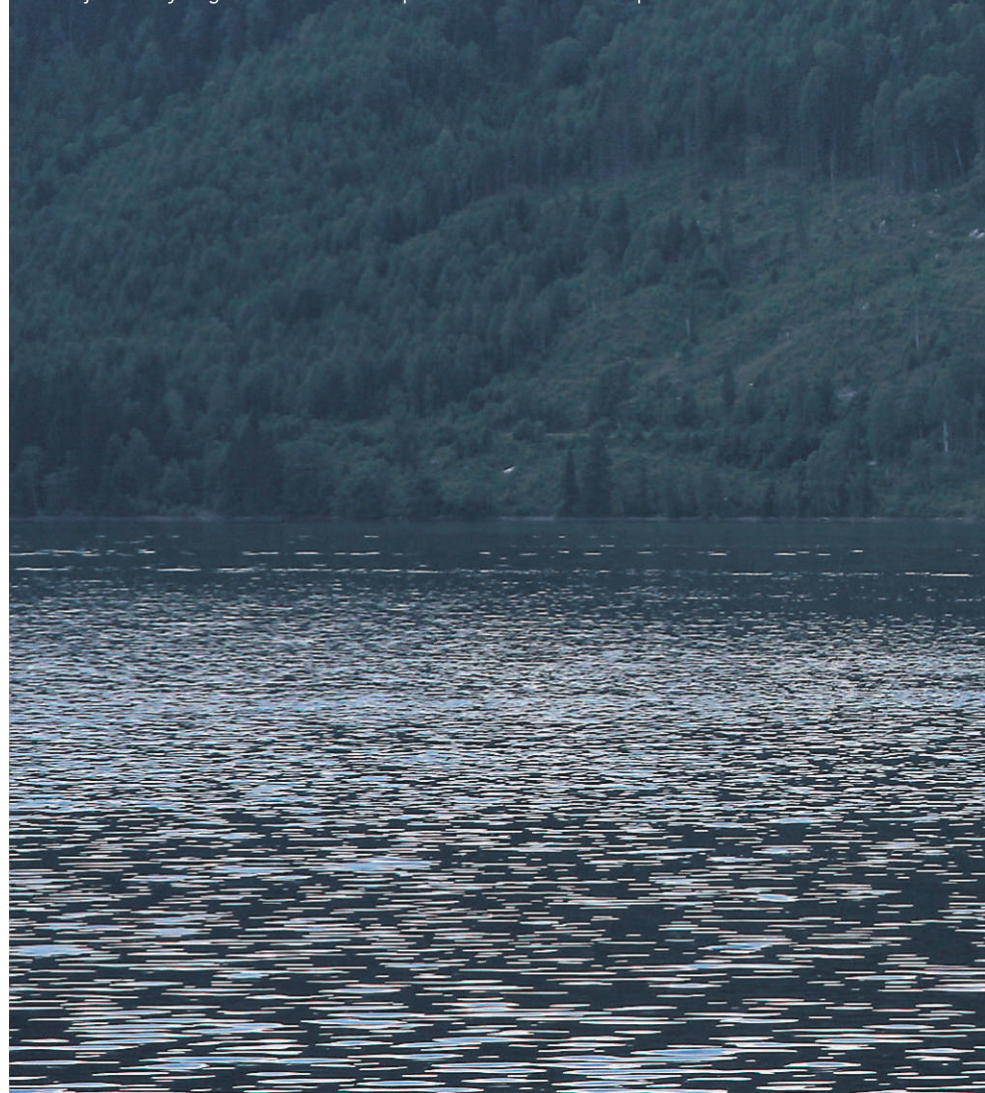
«...anskaffelse af et Dampskib»

Då det 23. mars 1866 vart sendt ut innbjuding til å teikne aksjar i eit prosjekt med sikte på «anskaffelse af et Dampskib paa Kilefjorden», var det om lag 100 dampdrevne fartøy her i landet. Meininga var at båten skulle gå på Kilefjorden, dvs. mellom Evje og Hægeland. Oberst Ferdinand Henriksen, ein god ven av general Oscar Wergeland som vi trur er mannen som kom med ideen om ein dampbåt, hadde planar om å starte opp gruvedrift og etablere eit nikkilverk på Evje. Båten skulle mellom anna brukast til å trekkje lekterar med nikkelmalm ned til Hægeland.

