

Fartsfest på Østensjøvannet!

Forfatter: Roger Pihl

Knausene med utsikt over Østensjøvannet var fulle av unger som ville se isracet. Kulda beit i kinn og tær, men ingen ville gå glipp av moroa. De som hadde penger, kunne kjøpe inngangsbillett og stå nede på isen, og se løpene på kloss hold. Det kostet 3 kroner for voksne og 1 krone for barn, og det var mer enn dyrt nok for mange. Motorduren og jubelropene kunne høres fint opp til knausene, men det var sikkert mer trøkk nede på isen. Til gjengjeld kunne de se omtrent hele banen fra knausene, og ikke bare bilene når de brølte forbi bak snøkantene.

Norges første israce på Bunnefjorden

Israce var den første form for baneløp som ble arrangert i Norge, og ble første gang arrangert på Bunnefjorden søndag 25. februar 1912. Norsk Automobilklub (KNA) var den som hadde tatt initiativ til og sto for løpet. Fartsprøver var en betingelse for å utvikle både motorer og biler, men veistandarden i Norge gjorde det umulig å se hva bilene egentlig var gode for. Baner fantes ikke på land, men det fantes mer enn nok av islagte vann som kunne gi Norge et lenge etterlengtet automobilløp.

Pressen ble invitert til prøvekjøring dagen før og fikk gleden av å sitte på i en ventilløs Minerva med 44 hestekrefter. Minerva var en belgisk fabrikant som ble etablert i Antwerpen i 1883 og produserte først sykler. Selskapet ble nedlagt i 1956. Journalistene elsket kjøreturen, for dette var noe ganske annet enn å fiske, seile eller å bade i sjøen. Det fantes ikke en eneste politimann som kunne stoppe noen uansett fart, det fantes verken hus-hjørner, stabbesteiner, hester eller mennesker som kunne være i veien for fartsgledden. Og de kunne kjøre så fort de ville! Kanskje opp mot 80 kilometer i timen! Banen skulle pløges i en bredde på sju og en halv meter, der fikk tre biler fint plass ved siden av hverandre. Og for å være

sikre på at publikum dukket opp, ble det annonsert i alle dagsavisene i Oslo og trolig mesteparten av østlandsregionen.

Likevel ble løpet en fiasko, for arrangøren var fullstendig uforberedt på hvilke enorme og uhåndterlige tilskuerskarer som møtte opp. Veiene utover var svarte av mennesker, de fles-

te gående, men noen i biler som ustanselig måtte bruke bærtå for å komme fram, eller med hest og slede, som faktisk var mulig. Ekebergbanen og Gamlebytrikken ble fullstendig overlesset og lokaltoget var stappfullt. Jernbanen satte opp ekstratog. Barn, folk med barnevogner og bikkjer surret rundt hverandre. Over ti tusen mennesker førte til et komplett kaos, og folk var både påtreggende og uforsiktede, for alle ville stå i første rekke. Dette var en suksessopp-



skrift!

Isen var mellom 38 og 45 centimeter tykk og banen var i utmerket stand. Lensmannen i Østre Aker var til stede sammen med Akers politimester i tillegg til 20 kontrollører fra automobilklubben. For 2,50 kroner kunne publikum slippe innenfor tausperringene ved startområdet, ellers var det fri adgang. Men ti tusen men-



Speedwaykjøreren Basse Hveem bak rattet på «Den blå bestemorduckbilen», som den het på folkemunne. Fotograf: Arne Thorleif Belstad, 1954. Østensjø historielag.

nesker som trykket på var langt mer enn et snes kontrollører klarte å holde styr på, sperringene ble brutt og banen ble overfylt med nysgjerrige tilskuere. Løpet startet klokken 13 etter tilfeldighetsprinsippet, og «nå kommer'em!» var signal til å passe seg hvis du hadde livet kjært. Folk kastet seg til side i siste øyeblikk, men det var ikke bare publikum som levde farlig. Isbryteren Mjølner hadde tidligere laget en råk inn Bunnefjorden, som nesten var frosset igjen. De tunge bilene gjorde at råken åpnet seg, og vannspruten sto. T-Forden tilhørende generalkonsul Even Christian Gjestvang (1853-1932), stoppet i et par-tre minutter fordi vannspruten fylte for-gasseren og måtte tørkes før bilen kunne kjøre videre. Gjestvang kom opprinnelig fra Nes på Hedmarken, men hadde flyttet til Sverige hvor han ble landets største bilimportør og forhandlet Benz, Ford og Peugeot. På grunn av råken ble banen lagt om, noe publikum knapt fikk med seg. Da ingeniør Haakon Braathen nærmet seg mål med sin Overland, sto tyskeren Curt Gross klar på startstrekken som var identisk med mål. Braathen måtte bremse, klarte ikke å stoppe, kolliderte og veltet over på siden. Tyskeren og hans sidemann i bilen, for de hadde alltid en

sidemann, ble slynget ut, tyskeren ble reddet fordi setet i bilen løsnet og løsrevne deler føk ut blant publikum. Sadelmaker Olsen ble truffet hardt og måtte sendes til Rikshospitalet med brudd på hjerneskallen og knust overkjeve.

