

# TOBIAS

Tidsskrift for oslohistorie

2020



BYEN OG FJORDEN



# TOBIAS

**TOBIAS** er Oslo byarkivs eget fagtidsskrift om oslohistorie, arkiv og arkivdanning. Tidsskriftet presenterer viktige, nytenkende og spennende artikler, og løfter fram godbiter fra det rike kilde-materialet i Byarkivet. Navnet Tobias kommer fra den tiden da Byarkivet holdt til i ett av rådhusårnene, og fikk kallenavn etter Tobias i tårnet fra Torbjørn Egners barnebok *Kardemomme by*. Akkurat som Tobias er Byarkivet et sted hvor man kan få svar på det meste.

**Løssalg kr 50,-.**

**Publikasjonen kan lastes ned gratis fra [www.oslo.kommune.no/byarkivet](http://www.oslo.kommune.no/byarkivet)**

## **TOBIAS – Tidsskrift for oslohistorie**

UTGIVER: Oslo byarkiv

BESØKSADRESSE: Maridalsveien 3

POSTADRESSE: Kulturetaten, Byarkivet,

Pb 1453 Vika, 0116 Oslo

TELEFON: 21 80 21 80.

I Byarkivets åpningstider 23 46 03 50

E-POST: [postmottak@kul.oslo.kommune.no](mailto:postmottak@kul.oslo.kommune.no)

REDAKTØR: Johanne Bergkvist

REDAKSJON: Andrea Dietrichson, Caroline Juterud, Cecilie Lintoft, Kirsti Gulowsen, Maria Storhaug-Meyer, Ranveig Låg Gausdal, Unn Hovdhaugen, Øivin Grimsgaard og Øystein Eike.

Korrektur: Arnfinn Løvsletten og Cecilie Lintoft.

UTFORMING: Kristine Steen, 07 Media

ISSN 0804-2454

OPPLAG: 2000

29. årgang

TRYKKERI: 07 Media

## LEDER

# Byen og fjorden



Tekst: Ranveig Låg Gausdal, byarkivar

Oslo by har en fantastisk beliggenhet mellom marka og fjorden, og mange av byens innbyggere bruker både skogen og sjøen til friluftsliv og rekreasjon.

Men det er ikke nytt at bade- og rekreasjonsmulighetene i fjorden og på øyene blir verdsatt av byens befolkning. I denne utgaven av Tobias kan du lese om hvordan folk før oss har brukt fjorden og øyene. Du vil finne ut at alle øyene har hver sin historie, og at de er ganske ulike. Det kan handle om fritid og rekreasjon, og du kan lese om folkepark, hyttebyer eller badeliv. Men øyene har også vært brukt til nytte og næring, som fyrårn, søppelfylling, industri og sjøflyhavn. Også båtlivet har vært til både nytte og hygge, og du vil finne artikler om landets første båtforening for eiere av fritidsbåter, men også om rutebåttrafikk og yrkesfiske på fjorden.

Oslo har en stund vært en av Europas raskest voksende byer. Man kunne kanskje frykte at naturen i byen kom under press som følge av byveksten, men byrådet holder fanen høyt når det gjelder bevaring, og lover blant annet «å ta vare på og styrke naturmangfoldet i fjorden og på øyene, og legge til rette for mer bruk». I Tobias viser vi deg at dette har lange tradisjoner.

God lesning!

**Forsidebilde: Pappabåtene røykla hele Pipervika.** Sotrøyk fra alle skorsteinene når båtene kappkjørte ved felles båtavgang 16.30 fra bryggene foran Rådhuset på 1950-tallet. Etter felles avgang spredte båtene seg i østlig, sørlig og vestlig retning. På det meste var det rundt femti forskjellige dampskipsselskaper som hadde ruter på fjorden til Sjursøya, Ormøya og Malmøya, Bygdøy, Fornebulandet, Snarøya, Askerlandet, Hurum og Nesodden. Atten av dem gikk lenger sør enn til Drøbak. Lokarutebåtene i Oslofjorden ble kalt pappabåtene fordi de tok arbeidende fedre fra byen til landet og resten av familien etter endt arbeidsdag eller ved arbeidsukas slutt. Foto: Oslo byarkiv A-70036/Ua/0049/026

# INNHOOLD

- 2 Leder: Byen og fjorden**  
Ranveig Låg Gausdal
- 
- 3 Innholdsfortegnelse**
- 
- 4 Øybyen Oslo**  
Unn Hovdhaugen
- 
- 16 Langøyene**  
**Sjøppelfylling, bolig og badestrand**  
Øystein Eike
- 
- 26 Fremveksten av Fjordbyen**  
**Idekonkurransen Byen og Fjorden i 1982**  
Magne Løvhaug
- 
- 36 Lindøya**  
**Fra okkupasjon til hytteidyll**  
Cecilie Lintoft
- 
- 46 Med ansikt mot byen**  
**– Revierhavnenes Båtforening på Hovedøya**  
Kirsti Gulowsen
- 
- 56 Vika-fisker'n – fersk fisk for morgenfugler**  
Øivin Poppe Grimsgaard
- 
- 62 Muntlige overføringer fra en fiskerfamilie i Bunnefjorden**  
Kirsten H. Aasland
- 
- 66 Fra bademaskin til badstue**  
Andrea Dietrichson
- 
- 76 Ventehall fra Pipervika**  
Monica Mørch og Mogens With
- 
- 90 Gressholmen**  
**Fyr, forsvar, fabrikk, flyhavn, fritid**  
Janne Wilberg
- 
- 102 Barneøya Malmøykalven**  
Maria Storhaug-Meyer
- 
- 110 Folkeparkenes historie i Oslo**  
Bård Alsvik
- 
- 118 Bruk arkivene**
- 
- 119 Oslo havnevesen**
- 

4



16



46



56



62



90



110





Kart over  
Indre Oslofjord.  
Illustrasjon:  
Caroline Juterud,  
Oslo byarkiv






Foto: Johan Bernhar Carlsen Fjelle, Oslo Museum OB.FS0826

# Øybyen Oslo

*Alle øyene har en fortelling, og livet på øyene er en viktig del av byens historie. I dag er det fastboende på noen av dem, men mange blir brukt som fritidsøyer og flere er fredet som naturreservat.*

 Tekst: Unn Hovdhaugen,  
kulturhistoriker ved Oslo byarkiv

I nnerst i Oslofjorden er det en rekke små øyer. For oslofolk er Hovedøya, Langøyene og Gressholmen kjente og kjære utfartssteder i sommerhalvåret. Det samme er Bleikøya, Lindøya og Nakholmen for de heldige som har hytte der. Og så er det småøyene og fyrene, Heggholmen fyr, Dyna fyr, Kavringen fyr, Store Herbern, Lille Herbern, Skjælmholmene og Husbergøya, Skilpadda og Malmøykalven. I tillegg til disse øyene finnes det som kan kalles bruøyene, Ulvøya, Malmøya og Ormøya. Og til slutt Sjursøya, som ikke lenger er en øy.



1. Familien Borgens landsted Eden på Sjursøya. Foto: Eberh. B. Oppi AS, Oslo Museum, Z20793



2. Fra familien Borgens landsted på Sjursøya var det god utsikt til de andre øyene. Flere ganger rodde familien over til Hovedøya. Foto: Eberh. B. Oppi AS, Oslo Museum, Z20790

3. Sjursøya som havneområde i 1965. Foto: Oslo byarkiv, A-20027/Ua/0019/070

## Øya som forsvant:

### SJURSØYA

Frem til 1948 var de fleste øyene i Indre Oslofjord en del av landkommunen Aker, som omkranset byen Oslo. Mens Langøyene, Skjælholmene og Husbergøya hele tiden har vært en del av Nesodden kommune. Bare Sjursøya hadde før 1948 blitt innlemmet i byen. Sjursøya er kanskje også den av øyene som har gjennomgått den største forandringen. Fra å være et forlystelsessted med landsteder, er den i dag et sted som kun forbindes med havn og logistikk. Forfatteren Johan Borgen hadde sitt barndoms paradisi på Sjursøya, og i boka *Barndommens rike*

forteller han om livet på øya i sommermånedene, der tretten velstående kristianiafamilier bodde fra mai til september: «Her tålt ingen pensjonatvirksomhet, og her var landstigning forbudt. Her var ikke plass for andre fremmede enn dem man inviterte. Men grensene mellom eiendommene ble frimodig forsert av barn og uansvarlige. Der var ikke mer enn én sint gubbe på øya i så måte. Bare ett var hellig: frukten. Ordet epleslang fantes ikke i vokabularet. Alle hadde nok.» Familien Borgens landsted Eden lå nydelig plassert mellom frukttrær,

og med flaggstang og benker med fritt utsyn over fjorden og de andre øyene. Sjursøya var en skjermet oase for disse kristianiafamiliene frem til den ble kjøpt av Kristiania kommune i 1920, og allerede i 1921 begynte Havnevesenet å rive villaene. Øya skulle nå bli en del av byens havneområde. Sjursøya var opprinnelig svært kupert, så hele området måtte sprenges ut. Frem til 1934 ble det sprengt ut 900 000 kubikkmeter stein, og øya ble også gjort landfast. I 1936 ble det vedtatt å innlemme Sjursøya i Oslo kommune. I dag er øya en viktig del av byens havneområde.



1



2

## Øya med lengst historie:

### HOVEDØYA

I minnene fra somrene på Sjursøya beskriver Johan Borgen også hvordan familien rodde på tur til Hovedøya, der Kristiania kommune vedtok å anlegge sjøbad i 1913. Hovedøya er den av øyene innerst i Oslofjorden med lengst virksomhet. Klosterruinene som ligger midt på øya forteller en nesten 900 år lang historie. Munkene som bodde i klosteret dyrket planter og urter, og det gjør at øya i dag har en helt spesiell flora. Hovedøya er kanskje også den av øyene det har vært mest planer for, men som ikke har blitt noe av. Her skulle det bygges hovedflyplass, tivoli og det skulle også bygge bru over til Vippetangen.

Hovedøya lå i Aker kommune, men ble kjøpt av Kristiania kommune allerede i 1896. Men også før dette hadde kommunen brukt øya til ulike formål. Flere av øyene har blitt brukt til sykehus og sanatorier opp gjennom tidene, og i 1869 ble det opprettet epidemilasarett på Hovedøya. Tanken var å isolere syke sjøfolk slik

at smitten ikke kom til Kristiania. Båtene ble satt i karantene på Sandtangen, og tanken var at de skulle være der i førti dager før de fikk gå i land. Behovet for et karantenasarett ble tatt opp i Bystyret i 1869. Behovet presset seg frem fordi samferdselen både innenlands og utenlands var betydelig, her skulle man kunne isolere mistenkelige og syke personer før de nådde havnen. Det hadde vært et midlertidig lasarett også tidligere på Hovedøya, men nå var ønsket å oppføre et hensiktsmessig anlegg. Det skulle være et lukket område med innhegning, slik at det ikke var mulig med kontakt med resten av øya. Grunnen ble leid av Militæretaten for seksti spesidaler i året, og kommunen fikk også ansvaret for å holde gjerdet vedlike slik at sikkerheten ble overholdt. Lasarettet ble lagt ned i 1931. Smittsomme syke skulle heretter legges inn på Ullevål sykehus' epidemiavdeling. Først i 1951 ble karantenestasjonen revet, kun et lagerskur ble stående igjen.