Men det var det største trelastfirmaet i byen, Samuel Otto & Co, som sende ut ➤

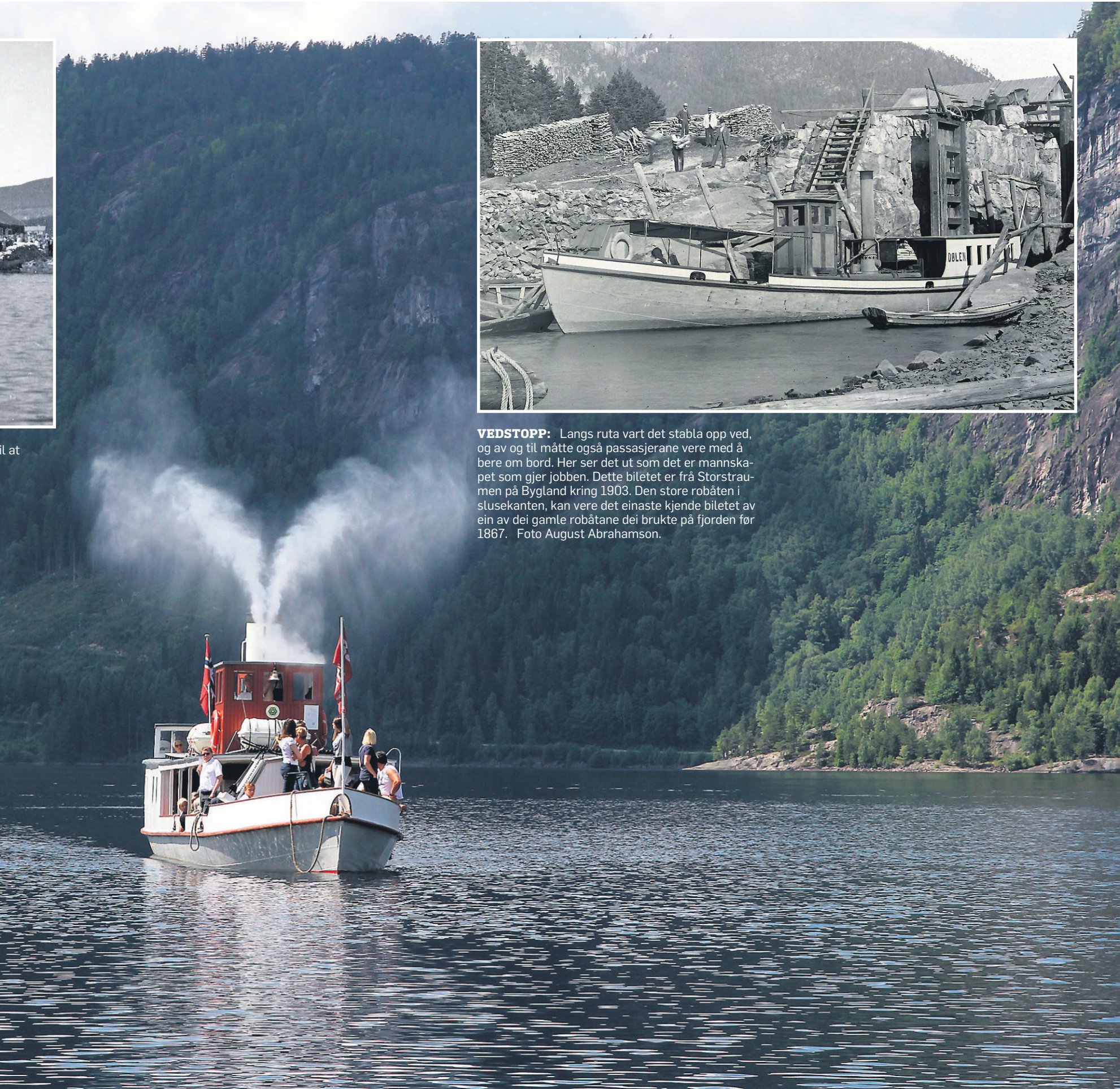


FOLKSOMT: . Når ein ser på dette biletet frå Bygland, får vi kanskje tru at det var ein grunn til at sjøfartsmyndigheitene lurte noko på korleis båtdrifta vart praktisert



BJOREN: Med cruisegjester sommaren 2017.

glandsfjorden i 150 år



VEDSTOPP: Langs ruta vart det stabla opp ved, og av og til måtte også passasjerane vere med å bere om bord. Her ser det ut som det er mannska- pet som gjer jobben. Dette biletet er frå Storstrau- men på Bygland kring 1903. Den store robåten i slusekanten, kan vere det einaste kjende biletet av ein av dei gamle robåtane dei brukte på fjorden før 1867. Foto August Abrahamson.

