

# «Viking» – norsk nasjonalisme i vesterled

*Den 12. juli 1893 seilte et vikingskip inn på havna i Chicago, et knapt halvår etter at det var sjøsatt i Sandefjord. Skipet var en tro kopi av Gokstadskipet, og anledningen var verdensutstillingen til minne om Columbus' «opdagelse» av Amerika 400 år tidligere. Ankomsten ble slått stort opp på forsida av The Chicago Tribune, og seilassen figurete i amerikanske og norske aviser i ukesvis. Hvordan var det mulig å finansiere og realisere en så kuriøs og kostbar ekspedisjon? Og hvordan ble den norske ekspedisjonen mottatt og oppfattet i den nye verden?*

AV GUNNAR THORVALDSEN

Vikingskipkopien gikk av stabelen ved *Framnes mek. Værksted* utenfor Sandefjord 4. februar 1893. Verftseier Christensen hadde fått oppdraget etter en anbudsrunde, og ingenting ble spart for at skipet skulle bli like sjødyktig som originalen, som ble gravd ut på Gokstad, et par kilometer lenger nord, tretten år tidligere. Ved Marinens hovedverft på Karl Johansvern i Horten var det i tillegg til modeller laget nøyaktige tegninger i stor målestokk over alle spanter og andre detaljer i det 23,9 meter lange Gokstadskipet. Til forskjell fra nyere kopier ble hele skipet liksom originalen bygget i eik, bortsett fra tiljene i gran. Hovedproblemet var å finne emner til mast og kjøl.

Sistnevnte målte 56 fot ganger 16 ganger 8 tommer, og måtte innføres fra USA hvor skipet skulle bli stående etter endt seilas. Den utgjorde dermed også unntaket fra regelen om at hele foretaket skulle være så norsk som overhodet mulig. Mast klarte skipskonstruktørene derimot å skaffe til veie lokalt. På gården Østre Nes ved Lahellefjorden tre kilometer øst for Gokstadfunnet sto et

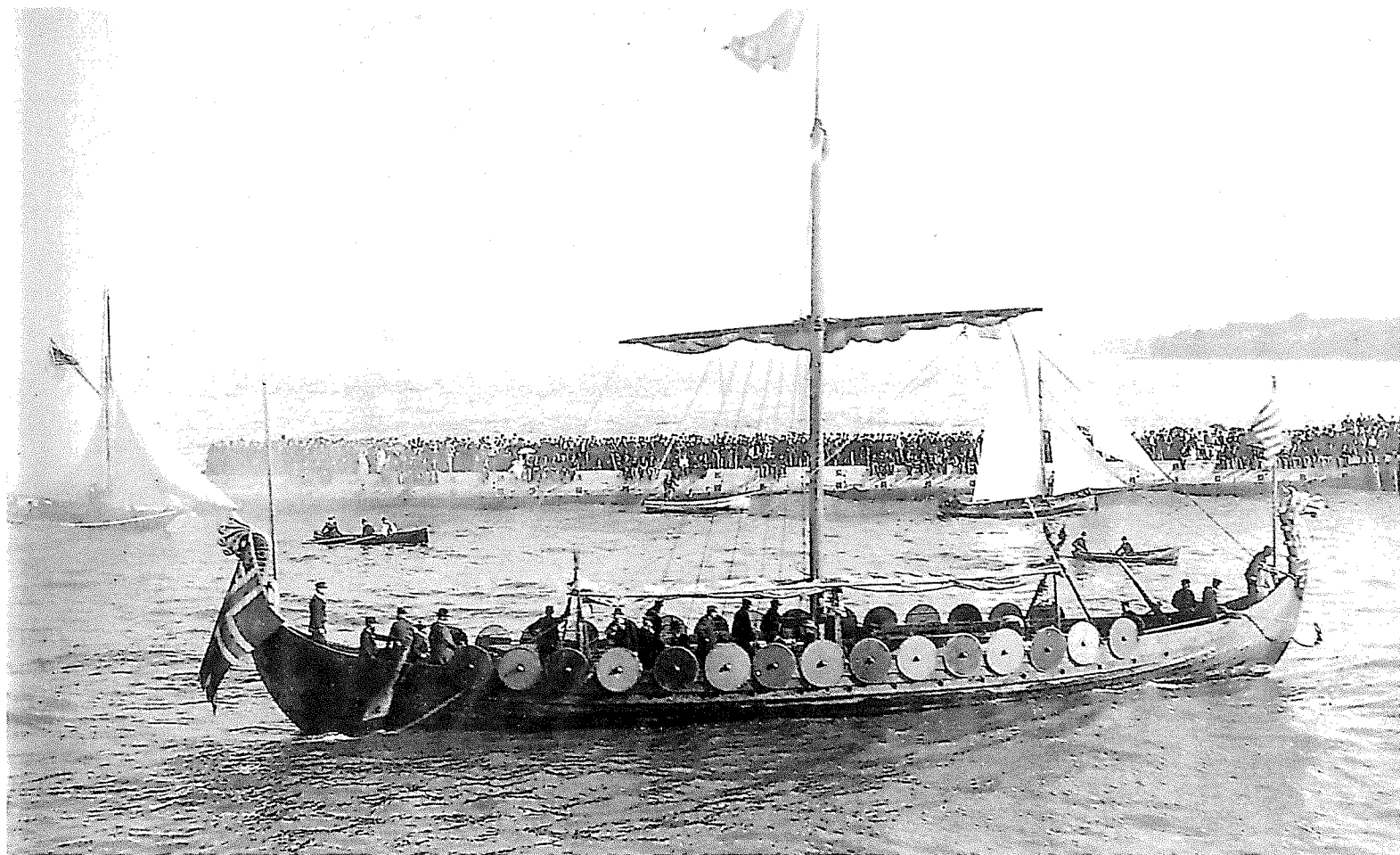


Foto: Hvalfangstmuseet i Sandefjord.

300 år gammelt eiketre, fem meter høyt, halvannen meter i diameter nederst og helt friskt. Tillatelsen til å hogge gårdens stolthet satt langt inne, men gårdens eier var gammel skipper, og fant at intet formål kunne være bedre enn å skaffe mast til det nye vikingskipet.

Slik det var vanlig med datidas mindre treskip, ble også kopien klinkbygget, dels med tre- og dels med jernnagler. I overensstemmelse med originalen var imidlertid de nederste spantene bundet til de sju nederste bordgangene med tynne trerøtter. Dette skulle vise seg å gi skroget en smidighet som gjorde det til en god sjøbåt som tok høy sjøgang med eleganse. Sjøsettingen fant sted etter en byggetid på fem måneder.