#### 1. Karantenasaretten på Hovedøya.

Foto: Oslo Museum, F03262

#### 2. Kommandantboligen.

Foto: Oslo Museum, F16114s

Med sin plassering nær fastland og nær Akershus festning, men allikevel med trygg avstand, ble Hovedøya på 1800-tallet valgt som kruttlager for festningens kanoner. Kruttet hadde tidligere blitt oppbevart på festningen, men på grunn av eksplosjonsfaren var man på jakt etter andre steder å oppbevare det. I 1826-1827 ble det derfor reist flere kruttthuser på Hovedøya. Først Lille østre og vestre kruttthuser og deretter Store østre og vestre kruttthuser. I 1867 ble i tillegg Lindøysundet kruttthuser oppført. Alle bygningene er i hvit teglstein og ganske beskjedne. På nordenden av øya ligger et militært bygg til, Lavettbygningen, som ble bygget i 1847-1848, det er et stort bindingsverks- og teglsteinshuser med sadeltak.





Lavetthuset på Hovedøya ca. 1880. Foto: Ole Tobias Olsen, Oslo Museum, OB.OT246



Det finnes lignende bygninger inne på festningsområdet, men utover det er dette et sjeldent bygg i Norge, og det er derfor verneverdig. Bygningen ble opprinnelig brukt som lager for kanonene, senere som kaserne. Rominndelingen som er der i dag er fra andre verdenskrig.

Den siste av bygningene som forteller om den militære historien på Hovedøya er Kommandantboligen. Boligen ble oppført 1850-1851 på øyas sørside. I starten ble den brukt som laboratorium for militæret, til utvikling og testing av sprengstoff. I 1895 ble bygget gjort om til sommerbolig for felttøymestere og oberst Ole Herman Krag og hans familie. Det bodde kun to andre på øya. Ingen kunne komme til land uten tillatelse på grunn av kruttmagasinene. Krags yngste datter har notert ned minner fra tiden på øya: «Alene bodde vi på denne store deilige ø, for uden to uppsynsmænd. To kruttmagasiner var på øen, så ingen kunne

komme uten tiladelse. Derfor var øen en fredet plet, de yndige veie, kloster-ruinene, al den sjeldne flora – et hav av nyperoser og frodige trær – vaar kaffe-plads under høie bjerker.» Dette kan gi inntrykk av at de var alene på øya hele sommeren, men det er også flere fortellinger om festlighetene som ble arrangert i Kommandantboligen. Krag og familien brukte sommerboligen frem til 1902 og var der nesten alene, men allerede i 1914 ble det første offentlige badet anlagt på øya og publikum fikk tilgang.

Under andre verdenskrig tok tyskerne over Kommandantboligen og de andre bygningene på Hovedøya, og flere ble brukt til innkvartering av soldater. De bygget ut en stor brakkeleir på sletta øst for klosteruinene. Etter krigen ble disse brakkene først brukt til internering av kvinner som hadde hatt forbindelser med fienden, såkalte tyskertøser. Leiren ble lagt ned våren 1946 etter kritikk om at den

minnet om en konsentrasjonsleir. Senere ble brakkene brukt som nødboliger for å lette på bolig mangelen etter krigen. Oslo kommune kjøpte Hovedøya fra Staten i 1949. Da ble de fleste av nødbakkene revet, men helt frem til 1964 bodde det statsansatte med familier på Hovedøya.

Hovedøya har ingen private hytter, men i småbåthavnen kan man si at det ligger hytter på vann. Her er det et eget miljø hvor kun de fire båtforeningene Revierhavna båtforening, Akerselvens båtforening, Arbeidernes båtforening og Jernbanens Båtforening har nøkkel til det avlåste havneområdet. Akerselvans båtforening kom sist av båtforeningene til Hovedøya. Helt frem til 1954 lå det båter nederst i Akerselva, men da flyttet de siste båtene ut til Hovedøya før elva ble lukket. I Revierhavna ligger det også en kro med tilgang kun for de med båt via gjestehavna, eller som medlem i en av foreningene.





1. Sjøflyhavna på Gressholmen. Foto: Karl Harstad, Oslo Museum, F12040a

2. Skyttestevne sommeren 1908 på Gressholmen. Foto: Herman Christian Neupert, Oslo Museum, Z00626

## Industri, flyvehavn og skytebane:

### GRESSHOLMEN, RAMBERGØYA og HEGGHOLMEN

Gressholmen henger sammen med Rambergøya og Heggholmen via en steinfylling. Også på Gressholmen ligger det i dag en hyggelig kro, og mange har minner fra den tiden man kunne besøke Gressholmen og gå på tur blant søte små kaniner. Her finnes ingen små stakittgjerder eller skilt med privat eiendom satt opp slik som det er på hytteøyene. Øya er for alle, og her kan alle ferdes fritt.

Selv om kaninene er borte er det flere spor etter tidligere aktivitet på Gressholmen. Oslo Skytterlag, tidligere Kristiania Skytterlag, ble opprettet i 1859, og fikk egen skytebane på øya i 1864. Skytterhuset eller klubbhuset er det som i dag er Gressholmen kro. I 1908 hadde de sin første kontakt med skyttere fra den britiske flåte. De var i Kristiania hver sommer, og dette

året ble de invitert til stevne på Gressholmen. Stevnet ble en suksess for de norske skytterne, som vant med 1679 poeng mot engelskmennenes 1636. Skytebanen holdt stand på Gressholmen i over hundre år, men i 1992 ble den lagt ned. Konflikten med badegjestene hadde blitt for stor, de klagde på farlig skyting og støy.

Ikke lenge etter opprettelsen av skytebanen ble det også etablert industri på øya. Lilleborg Fabrikker opprettet sitt såpekokeri her. Grunnen til at man etablerte såpekokeriet her var stanken som kom fra produksjonen, og den ville man ikke ha inne i byen. Fabrikken holdt stand til 1965. Noen av fabrikkens bygninger var også på Heggholmen, flere av bygningene er bevart og brukes av Lilleborg som feriehus for sine ansatte. På Heggholmen lå det også en annen fabrikk, Christiania Dampoljemølle, som var en maling og lakkfabrikk. Arbeiderboligene ligger der fortsatt og brukes

i dag som fritidsboliger. På Rambergøya har det ikke vært industri, og øya er kanskje den mest intakte av disse tre øyene.

Gressholmen kan også skilte med landets første hovedflyplass, og sjøflyhavn. I 1923 bevilget Kristiania kommune 130 000 kroner, slik at øya kunne gjøres klar for etablering av flyplass. Det var knapt med arbeidsplasser og da saken var oppe i bystyret ble dette også trukket frem som et argument for å få i gang byggingen. Bystyret regnet da også med at bevilginger fra staten var lettere å få hvis arbeidet var i gang. Sjøflyhavna åpnet i 1927, og var i drift frem til 1952, da den ble flyttet til Fornebu. Men debatten rundt flyttingen startet allerede på 1930-tallet. Anlegget ble ikke revet da virksomheten flyttet, og i dag er det Norges eneste godt bevarte sjøflyhavn med både bygninger, ramper og brygger.

## Hytteøyene:

### NAKHOLMEN, LINDØYA og BLEIKØYA

Nakholmen, Lindøya og Bleikøya har ganske like uttrykk i dag, med sine små fargerike hytter. De er det som i dag kalles hytteøyene. På 1860- og 1870-tallet ble de første landstedene bygget på Lindøya av noen velstående kristianiaborgere. Ennå finner vi navnene «Jegerhytten» og «Jaktslottet» på øya. Christiania Jægerklubb, med selveste kong Oscar II i spissen sammen med skytterlaget «Sjerp-skytten» hadde lokaler her, derav navnet Skytterbrygga på øyas østside. I området rundt Skytterbrygga hadde Akerselvns Båtforening opplagstomt og ankringsplass for småbåter. Dette kan støtte teorien om at det var arbeidsfolk fra Oslo øst som først «koloniserte» øya. Arbeiderne startet med å telte om sommeren, etterhvert ble teltene byttet ut med planker og de satte opp lemmer som var heftet sammen med kroker. Om vinteren ble disse enkelt og greit slått sammen og pakket ned til neste sommer. Mot slutten av første verdenskrig begynte Statens skoger, som eide øya, å legge til rette for at slitne arbeidere kunne ha et trygt sted å feriere. For de få fastboende var nok noen ganger all larmen fra de som ferierte på øya sjenerende, men i hovedsak var det ordentlige arbeidere som kom tilbake til Lindøya år etter år. Det var arbeidere fra Nyland eller Aker mekaniske verksted, ølkjørere, lagerarbeidere, skomakerere



▲ Nakholmen med fargerike hytter i 1961. Foto: Oslo byarkiv, A-20027/Uc/0001/304

og telefonarbeidere som ble hytteeierne. Store deler av øya ble regulert til eiendommer og Lindøya Vel tok over driften i 1922. Folk bygget 300 hytter med stor dugnadsinnsats. I dag er øya et lite paradys for de som er så heldige å ha hytte der, og for noen få fastboende. De fastboende er alle knyttet til båtbyggeriet eller til Oslo-Fergene som har sitt hovedkontor ved nordspissen av øya, vendt mot Hovedøya.

Nakholmen ble som Lindøya kolonisert tidlig på 1920-tallet, men det var da staten utparsellerte tomter på øya og tok en festeavgift på ti kroner i året at et velholdt lite hyttesamfunn med 186 hytter vokste frem. På Nakholmen er det ingen fastboende. Det første landstedet ble bygget på Nakholmen allerede i 1865, en toetasjes tømmervilla. Fra 1850 var det gartneri på øya. Øya har også hatt sin egen passasjerbåt M/B Nakholmen, en atten fots snekke som begynte å gå i rute fra 1912.

Bleikøya skiller seg fra de andre to øyene ved at det ligger et gårdsbruk der i tillegg til alle hyttene. Familien Gulbrandsen bodde på øya fra 1700-tallet. De har livnært seg av fiske, gårdsdrift og har også hatt eget båtbyggeri. I den kommunale folketellingen for Aker i 1917 er familien skrevet inn som Christian Gulbrandsen og hustru Aaselie samt deres fire barn Anna, Martha, Ole og Aaselie. Ole jobbet som fisker sammen med faren. Utover familien Gulbrandsen var det på denne tiden kun bofaste på Bleikøya sykehus. Det var et sanatorium for skrofuløse, i hovedsak barn, men det var også noen voksne pasienter. I 1917 ble det ikke oppført noen pasienter, men kun tre sykepleiere, en kokkepikene i tillegg til en tjenestepike og en portør. Driften ble lagt ned i 1926. Etter dette åpnet man også her for hyttebygging. Totalt nitti familier fikk bygget hytte på øya. Sommerkulturen hadde i mer enn et århundre vært

borgerskapets domene. Med innføringen av åtte timers arbeidsdag i 1919, og at arbeidsfolk gradvis fikk avtalefestet ferie på begynnelsen av århundret, fikk også vanlige arbeidsfolk fritid de skulle fylle. En god del hadde tilgang på båt langs Akerselva. I det halve århundret borgerskapet hadde etablert sin sommerkultur hadde de lagt beslag på en god del av øyene langs fjorden, og det stod adgang forbudt mange steder. Fri ferdsel langs kysten var det ikke snakk om på denne tiden. Velforeningene stod sterke på hytteøyene. Hyttene har hatt en tradisjon for å gå i arv. Først i 1980 fikk beboerne på øyene litt mer sikkerhet med festekontrakter på førti år, før det hadde staten kunnet si dem opp på en måneds varsel. Selv om de første midlertidige hyttene var forholdsvis primitive ble øylivet etterhvert ikke primitivt, og med en adresse sentralt i Oslo er det nå en luksus forbeholdt få.