FOTO: LEONHARD JANSEN, SETESDALSMUSEET

HELG

► innbyding til å teikne aksjar. Målet var å få inn 2500 Spd.

Responsen var upåklageleg. Det vart teikna 331 aksjar til eit samla beløp av 6620 Spd. Det vart ei betydeleg overteikning, og ikkje overraskande bestemte dei seg raskt «til ogsaa at faa anskaffet et Dampskib paa Byglandsfjord.» At 265 av aksjane var teikna i Kristiansand viser kor viktig opplandet var for byen, men også dølane engasjerte seg. 41 aksjar hamna i Bygland og 12 i Hylestad. Sjølv om det alltid var lite tilgang på kontantar på bygdene, var det altså vilje til å satse pengar på eit slikt risikabelt prosjekt.

Båtane vart bestilte ved jonsoktider på Akers Mek. Verksted, og 19. desember 1866 kunne dei to båtane, som kom som «byggesett», fraktast med sluppen «Anna» frå Kristiania til Kristiansand. I mellomtida hadde det vorte bestemt at båtane skulle heite «Bjoren» og «Dølen».

«Bjoren» skulle gå på Kilefjorden, og vart sett saman der. «Dølen» vart køyrt til Byglandsfjorden. I februar kom det folk frå Aker og klinka saman båtane. Byggjeåret for ein båt vert alltid rekna som det året kjølen vart strekt, og det vart gjort på Aker i 1866. Byggjeåret for båtane er altså 1866 sjølv om dei ikkje stod ferdige før året etter.

I pinsa 1867 vart båtane godkjende og sertifiserte til 92 passasjerar. (I dag er dette redusert til 55.) 8. juni var det jomfrutur, og mykje folk var samla. Det vart kyrkjetur til Årdal kyrkje i Grendi denne sommardagen. Vi gjev ordet til Torgeir Moseid, som skreiv jubileums-soga «Frå kveg til cruise», som kom ut i august:

«På kyrkjeturen til Dølen var Oscar Wergeland med, og båten stemna ut – dørmande full av folk. På land i Gullsmedmoen stod det att ei røys med ungar og illræma – dei ville vere med. Med ein offisers myndigheit gav Wergeland ordre til kaptein Borgen om å snu og ta med borna. Og slik vart det.»

Dei første åra

Det var ikkje sjølvsagt at Setesdal som ein av dei første innlandsregionane skulle få rutetrafikk med dampbåt. Men båtane fylte raskt si rolle som eit bindeledd mellom kysten og innlandet. Også posten vart sendt med båten. Båten gjorde det raskare sjølv om avisene framleis var fleire dagar gamle når dei endeleg kom fram til abonnenten. Men det var iallfall nok til at avislesing begynte å spreie seg oppover dalen, og folk følgde med i det som rørte seg i verda.

Dei to første åra gjekk «Dølen» berre til Bygland, men i 1869 var slusene i Storstraumen



HOVDEN: Vegane var mildt sagt dårlege, og bruene kunne vere ei utfordring i seg sjølv. Dette er brua over elva ved Hovden ca. 1903. Foto ca. 1903, August Abrahamson.



GAMMELT: Bjoren gjekk på Kilefjorden frå 1867-1896. Fotograf Knud Knudsen tok bilete av han ved bryggja på Kile i 1875, og er det eldste, kjende foto båten (i bakgrunnen).



BJOREN: Ved bryggja på Frøysnes. Dei mange sekkene om bord tyder på at dei frakta korn ned til mølla på Byglandsfjord. Det var i alt 14 bryggjer, men elles stoppa båten der det var mogeleg å stoppe.

ferdige, og det vart mogeleg å kome heilt til Ose. I 1898 vart arbeidet med Granheim hotell sør for Langeid påbegynt, og båten gjekk opp der når det var nok vatn. Også på Evje vart det lagt til rette slik at «Bjoren» kunne gå heilt opp til nikkilverket, ved Fossvik, for å henta lasta si.

Med tanke på drivstoff, så var ikkje det noko stort problem i skogrike Bygland. Båe båtane vart fyrte med ved, slik «Bjoren» framleis vert. Den er landets einaste vedfyrte dampbåt i passasjertrafikk, og er såleis eit klenodium i seg sjølv.