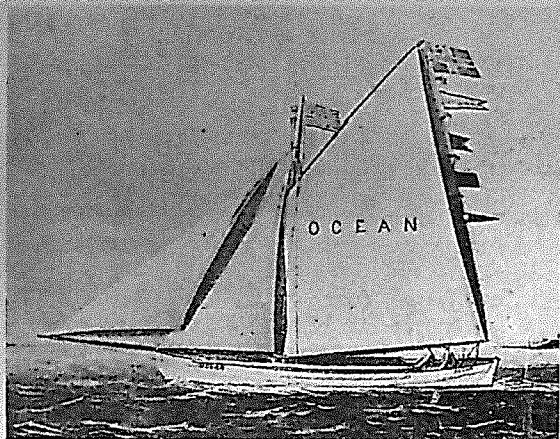
#### FINANSIERING OG PLANLEGGING

De leserne som nå tror at vikingeventyret var finansiert av en lokal sjøfartsmatador – slik flere prosjekter senere har vært rea-

lisert for unndratte skattepenger i Sandefjord, tar imidlertid feil. Mens forbildet, materialene og skipsbyggerne stort sett var lokale, kom initiativet og pengene fra sentralt hold. Primus motor bak planene og realiseringen av dem var kaptein Magnus Andersen, stifter og redaktør av *Norges sjøfartstidende* og fra 1903 sjøfartsdirektør. Andersen påstår i sin bok om ferden at han selv fikk ideen da han hørte om planene for verdensutstillingen under et besøk i USA på 1880-tallet. Han hadde personlig erfaring fra en lignende ferd; i 1886 var han en av et mannskap på to som forsøkte å nå Amerika med den åpne 19 fots sjekten *Ocean*, men måtte plukkes opp av en lastebåt og returnere fra farvannet like øst for New Foundland. Heller ikke det faktum at redningsbåten også nesten forliste hadde tatt fra Andersen lysten på en ny kryssing i åpen båt. Samtidig drev amerikanerne utstrakt lobbyvirksomhet over hele verden for å maksimere antall delta-

kerland, så Magnus Andersen må nok dele æren for initiativet med flere amerikanere som gjorde henvendelser i sakens anledning. Selv om Norge ikke hadde egen utenriktjeneste, hadde landet et utstrakt markeringsbehov. Stortinget bevilget kr 200 000 til norsk deltakelse, og det ble satt ned en komité med tidligere statsråd og stortingsmann Hans Rasmus Astrup som leder. Som minister i det nyopprettede Arbeidsdepartementet fra 1885 til 1888, hadde han blant annet ansvaret for maritime oppgaver som havnevesen og kanalbygging. Astrup var riktignok venstremann, men hadde venner i alle leirer gjennom sitt virke som mesen og utstrakt selskapelighet i det fasjonable huset på Drammensveien (Vitenskapsakademiets nåværende lokaler). Han hadde tjent seg grunnrik på klippfisk i Spania og trelast i Sverige. Astrup var en mann som fikk saker og ting til å skje, og kaptein Andersen hadde den nødvendige ekspertisen.

«Viking»



Sjekten *Ocean*.

Sistnevnte leverte i løpet av et par uker den utredningen utstillingskomiteen ønsket om bygging av et vikingskip, og 7. mai 1892 oppnevnte et møte av interesserte en arbeidsgruppe med Astrup som leder, Andersen som sekretær samt fem andre framtreddende menn. Sekretæren fikk for sikkerhets skyld en rekke anerkjente sjøkapteiner til å undertegne en erklæring om at en seilas over Atlanterhavet var en fullt ut realiserbar plan, bare den ble foretatt på forsommeren. Kanskje Andersen hadde forutsett motstand og bestemt seg for å ta høyde for motforestillinger? Disse kom allikevel meget ubeleilig, bare et par dager før initiativtakerne skulle starte med å samle inn penger til skipets bygging og ferd, i form av en kritisk artikkel i *Morgenbladet* 15. mai 1892. Det oppsto dermed fare for partipolitisk uenighet, og uten penger fra folk på høyresiden kunne det bli vanskelig å realisere planene. Riktignok ble dette kompensert med entusiasme i utenlandske aviser og tilbud om delfinansiering fra USA, men det sistnevnte var offisielt ikke akseptabelt siden utenlandsk støtte kunne kompromittere prosjektets nasjonale karakter. Initiativtakerne trodde i sin grenseløse optimisme at prosjektet skulle gå med overskudd, og at norsk-amerikanerne alltid kunne bidra til det aldershemmet for sjømenn som avkastningen var tenkt å finansiere.



Kaptein Magnus Andersen.

Når pengeinnsamlingen i norske kystbyer gikk tregt, skyldtes det kanskje vel så mye den nye lavkonjunkturen som den *Politik* som *Morgenbladet* lot gå i saken. Hadde det ikke vært for bidrag fra norske sjømenn i europeiske havner, hadde byggingen av *Viking* neppe latt seg realisere. Dessuten fikk tiltaket god drahjelp av det uventet lave anbudet fra skipsverftet på Framnes, bare kr. 12 000. Innsamlingen brakte ikke inn mer enn kr. 18 000 av de budsjetterte kr. 31 000, men med tillegg av kr. 5 000 i inngangspenger fra folk som ville bese skipet, kunne komiteen dekke alle budsjetterte utgifter inntil avreise. Opprinnelig hadde gruppa håpet at innsamlingen skulle bringe inn hele kr. 50 000.

Et annet skjær i sjøen som komiteen klarte å styre unna i første omgang var en

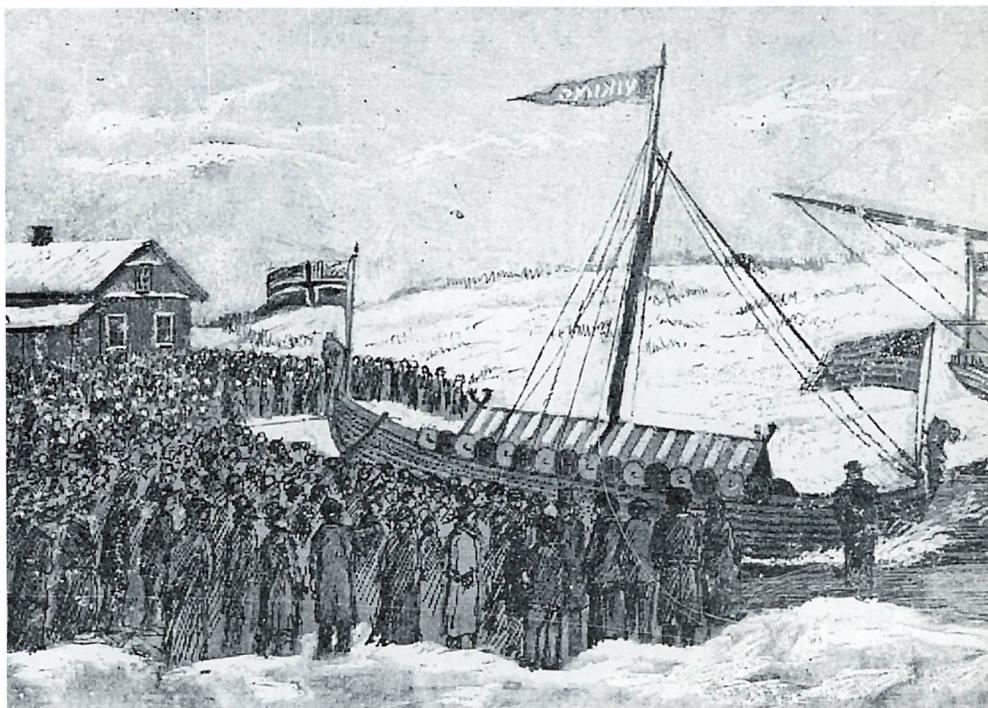
variant av flaggsaken. Mer radikale initiativtakere bak pengeinnsamlingen ønsket at skipet skulle føre rent norsk flagg, men dette betegnet komiteen som bare rykter for å unngå å provosere enkelte bidragsytere. Et seinere forslag om å like godt droppe flagget fordi det var en anakronisme, ble ikke vurdert seriøst på grunn av det nasjonale markeringbehovet. Flaggkompromisset, det norske unionsflagg med den såkalte *sildesalaten* var på plass under hele seilsen til Chicago. Der oppfattet imidlertid mange flagget som tegn på at ferden var et norsk-svensk foretak, fordi vikingskipet hadde *norsk flagg med den svenske union*. Dette falt kaptein Andersen tungt for brystet, han skiftet nærmest standpunkt i flaggsaken. I sine taler framhevet han enda sterkere ekspedisjonens rent

