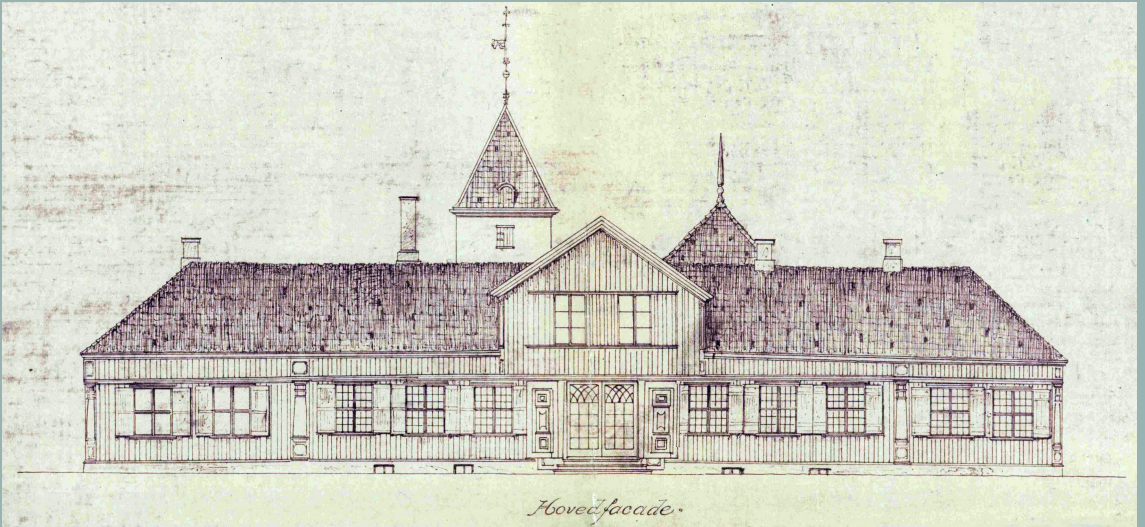


Årbok 2022

Østensjø historielag



Leder



Her er historielagets årbok for 2022. På Facebook kalte jeg den en bredspektra årbok og tar sjansen på å gjenta det bildet her. Den er omfattende og vi synes sjøl at vi dekker emner med et stort spenn. Østensjø historielag har nå gitt ut 16 utgaver som hefter, fulgt av tre utgaver som årbøker. Det blir 19 til sammen, og dette er den tjuende utgaven i rekken. Vi våger å være stolte ved denne milepæl også.

De faste og noen nye bidrar i år. Lars-Evan Petterson og Lars Rogstad er nye. Mens den første er ekspert på alt som har med vassdrag og næring i Østmarka og områden rundt, er den andre engasjert leder i Sarabråtens venner og Østmarkaentusiast.

Våren 2022 var vi i gang igjen med en rekke foredrag som vi kalte *Matens historie*.

- *Professor emeritus Åsmund Bjørnstad: Kornets historie*
- *Professor Marianne Vedeler: Mat i middelalder*
- *Professor Annechen Bahr Bugge: Spisevanene i Norge fra 1500-tallet og frem til i dag*

Dette var veldig bra. Åsmund Bjørnstad ga i fjor ut Kornboka, som oversettes til en rekke språk nå. Der siterer han to forskere, Petterson og Jenkins som i en fagartikkel kalt *Bread and the British Economy 1770-1870* skriver at «Vegen til historias hjerte går gjennom maten, særleg folkeføda – stapel food». Dette dreier seg om den maten som må finnes for at samfunnet ikke skal bryte sammen.

For høsten 2022 har vi planer om å forfølge temaet mat samtidig som både sportsplasser og økonomisk historie omkring skogen i Norge er med i planene. Vi håper og tror vi klarer å beholde et bredt fokus på historie med lokal tilknytning.

Vi har bestemt oss for å gi denne boka navnet årbok 2022. Nummerrekken med Rundt vannet 17 i 2019, 18 i 2019 og 19 i 2021 var samtidig årbøker. Det ble litt forvirrende siden nummerrekka vår var i utakt med de to siste sifferne i årstallet. Vi fant det lurest å gå over til årbok for 2022 som navn. Vårt kjære gamle navn Rundt vannet og nummereringa beholder vi som en informasjon inne på informasjonssida i boka.

Historielagets styre 2022

Leder:

Knut Helge Midtbø

Styremedlemmer:

Frode Ciljan Jakobsen

Lars Kristofersen

Roger Pihl

Kari Ravnaas

Varamedlemmer:

Liv Thorstensen

May Wibecke Ø. Birkeland

Valgkomite:

Bjørn Lilleeng

Leif Dan Birkemoe

Arnfinn Aabø

Kasserer:

Knut Helge Midtbø

Revisor:

Marit Walløe

Adresse

Østensjø historielag

Postboks 9 Oppsal

0619 Oslo

Giro: 6061 05 18055

Organisasjonsnummer:

996 600 467

E-post:

histlag@online.no

Redaktør for boka:

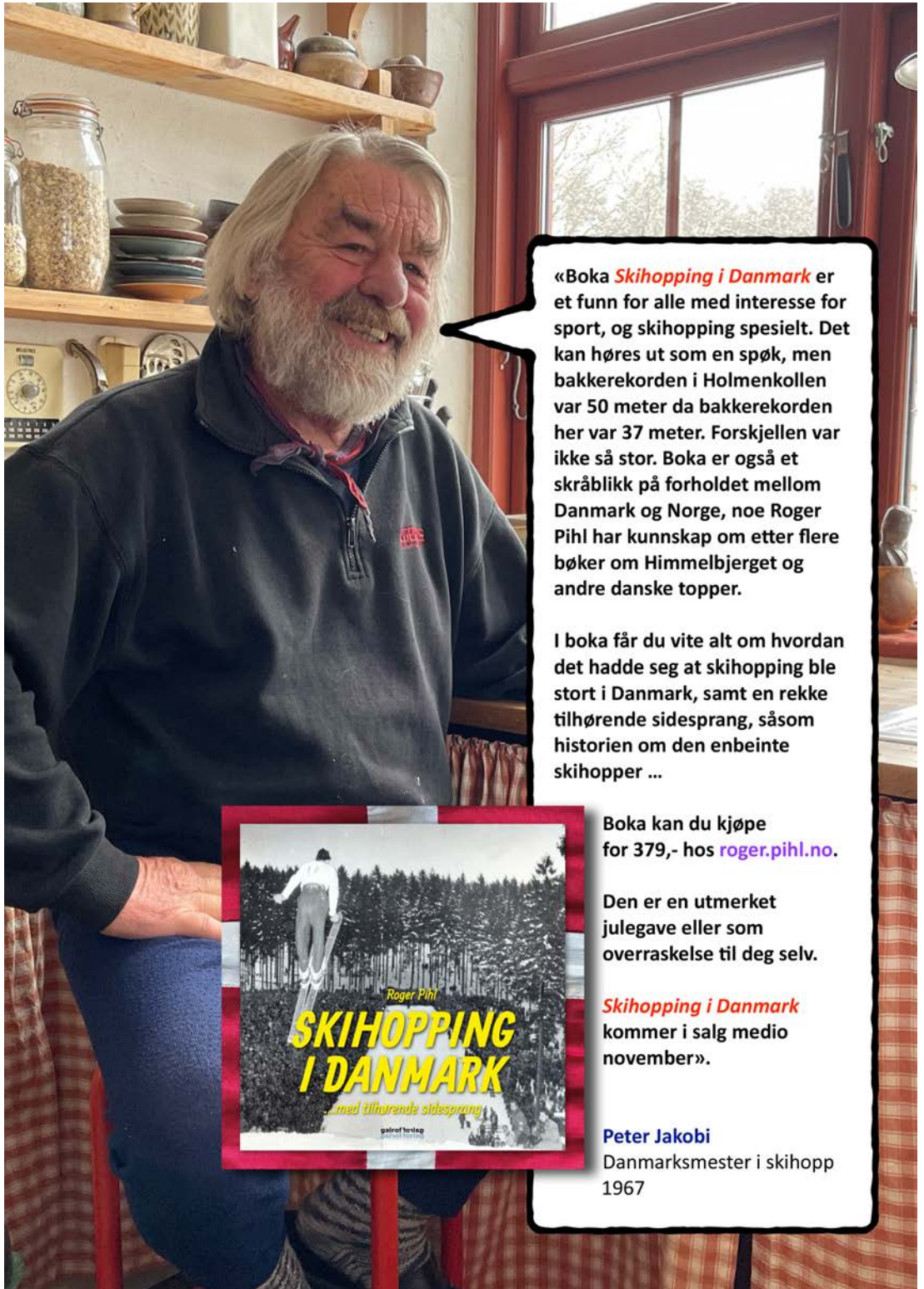
Frode Ciljan Jakobsen

Utgitt:

September 2022

www.ostensj-hist.no

Annonse:



«Boka *Skihopping i Danmark* er et funn for alle med interesse for sport, og skihopping spesielt. Det kan høres ut som en spøk, men bakkerekorden i Holmenkollen var 50 meter da bakkerekorden her var 37 meter. Forskjellen var ikke så stor. Boka er også et skråblikk på forholdet mellom Danmark og Norge, noe Roger Pihl har kunnskap om etter flere bøker om Himmelbjerget og andre danske topper.

I boka får du vite alt om hvordan det hadde seg at skihopping ble stort i Danmark, samt en rekke tilhørende sidesprang, såsom historien om den enbeinte skihopper ...

Boka kan du kjøpe for 379,- hos roger.pihl.no.

Den er en utmerket julegave eller som overraskelse til deg selv.

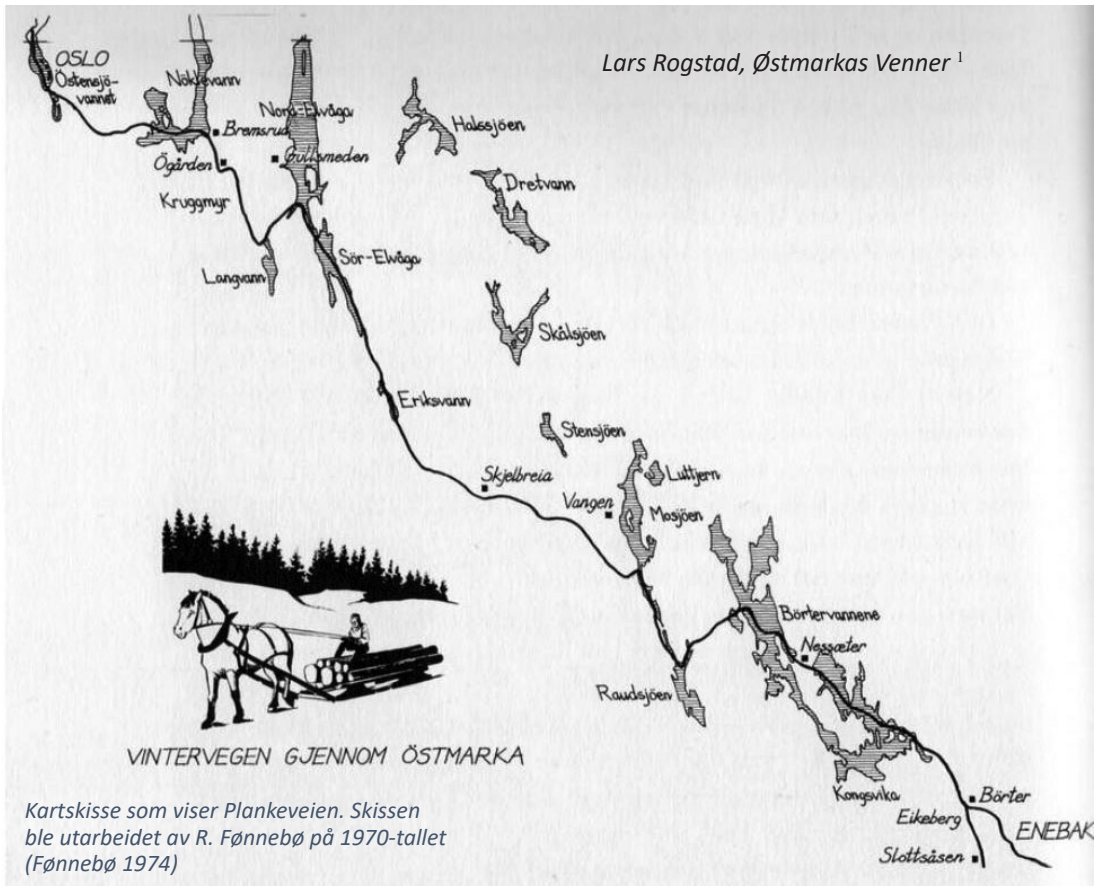
Skihopping i Danmark kommer i salg medio november».

Peter Jakobi
Danmarks mester i skihopp
1967

Innhold

4	Plankeveien gjennom Østmarka - en svært gammel vei <i>Lars Rogstad</i>
20	Planen om en kanal fra Bekkelaget opp Ekebergåsen og under Østmarka til Enebakk. <i>Knut Helge Midtbø</i>
23	Vannfallene i Ljanselva <i>Lars-Evan Petterson</i>
31	Hvordan ble Godlia til? <i>Jon Guttu</i>
37	Audun Østensjø og sjøslaget ved Ekornholmen i Mjøsa <i>Leif-Dan Birkemoe</i>
48	Timms reperbane <i>Roger Pihl</i>
52	Veien til Østensjø <i>Frode Ciljan Jakobsen</i>
66	Akermuseet - museet som forsvant <i>Leif-Dan Birkemoe</i>
71	Til Sarabråten på 1800-tallet <i>Even Saugstad</i>
76	En røverhistorie <i>Søstrene Pihl</i>
84	En fartsbølle kommer sjelden alene <i>Roger Pihl</i>
89	Asbjørn Kloster, Østre Akers totalavholdsforening og Klosterheim <i>Roger Pihl</i>
95	Lokalisering av Milorgdepot ved Skålsjøen – nye kilder <i>Knut Helge Midtbø</i>
97	Teisen Vest borettslags ukjente fortid <i>Roger Pihl</i>
103	Tormod Lie – 74 år på Trasop, foreløpig. <i>Roger Pihl</i>
107	Omfattende ombygging av Østensjøbanen mellom Brynseng og Hellerud <i>Knut Helge Midtbø</i>

Plankeveien gjennom Østmarka - en svært gammel vei



Plankeveien er den tidligere vinterveien som i hovedsak fulgte vann og myrer gjennom Østmarka, og som var den tids hovedvei til Christiania fra sagene i Rausjøgrenda og Enebakk. Plankeveien var hovedferdselsåren fra Enebakk og Nordre Follo inn til Christiania helt til den nye kjøreveien til Enebakk sto ferdig omkring 1865; dvs. den veien vi i dag kjenner som fylkesvei 155 fra Oslo til Ytre Enebakk.

Navnet «Plankeveien» er relativt nytt, og Reidar Fønnebø hevder at «(navnet) har ingen tradisjon». (Fønnebø 1973). «Plankeveien» dukker for eksempel først opp i skriftlige kilder i 1964, i en omtale av den første utgaven av Østmarka-kartet til Oppsal I.F. (Aftenposten,

28.2.64). Neste gang vi finner plankevei-navnet i bruk, er i 1967, i boka «På ski i Oslomarka» av Knut A. Nilsen:

«Også i Østmarka ble det en livlig skogsdrift etter vannsagens innførelse, og Plankeveien gjennom Østmarka er minst like gammel som vannsagen. På 1900-tallet kom de stasjonære damp-sager, som bl.a. ga navn til det populære utgangspunktet Rustadsaga.»

Nilsen har ingen ytterligere kildehenvisning til når navnet dukket opp første gang eller hvor han har plukket opp navnet.

Det er interessant at «sommerutgaven» av den

samme boka, «Til fots i Osloomarken» fra samme årstall, ikke bruker «Plankeveien», men «vinterveien»:

«Gjennom Østmarka gikk i eldre tider vinterveien fra Enebakk til Oslo, og ennå fins det her og der spor etter den. Enkelte steder fins også rester etter eldre sag- eller mølledammer, bl.a. ved Nuggerud, i Skraperudbekken og ved Skjelbreia.»

Dette indikerer at plankevei-navnet ikke helt har festet seg i dagligtalen på denne tiden.

Videre utover på 1970-tallet begynner plankevei-navnet å bli vanlig brukt i blant annet turbeskrivelser og Skiforeningens medlemsblad. Navnet har gått inn i alminnelig bruk i dag. Enebakk Arbeiderparti arrangerte Plankemarsjen – en turmarsj fra Kirkebygda i Enebakk til Rausjø – for første gang i 1983, og marsjen har senere blitt en tradisjon.

Plankeveien gjennom Østmarka er langt fra det eneste plankevei-navnet i Osloområdet. Betydelig mer kjent – og også av større betydning for transport og økonomi – er nok Plankeveien fra Strømmen og Lillestrøm til Christiania.

Byantikvaren beskriver dette som den viktig-

ste og eldste ferdselsåren gjennom Groruddalen, og at dette er et veifar med røtter tilbake til middelalderen. Veien gikk fra Bjørvika over Galgeberg og langsmed det som vi i dag kjenner som Strømsveien. Ved Kløfta like syd for Furuset skilte veien seg i to; en del gikk over Gjelleråsen, og den andre førte mot Lørenskog og Strømmen. Det var imidlertid først på slutten av 1600-tallet og framover på 1700-tallet at Strømsveien skulle bli den viktigste veien inn til byen, og dette skyldes nettopp den meget omfattende transporten av plank fra sogene ved Strømmen til Christiania. Byantikvaren hevder at i denne perioden ble veien på folke- munne kalt for "Plankeveien". På 1840-tallet kunne det på de travleste vinterdager gå hele 1000 plankelass langs denne plankeveien hver dag. (Byantikvaren i Oslo, 2000)

I denne artikkelen vil vi for enkelhets skyld benytte termen «Plankeveien», selv om vi altså omtaler veien og kilder som er mye eldre enn dette navnet.

En gammel vei

Christiania – og Oslo før den tid – hadde stort behov for tømmer og plank – og også andre forsyninger. Og skogeiere og bønder trengte tilgang til markedet i byen. Så fra «de eldste tider» var det behov for transport og ferdselsårer fra



Kart over Smaalenenes Amt med Bahus Len samt Dele af Akershus og Hedemarkens Amter, 1680. Merk at nord er til venstre. Utsnitt. Original i Kartverket².



Situations-Charte over Røe-Siøe Almindling Skoug i Enebachs Præstegjeld og Nedre Rommeriges Fogderie. 1771. Merk at nord er ned på kartet, og Skjelbreia er i høyre bildekant. Plankeveien strekker seg på tvers i kartet. Utsnitt. Original i Bergen Bibliotek

omlandet inn til byen. Transport av plank inn til byen var en viktig inntektskilde for mange bønder helt fra starten av «plankeøkonomien» da oppgangssaga kom i bruk for alvor på 1500- og 1600-tallet og fram til jernbanetransporten overtok fra 1860-tallet og utover.

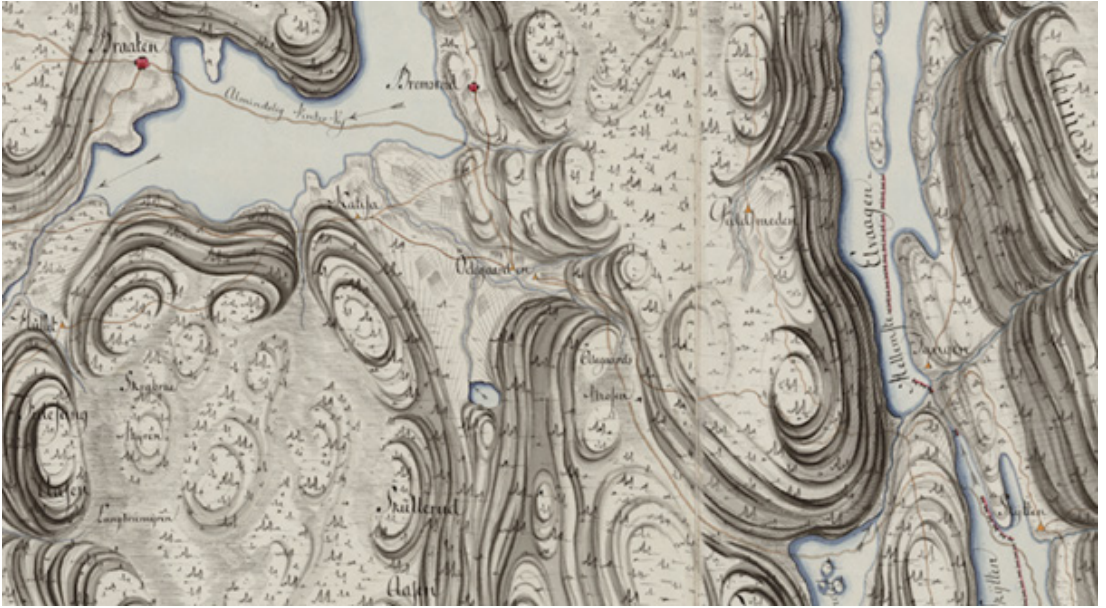
De eldste sommerveiene var jo ikke kjøreveier, det var nok mer rideveier og veifar. Tyngre og større transporter ble enten tatt der det var mulig med båt på elver, innsjøer og fjorder, eller på vinterføre med slede. Vinterveien gjennom Østmarka var en slik vei, for transport av plank og tømmer fra sagene i Enebakk og Nordre Follo til oppkjøpere og utskipping i Christiania.

Det er vanskelig å fastlegge etableringen av Plankeveien til et bestemt år eller tidsrom, for sannsynligvis har dette vært den vanlige vinterveien gjennom skogen «til alle tider». Men veien har sikkert blitt utbedret ved behov eller på initiativ fra ekstra driftige og ressurssterke personer, og for eksempel er Karen Cudrio (eier store deler av Østmarka på 1700-tallet) tillagt mye av æren for etableringen av veien. Mer sannsynlig er det at hun tok initiativ til omleggingen og forkortingen av veien på slutten av 1760-tallet.

Et av de eldste kartene som viser veifar gjennom Østmarka er «Kart over Smaalenenes

Militairisk Chart over det Enebakske Compagnie District. N.F.Lihme, 1800 (usikker datering). Utsnitt. Original i Kartverket³





Plankeveien – eller «Almindelig Vinter Vej» – som det står på dette kartet fra 1802. Milekart nr. 63, 1802; original i Kartverket⁴

Amt med Bahus Len samt Dele af Akershus og Hedemarkens Amter» fra 1680. Kartet er usignert og vi kjenner ikke tegneren. Det er markert flere veifar fra Oslo (Opsloe på kartet) og Øyeren-vassdraget, og dette er sannsynligvis rideveier eller sommerveier.

Karen Cudrio og Peter Cudrio eide Losby og store deler av skogene i Østmarka på 1700-tallet. Karen Cudrio er tillagt æren for å legge om og forkorte Plankeveien gjennom Østmarka. En tidligere trasé av Plankeveien fulgte Elvåga-vassdraget nordover forbi Nuggerud og Ellingsrud, før den dreide av mot byen langs Strømsveien. På 1760-tallet ble traseen lagt om til slik vi kjenner den i dag, og veien ble dermed ca. 10 km kortere.

På «Cudrio-kartet» fra 1771 er vinterveien tegnet inn fra Rausjøgrenda i øst (til venstre på utsnittet under) til Skjelbreia i kartkanten i vest (høyre under). Vinterveien («En Winther Wey») er markert med bokstaven D på kartet. Kartet er utført på bestilling av Karen Cudrio for å dokumentere skogstrekningene i Rausjømarka som ble kjøpt i 1761. Det er ingen andre veifar som er markert på dette kartet, så dette antyder at dette var hovedveien eller til og med den eneste veien gjennom Østmarka.

Et noe seinere kart er et militærkart for det «Enebakske» kompani. Kartet er fra slutten av 1700-tallet, men vi kjenner ikke den eksakte dateringen.

På dette kartet er Plankeveien markert, men heller ikke på dette er det markert noen andre veifar gjennom Østmarka.

På milekartene fra 1802 (Mil nr 63 og 64) er Plankeveien tydelig markert gjennom hele Østmarka fra Christiania til Enebakk. Disse kartene er de første som detaljert beskriver traseen gjennom skogen, og disse kartene er de viktigste kildene til å fastlegge den detaljerte traseen i terrenget.

Milekartene består av 210 håndtegna kartblad, og ble utgitt fra cirka 1774 og fram til 1808. Kartene dekker det meste av Østfold, deler av Akershus, og Hedmark helt opp til grensa mot Sør-Trøndelag. Hovedformålet med kartene var primært militære formål, dvs. å kartlegge områdene langs riksgrensen som en del av forsvaret mot Sverige. Kartene er veldig detaljerte og nøyaktige, og da særlig for bebodde strøk. Det er også grunn til å anta at alle markeringer av veier og ferdssårer er rimelig nøyaktige, da kommunikasjon og framkommelighet var



Driftskart over Rausjø skog, 1918. Utsnitt. Merk at nord er til venstre på kartet.
Utlånt av Oslo kommune, Bymiljøetaten

svært viktig for all militær aktivitet.

Veien gjennom Østmarka er navnsatt som «Almindelig Vinter Vej»; se for eksempel over Nøklevann på utsnittet under. Betegnelsen «alminnelig vintervei» er en indikasjon på at dette var hovedveien inn til Christiania fra denne siden av byen.

Fra et seinere kart fra 1918, «Driftskart over Rausjø skog», er Plankeveien fortsatt markert som vintervei; se traseen over myrene sør for Kjærmosetjerna (dvs rett nedenfor Mosjøen på kartutsnittet under). Dette viser at traseene fortsatt var viktig for transport av tømmer, selv om de store volumene av tømmer og plank var flyttet over på vei for transport ut av skogen.

Traseen gjennom Østmarka – hvor gikk veien?

Beskrivelsen av traseen i denne artikkelen bygger for det aller meste på Fønnebø (1973), og tolkninger og videreutvikling av hans kartlegginger og beskrivelser. Og Fønnebøs viktigste kilder er sannsynligvis milekartet fra 1802.

Plankeveien gikk fra Enebakk forbi bygdeborgen på Slottsåsen tilhørende Ekeberg, opp Børterdalen og ut på Børtervann, gjennom Rausjøgrenda opp til Mosjøen, nordvestover til Skjelbreia og Eriksvann, ut på Sør-Elvåga, videre nordover til sydenden av Nord-Elvåga og så vestover opp langs bekken til nordenden av Langvann. Videre gikk veien nordover langs

Kruggmyr og ned til Ødegården, og så ut på Nøklevann og ned til Østensjøvannet og byen.

En tidligere trasé av Plankeveien fulgte Elvåga-vassdraget nordover forbi Nuggerud og Ellingsrud, før den dreide av mot byen langs Strømsveien. På slutten av 1760-tallet ble denne traseen (som tidligere nevnt) lagt om til slik vi kjenner den i dag, og veien ble dermed ca. 10 km kortere.

I avsnittene under er traseen i terrenget drøftet litt mer detaljert for noen av strekningene.

Over Børtervann og gjennom Rausjøgrenda

Plankeveien fulgte isen på vannene så langt dette var mulig, men over Børtervann var det strøm og dermed usikker is i det trange sundet som vi dag kjenner som Trangene. Børtervann er demmet opp flere ganger, og på 1800-tallet var dette flere mindre vann forbundet med trange sund. Det var derfor usikkert å følge isen i den vestlige delen, og Plankeveien tok i stedet land innerst i Breisjøen og gikk over eidet forbi Nessetra og ut på isen igjen i Nessetervika.

I vika innerst i Breisjøen er det fortsatt spor etter oppmuringer der veien skrådde seg opp bakken mot Nessetra.

Gjennom Rausjøgrenda fulgte veien den alminnelige ferdselsveien gjennom grenda. Dette er markert på kartutsnittet, og legg merke til



Plankeveien gjennom Rausjøgrenda og over Børtervann. Milekart nr. 64, 1802; original i Kartverket⁵

markeringen av tre sager i Rausjøgrenda; det vi seinere kjenner som Øvresaga, Mellomsaga og Nedresaga. Gjennom grenda er det fortsatt tydelige spor etter denne eldste ferdselsveien. I skogkanten innenfor Dammen på vei mot Nedresaga er det tydelige oppmuringer, og likeledes mellom Mellomsaga og Øvresaga.

Mellom Sør- og Nord-Elvåga

På alle kilder (dvs. historiske kart) er veien markert langs bekken mellom Sør- og Nord-Elvåga; dvs ved Skyttenbrua eller det som på folkemunne kalles for El Paso. Høydeforskjellen mellom «gamle» Sør- og Nord-Elvåga, dvs. før oppdemningen i 1964, er på ca. 5 meter. I det trange sundet fra sør til nord var det strømmende vann og fare for tynn is. Det var så mye vann og kraft i denne bekken at «Elvåga sag» var i drift her på 1600- og 1700-tallet. Vi finner minner etter denne saga gjennom navnet Sagåsen; dvs. åsen rett øst for Skyttenbrua.

Usikker is er ikke bra for vinterveier og tunge plankelass, jf. avsnittet om Børtervanna over. Så det er ikke usannsynlig at Plankeveien unn gikk den usikre isen ved Skyttenbrua, og heller gikk gjennom søkket øst for Sagåsen i stedet. Vika helt nord i Sør-Elvåga ved Skytten heter da også Stallvika (ref Eithun, 1969). Muntlige kilder refererer også til Hansemann «Småhans» Sørli, som visste å fortelle at det var her Plankeveien gikk. Hans Sørli var født i 1916, og det

er ikke utenkelig at han har fått overlevert fortellinger om den gamle Plankeveien og transporten gjennom marka.

Det er tydelige oppmuringer og utfyllinger av mindre stein i dråget der traseen gikk ut i Nord-Elvåga. I denne vika er det opprinnelig storsteinet ur, slik at det er sannsynlig at de har fylt opp og jevnet ut for å gjøre det lettere å komme fram på vinterføre, spesielt ved lite snø. Oppmuringene og utfyllingene fortsetter nordover ut i Nord-Elvåga.

Dette beviser ikke nødvendigvis at Plankeveien gikk i dette dråget; dette kan f.eks. være spor etter en nyere ferdselsåre, men det styrker teorien om at også den gamle vinterveien gikk her.

Sporene etter denne veien kan også være av nyere dato, da det er svært sannsynlig at folkene på Skytten⁶ hadde ei båtstø i Nord-Elvåga her for å lette transporten ut av marka og til naboplassene ved Nord-Elvåga. Vannet var den enkleste ferdselsveien før kjøreveiene kom på slutten av 1800-tallet, og for folkene på Skytten var det opplagt mest hensiktsmessig å ro over Elvåga når man skulle til bygds; enten inn i vika ved Langvassbekken og den gamle rideveien derfra videre til bygda, eller hele Elvåga nordover og videre til bygda ved Nuggerud eller Elingsrud.



Plassen Tangen og båthuset i vika sør i Nord-Elvåga, 1946. Foto fra <https://kart.finn.no/>

På et flyfoto fra 1946 ser vi tydelig fortsatt et båthus i vika sør i Nord-Elvåga. Vi ser også husene på plassen Tangen.

Hva så med kartet fra 1802, som jo har markert vinterveien gjennom sundet litt lenger vest? Karttegneren er ikke like presis på dette punktet. Han har tegnet traseen inn på land på vestsiden av Nord-Elvåga, og så over åsen og ned på Langvann. Dette er en lite sannsynlig trasé. Særlig åsen ned mot Langvann er ganske bratt og kronglete, og det er lite hensiktsmessig å kjøre tunge plankelass på skrå i denne lia. Karttegneren har vært litt upresis andre steder også; for eksempel er Ødegårdsmosen plassert altfor langt mot vest. Historiske kart er svært viktige kildedokumenter, men som alle kilder må også kart benyttes med sunn kildekritikk.

Murene ved Kruggmyr

I nordenden av Kruggmyr nord for Langvann finner vi kanskje de fineste oppmuringene langs Plankeveien. Overgangen mellom myra og traseen videre nordover er ganske bratt, og her er det gjort



Berit Norum og Espen Bratlie inspirerer den flotte oppbyggingen langs Plankeveien nord for Kruggmyr. Deler av muren er i ferd med å rase ut. Foto: Lars Rogstad

et imponerende muringsarbeid for å hindre de tunge plankelassene i å skli ut i skråbakken opp fra myra. Plankeveien fortsetter nordover inn i den trange Grannedalen.

Cudriobakken

I den bratte skråningen fra nordenden av Kruggmyr ned til Gudbrandsdalen er det en fint oppmurt vei.

Det er sannsynligvis Karen Cudrio som fikk anlagt denne traseen på 1760-tallet. Dette er en svært bratt bakke, og det er lite trolig at man satte utfor her med tunge plankelass; det ville vært en krevende øvelse og et risikabelt prosjekt for slitne hester og kjørekarer. Mer sannsynlig er det at bakken ble benyttet som returvei for tomlass, da Plankeveien gjennom det



Murene i Cudriobakken. Foto: Even Saugstad

trange gjelet mellom bergveggene i Grannedalen (Granbardalen) nord for Kruggmyr gjorde det vanskelig med møtende trafikk.

Bakken er imidlertid svært bratt og krevende, selv for tomlass, og den ble sannsynligvis på et seinere tidspunkt avløst av den noe slakere bakken i Steinbakken der dagens rødmerka skiløype går.

Cudriobakken er også kjent under navnet Lønningsbakken, da historien vil ha det til at Karen Cudrio satt ved Cudriobakken og delte ut lønningspenger til skogsarbeiderne.

Handel med tømmer og plank – en sentral del av Christianias og Norges økonomi

Etter at oppgangssaga kom i alminnelig bruk utover på 1600-tallet og fløting langs vassdraga ble mer alminnelig, ble eksport av tømmer og plank en stadig viktigere del av Norges handel med utlandet og landets nasjonaløkonomi. Norges handel med utlandet var en typisk råvareøkonomi, med eksport av fisk, tømmer og etter hvert jern som de dominerende produktene. Oppsvinget i eksport av trelast ble også utløst av Nederlands dominerende posisjon i europeisk handel og dermed en kraftig utvidelse av bl.a. handelsbyene Amsterdam, Haag og Rotterdam. Bybrannen i London i 1666 utløste også et voldsomt behov for trelast til gjenoppbyggingen.

Flere kjente familier, som Collett, Anker, Aall,

Løvenskiold, Juel og Kiær, gjorde det stort innenfor handel med tømmer og plank, og bygde opp enorme formuer på relativt kort tid. Disse var gjerne knyttet til byene Skien, Drammen, Christiania og Fredrikstad; dvs. byer som ligger ved utløpet av større fløtningsvassdrag. Vi kjenner vel alle begrepet "plankeadel", som er en lett humoristisk beskrivelse på handelsborgere som tjente seg styrtrike på sagbruk og eksport av plank og trelast på 1700-tallet. Innføringen av sagbruksprivilegiene i 1688 var også med på å

forsterke konsentrasjonen og oppbyggingen av store formuer på et fåtall hender.

Kartet «Carte von Agershuus und der Stadt Christiania» fra ca. 1700 viser en detaljert opp-tegning av bordtomtene ved utløpet av Akerselva. Kartet og skissen av bordtomtene er veldig detaljert. Vi ser blant annet plankestabler og saging av planker på en krakk, og flere personer er i arbeid med saging og snekring.

De gode tidene – for plankeadelen – fortsatte til slutten av Napoleonskrigene, da en krise i 1815 førte til at mange store handelshus gikk



«Carte von Agershuus und der Stadt Christiania»; ca 1700. Ukjent tegner. Original målestokk 1:2000. Kartverket.⁷



Bordtomtene i Bjørvika ved den nye Hovedbanen. - Fra "Plan Of Christiania Station Grounds 1854"⁹

konkurs. Dette var blant annet utløst av at England innførte strengere tollregler.

En annen dramatisk hendelse var brannen på bordtomtene i Christiania i mai 1819. På et blunk gikk store verdier opp i røyk, og Det Ankerske Fideikommiss, Collett & Søn og flere andre større firmaer gikk konkurs.

Bordtomtene lå øst i Bjørvika øst for Akerselva, med lett tilgang til havna og skipene som skulle ta plankene til England, Holland, Tyskland og andre land i Europa.

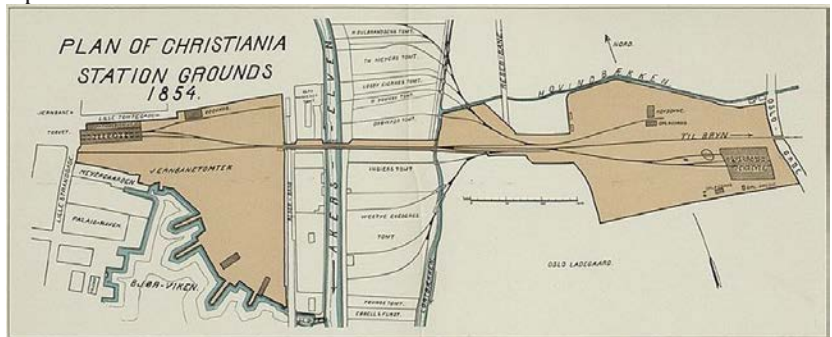
Hovedbanen fra 1854 endret transporten av tømmer og plank inn til byen radikalt. Men bordtomtene lå fortsatt ypperlig til for utskipping av trelasten, og avstanden fra de nye jernbanesporene var også gunstig.

Tomtene var eid av de store handelshusene og skogeierne, og vi finner blant annet «Losby Eiernes Tomt» og «H. Gulbrandsens tomt», daværende eiere av Rausjømarka. Så allerede på 1850-tallet var mye av transporten av plank fra Rausjø overtatt av jernbanen (via transport på prammer på Øyeren), eller eide også Gulbrandsen mye skog og sager andre steder på Østlandet?

Plankekjørerne

Plankekjøringen over skauen var tungt og slitensomt arbeid, særlig ved nysnø eller mildvær da

kjøreforholdene var mer krevende. Møte med plankekjørere kunne være heftig hvis de hadde styrket seg i byen etter å ha losset av og fått skjenk på hjemveien. Noen beskriver det som å møte selveste åsgårdsreia, og begrepet «hel vei eller juling» stammer visstnok fra plankekjørerne. Ingen var som regel villige til å vike ut av veien for å slippe fram møtende trafikk, og det kunne sikkert gå ganske heftig for seg når lett beduggede kjørekarer møtte slitne plankekjørere med tunge lass.



Bordtomtene i Bjørvika ved den nye Hovedbanen. Fra "Plan Of Christiania Station Grounds 1854"

Den danske kunstneren Johannes Flintoe var ofte i Norge, og hans tegning «Møte med hjemreisende plankekjørere nær Christiania» illustrerer godt hvordan et slikt møte kunne foregå.

Konrad Røsjø (1870-1952) var bruksbestyrer i Rausjø rundt forrige århundreskifte. I en artikkel i Morgenposten 19. juli 1941 gir han denne beskrivelsen av plankekjøringen gjennom skogen:

«Under plankekjøringen var det en fast regel at i den orden en rykket inn på hvilestuene skulde en rykke ut, og hvis man gjorde brudd på reglen, blev det alltid slagsmål på hjemveien, for slikt måtte hevnes og det gikk mang en gang på livet løs. Det å være den sterkeste var den største heder en mann kunde få i omtale bygdene over. Selv fogden – den mest hatede mann bøndene visste – blev tatt i 1830-årene utpå Langen, fordi han ropte halv vei av en smal vintervei. Det var mange rettsmøter om det, men de ca. 80 bønder som var i reisefølget, som tok fogden, stod som en blokk, og forfølgningen mot dem blev innstilt.»

Jacob Nicolai Wilse (1736-1801) var sogneprest i Spydeberg og Eidsberg, og han var en såkalt potetprest; dvs. han prediket det glade budskap om ikke bare poteten, men om mange små og store forbedringer som ville bidra til å bedre levekårene for folk flest. Han skrev flere topografiske verk med omfattende beskrivelser fra reiser i Norge i 1790-årene, og han betegnes som Østfolds første betydelige kulturforsker og en stamfar til norsk bygdehistorie.

Wilse har beskrevet sagbruksvirksomheten og

plankekjøringa fra Enebakk til Christiania fra ca. 1789, her gjengitt etter Aas (1927):

«Den betydeligste kvantumssag var Vestby av 5 sager den største til 18.000 bords kvantum, hvortil opkjøpes mest det store oplandske tømmer, hvorav mang en vinter en 24.000 bord og planker i desember og januar innkjøres til Oslo, som gir «Enebakkerne» som de nærmeste, bedst fortjeneste. 18 skilling gis for hver tylft 4-skårne bord å kjøre de 3 mil til byen på kjørerens kost, da henved 3 tylfter gjør lass. Lasset av planker gir 1 mark og 6 skilling.»