## LANGØYENE: fra søppelfylling til friluftsparadis

I dag har de fleste oslobeboere et forhold til øyene som friluftsområder, men det var ikke en selvfølge at det skulle bli slik. Mange kamper har blitt kjempet for å bevare øyene, og det har vært planer for å gjøre flere av øyene enn Sjursøya til en del av Oslos havneområde. Langøyene har en lang historie som søppelfylling for Kristiania kommune, selv om øya



ligger i Nesodden kommune. Det var på slutten av 1800-tallet press på søppelhåndteringen i Kristiania, og Renholdsverket ønsket seg en søppeløy for å løse utfordringene. Først søkte Kristiania kommune om å få bruke Nakholmen, men Sunnhetskommissjonen i Aker ga ikke tillatelse med bakgrunn i kommunenes sunnhetsforskrifter og den stadig økende boligbyggingen i indre Kristianiafjord. I stedet for kjøpte Kristiania kommune Langøyene i 1902, for å bli kvitt byens avfall. Fra 1904 til 1948 fungerte øyene som byens avfallsdeponi. Noe av skylden for forurensingen i fjorden ligger her, og utover på 1930-tallet ble det et stort problem. Vannet i fjorden var brunt. Badingen foregikk fortsatt i Indre Oslofjord, men på 1960- og 1970-tallet ble det flere steder frarådet å bade her. På forsiden av

▲ *Langøyene med den store gressletta som binder de to tidligere øyene sammen. Foto: Oslo byarkiv, A-20027/Uc/0001/1500*

Arbeiderbladet 12. juli 1973 opplyste Helsrådet om at det ikke var farlig å svelge vannet i Indre Oslofjord, men at det i de vestlige områder ikke var «tilrådelig å svelge for dypt». Vannet som kom fra Bestum- og Frognerkilen beskrev de som rene giften. Den lite fristende brungrønne fargen på vannet skyldtes klorofyll og alger. At vi i dag kan nyte badelivet på Langøyene var lenge ikke en selvfølge.

Etter nedleggningen av søppelplassen ble øya ganske raskt gjort om til badeplass. Allerede i 1950 var det mulig å dra dit for å bade, selv om kommunen skrev i avisen at anlegget ennå ikke var ferdig.





1



2

## Bruøyene:

### ULVØYA, MALMØYA og ORMØYA

Lengst fra bysentrum, men nærmest land, ligger de øyene som vi kan kalle bruøyene. I dag er de nesten som en del av fastlandet. For de som bodde på Ormøya, Malmøya og Ulvøya gikk det lenge båt inn til byen, en damprute som gikk morgent og ettermiddag. Båtene tok med seg velbemidlede menn til arbeid i byen, og hjem på ettermiddagen til kone og barn. I 1872 ble D/S Ceres bygget og satt i rute Kongshavn-Sjursøya-Malmøya-Malmøykalven-Ormsund brygge. Ceres ble en institusjon og hadde et karakteristisk utseende med pipe med knekk, som den hadde for å kunne kjøre under Ormsundbrua.

Den første brua over Ormsundet, fra fastlandet til Ormøya, var en trebrua som kom allerede på 1870-tallet. Stålbrua som står der i dag ble satt opp i 1922. Fra Ormøya og ut til Malmøya kom det ikke bru før i 1966. Frem til det var det fergeforbindelse i det lille sundet mellom de to øyene. Frem til 1907 ble fergen drevet av velforeningen på Malmøya, men i 1907

ble det bestemt i Aker herredsstyre at driften av fergene skulle overtas av kommunen. Frem til nå hadde Malmøen Vel betalt for fergene og vedlikeholdet, og fått femti prosent av inntektene, mens sundmannen Fritjof Svendsen hadde fått de resterende femti prosentene. Men velet mente nå at det var på høy tid at kommunene tok over denne driften, de argumenterte med at kommunen ikke hadde hatt noen utgifter til noe på øya, ikke veihold eller andre ting, selv om beboerne der hadde betalt sin skatt. Kommunen tok over ansvaret, mot at de fikk eiendomsrettigheten og en kompensasjon på 500 kroner fra Selskabet for Malmøen Vel.

Malmøen Vel var forholdsvis velstående, da det på øya etter utstykingen midt på 1800-tallet i hovedsak hadde blitt bygget villaer av byens fornemme borgere. For mange var det landsteder, men for noen ble det raskt helårsboliger. Det samme gjaldt for Ormøya.

Ulvøya, som ligger lengst ut langs Mosseveien, ble sist bygget ut av bruøyene. I 1921 bodde det kun to

familier på øya. I 1923 ble den kjøpt opp av Kristian Gjølborg. Han utarbeidet planer for veier og bruforbindelse. Brua stod klar i 1928, til en kostnad på en kvart million kroner. Ulvøybrua er i dag et populært sted for sportsfiskere. Også i dag er brua så smal at det bare går én bil over av gangen. Etter at brua kom, ble store deler av Ulvøya bygget ut, og det ble vedtatt regulerings- og bebyggelsesplan for øya i 1931. Planen la opp til mindre tomter enn det som var lagt frem tidligere. Det ble lagt opp til omtrent 150 villaer. Store deler av Ulvøya ble derfor bygget ut på samme tidspunkt, og bebyggelsen preges av 1930-talls byggestil.

Frem til utbyggingen på 1930-tallet bodde det kun to fiskerfamilier på Ulvøya, men den ble mye brukt til rekreasjon og friluftsliv. I 1930 arrangerte Nordstrands Idrettsforening for første gang svømmestevnet «Ulvøya rundt». Målet var å skape et «Svømmernes Holmenkollstafett». Konkurransen åpnet for både aktive svømmere og amatører, og endelig kunne havnesvømmingen, som hadde blitt arrangert ved blant annet Filipstad,



1. Brua over til Ulvøya er et yndet sted for hobbyfiskere. Foto: Anders B. Wilse, Oslo Museum, Y4000
2. Feriebåten kommer til Malmøya, sommeren 1938. Foto: Oslo Museum, a13324
3. Fergen mellom Malmøya og Ormøya var i drift frem til det kom broforbindelse i 1966. Foto: Leif Ørnelund, Oslo Museum, Ø47-0305e
4. Heimlibakken 1 på Ormøya, bildet er fra 1865. Foto: Oslo Museum, NW4641



flytte til et område med renere vann. Oppstarten var fra Nordstrands bad, og distansen var 2250 meter. Konkurransen ble raskt en av de mest populære distansekonkurransene i landet. Stevnet ble avholdt en søndag på sensommeren og tiltrakk seg et stort publikum. Fjorden var full av fritidsbåter, særlig robåter. Motorbåter og seilbåter ble bedt om å holde seg unna ettersom de ett av de første årene skapte problemer for svømmerne og ødela sikten. Ulvøya rundt ble også en periode arrangert som rokonkurranse. Svømmestevnet ble arrangert årlig frem til 1952, med unntak av noen år under krigen. I 2014 ble arrangementet revitalisert, og arrangeres nå igjen hvert år.

### Fyrene og småøyene

I tillegg til de større øyene, ligger fyr og småøyer spredt mellom de andre øyene. Tett inntil Gressholmen, i sundet over til Lindøya, ligger Heggholmen fyr. Det er det eldste fyret i Oslo og ble holdt i drift helt til 1972. Fyrbygningen slik den står i dag ble oppført i 1876, men allerede fra 1827

hadde styrmannen som bodde der avtale om at han skulle ha lykt i det ene karnappet som vendte mot Nesoddlandet. Dyna fyr er den øya som ligger lengst vest, mellom Nakholmen og Bygdøy. Øya er egentlig bare et lite skjær. Fyrbygningen ble oppført i 1874. Kavringen fyr ble bygget som det tredje fyret etter Heggholmen og Dyna. Fyret her ble satt opp i 1892.

Store Herbern og Lille Herbern ligger rett utenfor Bygdøy, kun med et grunt sund i mellom. Navnet Store Herbern er misvisende for dette er begge små øyer. Øyene hørte tidligere til «Løchenløkken», men ble solgt og utstykket i siste halvdel av 1800-tallet. I 1912 kjøpte Sam Eyde Store Herbern, og det var første ledd i hans eiendomsoppkjøp. I 1926 kjøpte Christiania Ro- og Seilforening Lille Herbern, og søkte med en gang Aker kommune om rett til øl- og vinskjenking. Fortsatt i dag drives det restaurant på den lille øya, og gjestene ros over til restauranten til faste tider. Store Herbern ble kjøpt av Oslo kommune i 1961 og er i dag et naturreservat.

Skilpadda, Padda eller Tistelholmen er en liten øy i Bekkelagsundet, bare 160 meter fra fastlandet, men med et eget lite hav rundt seg. I dag er den lille øya regulert til friluftsområde, men tidligere var den en del av gården Store Bekkelaget. I 1912 ble den solgt videre til Østlandske Petroliumscompagnie. De leide deretter ut til A/S Yatchklubben. Midt på 1900-tallet ble det etablert et båtslipp på den lille øya, og et båtbyggeri.

Malmøykalven, den lille øya i tilslutning til Malmøya, ble kjøpt av kjøpmann Lars Semb i 1880-årene og brukt som feriested. Her bygde han også hus som han leide ut til kjente kristianiaborgere. Dampskipet «Ellida» gikk i sommertiden i daglig rute til Langøyene og Malmøykalven fra flytebyggen ved Jernbanetorget. Øya hadde kjeglebane sammen med mange andre muligheter for adspredelse og hvile. Da Semb døde i 1891 ble øya oppgitt av feriefolket, og Malmøykalvens Bad tok over. Øya ble lenge brukt som sykehus for skrofuløse barn. Kristiania kommune kjøpte øya i 1915.



◀ Dyna fyr 1912.  
Foto: Anders B. Wilse,  
Oslo Museum, Y1895nb

◀◀ Paddehavet blir området  
rundt Skilpadda kalt. Foto: Oslo  
byarkiv, A-20027/Uc/0001/1629

## Litteratur og trykte kilder

*Arbeiderbladet 12.07.1973*

Arveng, Knut (2015): «Gressholmen – skytebane og flyplass midt i byen» I: *St. Hallvard 3/2015*, Selskabet for Oslo byes Vel

*Asker og Bærums Budstikke 27.06.1908*

Borgen, Johan (1968): *Barndommens rike*, Gyldendal

Oslo byarkiv, *Aker herredsstyre*, 13. juni 143/1907

Oslo byarkiv, *Aker herredsstyre*, 10. desember 116/1931

Oslo byarkiv, *Aktstykker*, 23. november 1869/1

Oslo byarkiv, *Aktstykker*, 1. mars 211/1923

Torstenson, Inge (1997): *Fra nattmann til renholdsverk: avfall og renovasjon i Oslo gjennom tusen år*

Thuesen, Nils Petter (1984): *Hovedøya*, Tiden

Wichstrøm, Anne red. (1984): «Bli med en tur på øyene», I: *Byminner*, Oslo museum. Nr. 2

Waage, Gry (1998): *Fra Konglungen til Padda: om øyene innerst i Oslofjorden*

Sør for Langøyene, i Nesodden kommune, ligger Husbergøya. Selv om øya er liten, har også den en industrihistorie. Øya ble kjøpt i 1900 av Heinrich Carl Hudtwalcker fra Hamburg, som etablerte en dampdrevet tran- og sildoljefabrikk der. Fabrikken var virksom helt til 1982, da øya ble solgt til Oslo kommune. Fabrikklokalene ble en periode brukt til militærøvelser etter at de ble stengt. I 1989 gikk noe feil da man forsøkte å rive pipa, og det oppstod brann i den gamle tranolja slik at fabrikken brant ned. Direktørboligen, en arbeiderbolig og en funksjonær-bolig ligger fortsatt på øya i dag.