norske bakgrunn hvor Sverige ikke hadde bidratt i det hele tatt, noe som igjen fikk svensk presse til å reagere. Som vi skal se nedenfor, var dette ikke det eneste punktet hvor den norsk-nasjonale markeringen med *Viking* ble oppfattet som en provokasjon hos andre etniske grupper.

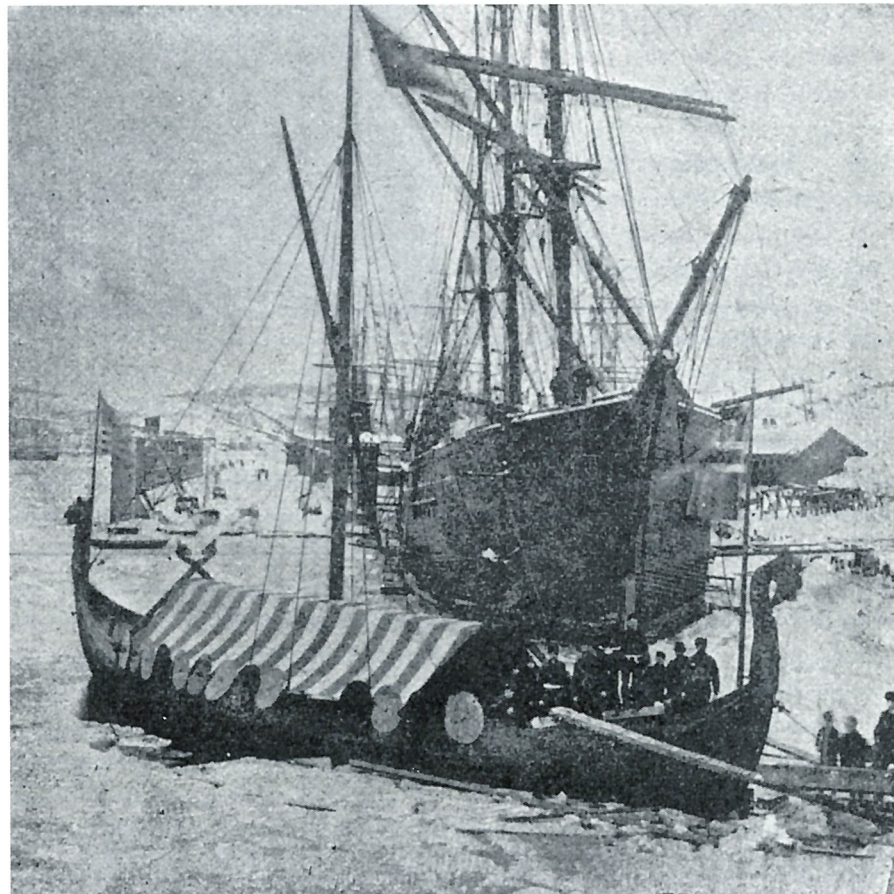
#### STABELAVLØPNING OG KRITIKK

Stabelavløpningen var lagt til en lørdag for at forretningsfolk og politikere skulle kaste glans ved å reise med *Jarlsbergsvarten* fra hovedstaden til Sandefjord og tilbringe helga der. Interessen var stor også lokalt, i Tønsberg måtte nye vogner kobles på toget. Andersen anslår selv at mellom seks og åtte tusen mennesker så *Viking* ta vannet for første gang. *Sagen var her en Nationalsag*, skriver han i et forsøk på å koble sammen det lokale og det nasjonale perspektivet. Selve sjøsettingen gikk greit, men det var en skuffelse at den planlagte roturen måtte avlyses på grunn av problemer med is i det indre havnebasseng. Til gjengjeld benyttet mange tilskuere, med gamle Svend Foyn i spissen, seg av anledningen til å komme om bord i den første fullskala kopien av et vikingeskip. Sjøsettingen ble feiret med ikke mindre enn to festmiddager og innlagt vikingeslagsmål – også til ære for Christensens 25-årsjubileum som skipsbygger. Langt flere fikk anledning til å bese *Viking* da skipet etter en strabasios ferd på en islagt Oslofjord lå i Piperviken fra 12. februar til primo april.

Om utrustningen av skipet oppsto det ny strid, noe som både var forårsaket av riksantikvar Nicolay Nicolaysens kritiske foredrag og at man nødvendigvis måtte finne fram til et kompromiss mellom vikingenes originale utstyr og mer tidsmessige krav og teknologiske muligheter. *Viking* ble utstyrt med sjøkart og kompass, samt innredet med bokser i metall og eik til oppbevaring av vann, mat, klær og annet utstyr. Istedenfor den tradisjonelle dekning med løse bord, brukte man nå presenninger. I tillegg til råseilet, fikk



Stabelavløpningen.



Første dag på vannet.



Mannskapet på *Viking*.