Om plankekjøringen til Christiania forteller han videre:

«De mange bordkjørere, hvorav ofte 20-30 efter hverandre kommer i rekke fra Vestby i Enebakk, opholder ofte den reisende på de 3 mil fra Oslo til Vestbysagene (dvs. Enebakk) hvad enten han har dem for eller bak sig, og det især, nar sneen er dyp, hvorfor man gjerne avpasser den dagstid, da man kan tenke de er i begrep med å lesse av eller på. De rede og veien ille til, da de vekselvis danner huller og banker hvorpå



Hel vei eller juling! Fra «Møte med hjemreisende plankekjørere nær Christiania», utsnitt. - Tegning: Johannes Flintoe, 1814. Original i Nasjonalmuseet ¹⁰

«Borrebekken ved Trondheimsveien» - Peter Nicolai Arbo, ukjent datering. Oslo Museum / Digitalt-Museum ¹¹



sleden gar op og ned som på bølger hvorfor og nogen merke samme virkning derav som når man er til sjøs, hvilket alt sammen kommer av de støt de tunge lass gjør fremad, især de med bord. Bordkjørerne legger to til tre tylfter bord på sin langsled med én hest for, og dermed kjører han de tre mil fra Vestby til Oslo for 40 skiling på hans egen kost. Ofte er kun én kjører med tre til fire hester eftersom den ene hest nøie traverser sine andre kamerater. Nogen av disse gode folk fordriver tidt kjedsomhet på veien snart med en slummer, snart med sang og skrik; man har og møtt dem, som i små partier har sittet på bordlasten og spillet kort under kjørselen. Når der er lite eller ingen sne på isen, da kjører man med fornøjelse ofte jevnside. (de kjørte vanne, hvor det lot sig gjøre).»

Wilsø beskriver altså en stor trafikk med opptil 30 sleder etter hverandre langs veien. Det blir kø og ventetid, og det er stor slitasje på vinterveien.

Den kjente eventyrsamleren Peter Christen Asbjørnsen samlet i tillegg til eventyrene også inn beskrivelser av hverdagsliv på bygdene. En av dem er fortellingen om «Plankekjørerne» (se for eksempel Asbjørnsen 2006), og dette er en ganske så realistisk fortelling om bord- og plankekjøringen.

Asbjørnsen er veldig tydelig på at plankekjørere ikke er noe fornøyet bekjentskap. Disse «vinterveienes tyranner» kan sperre ferdse-

langs veiene i rekker på opptil femti lass. Og skulle en være så uheldig å møte dem ved en slik anledning, må en for all del ikke by dem «knubbete ord», for som det heter:

“Reiser man om vinteren opp gjennom noen av de bygder i vårt land som har en livlig trelastkommers, kan man knapt unngå å støte på bord- og plankekjørere. Det er ikke noe fornøyet bekjentskap. De staup og render de huler ut i veiene med sin uvørne kjørsel og de tunge lassene sine, kunne være leie nok - det blir slingring og velting alt i ett. Men det er ingen ting imot å møte disse timberveienes tyranner selv, når de sperrer ferdsele i rekker på tredve, fir-ti, femti lass. Den reisendes rett og velvære vedkommer ikke bordkjøreren mer enn den planken som ennu ikke er skåret, eller det brennevin som ennu ikke er brent. Han tar hvil midt på veien og sperrer den så lenge han finner for godt. Ferd-folk får ta til takke med snefonnene langs veikanten, hvis de ikke drister seg til å gjøre krav på litt av den halve veien de har lovlig rett til. Men by ikke bordkjøreren knubbete ord ved en slik leilighet. Da er han like så ferdig med neven, som han er tilbøyelig til fred og rimelighet når han blir buden på en pel brennevin. Men mindre må det ikke være; under hans utrivelige, slitsomme liv blir brennevinet både mat og drikke og klær for ham.»

I denne historien beskriver Asbjørnsen et hvilested for plankekjørerne; nemlig Borrebekken ved (daværende) Trondheimsveien (nåværen-



Tømmerhugst og plankekjøring skapte stor aktivitet i skogen, noe dette litografiet viser.

Tømmerkjørsel og Mærkning. Johan Fredrik Eckersberg (1822-1870), litografi. Udatert.
- Anno Norsk skogmuseum / DigitaltMuseum¹⁹

de Økernveien 247). Trafikken inn til Christiania fra Strømmen var nok større enn langs vår plankevei gjennom Østmarka, men Asbjørnsens beskrivelse gir et godt inntrykk av hvordan det for eksempel kunne være ved Ødegården eller Skjelbreia, som også var hvilestuer for plankekjørerne.

Asbjørnsen forteller:

«Utenfor Borrebekken står hest ved siden av hest med plankelass eller tomsleder. Noen av dem har en dott tørt høy å tygge på, og sauer og geiter spiser sammen med hestene. Inne i det store, lave rommet er det stappfullt av kjører. Skjenken som skulle fungere som en serveringsdisk, er ikke noe annet enn et stort skap i det ene hjørnet, men folk trenger seg sammen om det. Inne myldrer det av kjører, edrue og fulle. Noen av det siste slaget trenger seg omkring skjenken. Ei lang, tørr kjerring står og skjenker ut blåhvit billig brennevin av ei flaske i et halvliters mål som er brunsvart av alder og flittig bruk. I det andre hjørnet oser en glovarm kasse av en ovn, og det damper av tykke sokker og yttertøy på karene som ligger og drar seg på ovnsbenken. Langs bordet under det eneste vinduet sitter noen og tømmer glass etter glass uten å si et ord. Noen drikker og prater om tømmermålere og planker, om hestesykdommer og kjøpmenn, om trestokker og infeksjoner, om hestene Blakken og Borka, og noen spiller kort. Det er slikt leven

med fyll og kortspill og slagsmål at fanden selv møter frem.»

Rausjømarka – en stor skogeiendom i Østmarka

Rausjømarka har vært samlet som en enhet eller eiendom i lengre tid. I 1662 solgte den daværende kongen, Frederik III, Enebakk allmenning (som omtrent tilsvarer det vi nå kaller Rausjømarka) til Christopher Didrichsen fra Fredrikstad¹². Didrichsen solgte videre til futen Jens Poulsen etter bare fem måneder.

Etter en serie eierskifter kom Peder Cudrio inn som eier av Rausjø i 1761¹³. Da han døde i 1765, overtok enken Karen Cudrio¹⁴ området, og hun satt resten av sitt liv som eier av ca. 150.000 mål vest for Øyeren, inkludert Losby og Rausjø.

I 1800 var sagene i Rausjø eid av «Kjøbmand Peter Cudrioes Enkes umyndige Børn», ifølge et dokument som viser innbetalingene av sagskatt det året¹⁵. I 1837/38 solgte den daværende eieren Morten Anker¹⁶ til Hans Gulbranson¹⁷, og omkring 1860 gikk godset i arv til sønnene Carl August og Hagbarth Rudolph. Carl August kjøpte ut broren i 1870¹⁸.

Hans Gulbranson var grosserer, skipsreder, investor, forretningsmann og skogeier, og han bygde opp en av Norges største personlige formuer på slutten av 1850-tallet. Sammen med

Tømmerrennene ned til Tangentjern og Børtervann. - Ukjent fotograf / foto utlånt av Trond Burud



Westye Egeberg og Thorvald Meyer dannet Gulbranson Direksjonen for Tømmerhandelen i Christiania i 1846.

I 1907 solgte godseier Carl August Gulbranson²⁰ Rausjø til selskapet And. H. Kiær & Co, som i mange år var en av Norges ledende trelastbedrifter. I 1965 solgte Kiær-selskapet Rausjø-eiendommen til Oslo kommune ved Skogvesenet for 7 millioner kroner. Dette markerte slutten på et privat eierskap som hadde vart i 302 år.

Fløtingen i Børtervassdraget startet i Tonevann og gikk via Mosjøen til Rausjø og videre til Børtervann. I 1910 ble det lagd en tømmerrenne fra sørenden av Tonevann ned til Mosjøen²¹. Før renna ble bygd, ble tømmeret fløtt i den

kronglete bekken mellom vannene.

Demningen i utløpet av Mosjøen ble sannsynligvis oppført allerede før 1800, og den nåværende demningen ble restaurert i 2004. En tømmerrenne fra Mosjøen til Rausjø ble laget ca. 1910, og traseen er fortsatt synlig.

Demningen ved utløpet av Rausjø – som altså har røtter tilbake til 1650-tallet – ble restaurert siste gang i 2007, ved at det ble støpt nytt toppdekke og et tett lag med mur på siden som vender mot innsjøen. På nedsiden ser demningen fortsatt ut som den kan ha gjort på 1800-tallet.

Slutten for Plankeveien

Dampmaskinene som kom i bruk fra 1850 og utover, førte til at sagene kunne plasseres mer uavhengig av vassdrag og fossefall, og dermed også mer hensiktsmessig når det gjelder transport av plank og bord. Sagene i Børter ble for eksempel flyttet fra Børterelva og ned til Øyeren på denne tid (Oppegaard, 1989). Dampmaskinene muliggjorde også mer kontinuerlig drift gjennom året, når man ikke var så avhengig av stor vannføring i vassdraga.



Tømmerrenna gjennom Rausjøgrenda, ca. 1910. Hovedsetet i Rausjøgrenda, med Bygningen, Magasinet og uthuset. Ukjent fotograf / Ski historielag



Flytebrua over Mosjøtranga. Brua kunne sveives til side når det ble fløtet tømmer fra Mosjøen til Rausjø. Ca 1910. Fotograf: P. A. Ness, bruksfullmektig Rausjø

Handelsborgerne i Christiania opplevde transporten gjennom Østmarka som tungvint og kostbar, og de syslet tidlig med planer for å effektivisere transporten fra Øyeren-området og Ytre Enebakk til bordtomtene i byen. Plankekjørere kunne kanskje avløses av en kanal med mange sluser, men jernbane var bedre. Hovedbanen fra hovedstaden til Eidsvoll 1854 løste dette problemet. I jernbanestyret satt bl.a. Thomas Heftye og Thorvald Meyer, begge store skog- og sageiere. Nå kunne de sende plankeklassene med tog; ikke trengte de kanal og ikke trengte de hester og kjørekarer.

Hovedbanen fra 1854 medførte nok en gradvis overgang fra kjøring med hest og slede gjennom skogen om vinteren til transport med lektere over Øyeren og videre med jernbanen inn til bordtomtene i byen.

Det virkelige «dødsstøtet» for Plankeveien kom med den nye Enebakkveien som ble anlagt som kjørevei fra Enebakk til Christiania på 1860-tallet. Da ble det også anlagt kjørevei fra Fjell og inn i Rausjøgrenda. De bratte bakkene opp fra Rausjø og Hella kalles for Åttetallsbakkene. Åsen på toppen av Åttetallsbakkene ble kalt Plankehøgda eller bare Høgda. Opp de bratte bakkene ble det kjørt halve plankelass, for så å laste om til fulle lass på Plankehøgda før hestene satte kursen for byen. (Saugstad, 2012).

Bakkene opp fra Rausjø var så bratte at på 1950-tallet ble det startet arbeid med en alter-

nativ veitrasé fra sørenden av Mosjøen, rundt Kjærringhøgda på nordsiden og gjennom det trange Mosjøkastet ned til Bysetermåsan. Planene her var også å få til en slags rundkjøring, der lastebilene kunne kjøre ut av marka gjennom Mosjøkastet, og tilbake til Rausjøgrenda via Åttetallsbakkene. Men anleggsarbeidet ble for komplisert og dyrt, og arbeidet stoppet opp rundt 1960. (Saugstad, 2012).

Veien langs Rausjø måtte krysse Mosjøtranga, dvs. utløpet fra Mosjøen, og her var det lenge fløting av tømmer. Brua ble erstattet av dagens bru på 1930-tallet da veien ble oppgradert.

Plankeveien i moderne tid – merking og tilrettelegging

Reidar Fønnebø er den enkeltpersonen som har betydd mest for dokumentasjon og merking av Plankeveien gjennom Østmarka. Fønnebø arbeidet hele livet med gamle veier og slep, og i tillegg til Plankeveien og andre eldre veier inn til Christiania var han særlig opptatt av slepene over Hardangervidda. Mye av Fønnebøs arbeid med gamle veier og veifar er oppsummert i boka «Oldtidsveger: slep og kongeveger: i Oslo og på Østlandet». (Fønnebø 2004).

Plankeveien ble merket og skiltet av Oslo skogvesen på 1970-tallet etter stort påtrykk og iherdig innsats fra Fønnebø. (se f.eks. Fønnebø 1973).

Mange av skiltene fra 1970-tallet er dessverre



Skogvesenets originale skilting langs Plankeveien er til dels i dårlig forfatning. - Foto: Lars Rogstad

til dels i dårlig forfatning i dag, og Østmarkas Venner er i gang med et omfattende arbeid med utskifting og supplering av de originale skiltene. Østmarkas Venner vil løfte fram den spennende historien til Plankeveien, og nå har vi fått økonomisk støtte til dette arbeidet. Riksantikvaren har bevilget 90.000 kr, og Viken fylkeskommune 43.500 kr. Dette vil bli brukt til å skilte hele traseen fra Enebakk til Oslo. By- og miljøetaten er svært positive til prosjektet, og de ønsker å delta aktivt med utsetting av skilt og tar også på seg ansvaret for vedlikehold av skiltene.

I tillegg til skiltene skal det settes opp litt større informasjonstavler i Kirkebygda i Enebakk, i Rausjøgrenda, ved Skjelbreia og ved Rustad-saga.

Plankeveien er registrert i kulturminneforvaltningens database Askeladden. Denne registreringen bygger også i stor del på Fønnebøs arbeid (Skjelsvik 1962). Byantikvarens registreringer er noe unøyaktige på noen punkter, og dette gjelder særlig kartfestingen av traseen fra Ødegården til Elvåga. Plankeveien er heller ikke registrert for de strekningene som er i Nordre Follo og Enebakk kommuner. Østmarkas Venner vil ta kontakt med Byantikvaren og Viken fylkeskommune med sikte på å korrigere og supplere denne registreringen.

Noter

1. Deler av artikkelen bygger på tekster fra rapporten «Kulturminner i Østmarka» (Rogstad 2021). Rapporten var et innspill til Byantikvarens arbeid med et kunnskapsgrunnlag for en mulig nasjonalpark i Østmarka.
2. <https://kartverket.no/om-kartverket/historie/historiske-kart/soketreff/mitt-kart?mapId=6792>
3. <https://kartverket.no/om-kartverket/historie/historiske-kart/soketreff/mitt-kart?mapId=6279>
4. <https://www.kartverket.no/om-kartverket/historie/historiske-kart/soketreff/mitt-kart?mapId=6068>
5. <https://www.kartverket.no/om-kartverket/historie/historiske-kart/soketreff/mitt-kart?mapId=6070>
6. Skytten ble kjøpt av Aker kommune 1947, og husene ble revet i 1951. Vågheim ble demontert i 1948, og flyttet og gjenoppbygd som kommandantbolig på Lutvann leir.
7. <https://www.kartverket.no/om-kartverket/historie/historiske-kart/soketreff/mitt-kart?mapId=1540>
8. <https://digitaltmuseum.no/021045470453/utsikt-fra-ekeberg-oljemaleri>
9. https://no.wikipedia.org/wiki/Fil:Plan_of_Christiania_station_grounds_1854.jpg
10. <https://www.nasjonalmuseet.no/samlingen/objekt/NG.K.H.B.06366>
11. <https://digitaltmuseum.no/021047433603/borrebekken-ved-trondheimsveien-litografi>

Noter forts.

12. Enebakk historielag: Rausjø – ei gammel grend i Enebakk. Medlemsbladet Ign 2000 nr. 2, side 7
13. Kirkeby, Birger: side 758
14. Wikipedia om Karen Cudrio: https://no.wikipedia.org/wiki/Karen_Cudrio
15. Upublisert arbeid av Bjørn Bækkelund, Norsk Skogmuseum
16. Wikipedia om Morten Anker: https://no.wikipedia.org/wiki/Morten_Anker
17. Wikipedia om Hans Gulbranson: https://no.wikipedia.org/wiki/Hans_Gulbranson
18. Røsjø, Konrad (1941)
19. <https://digitaltmuseum.no/011015418201/far-getrykk-utfort-av-johan-fredrik-eckersberg-1822-1870-og-utgitt-av-christian>
20. Wikipedia om Carl August Gulbranson: https://no.wikipedia.org/wiki/Carl_August_Gulbranson
21. Saugstad 2012, side 193.



Kilder og litteratur

- Asbjørnsen, Peter Christen. 2006. Norske folkeeventyr, bind 2. Kagge forlag, 2006
- Byantikvaren i Oslo. 2000. Oslo kulturminneatlas 2000. Byantikvaren i Oslo, 2000. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2016031048016 (lest 12.9.22)
- Eithun, Bjørn. 1974. Stedsnavn fra Østmarka. Hovedfagsoppgave, Universitetet i Oslo. Tilgjengelig på nett. https://bibsys-k.userservices.exlibrisgroup.com/view/delivery/47BIBSYS_UBO/12293971650002204 (lest 12.9.22)
- Fønnebø, Reidar. 1973. Beretning om registrering og merking av vintervegen gjennom Østmarka fra Østensjøvannet i Oslo kommune til Børter og Ekeberg i Enebakk kommune. Upublisert notat, 1973. Fra Riksantikvarens arkiv
- Fønnebø, Reidar. 1974. Den gamle vintervegen fra Oslo til Enebakk. St. Hallvard, to artikler. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digitids-skrift_2014112581045_001 (lest 12.9.22)
- Fønnebø, Reidar. 2004. Oldtidsveger: slep og kongeveger: i Oslo og på Østlandet. Orion forlag, 2004
- Historiske kart. Referanseinformasjon til hvert kart er oppgitt ved det enkelte kartet i teksten.
- Oppegaard, Ulf. 1989. Enebakkvassdragene og virksomheten der. Upublisert hefte.
- Oslo og Omegn Turistforening (red). 1964. Til fots i Oslomarka. Oslo, Gyldendal, 1964. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2014120808019 (lest 12.9.22)
- Nilsen, Knut A. 1964. På ski i Oslomarka. Oslo, Gyldendal, 1964. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2011012506080 (lest 12.9.22)
- Rogstad, Lars (red), 2021. Kulturminner i Østmarka. 2021. Lars Rogstad, Sarabråtens venner; Bjørne Røsjø, Østmarkas Venner; Knut Helge Midtbø, Østensjø Historielag, Even Saugstad, Sarabråtens venner og Frie Fuglers forlag. Upublisert rapport til Byantikvaren i Oslo. Deler av rapporten er publisert i «Fagrappport for kulturminner og kulturmiljø i forbindelse med verneplanarbeidet i Østmarka», Byantikvaren i Oslo og Viken fylkeskommune august 2021 <https://www.statsforvalteren.no/contentassets/9f-2174f5061140839e8e0051aac482a0/fagrappport-for-kulturminner-og-kulturmiljo.pdf> (lest 12.9.22)
- Saugstad, Even. 2012. Østmarka fra A til Å. Frie fuglers forlag. Oslo
- Skjelsvik, Elizabeth. 1962. Notat om fortidsminner på Skøyen nordre, Skøyen søndre og Østensjø. 17.2.1962, upublisert notat, Kulturhistorisk museum, Oslo.
- Taugbøl, Trond. 1995. Ferdsel og vegfar. Kulturminneatlas Follo. Follo Museum, Akershus fylkeskommune og Follorådet. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2008071804050 (lest 12.9.22)
- Aas, N. R. 1927. Enebakk herred : bidrag til en bygde- og slektshistorie. Kjøbelske bok- og kunsttrykkeri, 1927. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2015060808045 (lest 12.9.22)

Planen om en kanal fra Bekkelaget opp Ekebergåsen og under Østmarka til Enebakk.

Knut Helge Midtbø



Sluseanlegget tegnet inn på et fotografi.

På Verdensutstillingen på Frogner i 1914 fikk besøkende presentert en plan som i dag virker ganske fantastisk. Kanalanleggets fjordside ser du tegnet inn på et fotografi av Ekebergskrånningen. Vi gjengir tegningen av sluseanlegget på et fotografi, og dette er tatt fra et særtrykk av Teknisk Ukeblad fra 1919. Det var de to ingeniørene Gunnar Sætren og Max Graff som sto bak denne planen. Vi har funnet to nye kilder om dette fantastiske prosjektet og klipper noe fra begge to.

På kanalen skulle det fraktes tømmer og trelast fra områdene rundt Glomma via Enebakk og ut til Oslofjorden. Vi har skrevet om dette i Rundt vannet nummer 9. Vi siterte fra særtrykket der forfatteren også skriver noe om fordelene med kanaler under Østmarkas solide grunnfjell(!)

I 2018 dukket det opp et originaltkart i stort format over kanaltraseen som er funnet på et loft i Elverum, og som ble gitt til Norsk Skogmuseum. Det viser den samme traseen som var med på kartene i særtrykket, så vi har tatt med et utsnitt av dette. Dessuten har vi tatt med litt av museet sin interessante informasjon om de to ingeniørene som er opphavsmennene til planen. De to må ha lagt ned mye innsats for å få gjennomslag for prosjektet sitt uten å nå fram. Fra museet sin informasjon om kartet:

"Kart som viser den prosjekterte linja for et kanalanlegg som var tenkt lagt fra Bekkelaget i indre Oslofjord mot innsjøen Øyeren, med videre forbindelse oppover Glomma og Vorma mot Mjøsa. Dette kartet viser den førstnevnte, øst-vestgående traséen mot Øyeren. Her er det østlige endepunktet skissert som et slusested ved Øye-

rens østre bredd ved Holt, like sør for Rælingen kirke. Derfra gikk linja noenlunde rett vestover til den hadde krysset nordenden av Nord-Elvåga, deretter dreide den svakt noe mer sørover mellom Lutvann og Nøklevann mot Østensjøvannet. Sistnevnte innsjø var tenkt som reguleringsbasseng med to avløp: Et kanalløp som skulle ende i et sluseanlegg ved Sjursøya, og en fløtingstunnel noe lengre sør med endepunkt i det såkalte Paddehavet, nord for Ulvøya. Tømmertunnelen skulle også, i perioder med vel mye vann, fungere som overløp for Østensjøvannet.

Den beskrevne traseen er markert på et kart i målestokk 1/25 000. Kartet er oppklebet på ei forholdsvis tjukk papplate med format 136 X 55 centimeter. Kartet er også påklistret en etikett med følgende tekst: KANALANLÆG KRISTIANIA –ØIEREN-MJØSEN. PROJEKT UTARBEIDET AV G. SÆTREN OG MAX GRAFF. Datering mangler.”

Opphavsmennene var ingeniører i Kanal- eller Vassdragsvesenet. Gunnar Sætren (1843-1928) var fra Elverum i Hedmark. Etter å ha gått «høiere allmennskole» på Lillehammer og i Kristiania, reiste han til den tekniske høgskolen i Zürich i Sveits, der han tok diplomeksamen i 1865. Deretter reiste han tilbake til Norge, der han først fikk en stilling som teknisk tegner i Kanalvesenet. Fra 1889 fungerte han som kanaldirektør, en stilling han fungerte i fram til 1907. Han frasa seg embetet i samband med en debatt om kanaldirektørens habilitet i

forbindelse med private vassdragsutbyggingsprosjekter. Etter Sætrens avskjed ble for øvrig etaten omorganisert til «Vassdragsvesenet», noe som nok var en følge av at virksomhetene hadde fått stadig større fokus på kraftutbyggingsprosjekter. Etter at han gikk ut av sitt statlige embete, fortsatte Gunnar Sætren sitt virke som privatpraktiserende teknisk konsulent i Kristiania. Max Graff, som Gunnar Sætren samarbeidet med om kanalprosjektet mellom Indre Oslofjord og Øyeren, hette egentlig Hans Maximilian Graff (f. 1881). Han var født i Idd i Østfold, men vokste opp på forskjellige steder der faren var offiser. Også Max Graff var ingeniørutdannet og arbeidet i Vassdragsvesenet.

Kartet ble funnet på et loft på garden Nordby (gnr. 117) i Elverum. Eiendommen var i Sætren-familiens eie fram til 1923, da den ble solgt til Conrad B. Fjeld. Det var Conrads sønnesønn Arne Fjeld som kom til Norsk Skogmuseum med kartet, som var preget av at det hadde ligget på et loft med vekslende klima og mye støv. Kartongen det var opplimt på hadde bruddskader. Museets fotograf valgte i første omgang å lage en reproduksjon av kartet. Ved hjelp av bildebearbeidingsprogrammet «Photoshop» har han greid å få kartet til å framstå som reinere og med noe større kontrast enn den støvete originalen.

Østensjøvannets venner har på sine hjemmesider gjengitt en monografi av Haakon Tvetter på



Utsnitt av skannet utgave av kartet med følgende tekst: «KANALANLÆG KRISTIANIA –ØIEREN-MJØSEN PROJEKT UTARBEIDET AV G. SÆTREN OG MAX GRAFF». Skanninga er utført på Norsk skogmuseum på Elverum. De stiplede linjene er forklart i teksten. Bildet er delvis utydlig, men traseen og vannene er lette å se.

Østensjø gård der han har interessant informasjon om at kanalanlegget også ble presentert på den store jubileumsutstillinga på Frogner i 1914. Han feller også sin dom over planen, Vi siterer:

«Jeg kan ikke avslutte denne monografi over Østensjøvandet uten at omtale det storartede prosjekt, som kanaldirektør Sæthren i sin tid utarbeidet og fremla paa jubilæumsutstillingen 1914 ledsaget av tegninger og beregninger. Ifølge dette skulde Øierens vand gjennom tunneller og kanaler ledes ned i Østensjøvandet, som ved en ny tunel gjennom Ekebergaasen skulde sættes i forbindelse med sjøen ved Bækkelaget. Hensigten hermed var at avlaste trælafabrikken fra Lillestrøm paa jernbanen og sende denne gjennom tunellen ned i Østensjøvandet, hvor den skulde avhentes av skibe, som kom op gjennom den med sluser utstyrede tunel fra sjøen.

Planen var vistnok ment alvorlig av forslagsstilleren, men maa vel nærmest henregnes til luftkastellernes verden.

En anden plan som hadde større sandsynlighed for at komme til utførelse var en forbindelse mellem hovedbanen ved Alnabru og Sydbanen ved Ljabru for at undgaa at sende al trælaf, som skulde sydover, om Kristiania. Banen skulde

gaa over Skøien, Opsal, Østensjø og Bøleraasen om Rustad og Skullerud, men den har vist lange udsigter.

Derimot er sporveien over Bryn til Opsal og Østensjø under arbeide og forhaapentlig ikke saa fjern helt frem»

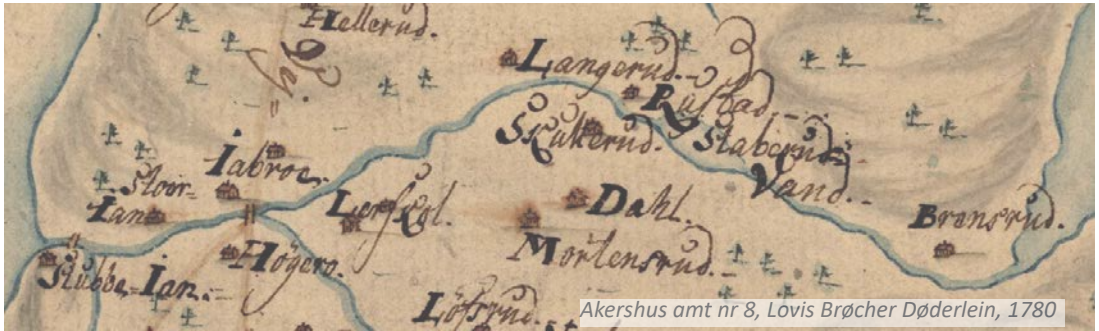
Det er noen detaljer her jeg lurer litt på. Jeg synes det virker tvilsomt om skipene skulle gå gjennom slusene opp til Østensjøvannet for å laste trelast der. Det er uansett fristende å slutte seg til Haakon Tveters vurdering av kanalanlegget, dette var luftige saker og ikke overraskende at det aldri ble noe av.

Kilder:

- En monografi av Haakon Tvetter, fra 1925 gjengitt på Østensjøvannets venners nettside:
- <http://www.ostensjovannet.no/historie/haakontvetter.html>
- Skannet kart med medfølgende tekst om kanalanlegget fra Norsk skogmuseum på Elverum:
- «KANALANLÆG KRISTIANIA-ØIEREN-MJØSEN»
- Tekst i Rundt vannet nummer 9 av Knut Helge Midtbø kalt: Visjonære planer: "Kanalanelæg Kristiania-Øieren-Mjøsen"
- https://www.ostensjo-hist.no/rundt_vannet/RV-artikler-pdf/rv9_a4.html

Vannfallene i Ljanselva

Lars-Evan Pettersson



I slutten av 1800-tallet begynte man å interessere seg for vassdrag der man hadde mulighet til å utnytte vannkraften til elektrisitetsproduksjon. I Ljanselva var det eieren av Ljabru (Liabro) mølle, Johan M Pedersen, som viste interesse for dette. Han sendte brev, i oktober 1893, til Arbeidsdepartementet, der han ba om at Ljanselvas reguleringsforhold skulle undersøkes. Årsaken var at han ønsket å søke konsesjon til å produsere elektrisk lys for Ljan, Nordstrand og Bekkelaget basert på utbygging av Ljabru mølles vannfall. Departementet sendte brevet videre til Kanalvesenet, det som langt senere skulle bli Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE). Der ga kanaldirektør Gunnar Sætren oppgaven til kaptein Ole W Lund å undersøke elvens vannføringsforhold og muligheter for regulering av vannet.

Kaptein Lund rapporterer i et brev av 24. januar 1894 at han har foretatt en befaring i Ljanselvas nedbørfelt. Han nevner at det finnes flere innsjøer som er vel skikkede til å benyttes som vannreservoarer. Det er Lutvann, Haukåstjern og Nøklevann som fremheves. De er alle tre allerede demt opp, Lutvann og Haukåstjern drøyt én meter og Nøklevann nesten tre meter, rapporterer kaptein Lund. Han nevner at man har på planen en forhøyelse av Nøklevanndammen med drøyt én meter. Da vil en del dyrket mark

bli satt under vann, og det vil bli nødvendig å forhøye veien til Sarabråten, som går rundt nordenden av Nøklevann. Også dammene ved Lutvann og Haukåstjern, mener kaptein Lund, er greie å forhøye uten at det forårsaker nevneverdig skade. Kaptein Lunds konklusjon er at forholdene i Ljanselvas nedbørfelt i teknisk henseende er særdeles heldige med hensyn til å kunne gjennomføre en regulering, som gir en fullstendig jevn vannføring året rundt.

Kanaldirektør Sætren oversendte Lunds rapport til departementet og sier seg enig i at de tekniske forholdene for en regulering av Ljanselvas vannføring må anses å være særdeles heldige. Men han bemerker at det hersker noen uklarheter med hensyn til disposisjonsretten over Nøklevanndammen.

Saken fortsatte ut på forsommeren ved at ingeniør P Klem fikk ordre av kanaldirektør Sætren om å foreta en befaring langs elven. I sin rapport sier Klem at han den 31. mai foretok en befaring fra Nøklevann til fjorden og målte opp høydene på alle vannfall på strekningen. Vi skal følge ingeniør Klem på hans vei ned til fjorden.

Øverst ligger vannfallet mellom Nøklevann og Skraperudtjern. Ingeniør Klem skriver at elven har på en strekning av 300 meter et samlet fall

på 41,9 meter regnet fra bunnen av flomløpet på Nøklevanndammen og ned til Skraperudtjern ved lav vannstand. Dammen som Klem nevner, ble revet noen år senere da Aker kommune, som det da het, skulle bygge ny dam for å utnytte Nøklevann til drikkevannsforsyning. Den nye dammen sto ferdig i 1902 da vannet kunne slippes på til befolkningen sørøst i Aker. Nøklevanndammen ble forhøyet i 1922-23 for å øke kapasiteten til innsjøen som vannkilde. I senere år har man utført endringer av dammen ut fra NVEs krav til flomavledning og damsikkerhet. Den dammen vi nå ser er derfor noen meter høyere enn den ingeniør Klem målte høyden fra.



*Rustadsaga ca. år 1900.
(Søndre Aker historielags årsberetning for 2007)*

Like nedenfor Nøklevann, som for øvrig ble nedlagt som drikkevannskilde i 1983, ligger Rustadsaga. Det er nå mest kjent som utfartssted med servering, men her var i mange år en sag. Vannsagen under Rustad gård omtales allerede på 1600-tallet og var en av de forholdsvis få vannsagene i distriktet som fikk privilegier i 1688, da kongen innskrenket sagbruksdriften. Klem skriver at saken utnytter et fall på ca. åtte meter. Det er fallet fra den lille demningen som vi fortsatt kan se ved kommunens bygninger like nedenfor serveringsstedet og ned til det flate området der veien innover marka krysser elven. Her sto Gamle-saga, som ble drevet av vannkraften til 1914. Da overtok

dampkraften og vannsagen ble revet, og vi ser bare noen rester etter rør og rørfundamenter i elven nedenfor sagdammen.

Det hadde også til tider vært spinneri og kornmølle som utnyttet vannfallet ned mot Skraperudtjern. Steinfundamenter etter spinneriet ser vi like nedenfor veien over elven.

Det er Premierlieutnant Thomas Heftye som eier vannfallet, skriver Klem. Han er også eier av Sarabråten langt inne ved Nøklevann og er sønn til den mer kjente Thomas J. Heftye, som i tillegg til mye annet var med på å stifte Den Norske Turistforening.

Fra Skraperudtjern er det et flatt område der Skullerudstua, Skiforeningens serveringssted, ligger. Neste vannfall som ingeniør Klem beskriver er vannfallet fra plassen Passerud og ned til Skullerud sagdam. Fallet begynner der veien til Skullerud vannbehandlingsanlegg passerer i en høy bro, og går over en lang strekning for så å avsluttes med en mer markert foss under broen for tunnelbanen til Mortensrud. Klem skriver at fallet har en samlet høyde på 12,7 meter, hvorav drøyt åtte meter kommer på den nederste fossen. På denne strekningen ligger det ikke noe bruk i 1894, men tidligere har Skullerud gård hatt både vannsag og kvern her. På et kart fra 1802 av Hans Lemmich Juell er vannsagen inntegnet mellom Skullerud gård og Passerud. Det var kanskje en demning omtrent der veien til vannbehandlingsanlegget går, og muligens lå saken et stykke nedenfor. Kvernen lå litt nedenfor stedet der veien mellom Skullerud gård og plassen Smeden gikk, dvs. ved den nederste, bratteste fossen på denne strekningen. Her kan vi også se noen rester etter en grunnmur på sørsiden av elven.

Den gamle vannsagen til Skullerud gård ble nedlagt en gang på 1800-tallet, og en ny

Utsnitt av Hans Lemmich Juells kart over Skullerudområdet.
Mil nr 63, Kvadratmilkart,
Hans Lemmich Juell,
Akershus 1802, Kartverket



vannsgag ble bygd ved neste vannfall. Samtidig demte man opp elven, og Skullerud sagdam, også kalt Skullerudtjernet, ble dannet. Klem skriver at ved utløpet av sagdammen ligger Skullerud vannfall, som har en høyde på 6,1 meter. Den nye vannsagen lå sannsynligvis i tilknytning til den kløften vi kan se nedenfor veien inn til plassen Smeden og til venstre for selve elveløpet. Møller Pedersen omtaler i sitt brev til Arbeidsdepartementet og Kanalvesenet at det er to demninger ved Skullerud sag. Den ene var vel demningen som dannet vannreservoaret, og den andre var en mindre demning som sannsynligvis dannet vanninntaket til rennen som gikk til vannsagen.

Skullerud sag var sannsynligvis i drift under en stor del av 1800-tallet, og i hvert fall i 1894 da ingeniør Klem var innom. Det ble nok problemer med vanntilgangen ved sagen utover begynnelsen av 1900-tallet da vannforsyningen fra Nøklevann etter hvert forsynte mer og mer av befolkningen i de sørøstlige delene av Oslo, den gang Aker, med vann. Vannsagen ble nedlagt, og sagdammen forsvant mer eller mindre helt. Først i 1990-årene ble den rekonstruert ved at det ble laget en terskel i elven som gjenskapte Sagdammen, men med mindre utbredelse enn tidligere. Det var Miljøprosjekt Ljanselva sammen med etater i Oslo kommune som fikk til denne rekonstruksjonen.



Sagdam og bygninger ved Skullerud sag fra tidlig 1900-tall.
Østensjø lokalhistoriske bildebase # B20170022

Det er herr Bukier på Skullerud gård som eier begge disse vannfallene skriver ingeniør Klem. En sønn på gården, Paul Bukier, har skrevet en fortelling om et besøk på Skullerud sag etter at han selv hadde flyttet hjemmefra. Den heter "Tid som svandt" og kom ut i 1932 på Centraltrykkeriet i Oslo. Paul Bukier fikk tid til en prat fordi sag-

mesteren måtte ta en pause i skuren siden, som han sa: *Dom har tatt vannet alt ve Rustad så jeg sitter her og venter på sagvann.* Dette illustrerer godt problemene man hadde ved brukene ned-

over Ljanselva. Vannet ovenifra kunne komme og forsvinne avhengig av hvordan brukene som lå oppstrøms benyttet vannet.

Fra Skullerudsaga renner vannet først gjennom det flate Leirskallenområdet, deretter gjennom det urskogslignende området mellom bebyggelsen på Brattvollveien og den nyere bebyggelsen på Stenbråten/Kantarellen. Her er det ganske lite fall. Neste foss som ingeniør Klem omtaler er Liabro vannfall. Ved gården Tangen, i elven sør for Munkerudbakken/Vendomveien, nevner Klem at det er et fall på 14 meter mellom damstokken på den den gang nedlagte Liabro dam til nedenfor det nederste stryk. Det var et vannfall som gikk over et par hundre meter og som i 1894 eies av J Rasch på Ljabru gård. Vannfallet var ikke benyttet da Klem besøkte stedet, men det er her Munkerudsaga lå. Rester etter Liabro dam ser vi i elven sør for den sørligste bebyggelsen i Munkerudveien. Her dannet demningen et vannreservoar i det flate partiet oppstrøms. Litt lenger nedstrøms, straks nedenfor gangbroen/kloakkledningen over elven, ser vi rester etter enda en demning. En stor steinblokk var en del av denne demningen, som dannet inntaket til Munkerudsaga. Her gikk det en vannrenne ned til saga, som vi kan se fundamenter etter på begge sider av elven.

Det var drift ved Munkerudsaga allerede på 1600-tallet, men saga var sannsynligvis for liten for å omfattes av privilegieordningen i

1688. Utover 1700-tallet var det drift ved saga, og i folketellingen 1801 nevnes en sagmester Talberg som bor på Munkerud gårds eiendom og som sannsynligvis er tilknyttet Munkerudsaga.

Ingeniør Klem fortsatte nedover elven, forbi steinhvelvbrua Ljabru der Ljanselva møter Gjersrubbekken. Navnet Ljabru, opprinnelig Ljarnarbru, betyr brua over elven Ljorn, som var det gamle navnet på Ljanselva. Brua, som ble bygd i 1804, bærer enn i dag trafikken.

Her i området har det skjedd store forandringer i elven siden Klem var på befarig i 1894. Ljanselva gjorde den gang en lang sløyfe sørover i det gamle slåtteområdet som ble kalt Slora. Her ble elven lagt om da Hauketo stasjon ble anlagt i 1920-årene. I 1960-årene ble Ljanselva ført vekk fra sitt naturlige leie langs Ljabruveien og inn i tunnel under Øvre Ljanskollen. Disse forandringer kommer vi tilbake til.

Neste foss, som ingeniør Klem beskriver er Ljabru mølles vannfall, som nå altså er tørrlagt. Dette vannfall består av to fall, hvorav det øverste er 7,9 meter målt fra damstokken på Mølle-dammen og ned til et litt flatere parti nedenfor fallet. Det nederste fallet har en høyde på ni meter målt fra vannflaten nedenfor det øverste fallet og til, som han sier; de i fjellet ved Liandalens dam innsatte tvenne jernbolter, som skal ligge i nivå med underkanten av vannhjulet til Ljabru mølle. Disse to vannfall benyttes for ti-



*Vannrennen og emballasjeskolen i Ljabruveien.
(Fint folk i bratte bakker)*

Emballasjeskolen og portalen ved Kronveien. Postkort stemplet i juli 1906. (Fint folk i bratte bakker).



den ikke, sier Klem; de har tidligere vært benyttet til drift av Ljabru kornmølle som brant ned for et par år siden. Eier var Johan M Pedersen, som initierte denne undersøkelsen av vannfallene i elven.