Skjælholmene, eller Skjærlholmene som de ble kalt tidligere, er to holmer i Bunnefjorden. Øyene ligger i Nesodden kommune, men eies av Oslo kommune. På Søndre Skjælholmen ble det satt opp små hytter, uten regulering, ganske likt som på de andre hytteøyene på 1920-tallet. Men her fikk ikke hyttefolket bli fast.

I 1954 krevde grunneieren, oljeselskapet Shell, at hyttene måtte rives. Noen ble revet, mens andre ble brent. På Nordre Skjælholmen var det ingen bebyggelse, og øyene er i dag begge definert som naturreservat. Og i hekkesesongen er det ikke lov til å gå i land på øya.

### Øyene og byen

Fra Middelalderens klosterdrift på Hovedøya til etableringen av illelukkende industri på Heggholmen, sykehus på Malmøykalven, søppelfylling på Langøyene, flyplass på Gressholmen og fritidsperler på Lindøya er alt en del av byens historie. Der man tidligere rodde ut til øyene, er de nå tett forbundet til byen med fergeforbindelser og blir godt besøkt av byens innbyggere og turister. Mange finner sin favorittøy, mens andre ser gleden av å utforske den mangfoldige historien på øyene, som bare er en kort fergetur fra byens rådhus. ●



I over hundre år har Oslo-Fergene fraktet folk og varer til og mellom øyene i Indre Oslofjord. De startet opp i 1917 som firmaet «Holm og Bøe» med rute fra Vippetangen til Bleikøya, Lindøya og Nakholmen. Fra 1936 trafikkerte selskapet sjøflyhavna på Gressholmen, fra 1968 Hovedøya og fra 1986 Langøyene. I dag kjører firmaet på oppdrag fra Ruter fra Rådhusbrygga til Hovedøya, Gressholmen, Langøyene, Bleikøya, Lindøya og Nakholmen. Fra 2021 tar Borealis over båttrafikken i Indre Oslofjord og Oslo-Fergene er historie. Billettene finnes i Oslo byarkiv, arkiv etter Oslo-Fergene. Foto: Caroline Juterud

**Sommer på Lindøya i 1939.** Oslo-Fergene i bakgrunnen i full trafikk for å frakte folk til hytteøyene. Foto: Rigmor Dahl Delphin, Oslo Museum OB.AK0192ab



# Langøyene



## – søppelfylling, bolig og badestrand

*To øyer i Nesodden, og et sund mellom dem, ble i løpet av de første tiårene av 1900-tallet omdannet fra et lite hytte- og fiskersamfunn til søppelplass, kommunale boliger og etter hvert et populært friluftsområde. Byen ville bli kvitt avfallet langt utenfor byen, men det skulle vise seg å bli vanskelig å få bukt med problemene som oppsto.*



Tekst: Øystein Eike, leder av historisk seksjon ved Byarkivet

**I EN STERKT VOKSENDE BY,  
SOM KRISTIANIA VAR, PÅ SLUTTEN  
AV 1800-TALLET, ØKTE OGSÅ**

**SØPPELMENGDEN.** Oppgaven med gaterenhold, håndtering av søppel og tømning av utedoer ble fra 1897 overtatt av kommunen, gjennom opprettelsen av Renholdsverket. Det hopet seg opp med avfall, og det skulle helst ut av byen. Kristiania kommune kjøpte eiendommer utenbys for å bruke som søppelfyllinger. Sørums gård i Skedsmo og Drømtorp i Ski var to eiendommer som raskt ble fylt med søppel fra Kristiania. Frogner hovedgård og Tuengen gård ble også brukt. Det samme ble innerste del av Frognerkilen, i nabokommunen Aker. Men Aker

kommune hadde store innvendinger mot Kristianias avfallsdeponering.

Etter hvert så man mot Langøyene, Nordre Langøya og Søndre Langøya i Nesodden kommune. I motsetning til Aker hadde ikke Nesodden egne sunnhetsforskrifter som ville stikke kjepper i hjulene for et avfallsdeponi. Øyene var bare 0,2 kvadratkilometer store, men mellom dem lå et sund, 250 meter på det smaleste, som kunne brukes til å dumpe avfallet i. Kristiania kommune kjøpte i 1902 nesten hele Langøyene for kroner 147 200.

Det tok noen år før Renholdsverket tok sundet mellom Langøyene i bruk som avfallsdeponi. Det var

Veivesenet som brukte sundet først, til å dumpe gateoppsop. Først i 1908 startet trafikken med avfall, kjørt med hest og kjerre ned til Renholdsverkets omlastningsskur på Sørenga, og lastet over i prammer innlånt fra Havnevesenet og Veivesenet. Pramene ble slept ut til Langøysundet med båten «Sirius», og avfallet ble tømt ut der. Etter hvert kjøpte Renholdsverket sine egne lørjer, en type pram. Det ble også kjøpt inn en ny båt. D/S «Kul» fra Skien ble anskaffet i 1913 og døpt om til «Langø». Båten ble bygget om for å kunne frakte passasjerer i tillegg til å slepe lørjene.

For at søppelet ikke skulle drive av sted, ble det lagt ut lenser. Problemet





**Søppelet ble tauet i slike «lørjer» fra Sorenga og ut til Langøyene.**

*Foto fra arkivet etter Renholdsverket, Oslo byarkiv*

begynte allerede med rusket fra gate-renholdet, som ikke sank så lett og som ofte drev mot Bekkelaget, Ljan eller Nesodden. I 1904 ble det lagt ut lenser som skulle holde avfallet på plass inntil det etter hvert sank til bunns. Det viste seg at lenser ikke var tilstrekkelig for å forhindre at strømmen gjennom sundet tok med seg mye avfall. Det ble derfor bestemt at det skulle blokkeres med skipsvrak. I 1910 ble de tre båtene «Jakoba», «Oscar» og «Anna» senket her. Snart var sundet brutt av en stripe med «land», skapt av avfallet. Det ble bygget moloer på begge sider av landstripa, og det ble senket ytterligere to skipsvrak, «La France» og «Zorida», for å holde avfallet på plass.

Søppelet ble de første årene måket utover manuelt, det vil si av Renholdsverkets arbeidere. Tidlig på 1920-tallet ble det investert i et kabel-

kranlegg. Da kunne avfallet spres utover ved maskinkraft, og det var mindre behov for manuell arbeidskraft for denne jobben. Likevel var det mange arbeidere i sving. I 1922 var det tjue-tretti såkalte nødsarbeidere på Langøyene, som fikk jobb under den økonomiske krisen på 1920-tallet. De ble satt til å sprengte ut fjell på øyene. I førti år skulle Langøyene forbli deponi for søppelet fra nabo-kommunen Oslo. Den voksende avfallsmengden sjenerte ikke byens innbyggere, i hvert fall ikke med det samme. Det var verre for naboene i Aker og på Nesodden, og deponiet var upopulært i nabokommunene fra første stund.

**Lukt, fluer og forurenset vann**

For folk flest skulle Langøyene bli synonymt med søppelet som fylte



▲ *Det lå atten hus på de to Langøyene da Kristiania kommune kjøpte dem i 1902. De fleste ble brukt som sommerhus, slik som dette på Søndre Langøy i 1892. Foto: Oslo Museum OB. F11068a*

sundet mellom øyene. Det tok ikke lang tid før klagene meldte seg. De innledende problemene, med avfall som fløt av gårde og forurenset stredene i nærheten, ble forsøkt løst med lukkingen av sundet med lenser og senkede båter. Også senere kom det imidlertid klager om drivende avfall.

Etter hvert ble også lukten fra den voksende søppelhaugen til sjenanse for naboene. Nesodden vedtok strengere sunnhetsforskrifter i 1911, rettet mot søppelfyllingen på Langøyene, og krevde nedstengning av anlegget. Renholdsverket ble til og med ilag mulkt da de nektet å etterkomme pålegget om å stenge. Etter Renholdsverkets mening var problemet sterkt overdrevet, og beviset mente de, var at de sommer etter sommer fikk leid ut alle hus på øya til sommergjester. Renholdsverket kunne til og med legge fram skriftlig dokumentasjon:

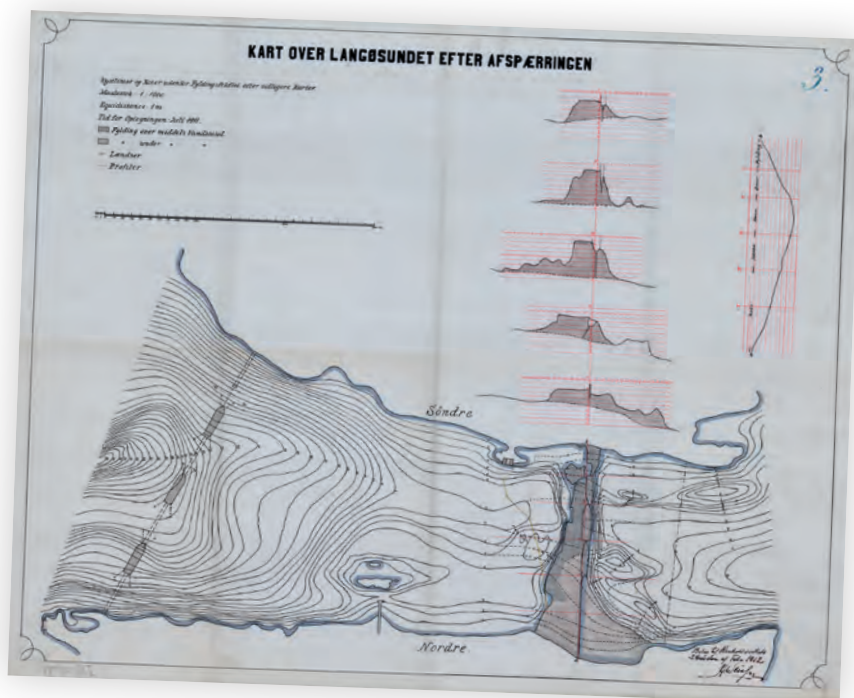
*«leieboerne har avgitt skriftlige erklæringer om, at de ikke har været generet i nævneværdig grad av stank, at de ikke har set avfaldsstoffer flyte bort fra fyldingen, og at de absolut ikke har været utsat for nogen sygdom, som i mindste maate kunde skyldes fyldingen, men at de tvert imot har trivdes utmerket».*

Nesodden kommune gikk ikke videre med saken, og måtte erkjenne at de måtte leve med fyllingen. Det ble gjort noen tiltak for å bedre situasjonen, blant annet ved å sende kloakkslam et annet sted. Avfallet hadde

også en tendens til å selvantenne, på grunn av kombinasjonen av varmen søppelet utviklet under nedbrytning og gassene som bygget seg opp. Dette medførte sur røyklukt, til ytterligere sjenanse.