Folk begynte å kome til Setesdal av andre grunnar enn tidlegare. Frå 1840-åra hadde dalen hatt besøk av samlarane, dei som skulle finne spor frå

Noregs storheitstid i levande live. Ivar Aasen kom for å samle ord, Jørgen Moe var på leit etter eventyr, og Ludvig Lindemann etter musikk. I tillegg kom alle målarane som festa dei siste restar av oldtida til lerretet. Til og med den norske kongsgarden, slik vi kjenner den frå eventyr-bøkene, vart fyrste gong teikna i Setesdal sommaren 1870 av August Schneider.

Så kom turistane. Dei som berre kom for å gå tur, oppleve naturen og det eksotiske. I 1887 vart det oppretta eit nett av turiststasjonar langsetter heile dalen. Dei fyrste hotella vart bygde; Dølen på Evje og Sommerhjemmet på Bygland, og på heia sette Kristiansand og Oplands Turistforening opp si fyrste hytte i 1889. Postvegen



SAMAN: Frå 1897 går dei to båtane saman på Byglandsfjorden. Her er dei båe ved

og båtane la til rette for at dette vart mogeleg.

Inga gullgruve

Som tenkt kom malmfrakt for nikkilverket til å utgjere ei viktig inntekt, men det vart også fleire passasjerar enn ein hadde rekna med. Mellom anna begynte folk frå Åseral å reise denne vegen. (Veg til Mandal kom ikkje før i 1879.) For mange vart det likevel ein kombinasjon av sending av gods og bruk av eigen hest. Inntil jernbanen kom i 1867, måtte bylasset fraktast med hest mellom Gullsmedmoen (Byglandsfjord) og Evje, og frå Hægeland og ned til byen. Hesten måtte altså vere med uansett, og var det mogeleg å spare nokre kroner, gjorde ein det.

I sum var båtane avhengige av tilskot for å halde det gåande. Så kom Setesdalsbanen i 1896, og ein kunne tru at det var som å sparke beina under båtdrifta. Til og med det som gav mest inntekter, malmtransporten, skulle over på banen! Og kva med «Bjoren»? Båt på Kilefjorden vart sjølvsagt meiningslaust.

Gode år

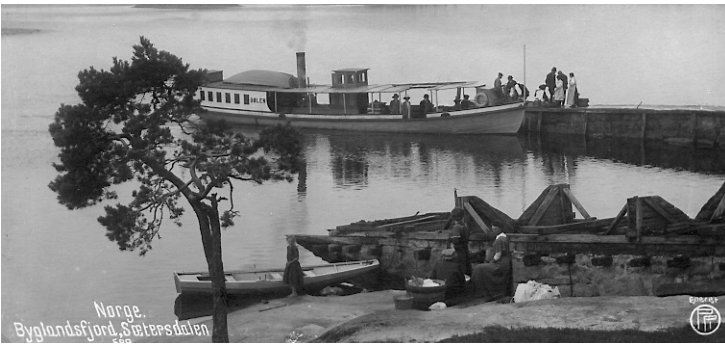
Løysinga vart at Bjoren vart delt i to: Frakta til Byglandsfjord, forlenga med 6 fot, og sett på vatnet att. Fram til 1930 kom båe båtane til å trafikkere Byglandsfjorden. Dei reisande tok toget til Byglandsfjord, der det etter kvart vaks fram ein hyggeleg liten stasjonsby, og båten vidare oppover dalen. Det vart



bryggja på Bygland, Bjoren til venstre og Dølen til høgre. Foto August Abrahamson



OSE: Bjoren ved bryggja på Ose. Vi ser at dei fleste av dei reisande antageleg ikkje tilhørde «bondestanden». Dei to karane til høgre har nok kome ned for å sjå kven som er med båten. Foto August Abrahamson.



DØLEN: Ved bryggja ved Breidablikk på Byglandsfjord. Der var det også slipp. Foto: Eberhard Oppi.

FAKTA

DAMPBÅTENE

- 1867 Dampbåtane Bjoren og Dølen vart sette i rutedrift på Kilefjorden og Byglandsfjorden 8. juni.
- 1897 Bjoren vert flytta til Byglandsfjorden og sett inn i rutetrafikk frå 15. juni.
- 1930 Dampbåtselskapet vert oppløyst etter vedtak i generalforsamlinga i september.
- 1957 Etter 27 år med privat drift, vert Bjoren sett på land 27. desember.
- 1994 Ein nyrestaurert Bjoren kjem tilbake til Byglandsfjord 20. mai.

også snakka om skaffe større båtar, men det enda opp med at Bjoren vart forlenga med ytterlegare 10 fot i 1914. Dølen hadde fått 8 fot i 1899.