Ljabru mølle hadde altså en demning med dam, Mølledammen, litt ovenfor Ljabruveiens sving. Det var sannsynligvis en vannrenne som gikk hele veien ned til møllen, som lå litt nedenfor jernbanefyllingen der elven nå kommer ut gjennom tunnelen gjennom Øvre Ljanskollen. Dette var Gamle Ljabru mølle, som i hvert fall var i drift i 1858 da Hans Gude var på besøk og tegnet den. Senere ble en mer moderne mølle etablert i det øvre fallet litt nedenfor Mølledammen. Den var i drift i 1870-80-årene, med opp til åtte arbeidere, inntil den brant i 1890-årene,

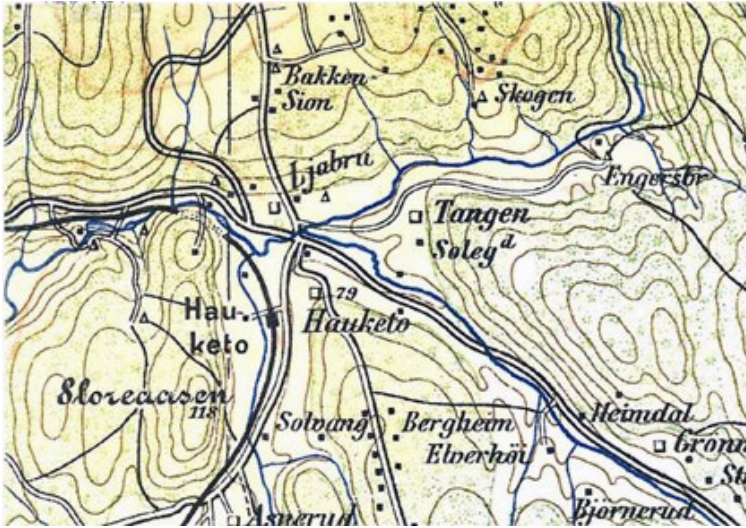
og deretter ikke ble gjenoppbygd.

I 1906 ble Lian Emballageskole etablert av Joh M P Selau på dette stedet litt nedenfor Mølledammen. Der ble det, i tillegg til undervisning, produsert frukt- og bærkurver m.m. Vannkraften ble benyttet blant annet til høvling. Selv om det ikke var stort behov for vannkraft ved skolen, hadde Selau et vannmagasin øverst i Gjersrudbekkens nedbørfelt, Trollvann, som han kunne tappe vann fra ved ellers tørre tider i Ljanselva. Emballasjeskolen ble nedlagt i 1918.

I 1924 ble jernbanen lagt om med dobbeltspor forbi Hauketo. Den gamle Ljabruveien ble flyttet opp et hakk i skråningen, og jernbanen overtok veitraséen. En stor fylling for jernbanen ble lagt

Gamle Ljabru mølle. Hans Gude 7.8.1858. (digitaltmuseum.no)





Kart fra 1934
Oslo omegn blad 2
Kartverket

over Ljanselvas leie litt nedenfor Kronveien, og en tunnel ble sprengt gjennom Øvre Ljanskollen for å føre jernbanen til Hauketo. Elven, som da ikke lenger drev noen sager eller møller, rant fortsatt i sitt gamle leie med en kulvert gjennom jernbanefyllingen. Men i 1960-årene fant veivesenet ut at Ljabruveien måtte utvides. Ljanselva fikk sin egen tunnel gjennom Øvre Ljanskollen, og elveleiet fra ovenfor Ljabruveiens sving til jernbanefyllingen ble fylt igjen. Det kan være vanskelig å forstå at her har det vært elv med kornmølle og emballasjeskole.

Så tilbake til ingeniør Klems oppgave. Lianda-

lens vannfall er det neste vannfallet, og høyden er 18,1 meter ifølge Klem, fra de nevnte jernboltene ved Liandalens dam til det flater partiet nedenfor fossen. Eier er ingeniør Frølich. Fallet er på en ganske kort strekning, og det ble utnyttet ved Liadalens krudtværk i en nesten 30 år lang periode. Liandalens dam lå like ovenfor den bro som nå går over elven på toppen av fossen, og demte opp vannet til et lite tjern.

Liadalens krudtværk ble anlagt i 1855 og omfattet flere vandrevne anlegg, bestyrerbolig, et antall lagerbygninger, blant annet et krittopp-



Bestyrerboligen ved
krittverket. Vannrennen
til kritt møllen til venstre i
bildet. 1877-79.
digitaltmuseum.no

Foto: Ukjent

Norsk jernbanemuseum

lag som sto der Kronveien nå går over i Storåsveien, og et tørkehus ved bunnen av fossen, som vi fortsatt kan se restene etter. Fra Liandalens dam på toppen av fossen like ved bestyrerboligen ble vannet ført i renne og kanal på østsiden av kollen som ligger sør for fossen. Her, ved siden av veien ned til skianlegget, ser vi rester etter kruttmøllen, eller stampehuset, der salpeter, trekull og svovel ble blandet og malt til svartkrutt. Fra møllen ble vannet ført i kanaler eller trerenner tilbake til elven. Noe av vannet ble ført via en mindre mølle der salpeterkrystaller, som har vært fremstilt gjennom en langvarig gjæringsprosess av en blanding av slakteavfall, husdyrgjødsel og jord, ble knust til pulver. Noe av vannet ble sannsynligvis ført via et anlegg der man, etter å ha bløtlagt kruttmassen og presset den til blokker, knuste den til korn av forskjellig finhetsgrad.

Krutttverket var i drift til 1884 da, en natt i slutten av mai, en eksplosjon ødela kruttmøllen og to arbeidere ble drept. Det ble mange skader i omgivelsene men man klarte å stoppe den skogbrann som oppsto før den nådde opp til kruttoppplaget oppe i bakken sør for krutttverket. På grunn av nærhet til jernbanebrua over dalen og fordi beboere i strøket protesterte mot den farlige virksomheten, ble ikke kruttmøllen gjenoppbygd.

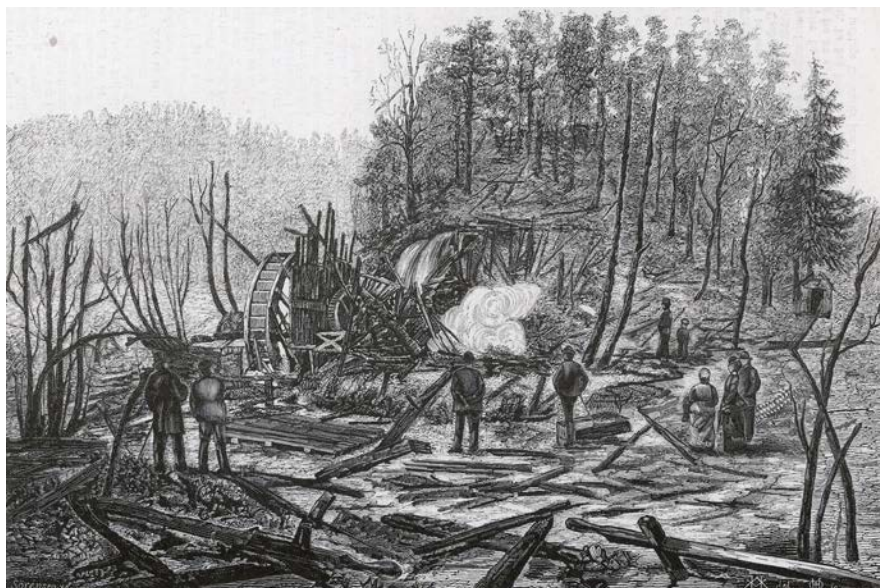
Ingeniør Harald Frølich, som var bestyrer av

krutttverket, engasjerte seg isteden i husflids-saken sammen med sin kone Jonine. I 1892 startet de en husflidsskole i bestyrerboligen, en virksomhet som ble nedlagt i 1910. Da ingeniør Klem undersøkte fossen i elven, ble imidlertid ikke lenger vannkraften i Liandalens vannfall, eller Kruttmøllefossen som den også er kalt, utnyttet.

Fra nedenfor krutttverket renner Ljanselva relativt rolig over flate partier der vi kan se fundamenter etter den gamle jernbanebrua. Smålensbanen ble anlagt i 1870-årene med en høy viadukt over Ljanselva. Jernbanen ble lagt om via Hauketo i 1924, og jernbanebrua ble sprengt og fjernet noen år senere. Ljanselva forsvinner etter hvert gjennom en tunnel ved Hallagerbanen. Her rant elven opprinnelig mot sørvest der nå idrettsanlegget ligger. I det trange partiet der nå Ljabrudiagonalen går, like ved Store Ljan gård, lå det syvende og nederste vannfallet i Ljanselva. Ingeniør Klem skriver at her er Stubljans vannfall, som tilhører godseier Ingier og har et samlet fall på 17,2 meter målt ned til vannstanden ca. 5 meter nedenfor Lian bro. Klem skriver at fallet ikke benyttes og visstnok heller ikke tidligere vært benyttet til noen bruksdrift. Det er imidlertid mulig at det har vært noen vannsager her på 1600-tallet som har blitt drevet kun i flomtider.

Lian bro lå lenge i Ljanselvas sørligste punkt,

*Kruttmøllen etter eksplosjonen. Vannet som drev vannhjulet kom fra høyre i bildet fra Liandalens dam.
Efter Tegning af Alb. O. von Hanno
digitalmuseum.no*



Norsk Husflidskole (1892-1910) i Liadalen. Bygningen er den ombyggede bestyrerboligen til kruttverket. Grunnleggerne, Harald (t.v.) og Jonine (sittende, i midten) Frølich. - digitalmuseum.no



der elven møtte Lusetjernbekken og snur mot nord og etter noen hundre meter renner ut i Fiskevollbukta. Broen lå der helt til Ljanselva ble ført gjennom tunnel ut i Fiskevollbukta, og en lang strekning i nedre Ljanselva ble fylt igjen på grunn av anlegget av den nye Mosseveien over Mastemyr. Dette skjedde rundt 1970.

Ingeniør Klems konklusjon etter befaringen var at terrengforholdene ved de syv vannfallene i Ljanselva er ganske gunstige for industrielle anlegg. Nå ble det imidlertid ikke noe av videre regulering eller ny etablering av større anlegg i elven, heller ikke Pedersens planer for

Ljabru mølles vannfall, fordi Nøkle vann ble tatt i bruk som drikkevannskilde for store deler av Aker kommune fra begynnelsen av 1900-tallet.

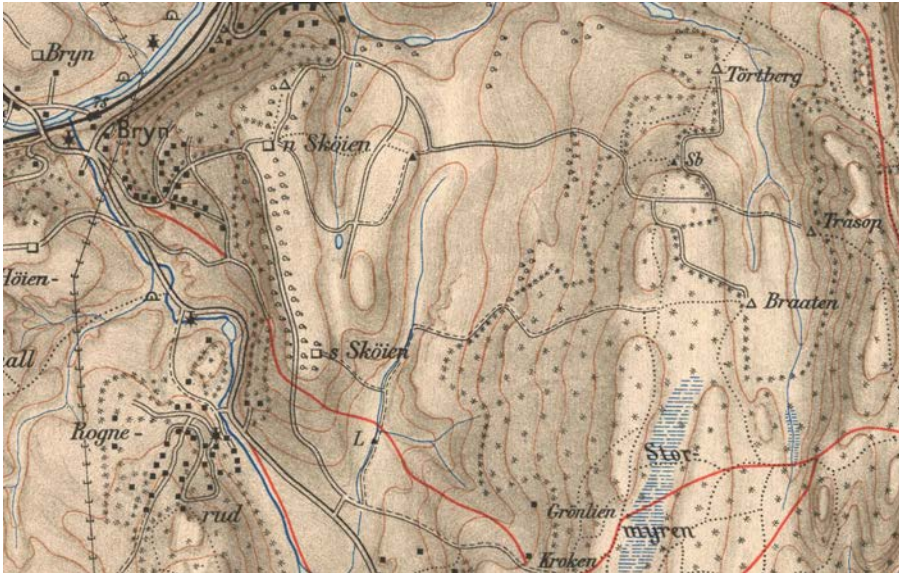
Kilder:

- NVEs (Kanalsesnets) arkiv.
- Arne Sunde; *Om vannsager i Ljanselva og særlig Munkerudsaga. Munkerudsaga et av Nordstrands største industrieventyr? Søndre Aker historielags årsberetning for 2007.*
- *Fint folk i bratte bakker. Ljans historie. 2015.*
- *Aker 1837-1937. Bind 5.*

HVORDAN BLE GODLIA TIL?

Fra Godlias utbyggingshistorie

Av Jon Guttu



Det topografiske kartet viser området i sin jomfruelige tilstand. Noen hus er bygget ved Tvetenveien. Ellers er kjerreveien fra Nordre Skøyen til Trasop og Bråten markert.; Kart 1915, Kartverket

Jernbanen som ble anlagt gjennom Groruddalen (tidl. Akerdalen) på midten av 1800-tallet økte verdien på arealene rundt stasjonene. Bøndene solgte tomtegrunn til utbygging, gjennom eiendomsutviklere (Anton Tschudi var den mest kjente av dem) eller direkte til nybyggere. Slik oppstod bebyggelser rundt Bryn, Alnabru (på Risløkka), Grorud og Robsrud stasjoner. Områdene Høyenhall og Nordre Skøyen vokste fram rundt Bryn.

Aker kommune kjøpte i 1910 Nordre Skøyen hovedgård med et areal på 1300 daa for bygging av "egnehjemboliger" og utparsellering av boligtomter for selvbyggere. Vedtaket om oppkjøp kom i en periode med stor bolignød og etterspørsel etter billige tomter. Eiendomsspekulanter opererte i dette markedet og utparsellerte områder for hytte- eller boligbygging. Det var fra flere hold reist kritikk mot Aker kommune for manglende engasjement i boligsaken. Som svar på dette innbød herredsstyret til en anbudskonkurranse om hustyper.

Reguleringsplanen fra 1911

Reguleringskontoret stod selv for utarbeidelse av reguleringsplanen. Dette var Aker kommunes første plan for småhusbebyggelse, og det første eksemplet på at det offentlige grep aktivt inn i boligbyggingen i bygda.

Initiativet innebar at kommunen i første omgang skulle stå for byggingen av seks hus i Thygesons vei. I årene etterpå ble tomter for selvbyggere solgt i Thygesons vei, Skøyenbakken og Johan Evjes vei. Deretter fortsatte utparselleringen i Dalbakkveien, Promenaden og Låveveien. Største delen av vestre Godlia ble bygget ut før 1930. Tomtestørrelsen var mellom ett og to mål, og prisen var kr 900 per mål. Formannskapet ønsket at bebyggelsen skulle være fagmessig utført. De stilte typetegninger utført av arkitekt Erling Nielsen gratis til disposisjon som kjøperne var forpliktet til å benytte for første fase i utbyggingen. De østligste tomtenes planer, ved Trasop og Tørtberg, var avsatt til "arbeiderbruk", større tomter hvor arbeidere



Kart 1924, Kartverket

kunne dyrke mat selv som attåtnæring.

Planen fikk virkning for veisystemet på hele vestsiden av nåværende Godlia. Traséene for Peter Aas vei, Dalbakkveien, Promenaden, Terrasseveien og Låveveien ble alle fastlagt i denne planen. I planen er Promenaden tenkt som en akse som forsetter helt opp mot Trasop. Også i dag kan vi se at turveien opp Godliabakken ligger i denne aksen. Planen inneholdt også et idrettsanlegg plassert i nordre del der Damfaret og Solbergliveien begynner i dag. I en regulerings sak fra 1913 ble planen justert for veisystemet på østsiden. Da ble størstedelen av

Solbergliveien og hele Arne Garborgs vei og Solåsveien regulert, mens utbyggingen kom opp til flere tiår senere.

Reguleringsplanen fra 1920

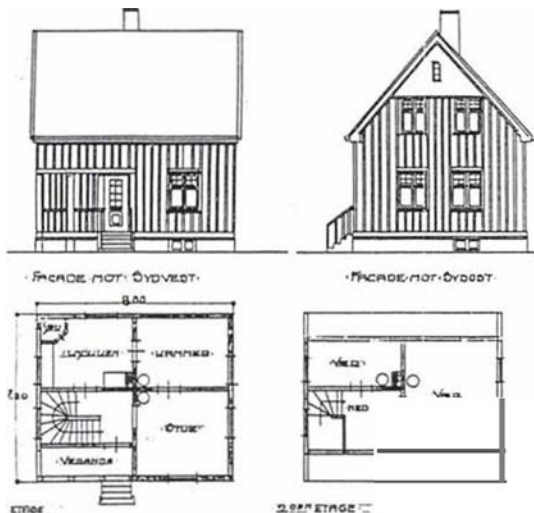
Aker Byggeselskap, som skulle stå for sosial boligbygging, ble dannet i 1920. Samtidig ble en ny plan utarbeidet for det sentrale området på Godlia. I beskrivelsen av planen heter det:

"Kvartalerne er opdelt i tomter fra 1000m² til 2000 m² størrelse. Ved regulering av veinettet er tilrettelagt en opdeling i tomter saadan at disse kan faa minimale bredder og større længder. Huset blir derved staaende paa tomtens ene ende og mest mulig av tomtearealert blir samlet foran huset for at kunde utnyttes til have. Ved de minimale bredder opnaaes dessuten at husene blir staaende i sluttede rækker og at gatebillederne blir sluttet og intime." Som vi skjønner er Godlias karakteristiske bebyggelsesmønster med dype, relativt smale tomter resultat av bevisste ambisjoner både med hensyn til økonomi, brukskvalitet og estetikk.

Planen var lagt stort opp: "Paa sletten ved hovedgaten Bryn - Østensjø og ved stoppestedet



Reguleringsplanen for Nordre Skøyen av 1911. Vi ser Hovedgården med sine slyngete parkstier lengst vest. I nord, midt på planen er et idrettsanlegg regulert inn. Lengst øst ser vi tomtdeling for "arbeiderbruk" ved Trasop. Planen fikk virkning for veinettet på vestsiden av Golia. - Oslo Kommune, Plan, bygg og eiendom



Arkitekt E. Nielsens hustyper for Nordre Skøyen

for den projekterte forstadsbane, er anordnet en torvplads med bebyggelse for handel og håndværk, forsamlingshus, kommunale og andre offentlige bygninger, samt dertil et par mindre parkanlæg." Det ble avsatt tomt for kirke i Godliaveien, på det arealet som i dag er turvei.

Det realiserte anlegget var mer beskjedent. Aker byggeselskap oppførte i alt 24 hus i tiden 1920 - 24. Området ble bygget som en hageby med to-, tre- og firemannsboliger i nyklassisistisk stil på smale, dype tomter. De offentlige bygningene ble det lite av. Det eneste som ble realisert i den retning var Godlia Velhus, som ble bygget i 1934. Østensjø skole var blitt åpnet i 1918, 800 m sør for Godlia stasjon.

Skrittvis utbygging 1920 - 1970

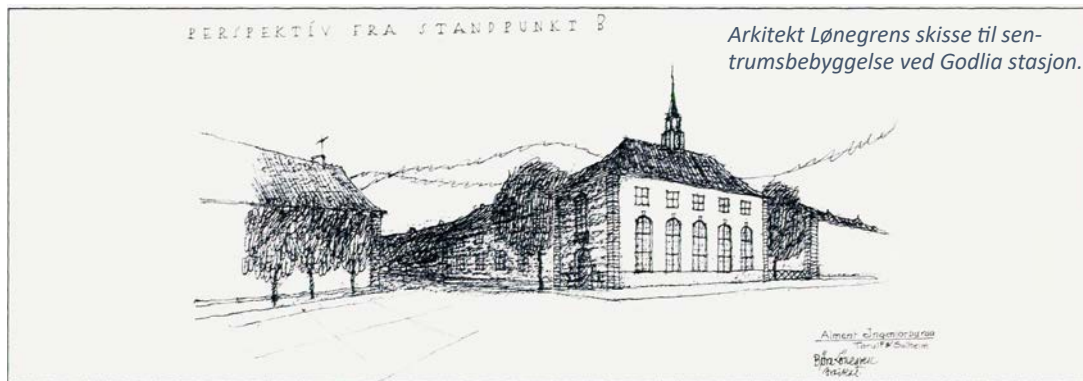
Den nye forstadsbanen til Oppsal satte ytter-

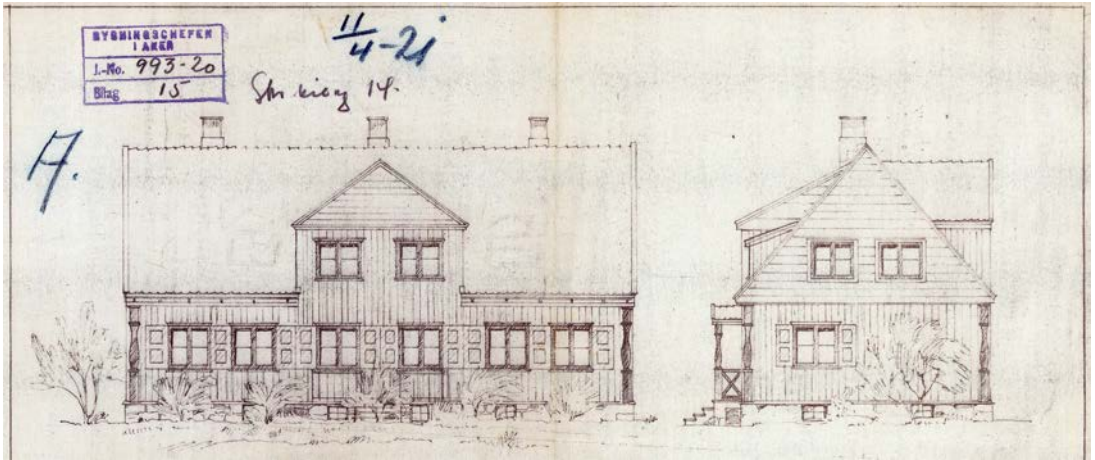
ligere fart i utparsellering og bygging i de østlige delene av Godlia. I og med trikkelinja ble området på denne måten delt i en vestlig og østlig del med Godlia stasjon midt i den nye hagebyen og med småhusområdet rundt. Den østlige delen av området ble skrittvis bygget ut mellom 1920 og 1960. Utbyggingen startet på de laveste delene rundt Damfaret og Solbergli-veien. De øverste delene av Godlia i Skøyenbrynet ble først bygget ut på 40- og 50-tallet.

Hele utbyggingen av Godlia kan derfor leses som en bevegelse fra vest mot øst. Det framgår også av arkitekturen, som spenner fra sveitser- og jugendstil i vest rundt Hovedgården til 50-tallsarkitektur i husene i Solåsveien og Skøyenbrynet. Dette er imidlertid ikke gjennomført systematisk. Enkelte tomter ble liggende i mange år før de ble utbygd. Når det gjelder reguleringen derimot, fremstår området som en helhet, typisk for begynnelsen av århundret.

Bortsett fra hagebyen langs Damfaret, bestod bebyggelsen av enkelthus. Mange av dem ble bygget som horisontaldelte tomannsboliger med den ene etasjen til utleie. Av alle hus bygget i Aker mellom 1924 og andre verdenskrig, var ca 50% tomannsboliger. En blanding av håndverkere, funksjonærer og høytlønte arbeidere bygget hus i de nye småhusområdene langs Østensjøbanen.

Området rundt krysset Rappveien/Damfaret ble liggende ubebygget fram til 1946. Reguleringsplanen forutsatte en plassdannelse her med tettere bebyggelse som en avslutning av hagebyanlegget i nord. Forlengelsen av Promenaden over trikkelinjen og fram til dette punk-





Fasader for hagebyhusene. Typisk «egnehjem»arkitektur, Oslo Kommune, Plan, bygg og eiendom

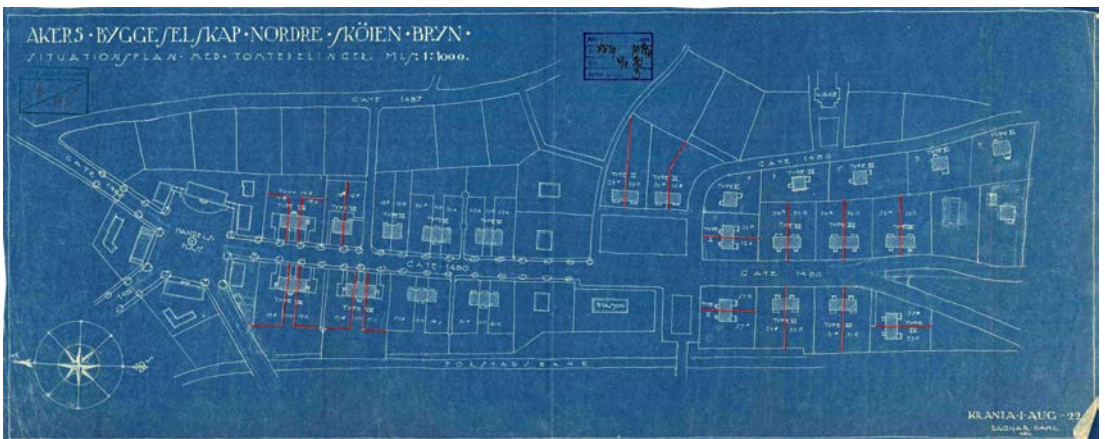
tet var en del av planen. En forbindelse med Rappveien over til Tvetenveien var prosjektert og skulle også ende i dette punktet. Rundt plassen var tenkt bygninger for kombinert handel og bolig. Etter krigen ble også dette arealet solgt til boligtomter, og planene for veiforbindelsen ble skrinlagt. To tomter i Solbergliveien 4 og 6 ble liggende ubebygde på grunn av virksomhet med steinbrudd.

Arealet nord for Stordamveien lå igjen til slutten av 50-tallet. I to reguleringsaker 1958 og -59 fikk området sin nåværende regulering med tomannsboliger som ble bygget på begynnelsen av 60-tallet.

Utbygging etter 1970

Villavedtektene, som gjaldt for småhusbebyg-

gelsen i det tidligere Aker, ble i 1973 avløst av de såkalte midlertidige reguleringsbestemmelsene for villaområdene i Ytre sone. De bestod av noen få enkle punkter som primært fastla høyest tillatte utnyttelsesgrad (0,15 for eneboliger). Det ble ikke stilt krav om å følge tidligere reguleringsprinsipper eller tilpasse det nye som ble bygd til arkitekturen på stedet. De nye reguleringsbestemmelsene kom samtidig med en begynnende fortetting, og åpnet dermed for en liberal praksis når det gjaldt husplassering og stil. I 1986 ble maksimal utnyttelse økt til 0,25 for eneboliger og tomannsboliger og med mulighet for å bygge med utnyttelsesgrad 0,35 for konsentrert småhusbebyggelse i inntil 3 plan. Samtidig ble det presisert at det ved slik høy utnyttelse "skal legges særlig vekt på en utforming og tilpasning til eksisterende bebyg-



Utsnitt av reguleringsplanen for hagebyen i Damfaret. Bebyggelsen har smale, dype tomter og er symmetrisk anlagt. Tomter for kirke, stasjon og handelsplass er lagt inn.



Flyfoto fra Godlia ca 1930. Arne Garborgs vei er delvis bygget ut. Plassen ved Rappveien ligger ubebygget. Legg merke til kjerrevien opp til Trasop som går skrått i øverste del av bildet.

gelse og miljø”. Formuleringen rommer en stor motsetning da tettheten i seg selv ofte er den største trusselen mot bebyggelse og miljø.

Midt på 90-tallet tok byplanmyndighetene igjen opp utviklingen i småhusområdene i Ytre sone hvor presset om fortetting stadig økte, og i 1997 fikk Godlia sammen med mange andre villaområder en ny plan, ”Reguleringsplan for småhusområder i Oslos ytre by”. På en rekke punkter stiller planen strengere krav til det som skal bygges. Blant annet setter den en nedre grense for tomtestørrelse på 600 m². Den krever dessuten at maksimalt 24 % av tomta kan bebygges og at huset kan ha inntil 2 etasjer. Det gjenstår å se om resultatene av fortettingen innenfor den nye reguleringsplanen blir mer tilfredsstillende.

Fortettingen på utskilte tomter startet rundt 1970. De dype tomtene med hus plassert i den ene enden gjorde det mulig å dele tomte-

ne midt på, som oftest med en stikkvei langs naboskillet inn til det innerste huset (”såkalte kotelett-tomter”, hvor stikkveien inn er beinet på koteletten). Ca 100 fortettingstomter er bygd ut etter 1970.

Stort sett er fortettingssakene løst i minnelighet blant naboene. Ved et par anledninger har byggesaker utløst naboprotester. Det gjelder prosjekter med spesielt høy utnyttelse og tynge bebyggelse. Det såkalte «jordet» i Solbergliveien ble regulert til barnehage og bygget ut noen år senere. Ombyggingen av Østensjøbanen til T-bane var ferdig i 1967. Den store utbyggingen på Oppsal rundt 1960 økte behovet for skoler, og Trasop skole stod ferdig i 1958, mens Godlia skole ble tatt i bruk i 1967. Utbyggingen på Oppsal førte til økt gjennomgangstrafikk på Godlia. I 1976 ble Godlia trafikksanert, med veibommer på fem punkter, slik at fremmedtrafikken ble overført til veier med større kapasitet.

Byggeskikk på Godlia

Det Godlia vi ser i dag er bygget ut gjennom en 80-årsperiode. Smak og stil har skiftet opp gjennom denne tiden, og strøket kan leses som en kavalkade med eksempler på byggeskikk fra



Sveitserhus i Peter Aas vei 4A



Jugendhus i Damfaret 46



"Egne hjemhus" og nyklassisisme i Damfaret 9



Funkishus i Stordamveien

forskjellige tiår.

Sveitserstil ca 1840 - 1920

Denne stilen, som holdt seg i nærmere 70 år, var i ferd med å miste innflytelse da utbyggingen av Godlia tok til. Det finnes bare noen få sveitserhus her. Etter en lang periode hvor stilen ble sett ned på, er den i dag igjen mektig populær.

Jugendstil ca 1910 - 20

En del hus ble bygget i jugendstil i den første utbyggingen omkring Hovedgården. Jugendstilen ble praktisert i en kort periode, og er relativt sjelden i Norge. Det er derfor spesielt gode grunner til å ta vare på de jugendhusene vi har i området.

"Egne hjem" og nyklassisisme

Denne stilen har ikke noe felles navn, men er blitt betegnet som "norsk panelstil", "Hans og Grete-stil", av og til som "20-tallsbebyggelse", "byggmesterhus", eller "egne hjem". Stilarten som vokste fram rundt første verdenskrig, er



Etterkrigsfunksjonalisme i Rappveien

påvirket såvel av engelske hagebyer som av norsk klassisisme. Store deler av Godlia ble bygget ut i perioden 1915 - 30, og det er kanskje denne stilen som i størst grad oppfattes som byggeskikken på Godlia.

"Funkis"

Det ble bygget mange hus på Godlia på 30-tallet, særlig på østsiden. Det var dårlige tider, og de fleste ble bygget som horisontaldelte tomannsboliger.

Etterkrigsfunksjonalisme

De øvre og innerste delene av Godlias østsiden ble bygget ut på førti- og femti-tallet, tomannsboligene rundt Stordamsnaret i sekstiårene. Omkring 1970 var de aller fleste tomtene på Godlia bygget ut, og utbygging etter det har skjedd som fortetting med hus som er typiske for perioden, på 70-tallet med nøktern etterkrigsarkitektur.

Historiske forbilder

Fra ca 1980 inntreer et stilskifte hvor arkitekten henter sine forbilder fra historiske stilarter. Igjen kan vi se bratte tak med arker, eller valmete tak, småruter, karnapper og søyler. Nye utgaver av "egne hjemstilen" er nok mest vanlig.

Et 800 års minne

Audun Østensjø og sjøslaget ved Ekornholmen i Mjøsa

Tekst og foto: Leif-Dan Birkemoe

I Håkon Håkonssons saga har vi en beretning om at Audun Østensjø falt i et sjøslag på Mjøsa i 1222, altså for 800 år siden. Navnet kan knyttes til Østensjø gård ved Østensjøvannet. Audun var med i borgerkrigstidens opprørsflokk ribbungene under flokkens leder Sigurd Erlingsson Ribbung, øst-norsk tronkvever i perioden 1219 til 1226. Opprøret var mulig fordi Norge manglet en tronfølge som regulerte tronfølgen. Motsetningene mellom sentralområder og bønder var til tider drivkraft til oppstand mot kongemakten. Vi følger også i Auduns fotspor til Nitelva, Øyeren og Mjøsa.

I 1222 sto det et stort sjøslag på Mjøsa ved Ekornholmen i Feiring, ca. 12 km nordvest for Minnesund, mellom birkebeinerne og ribbungene. Sigurd Erlingsson Ribbung (1203-1226), som skal ha vært sønnesønn til kong Magnus V Erlingsson (konge 1156-1184), hevdet retten til å være Norges konge. I Norge fantes det på denne tiden ingen tronfølge som regulerte hvem som skulle etterfølge en avdød konge. Alle som hevdet å være sønn av en avdød konge i Norge, og fikk oppslutning om det, hadde krav på kronen. Selv menn med tvilsomt kongelig opphav kunne prøve å bli anerkjent som konge.

Mot seg hadde Sigurd Ribbung birkebeinerne og kong Håkon Håkonsson, (Håkon IV) Norges konge fra 1217 til 1263. Birkebeinerne hadde sommeren i 1222 mange skip på Mjøsa, og ribbungene kom etter dem opp fra Øyeren. Birkebeinerne hadde antagelig gjemt skipene sine bak Ekornholmen ved Feiring. I Håkon Håkonssons saga står det skrevet slik om slaget:

«Ribbungene var oppe i landet og var sterke, de hadde ført mange skip opp i Øyeren. Birkebeinerne sysselmann holdt til i Mjøsa og hadde mye folk, førere for dem var Harald Stangefylje, Olav Måk, Fridrek Slafse og Torgeir bi-

skopsmann. Ribbungene kom opp i Mjøsa med skipene sine, og de før omkring på vannet og lette etter birkebeinerne. Sigurd, kongen deres, førte dem, og det var mange sveithøvdinge med ham. De møtte birkebeinerne der det heter Ekornholmen, og det kom til slag. Ribbungene hadde flest folk, og de gikk hardt på. Men birkebeinerne verget seg modig, og det endte med at birkebeinerne seiret, og ribbungene flyktet. Nesten 200 ribbunger falt, deriblant disse sveithøvdingene: Styr prest, Arnold fra Folvell, Audun Østensjø, Torbjørn Rig. Det falt ikke mange birkebeiner. Sigurd flyktet opp på Toten og derfra til fjells.»¹

Var birkebeinerne mer erfarne krigere?

Sigurd, ribbungenes fører, var 18-19 år i 1222 og må karakteriseres som en ung mann med begrenset erfaring fra sjøslag. Vi må anta at også Audun Østensjø var en mann i sin beste

Ekornholmen ved Feiring er en liten øy og ligger tett oppunder land adskilt med et smalt sund. Foto:15.08.2002.



Ekornholmen ser liten ut, men er trolig et egnet sted som bakhold for skip som seilte åpent på Mjøsa. Foto:15.08.2002.



alder. Sigurds sveithøvding hadde neppe lang erfaring da flokken ble opprettet tre år tidligere i 1219, da Sigurd var 16-17 år. Det kan ha sviktet litt for flokken som samkjørt lag. Vi får vite at når få birkebeinere ble drept, men mange ribbunger, kan det tyde på at noe gikk galt med den strategiske ledelse.

Når «de før omkring på vannet» kan det bety at de både rodde og seilte, alt etter forholdene. Båtene var trolig rigget for råseil. Audun Østensjø kan tidlig ha lært seg å ro og kanskje også seile i små klinkbygde trebåter på Østensjøvannet.

Slik vannstanden i Mjøsa er i dag, er Ekornholmen en av få øyer i søndre del av innsjøen. Øya eller holmen er liten og ligger tett oppunder land adskilt med et smalt sund. Trolig et egnet sted for å gjemme seg for skip som seilte åpent på Mjøsa. Birkebeinerne som hadde tilhold i området, må ha forberedt seg godt, trolig observert ribbungflåtens bevegelser og valgt skjulested tidlig. Fra øst er det vanskelig å skjelne holmen fra fastlandet, kanskje fra den kanten ribbungene kom roende. En av de andre sveithøvdingene til ribbungene, Arnold fra Follvel gård i Årnes på Glommas østside, som burde ha vært godt kjent med forholdene på Mjøsa, tok trolig heller ikke tidlig nok høyde for mulige farer som lurte bak holmen.

Båtene var åpne, lette å skyte på, særlig om ribbungene plutselig ble oppmerksom på birkebeinerne, som hadde inntatt posisjoner i god tid, muligens også både på land og på holmen. Kanskje var birkebeinerne mer erfarne. Det var i alle fall en av birkebeinernes førere og sveithøvding, Harald Stangefylje fra Stange, født omkring 1180, altså rundt 40 år gammel. Han ble senere sveithøvding for Håkon Håkonsson, trolig en dyktig stridsmann.

«Sveit» - en troppeenhet

«Sveit» er et norrønt ord for «lag» eller «flokk», altså en enhet for en tropp. «Sveit» ble bl.a. brukt i forbindelse med systemmennene, f.eks. i Oslosysle. Opprørsflokken ribbungene, men også birkebeinerne var organisert i sveiter. Når Audun Østensjø ble kalt sveithøvding, var han lagleder for en tropp bondesoldater. En kilde (Wikipedia) antyder at en sveit kunne variere fra minst 30 mann til ca. 100 mann. Det har også vært gjetnet på hvor mange mann som deltok i slaget på ribbungenes side. Basert på at fire sveithøvdinge og 200 mann døde, antydes det et antall på 500 mann eller flere.

Sagaenes beretninger om å dra båter over land.

For å komme til Mjøsa ble båtene dratt over land fra Oslo til Øyeren og videre opp Glomma og Vorma til Mjøsa, kan vi lese i Håkon Håkonssons saga, som har flere beretninger om å dra båter: «Kong Håkon brukte to dager på veien opp over det første eidet til Stalsberg (i Skedsmo). Det er to lange mil å dra før en kommer til vannet, over myrer og skoger»². Om ribbungene fortelles det at kongen «lot da 35 skip bli dradd fra Oslo og fulgte selv med. Han sendte bud til Arnbjørn og de andre lendmennene sine at de skulle dra skip opp i Glomma»³. I sagaen berettes det om båttrekking fra Iddefjorden til Glomma, forbi Sarpsfossen og opp til Øyeren.³ Altså svært krevende strekninger.

Det eneste vi får vite om båtene til ribbungene som deltok i sjøslaget ved Ekornholmen i 1222, er at de hadde «ført mange skip opp i

Øyeren». Underforstått må vi anta at båtene ble dratt fra Oslo. Men langs hvilken trasé dro de båtene? Det står ingen ting i sagaen om at de benyttet seg av Alnaelva eller elver i Lørenskog og Skedsmo. Det eneste navn som er nevnt i sagaen, er Stalsberg i Skedsmo, dvs. ved Nitelva i området ved Strømmen. En gammel norsk mil var 11,3 km eller 18 000 alen. Når det i sagaen fortelles at det var «to lange mil å dra», tilsvarer det omtrent dagens distanse på ca. 20 km fra Oslo til Nitelva ved Stalsberg. På dette strekket brukte de to dager, om vi skal tro sagaskriveren.

Var Alnaelva farbar for 800 år siden?

Slik Alnaelva fremstår i dag er den ikke farbar. For lite vann, for smal, delvis nesten gjengrodd, trær som er veltet over elven, lagt i rør over lengre strekk, og veier og broer som sperrer fremkommeligheten. Men fossene nedstrøms Bryn og oppstrøms Grorud var naturlige hindre også for 800 år siden. Det som er et interessant spørsmål, er om Alnaelva var farbar på 1200-tallet, på deler av strekningen der det ikke var fosser.

I år 2000 ble det som et tusenårssted satt opp en steinsetting i Alnaparken etter målene på Osebergskipet. Ingen av de som laget steinsettingen lever i dag, og det er til nå ikke funnet dokumentasjon om hvorfor det ble valgt et vikingskip. Men stedet er nok ikke tilfeldig valgt. Og Osebergskipet er et godt kjent vikingskip

med appell til fantasien.

Salamanderdammen ved turveien rett nedenfor steinsettingen har tydelig vært en kroksjø, tidligere en del av elven. Turveien ble anlagt mellom Salamanderdammen og elva da turveinettet ble bygd ut. «Kroken» ble Salamanderdammen. Høydeforskjellen mellom dammen og elven kan være ca. 2 meter. Elven har altså vært langt bredere enn i dag. Det er også lett å se med de store flatene langs elva, både oppstrøms og nedstrøms broen ved Salamanderdammen. At kroksjøen var del av elva på 1200-tallet, er derfor sannsynlig. Vannstanden i elva kan på 1200-tallet ha vært høyere enn i dag, noe som trolig gjorde elva farbar. Båtene kan ha lagt til ved foten av skråningen slik at de lett kunne trekkes opp på platået mot øst der steinsettingen av Osebergskipet er anlagt ca. 15 høydemeter over Salamanderdammen. Trolig var Alnaelva for 800 år siden derfor farbar til å ro skipene de 5-6 km fra Smalvollen ved Bryn til nord i Alnaparken. Høydeforskjellen er bare ca. 30 meter. Ble denne muligheten utnyttet? Fra Oslo til Nitelva ved Strømmen er det som nevnt ca. 20 km. En tredjedel av distansen kunne etter denne beregning skje på en enklere måte enn over land. I boka *Fra allfar til kongevei* skriver H.O. Christophersen «på Håkon Håkonssons tid f.eks., kunne man trekke skipene ganske langt opp i Alna, som den gang var meget vannrikere. Det er jo først i vårt år-



Bryggene lå som laftekasser ute i sjøen fordi det var langgrunt. Her ved Bispeallmenningen. Småbåter kunne komme nærmere stranden. Foto av tegning til Karl-Fredrik Keller.