Etter hvert skulle et annet problem komme i forgrunnen. Oppkomsten av enorme mengder av fluer, utklekket under ideelle forhold i den varme søppelhaugen på Langøyene, kom til å bli en stor utfordring. Fluene blåste over til Bekkelaget og andre nabolag. Det florerte med klagebrev og avisartikler om flueplagen i mellomkrigstida. I 1936 skrev for eksempel Selskapet til Ljans Vel til Oslo kommune og krevde handling:

*«I de siste somre har vi også her på Ljan vært meget plaget av fluer, og i fjor sommer var det særdeles ilde. Noe lignende har vært helt ukjent tidligere. Den væsentligste årsak hertil har utvilsomt vært invasjon fra søppelfyllingene ved Langøene. I solskinsvær var husveggene på solsiden tett besatt av disse store, ekle fluer, og lukket man op et vindu der ikke var innsatt [med] nettingsrammer, fikk man på kort tid hele svermer inn i leiligheten».*



◀ **Drivende avfall var et problem,** og sundet mellom Langøyene ble derfor forsøkt skjermet med lenser, moloer og senkede båter. Et kart fra 1912 viser sundet etter at båtene «Jakoba», «Oscar» og «Anna» ble senket i 1910. Kilde: A-10344/T/1794, Oslo byarkiv



▲ **En kabelkran fordelte avfallet i sundet.**

Foto fra ca. 1930: Anders B. Wilse, Oslo Museum OB.Y6644

**Kartet viser hvordan fyllingen i sundet vokste fram til 1945.**

Det ble senket flere båter for å holde avfallet på plass i sundet.

Kart fra Oslo havnevesen, A-20074/Da 152, Oslo byarkiv ►



Flere tiltak ble iverksatt fra Renholdsverkets side. Fra midten av 1930-tallet begynte man hvert år å sprøyte fyllingen med boraksløsning, et stoff som drepte fluelarvene. Sprøytingen var forholdsvis effektiv, men ikke tilstrekkelig til å forhindre plagen fullstendig, og klagingen vedvarte.

Vannkvaliteten i Indre Oslofjord ble etter hvert svært dårlig. Bevisstheten omkring dette bredte seg særlig på 1930-tallet. Fisket ble dårligere og badevannet ble stadig mindre innbydende. Vannprøver viste at det var

høye forekomster av fekal forurensing, det vil si mye e-colibakterier som følge av forurensing fra dyre- og menneskeekskremer. Oljesøl og andre utslipp gikk rett i fjorden. Det var mange kilder til forurensingen, både urensset kloakk som ble spylt til sjøs i ledninger eller bekker, kloakkslam fra renseanleggene som ble dumpet i fjorden eller utslipp fra industri og annen virksomhet. Samtidig sto friluftslivs-saken stadig sterkere utover i mellomkrigstiden, tanken om sunnhet for alle gjennom rekreasjon og idrett i friluft,

både natur og friområder. Med det vokste også ambisjonene om å legge til rette for mer bruk av fjorden til bading. Kravet om nedleggelse av søppelfyllingen vokste. I 1938 ble det vedtatt at fyllingen på Langøyene skulle legges ned. Avfallet skulle i stedet leveres på Fornebu flyplass, som var under bygging, og på gården til en gartner i Fetsund. Like etter kom krigen. Tyskerne stoppet søppeltømmingen på Fornebu, og dermed fortsatte Langøyene å være avfallsdeponi helt fram til 1948.





**Langøyene ble utpekt som en hovedbadeplass etter krigen.**  
 Bildet er trolig fra en kommunal befaring på slutten av 1940-tallet.  
 Fra arkivet etter Badene A-20015/Ua/0003/101, Oslo byarkiv

►  
 Langøyene var i bruk som badeplass  
 fra 1934. Oppslag fra 1952. Fra arkivet  
 etter Park- og idrettsvesenet A-20145/  
 De 60, Oslo byarkiv

## Beboerne på Langøyene

Kristiania renholdsverk og Kristiania kommune overtok ikke bare et areal da de kjøpte Nordre og Søndre Langøy i 1902. På kjøpet fulgte atten hus, fjorten på Nordre Langøya og fire på Søndre Langøya. Ved folketellingen i 1900 var det registrert ti beboere på de to øyene, fordelt på to husstander. Renholdsverket begynte allerede fra 1904 å leie ut husene til sommergjester, og fra første sommeren var alt utleid. Slik fortsatte det de neste sommerene også. Renholdsverket oppførte noen badehus til bruk for leietakerne.

Sommergjestene kom seg til og fra øyene med en båtforbindelse som gikk fra byen til Malmøykalven, og som Malmøykalven bad sto bak.

I 1910 kjøpte Kristiania kommune den ene eiendommen de ikke allerede eide. Hilda Pedersen solgte den for kroner 157 192 etter at hun var blitt enke. Fram til da hadde familien Pedersen livnært seg som fiskere på Søndre Langøy. I folketellingen

samme år var det registrert atten beboere, i tre husstander.

Antakelig har det vært mer folkesomt på Langøyene enn det folketellingene av 1900 og 1910 forteller, særlig i sommerhalvåret. Men det var også en stor tilflytning til øyene, trolig etter at Renholdsverket fra 1915–1916 utbedret husene slik at de også kunne brukes som helårsboliger. Boligene skulle primært brukes av

## OSLO KOMMUNE

Badene og friluftsområdene

### Orientering om Langøyene.

**Ruter.** Badeferjene går hver halvtime fra Akershusbrygga fra kl. 10 morgen til kl. 19 aften. Retur fra Langøyene hver halvtime med siste båt til Oslo kl. 20. På uverdager går timesrute. Pris tur-retur voksne kr. 1,—, barn kr. 0,50. Billett løses ved avgang fra Oslo og retur-billetten må oppbevares og avleveres ved hjemreise. En gjør merksam på at ferjene ikke er bygd for denne trafikk, hvorfor passasjerene under uheldige værforhold kan risikere sjøsprøyt. Erstatning for slik skade på klær vil ikke bli gitt.

**Området.** Langøyene er ikke ferdig utbygd hvorfor det henstilles til de besøkende å vise aktsomhet. Den del av fyllingen som ikke er planert, er inngjerdet og det advares mot å overtre sperringen. Det er lite med drikkevann på øya, men pumpe er satt opp på 2 brønner. Søl ikke med drikkevannet. Kast ikke papir. Nytt papirkurvene. Det er forbudt å plukke blomster og bryte grener av busker og trær. Åpen ild er forbudt. Husk brannfaren.

**Teltning** kan fritt finne sted i skogen, men ikke på sletta og i nærheten av hus for fastboende. Det tillates bare vanlige telttyper, eventuelt med golv. Teltning må ikke overstige 3 uker i sammenheng. På øyene må det være ro etter kl. 22, på lørdager kl. 24. Berusede personer og bråkmakere vil bli utvist fra øya og anmeldt til politiet.

**Småbåter** som søker øya bør fortrinnsvis fortøye på vestsiden av Nordre Langøy (i Rambergundet). Det advares mot å søke inn i nordbukta av Langøyene på grunn av skipsvrak m. v. i dette farvann. Båtrafikk i badebukta i sør er forbudt. Båthavner vil etter hvert bli utbygd. Ved sletta er en salgskiosk med mineralvann og lign. Norsk Folkehjelps førstehjelpsstasjon ligger på vestsiden av sletta. Hjelp vaktmannen i hans arbeid, og ta hensyn til andre så oppholdet på øya kan bli til hygge for alle.

«Vis friluftskultur»

O. K. B. 3000. 6-52. J. & N.



Renholdsverkets arbeidere, mens boligene som var til overs skulle leies ut til andre arbeidere. Ifølge folketellingen av 1920 skal atten hus ha vært bebodd, med til sammen 155 mennesker. Befolkningen var organisert i en velforening, Langøens Vel.

Renholdsverket overlot fra 1921–1922 utleievirksomheten til Kristiania kommunale leiegårder. I årsberetningen for dette budsjettåret oppgis grunnen å være anskaffelsen av kabelkrana, og at verket dermed ikke hadde behov for å ha så mange av sine egne arbeidere bosatt på Langøyene. Trolig begynte utleievirksomheten også å bli komplisert og potensielt lite lønnsom.

Langøens Vel sendte brev til Renholdsverket 15. oktober 1920 med krav om en ny båtrute, og ba verket om å ta opp spørsmål om driftsstøtte med Nesodden kommune. Renholdsverket undersøkte saken. Dampskipselskapene som opererte mellom Nesodden og byen kunne tilby en rute, men til høye kostnader. Renholdsverket anslo at Nesodden kommune av daglige driftsutgifter på kroner 150, ville måtte dekke kroner 120, noe de ikke så seg i stand til.

I stedet for Nesoddbåtene, ble det opprettet en annen rute som gikk mellom byen, Bleikøya, Malmøykalven og Langøyene. Ullevål sykehus hadde avdelinger på både Bleikøya og Malmøykalven. Ferjeruta kunne ikke drives på grunnlag av billettinntekter, så Renholdsverket, sykehuset og Leiegårdskontoret delte på et tilskudd til



driften på til sammen kroner 7200, ifølge en kontrakt fra slutten av 1920-årene. S/S «Astor» gikk ruta en periode, før S/S «Aidyl» overtok. Det var fem eller seks avganger til og fra byen og fra øyene på hverdager, med noen færre avganger på søndager. I vinterhalvåret var det fire avganger daglig.

Langøyene fikk egen skole i 1919. Selv om Nesodden sto for lærer, var det Kristiania kommune som fikk oppført en skolebygning. Egen skole ble en nødvendighet, ellers måtte

skolebarna komme seg over til Nesodden i båt. Husstandene på Langøyene var barnerike. En oversikt over beboerne fra 1942 viste at det var husstander på henholdsvis seks, åtte og ni barn. Av totalt 71 beboere, var 26 under femten år.

At det var hus, villaer, på Langøyene, er antakelig en grunn til at spesielt store barnefamilier fikk tilbud om å bo der av Leiegårdskontoret. Selv om det var Leiegårdskontoret som sto for utleien, var en del av dem henvist

Under ledelse av Eyvind Strøm, utarbeidet Plan- og anleggskontoret planene for omdanning av Langøyene fra søppelplass til friluftsområde. Planskisse signert Eyvind Strøm, 1949. Fra arkivet etter Park- og idrettsvesenet A-20145/De 60, Oslo byarkiv ▼



dit av Oslo fattigstyre. Det betød at de hadde krav på fattigunderstøttelse i form av husleiebidrag, i likhet med mange andre som trengte en offentlig ytelse under krisetidene på 1920- og 1930-tallet. Langøyene lå og ligger fortsatt i Nesodden kommune, og dermed var det Nesodden som fikk regningen for de som Oslo kommune bosatte der. Dette førte til enda en konflikt mellom Oslo og Nesodden. Fattigstyret i Nesodden nektet å betale husleiebidrag, ikke bare for de som var henvist av Oslo fattigstyre, men også til andre som hadde fått leie bolig og som hadde krav på ytelse. Oslo nektet å overta forpliktelsene Nesodden hadde som hjemstavnskommune for de fattigstøttede på Langøyene: *«Skulde Oslo fattigstyre forlange hjemsendelse herfra av utenbys familier, som var kommet hertil endog delvis under en sterkere påvirkning fra kommunale myndigheter på hjemstedene, så vilde man visselig kunde bli kvit flere hundrede familier. – Men Oslo fattigvesen foretrekker å holde sig til loven».*

Det ble lagt telefonlinjer til Langøyene, men ikke strøm. Vannet kom fra brønner Renholdsverket hadde boret. Husene var slitt. Og beboerne levde tross alt like ved byens søppelfylling, med lukt, fluer og rotter. Noe kunne imidlertid fyllingen brukes til.