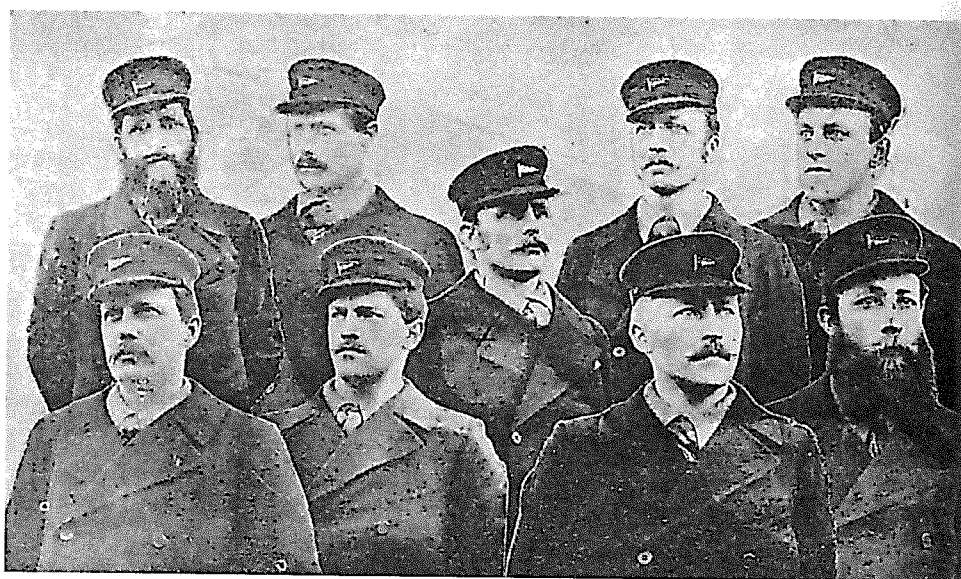
Til venstre 1. styrmann Gundersen og  
2. styrmann Christensen.

Under ser vi til venstre de fire på babords vakt;  
Rasmussen (b.t.v.), Simonsen, Solberg og Løkke.  
Til høyre styrbord vakt; Eriksen, Bing, Møller og  
Nygaard. I midten kokk Frandzen.

*Viking* en fokk for å lette manøvreringen. Alt «moderne» lot seg imidlertid fjerne uten å sette spor i vikingskipskopien. Mye av utstyret var gaver fra produsenter eller selgere med behov for reklame. Som en kuriositet kan vi nevne at de medbrakte ølflaskene fra Ringnes bryggeri fikk samlerverdi i USA på grunn av den spesielle vikingetiketten.

Hovedmotivet bak Nicolaysens kritikk later til å ha vært å beholde skipet intakt, altså en nærliggende tanke for riksantikvaren. Han hadde ledet utgravingen av Gokstadskipet og støttet byggingen av en kopi, men advarte bestemt mot seilasen som han var sikker på ville ende i havari fordi konstruksjonen neppe var bygd helt ut slik vikingene selv gjorde. Gokstadskipet var jo ikke fullstendig bevart. Han anbefalte at *Viking* skulle transporteres, ikke seiles til Chicago, slik portugiserne forresten gjorde med kopien av Columbus' karavell. Hovedeffekten av Nicolaisens foredrag var antagelig at Stortinget fant grunnlag for å avvise ekstra bevilgninger til ferden. Dessuten viste det seg umulig å forsikre skipet hos innenlandske assurandører, man måtte til Tyskland.

Selv om flere leserbrev i *Morgenbladet* sluttet seg til slike lite «patriotiske» holdninger, må meningen blant sjøfolk ha vært en annen. Nesten to hundre meldte seg til å bemanne de tolv plassene om

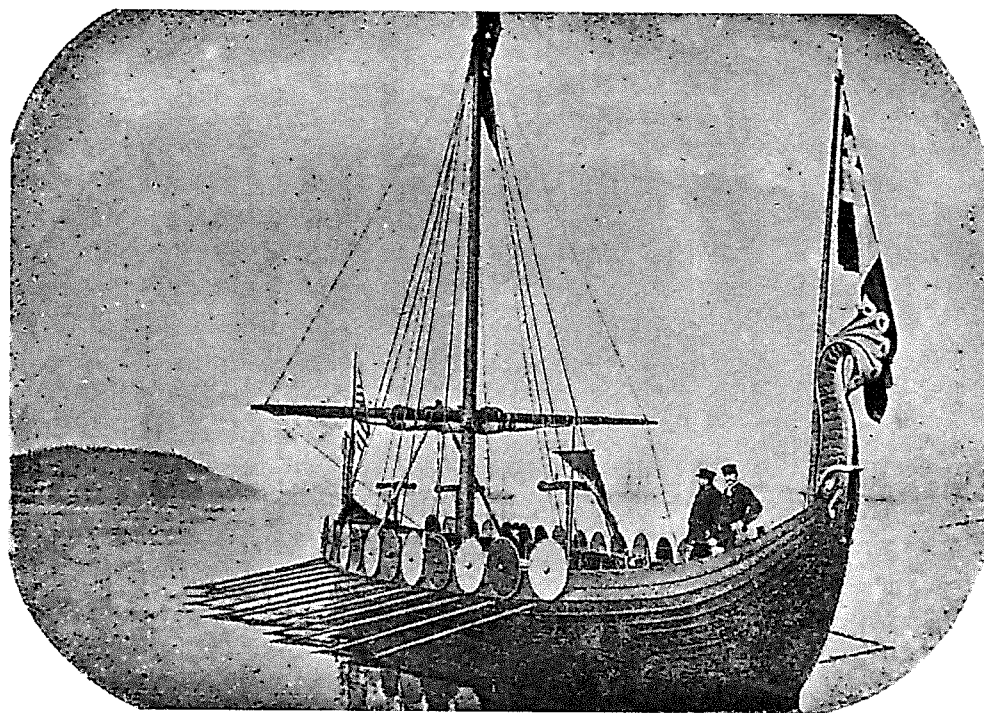


bord, enkelte trakk seg riktignok i ettertid. Magnus Andersen var selvskreven til jobben som kaptein, selv om det også var to andre søkere. Det øvrige mannskapet på elleve, hvorav to styrmenn og en kokk, ble plukket ut på grunnlag av kvalifikasjoner. Komiteen sier den vektla en viss regional spredning ved rekrutteringen, men ble allerede i samtiden kritisert for at ingen fra Nord-Norge kom med. Mønstringsvesenets bemanningsliste viser at en var fra Trondheim, en fra Bergen, en fra Stavanger, en fra Lillesand, en fra Risør, en fra Larvik (Andersen selv), en fra Sandefjord, en fra Horten, tre fra Oslo og en fra Fredrikstad. Et knapt flertall kom altså fra området omkring Oslofjorden.

Eldstemann var styrmann Johan Gundersen (43) fra Fredrikstad, men Jens Bing (Kristiania) var yngst med sine 20 år.

#### KAPTEIN ANDERSENS FRAMSTILLING PROBLEMATISK

Den skjeve geografiske rekrutteringen i det nasjonale foretagendet er et av de punktene kaptein Andersen glatter over i sin bok om skipet og ferden. Det er et kildekritisk problem at hovedaktøren selv har levert den mest omfattende beskrivelsen, og det er langt fra alltid vi kan sjekke hans beretning mot andre kilder. Dessuten er avisreferatene ofte like fra seg av begeistring som deltakerne selv.



Andersen innrømmer at han silte informasjon, for eksempel gjorde han mye for at pressen ikke skulle få rede på feil og mangler som ble oppdaget da båten ble satt på slipp i Bergen. Han innrømmer også seinere at det ble mottatt penger fra enkeltpersoner i USA til ferden med *Viking*, til tross for at dette ødela noe av tiltakets nasjonale ide. Jeg har tilgang til det eksemplaret av boka om ferden som han har signert med hilsen til verftseier Christensen. Det er påfallende at her mangler de sidene hvor pengebidraget fra professor Horford i Boston nevnes.