Middelalderbyen Oslo ca. 1300. Alna avgrenser byen markant. Kun én båt er tegnet inn litt oppstrøms Geita bru. Båter som skulle trekkes til Nitelva, begynte trolig sin ferd med å bli trukket et stykke opp i Alna, kanskje opp til Kværner. Alternativt ble de trukket på land ved elvens munning. Foto av tegning til Karl-Fredrik Keller.

hundre at den gamle byelvs kilder er blitt drikkevannsregulert, slik at mesteparten av vannet går i rørledninger».

Man kan tenke seg at begge muligheter ble valgt, avhengig av båtenes størrelse og vannføring. Sjøsetting av båtene oppstrøms Bryn var nok en liten omvei, men fra Alnaparken var trolig avstanden til ferdselsvei noe kortere.

Over land dro de båtene på stokker de la foran. Vi har tidligere antydnet at det kan ha vært 500 eller flere ribbunger som deltok i slaget ved Ekornholmen. Når så mange deltok med å dra båtene over land, må det ha vært ganske spektakulært. Bruk av hest skal vi heller ikke se bort fra. Og kanskje ble det som motivasjon sunget under trekket.

Mer om ferdselsveien fra Oslo til Øyeren og Mjøsa

«Det er to lange mil å dra før en kommer til vannet, over myrer og skoger», heter det som nevnt i sagaen.

Fra Oslo ved Trælaborg/Grønlija var nok traseen dagens St. Halvards gate over Galgeberg og videre det som senere ble Den trondhjemske kongevei og traseen til Gamle Strømsvei med forbindelse til Romerike. Dersom båtene ble dratt ned til Alnaelva, må det ha skjedd ved Etterstad/Helsfyr, ferdselsveien som førte til Skøyengårdene og Østensjø gård. Båtene kunne eventuelt blitt seilt opp fra utløpet av Alna til Kværnerfossen, før de ble trukket på land.

Når det nevnes «til vannet» betyr det trolig Nitelva. Hvor de måtte «over myrer og skoger» står det ingen ting om, men det kan indikere at slike hindringer må ha vært svært markante i terrenget. I boka "Fra allfar og kongevei" har H.O. Christophersen inkludert betraktninger om mulige traseer for sagatidenes trekk av skip fra Oslo til Øyeren. I årboka 1992 til Groruddalen historielag har Lorentz U. Pedersen en grundig beskrivelse i artikkelen Oldtidsveien – Den Trondhjemske Kongevei om traseen i Groruddalen, som i stor grad benytter boka til H.O.



*Alnaelven ved Smalvoll. Våtmarken brer seg godt ut på sidene av den meandrerende elven og indikerer at den tidligere har vært mye bredere og dypere.
Foto: 31.03.2022.*

Christophersen som kilde. Begge kilder pluss befaringer i områdene både i Groruddalen og i Lørenskog/Skedsmo ligger bak de vurderinger som her fremlegges.

«Over myrer»

Fra en visitasreise til oslobiskopen Jens Nils-sønn i 1596 reiste han nordøst om Ulven og over «Alne bro», og deretter over «Jordbroen». For 400 år siden var området på Furuset der IKEA i dag har sitt varehus et stort og vått myr-område. Myr var det også for 800 år siden. Veistrekket gikk derfor også den gang over den våte myra, som trolig allerede da var tilrettelagt for ferdsel. Om det var tilstrekkelig dekke for tunge båter, er mer tvilsomt. Vi må regne med at de som trakk båtene ble klissvåte mens de slet i myrvannet som steg over veidekket som følge av båtenes vekt. Det som ble kalt «Jordbroen» var rett og slett en bro av jord med et underlag av stokker og greiner. Stubberudmyra under Stubberud gård var et beryktet og vanskelig veistrek som man antar ble fjernet i forbindelse med anlegget av Gamle Strømsvei før 1814. Når det i Håkon Håkonssons saga skrives «over myrer», må det ha satt et dypt innrykk på de som dro båter og som sagaskriveren tok med i den knappe beretningen. Trolig passerte de også andre myrer i Lørenskog/Skedsmo, men det er det ikke funnet beretninger om.

Et annet ord for «jordbro» er «kavlebro», som har forholdsvis stor utbredelse. Det finner vi på flere myrstrekninger, f.eks. Kavlebrumyr i Kjekstadmarka i Asker og Kavlebrumyr øst for Elvåga. Vi skal heller ikke gå lenger enn til Klopp-tjern på Bogerudmyra sør for Østensjøvannet, der klopp er en eller flere trestammer eller

Strømsveien

I Akershus fylkes veghistorie refereres det til en artikkel av Fr. Vasserfall som sto i N.R.F. tidende (trolig Norges Rutebileieres Forening) nr. 8 1946 der det fremgår bl.a. at kong Håkon Håkonsson 21. januar 1225 oppholdt seg på gården Berg i Skedsmo under kampen mot ribbungene som hadde sitt tilhold i Asakskogen. For å få slutt på ribbungenes plyndringstokt i bygdene rundt Øyeren ble kongen klar over at han måtte gå grundig til verks.

«Allerede på vårparten 1227 sendte han folk i veg oppover for å planere Strømsvegen. Skogen måtte hugges i en bred gate og de verste ujevnhetene utbedres, liksom bruer måtte legges over småelver og større bekkefar. Hele vegen ble så belagt med kavler. Da disse forberedende arbeider var fullført, lot kong Håkon 13 langskip trekke på land i Grønli. Her ble det bygget stativ for hvert enkelt skip, så transporten av dem kunne foregå uten å velte. Transporten foregikk etter Lodalen forbi Bryn og kom inn på Strømsvegen omtrent ved den nåværende Alnabru jernbanestasjon. Videre etter den nåværende Strømsveg til Furuset og deretter den gamle Strømsvegen gjennom Lørenskog og Skedsmo fram til Nitelva ved Lillestrøm, hvor skipene ble satt på vannet».

Kilde: Akershus fylkes veghistorie. En oversikt over vegvesenets utvikling i fylket fra begynnelsen av middelalderen fram til 1948. Utgitt etter fylkets foranstaltning ved ingeniør J. Gjærum, Oslo 1954. P. Soelberg Trykk.

Red.anm.: Denne hendelsen er ikke funnet omtalt i Håkon Håkonssons saga.



*Salamanderdammen i Alnaparken ligger ved turveien og har tydelig vært en kroksjø, tidligere en del av elva. Alna er noen meter til venstre, litt lavere i terrenget.
Foto: 19.07.2022*



Osebergskipet – steinsetting i Alnaparken. Det er 20 steiner i grorudgranitt som markerer form og størrelse på skipet. Steinsettingen er plassert på høyden over Salamanderdammen. Foto: 19.07.2022.

steinheller lagt på tvers over et vannløp eller en myr. Det er de enkleste brotypene vi fortsatt bruker på våte partier. Fra en NTNU-rapport om en kavlebru i Trøndelag i nærheten av Einar Tambarskjelves slektsgård ble det i 1950 funnet spor etter en kavlebru i Eidslimyra. Den ble datert til 1020-1260 og kalt «Einars veg». Vi kan nok med rimelig sannsynlighet si at «Jordbroen» over Stubberudmyra allerede var i bruk for 800 år siden. Audun Østensjø var nok kjent med veistykket før han var med å trekke båter over den våte myra.

Også i moderne tid har Stubberudmyra forårsaket store arbeider i to omganger ved anlegg av motorveien E6. «Brua ligner ikke på noen

annen bru her i landet. Om den i det hele tatt burde kalles bru, kan diskuteres. Den kunne også kalles en veg på stylder», skriver entreprenøren PEAB i 2010 da E6 måtte bygges opp igjen på 825 betongpæler som ble ført flere talls meter ned i myra.

«Over skoger»

Om Stubberudmyra var komplisert å forsere, var det vi nå kaller Oldtidsveien over Gjelleråsen enda mer utfordrende. Det var rett og slett ikke mulig å trekke båter gjennom den trange kløften som senere fikk navnet Kongedalene. Her var det bare plass til én kløvhest av gangen. Valget måtte bli traseen til det som skulle bli Gamle Strømsvei. «I Gjellerås-Bakåsen er det en åpning, ofte kalt Grorudpasset eller Grorudporten», skriver H.O. Christophersen, i forbindelse med militære anlegg i området. I dag går Strømsveien og jernbanen gjennom denne åpningen. Romeriksporten er kommet til som en moderne variant gjennom Østmarka.

Ved Kløfta gård, et bruk under Lindeberg gård (ved dagens Micheletvei 6, omtrent ved hjørnet av professor Birkelands vei og Sam eides vei), var veiskillet mellom nordgående vei og veien som tok av mot Bakås og Strømmen. Denne veien fører mot Stalsberg slik beskrivelsen i sagaen beretter. I boka "Fra allfar og kongevei"



Skipsslep i høymiddelalderen slik man kan forestille seg at det foregikk. Illustrasjon: Groruddalen Historielag.

Klinkbygde båter

Den nesten 2000-årige nordiske konstruksjonsteknikken for legging av klekningsbordene på skrog av trebåter, hvor underkanten av de overliggende plankene stikker ut over kanten av de underliggende plankene, ble 14. desember 2021 innskrevet på UNESCOs liste over verdens immaterielle kulturarv. Klinkbygde trebåter har stor elastisitet og er godt egnet for fart på hav, elver og innsjøer. Vikingskipene og båter i middelalderen ble bygd etter denne teknikken, og bygges fortsatt. Det er overveiende sannsynlig at båter trukket over land fra Oslo til Mjøsa var klinkbygde. Elastisiteten var en klar fordel på humpete underlag.

Kilder:

Tore Friis-Olsen i forbundet Kysten og Knut Paasche, arkeolog i marinarkeologi hos NIKU. Foredrag 09.03.2022.



Middelalderbåten med det midlertidige navnet «Vaterland I» under bygging i middelalderparken i Oslo. Foto: 14.09.2018.

har H.O. Christophersen følgende bemerkning: «På den andre siden av Bakåsen kunne skipene føres inn i Elvåga-Losbyvassdraget som renner ut i Nitta».

Grorudporten – Nitelva

Fult så enkelt var det neppe i våtmarksområdet fra Bakåsen frem til Nitelva. Men forholdene lå vel til rette for å utnytte vassdragene så lenge det ikke var naturlige hindringer. Ellingsrudelva med kilde i Elvåga renner ut i Langvannet med Fjellhamarelva som utløpselv. Like etter får elva tilførsel fra Losbyelva, også den med kilder i Østmarka. I Skedsmo heter elva Sagelva. Gården Stalsberg ligger på en flate over Nitelva, men eiendommen strakte seg helt opp til Losby. Sagelva munner ut i Skjervagapet, ikke



Kaggen gård til høyre, IKEA til venstre. Oldtidsveien (Strømsveien) gikk forbi Kaggen gård, husmannsplass under Stubberud gård. IKEA er anlagt på den våte Stubberudmyra. På gjerdet til Kaggen gård har Grorud historielag og Byantikvaren i Oslo et opplysningskilt om Oldtidsveien. Se faktaramme. Foto: 28.05.2022.

FREDET KULTURMINNE DEN TRONDHJESKE KONGEVEI (OLDTIDSVEIEN)

Oldtidsveien er den gamle ferdselsåren mellom Oslodalen og Romeriksbygdene. Den kan være etablert allerede i bronsealder, ca. 1800 – 500 f.Kr. og gikk gjennom alle de sentrale gårdene i Grovuddalen. De eldste veiene fulgte naturlige linjer i landskapet. Oldtidsveien gikk forbi Kaggen gård der som Strømsveien går i dag.

Oslobispen Jens Nilssøn reiste på sine visitasreiser langs Den Trondhjemske Kongevei gjennom Furuset. Han nevner en jordbro (kavlebro) som gikk over den våte myra her i nærheten.

Kaggen gård var en husmannsplass under Stubberud gård. De hadde 26 mål innmark i 1860. Den ble senere utvidet. Kaggen gård ha vært et hvilested, derav kommer navnet Kaggen. Den var i drift til 1992.

Grorud historielag og Byantikvaren i Oslo.

langt fra dagens Nitelva bro.

Sagaen har ingen beretning om bruken av disse vannveiene, men det virker sannsynlig at disse har vært benyttet, i alle fall stedvis. Derimot kan allfarveien ha blitt benyttet til trekk av båter, avhengig av båtenes størrelse og vannforholdene i vassdragene som hadde flom vår og høst. Fossefallet i Fjellhamarelva var neppe

mulig å forsere. I Sagelva siste del før Nitelva er det flere små fosser og stryk som kan ha gjort ferdseil på elva umulig. Flere av dagens veinavn i området minner om tidligere tider da broer og klopper ble anlagt for å krysse elver og bekker. Elveveien og Kloppaveien er sideveier



Ellingsrudelva har kilde i Elvåga. I dag har elva liten vannføring. Muren til høyre indikerer både demning og mølle da vannføringen var langt større. Foto: 24.05.2016.

til Strømsveien i Lørenskog. Ellingsrud bro var lenge et viktig krysningspunkt over Ellingsrudelva. Vi må derfor anta at flere etapper var våtmarker som var brysomme å forsere, noe sagaen også gir inntrykk av. Kavlebroer over myrer kan ha vært anlagt også på dette strek-



Stalsberg gård ligger på en høyde over Nitelva. Eiendommen strakte seg helt opp til Losby. Dagens bygning er fra 1854. Foto: 25.08.2022.

ket.

Fra Oslo til Romerike var det altså på 1200-tallet to alternativer. Over Gjelleråsen var det tørt og fast trasé som egnet seg godt til ferdseil, noe som nok gjorde turen raskere til tross for stigningen til 311 moh., høyeste punkt på åsen.

Som pilegrimsvei, slik den er merket i dag, var den en godt egnet vandringsvei over til Skedsmo kirke. Alternativet via Stalsberg var preget av skoger, myrer, vann og bekker som måtte forseres. Trolig eneste alternativ for trekk av båter.

For Audun Østensjø var Østmarka en del av utmarka til Østensjø gård. Audun hadde trolig vært på jakt i utmarka og fra høydedragene sett over mot Romerike og kanskje vært kjent med adkomsten til Øyeren.

I denne sammenheng minnes det om planene på 1800-tallet om bygging av kanal mellom Øyeren og Oslofjorden for transport av plank. Planen var at traseen skulle passere Østensjø-



Sagelva og vannfallene i Mølleparken. Langs Sagelva var det vannfall som ga grunnlag for over 20 sager og møller. Foto: 25.08.2022.

vannet.

Artig er det å merke seg at Romeriksporten med Gardermobanen kommer ut ved Stalsberg og er korteste vei fra Bryn til Strømmen gjennom Østmarka. For 800 år siden lå Østmarka som en barriere mellom Oslo og Romerike. Gamle Strømsvei følger i store trekk traseen til vassdragene og dermed skipsslepet.

Strømsveien har altså vært både skipsslep, bispevei, krigsvei og plankevei gjennom århundrene, skriver Christophersen. Mest kjent som plankevei, særlig før åpningen av hovedbanen til Strømmen i 1852 og Eidsvoll i 1854. Svære mengder med tømmer og skurlast ble fraktet med hest denne veien vinterstid i første halvdel av 1800-tallet. Allerede på biskop Jens Nilsønns tid var det tre sager ved Stalsberg i 1596.

Senere ble det over 20 sager og møller i Sagelva. På 1200-tallet var det ingen oppgangssag til å sage tømmer. Skogen sto tett og skaffet Audun Østensjø og hans menn stadige hindringer i ferden «til vannet».

Fremme ved Nitelva gikk turen til nordre del av Øyeren, derfra over til Glomma, som ble fulgt til Nes. Siste etappe var Vorma frem til Minnesund og Mjøsa.

Båttyper

Båtene som ble benyttet, var klinkbygde åpne trebåter, en vanlig båttype gjennom mange år, også brukt langs kysten, på elver og innsjøer (Se faktaramme). Ved de arkeologiske undersøkelser i Bjørvikaområdet fra middelalder, ble det gjort rundt 40-50 skipsfunn. De største båtene målte opp mot 20 meter, mens de fleste lå på mellom 10 og 15 meter. Til sammenligning er Osebergskipet 21,5 meter. Dette gir en pekepinn på størrelse til båtene ble dratt fra Oslo. Felles for båtene var at de var flatbunnet og altså med liten kjøll. Vel egnet for grunne farvann. Men båter av eik er tunge. Flere av båtene var frakkebåter og derfor litt bredere enn det som ble benyttet på 1200-tallet. Dette kan vi se av bilder og vrakdelene av funn fra Bjørvika i den nye utstillingen i Båthallen på Norsk Maritimt Museum.



Nitelva sett fra Nitelva bro. I bakkant jernbanebroen der Gardermobanen kommer ut av Romeriksporten. Det må ha vært i dette området sagaen beretter at skipsslepet kom «til vannet». Foto: 25.08.2022.

Sigurd Ribbung som feltherre

Etter at ribbungene samlet seg i 2019, og frem til slaget ved Ekornholmen, forteller sagaen om minst fire slag på forskjellige steder på Østlandet og et i Värmland. Ekornholmen var trolig det største sjøslaget. Det skulle bli flere slag de neste årene, og ribbungene styrket sin posisjon. «Våren 1226 hadde ribbungenes opprør nådd en slik styrke og utbredelse at det utgjorde en klar trussel mot riksenhet og enekongedømme i Norge», skriver Knut Peter Lyche Arnstad i en artikkel i Store norske leksikon og konkluderer med at «Sigurd behersket både det politiske spillet og de militære utfordringer, og han hører dermed til blant de meste vellykkede feltherrer i norsk middelalder»⁴. Slaget ved Ekornholmen var imidlertid ingen suksess,



Antagelig lå husene på Østensjø gård på 1200-tallet omtrent der hovedhuset på Nordre ligger i dag, rett øst for gravhaugen. Foto: 11.05.2022.



noe Sigurd kanskje lærte mye av.

I 1226 dør Sigurd Ribbung 22 år gammel i Oslo. Hans etterfølger Knut Håkonsson maktet ikke å etterleve sin forgjenger, og ribbungene sluttet forlik med kong Håkon.

Mentalitet og stridspunkter

For å forstå hva som drev en bonde fra Østensjø gård til å gå inn for en sak med livet som innsats, må vi se litt på hvilke stridspunkter som var rådende i høymiddelalderen. Samfunnet hadde en helt annen mentalitet den gangen som vi i dag har vanskelig for å forstå. Mange historikere har de senere tiårene forsøkt å forklare middelalderens mentalitet også blant vanlige samfunnsborgere, ikke bare ut fra det som sagaen beretter om konger og stormenn.

Nærhet til Oslo som administrasjonssenter

Gårdene rundt Østensjøvannet var gjennom hele middelalderen preget av nærheten til Oslo, som på slutten av 1100-tallet ble sete for en lokal administrasjon, men også kongemakten. Østensjø gård tilhørte Oslosysla, som ble ledet av en systemann, en embetsmann med oppgave å holde kontroll med bondesamfunnet på vegne av kongen. Det krevde lokalkunnskap. Derfor fikk systemannen såkalte lensmenn (bondelensmenn). Dette kunne være bønder, men også stormenn⁵.

Skatter og byrder på bøndene

Systemannens administrasjon med sveiter og utrustning skulle finansieres, og det måtte finne sted gjennom nye og uvante skatter og byrder på bøndene. Det fikk bøndene til å reagere med våpen i hånd når de syntes det gikk for langt. I Sverres saga kan vi lese at på vinteren 1200 var det en omfattende østnorsk bondereisning som bygde på motsetningen og misnøyen med syslestyret til kongen i sentralområdene.

Kong Sverre satt i Oslo med hele sin hird og en stor hærstyrke: «Akkurat da kom det farende en mann og meldte at det var kommet en hær østfra over Langemosen (Abildsømyra) og fram over Ryenberget, det var skøyner og øyner, follinger og hegner» (dvs. bygder øst for Oslo), kan vi lese i Sverresagaen⁶. Da dette var på vinteren, kan vi ikke se bort fra at noen tok vinterveien over Østensjøvannet. Bondehæren var på vei til Oslo for å ta kong Sverre. Gårdene rundt Østensjøvannet var neppe uberørt av denne hærstyrken, kanskje deltok det også bønder fra disse gårdene, og da kanskje også fra Østensjø gård. En slik skjellsettende opplevelse ble det nok fortalt om i lang tid, også for Audun i oppveksten. Skatt og økonomi var et svært aktuelt tema som opprørte bøndene, de eneste til å bli pålagt slike byrder. Byene i Norge utgjorde kun 2 % av befolkningen, resten var bønder.

Landskylden

Kirken var stor godseier, men også kongen og stormenn var eiere av gårder eller gårdparter og fikk årlig jordleie eller landskyld av bønderne. Betalingen fant sted i form av mel, smør og andre varer som var produsert på gården i løpet av sommeren. Landskylden utgjorde rundt en fjerdedel av netto gårdsproduksjon⁷. Det var den tyngste avgiften bønderne var pålagt i høymiddelalderen. Dette var tunge byrder, men samtidig et ordnet forhold mellom eier og bruker. Vi kan godt tenke oss at stridigheter lett kunne oppstå når landskylden steg.

Ribbungene var meget godt kjent på Østlandet. Sveithøvdingen Audun som bodde på Østensjø gård i Oslos nærmeste omland, fikk nok meninger om mangt i samfunnet. Det kan nok være

slik han fikk kontakt med ribbungflokkene som var misfornøyd med syslestyret i sentralområdene.

Østensjø – en gammel ættegård

Østensjø gård var på Auduns tid privateid. Hvor lenge samme familie hadde eid gården, vet vi ikke, men at det har vært en ættegård tilbake til vikingtid er sannsynlig. Navnet Østensjø kan føres langt tilbake, trolig til begynnelsen av vår tidsregning. Audun er den eneste vi kjenner navnet på fra middelalderen før kirken overtok helt eller delvis en gang på 1300-tallet. Hans historie vitner om en svært samfunnsengasjert mann som tok del i riksomfattende virksomhet i borgerkrigstidens kamp om kongemakten i Norge.



Kilder/litteratur:

- *Håkon Håkonssons saga* av Sturla Tordson oversatt av Anne Holtmark, Aschehoug, 1964.
- *Sverres Saga*, oversatt av Dag Gundersen med innledning av Anne Holtmark, Gyldendal Norsk Forlag, Oslo 1967.
- *Oslo Bys Historie, Byen under Eikaberg, Byens oppkomst til 1536, Bind 1*, av Arne Nedkvikne og Per G. Norseng, Cappelen Forlag AS, 1991.
- *Mennesket i middelalderens Norge. Tanker, tro og holdninger 1000-1300* av Sverre Bagge. Aschehoug, 1998.
- *Det norrøne samfunnet* av Jon Vidar Sigurdsson. Pax Forlag AS, Oslo 2008.
- *En kort introduksjon til Norge i høymiddelalderen* av Hans Jacob Orning. Cappelen Damm Akademisk, Oslo 2020.
- *Dei norske borgarkrigene 1130-1240* av Hans Jacob Orning. Samlaget, Oslo 2021.
- *Maritime Oslo fra vikingby til fjordby*, Erik C. Øde-mark, Bok Cirkus Forlag, 2018.
- *Vår gamle kystkultur I*, Svein Molaug. Grøndahl Dreyer, Oslo 1994.
- *Audun Østensjø – 780 år etter slaget på Mjøsa*, Leif-Dan Birkemoe, Sothøna nr. 23, 2002

- *Et 800 års minne – Audun Østensjø og sjøslaget ved Ekornholmen i Mjøsa*, Leif-Dan Birkemoe, Sothøna nr. 63, 2022.
- *Elvelangs. Turguide til elvene i Oslo*. Ida E. Hvoslef. Aschehoug, 2004.
- *Arstad, Knut Peter Lyche: Sigurd Erlingsson Ribbung i Norsk biografisk leksikon på snl.no*. Hentet 20. april 2022 fra https://nbl.snl.no/Sigurd_Erlingsson_Ribbung
- *Store norske leksikon og Wikipedia*.
- *Lokalhistoriewiki.no*.
- *Oldtidsveger – slep og kongeveger i Oslo og på Østlandet*, av Reidar Fønnebo, Orion forlag 2004.
- *Oldtidsveien – Den trondhjemske kongevei*, av Lorentz U. Pedersen. Grorud historielag. Årbok 1992.

Noter:

1. *Håkon Håkonssons saga*, side 73.
2. *ibid*, side 125.
3. *ibid*, side 131.
4. *Arnstad, Knut Peter Lyche*
5. *Oslo Bys Historie*, side 137.
6. *Sverres Saga*, side 213
7. *Norge i høymiddelalderen*, side 31.

Timms reperbane

Roger Pihl



I Norge er det bare en håndfull igangværende bedrifter som kan føre sin historie tilbake til attenhundretallet, og selv i europeisk sammenheng er en alder på over 200 år noe spesielt. Timms reperbane er en slik bedrift; den ble grunnlagt i Christiania i 1772 for å forsyne norske redere med tauverk. Replageryrket har alltid vært nært knyttet til skipsfarten. Godt tauverk var en forutsetning for at menneskene kunne begi seg ut på de store havstrekningene. Hemmeligheten ved å spinne tau av hamp var kjent av de gamle kulturfolkene i oldtiden; både kinesere og fønikere behersket kunsten. Hamp er en ettårig plante som stammer fra Asia, men i senmiddelalderen begynte dyrkingen også i Europa. Gjennombruddet for hampetauet kom med Hansatiden, da reperbanene blomstret opp i de tyske Hansabyene rundt Østersjøen.

Christiania Reeberbahne

Grunnleggeren i 1772 het Nils Torgersen, som etablerte bedriften under navnet Christiania Reeberbahne. Han hadde lært faget i England. Da Nils Torgersen i 1768 søkte om tillatelse

til å opprette et replageri i Christiania, hadde trelasthandler og skipsreder Johannes Arbo (1727-1799) allerede gjennom et enestående privilegium lyktes å få eneretten til å drive håndverket i en omkrets av hele 140 kilometer. Et så omfattende privilegium førte til strid, byens skipsredere hevdet at Arbo aldri holdt på lager det tauverk de trengte, og Nils Torgersen fikk således støtte. En innvilgelse av et nytt privilegium innebar i praksis en opphevelse av Arbos monopol. Den som trakk i trådene og sikret Nils Torgersens privilegium var ingen ringere enn regjeringssjef i Danmark-Norge Johan Friedrich Struensee, som var påvirket av tidens liberale tankegang og motstander av alle monopoler. Tillatelse til å starte replageriet skal være undertegnet av Struensee selv, og forefines i Riksarkivet.

Allerede i april 1772 annonserte Nils Torgersen i Intelligenz-Sedlene at han var kommet i gang. Tidspunktet for oppstarten var gunstig, for statistikken viser at både handelen og tollinntektene vokste betydelig og byen fikk et

økonomisk oppsving. Regjeringen i København opphevet det danske kornmonopolet på det sørlige Norge, og under innflytelse av de nye, liberale tankene ble det også opphevet en rekke restriksjoner på skogsdrift, sagbruk og trelasthandel. Fra 1767 til 1800 vokste Christianias flåte fra 7 skip til 44.

Nils Torgersen hadde selv slått seg opp i konkurranse, men han var likevel bekymret over gryende konkurrenter. Han kjempet imot dem med nebb og klør, og selv da hans egen sønn Ole Torgersen i 1802 søkte om privilegier, gikk han så langt at han overfor magistraten på det sterkeste frarådet at sønnen skulle få starte bedrift. Byens myndigheter lånte ikke øre til monopolistens sørgeriesang, og innvilget Ole Torgersen søknaden. Når bevillingen likevel ikke ble innløst, skyldtes det at Ole Torgersen ikke hadde de 12 riksdaler og 56 skilling som innløsningen ville koste.

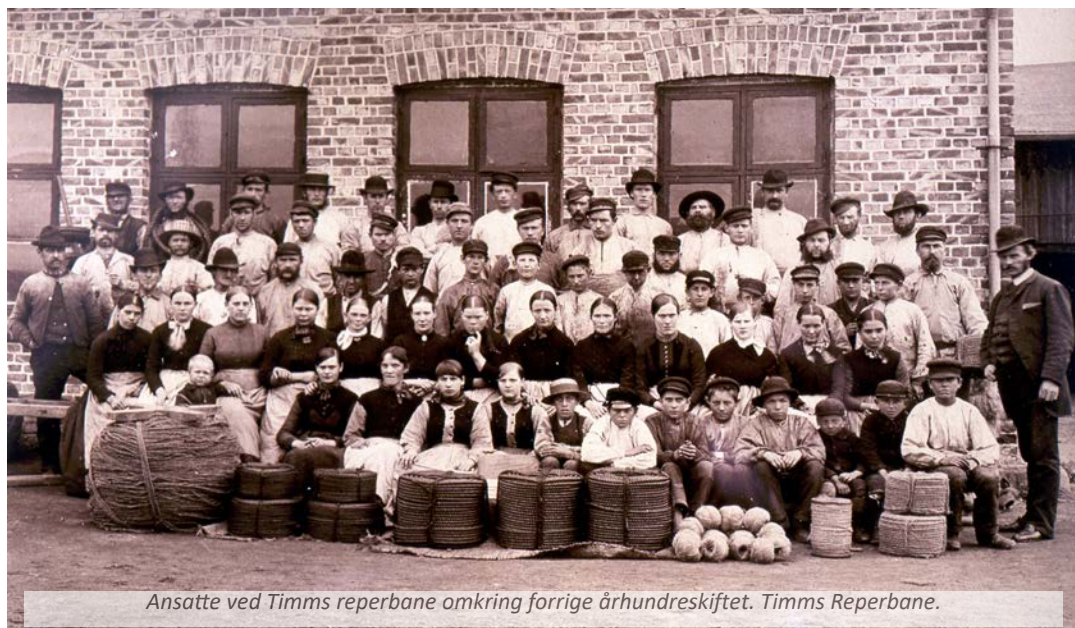
I 1799 overtok sønnen Carl Torgersen reperbanen med tilbehør, og han drev denne fram til sin død i 1830. Reperbanen og tomtene ble solgt til skipskaptein Jørgen Christian Smith, og i 1844 dukker for første gang navnet Timm opp i forbindelse med bedriften. Da inngikk kaptein Smith kompaniskap med seilmaker Wilhelm Timm.

Wilhelm Timm

Hans Johan Wilhelm Timm ble født i Altona 11. september 1812, og var tredje eldste sønn av seilmaker Hans Heinrich Timm og Appolina Catharina Henriette Minker. Wilhelm Timm giftet seg i 1841 med Marie Henriette Müller, og sammen fikk de ikke mindre enn 18 barn. Familien Timm bodde i det østlige kvartalet som begrenses av Vognmannsgaten og Jernbanegaten, der lå også seilloftet like ved reperbanen. Timms seilloft ble et populært møtested for folk med tilknytning til sjøen og havnen, og resultatet av sammenkomstene var stiftelsen av Christiania Sømmandsforening 19. desember 1846, senere Oslo Sjømannsforening.

Wilhelm Timm kom inn i bedriften på et gunstig tidspunkt. Allerede fra midten av århundret var Christiania en av de hurtigst voksende byene i Europa. Folketallet steg fra om lag 20 000 i 1837 til 70 469 i 1872. På mange måter hersket en Klondykestemning. Byggingen av seilskip økte stadig, og Norges handelsflåte fikk en tilvekst på 1 700 skip i tiden fra 1850 til 1865. Med tanke på hva som skulle til av tauverk både til løpende og stående rigg på slike skip, hadde nok reperbanene godt med oppdrag. I 1857 overtok Wilhelm Timm så reperbanen fullt ut.

Men med industrialiseringen kom også jernba-



Ansatte ved Timms reperbane omkring forrige århundreskiftet. Timms Reperbane.

Timms reperbane fra 1876 med Strømsveien i forgrunnen, der to personer går. Jordene bak personene ble i 1895 omgjort til Østre Aker gravlund. Østre Aker kirke skimtes til venstre. Oslo museum.



nen, og en tid gikk et jernbanespor tvers over reperbanen. I 1872 eksproprierte kommunen tomten, som skulle brukes til utvidelse av Østbanestasjonens område, og Timms reperbane ble tvunget ut av havnestrøket. Den endte med å flytte til Strømsveien i Østre Aker, hvor den ble liggende til 2008. Den gang var området et godt stykke ute på landet, omgivelsene besto av en kirke, dyrket mark og gressende kyr. Hovedbanen var riktignok åpnet i 1854 og passerte Bryn, men hestetransport var likevel det vanligste fremkomstmidlet. Beliggenheten måtte ha budt på kommunikasjonsmessige problemer.

Timms reperbane

Wilhelm Timm døde i 1875, og sønnene Ernst og Gustav overtok. De manglet kapital og ønsket å gjøre Timm til et interessentselskap hvor også andre kapitaleiere kunne komme med. Håpet var å samle inn 40 parter på 5 000 kroner hver, men det ble tegnet bare 26 andeler for til sammen 130 000 kroner. I stedet valgte de aksjeselskapsformen, og ga selskapet navnet AS Timms Dampreperbane. Samtidig som sildefiskeriene tok seg godt opp mot slutten av forrige århundre, bidro også hvalfangsten til suksessen. Hvalfangsten nådde et høydepunkt på Finnmarkskysten i 1855, der det var 22 fangststasjoner, 33 fangstfartøyer og mer enn 1 000 mann i arbeid. Timm hadde store leveranser til hvalflåten så lenge eventyret varte.

Krig og fred

Årene etter den første verdenskrig var vanskelige, fordi nødvendige råvarepartier ofte ble

holdt tilbake i England av frykt for at de forelede produktene kunne reeksporteres til Tyskland. Mellomkrigsårene var ingen god periode, depresjonsårenes virkning på samfunnet var like store på bedriften.

Under den andre verdenskrig og okkupasjonen ble driften sterkt innskrenket. Importen av manila og sisal stoppet av seg selv, og bare beskjedne mengder hamp kunne skaffes fra det europeiske markedet. Det lille som ble produsert av tauverk, forsøkte de å holde unna tyskerne og tilgodese dem som trengte det best, blant annet fiskerne. Det meste av produksjonen ble lagt om til spinning av papir til hyssing, liner og tau – surrogater som var tjenlige i en trengselstid – i det miste så lenge det ikke regnet. Dessuten ble Timms reperbane beslaglagt av de tyske myndighetene, sammen med området i nord der Oranisation Todt hadde et lager for bensin og antiluftskyts kalt Teisen lager eller Lager Strømsveien.

De første årene etter krigen var behovet for produkter stort, men råvaremangelen like vanskelig, og rasjoneringen pågikk lenge. Etterkrigstiden bød også på andre omstillingsutfordringer, særlig overgangen til kunstfiber, og shippingkrisen på 70-tallet. Strategien ble å satse på nisjemarkeder, utvikle produkter for utvalgte deler av totalmarkedet. Ett produkt viste seg å være spesielt interessant for islendingene; et tau med blyinnlegg. En reder ble overtalt til å utstyre en fiskebåt med dette produktet, og fikk tre ganger så mye fisk som vanlig. Resultatet ble et fantastisk marked, og



Brannen i 2008 raserte hele reperbanen. Brann- og redningsetaten hadde sin fulle hyre med å slukke brannen.

lenge måtte de arbeide tre skift i fabrikk for å kunne dekke etterspørselen.

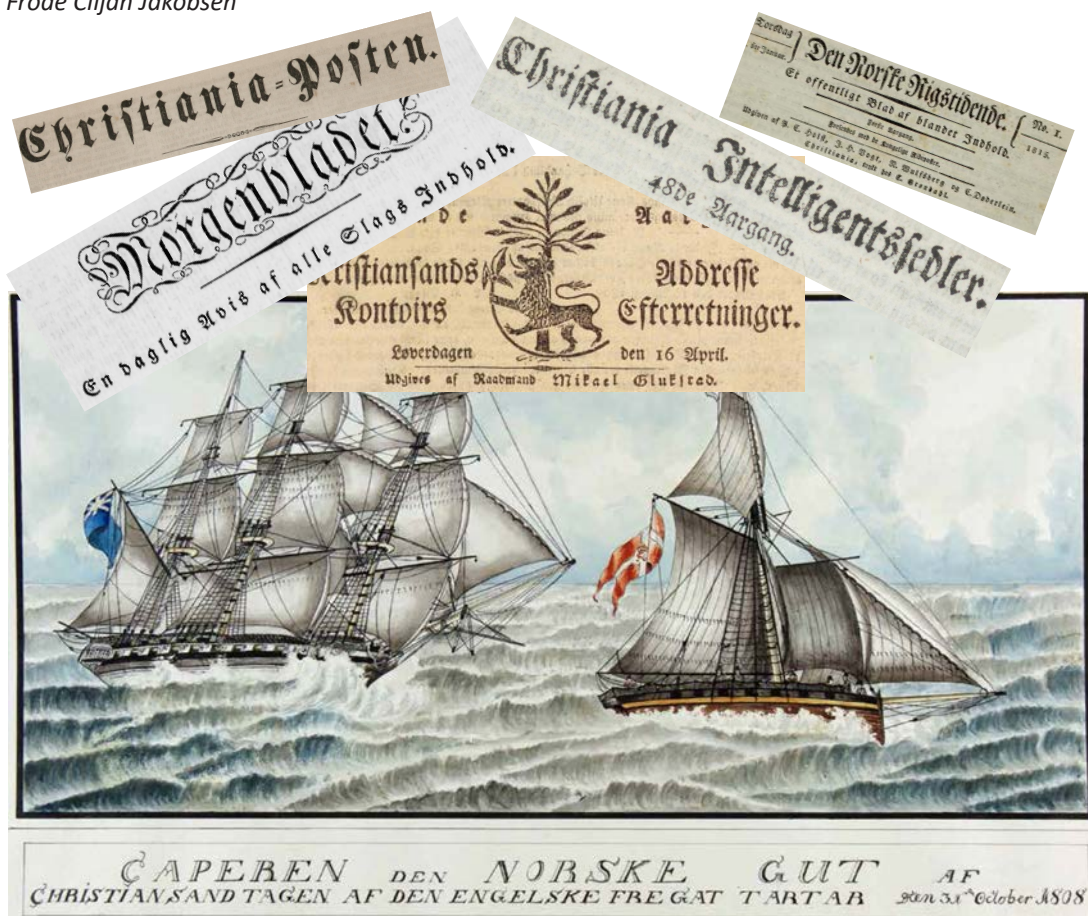
Jappetiden og fram til i dag

Under 80-årenes høykonjunktur var hovedproblemet akutt mangel på arbeidskraft; ingen ville jobbe på gulvet i en industribedrift i Oslo, og særlig ikke i en bedrift som kjørte skift. Redningen ble innvandringen. Uten innvandring ville Timms reperbane sannsynligvis måttet legge ned og overlate produksjonen til bedrifter i land der folk ikke var like fine på det. Ved 225-årsjubileumet i 1997 arbeidet mennesker fra 11 forskjellige nasjoner side om side. Be-

driften leverer fortsatt tauverk til handelsflåten og fiskeflåten. Salget foregår gjennom morselskapet Aksjeselskapet Timm, men produksjonen har foregått i Slovakia siden 2002. 19. mai 2008 ble den 450 m lange gamle reperbanen ved Strømsveien totalskadet i en voldsom brann, en brann som også truet deler av Teisen Vest borettslag. Timms reperbane var eid av ulike virksomheter relatert til skipsfart fram til det i 2016 ble kjøpt av Wilhelmsen Ships Service som de hadde hatt tett samarbeid med siden 2009.

To familiers begivenhetsrike reise mot Østensjø

Frøde Ciljan Jakobsen



Fra museets skattkammer, KS 227, Kristiansand museum. Foto: Arve Lindvig, Vest-Agder-museet.

Denne historien forteller om perioden fra tidlig 1800-tall og fram til midten av århundredet. Sentralt i beretningen er to familier knyttet til vårt område og som sto midt i begivenhetene. Fra 1820-årene eide de henholdsvis Nordre Skøyen og Abildsø. Personene i min beretning kommer fra ulike bakgrunn, men herrene er begge født i Danmark og hadde norske koner.

Kildene til beretningen er mange, og særlig finnes det mye skrevet om Nicolay de Thygeson, en sentral person i statsforvaltningen i den tid Norge var i union med Danmark. Beretningen om Emil Ferdinan Trepkas person og livsløp har jeg sydd sammen av danske og norske kilder som ved senere tids digitale transkriberinger har blitt tilgjengelige. Jeg har særlig lagt vekt på å benytte kilder fra datidens aviser, og for Trepkas del er det blitt en "clip"-bok fra samtiden. Som vanlig for tiden er damene litt i bakgrunnen, men begge deltar aktivt i samtidens kulturliv slik kvinner av deres "stand" gjorde.

Medborgere!!! Freden er brudt! Den helligste lagtgelse af den strængeste Neutralitet har ikke formaaget at sikre Fredens Kyster for Voldsmannens Haand! Allerede har Tvillingrikets Heltes Blod atter flydt for Konge og Fødeland! Nordmænd! Indvaanere af Christiansands Stift!!! I Hans Majestæts Kongens Navn oppfordrer jeg Eder til Vaaben! lader os vise os det Land og den Fyrste værdig, som vi med Stolthed kalde vore! vort Løsen være Frederiks Ord: Gud og den retfærdige Sag!!!