Beboerne dyrket poteter. Det ble til og med leid ut jord til en som etablerte seg som gartner der, og som dyrket tomater og asparges i den varme jorda.

Forholdene på Langøyene ble bare verre, ikke minst i kontrast til den generelle bedringen i boligforholdene i byen. Bolignøden var eneste grunnen til at Leiegårdene holdt leieboere på Langøyene, og forholdene ble ikke utbedret i nevneverdig grad. Da det etter krigen ble klart at Langøyene endelig skulle avvikles som fylling, og opparbeides til strand og friområde, startet en lang og vond siste episode i Langøyenes bolighistorie. Stadig flere besøkte øyene for å bade og campe. Trafikken medførte også en del fyll og bråk, til ytterligere plage for beboerne.

Behovet for å skaffe leieboerne nye boliger, hadde vært klart i flere år før Langøyene var ferdig opparbeidet som friområde. Men igjen ble beboerne kasteballer mellom Nesodden og Oslo. Det var boligmangel begge steder. I februar 1953, halvannet år etter at det nye friområdet Langøyene var åpnet, skrev Driftsbestyreren for badene og friluftsområdene oppgitt til Teknisk rådmann:

*«Det hersket, så vidt jeg skjønnte, full enighet om at familiene skulle omplasseres og husene rives straks. Imidlertid meddeler Leiegårdsbestyreren i dag at omplassering [!]*

*igjen er på det uvisse etter formannskapetets vedtak om prioritet for 150 husløse familier.*

*I denne forbindelse må jeg peke på de elendige forhold som nå hersker for beboerne på Langøyene. De fleste hus kan ikke regnes som menneskeverdige boliger. Der er ikke elektrisk lys eller kraft, ikke innlagt vann, om det overhodet på vintertid finnes vann. For tiden har de fleste smeltet snø. En tid var øya uten forbindelse på grunn av isforholdene, og det oppsto matmangel.*

*Vi har søkt å opprettholde forbindelse 2 ganger om dagen så folk kunne komme på arbeidet, men jeg unnlater ikke å si fra at det for kommunen ville bli billigere å betale folkene ukelønn for å holde seg hjemme [...] Et par ganger ble det arrangert tauvandring fra Bekkelaget til Langøyene, men skruis og åpent vann under land gjorde at folkene nektet å fortsette.»*

Saken om beboerne som ikke fikk flytte, og forholdene de levde under, fanget også oppmerksomheten til avisene. I løpet av 1953 ble nesten alle de gjenværende familiene omplassert. Til slutt satt det én familie igjen på Langøyene. Familien Harbosen, bestående av mor og åtte barn, måtte fremdeles vente på ny bolig. VG skrev om familien som var «glemt igjen» på en





▲ *Langøyene ble et svært populært friluftsområde, helt fra det ble åpnet. Foto 1953: Arbeiderbladet, Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek AAB.0023098*

øy ved Oslo: «Familien på Langøyene har en meget tynn tråd over til sivilisasjonen – en telefontråd». Det ble til slutt funnet nytt husvære også for familien Harbosen, og de flyttet til Nesodden.

### **Badeplassen og friområdet**

Etter initiativ fra Norges Badeforbund, Oslo krets, ble en del av Nordre Langøya utlagt til en inngjerdet telt- og badeplass alt i 1934. Stedet var utmerket som badeplass, skrev Rådmanden for V. avdeling i saksfremstillingen, og «ligger således til, at søppeltømmingen på Langøene neppe vil genere». Likevel

følte han nok at publikum måtte overbevises: «For at publikum ikke skal skremmes av søppeltømmingen på Langøene foreslås badestranden benevnt Badestranden ved Ramberg-sundet». Badeplassen ble populær. I 1938 ble det lagt planer for utvidelse av friluftsområdet på Langøyene, under forutsetning av at søppeltømmingen opphørte. Renholdsverket nektet imidlertid å oppgi mer av øyene, fordi avfallshåndteringen i Oslo fortsatt var avhengig av Langøyene. Høsten 1938 ble det likevel fattet vedtak om å avslutte søppeltømmingen på Langøyene, og alt lå da til

rette for opparbeidelse av øyene til badeplass og friluftsområde. Planen var å bruke arbeidsledig ungdom til å rydde kratt og legge til rette for mer bruk. Arbeidet skulle ta til i 1939.

Mangel på budsjettmidler gjorde at ryddearbeidet på Langøyene ble utsatt til vinteren og våren 1940. Søppeltømmingen hadde ikke opphørt helt heller, men datoen for siste lass var satt: 8. april 1940. Så kom krigen, og tyskerne overtok Fornebu flyplass. Flyplassen var åpnet i 1939, og var delvis bygget på oslosøppel. Planen var at en del av avfallet fra Oslo skulle fortsette å gå dit, ettersom flyplassen

ikke var ferdig utbygget. Det var en del av løsningen for å få avviklet Langøya som avfallsdeponi. Tyskerne satte en stopper for søppeltømmingen på Fornebu, selv om utbyggingen fortsatte. Dermed ble det stopp i planene om nedleggelse av Langøyene som søppelplass og opparbeidelse til friluftsområde.

Planleggingen fortsatte imidlertid også under krigen. Bestyreren for Friluftsområdene la fram en vurdering av situasjonen rundt friluftsbadene for Lønnsrådmannen i 1941. Allerede da var det klart at Hovedøya bad, som inntil krigsutbruddet hadde vært det viktigste badetilbudet for byen, antakelig ville være ødelagt eller utilgjengelig som badeplass. Tyskerne hadde også installert seg her. Dessuten gjorde forurensing av havneområdet ved vannkvaliteten ved Hovedøya var for dårlig. Hele fjorden innenfor Nesodd-tangen var i og for seg vurdert som et område med dårlig vannkvalitet. Likevel ser det ut til at Langøyene, til tross for søppeltømmingen, tross alt ble vurdert som mer egnet til bade-plass enn steder nærmere havna.

Etter okkupasjonens slutt begynte planleggingen for fullt. Badet på Hovedøya var i dårlig stand etter okkupasjonen. Malmøykalven og Langøyene ble vurdert som ny «hoved-bade-plass». I 1947 vedtok Formannskapet at Langøyene skulle reserveres til friluftsområde når den ble nedlagt som fylling. Siste lass med søppel til Langøyene gikk i 1948.

Plan- og anleggskontoret i Oslo kommune begynte planleggingen av friluftsområdet, under ledelse av Eyvind Strøm. I 1950–1951 ble Langøyene omgjort, med bade-strender, gressfelt, svømmebaner, stupetårn, restaurant, campingfelter, småbåtplasser, brygger, idrettsbane, forsamlingshus, friluftsteater og samlingsplass, dusjer og priveter. Badestrendene på den gamle fyllinga ble dekket med sand hentet fra fjorden utenfor Oscarsborg.

Dermed var søppelfyllingen på Langøyene borte – nesten. Restene av byens avfall ligger der under gresset og sanden, og har begynt å tyte ut de senere årene. I 2013 ble øyene midlertidig stengt fordi det kom avfall til syne, og man fryktet miljøfarlige og helsefarlige utslipp. Etter kort tid åpnet Langøyene igjen for besøkende, men det viste seg å være behov for å rense opp og dekke over avfallet igjen. Langøyene stengte derfor for publikum i 2020, og skal gjenåpnes i 2021. ●

## Kilder

Oslo byarkiv, *Renholdsverket*

Oslo byarkiv, *Park- og idrettsvesenet*, De 60

Oslo byarkiv, *Boligetaten*, Ea 6 og Ga 6

Oslo byarkiv, *Finansrådmannen*, Db 365

Oslo byarkiv, *Oslo havnevesen*, Da 158

Riksarkivet, *Statistisk sentralbyrå*, Folketelling 1910 og 1920 for Nesodden

## Litteratur og trykte kilder

Torstenson, Inge (1997): *Fra nattmann til renholdsverk. Avfall og renovasjon i Oslo gjennom tusen år*, Oslo

Lund, Bernt H. (2000): *Beretning om Oslo kommune for 1948–1987*

Oslo byarkiv, *Aktstykker*, Driftsberetninger for Renholdsverket 1904–1922

Oslo kommune (1952): *Beretning om Oslo kommune for årene 1912–1947*

Oslo kommune, «Langøyene», I: [www.oslo.kommune.no](http://www.oslo.kommune.no)

# Fremveksten av Fjordbyen

## IDEKONKURRANSEN BYEN OG FJORDEN I 1982

*For over tretti år siden startet arbeidet som skulle forvandle sjøkanten og åpne byen mot fjorden. Motorvei, havn og industri ble byttet ut mot fjord og sjø.*



Tekst: Magne Løvhaug, tidligere assisterende havnesjef i Oslo havn

**SELSKABET FOR OSLO BYES VEL  
INNØD I SEPTEMBER 1982 TIL EN  
ÅPEN NORDISK IDÉKONKURRANSE OM  
FREMtidig BRUK OG UTFORMING AV  
OSLOS SJØSIDE.**

Konkurransen ble kalt «Byen og fjorden – Oslo år 2000».

Daglig leder i Oslo Byes Vel, Jan Sigurd Østberg, fortalte Aftenposten mange år senere om bakgrunnen for initiativet: To menn ergret seg i 1979 grønne over planene om nok et ødeleggende veikryss. Veikrysset så ut som en trompet og skulle dukke opp fra bakken ved Vestbanen og fordele seg i alle retninger. Østberg og landskapsarkitekt Bjarne Aase ble enige om at dette måtte de kjempe mot og forhindre.

Det var den gang en voldsom veitrafikk over Rådhusplassen, og det forelå planer om nye, store motorveier

gjennom byen. Østberg og Aase mente at det var bilen like mye som containerstablene på havnen, som hadde skylden for at Oslo ble så effektivt avskåret fra sin lange strandlinje: «Nesten hele veien, fra Nordstrand, via Bjørvika til Hjortnes, ligger motorveien som en brølende vegg. I tillegg skal både jernbane og havn forseres før vi kjenner duft av salt sjø.» Resultatet av tenkning, alliansebygging og utradisjonelle metoder ble den store nordiske idékonkurransen. Ifølge Østberg begynte de med Rådhusplassen og Vestbanen, men da Akers Mek. ble nedlagt, forsto de at hele sjøsiden måtte inn i konkurransen.

Aker Brygge var det første byutviklingsprosjektet i Oslo havn. Det var storslaget og trakk til seg stor

oppmerksomhet. Området vest i Vika inneholdt skipsverft og mekanisk industri – Akers mekaniske Verksted – fram til 1982, og ble fra 1984 utviklet som eiendomsprosjekt. Utviklingen av Aker Brygge ble initiert av eieren av skipsverftsområdet Aker AS, hvor Fred. Olsen var majoritetseier. Aker Eiendom AS ble opprettet i 1983 for å planlegge og utvikle den cirka 60 dekar store eiendommen. Første byggetrinn besto av det nye Terminalbygget og de ombygde verkstedhallene som sto ferdig i 1986. Åpningen skjedde samme dag som bystyret behandlet reguleringsplanen for området. Aker Eiendom fikk en liten publikumsterminal for Nesoddbåtene i første etasje. Annet og tredje byggetrinn sto ferdig i henholdsvis 1989 og 1991.