Konkurransen ble avbrutt og folk måtte skuffet vandre hjemover, men de hadde i hvert fall fått noe å snakke om. I tillegg til ulykken, hadde en gedigen drosjeautomobil begynt å synke på et svakt punkt i isen. Publikum hadde strømmet til, fikk slengt et tau rundt bakakselen og halt bilen tilbake på trygg grunn. Dagen etter viste avisene ingen nåde og omtalte løpet som en skuffelse, en fiasko og en skandale. Politiet henvendte seg til saken fordi publikums uansvarlige oppførsel gjorde det umulig å avklare skyldspørsmålet og et erstatningskrav. Det skulle gå ti år før noen tok sjansen på å arrangere et nytt israce.

Fartsfesten kommer til Østensjøvannet

Isracene var populære opp gjennom 30-tallet, men det var først på 50-tallet de skulle komme til Østensjøvannet. Til gjengjeld ble det flust med klasser og mange løp, og i dag kan ideen virke ganske absurd og alt annet enn miljø-

vennlig. Det første fant sted 15. februar 1953, deretter fulgte nye billøp i 1954, 1955, 1956, 1960, 1961, 1963 og 1965.

Men hvorfor?

På det meste skal 20.000 mennesker ha møtt opp for å bivåne arrangementet, og sett med dagens øyne kan den voldsomme bilinteressen kanskje virke underlig. Imidlertid representerte bilen en frihet mange drømte om og ønsket, men før 1. oktober 1960 var det alt annet enn enkelt å kjøp bil i Norge. Etter andre verdenskrig innførte myndighetene kvoteordninger på bilimporten, populært kalt bilrasjoneringen. Ordningen omfattet også biler fra østeuropeiske land, som etter hvert ble solgt uten at kundene måtte ha kjøpetillatelse. Østeuropeiske biler var rimelige, men fristet ikke spesielt. Det var britiske og italienske kjøretøy som sto øverst på ønskelista, senere kom vesttyske til. Tusener av mennesker sto i kø for å få kjøpetillatelse, men bare en brøkdel av dem fikk søknaden innvilget. Ifølge Statistisk Sentralbyrå ble kun tre-fire prosent innvilget på landsbasis. Importen fra maidagene i 1945 til 1. januar 1951 utgjorde 11 tusen person- og varebiler, hvilket tilsvarte årsimporten i 1938. Rasjoneringen av konsumvarer og lastebiler ble stort sett opphevet i 1952, mens restriksjonene på privatbiler ikke ble opphevet før i oktober 1960. Det er mot dette bakteppet interessen for isracene må forstås. Mens folk tidligere bodde der de arbeidet, ble

det i etter hvert mulig å bo et stykke unna arbeidsstedet, med lengre, daglige arbeidsreiser. Friheten til å velge arbeid, enten av faglige eller økonomiske grunner, ble større. I byen kunne persontransport utføres med trikker, busser og lokaltog, men der bebyggelsen vokste spredt, var bilen løsningen. Dessuten kom friheten til å reise hvor de ville, nærmest når de ville. Og vi skal heller ikke se bort fra friheten til å reise bort fra for aldri mer å komme tilbake, det være seg familie eller hjemsted.

Fine forutsetninger

Fordi Østensjøvannet er grunt, blir det sterke og hurtige temperatursvingninger i vannet. Isen legger seg tidligere enn andre steder, så her legger skøyteisen seg tidlig og den benyttes flittig. Vannet har en gjennomsnittlig dybde på 2 meter og et største dyp på beskjedne 3,2 meter, så det er ikke mye vann som skal kjøles ned før isen kan legge seg. Sikker is var naturlig nok en viktig forutsetning for å arrangere et israce, noe Norsk Automobilklub erfarte på Bunnefjordisen i 1912. Kappkjøring på is ble en publikumsvennlig gjenganger, og på Bogstadvannet, Gjersjøen, Jarenvannet, Randsfjorden, Øyeren og Østensjøvannet kunne tusenvis av tilskuere samles. Hensynet til dyre- og plantelivet ved Østensjøvannet og en gryende miljøbevissthet satte en stopper for arrangementet til Norsk Motorklubb. 20 tusen tilskuere måtte nødvendigvis føre til nedtrækking av takrørskog



Dag Johannesen i front med sin Jaguar Mk V, bak ham kommer flokken av Volvo PV'er halsende, uten sjanse til å ta ham igjen. Fotograf: Ukjent.

og våtmarksplanter, og i den første delen av våren og sommeren hekker eller søker flere fuglearter mat i takerørskogene som er fra fjoråret. Østensjøvannet naturreservat ble opprettet 2. oktober 1992. Østensjøområdet miljøpark ble vedtatt av bystyret i 2002 og omfatter også landskapet omkring vannet og våtmarka.