Christiansand 25 August 1807, THYGESON, Stiftsbefalingsmand



Det naturlige startpunktet for denne beretning er engelskmenenes landsetning av en styrke den 16. august 1807 og bombardement av København som startet den 2. september 1807. Britene fryktet en dansk-norsk og fransk allianse. De angrep derfor København og konfiskerte den dansk-norske flåten (flåteranet), for å hindre at den havnet i Napoleons hender. Danmark-Norge inngikk en allianse med Napoleon 31. oktober 1807, men måtte da love å bidra til å bryte den svensk-britiske alliansen. Den 29. februar 1808 erklærte kronprins Frederik krig mot Sverige, i tråd med forpliktelsene i alliansen med Napoleon. Storbritannia svarte med en krigserklæring 4. november.

I Kristiansand satt Thygeson som stiftsamtmann. Allerede 25. august 1807 lager han et flyveblad for å opplyse om krigen.

For Norge var blokaden av kysten, som ble det

praktiske resultat av krigen, en tragedie. Med den forsvinner muligheten for å eksportere trelast og fisk og importen av korn. Blokaden var et knusende slag mot folks økonomi, og nød og arbeidsledighet fulgte. De fleste av den gamle plankeadelen i Christiania bukket under. Dette merktes nok sikkert av Østmarkas befolkning.

Kapertiden

Siden de fleste krigsskip var tatt av britene, ivret både konge og statsforvaltning for å utruste de mange frakteskutene med kanoner for kaperfart, spesielt på Skagerrakkysten. Om lag 70 kaperbåter ble utrustet bare i Kristiansand, som ble det mest betydningsfulle kraftsenter for denne farten.

Både Thygeson og Trepka befinner seg i dette sentrum av det legaliserte sjørøveriet. Thygeson opererer som statens håndhever av at kapervirksomheten foregår etter lovregulerte

Nicolay Emanuel de Thygeson

(i kirkeboka Niels), født 19 april 1772, på Matrups Gods utenfor Horsens, Danmark. På godset bodde han sammen med 2 yngre søstre samt 20 tjenestefolk med ulike sysler. Student i 1792 og Cand. jur. 1797 i København, 1799 viselandsdommer over Sjælland og Møn, amtmann på Hedemarken 1802-1804, gift 5.7.1805 i Christiania med **Louise Pløen** (4.10.1785–3.11.1880), datter av kjøpmann Jørgen Pløen; sønn Thyge de Thygeson (apr. 1806–1905), datter Abel Marie (Minna) 1807 Kristiansand 28.07.1807- d. juli 1892, datter Sophie Charlotte død aug 1872; stiftamtman Kristiansand 1804-1810 og amtmann i Nedenes (Aust-Agder), stiftamtman Christiania 1812-1814.

Deltok i forhandlingene på Eidsvold som nærmeste rådgiver til prinsregent Christian Frederik.

Kjøpte/arvet i 1809 godset Byholm etter sin onkel (153 000 Rdl), arvet i 1817 Nordre Skøyen av sin svigerfar Jørgen Pløen og overtar i 1821 godset og stamhuset Matrups etter sin far. Eide også Brynseng, Trosterud og Tveten eng. Bodde på Nordre Skøyen 1830-1841. Levde deretter utenfor Norden – i Paris, Roma, Lausanne og til slutt ved Zürich. Død 16 mai 1860 Klichberg ved Zürich, Sveits.

Drar 21 nov 1809 fra Kristiansand til Horsens for å drive Byholm. Anlegger der en park etter engelsk stil som fortsatt er del av Horsens bypark.



Nicolay Emanuel de Thygeson
Foto som gammel mann; Fotograf ukjent



Louise Pløen
maleri av Jacob Munch (1804); Foto Oslo Museum



Emil Ferdinan von Trepka (1826)
maleri av Johannes Flintoe; Foto Oslo Museum



Gurine Marie Storm
maleri av Jacob Munch; Foto Oslo Museum

Emil Ferdinan von Trepka

(i kirkeboka «Ferdinandus Emilius»), født i Kastellet, København 24.12.1788. Faren var opprinnelig polsk adelsmann, major Simon von Trepka, født i Dresden (Tyskland). Moren var Martha Maria von Silberschild (militærfamilie). Totalt var det 10 barn i familien, 5 gutter og 5 jenter. 2 av brødrene gjør militær karriere, og familien Trepka har et stort navn i dansk militærhistorie. Etter farens død 1797 blir familien splittet, men Emil Ferdinan bor sammen med sin mor ved folketellingen 1801 i København.

Skippereksamen i 1804 16 år gammel. Her følger han i sporene etter en 4 år eldre bror Jacob Ditlev. I perioden 1804-1808 finnes få spor etter Emil. Jeg antar at han jobber i lag med den eldre broren Jakob, som i 1809 har borgerskap i Kristiansand. Perioden 1808 -1814 kapervirksomhet med utgangspunkt i Kristiansand, 1815 til 1841 egen skute i fart mellom København og Christiania. I årene 1815 til 1825 var han selv skipper. 1825-1826 skipper og eiendomsbesitter «Coffardiecaptain og Pro-

prietair». 1839-1859 kjøpmann, baker og feierinspektør. Eier av Abildsø 1824-1845; bodde der i perioden 1825 – 1833.

Gifter seg i 1819 med **Gurine Marie Storm**, datter av «stadsmusikant» Johan F. Storm fra Kristiansand. Johan Storm var første dirigent i «Christiansands Dramatiske Selskab» i 1795.

Gurine holder konsert sammen med faren allerede som 11 åring. Etter giftermålet med Emil nevner kilder at «madame Trepka» ble benyttet som pianistinne tidlig på 1820-tallet.

Ekteparet får 9 barn i perioden 1820 –1839:

- *Johanne Marie Frederikka (Frederikke) 04.09.1820*
- *Hariette Emilie 21.11.1822*
- *Mathiane Carlotte Olivia 25.01.1825*
- *Johan Ferdinand 18.11.1826*
- *Carl Christian Ditlew 31.05.1828 - død 21.05.1829*
- *Caroline Christiane Ditlevine 21.11.1830*
- *Laura Georgine Lovise 24.07.1834 – død 1854*
- *Christopher Malthe 11.12.1835*
- *Sigvardt Jørgen Acheleje 08.12.1839*

Ifølge Overadmiraltets Rets Dom sælges af Undertegnede i Stavanger næstkommende 5te Mai en af Capitain J. D. Trepka, med Kaperen Nordkysten pristagen pappenborger Fiskehyse, kaldet: d' Ondernemung. Inventarliste er i Bergen nedlagt til Eftersyn hos Hr S Domenus. Samme Tid sælges Prisens Ladning, bestaaende i omtrent 50 Tdr. Saltet Kabliau, nylig ompakket og forsynet med friskt Salt; det fra Ompakningen overblevne Salt, omtrent 20 Tønder, samt endeel ledige Egetønder og nogle Tønder usmeltet Lever til Tran.
Stavanger den 30te Marts 1810.
P. V. Rosenkilde.

Ifølge Overadmiraltets Rets Dom sælges af Undertegnede i Stavanger næstkommende 5te Mai en af Capitain J. D. Trepka, med Kaperen Nordkysten pristagen pappenborger Fiskehyse, kaldet: d' Ondernemung. Inventarliste er i Bergen nedlagt til Eftersyn hos Hr S Domenus. Samme tid sælges Prisens Ladning, bestaaende i omtrent 50 Tdr. Saltet Kabliau, nylig ompakket og forsynet med friskt Salt; det fra Ompakningen overblevne Salt, omtrent 20 Tønder, samt endeel ledige Egetønder og nogle Tønder usmeltet Lever til Tran.

Stavanger den 30 te Marts 1810.
P.V. Rosenkilde

former. I tillegg opererer han med all sin kapital, som den tredje største kaperreder i landet. Ved kaperiets slutt hadde han sannsynligvis det største utbytte av alle med et bruttoutbytte på 501 054 Rd. Hans rederi hadde 6 kaperskip og 2 halvparter i andre. 2 av skipene ble tatt av engelskmennene, mens de 4 andre ble solgt i 1811. Han gjorde 4 gode «priser», som utbytte av kapervirksomheten heter.

Emil von Trepka og hans bror Jakob Ditlev deltok som skippere i dette farefulle håndverk. De hadde begge skippereksamen fra København fra hhv. 1804 og 1800. En skipper ble utrustet med kaperbrev som viste hva han drev med i tilfelle han ble oppbrakt. Den skipper som ikke kunne vise kaperbrev, mistet livet som sjørøver om han ble tatt av fienden. For den som kunne vise kaperbrev, ble skjebnen å havne i «prisonen». I perioden 1807-14 satt om lag 7 000 dansk-norske borgere i prisonen. Av disse oppgis ca. 1400 å være norske.

Jeg har ikke full oversikt over kapervirksomheten til brødrene Trepka. Den er uoversiktlig, og jeg har ikke kunnet bla igjennom de mange kaperbrev og priserettsdokumenter som befinner seg i Statsarkivet i Kristiansand. I det store verket om «Kaperfart og skipsfart: 1807-1814» av Johan N. Tønnessen nevnes Emil Ferdinan Trepka med kaperbrev for kjøpmann/reder

Andreas Schiøllers «Erik Ejegod» av Christiania. Broren Jacob Ditlev oppgis å ha tatt minst 4 gode priser, alle hjemført til Kristiansand. I «Borgerrulle for Kristiansand 1641-1820» (utgitt 1952) står Jacob Ditlev Trepka oppført under «skippere som boe i Kristiansand» og som «at føre skib for Mathiesen & Smith». Jeg antar at Emil Ferdinan også har hatt Kristiansand og broren som base. Indisiene på dette er at han nevnes sammen med broren i kaperbrev for «Erik Eiegod», han er ikke å spore i danske oversikter, og han finner senere sin kone her i 1819.

Foruten kapervirksomheten som var «lovlig» i periodene september 1807 til august 1809 og mars 1810 til februar 1813, foregikk det en ikke ubetydelig import av korn fra Danmark. Skippere og sjøfolk hadde travle dager i Kristiansand, selv om andre deler av landet led hardt. Kornmangelen rammet særlig de kystfjerne strøk, og hungersnøden og barkebrødstiden, særlig i 1808–1809 og 1812–1813, rammet befolkningen sterk.

Krigsårene og blokaden la mye beslag på Thygesons dyktighet. Kristiansand ble jevnlig truet av britiske krigsskip, og distriktet hadde i utgangspunktet lite korn. Thygeson opptok og ledet med stor iver arbeidet for å lindre dette, og han tilbød den "interimistiske regeringskom-

Efter Mæglerens Indberetning er der nu ingen Kornvarer at faae tilkjøbs hos de Handlende; hvorfore Hr. Stiftsbefalingsmand Thygeson har overdraget mig at udsælge af hans her værende Forraad Rug, Byg og Havre; som udleveres hver Mandag, Tirsdag, Onsdag og Torsdag fra Kl. 9 til 12. Christiansand den 28 Oktober 1808.

Efter Mæglerens Indberetning er der nu ingen Kornvarer at faae tilkjøbs hos de Handlende; hvorfore Hr. Stiftsbefalingsmand Thygeson har overdraget mig at udsælge af hans her værende Forraade Rug, Byg og Havre; som udleveres hver Mandag, Tirsdag, Onsdag og Torsdag fra kl. 9 til 12.
Christiansand den 28 Oktober 1808.

Sidstafvigte Tirsdag den 21de November forlod den i saa høi Grad elskede og agtede Hr. Stiftamtmand Thygeson Christiansands Bye, efterladende sig et Savn, som ikke let vil kunne forvindes. — Almindelig er Sorgen ved hans Bortgang, ligesom Kappelysten var det, for offentlig og privat at kunne hædre ham.

"Sidstafvigte Tirsdag den 21de November forlod den i saa høi Grad elskede og agtede Hr. Stiftamtmand Thygeson Christiansands Bye, efterladende sig et Savn som ikke let vil kunne forvindes. - Almindelig er Sorgen ved hans Bortgang, ligesom Kappelysten var det, for offentlig og privat kunne hædre ham."

Del av innhold i forbindelse med Thygesons avskjed med Kristiansand. Flere sider av avisen er satt av til Thygesons avskjedstale samt borgernes hyldelse til ham.

Christiansands Adresse-Contors Efterretninger, fredag 24 november 1809, Nasjonalbiblioteket

mision" for Norge selv å reise over Skagerrak. Han foretok derfor vinteren 1807-08 selv flere farefulle reiser til Jylland og ledet personlig innkjøp og transport av korn.

Thygesons innsats var så betydningsfull at Kristiansand unnslopp de verste følgene av kornmangelen. Man kan antyde en viss «frihet, likhet og brorskap» i Thygesons oppførsel, da korn ble solgt til nedsatt pris til de «mindre bemidlede». Som person var han likevel ikke like egalitær i sin sosiale omgang. Familien Thygeson holdt seg så fornem at de ikke kunne innbys til private selskaper, men når de hadde lyst til å komme, meldte de seg som kongelige personer.

I sitt sosiale liv var familien Thygeson med i Kristiansands «Det dramatiske selskab». Her var også Nicolai Wergeland (far til Henrik og Camilla) og i vår sammenheng stadsmusikant Johan Friderich Storm, som ledet orkesteret. Han var far til Gurine Marie Storm, den senere konen til vår skipper Emil von Trepka. Allerede i januar 1808 holder far og datter en konsert i «Klub-Selskabet», Gurine kun 11 år gammel. Det skal også nevnes i denne sammenheng at

fru Louise Thygeson opptrådte som skuespiller i "Selskabet".

I november 1809 forlater familien Thygeson Kristiansand for å ta seg av godset Bygholm i Horsens, som han hadde kjøpt av sin onkel for 153 000 Rdlr. Han setter i stand godset og bygger opp en hage etter engelsk mønster, som i dag er en del av Horsens bypark. Selve godset er i dag hotellet "Scandic Bygholm Park".

Kun 3 år etter, ved årsskiftet 1812/13, vender Thygeson tilbake til Norge. Nå som stiftsamt-

Løverdagen den 18de Sptbr. var vor elskede Statholders, Hans Hoihed Prinds Christian Frederiks Fødselsdag, da Hoisamme indtraadte i sit 28de Leveaar. Det var en

Om Middagen var stort Diner hos Hr. Stiftamtmand de Thygeson, hvortil de fleste Embedsmænd af Staden og dens Omegn, Byens Repræsentanter, Cheferne for de militaire Corps, Adjutant og Quartermesters Staben, samt endeel fremmede Reisende, ialt omtrent 100 Personer vare indbudne. Hs.

Tiden, mandag 20. september 1813

Med Klub-Selskabets Tilladelse og de Herrer Musik-Liebhaberes Assistense, giver min Datter — 11 Aar gammel — en Concert for Piano-Forté, førstkommende Søndag den 10 Januar i Christiansands Klub-Sal.

1ste Act. Simfonie af Mozart.

Trio for Piano-Forté, Fløjte og Violoncelle af Hofmeister.

Thema med Variationer af Mozart — Solo.

2den Act. Trio for Piano-Forté, Violin og Violoncelle af Pleyel.

Ouverture de l'Opera Lodoiska af Kreutzer.

Concerten begynder Kl. 5. Billetter kunde behageligt afhentes hos mig eller ved Indgangen for 32 sk. Storm.

Christiansands Adresse-Contors Efterretninger, fredag 8. januar 1808, Nasjonalbiblioteket

mann i Christiania. Han blir den nærmeste rådgiver, sammen med Carsten Anker, til prins og tronfølger Christian Frederik. Han deltar i overlegninger og forhandlinger om Norges fremtid høsten-våren 1813/1814, men er ikke med på selve Eidsvold.

I denne tiden holder han en betydelig selskape- lig representasjon i Christiania, og hans middager og andre selskaper roses for "sin munter- hed og utvungne tone".

Det ble kun drøyt et år at Thygeson oppholdt seg i Norge. Våren 1814 ser han ut til å ha vur- dert Norge som tapt dansk koloni, og av hensyn til hans stilling som stor dansk godseier var det lite tilrådelig å bli i Norge. Han reiste derfor den 14. mars 1814 tilbake til Danmark, og forlot for godt sin stilling som embetsmann.



1 skilling 1809 - 5,57 g sammenlignet med 1 skilling 1813 - 0,76 g. Målestokk 1:1

Det skal ta 16 år for Thygeson vender tilbake til Norge. I mellomtiden arver han først i 1817 et betydelig antall gårder i og omkring Christiania etter sin svigerfar Jørgen Pløen. I tillegg arver han i 1821 sin fars gods og sitt eget barndoms- hjem Maastrup (også ved Horsens). Han sitter ikke akkurat arbeidsløs og fattig i Danmark.

Den danske stat konkurs

Den 5. januar 1813 setter den danske stat ned verdien på papirpenger til en sjettedel av påly-

Skipper E. Trepka, førende Galeasen Venus, medtager Fraktgods til Hamborg. Vedkommende behager desangaaende at melde sig hos Andr. Schøller.

Skipper E. Trepka, førende Galeasen Venus, medtager Fraktgods til Hamborg. Vedkommende behager desangaaende at melde sig hos - Andr. Schøller. Christiania Intelligentsedler, fredag 21. april 1815

dende verdi. Avkastningene fra jordbruket ble derav også vesentlig redusert. Flere godseiere går konkurs pga. gjeld og kreditter de har skaf- fet seg i de gode årene, og som de nå ikke klarer å betjene.

Brødrene Trepka ser fortsatt ut til å ha sin skip- pervirksomhet i kristiansandsområdet helt fram til freden i Kiel i 1814. Den første kaper- perioden (1807-1809) ga flere og større priser enn perioden 1810-13, men det er helt opplagt

Da Schramstad var her, saa havde jeg tillige med ham Lyst for at høre Mad. Trepka spille, til den Ende bad jeg Consul Isaachsen saa vel som Foss sende Bud i forvejen; Svaret var at vi skulle være velkomne — men da vi kom har hun ondt i den ene Finger. Der var ligeledes Actor i Com-

Fra den gamle bonde-opposisjon : brev og innlegg fra stortingene s. 68. Brev fra Jacob Hoel (13.03.1821)

at brødrene kom ut av hele kaperperioden med et godt utbytte.

Etter 1814, kaptein Trepka

Neste gang kilder nevner Emil Trepka er i au- gust 1814 der han blir gitt et oppdrag å «*fragte en del av Munderingsdepotet til Drammen*» for 1166 Rbd 64ß N.V. (ny verdi)

Allerede fra tidlig 1815 annonserer Emil at han fører Galeasen Venus fra Christiania til Ham- borg. Dette er kun den første av utallige annon- ser som settes inn for hans seilinger, normalt Christiania - København tur/retur. I førstnin- gen med galleasen Venus og fra slutten av 1816 med jakten Apollo.

I mai 1819 gifter Emil von Trepka (31 år) seg med Gurine Marie Storm (23 år). De etablerer seg i Christiania og bosetter seg i Storgaden 9, som Emil har kjøpt i oktober 1818. Emil fort-

Seilfærdig Skipper. Skibskaptein Emil Trepka, førende Jagten Apollo, agter om nogle Dage at afseile til Kjøbenhavn, hvortil han medtager Fraktgods. Vedkommende vilde behage at henvende dem til ham selv eller Mægler-Contoiret paa Toldboden.

Skibskaptein Emil Trepka, førende Jagten Apollo, agter om nogle Dage at afseile til Kjøbenhavn, hvortil han medtager Fraktgods. Vedkommende vilde behage at henvende dem til ham selv eller Mægler-Contoiret på Toldboden. Christiania Intelligentsedler, fredag 13. desember 1816

— Den vakre Eiendom Abelsøe, beliggende $\frac{1}{2}$ Mill her fra Staden paa hiin Side Ryenbjergene, og som i mange Aar har været eiet og beboet af Capitain Brockmann, er i disse Dage bleven solgt til Skibscapitain E. Trepka for 12,500 Spd.

- Den vakre Eiendom Abelsøe, beliggende 1/2 Mill her fra Staden paa hiin Side Ryenbjergene og som i mange Aar har været eiet og beboet af Captain Brockmann, er i disse Dage bleven solgt til Skibscapitain E. Trepka for 12,500 Spd. - Den Norske Rigestidende, mandag 27. desember 1824

setter å føre skuta Apollo som kaptein, og Gurine er en etterspurt pianist. I Storgata får de 3 barn.

Abildsø

I 1824 kjøper Trepka Abildsø og flytter dit flyttedagen påfølgende år. Han selger sin gård i Storgata 9 i Christiania til baker M. Fougner.

Det var ikke akkurat bønder som flyttet på landet i 1825. Emil med sin bakgrunn fra militærfamilie og skipperliv og Gurine som datter av en musiker. Begge var oppvokst i en by med "pulserende" liv utenfor inngangsdøra.

I vår bydel var det på tidlig 1800-tall sjelden at eieren av gården var særlig bevandret i bondegjerningen. Forpaktere, husmenn og tjenestefolk tok seg av den daglige driften. I grunnen var det også slik at eierne i liten grad bodde på gården hele året. I Østensjø-området var det kjøpmenn fra Christiania som benyttet sine gårder til festlige sammenkomster i sommerhalvåret.

Bosatte 1825:

- **Skøyen:**

Kvinner 25; Menn 34 - totalt 59

- **Abildsø med Langerud og Haslefedt:**

Kvinner 23; Menn 27 - totalt 50

På Nordre Skøyen bodde ikke familien Pløen fra de tok over gården til Thygeson kommer tilbake i 1830.

I forbindelse med flyttingen på "landet", slutter Emil Trepka selv å føre Appolo og tilsetter skipper W. Werness i sitt sted. Uansett førere av Apollo, ble den alltid forbundet med Trepka.

Poteten

Av alle de "nye" produktene som kom gjennom 16-1700 tallet slik som kaffe, te og sjokolade, var poteten den som seinest fikk betydning. Selv med aktiv propaganda av potetprestene fra slutten av 1700-tallet, får den lite gjennomslag. Det var først etter nødsårene under napoleonskrigene at det ble fart i dyrkingen. I år 1800 ble det dyrket 28 000 tonn potet og 90 000 tonn korn. Ved den første jordbruksstatistikken i 1835 lå produksjonen av potet på 261 000 tonn mens kornproduksjonen var på 166 000 tonn. Sild og potet var den nye hverdagskosten ved siden av velling/grøt/surmelk.

Som en ekstra pådriver for potetproduksjonen vedtok Stortinget i 1816 å åpne for kommersiell brennevinsbrenning for flere. Flere av gårdene i vårt distrikt startet derfor gårdsbrenneri.

I "Topographisk-statistisk Beskrivelse over Kongeriget Norge" (1840) beskrives Abildsø som et bruk med "6 Pladser, har en Udsæd av 56 Tdr. Korn og 108 Tdr. Potatos, samt føder 7 Heste, 60 Køer og 14 Faar."

Det som har vært det mest utbredte minne knyttet til Trepka i hans tid som "bondemann", er den store "brenneriruinen" der hvor Smedbergbekken renner mot utløpet i Østensjøvannet. Denne er nevnt i en branntakst av 1837 som under oppføring. Ruinen er fortsatt et mysterium, med murer som kan tolkes som en middelalderruin, og med en driftstid som fortsatt er uklar.

Tidligere beretninger om Emil Trepka og familiens liv på Abildsø er mye preget av myter og svakt kildegrunnlag. Han beskrives rett ut som en elendig gårdbruker; «ugresset blomstret og

tistlene fikk vokse fritt. Bortsett fra en viss dyrking av korn, poteter og krydderplanter, som ga råvarer til gårdens brennevinbrenneri, var det heller liten produksjon å snakke om utover det gårdsgutter og husmannsfamiliene tilførte driften.»

I sannhet en knusende dom over Trepka, men sannhetsgehalten kan vanskelig etterspores. Virkeligheten er jo at driften av Abildsø, og for den saks skyld de fleste andre gårder i vårt distrikt på den tiden, var avhengig av det virkelige gårdsfolket; forpaktere, husmenn og gårdsarbeidere som var født inn i yrket. Av de kildene jeg har funnet, ble produksjonen på Abildsø økt i Trepkas tid og tjenestefolk ble erstattet når det behøvdes.

Av dagliglivet ellers på Abildsø kan jeg skimte både gleder og sorger. I perioden 1825 til 1830 fødes det 4 barn på gården. Av disse dør en sønn knapt 1 år gammel i mai 1829, slik at familien på Abildsø i 1830 var på 5 barn; 4 jenter og 1 gutt. To av jentene blir senere meget habile pianister, så musikk må ha vært en sentral del av livet på gården.

Emil foretar høsten 1828 en tur til Amerika. Årsaken er ukjent, men sannsynligvis et besøk til den eldre broren Jakob Ditlev som han hadde drevet kapervirksomhet med. Jakob forsvinner fra seilerannonsene tidlig på 1820-tallet, og slektskilder nevner at han hadde dradd til Amerika.

Men fortsatt er det skipper- og fraktevirkksomheten vi ser mest av i avisene. Den gir klingende mynt i kassen og er nok det vesentligste bidraget til at familien lever godt og holder kreditorer unna.

Det er en myte at kapervirksomheten gjorde Trepka så søkkende rik at han "hadde i sinne å bygge en trapp av det pureste sølv foran hovedinngangen." Av kunngjøringer i pressen og i pante- og tinglysingsdokumenter, ses at Trepka hadde en betydelig gjeld. Et skip, "Alexander", som han eide sammen med H. Buchard, selger han sin del av etter få år.

I Morgenbladet den 10. mars 1831 skriver han

Hamburg, den 29de November. — Vi have her idag Kvæjer fra Newyork af Ste d. W., bragte med Passetfibeit Europa, Capt. Trepka, som funs har været 21 Dage om at reise fra Newyork til Kurhaven.

Den Norske Rigstidende, torsdag 11. desember 1828

At vor yngste Søn, Carl Christian Ditlev, i War gammel, efter flere Maanedes Lidelse, aif over til et bedre Liv den 21de d., tilfændegives hered fraværende Slægt og Venner. Afbidsøe pr. Christiania, den 23de Mai 1829.
Emil J. Trepka, Marie Trepka, født Storm.

Den Norske Rigstidende, torsdag 28. mai 1829

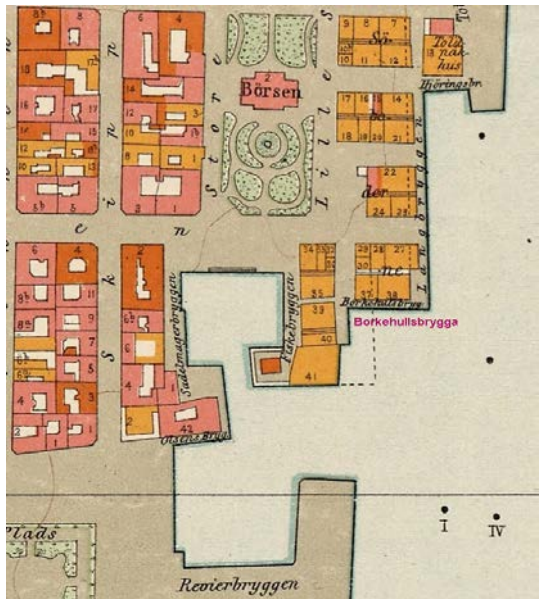
Paa Gaarden Afbidsøe er Condition at erholde for en Budeie. Trepka.

For en Stuepige, som har gode Anbefalinger, og for 2 dærlige Tjenestefarlø, som forstaae Landbrug, er Condition at erholde til Paaske Fjrtretid paa Afbidsøe hos E. Trepka.

Christiania Intelligentsedler,

tirsdag 29. september 1829 - onsdag 3. februar 1830

Seilfærdige Skippere.
Undertegnede, med Jagten Apollo, afgaaer om 6 à 8 Dage til Kjøbenhavn, hvorhen medtages Fragt gods og Passagerer. Reflecterende ville behage at henvende sig ombord i Fartøiet, som er beliggende i Borkehullet ved Bryggene eller til Kjøbtmand Heidekker.
Christiania, den 29de October 1829.
E. Trepka.



Kartutsnitt over "Borkehullsbygga", Utsnitt av Nicolay Solner Krums Kristianiakart fra 1888

Uagtet jeg nødig giver mig af med offentlige eller private Anliggender, saa giver dog den Naade, hvorpaa Transporth: Skylds bliver behandlet fra Christiania By, mig Anledning til at yrre der Dnsse, at hvoe Vedkommende, som give Ordre til at flyde Transport, maatte i nærværende Fredstider give saadanne saa betimelige, at den Skyldpligtige kunde have sine Heste og Folk tilfede til den befalede Tid, samt at Vedkommende ville sørge for, at den Skyldende ikke blev opholdt, som nu ofte er Tilfældet, fra 6 til 12 Timer, inden de komme fra Byen, uden derfor at erholde nogen Godtgjørelse. Hvad der giver mig Anledning til at indrykke

Abelsøe, den 7de Marts 1831. E. S. Trepka.

Utsnitt av Trepkas innlegg i Morgenbladet 10.03.1831

et innlegg om transport og skyssplikt, hvor han beklager seg over at det ikke får noen følger når skyssfolk ikke møter opp til fastsatt tid. Det er ingen tvil om at det er skipper og transportør han er, og at det er det som opptar hans sinn.

I 1833, etter bare 8 år på Abildsø, flytter familien tilbake til Christiania og leier seg inn hos statsråd Peter Motzfeldt i Skippergata. Det er ikke noe som tyder på at årsaken til at han flytter var pengevansker. Fra Skippergata var det langt enklere å forvalte skippervirksomheten, samtidig som han etter hvert søker ny virksomhet som kjøpmann. (forts. etter Thygeson)

"Abelsøe: Kaptitain Trepka flytter til Christiania med familie." - Manntall for Aker 1833, s. 61, Digitalarkivet

Thygeson vender tilbake

I 1830 flytter Thygeson tilbake til Norge etter å ha solgt alle sine gods i Danmark. Han eide fortsatt de gårdene som hans kone Louise hadde arvet etter sin far Jørgen Pløen i 1823.

Om han i utgangspunktet hadde tenkt å bosette seg på Nordre Skøyen, kan det råde tvil om. Sommeren 1830 legger han alle gårdene ut for salg i en offentlig auksjon, men noe salg ser ikke ut til å ha funnet sted. I stedet ser det ut til at familien Thygeson "flytter inn" på gården med alle sine igjenstående eiendeler.

Thygeson hadde levd sine dager som fyrste, og det var uten tvil hans enorme pengebruk som førte til salgene i Danmark. Han hadde også kjøpt en betydelig kunstsamling, og han var ikke i ringere enn at han ved ett tilfelle overbød

Drammen, den 28de Juni 1830. S. Hofgaard.
Mandagen den 19de Juli førstkomende, Formiddag kl. 11, bliver, efter Forlangende af Stiftamtmand m. m. de Thygeson, offentlig Auktion afholdt paa og over Gaarden Østre-Schøien, med underliggende Gaarde Duffbøe og Solberg, samt over Gaarden Brynd med privilegerede Sauge, samtlige i Aggers Sogn beliggende. Gaarden Østre-Schøien, gammelt Matr.-No. 25 og gammel Skyld 2 Skppd. 11 Lpd. Tunge med underliggende Gaarde Duffbøe, Matr.-No. 72 og Skyld 10 Lpd. Tunge, og Solberg, No. 73, af Skyld 15 Lpd. Tunge, ere ved den nye Matricul given Skyld af 42 Skulddalere 18 sk., og føder 80 Fæe-Creaturer og 12 Heste, har veldyrkede Jorder, betydelig Skov, Fiskerie og andre Herligheder, og er almindelig bekjendt for skjøen, beqvem og smuk Beliggenhed. Eiendommene sælges enten særskilte eller under Eet ved denne Auktion, hvor Approbation meddeles, hvis antagelige Bud ei gjøres, blive Eiendommene Schøien med underliggende, samt Bryns-Saugene paa samme Sted, efterat den førstmeldte Auktion er afholdt, opraaht til Forpaktning enten samlet eller særskilt i 12 Aar. Conditionerne saavel til Salg som til Forpaktning erfares paa Auctionsstedet, og kan foreløbig Underretning erholdes paa Gaarden Østre-Schøien.

Den Norske Rigstidende, mandag 12. juli 1830

Drammen, den 28de Juni 1830 - E. Hofgaard
Mandagen den 19de Juli førstkomende, Formiddag kl. 11, bliver, efter Forlangende af Stiftamtmand m.m. de Thygeson, offentlig Auktion afholdt paa og over Gaarden Østre Schøien, med underliggende Gaarde Østbøe og Solberg, samt over Gaarden Brynd med privilegerede Sauge, samtlige i Aggers Sogn beliggende. Gaarden Østre-Schøyen, gammelt Matr.-No. 25 og gammel Skyld 2 Skppd. 11 Lpd. Tunge med underliggende Gaarde Østbøe, Matr. No. 72 og Skyld 10 Lpd. Tunge, og Solberg, No. 73, af Skyld 15 Lpd. Tunge, ere ved den nye Matricul given Skyld af 42 Skylddalere 18 sk, og føder 80 Fæe-Creaturer og 12 heste, har veldyrkede Jorder, betydelig Skov, Fiskerie og andre Herligheder, og er almindelig bekjendt for skjøen, beqvem og smuk Beliggenhed. Eiendommene sælges enten særskilte eller under Eet ved denne Auktion, hvor Approbation meddeles, hvis antagelige Bud ei gjøres, blive Eiendommene Schøien med underliggende, samt Bryns-Saugene paa samme Sted, efterat den førstmeldte Auktion er afholdt, opraaht til Forpaktning enten samlet eller særskilt i 12 Aar. Conditionerne saavel til Salg som til Forpaktning erfares paa Auctionsstedet, og kan foreløbig Underretning erholdes paa Gaarden Østre-Schøien.

selveste keiser Napoleon.

Henrik Wergeland lot seg inspirere av et av maleriene "Jan van Huysums Blomsterstykke" til å skrive et 64 siders langt dikt etter å ha besøkt Thygeson på Skøyen. Familien Wergeland var jo gamle bekjendte fra tiden i Kristiansand,



Det mest berømte av Thygesons malerier som hang på Nordre Skøyen hovedgård; Henrik Wergeland lot seg inspirere av maleriet til å skrive diktet "Jan van Huysums Blomsterstykke", 1840

Jan van Huysums, Blomsterstykke, Statens Museum for kunst, København

men Henrik var kun et barn på 1 år da Thygeson forlot byen. At Henrik og Camilla besøkte Thygeson på Skøyen, må bero på at familiene fortsatte å holde en viss kontakt. Muligens var Thygeson en ekstra informant om de begivenheter som fant sted i forbindelse med unionsoppløsningen med Danmark, men her hadde han jo også sin egen far som utsending til Eidsvold.

Aviser og beretninger har svært lite å berette om hva Thygeson foretok seg i tiden på Skøyen. En etterhåndsberetning forteller at han drev på med avl av katter og hunder. Helt sikkert er det at han fra høsten 1833 var formann i "Industri- og Husflidskomitéen" i Aker sogneselskap. Her jobbet han med å "støtte den nationale Sag" ved å lage Utstillinger.

I markedsuken 1835 arrangerer han således en utstilling av norske kunst- og husflidprodukter i den nye Børsbygningen. Utstillingen, som var



Thygeson overbød Napoleon da han kjøpt dette maleri.

The Holy Family in a Carpenter's Shop (c. 1746) by Christian Wilhelm Ernst Dietrich, Crocker Art Museum, Sacramento, 1746

N o r g e .

Christiania, den 5te Febr. — Igaar aabnedes den paa Børsalen arrangerede Udstilling af norske Kunst; og Husflidsprodukter; og vi kunne ikke Andet end bevidne, at saare Mange med os ere enige i, at der findes mange ret vakre og interessante Gjenstande, som behageligen overraskede flere, der — formeelst den korte Tid, hvori Tilberedelserne have fundet Sted, og fordi der ved ethvert Foretagende der sædvanligen mødes Vanskeligheder, om disse end tildeels forsvinde, saasnart Udførelsen er begyndt — ikke havde ventet at finde nær saa Meget samlet. Af sjeldne Kunststykker tør man vel især nævne et Par Træskeer, udfaarne med det fineste og skønneste Basrelief af den nu 85 Aar gamle Pastor emeritus Lund. Dog ville vi ikke heller lede Opmærksomheden fra de flere skønne Instrumenter og Produkter, der findes i den vistnok i sig selv ikke meget betydelige Samling. Det er Industrie; og Husflids; Commiteen i Aker Sogneselskab, og især dens Formand, Hr. Stiftamtmand Thygesons rastløse Iver og personlige Opoffelse, som man skylder dette Foretagende, der forhaabentlig vil lede til flere lignende, og visstnok ikke være uden gavnlig Indflydelse for Industrien, især om der her, som paa andre Steder, kunde efter Udstillingen følge Auction over de udstillede Sager, forsaavidt de skulle sælges. Udstillingen er aaben fra Kl. 10 til 4 endnu Fredag, Lørdag og Mandag. Indgangsprisen, 8 s. for hver Bille, hindrer ikke, at der daglig har været over 500 Mennesker, hvorimod denne Betaling holdt der saadanne Folk horte paa hvidt Karthuset med de ud.

Utstilling arrangeret av Thygeson.
Morgenbladet, fredag 6. februar 1835

den første i sitt slag, fikk blandet mottagelse. Den var forholdsvis dårlig forberedt og tildels ufullkommen. Alle var dog enige om at en slik utstilling måtte gjentas som en hjelp til å fremme den voksende norske industri.

Utstillingen ga et overskudd på 130 Spd. som Thygeson ville benytte til å kjøpe inn engelske "faar til Forædling av de norske Faaracer". Her bekreftes at Thygeson var særlig opptatt av avl og forbedring av de gamle norske sauerasene.

Thygeson mislyktes i å handle inn disse sauene, og pengene ble etter en del viderverdigheter betalt tilbake i kassen. Episoden rundt handelen viser at Thygeson ikke hadde noen tillit blandt sognelagets øvrige styremedlemmer. Som resultat trakk han seg fra det hele og dro seg tilbake til Skøyen.

Han var nå en mann i midten av 60-åra og fortsatte å bo på Skøyen fram til 1840.

Emil Ferdinan von Trepka

Etter at familien Trepka flytter tilbake til Christiania, er det noen år lite å hente ut av informasjon om hans virksomhet på Abildsø. Han fortsetter å drive den sedvanlige skipstrafikken mellom Christiania og København. Trepkas regulære forbindelse ble opprettholdt med 6-7 overfarter årlig, selv om han fra slutten av 1820-tallet får konkurranse av de nye dampskipene. I 26 år opprettholder han denne ruten, og det er denne trafikken som skaffer han et navn i byen.

1837 ser ut til å være et skille i hans aktiviteter. Fra panteregisteret vet vi at han da hadde under oppføring det berømte brenneriet på Abildsø. I tillegg begynner han å annonsere for salg av meieriprodukter. Sannsynligvis er dette direktesalg av produkter fra Abildsø.

Litt etter litt åpner han større kjøpmannskap, og utvalget minner mere om en skikkelig "krambod" med eget bakeri. Han utnytter sine gode forbindelser til København og importerer varer som sikkert ikke var lette å få fatt på i Norge. Jeg mistenker også at han driver med utsalg av brennevin fra egen gårdsproduksjon. Den eneste kilden til dette er at han fraskriver

God sød Fløde er at bekomme i Skippergaden hos **Trepka.**

God sød Fløde er at bekomme i Skippergaden hos

Morgenbladet, tirsdag 31. januar 1837

Udmærket god nyslet Melk a 4 p. samt sød, kogt og raae Fløde a 1 Mk. pr. Pot er at faae hos **Trepka** i Skippergaden.

Udmærket god nyslet Melk a 4 p samt sød, kogt og raae Fløde a 1 Mk. pr. Pot er at faae hos.....

Morgenbladet, torsdag 20. april 1837

For flere Dage siden ere 2de brune Wallakker og 1 brun Hoppe indkomne paa min Havnegang. Uagtet al Efterspørgsel har jeg ikke kunnet faae opdaget nogen Eier til disse. Den eller De, som have mistet disse Heste, bedes snarest mulig at afhente dem imod Godtgjørelse af dette Avertissement samt videre, som deres længere Ophold har maattet forarsage. **E. Trepka.**
Aabsløe, den 3te Juli 1837.

For flere Dage siden ere 2de brune Wallakker og 1 brun Hoppe indkomne paa min Havnegang....