Et annet forhold som utelates i Andersens bok om vikingferden er at *Framnæs mek Værksted* sjosatte ytterligere et vikingskip i 1893. St Hansaften gikk ytterligere en kopi av Gokstadskipet av stabelen, bestilt av generalagent M. M Kœdt i København. Dette ble døpt *Leiv Erikson*, altså det navnet som av diplomatiske grunner ble forkastet for forrige byggenummer (se nedenfor). Det er ulike oppfatninger av hvor stor lykke dette vikingskipet vakte mens det var utstilt i Tivoli, men det ble i alle fall i 1894 overført til framvisning på Antwerpenutstillingen. Skipets videre skjebne er noe usikker,

men «en gammel sjømann» refererte til egne undersøkelser i Belgia da han i et leserinnlegg hevdet at det ble bygd om til lekter og seilte på Schelde inntil det strandet. Til slutt kom eikeplankene godt med under brenselskrisa i Belgia under 1. verdenskrig.

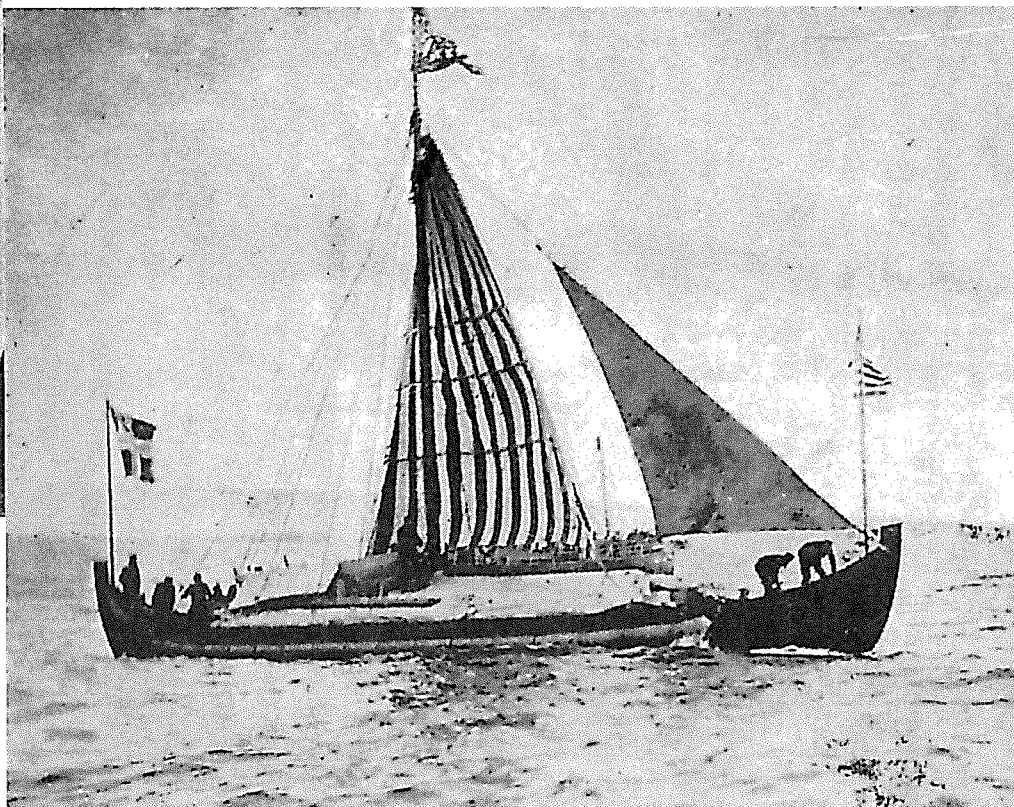
#### PÅ TURNÉ

Isen lå lenge i 1893, men niende april ble *Viking* tauet av slepedamperen *Aleksander* for framvisning i kystbyene og endelig Bergen. Både avisreferatene og kaptein Andersens bok beskriver den rene 17. mai stemning på sted etter sted, med saluttering, skolefri, stengte butikker og mange tilskuere, deriblant hele skoleklasser på skipsbesøk: *De hundreder af glade Barneansigter viste tydeligt at Besøget havde sin Betydning for det unge Norge...* En del av de verselinjene Andersen gjengir fra aviser og taler er enda mer patetiske: *thi Røveri og Plyndring og Mordlen Glede var for den Viking fra Nord*. Flaggsaken fikk en ny vri da en gruppe skippere som hadde vært sakkynndige passasjerer fra Larvik til Stavern, brøt seg inn i en privat hage og fjernet et

flagg uten unionsmerke fra flaggstanga. Strid ble det også i Haugesund, da *Viking* skiftet anløpsbrygge for å unngå å legge til ved et rent flagg, mens ungdommen allikevel toget ut til det rene flagg for full musikk.

*Viking* lå i Bergen fra 20. til 30. april. Båten ble satt på slipp slik at skroget kunne inspiseres, tettes og stoffes. Det tok lenger tid enn planlagt, særlig fordi eikebordene hadde en rekke råtne kvisthull som tømmerne på grunn av frosten ikke hadde oppdaget under byggingen. Etter at reparasjonene var utført og båten oljet innvendig, ble den fullastet med proviant og annet nødvendig utstyr for ferden over havet før avreisen fra Bergen skjedde med den forventede pomp og prakt. Kapteinen var opptatt av at båten skulle ta seg godt ut, og det ble stadig ryddet, pusset og oljet. *Viking* må som representasjonsskip ha fortont seg ganske annerledes skikkelig enn et røvertokt i middelalderen!

Overfarten gikk uten de store problemer eller begivenheter. Dette var selvsagt før radiotelegrafens tid, men mannskapet lyktes å sende en beskjed til Shetlandsøyene med de brevdueene som kom



Viking i Nordsjøen.

om bord. Den nådde imidlertid ikke Astrup før utpå høsten, så det var bra at «vikingene» et par ganger fikk sendt post med møtende skip. I hard vind måtte båten lenses med pøser om ikke pumpa fungerte, og kokken hadde vansker med kabyssen under bestemte vindforhold. Mange hadde vært skeptiske til sideroret, som jo ikke satt helt bakerst på et vikingskip, men dette viste seg å fungere utmerket. Én gang måtte drivankeret ut på grunn av storm, og mannskapet ble gjennomvåte, men båten klarte seg godt. Særlig fornøyd var kapteinen med at de nederste bordgangene ikke var naglet til spantene, men som nevnt festet med tæger. Dette ga skroget en elastisitet som gjorde *Viking* til en svært god sjøbåt. En viss slitasje var det på riggen, og reinsdyrhudene skipet var kledd med forut ble delvis slitt av. Da de nærmet seg land, var mannskapet stolte over å kunne seile om kapp med andre seilskip. 13. juni ankret *Viking* opp ved New London, seilasen fra Bergen tok altså 41 dager.