Før «Bjoren» kunne forlengast meir, måtte slusene ved Storstraumen byggjast om, og det vart gjort 1912-13.

I staden for konkurranse, vart det samspel. Postvegen mellom Evje og Byglandsfjord hadde i 1887 vorte flytta over på austsida, slik at Postvegen gjekk parallelt med jernbanen opp til Byglandsfjord, og derfrå saman med båten. Det vart bygd pakkhus, og der varene vart leste av og på var det kort veg til Postveg.

Dette vart gode år. Mellom anna minka det av med krøtterdrifter som vart driven etter

landevegen til byane for å slaktast. I staden sendte folk dei med båt og bane. Onsdag var fast dag. «Så fekk det heller våge seg at lensepumpa var tett av kyrelort på torsdagane, eller at ein stut sleit seg og stanga dasen over bord – heldigvis utan folk inni!» skriv Torgeir Moseid i jubileumssoga.

I konkurranse

Våren 1920 begynte den fyrste rutebilen å rulle mellom Ose i Bygland og Berdalsbru i Bykle. (Veg til Hovden kom ikkje før i 1935.) Som vi skjønar var det som ei forlenging av den kommunikasjonslinja som alt var etablert. Alle var fornøgde.

Men Postvegen var under utbetring. I 1923 vart vegen over den stupbratte Fånekleiva

erstatta med veg i halvtunell rundt. Nokre andre kneikar vart også retta på, og i løpet av kort tid vart det rutebilkøyning heile vegen til og frå Byglandsfjord. Tida hadde begynt å gå raskare, og folk hadde ikkje lenger stunder til å sitje på båten i timesvis når det var mogeleg å gjere turen mykje raskare. Til og med transporten av slaktedyr smuldra vekk. Det vert hermt frå eitt av dei siste åra båten var i drift, at ein mann kom om bord med ei radmager ku. «Kva,» sa kapteinen, «har du sendt kjøtet med bilruta?»

Hausten 1930 var det slutt. For å unngå konkurs, vart selskapet «oppløst og likvidert» og drifta innstilt.

På vestsida

Fleire av gardane på vestsida av Byglandsfjorden var utan veg, og Olav Fransson Vassend, som hadde hatt arbeidet sitt på båtane, overtok og starta opp privat drift. Varetransport til dei på vestsida, postkøyning og ikkje minst køyning av ved frå veglause skogsteigar, vart ei inntektskjelde. Godskøyning var det lite att av.

Det hendte au at det vart med passasjerar over fjorden, og Skipskontrollen i Kristiansand begynte å interessere seg for drifta. Etter ein heftig korrespondanse med lensmann Ånund Haugaa, der lensmannen uttrykkeleg slo fast at kapteinen garantert ikkje tok betaling av passasjerane, tykkjast det å ha roa seg. Nokre ting var det av og

til enklast å sjå gjennom fingrane på.

Drifta gjekk sin gang, og siste dagen med «Bjoren» vart 27. desember 1957. Det er 60 år sidan om ikkje lenge.

I 1994 vart «Bjoren» sett på fjorden att etter mange år i forfall og ei omfattande restaurering. Den sogar skal heller fortelja ein annan gong.

Sidan har båten vorte den kanskje viktigaste turistattraksjonen i Setesdal. Vel 3000 gjester var med på tur sommaren 2017. Derav omkring halvparten frå cruisebåtar som ligg til land i Kristiansand. Den vert no drifta som ein del av Setesdalsmuseet.

Hovudkjelde:
Torgeir Moseid: *Frå kveg til cruise. DS Bjoren 150 år. Setesdalsmuseet 2017.*
Alle foto frå Jubileumsbok.

Artikkelforfatter:
Leonhard Jansen
er konservator ved Setesdalsmuseet (del av Aust-Agder museum og arkiv) og har dampbåten DS Bjoren som ein del av sitt ansvarsområde.

FAKTA

I ET HISTORISK LYS

- Under denne vignetten skriver historikere og andre fagfolk på Agder om spørsmål de brenner for. Spalten er et samarbeid mellom Aust-Agder museum og arkiv, HIFO Agder og Agderposten.
- Har du tips og ideer kontakt oss på e-post: kristoffer.vadum@aama.no eller redaksjonen@agderposten.no