Morgenbladet Juli 1839

E. T. Holsteensk Hvede, østersøisk og holsteensk Rug, 2rad. Byg og kjøbenhavnsk Malt sælges i større og mindre Partier. **E. Trepka.**

ET-Holstenske Hvede, østersøisk og holsteensk Rug, 2 rad. Byg og kjøbenhavnsk Malt sælges i større og mindre partier

Christiania Intelligentssedler, tirsdag 6. august 1839

I mit Bagerie er Søndagen den 22de dennes at bekomme Prøve af Julekager samt Vørtekager, som saaledes vil efter Bestilling være at faae i den anstundende Jule-Høitid. **E. Trepka.**

I mit Bagerie er Søndagen den 22de dennes at bekomme Prøve af Julekager samt Vørtekager, som saaledes vil etter Bestilling være at faae i den Anstundne Jule-Høitid

Christiania Intelligentssedler, lørd. 21. desember 1839

Citroner i Kasser og hundrevis, nye Mallaga-Rosiner i Foustager, ny Karolina-Riis, ublegede pommerske Lærreder, Konfekt-Rosiner, østersøisk og holsteensk Rug, 2rad. Byg og holsteensk Hvede sælges af **E. Trepka.**

Citroner i Kasser og hundrevis, nye Mallaga Rosiner i Foustager, ny Karolina Riis, ublegete pommerske Lærreder, Konfekt-Rosiner, østersøisk og holsteensk Rug, 2rad Byg og holsteensk Hvede sælges af E.T.

Morgenbladet, tirsdag 24. desember 1839

Skibsbrød,
udmærket godt og vel tørret, sælges billig hos **E. Trepka.**

Skibsbrød, udmærket godt og vel tørret, sælges billig

Morgenbladet, onsdag 22. april 1840

Efter Rekvifition fra Ager og Follong Fogderi, paa Dphvningssvænens Fonds Begne, bliver Onsdagen den 12te dennes, Eftermiddagen Kl. 4, en offentlig Auktion afholdt paa den Stiftamtmand Thyggeson tilhørende Gaard østre Schøien med Underliggende i Ager's Præstegjeld, over den i imedvarende Aar paa bemeldte Eiendom følgende Avling af Hs, Korn og Poteter.
Ager's Sorenstveiercontor; Christiania, den 1ste Aug. 1840.
S. Sørensen.

Morgenbladet, mandag 10. august 1840

Christiania den 24de November 1841. Kl. 4.
Ifølge Forlangende af Kjøbmand Niels Karfen bliver til nedens anførte Tid 3de offentlige Auktioner afholdt paa og over Sobst Schøyen i Ager, tilhørende Stiftamtmand m. m. Thyggeson og bestaaende af Østre-Schøyen, Dlibye, Soelberg og Brynd med til og underliggende Herligheeder og Rettigheder, sc.:
1ste og 2den Auktion Fredagen den 3die December førstkommande, Kl. 3 og 4 Eftermiddag.
3die Auktion Tirsdagen den 7de s. M., Kl. 3 Eftermiddag.
Det bemærkes, at Eiendommen abjolot bortfælges ved sidste Auktion og at Budet approberes paa Stedet. Conditionerne erfares paa Auktionsstedet, og ligge forinden til Efterlysning paa Ager's Sorenstveiercontor den 20de October 1841.
Ager's Sorenstveiercontor den 20de October 1841.
S. Sørensen.

Ifølge Forlangende af Ager's Fogderie, paa Dphvningssvænens Fonds Begne, bliver til nedensanførte Tid 3de offentlige Auktioner afholdt paa Gaarden Schøyen i Ager over følgende til Dphvningssvænens Fond af Stiftamtmand Thyggeson pantfattede Eiendomme, nemlig: Schøyen, Matr.-No. 26, af Styld 2 Stybd. 11 Ebd. Tunge, Dlibye, Matr.-No. 72, af Styld 10 Ebd. Tunge, Soelberg, Matr.-No. 72, af Styld 15 Ebd. Tunge, og Bryndsen, Matr.-No. 237, af Styld 13½ Ebd. Tunge, sc.:
1ste og 2den Auktion Fredagen den 3die Decbr. først. Kl. 3½ og 4½ Eftermiddag.
3die Auktion Tirsdagen den 7de s. M. Kl. 3½ Eftermiddag.
Conditionerne ligge til Efterlysning paa Ager's Fogdecontor og erfares paa Auktionsstedet.
Ager's Sorenstveiercontor den 6te November 1841.
S. Sørensen.

Christiania Intelligentssedler, torsdag 02.12.1841

Til salg.
Min eiende Gaard Abildsø, beliggende ½ Mill fra Christiania, er underhaanden tilkjøbs enten under eet eller i Parceller, efter nærmere Overenskomst. Eiendommen indbefatter cirka 2100 Maal Jord, hvoraf cirka 500 Maal Skov, er i en fortrinlig veloddyrket Tilstand, og forsynet med gode Waanings- og Udbuds samt et for Eiendommen passende Brændevinsbrænderi. Saaremt Salg kunne foregaa inden den 17de dennes, kunne Gaardens admærkede gode Besætning ogsaa overdrages Kjøberen imod passende Godtgjørelse, ligesom Eiendommen strax kunne tiltrædes, om saadant maatte ønskes. Conditionerne for Salget kan erfares hos Dhr. Sorenstveier Sørensen og Procurator Rasch samt hos mig.
Christiania, den 6te Decbr. 1841. C. Sørensen

Min eiende Gaard Abildsø, beliggende 1/2 Mill fra Christiania, er underhaanden tilkjøbs enten under eet eller i Parceller, efter nærmere Overenskomst.

Morgenbladet, fredag 10. desember 1841

Fredagen den 17de December førstkommande, Kl. 9½ Formiddag, bliver, ifølge Forlangende af Lensmand Poulsen, offentlig Auktion afholdt paa Gaarden Abildsø i Ager over 2de Ager og en betagtes Jernkælle, udpanter hos Skibscapitain Trepka for resterende Jordskatter, Brandcontingent og andre Udredste. Conditionerne erfares paa Auktionsstedet.
Ager's Sorenstveiercontor den 7de December 1841.
S. Sørensen.

Lensmann Poulsen forlanger utpantning på Abildsø av "2 kyr og en jernkælle for resterende jordskatter, brannkontigent og annet."

Christiania Intelligentssedler, lørd. 11. desember 1841

seg retten til salg av dette i 1841.

At det går relativt godt med forretningene i denne perioden, vises ved at han for sitt eget hushold i Christiania januar 1841 ansetter både barnepike og kokkepik. I tillegg planlegger han å flytte til ny adresse.

De aller beste tidene synes derimot å være over. 19. mars annonseres: "*Herved bekjendtgjøres, at Efternævnte have frasagt sig for Aaret 1841 Ret til Brændevinskjænken og Brændevinsalg i mindre Quantiteter and 5 Potter, nemlig: ..Kjøbmand E. Trepka*".

Brennevinssalg var en stor inntektskilde for kjøpmennene, men var helt fra gårdsbrenneri ble tillatt i 1817, heftig diskutert av det nye Stortinget. Det ser også ut til å bli spikeren i kista for brenneriet på Abildsø.

Apollo

Den 15. november 1841 tikker den førte meldingen inn om at Apollo har forlist, og den 19. samme måned kan "Den Constitutionelle" berrette:

"Anholt, den 31te October. Den 20de dennes er her paa Øen inddrevet 2 Stykker af et Fartøi, som var For- og Agterstevnen af en Jagt eller Slup, og nogle ubetydelige sønderslagne Stykker af Dæksbjelker og Planker, hvori var endeel Metalsøm, samt en Bougspryd; tillige nogle stykker af en Skibsbaad og en lille norsk fladbunden Pram, saavel som et Fløi, der var betgenet med det norske Flag; hvilket alt derefter er bortsolgt ved Auction. Det fandtes ikke Mærke paa nogen af disse Ting, som kunde oplyse Skibets Navn, men efter al Sandsynlighed er et norsk Skib forliist med Mand og Muus på Øens Grunde i Stormen Natten mellom den 27de og 28de dennes.

Dette forliste Skib er rimeligvis den i vort Mandagsnummer omtalte Skipper Trepka tilhørende Jagt Apollo»

Det tar ikke mange dagene før konsekvensene av Apollos forlis går opp for Trepka. Allerede 7. desember annonserer han Abildsø til salg og like etterpå annonseres en auksjon over manglende betaling av endel skatter og avgifter.

Felles skjebne

Etter å ha fulgt disse familiene fra napoleonskrigene og fremover, er det litt merkelig å finne at både Nordre Skøyen og Abildsø blir lagt ut for salg i desember 1841.

Allerede i august 1840 forlanger "Ager og Follaug Fogderi" årets avling på østre Skøyen solgt til inntekt for manglende betaling av skatter. Den samme skjebne lider Trepka i desember 1841 for "utpanting av 2 kyr og en jernkakkellovn for resterende jordskatter, brannkontigent og annet."

Den 2. desember 1841 blir det annonsert offentlig auksjon over "Godset Schøyen" etter forlangende av kjøpmann Niels Larsen. Allerede 10. desember legger Trepka Abildsø ut for salg.

De to herrer er nå ved veis ende som gårdbrukere. Skøyen blir solgt for 18 000 Rbd, men det tar mange år før Abildsø blir solgt, og det er vanskelig å se om Trepka fortsatte å drive. Det er sannsynlig at Abildsø i noen år, inntil Vetlesen melder seg som nye kjøpere i november 1845, ikke ble driftet skikkelig.

Familien Thygeson flytter nå rundt i Europa. Først til Tüslernbrock ved Kiel, deretter Hamburg, Roma, Napoli, Lausanne, Pisa og Zürich. De lever på den pensjonen Nicolai ble tildelt etter sin embetstid i Norge på 1100 Spd. I tillegg har han helt klart fått en god del midler etter den kunstauksjonen som ble avholdt i Hamburg i 1842.

Trepka fortsetter med sitt kjøpmannskap og bakervirksomhet fra sitt nye tilholdssted i Kirkegaden inntil han i 1849 blir ansatt som Feieriinspektør med fast inntekt og mulighet for pensjon.

Etterspill med klaver

Verken Trepka eller Thygeson forsvinner fra avisspaltene etter salget av gårdene. Som en felles trøst har de barna som viser seg å ha gode talenter for musikk. Først ute er frøken Thygeson. Onsdag den 24 juli 1844 holder Charlotte Thygeson sin første konsert i "Frimurerlosgens

Kl. 7 giver Frøken Charlotte Thygeson en Concert i Frimurerlosgens Sal; Den Constitutionelle, onsdag 24. juli 1844

— Igaarafes gav Frøken Thygeson den annoncerede Concert for et efter dette Steds Keilighed godt Hums og nød for sit udmærkede Spil almindeligt og fortjent Bifald.

Lund. Til Flekkefjord: Districtslæge J. Kraft. Til Bergen: Frøken Thygeson med Kammerpige, Mad. Elisabeth M. Prom og

Til Bergen: Frøken Thygeson med Kammerpige; Christiania Intelligentsedler, torsdag 1. august 1844

I Løbet af denne Uge agter Frøken Thygeson at give en Concert, hvis Indhold nærmere skal blive bekendtgjort.

— Vi ville ikke undlade herved at underrette det musikkelskende Publicum om, at Frøken Charlotte Thygeson, der under et sterkaarigt Opbeld i Udlandet, navnlig i Paris, for at uddanne sig, har erhvervet sig et fortjent Navn som Pianistinde, agter paa forfremmende Torsdag at indtræffe her i Staden for at give en Concert, hvis Indhold nærmere vil blive bekendtgjort. Vi kunne ikke andet end antage, at uden Hensyn til den sjeldne Keilighed, der herved tilbydes sig til at høre en sand Virtuosit, vil det Thygesonske Navn være tilstrækkeligt til i vor By at tiltrække Concertgiverinden en velvillia Modtaelie.

Kristianssands Stiftsavis og Adresse-Contors Efterretninger, mandag 19. august 1844

Fred. Lindholm
giver Lørdag den 18de Mai Kl. 8
i Hotel du Nords Festivitetslokale en
CONCERT
med velvillig Assistance af Frøken Frederikke
Trepka, DHrr. G. Bøhn og H. Nielsen.
Program:

Morgenbladet, tirsdag 14. mai 1867

sal". På turnéen holder hun konserter i Christiania, Bergen og Kristiansand. Som det høver seg for en Thygeson, reiser hun ikke alenemen følges av sin kammerpike!

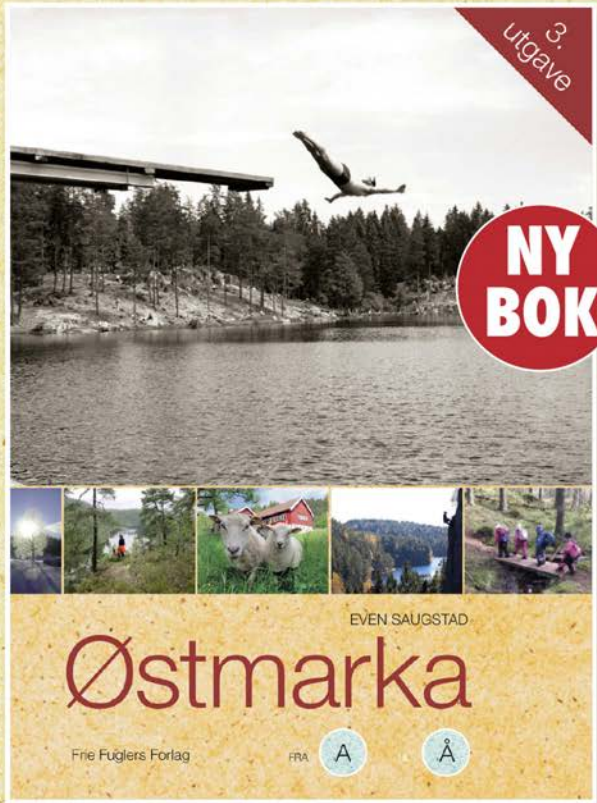
En god del år etter følger frøken Fredrikke Trepka opp med en konsert i Hotel Du Nords Festivitetslokale. Det skal også nevnes at både Fredrikke og den yngre Charlotte Trepka levde av å undervise Christianias håpefulle i pianospill.

På denne måten er sirkelen sluttet. Jeg startet med en konsert i Kristiansand med den 11 årige Gurine Storm. Da er det på sin plass å slutte med døtrenes utøvelse av det samme!

ØSTMARKA fra A til Å

3. utgave av Østmarka-
leksikonet som gjennom
tekst og bilder forteller deg
alt om Østmarka. Større
artikler om Rausjøgrenda,
Løby, Sarabråten og
Østmarka under krigen.
100 nye oppslagsord,
oppdatert informasjon,
mange nye bilder.
Over 1300 oppslagsord,
kart (1:50 000), 256 sider.

Av Even Saugstad



50 HISTORIER FRA ØSTMARKA

Kuriøse historier fra
vårt nære turområde.
Godbiter fra «Østafør
byen og vestafør
Øyeren»-bloggen



MYSTIKK og OVERTRO I OSLOMARKA

Sagn og historier om
tusser og troll, huldra
og nissen - fra hele
Oslomarka

OSLOs BYORIGINALER

Advokat Hermansen,
Luse-Frantz, El Jucan
og 20 andre person-
ligheter som har satt
farge på hovedsta-
den.



SARABRÅTEN

Et lite stykke
Østmarka, et
stort stykke
historie!



Bestilles på www.frie-fugler.no
eller pr tlf/SMS: 909 21 575. Porto er inkludert.

Akermuseet - museet som forsvant

Leif-Dan Birkemoe

Akermuseet fikk den verst tenkelige start. Åpningen 2. april 1940 på Nordre Skøyen Hovedgård ble etterfulgt av krigsutbruddet 9. april og folk fikk annet å tenke på. Om bygdemuseet hadde en trang start, skulle det ikke bli lettere. Virksomheten har likevel satt spor etter seg med omflakkende tilværelse og politisk strid. Også Østensjø gård er en del av historien.



Historien om Akermuseet er uløselig knyttet til Fritz Holland. Maleri av Kolbjørn Sørliie. Foto Rune Aakvik, Oslo Museum OB.04851.

En stue på Nordre Skøyen med møbler fra gårder i Aker. Foto: Fritz Holland, Oslo Museum. OB. Z 201589.

I lokalavisen Akers Vel ble tankene om at Aker måtte få sitt eget bygdemuseum livlig diskutert på 1930-tallet. Hvor skulle Akermuseet få tilhold? Arkitekt Fritz Holland (1874-1959) var en stor pådriver for å få realisert prosjektet og ble uløselig knyttet til Akermuseet. Som grunnstamme i samlingene donerte Holland sin samling av gjenstander fra Aker på rundt 300 katalognummer.

Akermuseet var ikke det første museum Holland tok initiativ til. Han ble også Oslo Bymuseums første bestyrer i 1909. Den samlerinteresserte konservator og arkitekt var drivkraften bak ideen om å samle «antikke løsøre som ble kastet ut fra de gamle gårder eller solgt for nærmest ingenting til skraphandlere eller samlere», slik han uttrykte seg i et manuskript.

Lokalt initiativ

På stiftelsesmøtet for Akermuseet i 1935 ble styre og arbeidskomite nedsatt med overlærer Johan Evje på Østensjø skole som formann. Blant andre lokale navn kan nevnes gårdbruker Halvor Mathias Skappel fra Søndre Skøyen gård og Valborg Tveter fra Østensjø gård. Senere ble redaktør for Akers Avis, Martin Berge, styreleder. Han bodde i Peder Aas vei, nær nabo til Nordre Skøyen, medlem av herredsstyret og en sterk støttespiller for museet.

Nordre Skøyen eller Folkemuseet

Det viste seg svært vanskelig å finne et egnet sted for Akermuseets samlinger. Striden sto etter hvert mellom Nordre Skøyen og Norsk Folkemuseum på Bygdøy, altså et «Akermuseum» som en avdeling av Folkemuseet. I denne

sammenheng utviklet det seg sterke meningsforskjeller mellom Folkemuseets leder og Holland. Også på politisk hold var meningene delte. Et folkemøte på Golia Velhus i november 1935 krevde at Nordre Skøyen ble åpnet for publikum, administrert av Akermuseet, med tilskudd fra kommunen.

Munchmuseum?

I 1936 ble Aker kommune tilbudt Rolf E. Stenersens kunstsamling som omfattet mange av Edvard Munchs malerier. Deretter startet diskusjonen om opprettelsen av et Munchmuseum og hvor det skulle ligge. Et alternativ var Nordre Skøyen Hovedgård, samlokalisert med Akermuseet. For å få plass til utstillingene var det lenge snakk om å reise nye bygninger og rive gamle. I denne perioden ble driftsbygningen revet, men ingen nye bygg ble oppført. Derimot utarbeidet Fritz Holland en skisse med to bygg som skulle romme Rolf E. Stenersens samling. Dette falt ikke i god jord hos Edvard Munch som svarte med et brev til Fritz Holland 18.2.1939 der han bl.a. uttrykte følgende: - Jeg

har aldri uttalt at jeg er enig i valget. Jeg synes det må være andre steder å finne for «Aker Munch».

Åpning og utkastelse

Ved åpningen av Akermuseet i 2.etasje på Nordre Skøyen Hovedgård 2. april 1940 besto samlingen av 2000 katalognummer. Krigsutbruddet noen dager senere stoppet virksomheten. I 1941 ble museet kastet ut av Nasjonal Samlings ordfører Edvard Stenersen (1891-1967), som ønsket Nordre Skøyen til ordførerens embetsbolig. Han var sønn av Wilhelm Stenersen på Tveten gård, så her lå det nok også visse motsetninger, idet hans far var ordfører for Høyre. Rasering av huset og museet ble satt i gang av Edvard Stenersen. Fra et klagebrev fremgår det blant annet «at de straks hadde gått i gang med å bryte seg inn i museet og rive ned halve hovedbygningen for å bygge en ny fløy. I den annen halvpart stod alle de oppbrutte dører åpne, mange vinduer likeså, med knuste ruter og i de gjenstående rom lå mesteparten av samlingene fra den nedrevne halvpart kastet inn, muse-



I 2.etasje på Nordre Skøyen Hovedgård ble Akermuseet åpnet 2. april 1940.
Foto: Leif-Dan Birkemoe, 07.03.2022.

Sovekammeret på Nordre Skøyen er møblert slik det kunne ha vært på en Aker-gård tidlig på 1800-tallet.

Foto: Fritz Holland, Oslo Museum OB. Z 01587.



Åpning på Nordre Skøyen Hovedgård

Endelig kunne en stolt Fritz Holland åpne museet 2. april 1940 for medlemmene og for Aker kommune og pressen. Tidens Tegns reportasje (forløper til VG) 6. april 1940 har en illevarslende overskrift: «Et museum i dølgsmål». Journalist Bergliot Berg var begeistret nok der hun fulgte Holland på omvisning. Han fortalte om vognen i havestuen, som tilhørte Adam Hiorth, grunnlegger av Nydalens Compagnie, og som han reiste helt til Paris med. Fotografen fanget reiselivsdirektør Francis Bennett som beundret vognen, fru overingenør Eriksen som prøvde spinnet, og unge Arild Holland med Thomas Heftyes barneslede fra Sarabråten. Maleren Thorvald Lerdal viste frem verdifulle rokokko-glass fra Nøstetangen og et stekespidd av et stillbart urverk.

Det ble tatt profesjonelle fotoopptak av de møblerte rommene. De viser tidstypiske og velorganiserte museumsinteriører. I en stue står et

dekket bord og andre møbler fra tidlig 1800-tall, alt med overklassepreg. Neste stue inneholdt en oppstilling av ting for fremvisning. Her er bord, stoler, skap og kister fra 1700-årene og tidligere, med lysestaker, kobberkjeler, øser og mye annet løsøre som staffasje. Et tredje bilde viser et sovekammer med filleryer på gulvet og blomstret tapet på veggene, en flott himmelseng med omheng, en kiste og to stoler. Loftssalen er en ren utstilling av bilder, kister, benker og bord, og midt på gulvet en spisslede. Bildene viser at Akermuseet ved åpningen hadde samlinger som ikke var dårligere enn på andre lokalmuseer, med gjenstander for mange formål, og fra alle lag i bygdesamfunnet. Et utvalg var hentet frem for å overbevise medlemmer og skeptiske kommunepolitikere om at museet var et bærekraftig prosjekt. Prøveoppstillingen, for å vise hva museet kunne bli til, ble aldri sett av et større publikum. Det forble et museum i dølgsmål.

umssaker hulter til bulter med skrap, materialer, murstein, kalkstøv og avfall av mange slag».

Skadene var uopprettelige

Fritz Holland begynte å redde det som reddes kunne. Christiania Spigerverk stilte noen rom til rådighet, større ting fikk plass på Nitedals Tændstikfabrik der fabrikkens låve på Grønvoll ble stilt til disposisjon. Særlig kostbare ting ble lagret i Hollands privatbolig. Historien ble at Edvard Stenersen ikke flyttet inn fordi han ble

utnevnt til fylkesmann i Oslo og Akershus. Men skadene var uopprettelige for både gården og museet.

40 billass

I 1945 kunne Akermuseet feire 10-årsjubileum. Etter Edvard Munchs død i 1944 fikk museet disponere to-tre atelierhus på Ekely i 1946. I 1949 ble museet oppsagt og måtte flytte. Samlingen, som omfattet 40 billass, ble splittet opp. Noe gikk til Folkemuseet, noe til Bakke gård i



Siste gang museets gjenstander var samlet under ett tak var på Østensjø gård.
Foto: Leif-Dan Birkemoe, 06.03.2022.

Nydalen og noe til en tomt på Grefsen. Under redningsaksjonen ble Fritz Holland alvorlig syk. Styreleder Martin Berge var også sykmeldt.

Låven på Grønvoll brant ned

I januar 1951 ble det holdt generalforsamling, og arkitekt Arno Berg ble valgt til formann. Han mente at problemene måtte løses i samarbeid med Oslo kommune, Akers Sogneselskap og Akers Velforbund, men fant ingen konservator som kunne etterfølge Holland. I juni 1959 brant låven på Grønvoll ned, og alt som var lagret der gikk tapt. En måned senere døde Fritz Holland.

Østensjø gård

Ansvar for samlingene ble overlatt til en kommunal komite som først og fremst fikk som oppgave å finne lagringsplass og katalogisere gjenstandene. Komiteens sekretær var arkitekt Kjeld Magnussen som bodde i Jøranstien med Østensjø gård som nærmeste nabo. Den gule valmelåven ble stilt til gratis disposisjon, og mesteparten av museets samlinger ble flyttet dit. Men nok en gang var uhellet ute. Vinteren 1965/1966 knekket snøen låvetaket, og en del ting ble ødelagt. Det tok flere år å utbedre skadene. Blant kildene til Akermuseet vises det til Kjell Magnussens foredrag på Oslo Bymuseum i 1977 med tittelen «Akersdalens Museum – mu-

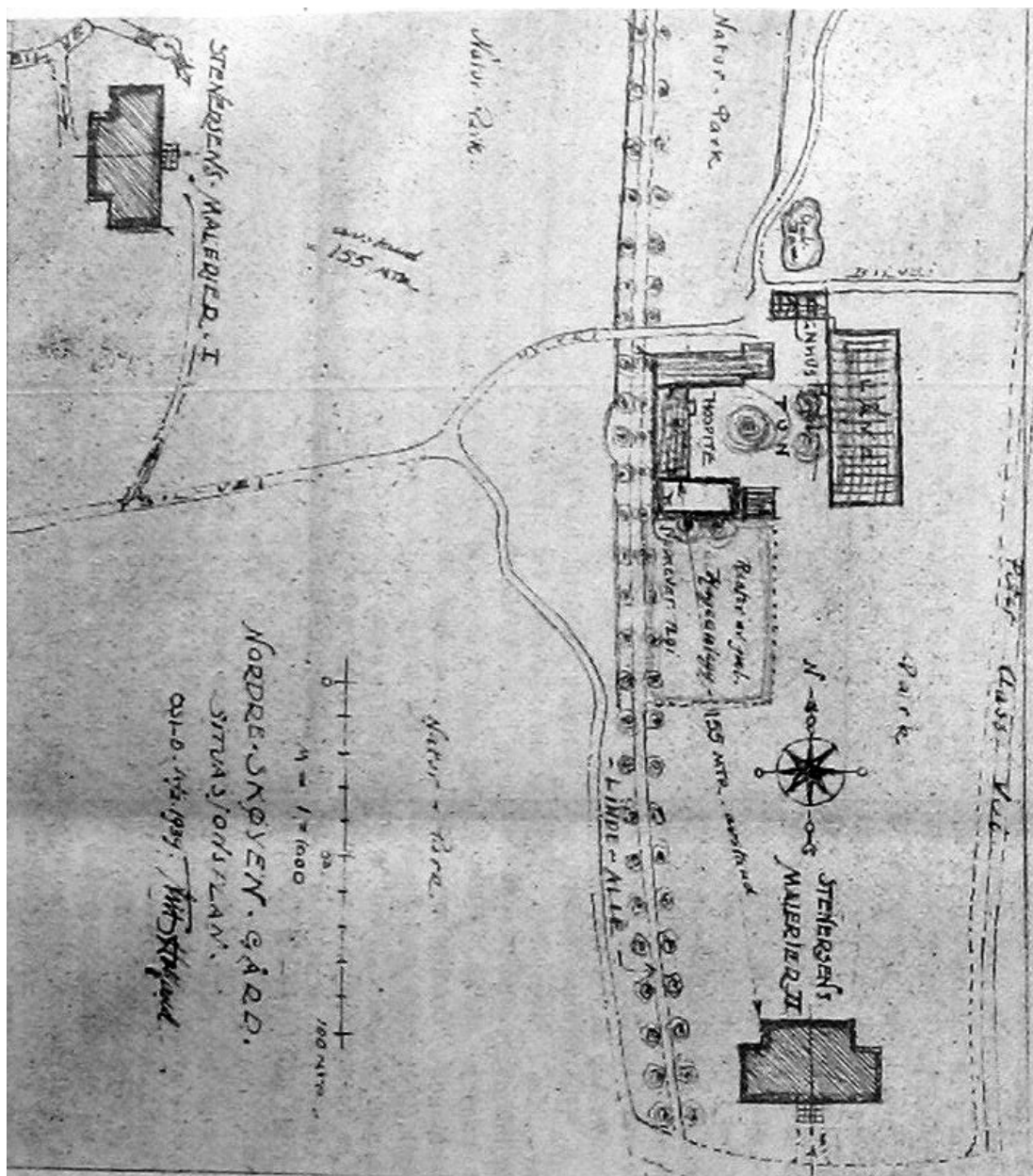
seet som forsvant».

Etter katastrofen på Østensjø gård, ble samlingen igjen fordelt på forskjellige steder. Siste gang museets gjenstander var samlet under ett tak, var på Østensjø gård.

Lars Roede avslutter sin artikkel slik i 2018: «Akermuseet var en god idé som byen burde ha innsett nytten av i årene da bondebygda ble oppslukt og urbanisert. Prosjektet strandet på grunn av manglende kommunal interesse og mange uforutsette ulykker. Restene av samlingen forvalter Oslo Museum i dag som best det kan».

Kilder:

- Tobias, *Tidsskrift for oslohistorie 2018, Akermuseet – lokalmuseet som hverken Aker eller Oslo ville ha*, Lars Roede, Oslo Museum.
- *Sør i Aker, Søndre Aker Historielag, Årbok 1983. Akermuseet av Inger Davidsen.*
- *Diverse nummer av avisen Akers Vel fra 1935 til 1939.*
- *Telefonsamtale med Ragnhild Magnussen om Akermuseet i april 2022.*
- *Oslo Byleksikon på nett.*



Kartskisse over planene for Steensen - museum på Nordre Skøyen Hovedgård som omfattet Munchs malerier.

Til Sarabråten på 1800-tallet

Even Saugstad



Henrik Ibsen besøkte Sarabråten i 1874. Her sammen med blant annet Thomas Heftye.

Sarabråten i Østmarka var mål for både turister og Thomas Heftyes prominente gjester. Turen startet gjerne fra Bryn jernbanestasjon. Vi kan i oktober i år markere 200-årsdagen for Thomas Heftyes fødsel, mannen som eide Sarabråten.

De fleste reisehåndbøker og trykksaker rettet mot turister i hovedstaden på slutten av 1800-tallet, beskrev turen inn til Sarabråten. Dette var datidens store utfartssted, enten man hadde invitasjon fra selveste Thomas Heftye, eller man bare ville ha en skogtur og prøve serveringen hos stedets forpakter.

Etter at jernbanen ble åpnet i 1854, var Bryn stasjon det beste utgangspunktet for turer i det vi i dag kaller Østmarka. Fra Bryn tok man gjerne veien om Østensjøvannet, opp over Oppsal eller Ulsrud og videre inn til Nøklevann og Sarabråten. Boka «Kristiania-ciceronen», med undertittelen «En veileder for tilreisende», anbefaler imidlertid en annen vei:

«En langt smukkere, men ogsaa betydelig

længere vei er over Tvetter og Trosterud, hvorfra liten vei til høire gjennem skogen til pladsen Fagerholt ved det vakre Lutvand. Her faaes båt over vandet, og fra dettes sydende er der kun 15 minutters vakker sti gjennem et litet dalføre til Lutdalen lige ved Sarabraaten.»

Videre het det i teksten:

«Paa høiden bag Sarabraaten ligger det ensomme fjellvand Hauktjern. Her er merkelige revner i aasen, veien gaar til dels gjennem dem. Vid udsigt fra høiden bag tjernet.»

Håndboka disse tipsene er hentet fra, kom ut i 1902. I «Nielsens Reisehandbog» som kom ut i 1883 blir også turen inn til Nøklevann og Sarabråten beskrevet. Her poengteres det at man i husmandsstuen får kjøpt melk og bruslimonade.



Heftye (med vandrestav) og gjester på tunet juni 1870.

Holmenkollen og Frogner-seterområdet sett på som lenger unna hovedstaden, og tilstrømmingen til Østmarka og Sarabråten var stor. I tillegg til mat og drikke kunne man på Sarabråten få et glimt av det fornemme levesettet gjester og vertskap representerte, noe som ganske sikkert var med på å gjøre dette til et enda mer populært turmål.

Thomas Heftye på Sarabråten

Datidens store mann, konsul og forretningsmann Thomas Heftye (1822 – 1886), etablerte seg med sitt sommersted på Sarabråten, noen kilometer inn for dagens bebyggelse på Oppsal, i 1856. Han hadde da kjøpt store deler av Østmarka som farens firma ervervet seg i 1838 – i hovedsak for å sikre seg skogen og tømmeret.

Hit inn i Østmarka inviterte forretningsmannen alt som kunne krype og gå av storfolk på den tiden; hit kom konger og prinser, diktere og malere, politikere og forretningsfolk. Av navn som er notert i gjesteboka kan nevnes prins Karl, kong Oskar II, eventyrsamlerne Asbjørnsen og Moe, Tidemand og Gude, Henrik Ibsen, Ole Bull, Jonas Lie, Bjørnstjerne Bjørnson og Eva Sars.

Men som den friluftsmannen og nasjonsbyggeren Heftye var, ønsket han også helt vanlige folk velkommen til skogs. På denne tiden var

Thomas Heftye var med på å starte Den Norske Turistforening, som i år feirer sitt 150-årsjubileum. Aasmund Olavsson Vinje og eventyrsamleren Peter Chr. Asbjørnsen var hyppige gjester på Sarabråten og med på å starte foreningen. Heftye var Turistforeningens formann fram til sin død.

Junior bygger stort

Etter Thomas Heftyes død overtok nest eldste sønn som også het Thomas. Thomas Johannesen Heftye (1860 – 1921) var telegrafdirektør og ønsket å bosette seg fast på Sarabråten. Han fikk bygget den store dragestilvillaen ytterst på stupet mot Nøklevann, og det er denne man



Bryn jernbanestasjon omkring 1870.



Heftye junior, telegrafdirektøren, fikk bygget den store dragestilvillaen i 1897. Her med sønnen Henrik i 1903.

fortsatt ser kjellermurene etter.

Juniors store hus sto ferdig i 1897, men det var ikke i bruk som helårsbolig i så mange år. Thomas J. Heftye var aktiv i både politikken og yrkeslivet, og etter en periode som Norges militærattaché i Paris, flyttet han med kone og barn inn til Kristiania. Nøklevann og store deler av Heftyefamiliens skog ble omkring århundreskiftet kjøpt av Aker kommune og tatt i bruk som drikkevannskilde.

Den laftede dragestilvillaen ble forsøkt leid ut og solgt, men ble tatt ned omkring 1918. Husets videre skjebne er uvisst. Kuskeboligen, den to-etasjers bygning som sto på høyden nord for tunet, var nå eneste hus på Sarabråten i tillegg til noen uthus. Kuskeboligen brant ned i 1971.

Kafédrift for turfolket

Den enkle kafédriften på Sarabråten ble ivarettatt av Heftyes forpakter. Både under senior og juniors eiertid på Sarabråten, var dette en service Heftylene syntes var viktig ble tilbudt turfolket.

Mange eldre Østmarkavandrere husker fortsatt å ha fått servering i kuskeboligen, kanskje på den staselige svalgangen som omkranset husets øverste etasje. Kuskeboligen var opprinnelig bosted for Heftyes kusk, Peter Kristiansen og kona Johanne. Da Heftye solgte til kommunen i 1911, fortsatte Kristiansen-paret å bo her, men kuskejobben ble erstattet av skogsarbeid, noe han også hadde bedrevet på Heftyes tid. I tillegg hadde de servering. Peter døde i en tragisk ulykke under tømmerhogst i 1918.

I 1925 flyttet Hans Amundsen og kona Bernharda Jondine Otilie inn i Kuskeboligen. At kafédriften var en viktig del av jobben, framgår av måten Amundsen betegnet sin egen aktivitet på: Da han flytter inn, kaller han seg løsarbeider. Seinere er «skogsarbeider» hans tittel, mens han i folketellingen for 1939 er oppført som «kafédrivende».

Lenge før Amundsen og Peter Kusk var forpaktere og oppsynsmenn på stedet, ble Sarabråten omtalt i H. J. Haffners bok «Tilfods i Kristiania omegn» (1893). Etter en beskrivelse av hvordan man fant fram til denne perlen ved Nøkle-



Thomas Heftye malt av Asta Nørregaard

vann, skriver forfatteren: «Hos opsynsmanden kan faaes melk, kaffe, smørbrød og lignende». I den reviderte utgaven av boka som kom ut to år seinere, var det etter teksten om Sarabråten tilføyet: «Tarvelig stell».

Det var servering på Sarabråten fram til omkring 1950, de siste årene fra en kiosk på tunet. Det bodde folk i Kuskeboligen fram til 1963. De siste familiene som bodde på Sarabråten var Kjølen og Fallet. I begge familiene var husfaren knyttet til Oslo (først Aker) kommune som skogsarbeidere. Etter at huset ble fraflyttet, var det en del hærverk på bygningen. Høsten 1971 skjedde det tragiske; noen satte fyr på huset og

det brant ned til grunnen. Siste bygning på Sarabråten var nå borte, og stedet var redusert til et veikryss med mange minner og mye historie.

Sarabråten i dag

Interesseforeningen Sarabråtens venner ble startet i 2010 med mål om å heve dette en gang så staselige stedet fram i folks bevissthet. Foreningen, som er en del av Østmarkas Venner, har fått satt opp en stor informasjonstavle som forteller Sarabråtens historie i kortform, rikt illustrert med bilder fra Heftyes tid.

Også «Spillet om Sarabråten», et historisk musikkspill som blir spilt av i hovedsak lokale amatører, har vært med på å holde historien levende. Stykket har blitt satt opp og spilt på tunet ved Sarabråten 11 ganger siden 1977.

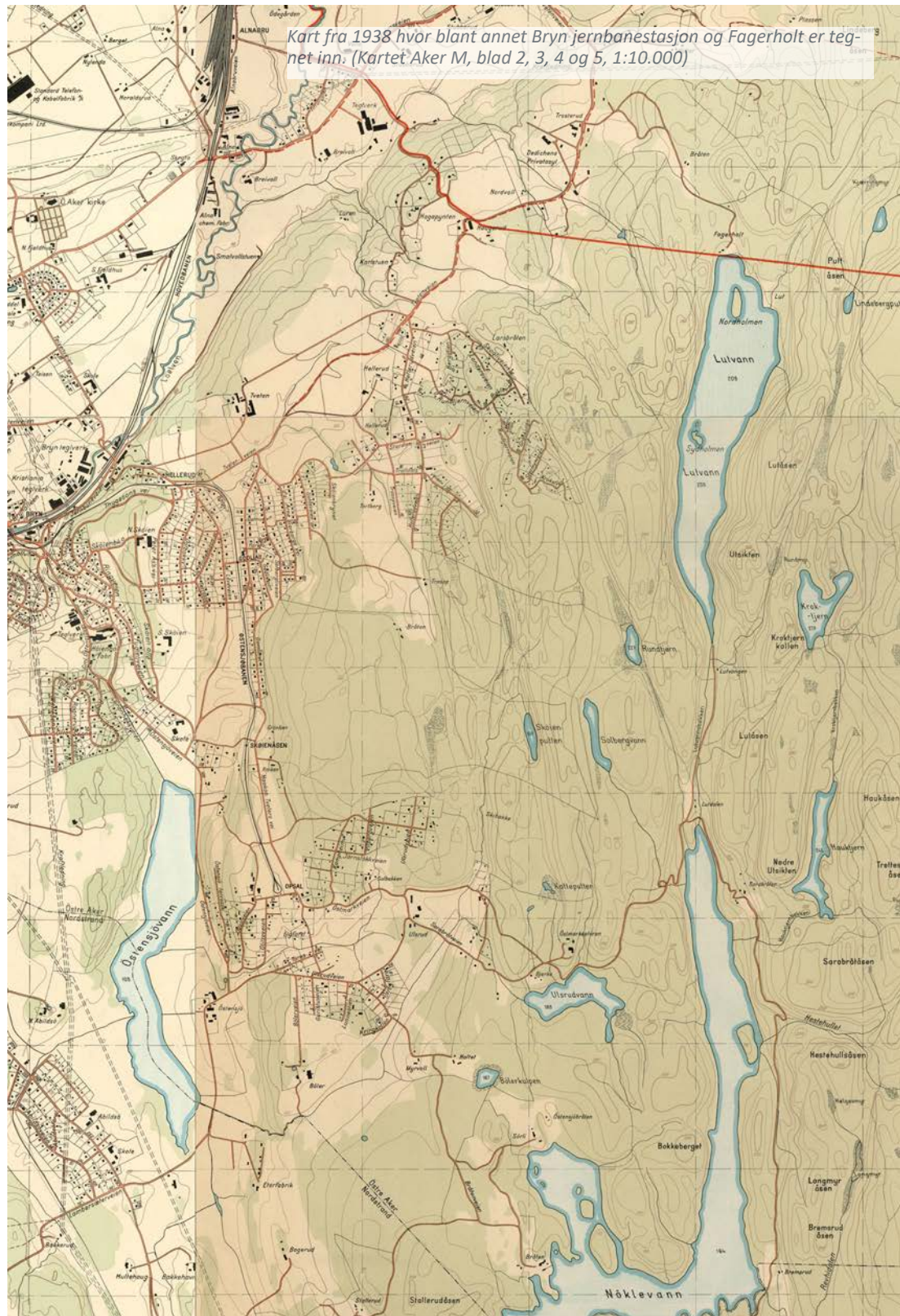
Med nærheten til de store drabantbyene øst for Oslo; Bøler, Bogerud, Oppsal, er Sarabråten og traktene rundt Nøkle vann et meget hyppig brukt rekreasjonsområde. Over tunet som for 150 år siden var besøkt av konger, kunstnere og samfunnsstopper, kommer det nå syklende, joggende, spaserende flere tusen hver helg.