#### TRIUMF OG SKANDALE

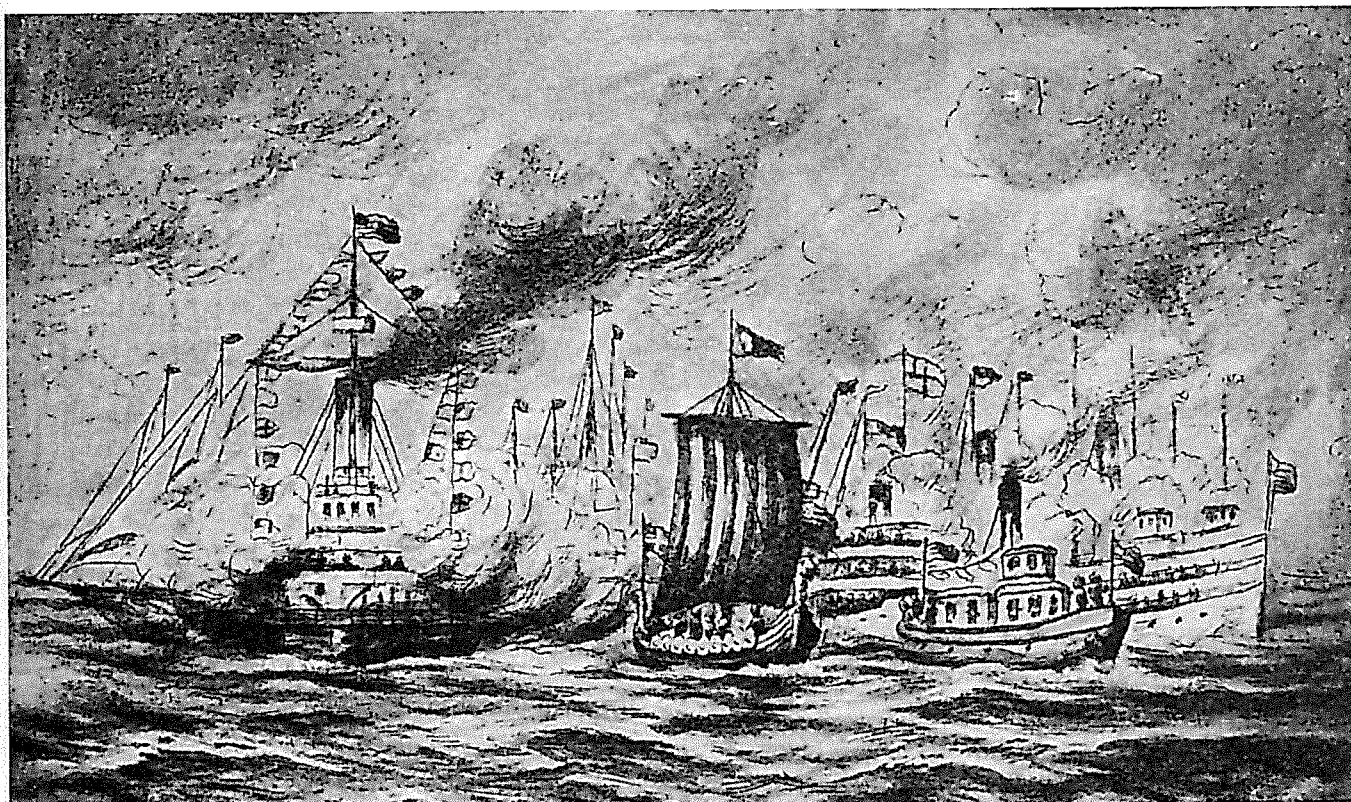
Så startet en triumfferd fra sted til sted i USA med en endeløs rekke av mottakelser og ovasjoner. Et av de første stoppene var Watertown ved Cambridge, Massachusetts, hvor den lokale professor Horsford var overbevist om å ha funnet tuftene etter Leif Erikssons *Vinland*. Han hadde publisert et par bøker og satt opp et tårn til minne om dette. Som vi nå vet landet Leif etter all sannsynlighet på New Foundland. «Funn» og tolkninger av denne typen inngår i den lange rekken av såkalte *homecoming myths*. Disse er uttrykk for immigrantenes ønske om å begynne sin nye identitet ved å finne tilknytningspunkter de kan identifisere seg med på deres nye bosted, især slikt som kan tyde på at deres forfedre hadde kolonisert området i en mer eller mindre fjern fortid. Mytene kan være mye mer fantastiske enn Horsfords «oppdagelse» ute ved kysten: En av de mest kjente er funnet av en runestein (*Kensington-stei- nen*) nord i Minnesota, som gjør stedet til



Professor Horsford.

en turistfelle. Lokalpatriotene tvholder på steinens norrøne opprinnelse, til tross for at runologer har levert klare bevis for at det dreier seg om en forfalskning fra seint 1800-tall. Kaptein Andersen, henholdsvis i sin selvbiografi og i *Vikingefærd- den*, sluttet seg reservasjonsløst til den påstand at såvel Horsfords tufter som *Kensington-stei- nen* er vaskeekte, norrøne levninger.

Som i Norge, ble *Vikings* ferd langs kysten, på elver, kanaler og de store sjøene en lang rekke svulstige taler og fester. Men allerede i New York fikk mannskapet med kapteinen i spissen merke at ikke alle var like begeistret for denne markeringen av at Leif Eriksson hadde vært i Amerika før Columbus. Også andre etniske grupper i Amerika setter selvsagt sine *homecoming myths* høyt. Det kan forklare den ubehagelige opplevelsen natt til 19. juni, bare vel et døgn etter den varme velkomsten i New York. Det ble arrangert fest med dans for mannskapet og innbudte gjester i Brooklyn. Etter at



Vikings ankomst til City Island.