252

norske arkitektkonkurranser  
nordisk idékonkurranse  
BYEN OG FJORDEN-OSLO ÅR 2000



*Idékonkurransen om utvikling av Oslos sjøsider ble lyst ut av Norske Arkitekters Landsforbund etter initiativ fra Oslo Byes Vel i 1982. Tittelen på konkurransen var «Byen og fjorden. Oslo år 2000». Forside til konkurranseutlysning, fra arkivet etter Byplankontoret, Oslo byarkiv A-10028/H/Hb1.*



1



2

**1. Bjørvikautstikkeren i 1982, med Paulsenkaia i forgrunnen.**

Foto: Byplankontoret, Oslo byarkiv A-10002/Ua/0029/034

**2. Aker Brygge etter at første del av utbyggingen var fullført i 1986.**

Foto: Per Wang/Byplankontoret, Oslo byarkiv A-10002/Ua/0029/060.



▲ **Inntil Festningstunnelen åpnet i 1990, gikk biltrafikken mellom øst og vest over Rådhusplassen.** Havnebanen gikk rundt Vippetangen, og knyttet sammen Vestbanen og Østbanen for gods som skulle med tog. Havnebanen og Vestbanestasjonen ble nedlagt da de østlige og vestlige toglinjene ble knyttet sammen ved åpningen av Oslotunnelen i 1980. År for foto er ukjent. Foto: Harstad forlag, Oslo byarkiv A-70091/Ua/0003/130

Veiene over Rådhusplassen, rundt Akershus festning over Akershusstranda, utgjorde den ene barrieren mellom byen og fjorden i dette området. Den andre barrieren var jernbansporene fra Vestbanen over Rådhusplassen rundt Akershus og til Østbanen. Disse barrierene var et utgangspunkt for idékonkurransen i 1982. Mulighetene for å få fjernet jernbansporene over Rådhusplassen kom da første byggetrinn av Sentralbanestasjonen var fullført og Oslotunnelen kunne tas i bruk. Det skjedde i mai 1980. Togene kunne sendes gjen-

nom Oslotunnelen. Vestbanestasjonen ble nedlagt i mai 1989.

Biltrafikken over Rådhusplassen ble fjernet i to trinn, først langs sjøen ved Rådhusbyggene og deretter nærmest Rådhuset. Rådhusplassen ble helt bilfri i 1994 da Vestbanekrysset var ferdigstilt. Det ble da mulig å omdanne Rådhusplassen fra et trafikkområde til en representativ plass for byen. Også gjennomgangen av trafikk langs Akershusstranda ble det slutt på.



Det ble i havneplanen 1986–2000 forsøkt utarbeidet et balansert forslag, som skulle ta rimelig hensyn til havnens arealbehov og befolkningens behov for aktiviteter i havnesonen. Følgende områder ble foreslått avgitt til byutviklingsformål:

Akershusstranda – Vippetangen	28 dekar
Bjørvika	49 dekar
Tjuvholmen	30 dekar
I alt	107 dekar

Akershusstranda, som i denne sammenheng omfattet Tingvallakaia på Aker Brygge, Rådhusbyggene, Akershuskaiene og Vippetangen, pekte seg ut som et naturlig område for å utvikle sjørettede attraksjoner for byens innbyggere. Det ble imidlertid forutsatt at deler av havnens trafikk, som cruise-skip og marinefartøyer, fortsatt kunne benytte disse kaiene.

Det var tidligere utarbeidet planer for videreføring av kvartalsstrukturen i byens sentrum til Bjørvikbassenget. Planene ville legge beslag på betydelige deler av havneområdet både hva angikk eksisterende landarealer og potensielt utvidelsesområde i sjøen.

Bystyret vedtok at Tjuvholmen snarest skulle frigjøres til byformål. Havnedirektøren tok dette til etterretning, men viste til at forutsetningen for fravikelse var at erstatningsarealer kunne tilvises. De utbyggingstiltakene



som havnen var henvist til å gjennomføre, måtte nødvendigvis i stor utstrekning foregå i deler av havnen hvor annen trafikk pågikk. Dette forutsatt – hvis kontinuerlig havnedrift skulle opprettholdes – at visse havneaktiviteter midlertidig måtte flyttes mens utbyggingen av andre var i gang. Tjuvholmen ville da måtte benyttes som bufferområde i lengre tid. På sikt regnet imidlertid havnedirektøren Tjuvholmen som tapt for havnedriften.

**De gamle verkstedhallene til Nyland vest** (tidligere Aker mekaniske verksted) under ombygging til kontor- og forretningsbygg i 1985–1986.  
Foto: Per Wang/Byplankontoret, Oslo byarkiv A-10002/Ua/0029/063



Byplankontoret la i mai 1987 fram sitt forslag til kommunedelplan, som også ble kalt Sjøsideplanen. Planen skulle gi retningslinjer for fremtidig bruk av Oslos sentrale sjøside. Hovedhensikten var å legge grunnlaget for en politisk avklaring av arealbruken, særlig å trekke grenser mellom havn og nye byutviklingsmuligheter. Uenigheten mellom havnen og byutviklingsinteressene var ifølge byplansjef Sven W. Meinich i stor grad løst i planforslaget. Det samme gjaldt bruken av NSBs arealer. Sjøsideplanen omfattet strekningen Hjortnes–Lohavn og omfattet dermed ikke havneområdet fra Grønliutstikkeren til Ormsundkaia.

Dette representerte et potensial av en slik størrelse at det ville få konsekvenser for det øvrige sentrum – og for byen som helhet. Den største gevinsten for Oslo sentrum ville, ifølge Byplankontoret, være gjennomføring av Bjørvikautbyggingen, som kunne gi sentrum fjordkontakt og et nytt tyngdepunkt i tilknytning til trafikknutepunktene rundt Sentralbanestasjonen. Kommunen burde derfor prioritere realisering av dette prosjektet, ifølge Sjøsideplanen. Byplankontoret pekte på at utbyggingen ikke skulle skje for raskt, og at man burde prøve ut flere modeller for utbygging, slik at utviklingen kunne tilpasses skiftende markeds- og konjunktursituasjoner.



*Kommunedelplanen for Oslos sjøside, den såkalte «Sjøsideplanen», hadde forslag som ifølge Byplankontoret skulle legge til rette for løsning av uenigheten mellom havnen og byutviklingsinteressene. Planen ble lagt fram i 1987. Forsiden til høringsforslaget, fra arkivet etter Byplankontoret, Oslo byarkiv A-10028/H/Hb1*

Planen omfattet både bebyggelse og publikumsattraksjoner. Under publikumsattraksjoner ble det pekt på at Operaen selv prioriterte lokalisering på Tjuvholmen, men at Vestbanen og Bjørvika også burde vurderes. I Sjøsideplanen ble fire områder på strekningen Hjortnes–Lohavn avsatt til havn, nemlig Filipstad, Utstikker 2, Bispevika og Lohavn. Byplankontoret la vekt på å samle og utvide de kommersielle havneområdene i Sentralhavnen til rasjonelle enheter med god vei- og banetilknytning. Både på Filipstad,

i Bispevika og i Lohavn kunne arealer ifølge Byplankontoret innvinnes ved utfylling, som ville gjøre disse områdene mer effektive. Sjøsideplanen forutsatte følgende arealtilskudd i form av innvunnet sjøgrunn:

Filipstad	94 dekar
Revierhavna (Utsikker 2)	4 dekar
Bispevika	29 dekar
Lohavn	31 dekar
I alt	158 dekar

Det er verd å merke seg at så sent som i 1993 var bystyrets politikere svært velvillige til planer for utbygging av Oslo havn. Bare et lite mindretall gikk imot utbygging av Filipstadkaia til containerterminal i 150 meters bredde.

### **Fjordby eller Havneby? Vinden snur**

I september 1996 besluttet byrådet at Plan- og bygningsetaten (PBE) skulle utrede alternative strategier for alle arealene langs Oslos havne- og sjøside. Spørsmålet var nå om Oslo fortsatt skulle utvikle stykkgodshavnen innenfor kommunens grenser, eller om man skulle velge løsninger som ville frigjøre de store havnearealene til annen bruk. Formålet med utredningen var å legge til rette for en politisk debatt om langsiktig veivalg for bruken av havnearealene.

Plan- og bygningsetatens utredning om Oslos havne- og sjøside fikk navnet «Fjordby eller Havneby» og kom 31. desember 1997. Her skrev etaten at det sterkeste signalet om at tiden var moden for en overordnet og prinsipiell beslutning om bruken av sjøsidearealene, var den politiske situasjonen som oppsto i kjølvannet av forsøket på å fylle ut til en større containerhavn på Filipstad. Filipstadsaken var tuftet på klare prinsipper; en sentralhavn for

Østlandet bør ligge i Oslo. Det ble sådd sterk tvil om innholdet i dette, og motkrefter maktet å prege debatten ved å argumentere ut fra estetikk og miljø. Etter at Miljøverndepartementet underkjente Bystyrets reguleringsvedtak, hadde intensiteten og bredden i engasjementet for eller mot utvidelse på Filipstad ført til synlige sprekker i den partipolitiske enighet, ifølge Plan- og bygningsetaten.

Plan- og bygningsetaten pekte også på at mange havnebyer hadde valgt å flytte havnen ut av bykjernen for å utvikle en moderne containerhavn og lagt ned verftsindustrien. Byene hadde fått utfordringen med å stimulere til ny byutvikling på slike områder.

I sin utredning viste Plan- og bygningsetaten også til Oslos spesielle topografi og lokalisering som begrenset muligheten for å flytte havnedriften ut til egnede arealer utenfor bykjernen, slik som for eksempel Gøteborgs Hamn hadde gjort. I motsetning til mange andre byer var Oslos problemstilling derfor ikke hva man kunne få til på ledige havnearealer, men om det i det hele tatt var mulig å avgi områdene til byutvikling.

Utredningen tok utgangspunkt i to ulike fremtidsbilder og beskrev ulike strategier for å oppnå disse. «Fjordbyen» var basert på en regional

havneløsning der stykkgodshavnen skulle flyttes ut av Oslo og sjøsidearealene frigjøres til byutvikling. Bulk-, ferge- og cruisetrafikken skulle opprettholdes i Oslo. «Havnebyen» var basert på utfyllinger og samling av havnefunksjonene i Østhavnen, som i planen strakte seg fra Sørenga til Ormsundkaia. Hvor Oslos stykkgodshavn skulle flyttes, var et åpent spørsmål.

I debatten om Oslo havn har politiske organer i staten og kommunen, samt diverse kommunale etater – i første rekke Plan- og bygningsetaten – spilt en viktig rolle. Også medienes omtale av havnesaken har hatt stor betydning. Selskabet for Oslo Byes Vel var aktive i havnedebatten i en årrekke. Det er all grunn til å tro at ulike organisasjoners kampanjer mot havnevesenet bidro til at vinden snudde i 1990-årene, og at bystyret ikke før i 2008 vedtok at Oslo trenger en permanent containerhavn.



## Fjordbyen

Fjordbyplanen, som ble vedtatt av bystyret 27. februar 2008, angir en geografisk avgrensning av Fjordbyen. Fjordbyen fra Bygdøy til Ormsund er et av Oslos største transformasjonsprosjekter og vedtaket legger prinsipper for Fjordbyen som helhet og for delområdene. Tidligere byrådsleder Erling Lae sa i 2002 at utbyggingen er det største og viktigste byutviklingsprosjektet siden Christian den fjerdes tid.

All havnevirksomhet, med unntak av ferge-, cruise-, charter- og lokaltrafikk, skulle samles i Sydhavnen. Den vedtatte Fjordbyplanen med hovedprinsipper for fjordbyutviklingen sikret etableringen av Sydhavnen som hovedstadens permanente godshavn. Fjordbyvedtaket åpnet for byutvikling på Filipstad parallelt med utbyggingen av Bjørvika, Bispevika, Sørenga og Grønlia.