Artikkelforfatteren er med i Sarabråtens venner og skrev i 2016 boka «Sarabråten, godset i skogen».

SARABRÅTEN – ÅR FOR ÅR:

1725:	Sarabråten-navnet blir for første gang brukt på et kart	1911:	Aker kommune kjøper Sarabråten
1838:	Handelsfirmaet Tho. Joh. Heftye & Søn kjøper den store skogseiendommen og noen enkle hus	ca 1918:	Den store dragestilvillaen rives. Kuskeboligen og noen uthus er alt som står igjen
1849:	Bankier Thomas Johannessen Heftye kjøper ut eiendommen fra sin fars firma	1946:	Milorg-minnesmerket reises på Sarabråten
1856:	Heftye setter opp den såkalte sperrestua og innleder en periode med sammenkomster og festligheter for landets (og Europas!) storheter	1955:	Minnesmerket over speiderbevegelsens stifter, Christian Dons, reises ved Hauktjern
1892:	Sønnen Thomas Thomassen Heftye tar over som eier etter farens død (1886)	1963:	Siste familie flytter ut av Kuskeboligen
1897:	Den store dragestilvillaen bygges	1971:	Kuskeboligen brenner
1897:	Nøkle vann planlegges reguleres til drikkevann for Aker	1977:	«Spillet om Sarabråten» settes opp for første gang
		1983:	Nøkle vann blir tatt ut av hovedstadens drikkevannsforsyning
		2013:	Hauktjernområdet, inkludert Sarabråten, vernes som friluftslivsområde

Kart fra 1938 hvor blant annet Bryn jernbanestasjon og Fagerholt er tegnet inn. (Kartet Aker M, blad 2, 3, 4 og 5, 1:10.000)



En røverhistorie

Søstrene Pihl



Politiet stormer en tyveleir i Østre Aker

Den hundre år gamle overskriften lyste mot oss. En lang artikkel, nesten en hel spalte i Dagbladet, 20. september 1919. Vi blunket. Leste igjen.

Oppe i Østre Aker, i skogen vest for Nordstrand, ligger der et tjern, som heter «Skrabberudtjernet.» Der gjorde Akers politi forleden en god fangst.

Skraperud! Tjernet vi kjenner så godt, tjernet hvor vi har badet, tjernet som visstnok er bunnløst eller har dobbel bunn, tjernet hvor noen som ville jukse på forsikringen dumpet biler i gamle dager. Vi husker det ennå. Skraperud, hvor det engang lå en middelaldergård – så stille, så nære bebyggelsen – et skjulested for tyver? Ja, kanskje? Men hvor?

19. desember var det 8 grader og yr ved Skraperudtjern. Og vi kan love deg at det er brattere enn det ser ut som i bakkene ned mot tjernet.

Man hadde faatt melding om, at der i den siste tid var blitt forøvet ikke saa faa tyverier paa Nordstrand og Ljan og at man antok at tyvene maatte høre til en bande, som hadde slaatt sig ned et eller annet sted i nærheten og derfra foretok smaa streiftog i omegnen. Forleden natt drog saa 6 av Akers politibetjenter, 3 fra ordens- og 3 fra opdagelsesavdelingen, ut paa jakt etter banden.

Opdagelsesavdelingen. Hvem vil ikke jobbe der? De tok oppdrag over store deler av landet, de var rett og slett spesialbetjenter som ble lånt ut. I 1920 jobbet 67 funksjonærer der: En overbetjent, ni førstebetjenter, 20 politibetjenter, 23 overkonstabler og 14 konstabler, hvorav to



Dette bildet er fra 1908 og er tatt av Anders Wilse. Slik var kanskje betjentene kledd da de la ut på jakt den septemberdagen. For øvrig tjente en øvet politimann i 1918 ca. kr 3000 i året. Utenfor de store byene var lønna lavere. Arkiv: Oslo Museum (OB.Y4327)

kvinner. De hadde en god oppklaringsrate også, i 1921 var det 8484 anmeldelser av mindre alvorlige forbrytelser i Kristiania alene, og av disse var 5662 tyveri. Opdagelsesavdelingen løste nesten 64 % av sine saker.

Ut paa morgenkvisten kom de paa sin vandring bortover mot «Skrabberudtjernet» og fikk da i graalysningen se røk stige op fra den andre siden av tjernet, rett opover fjellveggen. Samtidig saa de en mann staa ved bredden og forsøke aa nappe fisken. Betjentene gikk rundt tjernet, som har temmelig bratte fjellvegger omkring og en-

tret ned fjellveggen, der hvor de hadde sett røken komme op fra, og her fant de en stor barhytte.

Trangen meldte seg øyeblikkelig og intenst: Vi måtte på ekskursjon, på oppdagelsesferd. Av beskrivelsen i artikkelen forsto vi at det måtte være den bratte og utilgjengelige østsiden det var snakk om. Vi studerte moderne kart, og gamle kart, og vi bestemte oss for å gå inn fra sørsiden. Det ville nok ha vært veien tyvene kom også, siden de hadde lusket rundt på Nordstrand og Ljan. Og kartene viser at det gikk stier her da også.



Dette kartutsnittet fra 1915 viser tydelig to stier som går mot sørsiden av Skrabberudtjernet (eller Skrabberudvand, som det står her). Det er svært sannsynlig at tyvene gikk langs disse til sitt skjulested på østsiden av vannet. Legg forøvrig merket til at Hullet-plassene er plassert for nær tjernet.



Vi møtte mange hindringer på vår vei – men heldigvis går det an å klatre over, og det går an å krabbe under. Frem skulle vi. Skjulestedet skulle finnes!



Mika fant dette, et gammelt fiskeredskap kanskje brukt til pilking? Vi kan ikke så mye om fiske, men vi er ganske sikre på at dette ikke er hundre år gammelt.

De avla straks en visitt i hytta. Denne var ganske sindrig laget med en dør paa hver side og ved hver dør var der et lite kikehul, saa beboerne kunde holde utsikt med om nogen skulde komme og saa fordufte den motsatte vei. Men nu hadde beboerne øiensynlig følt seg trygge, for der stod ingen paa utkik, saa betjentene kom aldeles overraskende paa hyttens beboere. Inne i hytten stod to kvinner og kokte havrevelling i en stor bønne og kaffe i et spann, og tre mannfolk lea og strakk sig paa hyttegulvet og ventet paa frokosten. Men da betjentene kom inn og presenterte sig ble der liv i alle hyttens beboere.

En sindrig barhytte med to dører – alltid en fluktmulighet. Det betyr at vi måtte finne et sted som var flatt nok og stort nok til ei hytte i det kupert terrenget. Og det måtte være rett i nærheten av et sted det er godt å fiske, selv om mannen som fisket neppe hadde fått noe, for kvinnene lagde tross alt havrevelling. Havrevelling var ikke mye til frokost; den er som en tynn havregrøt. I oppskriftsboken vår fra 1888 står det en halv liter havregryn på fire liter vann. Men den var i hvert fall varm. Og kaffen også. September hadde vært ganske kald, med en middeltemperatur på omkring ti grader, og

regnet falt annenhver dag. Skydekket lå lavt. Akkurat som da vi gikk, 101 år senere. Selv om det nå er desember.

Betjentene underkastet saa hytten en nærmere granskning og fant der forskjellige slags klær og andre saker, som skrev sig fra tyverier i omegnen. Utenfor hytten blev der ogsaa foretatt undersøkelser og her fantes, gjemt under mose eller stukket inn i sprekker i fjellveggen, en hel del mat- og drikkevarer, riktige delikatesser og utsøkte vine og brennevine, som selvfølgelig var tyvegods. Dessuten ble der funnet forskjellige slags verktøy.

De seks tyvene må ha vært på storgårdene for å finne så mange godsaker. I umiddelbar nærhet i retning Nordstrand og Ljan lå Dal-gårdene, Mortensrud, Bakkeløkken, Leirskallen, Stenbraaten og Munkerud, blant annet. Kanskje hadde de også avlagt en visitt på Skullerud? Vi lurte veldig på hvorfor i alle dager de spiste havrevelling hvis de hadde så mye god mat? Vi kom til at de nok hadde planer om å selge maten, sammen med alt det andre tjuvegods. Men ikke uten å ta en liten smak først.



Vi fant stedet hvor tyveleiren var! Det er vi ganske sikre på. Det var flatt nok, det var nærme nok vannet, det var mange sprekker i fjellvegger og masse mose. Vi lette og lette – kanskje politiet hadde oversett tyve-

gods? Kanskje en gammel ost eller en flaske vin? Eller et diamantsmykke? Kanskje det lå noe her som tyvene hadde tenkt til å komme tilbake for å hente ved en senere anledning?

Vi lette enda mer i steinøysa, men vi fant bare plast som moderne mennesker hadde stukket vekk. Vi plukket tre poser fulle.



Alt de fundne tok saa betjentene vare paa, hvorpaa de rev ned hytten og jevnet hele tyveleiren med jorden. Derpaa inviterte de de to kvinner og de tre menn, som var inne i hytten, og han, som sto og fisket, som ogsaa hørte til selskapet, med sig til «Nr. 19.»

Møllergata 19. Den berømte adressen til hovedpolitistasjonen. Bygget på gamle Vaterland kirkegård, sto bygningen ferdig i 1866. I 1876 ble en etasje lagt til. Fronten mot Youngstorvet kjenner vi godt, men det var mer: Fengselet hadde to fløyer og luftegård mot Grubbegata. Det var høye murer mellom bygningene, og fra

midten av politi- og rettsbygningen gikk en bro rett inn til fengselet – kalt sukkenes bro.

De knurret endel de gode damer og herrer, men det nyttet ikke, saa de gav sig snart. Der blev kommandert opstilling og saa marsjerte hele følget avsted og tok trikken til byen.

Trikken! Vi måtte smile. 6 politibetjenter og 6 tyver tok trikken sammen. I 1919 var det til Sæter de måtte gå, en distanse på litt under 4 kilometer. Den raskeste veien var den gang, som nå, å følge Ljanselva til Skulleruddumpa og gå rett oppover åsen langs Nordstrandveien.



Nummer 19, bakgården. Forsiden var lekker, men for dem som kom dit, var nok dette synet som møtte dem. Dystert. Uten håp og uten farge.



Sæter i 1917. Sæter var endeholdeplass for Ekebergbanen frem til 1941.



De 6 tyvene kunne nyte utsikten på vei til byen – men mest sannsynlig la de ikke så mye merke til den. De var nok mer opptatt av hvor de skulle og hva som nå skulle skje.

Den ene kvinne og to av mannfolkene, som er straffet flere ganger før, ble derpaa innsatt i varetektsarrest, mens de andre slapp løs mot meldeplikt.

Politiet hadde en identifiseringsentral som ble etablert omkring 1910. I 1919 hadde de teknisk utstyr til blant annet å fotografere etter Bertillons system. Bertillon (1853-1914)



Eksempel fra forbryteralbum fra Oslo Botsfengsel. Albumene er tilgjengelige på digitalarkivet. Vi må understreke at dette ikke er tyvene som ble tatt ved Skrapertjern – vi vet rett og slett ikke hvem de var.

var en fransk antropolog og kriminolog, og han lagde en metode for å identifisere forbrytere og gjenkjenne kriminelle gjengangere. Før fotografiet kom, målte han karakteristika som

ikke endrer seg hos et voksent menneske, for eksempel høyde, lemmenes lengde, øyefarge, skalleform og vinkler på øre og nese. Fra 1883 ble to fotografier inkludert, ett «en face» og ett

i profil. Fra 1906 ble fingeravtrykk offisielt innført i Norge, og det er helt sikkert at gjengangerne nevnt i artikkelen var inkludert i politiets arkiver.

Vi fant ikke noen av tyvenes skatter, men vi tror vi fant hvor de holdt til. Så avsluttet vi dagens jakt med en helt annen type gull:

Solgull fra Rustadsaga. Og Solo.



Kilder

- *Dagbladet Lørdag - 20. september 1919, nb.no*



Link til artikkelen – side tre, midt på:

<https://www.nb.no/items/0f69030ccfa883eb26c8b60518466651?page=1>



En fartsbølge kommer sjelden alene

Roger Pihl



Bildet viser en Ford Eifel fra 1934, riktignok ikke på norske skilter, men sikkert én modell som flådde på veiene i mellomkrigstiden. Foto: Wikimedia Commons.

Politiet har varslet intensiverte kontroller på hovedveiene, derfor synes jeg det er en utmerket anledning å minne om at råkjøring og fartsbølger ikke er noe nytt. Tvert imot, fenomenet skriver seg fra bilens barndom, og stortingsrepresentant Harald Halvorsen, som har en vei oppkalt etter seg på Fjellhus og som bodde i Østre Aker mesteparten av livet og lengst i Teisenveien 12, tok saken opp i en interpellasjon på Stortinget 14. juni 1934. Det var sak nummer 11 denne ettermiddagen. Mange av argumentene kjenner du igjen fra kjøreskolen, og andre vil du gjenkjenne fra avisdebatten om ståmopeder.

Jeg gjør oppmerksom på at jeg har modernisert språket, slik at unge, råkjørende lesere også skal få med seg poengene. Interpellasjonen og den etterfølgende diskusjon er av plassmessige årsaker forkortet, men kan leses i sin helhet på Stortinget.no, riktignok med språkdrakt fra 1934.

Harald Halvorsen hadde over lengre tid sett seg lei på fartsbøllene langs veiene, og mente det var på høy tid at regjeringen tok grep. Ansvarlig for elendigheten var justisminister Arne Toralf

Sunde i Johan Ludvig Mowinckels 3. regjering. Halvorsen representerte Arbeiderpartiet og Sunde representerte Venstre, og markeringsbehovet var trolig til stede hos dem begge på Stortingets talerstol. Følgende er et redigert utdrag av debatten, men mye kunne vært trykket uendret i dag.

Harald Halvorsen gikk med tunge steg opp til talestolen, la ansiktet i alvorlige folder, kremtet litt før han begynte på interpellasjonen. Han hadde forberedt seg godt, og var svært engasjert i problemstillingen.

Harald Halvorsen:

Når jeg har fremsatt denne interpellasjon, er jeg klar over at det spørsmål jeg har reist, dessverre ikke gjelder noe nytt eller ukjent fenomen. Vi blir daglig på en nokså sorgelig måte minnet om dette med råkjøringen. Vi kan ikke si det mangler noe på at pressen er oppmerksomme på fenomenet, for vi leser daglig at avisene uttaler seg temmelig skarpt om dette. Hvis man snakker med mannen i gata, får man høre kun én mening: Fordømmelse over den brutalitet og råskap som gir utslag i den måte enkelte bilister kjører på veiene på, som om de verken



Storingsrepresentant Harald Halvorsen (AP)

hadde vett eller forstand. Men spørsmålet er: Hvordan skal vi finne botemidler for i noen grad å kunne innskrenke råskapen? Denne kjøring er jo til livsfare for andre som kjører som folk langs veiene, for ikke å snakke om de gående. Mennesker som går, har snart ingen rettigheter lenger, de får bare krype inn i en krok når det står på som verst, når disse brutale mennesker kjører ned både stakk og stein. Spørsmålet er hvordan man kan motarbeide dette.

Dette foregår naturligvis over hele landet, men det ligger i sakens natur at spesielt på Østlandet, eller nærmere bestemt i Oslo og omegn, er man mest utsatt for denne råskap. Det er naturligvis mangfoldig flere biler i Oslo og Oslos nærmeste omegn, så det er ikke sikkert at denne råskapene er mer fremherskende hos A-bilister (Oslo) og C-bilister (Akershus) enn andre, men det er nå engang slik at etter hver lørdag og søndag kan man lese i avisene på mandag en oversikt over alle ulykkene som har skjedd grunnet denne kjøringen. I denne stille aftenstund skal jeg ikke plage Stortinget med altfor mange detaljer, men nevne at etter de fleste ulykker avsluttes teksten med «Tiltaltes meningsløse kjøring skyldtes hans berusede tilstand» eller «Det viser seg at sjåføren var mer eller mindre skjenket».

Jeg kan ikke si jeg i alminnelighet er så svært hissig på at folk skal dømmes for alt mulig, men jeg vil si at det å gå inn i en bil som fører påvirket av alkohol, det er en så ansvarsfull gjerning at samfunnet må beskytte seg mot den slags, både av hensyn til sjåføren selv og til de mennesker som går eller kjører på veiene. Jeg tror ikke det er noen annen måte enn at man i første rekke stempler denne brutalitet og råskap etter fortjeneste, slik at folk skammer seg for å gjøre den slags.

Det er sørgelig at dette utmerkede fremkomstmiddel skal for mange være upopulært, bare fordi enkelte av dem som kjører, ikke kan rette seg etter de bestemmelser som er, og oppføre seg som folk. Det kreves etter min mening mer av en sjåfør enn av andre førere, som førere av jernbane, dampskip, sporvogn og den slags. Det er jo så at en lokomotivfører har et stort ansvar, han har kanskje flere hundre mennesker med på sitt jernbanetog, men han kjører langs dette stålbandet og det kommer ikke mennesker inn på sporet annet enn ved stasjonene, og der er det folk som passer på. En lokomotivfører er under oppsikt når han går på sitt lokomotiv. Hvis det viste seg at en som skulle føre sitt jernbanetog, var beruset, var det ikke tale om annet enn at den overordnede øyeblikkelig ville stoppet ham. Akkurat det samme ville være tilfelle på våre dampskip, sporveier og andre fremkomstmidler. Men derimot er det svært liten kontroll med bilkjørsel. Og spørsmålet blir da: Hvordan er for det første kontrollen med dem som ønsker å ta sertifikat? Hva kreves der? Hvilke kunnskaper har de i det hele tatt, og hvilken trygghet har samfunnet for at de som skal bruke et så farlig redskap som en bil på våre veier og gater virkelig har den utdannelse som kreves? Og hvilken trygghet har samfunnet for at disse ti tusen av sjåførere som hver dag kjører på våre veier, ikke får lov til å sette seg inn i bilen og kjøre i delvis beruset tilstand?

Jeg vil i særlig grad legge vekt på at kontrollen med utstedelse av sertifikater er så streng som mulig, og at man må komme dithen at folk som har den slags farlige kjøreredskaper det her er snakk om, blir underkastet de samme krav som stilles til de folk som fører våre jernbaner, spor-



Statsråd Arne Toralf Sunde (Venstre)

vogner, dampskip eller den slags ting. Det må kreves absolutt edruelighet av de mennesker som kjører en bil og som kan være farlige for seg selv og andre.

Jeg vil legge vekt på at det må reises en bestemt opinion mot denne lumpenhet som disse mennesker viser, som tror de behersker veiene i vårt land og at ingen annen har rett til dem enn de som dagligdags kappkjører der. Det er ikke småtterier av ulykker som hender. I 1930-31, altså for de to år, ble det drept 199 mennesker i vårt land ved bilulykker. I 1932 ble det drept 90 mennesker, og det året hadde trafikken skyld i hele 5900 ulykker. Menneskeliv er en sak for seg som ikke kan måles i penger, men hvor store verdier disse 5900 ulykkene representerer for samfunnet, har jeg naturlig nok ingen oversikt over, men enhver kan gjøre sine betraktninger. Jeg mener dette er tall som tyder på at det er nødvendig at det fra statsmaktene og myndighetene som har med dette å gjøre, blir sagt et alvorsord overfor den brutalitet som foregår på våre veier.

Harald Halvorsen brettet sammen arkene med teksten, og overlot talen til justisminister Sunde.

Statsråd Sunde:

Det emnet den ærede interpellant har tatt opp, nemlig råkjøringen, har vært gjenstand for atskilling diskusjon og hører til de emner som stadig står på dagsordenen. Jeg tør si at de offentlige myndigheter er fullt klar over sakens viktighet.

Det området hvor det skorter mest, er trafikkontrollen på veiene. I byene er det gjennomgående bedre, ut over landet er politiforholdene vanskelige fordi vi har svært lite politi. Enn unntakelse er Aker, hvor det er gjort et utmerket arbeid. Statspolitiet bør kunne brukes i stor utstrekning som trafikkpoliti, ikke på faste steder, men som ambulerende ved at det tas stikkprøver. Jeg er også enig med Halvorsen i at vi snarest mulig bør få en rigorøs instruks for utstedelse av sertifikater. Det mangler vi.

En ting interpellanten la stor vekt på, var domstolens avgjørelser. Han mener at disse avgjørelsene i mange tilfeller ikke stemmer med den alminnelige rettsoppfatning. I Justisdepartementet har vi ingen full oversikt over hvordan disse sakene blir behandlet, men vi har likevel anledning til å få innblikk i mange rettssaker. Når en råkjører blir dømt, er følgen at førerkortet blir inndratt, eller han mister det for kortere eller lengre tid. Har han vært beruset, blir førerkortet inndratt for alltid, men den som har fått førerkortet inndratt for alltid vil kunne få dispensasjon når tre år er gått. Ut fra det inntrykk jeg har fått fra disse saker, tør jeg ikke som en generell karakteristikk av domstolenes avgjørelser si at disse ikke stemmer med den alminnelige rettsoppfatning. Vi har i Høyesterett en garanti for at det ikke oppstår et misforhold mellom domsavgjørelsene og folkets rettsoppfatning.

Det andre punktet i interpellasjonen inneholdt et spørsmål til regjeringen om den akter å fremme et forslag til en lovforandring på dette område. De straffebestemmelser vi har, er for det første motorvognlovens § 29, hvor det heter: «Hev førar vore drukken når han køyrde motorvogn, bør fengsel nyttast, so framt ingen serleg skuldmink er til stades.» Så har vi den alminnelige regel i straffelovens § 351 nr 1; «med bøter eller med fengsel inntil 3 måneder

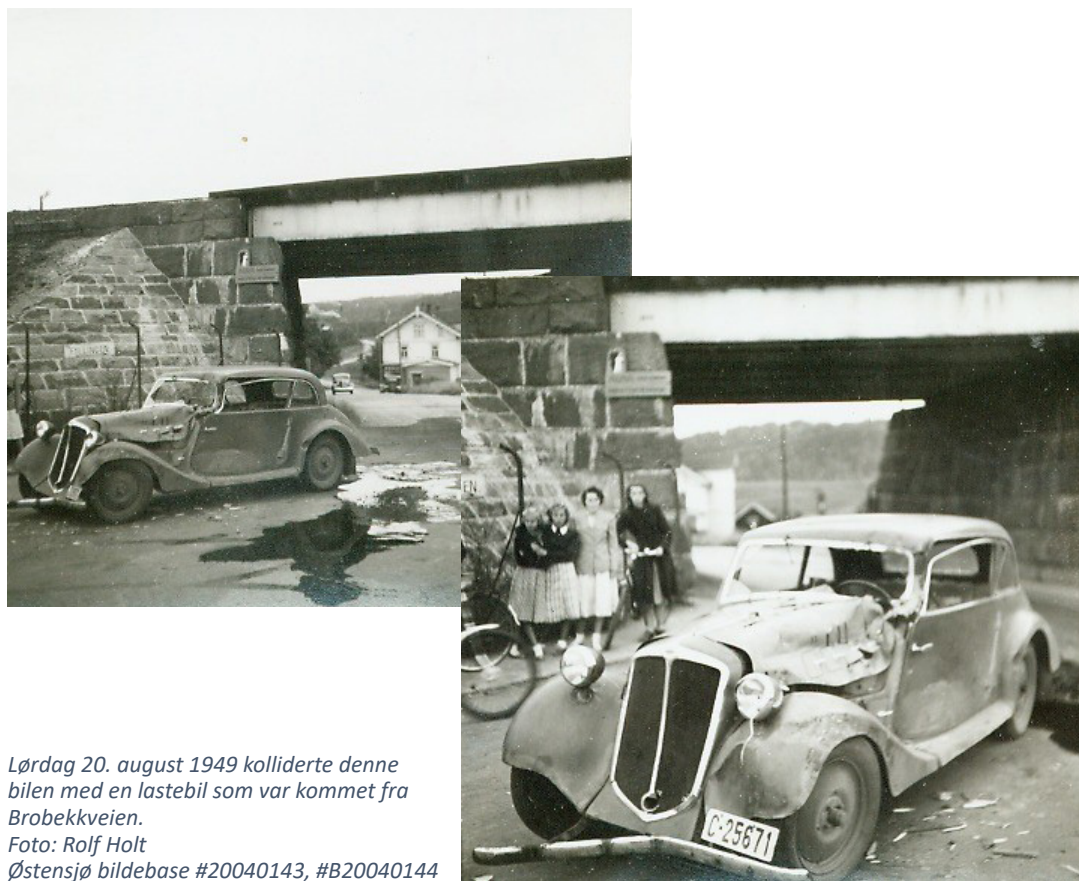
straffes den, som med uvorren kjørsel volder fare for ferdselen på offentlig sted.» Dertil kommer de strengere bestemmelser i straffeloven, jeg minner om at vi i fjor hadde en dom på over 2 års fengsel for uaktsomt drap ved bilkjøring. Det kan reises spørsmål om en høyere minimumsstraff, men erfaringsmessig er dette et tveegget sverd. I vanskelige tilfeller fører det til frifinnelse, fordi retten åpenbart finner det urimelig å benytte en høy minimumsstraff. Hva rettspraksis angår må man huske at domstolene er suverene på sitt område. Man kan ikke foreskrive dem at de skal dømme slik eller slik.

I forbindelse med spørsmålet om råkjøring har det også vært reist spørsmål om egne trafikkdomstoler. Denne saken er til behandling i departementet, men spørsmålet er ikke så enkelt som man later til å tro. Ved utarbeidelsen av domstoloven ble det grundig drøftet om man

i større grad burde gjøre bruk av sakkyndige domsmenn. Imidlertid kan det reises mange innvendinger av prinsipiell art. Det er spørsmål om korrekt avgrensning av domstolenes stedlige og saklige kompetanse, blant annet. Når det er tale om råkjøring, skulle det ikke være behov for verken spesielle domstoler eller sakkyndige. I råkjøringssaker er gjerne reglene så grovt tilsidesatt at spesiell sakkyndighet er overflødig. Det samme kan sies om de som kjører i beruset tilstand. Jeg vil nevne at domstolenes avgjørelser har blitt atskillig enklere etter at vi har fått blodprøver som foretas av kyndige leger.

Harald Halvorsen:

Jeg takker statsråden for det velvillige svar. De som lever av bilkjøring, har en langt større erfaring enn alle disse tilfeldige lauskjørerne som opptrer sporadisk, kanskje helst i sommer-



Lørdag 20. august 1949 kolliderte denne bilen med en lastebil som var kommet fra Brobekkveien.
Foto: Rolf Holt
Østensjø bildebase #20040143, #B20040144

tiden. Jeg vil nevne at det er mitt inntrykk at man trygt kan sette seg inn i en drosjebil. Jeg har aldri opplevd noen overraskelse når jeg har sittet i en drosjebil i Oslo eller Aker. De kjører kanskje av og til litt fortere enn tillatt, men det gjør vel nesten alle. I denne forbindelse må jeg få nevne den uskikk enkelte passasjerer i en rutebil har, at de skal underholde sjåføren i timevis med sludderprat i stedet for å holde seg rolige og la sjåføren i fred. Jeg vil bare ha nevnt det, siden veikomiteens formann er til stede.

Christian Stray (Venstre):

Jeg vil uttale min beklagelse over at denne sak, som er av så stor betydning for befolkningen over hele landet, behandles i denne sene nattetid. Det er på høy tid at denne interpellasjon kom, og hadde ikke herr Halvorsen kommet med den, var det sikkert noen andre som hadde gjort det. Det redselsherredømme som bilistene øver utover, må ta slutt. Det må reageres kraftig overfor de luksusmennesker som kjører for sport og fornøyselsens skyld og som ikke har noe å tape på å måtte gå eller ta andre befordringsmidler. Vi har fartsbestemmelser som sier at farten i byer og tettbygde strøk ikke skal være over 25 km i timen, utenfor byer 35 km, men den kan økes til 45 km. Bestemmelsene neglisjeres og kunne like gjerne vært uskrevet. Jeg tar neppe for sterkt i når jeg sier at minst 50 prosent av den private bilkjøring er luksuskjøring, de folkene har ikke behov for å komme frem, men kjører ofte like hensynsløst likevel, og tar ikke hensyn til fotgjengere, som er på marsj til sitt arbeid eller virke.

Børge Olsen-Hagen (Arbeiderpartiet):

Jeg kom til å tenke på da vi behandlet motorvognloven i 1926, for i dens § 17 var det foreslått: «Ingen må køyra motorvogn, når han er påverka av alkohol». Hvis den lovgivende forsamling i 1926 hadde vært strengere i sine krav overfor dem som setter seg i en automobil og skal styre den og har menneskers liv i sitt ansvar, så er det meget mulig at mange av de liv som er gått til spille ved disse ulykker, ikke hadde gått til spille. Jeg vil igjen inntrengende henstille til justisministeren at han skjerper kravet til dem som setter seg ved et ratt, når det gjelder nytelsen av alkohol.

Deretter gikk debatten en stund, de sene nattetimer til tross, med blant andre Johan Undrum (Høyre), Kristian Ørud (Bondepartiet) og Gunnulf Eiesland (Venstre) på talerstolen. Olaf Johansen (Arbeiderpartiet) gjorde oppmerksom på mangler i lovverket. Hvis en sjåfør har bilen sin stående i Oslo, men blir arrestert for fyll i Bergen, mister han sertifikatet fordi han var full i Bergen, selv om bilen sto i Oslo. Derimot var det ikke straffbart å sovne bak rattet. Interpellasjonen endte med at forslaget til stortingspresidenten om å utsette de øvrige sakene ble vedtatt.

Kilde: Stortinget

Asbjørn Kloster, Østre Akers totalavholdsforening og Klosterheim

Roger Pihl

Klosterheim ble anlagt i 1910, for en stadig voksende befolkning i det som den gang var et sted langt ute på landet i Aker kommune. To kjente personer fra området, Harald Halvorsen og Ole Devik, mente det var behov for et forsamlingslokale, og ga sin støtte til oppførelsen av huset. Det ble bygget for Bryn avholdslag og oppkalt etter avholdsbevegelsens grunnlegger i Norge, Asbjørn Kloster (1823 – 1876).

Asbjørn Kloster; avholdsbevegelsens grunnlegger

Asbjørn Kloster var en avholdsagitator av de sjeldne. Oppveksten under fattige kår på et lottebruk under Ulstein kloster i Rogaland hindret ham ikke i å lese seg til en masse kunnskap på egen hånd, samtidig som han måtte gjete farens saueflokk. Han hentet etternavnet sitt fra klosteret og kom seg tidlig til Stavanger, hvor han fikk jobb i en butikk. Her lærte han engelsk på egen hånd. Allerede som ganske ung hadde han følt avsky for drikkfeldigheten, og han forlot sin første stilling som butikkbetjent fordi han måtte selge øl og brennevin. Han ble tidlig overbevist om det riktige i prinsippet om totalt avhold fra all alkohol, og denne overbevisning



Klosterheim sett fra toppen av Teisenløkka, 1999.
Foto: Roger Pihl



Gårdsnummer 132, bruksnummer 15. Foto: Roger Pihl

gen ble styrket gjennom kontakten han fikk med totalavholdsbevegelsen i Storbritannia.

Tre engelske kvekere som var på besøk i Stavanger 1846, fattet interesse for ham og hjalp ham våren 1847 til England, hvor han tilbrakte ett år på kvekernes landbruksskole i Great Ayton. Oppholdet ble av stor betydning for Kloster. Han fikk utvidet sine kunnskaper og ble fortrolig med det engelske språket. Hans religiøse standpunkt modnet gjennom sterke indre

brytninger. Dessuten lærte han den engelske totalavholdsbevegelse å kjenne på nært hold, og han undret seg sikkert allerede da over at ingen hjemme i Norge arbeidet for totalavholdet. Han tok derfor sikte på å innføre det selv bare han kom tilbake til Norge. «Da Tanken meldte sig, var det ligesom et Uveir brød løs over mig», skrev han i dagboka. Oppholdet ble av epokegjørende betydning, for alkoholens skadelige virkninger blant fattigfolk hadde han sett mer enn nok av hjemme, men nå lærte

han hvordan han kunne sette inn et motangrep.



Statuen av Asbjørn Kloster i Stavanger, laget av Valentin Kielland og avduket i 1912.

Etter hjemkomsten slo han seg ned i Stavanger som privatlærer og der kunne han ti år senere stifte landets første totalavholdsforening. Han agiterte sterkt for en landsomfattende avholdsbevegelse, blant annet gjennom månedsskriftet *Afholdsbladet*, og fikk stor oppslutning om sine idéer. Fra 1861 fikk han utgitt bladet i Christiania under nytt navn, *Menneskevennen*, som

han utga hver måned fram til sin død, femten år senere. Kloster grunnla den første avholdsforening i hovedstaden i 1862. Asbjørn Kloster var usedvanlig driftig og flyttet tilbake til Stavanger i 1863 og livnærte seg som kjøpmann. Derved kunne han skaffe penger til en utbredelse av avholdsbevegelsen over hele landet.

Kloster var forberedt på at den nye bevegelsen ville vekke stor motstand, og motstanden uteble heller ikke. Den kom i form av både hånletter og alvorlige innvendinger. Da Landsforeningen mot brennevinsdrikk holdt årsmøte i Oslo 1862, ble det uttalt at totalavholdstanken stred både mot fornuft og kristendom. Motstanden kom ofte med størst kraft fra religiøst hold. Mange alvorlige menn mente å kunne påvise at det nye prinsippet stod i åpenbar strid med Bibelen, og det var egnet til i mange kretser å vekke mistanke mot bevegelsen at dens leder og opphavsmann var dissenter. Sannsynligvis var det det faktum at Kloster ikke føyet seg inn i folden som var problemet – eller at kirkens menn likte å ta seg en knert i ny og ne og ville ha seg frabedt korreks.

Kloster følte seg såret av all motstand bevegelsen møtte, men fortsatte likevel med utrettelig iver, uten å sky anstrengelser eller økonomiske ofre. Han reiste langs hele norgeskysten fra Halden til Tromsø og holdt foredrag, og omkostningene betalte han av egen lommebok. *Menneskevennen* kostet ham mye arbeid, så han måtte ta nettene til hjelp, og utgiftene måtte han selv dekke. Heldigvis fikk han også gleden av å se be-



Juletrefest i Klosterheim på 50-tallet.
Foto: Ulla Haakenstad.

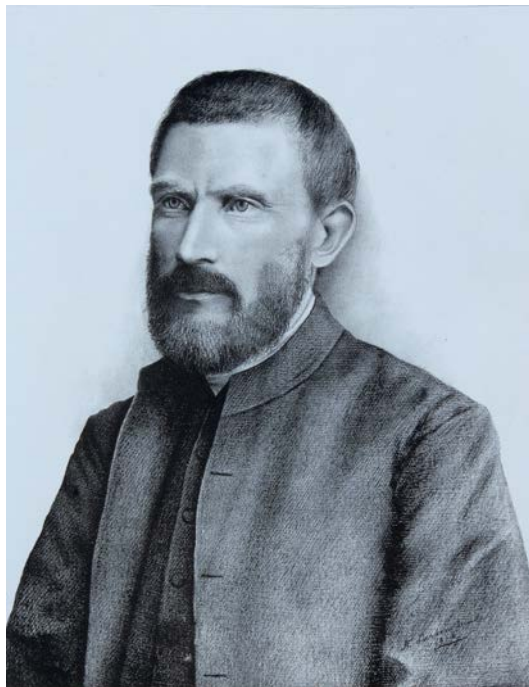
vegelsen vokse, særlig i hans hjemby Stavanger. Sommeren 1875 ble det arrangert landsmøte i Kristiansand, da var medlemstallet landet over steget til 6000, fordelt på mellom 30 og 40 foreninger. Disse foreningene slo seg sammen under navnet Det Norske Totalavholdsselskap.

«Det er bedre at et verktøy slites ut enn at det ruster opp» skal Kloster ha svart sine venner når de rådet ham til å spare på kreftene. Av naturen hadde han en god helse, men han stilte store krav til den og pådro seg en lunge-sykdom som tidlig kom til å knekke ham. Han var til stede på landsmøtet i Kristiansand sommeren 1875, men følte seg så svak at han ikke ville lede møtet. Utover høsten gikk det jevnt og trutt nedover med ham. Da han ikke lenger orket å gå til møtene, lot han seg kjøre dit og sto med stor anstrengelse opp og talte. På denne tid døde hans kone i barselseng, så han hadde mer enn nok å stå i med. Snart klarte han ikke å holde seg oppe, men måtte redigere *Menneskevennen* fra sengen med en skriveplate over knærne, inntil han mot slutten av desember ble nødt til å gi opp også dette. Få uker etter døde han, litt over 52 år gammel. Han er gravlagt på kvekerkirkegården i Stavanger. I 1912 ble det reist et monument over ham i Stavanger – en bronsestatue utført av billedhuggeren Valentin Kielland (1866-1944), og ved avdukingen møtte folk i byen tallrike opp-

Østre Akers totalavholdsforening stiftes

Østre Akers totalavholdsforening ble stiftet 17. desember 1893, og møtets hovedattraksjon var jernbanekontorist Adolf Engebretsen, som viste lysbilder. På det tidspunktet var fotografi en ny og spennende teknologi, og det var bare året før at Frederic Egune Ives hadde funnet opp fargekameraet for enkeltopptak. Initiativtager til møtet var teologistudent Johannes Ristesund, og 58 personer tegnet medlemskap. At foreningen ble født i storm og vanskeligheter, forteller følgende klipp sitt tydelige språk om:

«Under dette andet møte var der utenfor vinduene til det lille skoleværelse forsamlet endel av den slags ungdom som griper enhver anledning til at holde løier og kommers. Disse urostifterne forsøkte gang paa gang at forstyrre møtet indenfor, ved banken paa vinduet og ved hørøs-



Asbjørn Kloster. Foto: Trondheim Byarkiv.

tet tale og tilrop. Urostifternes anmassende halloei utløstes tilslut i stenkast mot vinduet. Men møtet gik sin gang, dog var det vanskelig at faa den fornødne opmerksomhet hos de unge tilhørere under disse særegne forhold.»

Tilsiget av nye medlemmer var jevnt og trutt, til tross for ungdommen da til dags. Det var typisk for tiden at de som sluttet seg til foreningen, utelukkende var folk fra arbeiderstanden. Harald Halvorsen ble valgt til foreningens sekretær 13. februar 1894, og på samme møte ble det stiftet et sangkor med Harald Halvorsen som formann. Sangkoret fikk senere navnet «Fjeldljøm», men på et tidspunkt må det ha syknet hen og blitt nedlagt, for 22. mars 1922 ble Bryn Korforening stiftet på initiativ fra Georg Eriksen i Bryn Avholdslag. Det fikk umiddelbart stor oppslutning, men ble senere løst fra avholdsbevegelsen, men fortsatte øvelsene i avholdslagets lokale på Klosterheim. Koret lever fortsatt i beste velgående, og er Groruddalens eldste blandakor.

Referat fra stiftelsen

Foreningens offisielle stiftelsesfest fant sted søndag 11. mars 1894, og *Menneskevennen*, avi-

sen til Asbjørn Kloster, refererte begivenheten:

«Østre Akers totalavholdsforening, der blev stiftet 17de december f. a. feirede søndag den 11te mars en ualmindelig vellykket stiftelsesfest i sit lokale ved Bryn i Østre Aker.

Lokalet var for anledningen vakker dekorert med forskjellige tilstelninger, hvoriblandt bemerkedes bokstaverne D. N. T. indflettet i kranse og grønt.

Det var kvindene, der hadde stelt dette istand, og de fortjener tak og ære for sit stræv. Trods det slaskede sneveir med regn og en sterk blæst fremmøtte propfuldt hus, saa man var sammenstuvet som «sild i en tønne.» Alles tanker om daarlig besøk paa en slik uveirsdag gik grundig i fløiten.

Omkring 250 mennesker var nærværende, og man maatte sende bud efter adskillig mere «levemaate», end man hadde beredt sig paa.

Kl. 5 tok festen sin begyndelse, idet A. Engebretsen, der blev anmodet om at fungere som vært, ønsker forsamlingen velkommen, hvorefter hr. kirkesanger Devik i Østre Aker aapnet festen med en kort bøn og derefter holdt den egentlige festtale.

Hr. Devik talte indtrængende og meget varmt for avholdssaken og forstod i sit udmerkede foredrag at fængsle tilhørerne paa en eiendommelig maate. Det kraftige bifald som hans foredrag blev tildel, viste noksom, at foredraget var virkningsfuldt. Senere paa kvelden talte kredsens agent, hr. student teol. Ristesund, som sedvanlig med liv og varme om totalsaken og gik herunder i sterke ordelag i rette med de slags folk, der nipper og pimper i rusdrikgiften, og som vil kalde sig kristne. Taleren streifet ogsaa ind paa den trafik, at samtidig som der utsendes missionærer, fragtes brændevin til hedningefolket. Tilslut talte han vakkert og indtrængende til den store skare ungdom. Han rev dem med i sin fremstilling om hvorfor ungdommen maa bli totalister.»