Vrinsk!

Tidligere var det travbane på Østensjøvannet og den 5. februar 1863 ble det holdt et stort markedstravløp fordi isen ikke var sikker på Frognerkilen. Akers travklubb besluttet å holde travløp på Østensjøvannet, i 1925 var det ekstra vellykket med 6-7 000 tilskuere. Det siste travløpet skal ha skjedd i 1926, og i 1928 ble de flyttet til Bjerke Travbane som åpnet det året. En kuriositet er jo at da det i 1900 skulle holdes det såkalte St. Halvardsløpet over 2000 meter for 6-årige og eldre hingster, som før 1899 hadde bedekket minst 20 hopper. Løpet ble imidlertid avlyst fordi det ikke ble påmeldt en eneste hest.

Det første isracet 1953

Etter de mange og gode isbanerace som hadde blitt arrangert på vannene langt utenfor Oslo, var det naturlig at Osloavdelingen også fant sin bane. Det gjorde den altså på Østensjøvannet, og i 15. februar 1953 ble det kjørt motorrace for første gang. Det skulle ikke være noe i veien for at banen kunne bli like populær med mo-

derne motorkjøring som med gammeldags hestesport. Publikum ble oppfordret til å gå, eller benytte busser og sporvogner for å unngå kaos. Arrangementet samlet 9 tusen tilskuere. Banen ble grundig preparert og målte 1700 meter. Den var 20 meter bred. Profilen liknet en TT-bane (tourist trophy) med flere kurver pluss en spesiell hårnålsving. Det var påmeldt 25 biler, og de skulle kjøre fem runder. Motorsyklene hadde nok med tre runder, men de mest kjente speedwaykjørerne foretrakk å kjøre bil. Det gjaldt blant annet Leif Basse Hveem, Werner Lorentzen og Jack Stousland.

Halvparten av stevneinntekten gikk til Stormhjelpen. Vest-Europas kystområder hadde blitt rammet av stormflod i begynnelsen av februar samme år og særlig i Nederland var ødeleggelsene store, da flere diker var ødelagt av stormen. Nederlandske Røde Kors ba om øyeblikkelig nødhjelp, og Røde Kors ledet innsamlingsarbeidet i Norge.

Nattracet

Nesten like stor oppmerksomhet, i det minste blant beboerne rundt vannet, fikk det uoffisielle isracet som skjedde natten til torsdagen etter, den 20. februar 1953. En gjeng drosjesjåfører hadde samlet seg for å kjøre om kapp og rabalderet kunne høres langt unna. Drosjesentralen ble nedringt av folk som klaget over støy og larm, og noen formell resultatliste fra det ulovlige racet forelå naturligvis ikke. Det ville være det samme som en tilståelse. Hvem som gikk seirende ut er fortsatt en godt bevart hemmelighet.

Isracet i 1956

Det var knakende kaldt, -10,9° og hele ni grader kaldere enn normalen, og til tross for en forventning om at isløpets barnesykdommer var kurert, skjedde flere av begynnerfeilene også dette året. Vannet var flatt slik

*Dag Johannesen med seierspokalen fra isracet på Østensjøvannet i 1960.
Fotograf: Roger Pihl.*





Dag Johannesen sittende i sin selvbygde «Dagatti», basert på en Volvo Duett varebil fra 1967. Med seg har han Tor Woll og Tormod Lie som begge har jobbet for Johannesen i Autobjørn.

vann har en tendens til, og med en bane som var 1825 meter lang, ble det dårlig kontakt mellom biler og publikum. Motorsyklene kjørte tre runder og sportsvognene åtte. Og med en lang bane tok det det tilsvarende lang til å kjøre heatene og stevnet trakk ut, samtidig som den bitende kulda gjorde sitt. Stevnet varte og rakk og til slutt foretrakk publikum hjemmets lune arne, og da racerklassen skulle gjøre opp, var det knapt publikum igjen.

Dag Johannesen og isracet i 1960

Isen var 35 centimeter tykk, alle mulige sikkerhetshensyn var tatt, publikum var forsikret, banen var 1300 meter lang og nær 10 tusen mennesker møtte opp, hvorav mange uten å betale inngangspenger. De fleste holdt ut alle de nitten heatene, kulda til tross.