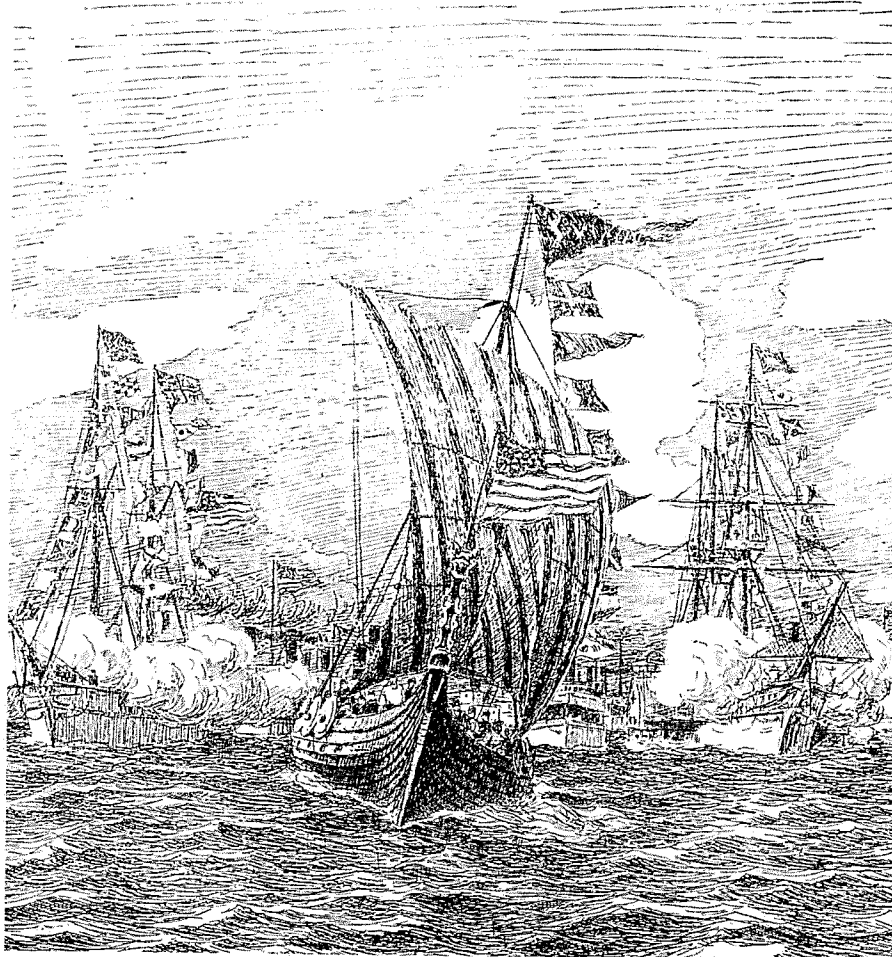
selskapet hadde brutt opp, ble halvparten av mannskapet med kapteinen i spissen arrestert på Hamilton Avenue, angivelig for fyll. Andersen påstår at de bare hadde drukket litt vin, og at de var utsatt for en provokatør. Det ble etter mye om og men ordnet med kausjon, men da dokumentet inneholdt en passus som innrømte drukenskap, nektet kaptein Andersen å undertegne. Dermed var det å sitte i kasjotten til neste dag, inntil de ble overført til et rettslokale. Da sjøfolkene stadig nektet å innrømme drukenskap, måtte de vente før saken kom opp, i følge Andersen en bevisst trenering fra dommerens side for å hindre at de kunne delta i den offisielle mottakelsen med New Yorks borgermester kl. 11. Det ble imidlertid ordnet med betingelsesløs kausjon i tide.

Saken fikk flere etterspill, ved siden av at den var godt stoff i avisene både i USA og Norge, som stort sett stilte seg på mannskapets side. Det manglet ikke på støtte både fra norsk-amerikansk og rent



Her ser vi en karikaturtegning der Leif Eriksson og Columbus sloss om hvem som kom først til Amerika. Amerika sitter og overvåker det hele.



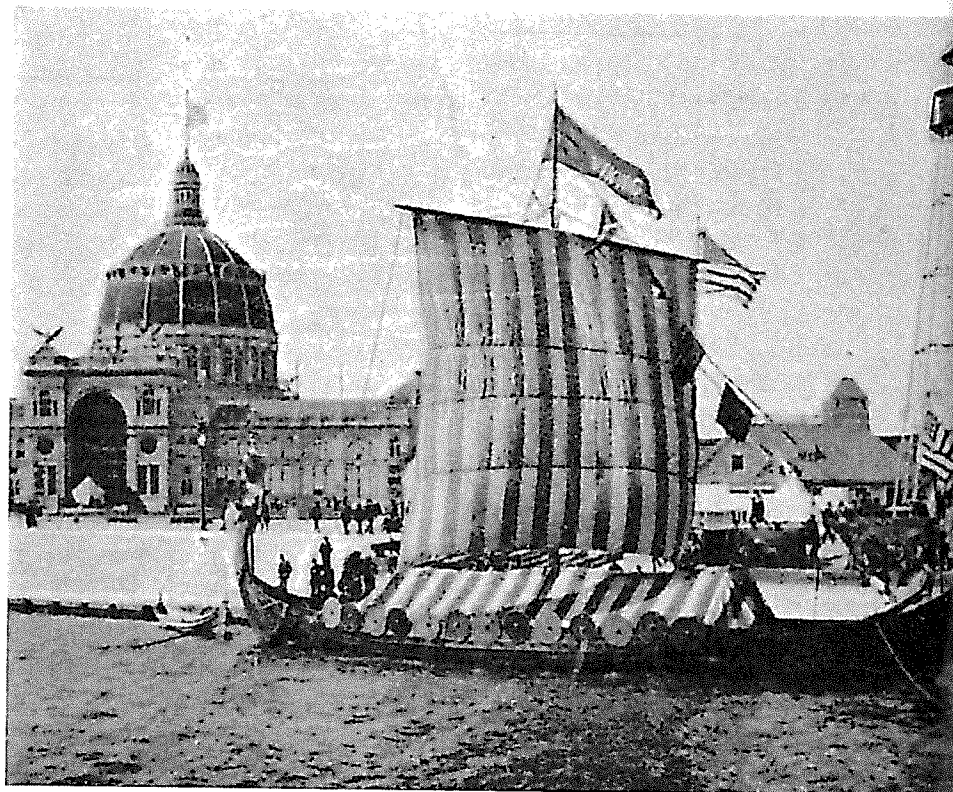


Innseilingen til Chicago.

amerikansk hold. Da mannskapet dagen etter var invitert til møte hos Brooklyns borgermester, ble arrestasjonen sterkt beklaget. Både dommeren og den ansvarlige politisersjanten fikk i følge Andersen egen framstilling nærmest stå skolerett. Under press fra politisjefen og borgermesteren måtte dommeren gå med på å gjenoppta saken allerede neste dag, og Andersen mener de da ble frikjent umiddelbart. Hvis det stemmer, er det merkelig at saken også fikk et rettslig etterspill i oktober 1991. Da medvirket statsminister Gro Harlem Brundtland under et besøk i New York til at saken ble gjenopptatt og at samtlige arresterte blant *Vikings* mannskap ble renvasket for alle anklager. Trolig opptrådte ikke kaptein Andersen og hans mannskap så uskyldig som vi kan få inntrykk av den famøse natta i Brooklyn. Andersen var selv en kampglad person, som blant annet måtte trekke seg som sjøfarstsdirektør etter en konflikt med utenriksminister Irgens. Forfatterne

av *Norsk sjøfarts historie* karakteriserer ham som *En stridbar og omstridt forkjemper for reformer...*

I sin bok tolker kaptein Andersen hendelsen som utslag av etnisk betinget maktkamp om førsteretten til tittelen *Amerikas oppdager*. Liksom i flaggsaken var skipets navn et annet punkt hvor komiteen valgte minste motstands vei. Ved en navnekonkurranse i *Norges sjøfartstidende* hadde de fleste foreslått *Leif Eriksson*. Komiteen valgte allikevel *Viking* for å unnlate å provosere ved deltakelsen i en utstilling til minne om Colombus' oppdagerferd. De argumenterte riktignok i tillegg med at vikingnavnet var lettere å oppfatte i utlandet (at markeringen av hvilken europeer som oppdaget Amerika er et følsomt spørsmål er også lett å se ved *The State Capitol* i St Paul, hovedstaden i Minnesota. Øst for bygningen står en statue av Christoffer Columbus, mens en større statue av Leif Eriksson er plassert på vestsiden. For sikkerhets skyld ser de to herrene i hver sin retning).