Klosterheim – møtestedet for avholdsbevegelsen

Byggingen av eget lokale var en prioritert sak for foreningen, og 28. desember 1905 begynte forhandlingene om å kjøpe en parsell av gården Tvetenbråten som lå nederst i Teisenveien, der høyblokka står i dag, og et halvt år senere var handelen avsluttet. Tomten fikk navnet Klosterheim, og ble kjøpt for 1500 kroner, hvorav 1000 kroner ble betalt kontant. Hvordan byggingen på tomten kom til, har sin egen spen-



Postkort av Klosterstatuen. Foto: Lars Olsens forlag.

nende historie: I Bryn skolekrets hadde det lenge vært et enstemmig krav om å innføre gymnastikk som nytt fag ved Bryn skole, men skolen hadde verken ledige eller egnede lokaler. En advokat ved navn Wessel så at Bryn avholdslag manglet lokale og Bryn skole manglet lokale til gymnastikk; derfor foreslo han for formannskapet 1. juli 1910 at Bryn avholdslag skulle gis et byggelån. 5. oktober samme år erklærer formannskapet seg villige til å yte et lån på 9 500 kroner, under forutsetning av at de kunne godkjenne planene. Arkitekt Paulson utførte tegningene, og byggmester Edvardsen, som også har bygget Teisenveien 10 og 12, stod for oppførelsen. Den 5. juli 1911 ble huset overlevert i ferdig stand. Glassmester G. A. Larsen skjenket blyglassvinduene bak talerstolen.

Klosterheim er et laftet trehus i halvannen etasje med saltak og nyere vertikalt trepanel. Bygningen ble byggemeldt som forsamlingslokale for Bryn totalavholdsforening og gymsal for Bryn skole i 1910. Den ligger ytterst på et

mindre platå med en skjæring ned mot veien på nordsida. I dag er den omgitt av industribygg fra forskjellige epoker, foruten disponentboligen i Nils Hansens vei 2. Bygningen har verneverdi som del av den tidlige utbyggingen på Bryn, og har høy kulturhistorisk verdi.

I 1889 hadde den nye folkeskoleloven blitt vedtatt med krav om undervisning blant annet i gymnastikk. Det tok noen år før loven ble innført i Aker kommune, og det var stor glede blant foreldre og lærere da Bryn skole omsider fikk en egen sal på Klosterheim til undervisningen. I første omgang var det bare guttene som fikk gymnastikkundervisning, for det meste streng linjegymnastikk, selvsagt med mannlig lærer.

Først i 1931 fikk skolen sin egen gymsal i et eget nybygg, hvor det også var plass til eget legekontor. Før det foregikk legeundersøkelsene der det var plass, for det meste i gymsalen i Klosterheim. Under krigen ble noe av undervisningen flyttet hit.

Klosterheim under andre verdenskrig

Tyskerne stanset de fleste foreningsaktivite-

tene under krigen, men avholdsbevegelsen fikk fortsette virksomheten sin på Klosterheim. Dette kom andre foreninger til gode, de fikk leie lokaler i det skjulte og trolig lå det en plausibel forklaring til grunn, om tyskerne skulle spørre. Lokalene ble i perioder brukt til rasjoneringskontor, der befolkningen kunne hente rasjoneringskortene sine.

Da Bryn skole ble okkupert av tyskerne høsten 1943, fikk skolen disponere to klasserom, kjelleren og scenen i Klosterheim. Fem klasser holdt til der, og skoledagen var delt i tre skift: 8.30-11.00, 11.00-13.30, 15.30-16.00. Det var nok trangt om plassen for både elever og lærere, smalt mellom pulttrekkene og provisorisk innredning ellers. Det var heller ingen god utendørs lekeplass, det var kaldt og trekkfullt uten vern mot vær og vind, og ofte med lange køer av folk som skulle hente rasjoneringskort. Skolemusikkorps, jazzband, foreninger, private fester, søndagsskole og rasjoneringskontor – alt var samlet i samme bygning. Mesteparten av renholdet måtte foregå om natten eller tidlig på morgenen av søvnige og slitne renholdere. Det var strevsomme forhold, men alle



Avdukingen av Klosterstatuen i 1912. Foto: Lars Olsens forlag.

gjorde hva de kunne for å få det til. Samholdet mellom lærere, elever og alle andre brukere av Klosterheim var det aller beste, slik samhold gjerne blir når alle har en felles fiende.

Freden kommer

Våren 1945 kunne mange foreninger komme frem fra det skjulte. Bryn skoles musikkorps hadde klart å gjemme instrumentene sine og holdt hemmelige øvelser på Klosterheim under ledelse av sin ivrige og dyktige dirigent, Østen Toft. At tyskerne ikke hørte janitsjarmusikken kan kanskje komme av at de ikke ville høre den? Mødreforeningen hadde tryllet frem stoff til nye uniformer. Med stor stolthet kunne Bryn skoles musikkorps marsjere på Karl Johan i sine nye uniformer 17. mai 1945 og spille «Ja, vi elsker» med blankpussede instrumenter foran Stortinget.

Tyskerne forsvant fra Bryn skole, og etter noen måneders klargjøring kunne elevene flytte tilbake, og klasserommene skolen hadde disponert på Klosterheim kunne igjen tas i bruk til andre aktiviteter.

Klosterheim i nyere tid

Allerede i 1930-årene var Oslofrokosten fast innført i Osloskolene - frokost for elevene med servering av melk, knekkebrød og ost før skolestart. Bryn skole leide fra begynnelsen av lokale på Klosterheim til serveringen, helt til dette ble stanset av tyskerne. Etter krigen kom Oslofrokosten i gang igjen på Klosterheim fram til 1963. Da ble Oslofro-

kosten avløst av Sigdalsfrokosten, som på Bryn skole ble servert i klasserommene inntil skolen fikk egen matsal i 1974. Sigdalsfrokosten betød at elevene hadde matpakke med hjemmefra og fikk servert melk på skolen.

Gjennom årene har Klosterheim også fungert som et kultursenter for flere andre organisasjoner og foreninger. Det har vært brukt til øvelser og konserter av sangkor og orkestre, og her har det vært basar, marked, velmøter, danseskole, styremøter i Fjellhus vel og juletre-fester for Teisen Park borettslag. Under okkupasjonen ble huset benyttet både som kontor for forsyningsnemnda og til skoleundervisning.

Mot slutten av 1900-tallet så ikke avhold-organisasjonene seg i stand til å fortsette driften og Klosterheim ble overtatt av private eiere. Inntil da hadde lokalene vært en populær arena for kor, orkestre, lokale lag og foreninger, og mange har gode minner derfra, så det var med sorg i hjertet at alle måtte finne nye arenaer for sin virksomhet.

Kilder:

- *Borgerskolen*
- *Bryn korforening*
- *Kari Landstad Guttormsen*
- *Edru Livsstil*
- *Hellerud historielag: Ved postkassene 1/2013.*
- *Stavanger Sjøfartsmuseum*
- *Store norske leksikon*

Lokalisering av Milorgdepot ved Skålsjøen – nye kilder

Knut Helge Midtbø



Bilde fra turen med leting etter Milorg-spor i mai 2021 vi skrev om i Rundt vannet 19. Fra venstre Tore Langaard, Tor Valstad og Lars Rogstad. Foto Frode C. Jakobsen.

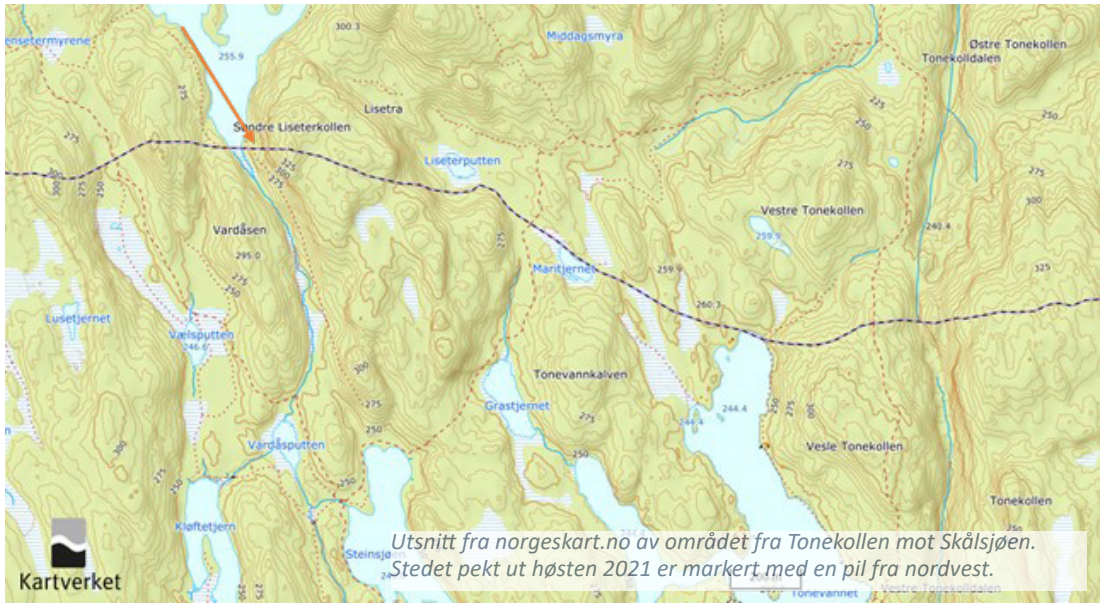
I Rundt vannet 19 hadde vi en artikkel om leting etter et eller flere Milorgdepoter inne ved Skålsjøen. Kilden som ga oss støtet til letinga, var et minneskrift til Henry Gundersen vi fant i arkivet til Statens Kartverk (tidligere Geografisk oppmåling) på Hønefoss. Minneskriftet var gitt ut rett etter krigen, og hovedforfatter var Gundersens kollega fra Oppmålinga og fra illegalt arbeid, Per A. Hoel. Begge var med i Milorg avd. 13132.

Tilfeldighetene førte til at vårt medlem Tor Hjukse leste min artikkel og sa at han kjente

datteren og svigersønnen til Per A. Hoel. Svingersønnen, Terje Kongstein, hadde vært på skitur fra Tonekollen sammen med Per A. Hoel for snart 40 år. Han forteller nå at svigerfaren på denne turen hadde pekt på en ås ved Skålsjøen og fortalt at der borte hadde Milorg et depot.

Vi fant i 2021 et mulig depot oppunder åsen som på dagens kart kalles Søndre Liseterkollen. Skiløypa fra Tonekollen går rett nord for denne åsen.

Terje vil nå sammen med Tor Hjukse ta en tur



inn til Skålsjøen for å gå opp ruta og finne hvilken ås Per A. Hoel pekte ut den gangen. Han sier han må inn og se for å friske på hukommelsen. Vi ser fram til å høre hva de finner ut.

Kilder:

- *Artikkel i Rundt vannet 19*
- *Samtale med Kåre Kongstein september 2022*



Artikkelforfatteren tar en velfortjent rast. Foto: Frode C. Jakobsen

Teisen Vest borettslags ukjente fortid

Roger Pihl



Flyfoto av Teisen Park borettslag. Nede i høyre hjørne lå Lager Teisen. Nede i venstre hjørne ses gamle Solvang gård. Foto: Oslo byarkiv/Th. Skotaam.

Teisen Vest borettslag er mest av alt kjent for den lange, buede blokka som ligger langs Ring 3 og som kalles «Bananblokka» på folkemunne. Egentlig burde den kanskje ha vært malt knall gul for å ta ideen helt ut – det ville satt borettslaget på kartet, om ikke annet.

Teisen Vest borettslag ble stiftet i 1954

Hele borettslaget ligger i Agmund Bolts vei, oppkalt i 1954 etter Agmund Bergtorsson Bolt som var riksråd og høvedsmann på Akershus festning og en av de første innehaverne av Teisen gård, og hans brorsønn, bondehøvdingen Agmund Sigurdsson Bolt, som ledet oppstanden mot Erik av Pommern 1436 og stod i spissen for en bondehær som inntok bispegården i Oslo. Mer om dem ved en annen anledning, men det var jo praktisk av kommunen å oppkalle én vei etter to personer. To for prisen av én.

Teisen Vest ble bygget i regi av OBOS og sto fer-

dig i 1955, i alt 16 bygninger i tre og fire etasjer. Arkitektene var Frode Rinnan, Olav Tveten og Kjell Colbjørnsen. Blokkene har en funksjonalistisk utforming med gjennomgående leiligheter på to eller tre rom og kjøkken. Innflyttingen skjedde fra 1953 til 1955, mens den offisielle stiftelsen av borettslaget skjedde 5. februar 1954. Sammen med Teisen Park borettslag utgjorde borettslaget det som en gang het Teisenbyen. Teisenbyen er i dag effektivt kløvd i to med E6 Oslo Øst, der trafikkmengden ligger på 172 000 ÅDT personbiler og som det er politisk flertall for at skal fortsette uforandret. Tanken om én Teisenby er med andre ord for lengst begravet.

Den vestlige enden av Teisen Vest borettslag strekker ut til Strømsveien, eller riksvei 120 som veimyndighetene liker å kalle den. I hjørnet mellom E6 og Strømsveien står en hvit, tolvetasjes høyblokk. Den ble opprinnelig oppført i 1956 som trygdebolig, og her holdt



*Organisation Todts foreleggning ved Standard kabelfabrikk og det tyske gartneriet, fotografert fra kirketårnet i Østre Aker kirke.
Foto: Arne Søby.*

Samvirkelagets kafé en gang til der det i dag er rørleggerforretning. Blokka kalles «Blåblokka» blant lokalkjente, fordi den opprinnelig var blåmalt.

Men før Teisen Vest, hva da?

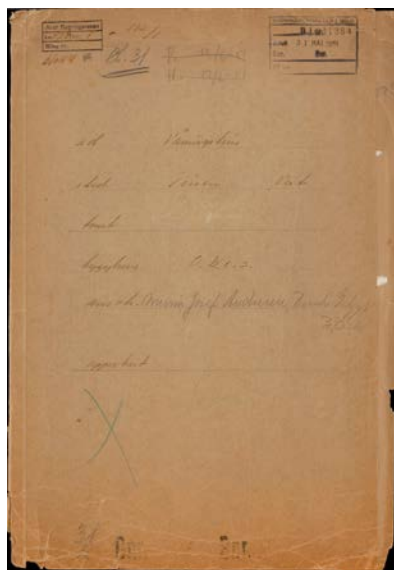
Teisen Vest borettslag skjuler historiske hemmeligheter som mer eller mindre er ukjent for de fleste, men som er vel så interessante som fortellingene til borettslaget på den andre siden av motorveien. Teisen Park borettslag kan fortelle om vikingskatt og empirebygninger, mens Teisen Vest har en interessant krigshistorie å berette.

Organisation Todt

Teisen Vest borettslag ligger på krigshistorisk grunn, på området nord for Timms reperbane ble det under den andre verdenskrig anlagt et stort lagerområde for Organisation Todt, vanligvis forkortet til OT. Organisation Todt var en tysk, halvmilitær organisasjon som utførte anleggs- og byggeoppdrag i Tyskland og etter hvert i de okkuperte områdene. Den var et ektefødt barn av nazistyre og forbindes ofte med brutal utnyttelse av sovjetiske, jugoslaviske og polske tvangsarbeidere ved bygging av Nordlandsbanen og Riksvei 50. Oppdragsgiveren var i første rekke Wehrmacht. Grunnleggeren var Fritz Todt, som hadde hatt ansvaret for utbyggingen av det tyske veivesenet, opprinnelig som generalinspektør for det tyske veivesenet, eller Generalinspektor für das Straßenwesen. Fritz Todt framsto etter Hitlers maktovertagelse i 1933 som Tysklands fremste ingeniør. Gjennom nazifiseringen av ingeniørenes organisasjoner sikret Todt seg en nøkkelstilling. Han tok

til orde for å heve ingeniørenes anseelse og vilde skape et elitekorps av ingeniører som skulle overta sentrale stillinger i samfunnet.

Under Todts ledelse ble det tyske veivesenet organisert som et halvmilitært apparat som gradvis fikk det uformelle navnet Organisation Todt, noe som etter hvert ble den offisielle betegnelsen. 7. mars 1940 ble Todt utnevnt til statsråd i den nyopprettede statsrådsposten som rustningsminister (Reichsministerium für Bewaffnung und Munition). Sommeren 1940 fikk Organisation Todts personell status som hjelpetropper, Wehrmachtsgesolge. De var ingen del av Wehrmacht, men hadde en ikke-stri-



Omslagsmappen fra byggingen av Teisen Vest borettslag. Foto: Oslo kommune - Plan og bygningsetaten.

dende støtterolle, noe som ga arbeiderne i Organisation Todt samme rettigheter i felten som regulære soldater, herunder beskyttelse under Genèvekonvensjonene.

Etter den tyske invasjonen tok Reichskommissariat raskt fatt på omfattende byggearbeider rundt om i Norge. I begynnelsen ble tyskerne



Fritz Todt. Foto: Das Bundesarchiv

byggevirksomhet drevet av Reichskommissariats Abteilung Technik und Verkehr, i nær kontakt med Organisation Todts sentralkontor i Berlin. Våren 1942 ble det besluttet at Organisation Todt skulle etablere egen virksomhet i Norge. Dette skjedde fra 1. april 1942 ved at OT-Einsatzgruppe Wiking, med ansvar for byggevirksomhet i Norge, Danmark og deler av Nord-Finland, opprettet hovedkontor i Oslo. Organisation Todt tok raskt over og videreførte mesteparten av byggevirksomheten som Reichskommissariats Abteilung Technik und Verkehr hadde drevet.

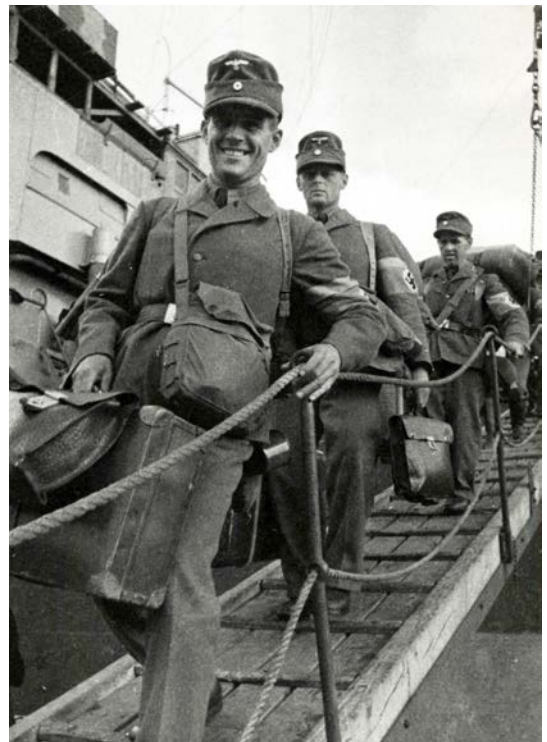
Det meste av Organisation Todts virksomhet ble styrt av militære behov, selv om mange anlegg også tjente sivile formål. Dette gjaldt både vei og jernbane, som ble høyt prioritert, særlig for å forbedre transportmulighetene for tropper og forsyninger, men det gjaldt også bygging av nye flyplasser og havner. Frykten for alliert invasjon på norskekysten førte til omfattende bygging av festningsverk langs vestkysten.

Anleggsvirksomheten i Norge

Til den praktiske gjennomføringen av byggeprosjektene var Organisation Todt avhengig

av et samarbeid med tyske og norske byggefirmaer. Disse sto for selve byggingen, mens Organisation Todt organiserte arbeidet, skaffet byggematerialer, maskiner og ekstra arbeidskraft. Hovedentreprenørene var vanligvis tyske firmaer, men de knyttet til seg norske underleverandører. Det er lite som tyder på at det var vanskelig å finne norske samarbeidspartnere i Organisation Todts prosjekter, og kontraktene ble inngått frivillig, på normale forretningsmessige vilkår og grunnlag. I begynnelsen var det gode penger å tjene på å arbeide ved tyske anlegg. Over 200 000 nordmenn var engasjert i tyskerarbeid i løpet av krigen, og flesteparten av dem arbeidet for Wehrmacht. Også gjennom de store vei- og jernbaneprosjektene ble både NSB og Statens vegvesen knyttet svært nært med Organisation Todt. Utover i krigen ble økonomien dårligere og stadig strengere regulert. Tiltak for å begrense lønnsveksten ble nødvendige, samtidig som muligheten til fritt å bytte arbeid ble kraftig innskrenket.

I oktober 1941 befalte Hitler at konstruksjonen av befestninger, veier og jernbanelinjer



Tyske OT-soldater ankommer Oslo.



Tyskerbrakke på Østre Voksen.
Foto: Norsk folkemuseum/Dagbladet.

også ble organisasjonens øverste leder. Da Speer overtok, ble virksomheten i Norge trappet kraftig opp og organisert som Einsatzgruppe Wiking. Hovedkvarteret lå ved Blindern studentehjem og var operativt fra 1. april 1942 under ledelse av generalingeniør Willi Henne (1907-1977). I henhold til instruksene var han underlagt rikskommissær Josef Terboven, men som leder av Einsatzgruppe Wiking var han også underordnet Todt og senere Speer. Willi Henne ble leder for Reichskommissariats avdeling for trafikk og teknikk da denne ble utskilt i august 1942.

Varierende arbeidsforhold

I begynnelsen brukte de nordmenn, dansker og tyskere som arbeidskraft. Etter hvert ble dette vanskelig. Stadig færre nordmenn var interessert i å jobbe for

i Norge skulle utføres av Organisation Todt.

Organisasjonen ble tilført enorme summer fordi Hitler mente anleggene var helt nødvendige for krigsinnsatsen og ga dermed svært høy prioritet til Organisation Todts arbeid. I årene 1943-1944, da virksomheten hadde størst omfang, syssette Organisation Todt i Norge til enhver tid om lag 50 000 arbeidere. Dermed utgjør Organisation Todt trolig en av de aller største virksomhetene i Norge gjennom tidene. Hans Klaussen Korff i rikskommissariatets finansforvaltning rapporterte at «Den norske samarbeidsviljen gjorde det mulig for okkupasjonsmakten å holde økonomien i gang helt fram til krigens siste dager.»



Willie Henne og Josef Terboven i 1942.
Foto: Riksarkivet.

Nøkkelpersonene

Etter at Fritz Todt døde i en flyulykke 8. februar 1942, ble han etterfulgt av Albert Speer som rustningsminister, og som dermed

Organisation Todt, og det ble utført mye passiv sabotasje. Det samme var tilfelle for dansker, og arbeidsføre tyskere ble det stadig færre av da Wehrmacht stadig måtte fylle opp i rekkene. Da begynte de å bruke krigsfanger, særlig sovjetiske, polske og jugoslaviske borgere. Mens skandinaver og tyskere hadde blitt behandlet anstendig, ble krigsfangene utsatt for et brutalt regime, og mange jobbet seg til døde. På det meste, i november 1944, var det opptil 90 000 som arbeidet for Organisation Todt i Norge. Disse var frivillige, tvangsutskrevne lønnsarbeidere og krigsfanger i tillegg til OTs egne ansatte. De frivillige og tvangsutskrevne lønnsarbeidere kom fra Tyskland og tjue andre nasjoner, og i Norge utgjorde nordmenn den største gruppen av disse, med nærmere 20 000. Da krigen tok slutt var det 31 000 utenlandske arbeidere for Organisation Todt i Norge.

Tyske OT-arbeidere hadde best tilgang på

mat. I utgangspunktet skulle arbeidere fra Tysklands allierte ha tilsvarende rasjoner, men som regel fikk de langt mindre. Arbeidere fra okkuperte land måtte finne seg i enda mindre rasjoner. Generelt spiste arbeidere fra Øst-Europa mindre og dårligere enn arbeidere fra land i vest. At de fikk det de var lovet, var ingen selvfølge. Rasjonene ble tilpasset lokale forhold. Brød ble ofte supplert med kål, poteter og kjøtt ble erstattet med fisk. For serbiske, tyske og sovjetiske fanger som kom til Norge i 1942, var forsyningssituasjonen katastrofal. Willi Henne tok flere initiativer som hadde til hensikt å bedre forholdene.

Teisen Lagerområde

På jordet nord for Timms reperbane, ut mot Strømsveien, anla Organisation Todt et stort lagerområde under andre verdenskrig. Adressen var Strømsveien 127, hvilket var grunnen til at lageret også gikk under navnet Lager Strømsveien. På et ovalt område oppførte tyskerne fem brakker, blant annet en stor, halvannetasjes brakke øst i anlegget, og et utall lagerskur for sin Einsatzgruppe Wiking og Hærens forplei-

ningstjeneste. Her hadde de også bensinlager og et flaklager, et lager med antiluftskyts. Organisation Todt hadde også et stort anlegg langs det vi i dag kjenner som Persveien, vest for Østre Aker kirke, med blant annet store drivhus.

Tyskerbrakkene

De såkalte «tyskerbrakkene» var en type grønsmalt bygning som hadde stor utbredelse i alle tyske leire, og ble i stor grad brukt som innkvartering eller nyttebygg for lager og verksteder. Disse enetasjes bygningene, gjerne med smårutete vinduer, er det folk oftest forbinder med begrepet «tyskerbrakke». Det var enkle, panelte trebygninger som ble oppført etter standardtegninger, og flere ble satt opp som prefabrikerte elementer. De kunne bygges svært raskt med minimal bruk av materialer. Brakkene var dårlig isolert, men ellers ganske holdbare. Etter krigen ble mange brakker tatt i bruk som boliger, forretningslokaler, kontorer eller lager.

Mange ble flyttet, etterisolert, og en del har blitt om- og påbygd. Et betydelig antall er revet, men det finnes brakker som er bevart, og noen av dem brukes fortsatt til boliger.

Et sidesprang til IKEA

Tyskerbrakkene var ofte prefabrikerte, hvilket skal tilskrives næringsminister Hermann Göring i den tyske regjeringen. Tanken var at det enkelte anlegg kunne bestille de brakke-ene de hadde behov for, sånn som mannskapsbrakke, messe, verksted og annet, i det antallet som var nødvendig. Når alle brakkene var laget over standard lest, kunne grunnarbeidet gjøres mens brakkene ble produsert og flatpakket i Tyskland, for deretter å sendes til det anlegget de skulle monteres på. I Youngslunden, like øst for lekeplassen, kan du fortsatt finne fundamentene etter tyskerbrakkene som lå der. Og, bare for å spekulere: Sikkerhetstjenesten i Sverige opprettet en personlig profil på Ingvar Feodor Kamprad i 1943, ifølge den svenske forfatteren og journalisten Elisabeth Åsbrinks bok *Och i Wienerwald står träden kvar*, hvor hun avdekker fakta om Kamprads nazistiske



Organisation Todt armbånd.

forbindelser. Hun forteller om boken i et intervju blant annet med BBC, New York Times og The Independent. Kamprad var svært aktiv i «nazistiska Svensk socialistisk samling SSS» kommer det fram i boken. Kamprad etablerte IKEA i 1943, og da må det være tillatt for oss å spekulere på om han fikk ideen til flatpakkede varer fra Hermann Görings tyskerbrakker?

Krigens slutt

Ved den tyske kapitulasjonen i mai 1945 kom Organisation Todt under alliert og norsk kommando. Dette innebar at anleggsvirksomheten stanset opp, at norske arbeidere ble sendt hjem og at krigsfanger og andre utenlandske arbeidere ble tatt hånd om av allierte og norske myndigheter og hjemsendt. På linje med tyske soldater ble Organisation Todts tyske ansatte og ansatte ved engasjerte tyske firmaer plassert i interneringsleirer rundt om i Norge inntil de kunne sendes til Tyskland.

Organisation Todts leder inntil krigens slutt, Willi Henne, ble arrestert og holdt i forvaring

inntil han ble sendt til Tyskland utpå sommeren. Den tidligere leder av Bauabteilung, Otto Spangenberg, ble da i praksis leder av Organisation Todts Kommandostab, som sto for den tyske ledelse av avviklingen i Norge sommeren 1945. Dette skjedde under kontroll og ledelse av de allierte. Organisation Todts kommandostab ble plassert i leir på Lillehammer, og under seg hadde Spangenberg mange av sine tidligere lederkolleger fra hovedkontoret under krigen. Etter krigen befant det seg i Norge drøyt 11 000 tyskere som hadde arbeidet for Organisation Todt, Transportkompani Speer og Transportflotte Speer og for tyske firmaer med oppdrag for OT.

Etter frigjøringen ble både Teisen Lagerområde og Timms reperbane, som også hadde vært beslaglagt, overtatt av de allierte under navnet Strømsveien Petrol Depot (Solvang). Rivingen av lagerbrakkene foregikk høsten 1946.

Tormod Lie – 74 år på Trasop, foreløpig.

Roger Pihl



Tormod Lie har bodd i Hellerudfaret på Trasop siden han var 3 måneder gammel. Nå runder han 74 år på adressen, og her er noen av minnene hans fra livet på Trasop.

«Jeg kom hit i 1949, den 21. januar. Det var mor, far og fem barn. En jente og fire gutter. Jeg er den yngste, attpåklatten. Vi hadde bodd på ett rom nede i Arups gate i Gamlebyen. Jeg ble født på legevakta, bortsett fra at det ikke het legevakta, den gangen. Det var vel en avdeling på Krohgstøtten sykehus. Det var mange som ble født der, etter krigen. Hellerudfaret blei oppkalt etter Nordre Hellerud gård i 1933, og husene vi flytta inn i blei oppført 1948-1949, men tomte- ne blei parsellert ut før det. 1946, kan jeg tenke meg.

Vi var heldige som kom hit, mor og far satte seg på liste. Jeg husker ikke så mye fra de første åra, jeg var jo så liten, og det jeg husker har jeg nok blitt fortalt. Det har vært fint å bo her hele tida, det har vært fredelig og rolig for alle i min generasjon. Det var jo mange unger her, men alle har gifta seg og fløtta ut. Det er bare meg igjen, og én over på den andre siden av gata, han er åtte år eldre enn meg. Det er bare oss to igjen av den første generasjonen som vokste opp her.

Moren min fortalte at de første åra kom en fra Godlia som het Melke-Nilsen, som hadde kolonial ovenfor velhuset, opp mot Godliabakken. Han kom opp til oss med bilen, en Opel Blitz, hvor han leverte bestilte varer som melk, brød og middager. Vi kalte ham for "Været" også, for



Ole Hansen Trasop med kona.

når han kom, var det første han sa: «Det er fint vær i dag». Vi hekta på bilen hans om vinteren, men akkurat det likte han ikke.

Jeg begynte på Oppsal skole i 1956, da var den helt ny. Jeg gikk der i to år, men i 1958 åpna Trasop skole, og da begynte jeg der. Jeg gikk i speideren, og vi hadde juletreffest på Nordre Skøyen, hvor vi fikk poser – men jeg kom ikke lenger enn ulvunge, for jeg ville være ute og leke. Brødrene mine var storspeidere, og rørligger Roger Hagen var rover.

Vi fyra med koks, det fikk vi fra en koksbil som kjørte rundt og solgte sekker med koks. Det var satt inn koksovner i disse husene. Én i annen etasje, og én i stua. Den i stua står der ennå, modell Viking 89. Vi hentet koks i en egen koksskuffe, og helte rett inn i ovnen. Jeg bruker ovnen fortsatt, har riktignok reparert den noen ganger, men den fungerer fortsatt fint. Brannvesenet har sett på den og godkjent. Jeg bruker den en gang iblant, men ellers fyrer jeg med strøm, stort sett. Koks får jeg ikke tak i lenger, men jeg bruker ved. På 60-tallet kom oljefyring, og da var det mange som skulle ha det, satte

Jordene til husmannsplassen Trasop, sett sørover. Den østre delen av Hellerudfaret ble bygget i 1955-1956.



opp tønner til parafin og byttet ut kaminene – men det gjorde ikke vi.

I kjelleren hadde vi en vedfyrt bryggepanne til å vaske tøy i, mor stod der nede og varmet opp vannet på den gamle måten. Kummene står der nede ennå, betongkummer som hun skylte tøy i. På slutten av femtitallet kom det vaskemaskiner, vi hadde en som het Petå, og vi unga sto og så oppi når den vasket. Vi syntes det var moro. Den hadde ruller på toppen, men vendebryter, så den kunne rulle tøyet både fram og tilbake. Et stort fremskritt fra vaskebrettet.

Ole Hansen Trasop hadde husmannsplassen sin på den andre siden av Hellerudveien, og var snill som dagen var lang. Vi unga var bare femseks år, og han hadde en svær bart, så vi var litt redd for ham. Han fikk oppdrag fra Skøyen hovedgård, det gjorde alle husmenna her. Noen skulle kanskje kjøre ærend, andre skulle jobbe i skogen. Jeg gikk på skole sammen med Arvid, barnebarnet til Trasoppen, og så var vi i militæret sammen, og så har vi jobba sammen på Autobjørn. Trasoppen hadde vi stor nytte av, han kom med en svær arbeidshest og kjerre, for det var ikke anlagt noen hager i området. Vi måtte kjøpe jord og gjødsel, men vi kunne få saus av Trasoppen, gratis. Det var en blanding av vann og kumøkk som eldstebroren min hentet med

trillebår. Det skvalpet nok både hit og dit, vil jeg tro.

Husmannsplassen Bråten lå sør for Trasop skole, den er det bare noen tufter igjen av. Jeg husker plassen, for den gamle veien gikk forbi Bråten. Ja, du kan se resten av den ennå, rett sør for skolen. Jeg lekte mye på Bråten sammen med barnebarnet til budeia som bodde der, hun het fru Larsen. De hadde grisehus og låve i tillegg til våningshuset, og vi lekte mye på låven. Dessuten hadde de et jorde som lå ut mot det som i dag er Hellerudveien, der det nå er en liten idrettsbane. På Bråten hentet vi melk og egg, og før Trasop skole ble bygget, var det jorde der skolen ligger. Fru Larsen var snill, sånn som budeier pleide å være.

Husmannsplassen Tørtberg lå nord for Trasopbanen, opp mot Stordamveien. Inne i skogen der kan du fortsatt se rester av den gamle husmannsveien, du ser den som en allé. Stordammen hørte til Tørtberg og lå i Youngsdalen, som vi kalte den. Alt vannet de trengte på Tørtberg, ble henta i den dammen. Den første Trasopbanen ble anlagt på begynnelsen av 30-tallet, og innenfor den lå Kusletta, der var det en dam der vi laget flåter og padlet rundt på. Kyra

gikk rundt der og beitet og drakk vann.

Og så var det Kroken, en høy kar som pleide å gå i frakk, fra husmannsplassen Kroken på Oppsal. Han gikk i skauen og bandt sprengmatter av kjerr, før de begynte å bruke gamle bildekk. Kroken var fin å ha for folket rundt her, for han slakta også. Noen hadde villagris etter krigen, og folk ville jo ikke slakta dyra sine sjøl, så da gjorde Kroken det. Kroken hadde kone og en stor ungeflokk.

Vi var mye oppe i Østmarka og fiska, i Skøyenputten, dit fikk vi ikke lov til å gå av foreldra våre, for det var farlig. Skøyenputten var bånnløs. Faren til Arvid, August Olsen, skal ha stått ned skaret til Skøyenputten på ski en vinter det var mye snø. Solbergvann, Rundtjern, Nøklevann, Ulsrudvann var andre steder vi fiska, det var før vi trengte fiskekort. Om vinteren spilte vi ishockey i sørenden av Solbergvann, det var noen harde vintere den gangen, 16 og 17 kuldegrader, samtidig som vinteren kom tidligere. Vi hoppa på ski i Godliabakken og Hellerudbakken, men jeg turte ikke hoppe i Granlibakken og i hvert fall ikke Bjartbakken. Den var for stor, men jeg var på renn der. Jeg sto i motbakken, og i bunnen var det pølsebod. Faren til Espen



Pløying på husmannsplassen Trasop.



Tormod Lie tegnet den første bilen sin, 1936 Ford V8 Tudor Sedan.

Bredesen hoppa i Bjartbakken, så Espen må ha fått dette gjennom morsmjælka, så og si.

Jeg hadde en tråsykkel, men fikk tak i et girhjul med tre gir og satte sammen en ny sykkel av deler jeg fikk av brødrene. Det var en artig tid, da vi sykla rundt i området. Men så ble det moped, gutta kjøpte Corvette som kom i 1961, men jeg kjøpte en Tempo Lett av naboen som skulle kjøpe bil. Jeg betalte 400 kroner for den. Jeg sparte hver krone jeg tjente på sommerjobb, så flisa vi rundt på mopeder til Tempo Comet kom, med motorsykkelmotor. Den måtte vi ha sertifikat for å kjøre. Men vi kunne trimme de andre, med deler kjøpt fra Colombia sykkeldepot. Det var ikke lov, men det var kultur og vi var unge, og det var aldri kontroll.

Vi gikk gjerne på Golia velhus på kino, så cowboyfilmer. Barnefilmer på femmeren kostet 1 krone, og 2,50 kroner på sjuern og niern. Helst så vi cowboyfilmer. Alle stolene der var linket sammen, så når vi dyttet én rekke over ende, fulgte alle de andre etter. Det larmet godt og var ikke akkurat populært.

Jeg begynte å jobbe i gulvleggerlæra og dreiv med det i ett år. Jeg var kompis med sønnen til en tapetsermester. Husker vi hadde en jobb på Otta, vi måtte kjøre opp dit på mopeder og det tok hele dagen. De kunne gå i 70 og 80, 90 på

det beste. Jeg hadde pottetjelm med flammer på. Underveis gikk vi tomme for bensin, men ingen av oss hadde penger så vi måtte vente på mesteren til han kom og kunne betale for oss. Jeg tålte ikke alt det lime og de løsningsmidlene, det var gufne greier, jeg måtte bruke gassmaske og huden tørka ut.

I 1967 tok jeg sertifikat og solgte mopeden for 600 kroner, for jeg ville gjerne ha bil. Jeg hadde aldri sett så mange penger før. Så kjøpte jeg min første bil, en 1936 Ford uten skilte som hadde stått i Smalvollveien, men jeg fikk aldri råd til å registrere den. Det hindret meg naturligvis ikke i å kjøre rundt på Trasop og Oppsal med den etter mørkets frembrudd. Jeg var ikke alene om å kjøre ulovlig, de fleste av oss gjorde det. Jeg solgte den til slutt som russebil for 175 kroner, men det angrer jeg på fortsatt.

Arvid hadde sett bilen, og spurte etter den, for han jobba på Autobjørn og var interessert i alt som gikk på fire hjul. Så jeg spurte om han kunne sjekke om det kunne være plass til én til på Autobjørn, for jeg ville begynne med biler. Sånn fikk jeg ny jobb, og ble tatt imot første dagen og spurt om jeg kunne skru. Jeg tenkte at det ville være litt eplekjekt om jeg svarte «ja», så jeg svarte at jeg kunne lære. Det blei jeg jobbende i 47 år, til 2014 til jeg gikk av med pensjon.

Omfattende ombygging av Østensjøbanen mellom Brynseng og Hellerud

Knut Helge Midtbø



Østensjøbanens doble bru over jernbanen og Alna-elva sett sørfra mot Bryn jernbanestasjon. Oslo bymuseum, Fotograf Anders Beer Wilse.

Østensjøbanen og Østensjøveien krysser jernbanen og Alna rett sør for Bryn jernbanestasjon. Oslo bymuseum, Fotograf Anders Beer Wilse.



Seint i 2021 begynte arbeidene med en stor ombygging av Østensjøbanen mellom Brynseng og Hellerud. Alle bruene over jernbanen og Alna skal skiftes, og banen får en ny trase med mindre stigning og slakere kurver og en tunnel opp mot Hellerud. Dette vil redusere støy og slitasje på materiellet, og sammen med nytt signalanlegg som også kommer, kan hastigheten dobles fra dagens 30 km/t til 60 km/t. Kostnadene er store, og bare erstatningen for villaene som måtte rives er på mer enn 50 millioner kroner.

Banen ble bygd på 20-tallet og åpna fram til Oppsal i 1926. Som historielag er vi naturligvis opptatt av det som nå blir borte. Den markante og bratte bakken opp fra Bryn blir erstatta med

tunnel når det hele etter planen er ferdig høsten 2023.

Lambertseterbanens to bruer over Alna skal erstattes omtrent på samme sted. Østensjøbanens to bruer er i skrivende stund revet, og ny bru kommer i en slakere trase og stigningen vil begynne litt tidligere enn før.

Under anleggstiden var fotografen Anders Beer Wilse der, og hans fotografier (datert 1922-1925) dokumenterer anlegget med skarphet og mange detaljer. Vi har falt for fristelsen til å ta med et knippe av disse fra Oslo Museum og avslutter med et bilde fra bygging av den nye tunnelen.



Østsjøbanens skinnegang med dobbeltspor er ferdig i bakken opp mot Hellerud. Nede til venstre ser vi Hovedbanen rett øst for Bryn og veien mot Alna. Oslo bymuseum, Fotograf Anders Beer Wilse.



Østsjøbanens ombygging nær Bryn er i full gang rundt tunellinnslaget ved Bryn i juni 2022. Fotograf Frode C. Jakobsen.