Nytt av året var at det skulle kåres en norgesmester i hver av klassene: Trimmede standardvogner, klasse I, II og 11. Turist og standard spesial, klasse I og 11. Sportsvogner klasse I og 11. F. 3 (Midget). I samtlige klassene ble det kjørt med pigger, og Østensjøracet 1960 var den før-

ste runden i de fem løpene som telte med i Norgesmesterskapet.

Dag Johannesen kan fortelle at et triks flere kjørere benyttet, var å strø hvit singel i snøen for å få bedre veigrep i starten. Sannsynligvis fordi de trodde hvit singel var usynlig, men det virket, for ingen ble visstnok disket eller straffet. Johannesen hadde allerede i 1946 etablert bilverkstedet Autobjørn på Risløkka sammen med brødrene Bjørn og Frede og sørget for å gjøre bilen i tipp topp stand, en Jaguar med overflod av hestekrefter. Kjørerne sto klare på den ene siden av banen, og måtte så løpe over til bilen sin på den andre siden, såkalt Le Mans-start. «Da starten gikk, trykket jeg gassen i bønn og alle de andre bilene forsvant. Jeg ble stående igjen og spinne på isen, men da jeg fikk roet ned turtallet og omsider gitt skikkelig gass på langsiden var det som om de andre bilene kom ryggende mot meg!» Jaguaren tok svingene forbløffende fint, og selv om de mindre bilene tok litt innpå akkurat her, dundret Johannesen fra de andre på langsiden og tok en overraskende seier, ifølge Arbeiderbladet. Men ikke ifølge Johannesen,

som klokket inn på dagens beste tid, uansett klasse, 4.00.6. Dag Johannesens bror Bjørn hadde vunnet isracet i 1955 med en førkrigs Bugatti type 57, for øvrig den tredje eldste bilen på stevnet, så det var en viss familieære å forsvare.

Bilmerker vi nesten har glemt

Bugattien og Jaguaren til brødrene Johannesen var nok av det gjevere slaget, ellers kunne bilinteresserte boltre seg i modeller som Austin A40 Sport, Borgward Isabella, BMW Special, Citroën II, DKW, Ford V8 Cupé, IFA, Isabella, Morgan, NSU Prinz, Renault 8 Gordini, Sunbeam, Tatra, Triumph TR3 og Vanguard. Det var nok mange som sto langs banen og drømte seg inn i en av automobilene uten å vite at bilrasjoneringen skulle opphøre bare seks måneder senere.

Basse Hveem

Motorsyklisten Leif O Basse Hveem (1920-1964) var en attraksjon i seg selv, og kjørte for Norsk Motor Klubb. I løpet av karrieren ble han nordisk mester 12 ganger, vant Norgesmesterskapet 21 ganger og mester på langbane i USA. Han vant mest på langbane, men forsynte seg også grovt av speedway—kaka. Baneraceren hans fra 1955 er en del av Teknisk museums samlinger

Trond Schea

Bane- og rallykjøreren Trond Schea (1930-2014) var sønn av en lastebileier på Oppsal, så

at han skulle komme til å kjøre noen runder på Østensjøvannet var vel nesten naturlig. At det var Dag Johannesen som lærte ham triksene, har nok vært ukjent for de fleste – akkurat som at det var Johannesen som fikk Trond Schea til å bli kjører for Ford. Johannesen hadde fått tilbudet, men kunne ikke ta imot fordi han forhandlet Peugeot og Renault og foreslo at Ford heller skulle gi Schea tilbudet. Det angret verken Ford eller Trond Schea på. Bilen hans, en lotusutgave av Ford Cortina, var like kjent blant alle bilinteresserte. Bilen var et fartsvidunder, med en krummet V-formet lynvinge langs siden som endte opp i to ufattelig kule og runde lykter bak. Schea var en dominerende kjører i Europa og fikk tilnavnet «The Flying Norwegian». Her hjemme ble han også godt kjent som føreren av rallybilen i kultfilmen Norske byggeklosser fra 1972, der han var stuntmann i Rolv Wesenlunds rolle som elektriker og rallykjører Steen – som igjen er en henvisning til Reiulf Steen som i sin rolle som samferdselsminister foreslo forbud mot rallykjøring for Stortinget. Forbudet var i kraft fra 1972 til 1987.

Slutt, eller bare en pause?

Det første offisielle norgesmesterskapet i hastighetsløp på isbane ble første gang avholdt i 1971 og det foreløpig siste i 1988. Varmere vintrere har lagt slike mesterskap på is, bokstavelig talt.

Kilder:

- *Aftenposten* 16. februar 1953
- *Arbeiderbladet* 15. februar 1960
- *Dagbladet*, 15. februar 1953
- *Dag Johannesen*
- *Tormod Lie*

- *Norges Bilsportforbund: 60 år med norsk bilsport*
- *Norsk teknisk museum: Bilsport i Norge*
- *Store norske leksikon*
- *Øvre Smaalenene* 16. februar 1953