*Viking* foran utstillingen.

Andersen mer enn antyder at dommer og politifolk var halvkorrupte columbus-tilhengere som ville skandalisere markeringen av at Leif Eriksson kom først. Han utvidet til og med saken til en konflikt mellom amerikanske protestanter og katolikker, hvor også irlendere sto på Columbus' side. Om vi ser bort fra denne religiøse dimensjonen, kan det være noe i påstanden om etnisk rivalisering. Lederen i mottakelseskomiteen i Cleveland sa det slik: «Kolumbusdyrkelsen»... *saa nesten ud til at skulle tage Overhaand; men heldigvis har eders Ankomst nu lagt den tilbørlige Dæmper derpaa, og alle Amerikanere er eder derfor taknemmelige.* At ferden med vikingskipet vakte stor oppsikt kan det ikke råde tvil om. Magnus Andersen fikk foretrede for president Cleveland i Washington to ganger, første gang til og med uanmeldt.

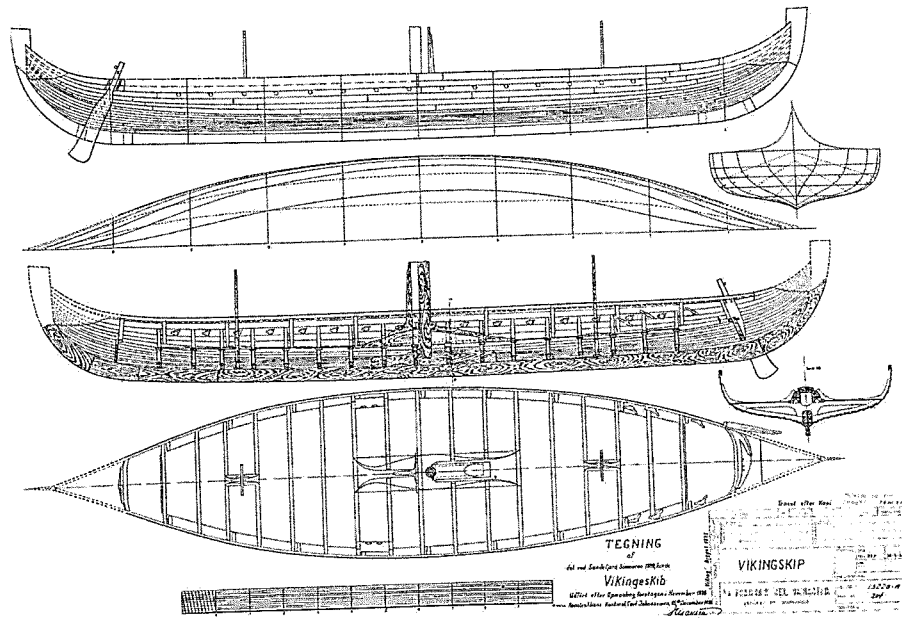


Foto: Hvalfangstmuseet i Sandefjord.

#### SUKSESS I CHICAGO

På grunn av forsinkelser hastet *Viking* gjennom Erie-kanalen og over de store sjøene trukket av slepebåter, stadig avbrutt av festligheter i byene underveis. Ytterligere forsinkelser oppsto på grunn av en mindre kollisjon og at skipet tok inn mye vann under hurtig sleping i stampesjø. Men båten ankom Chicago til avtalt tid 12. juli. Det norske mannskapet fikk en storslått mottagelse: *Viking* ble møtt av en konvoi med om lag 50 000 tilskuere og i tillegg befant ca 100 000 skuelystne seg på land. Det skal ha vært større publikum til stede på verdensutstillingen denne dagen enn da kopiene av Columbus' karaveller seilte inn bare fire dager tidligere. Deretter ble skipet liggende i utstillingsområdet så lenge utstillingen varte, og tilstrømmingen av besøkende var upåklagelig. Men det var skår i gleden. Etter svensk press var Norges navn fjernet fra den stort oppslåtte listen over deltakerland på området. Enda verre var prosjektets skrantende økonomi. Fordi Spania ikke krevde inngangspenger ved karavellene, måtte også Andersen avskrive slike inntekter. Hans salg av brosjyrer

ble stoppet fordi salgsrettighetene om bord var lisensiert til andre av hovedarrangøren. Først mot slutten av utstillingen fikk man ta inngangspenger, men det oppsto så strid om fordelingen av disse.

For å bøte på økonomien reiste Andersen på foredragsturne, mens *Viking* ble sendt på nytt tokt nedover Mississippi og fra New Orleans langs USAs kyst til Washington og Boston. Billetinntektene dekket riktignok utgiftene til dampslepebåt og hyre, men ikke stort mer. Når Stortinget så med knapt flertall avsto å sanere gjelda, måtte skipet selges for en liten sum til Chicago, hvor det ennå befinner seg. Til tross for hundreårige anstrengelser har noe museum for skipet ennå ikke latt seg realisere. Det lå først i Jacksonparken, og så lenge i Lincolnparken, men især da skandinavene flyttet ut av dette området var det utsatt for betydelige ødeleggelser. Mang en turist fikk med seg en eikeflis til minne om *The Windy City*. I dag er skipet bedre sikret, men står ennå i et provisorium. Chicago har sikkert en rekke andre gode formål å bruke kulturdollarne til, og manndom, mot og vikinger har i alle fall ikke blitt mer politisk korrekt med årene. Eller er fortsatt forklaringen på at denne

saken ikke lar seg løse konkurrerende etniske *homecoming myths* i en storby hvor irlendere har dominert det politiske landskapet gjennom det demokratiske partiet, mens skandinavene tradisjonelt har vært republikanere, og hvor de sven-skattede er tallmessig overlegne blant skandinavene? ■

Forfatteren takker personellet ved Hvalfangstmuseet i Sandefjord for assistanse med bakgrunnsmateriale til artikkelen.

#### KILDER OG LITTERATUR:

- Bogen, Hans A.S *Framnes mek. Værksted 1998-1948* Oslo u.å.
- Kolsrud, Ole *Maktens korridorer. Regjeringskontorene 1814-1940* Oslo 2001
- Andersen, Magnus *Vikingeferden. En illustreret beskrivelse af «Vikings» reise i 1893* Kristiania 1895
- Påmonstring nr 131-1893 i Christiania distrikt
- Sandefjords blad*, 5 desember 1921
- Sandefjords blad*, 10 oktober 1991
- Øverland, Orm *Homecoming myths??*
- Norsk biografisk leksikon*, Oslo 1935
- Bjørklund og Kolltveit, i Berggreen, Christensen og Kolltveit (red) *Norsk sjøfartshistorie*, bind II
- Vestfold fremtid*, 4 juli 1980