*I 1997 kom en utredning om alternative strategier for arealene langs Oslos havne- og sjøside, utarbeidet av Plan- og bygningsetaten etter oppdrag fra bystyret. Utredningen fikk tittelen «Fjordby eller Havneby». En prinsippbeslutning skilte scenariene: om stykkgodshavnen skulle bevares innenfor Oslos grenser, og da i området fra Sørenga-Bekkelaget/Ormsund, eller om den skulle flyttes ut av byen. Plankart fra utredningen «Fjordby eller Havneby», fra arkivet etter Plan- og bygningsetaten, Oslo byarkiv A-10002/H*



Et av de bærende elementer i Fjordbyen er ifølge Fjordbyplanen en havnepromenade langs hele området. Havnepromenaden skulle utvikles slik at den binder sammen øst og vest. Den skal sammen med tilliggende byrom, parker og bebyggelse være områdenes sentrale attraksjon. Promenaden legges nærmest mulig sjøfronten og skal ha en gjennomsnittlig bredde på tyve meter og minimum ti meter.

Om havnepromenaden på Filippstad heter det i Fjordbyplanen at den skal gå på kaikanten helt fra Aker brygge til fergeterminalen, og knyttes til Frognerstranda. På denne strekningen skulle promenaden være gjennomsnittlig 25 meter bred og tilrettelegges for mosjonsbruk. Havnepromenaden på Vippestangen skulle bli bindeleddet mellom Bjørvika, Pipevika og Akershus festningsområde. På nordre del av Akershusstranda ble Havnepromenaden oppgradert med nytt dekke, sittemøbler og gressplen. Havnepromenaden i Bjørvika skulle få et variert romforløp og tilrettelegges for sosialt liv med muligheter for opphold, rekreasjon, samt sosiale og publikumsrettede aktiviteter.

## Tjuvholmen

Tjuvholmen var det første prosjektet i gjennomføringen av Fjordbyen etter at bystyret hadde fattet sitt prinsippvedtak i 2000. Det var godt i gang i 2008 og var derfor i liten grad omfattet av Fjordbyplanen.

Bystyret ba i juni 1985 havnesjefen legge fram en revidert havneplan basert på en opprusting av forslagene fra 1982, kombinert med forslag fra «Byen og fjorden – konkurransen». I bystyrets vedtak het det: «Tjuvholmen frigjøres snarest for aktiviteter av mer bymessig karakter, slik at utbyggingen her kan skje parallelt med videreutviklingen av Aker brygge (...) De havnevirksomheter som i dag finnes på Tjuvholmen, skal tilvises erstatningsarealer før avviklingen finner sted».

Kommunedelplanen for Oslos sentrale sjøsido, som ble fremmet i mai 1987, omfattet både bebyggelse og publikumsattraksjoner. Byplankontoret foreslo Tjuvholmen avsatt til en stor publikumsattraksjon og med en blandet arealbruk tilsvarende Aker brygge.

Etter en konkurranse om det samlet sett beste konseptet for bebyggelse på Tjuvholmen, ble en kontrakt med Selvaag Gruppen AS og Aspelin Ramm Gruppen AS forhandlet fram. Kjøpesummen beløp seg til 886 millioner kroner og fordelte seg på «Gaven til Oslo by» med 430 millioner kroner og en kontantdel til Havnevesenet på 456 millioner kroner. Etter vedtak av reguleringsplanen ble kjøpesummen

økt med 35 millioner kroner. Kontantdelen skulle bidra til å skaffe erstatningsarealer ved utflytting.

I 2007 sto det første kontorbygget ferdig, og 160 beboere flyttet inn ved vannkanten. Året etter kom ytterligere 165 leiligheter, samt bygget til advokatfirmaet Selmer. Salget stoppet i 2009 da finanskrisen slo inn, men allerede i januar 2011 skrev Dagens Næringsliv at utbyggeren Tjuvholmen KS solgte luksusleiligheter for nærmere 940 mill. kroner året før og at salget slo alle rekorder. Til sammen hadde Oslos nye bydel fått rundt 950 leiligheter da Tjuvholmen sto ferdig i 2014.

Sammen med Louisiana inngikk utbyggerne på Tjuvholmen avtale med Astrup Fearnley om et internasjonalt kunst- og opplevelsessenter. Det var tegnet av den italienske arkitekten Renzo Piano og sto ferdig i september 2012. Vinteren 2012 fantes en rekke spisesteder, butikker, kunstgallerier med videre på Tjuvholmen. I august 2012 åpnet Oslos første bystrand, en attraksjon som ble lansert allerede i konkurransen «Byen og fjorden» i 1980-årene. I august kom også den syv mål store skulpturparken ytterst på Tjuvholmen. Et utsiktstårn på sytti meter, kalt Tjuvtitten, ble reist og åpnet i 2012.

*Planleggingen av Filipstadområdet har tatt lang tid, og omdanningen av området er ikke påbegynt i 1988.*

*Foto: Per Wang/Byplankontoret, Oslo byarkiv A-10002/Ua/0029/059 ▶*



## Bjørvika

I Plan- og bygningsetatens utredning om Oslos havne- og sjøside i 1997, var Bjørvika og Bispevika i sin helhet disponert til byutvikling. Også Havnevesenet hadde i Strategiplanen for 1997 foreslått full avgivelse av disse områdene til byformål.

Stortinget fattet i juni 1999 et vedtak om lokalisering av et nytt operahus i Bjørvika. Arkitektkontoret Snøhetta vant arkitektkonkurransen om bygget. Det første spadetaket ble tatt i februar 2003, mens grunnsteinen ble lagt ned av Kong Harald V den 3. september 2004. Operahuset ble åpnet med en gallaforestilling 12. april 2008.

Omlegging av riksveiene har vært en forutsetning for byutviklingen i Bjørvika. Spesielt har E18 utgjort en barriere mellom byen og fjorden. Med E18 i tunnel fra Filipstad til Revierhavna, ble store arealer frigjort til byutvikling. Arbeidene startet i august 2005 og var ferdig i september 2010.

Det ble gjennomført parallelloppdrag av internasjonale konsulentgrupper for å få fram alternative eksempler på helhetlige arkitektoniske og funksjonelle grep for området Bjørvika/Bispevika. 5. juli 2001 ble det inngått en prinsippavtale om dannelsen av et eiendomsselskap for Bjørvikaområdet mellom staten, Oslo kommune, ROM Eiendomsutvikling AS

og Oslo S Utvikling AS. Havnevesenet var først ikke part i avtalen, men havnestyrets leder Bernt Stilluf Karlsen krevde at Havnevesenet ikke bare skulle bli part i avtalen, men også få en rolle i den videre utvikling av selskapet.

Regjeringen fremmet en særlov for at havne- og farvannsloven ikke skulle hindre utvikling av området. Grunneierne stiftet Bjørvika Utvikling AS, som skulle eie Bjørvika Infrastruktur AS. Sistnevnte skulle ha ansvaret for teknisk infrastruktur i området. Fiskeridepartementet utarbeidet en lovproposisjon hvor Oslo Havn fikk anledning til å disponere havnekassens eiendommer i Bjørvika til annet enn havneformål.

HAV Eiendom AS ble opprettet for å utvikle havnekassens eiendommer i Bjørvika, Bispevika, Sørenga og Grønli, og deltok i arbeidet med utvikling av byrom i Bjørvika. Et viktig byplanmessig grep var de syv allmenningene og den sammenhengende havnepromenaden. Allmenningene strekker seg som åpne forbindelser fra eksisterende byområder gjennom de nye byområdene, og ned til fjorden og promenaden.

Området ved Operaen ble bebygd med tolv bygg som kom på rekke og rad etter Thons Hotel Opera. Alle bygg ble tegnet etter Barcode-prinsippet som innebærer høye og slanke bygg

med skillelinjer mellom. I området ble det etablert et nytt Deichmanske hovedbibliotek og nytt Munchmuseum, samt boliger, forretninger, kontorer, bevertning, barnehage, energianlegg/fjernvarmeanlegg, trafikkarealer med mer. Dronning Eufemias gate ble Bjørvikas nye hovedåre. Utbyggingen av infrastrukturen resulterte i en gangbro over sporområdet på Oslo S i 2011. Nordenga bro ble åpnet i august 2011 og inngår i Østre Tangent. Broen går over jernbanesporene og skaper forbindelse med indre by og Bjørvika for biler, busser, gående og syklende.

## Filipstad

Filipstad er det største byutviklingsområdet i havnen etter Bjørvika. Omdannelsen til byutviklingsområde startet senere enn Tjuvholmen og Bjørvika. Medregnet jernbanens område mot Skillebekk er Filipstadområdet på ca. 320 dekar.

Oslo Havn KF og ROM Eiendomsutvikling AS eier til sammen største delen av arealene på Filipstad. Grunneierens overordnede mål for Filipstadområdet var blant annet å utvikle Filipstad til et fremtidsrettet, attraktivt og levende byområde med boliger, arbeidsplasser, servicetilbud og en internasjonal fergeterminal. Sjøfronten skulle være tilgjengelig for allmennheten.



Gatemøblement på Akershusstranda.  
Foto: Ivan Brodey/Oslo Havn KF.



Etter gjennomførte parallelloppdrag av flere arkitektfirmaer, utarbeidet de to store grunneierne forslag til reguleringsplan, som ble fremmet i 2006. Planen var basert på at E18 og forbindelsen til den fremtidige Slottspark-tunnelen skulle legges i samme trase som tidligere, overbygges og senkes enten helt eller delvis. Oppå traseen skulle det gå en lokal hovedgate. Fjordbyplanen fra 2008 inneholdt føringer også for Filipstad, blant annet at den delen av Filipstad som ligger nærmest Aker brygge, skulle utvikles som en utvidelse av Oslos sentrum.

Etter at containertrafikken på Filipstad ble flyttet over til Sjursøya, ble Filipstad benyttet som avlastningskai for forskjellige typer trafikk. I mars 2011 var Oslo Havns forslag klart for Hjortnesområdet rundt ferge-terminalen, og Hans Jægers kvartal lengst øst. På Hjortnes, hvor Color Line

holder til, ønsket Oslo Havn fortsatt fergeterminal. I februar 2015 ba Havnestyret administrasjonen legge til rette for en konseptkonkurranse for Hans Jægers kvartal, i likhet med Tjuvholmen.

Men noe skjer på Filipstad mens planleggingsprosessen trekker i langdrag. Oslo Havn fylte kaiområdet lengst øst på Filipstad utenfor skur 13 med treningsapparater, benker og grønne planter. Inne i skuret, som er dekorert av Pushwagner, er det en aktivitetshall hvor man kan ta et slag boccia eller spille fotball.

### Andre deler av Fjordbyen

Her er gjennomgått hva som har skjedd på Tjuvholmen og i Bjørvika, samt hva som er planlagt av byutvikling på Filipstad og havneutvikling på Hjortnes. Også andre deler av Oslos havneområde er berørt av Fjordby-

utviklingen. Akershusstranda er fortsatt benyttet som havn, men områder er også avsatt til vei, parkering, friområder (park/plass), flere restauranter og bevaring.

På Vippetangen er det fortsatt fergeterminal, kornsilo og fiskehall. I skur 39 har arkitektfirmaet Snøhetta kontorer og i skur 38 holder Oslo Havn KS fortsatt til. Ruter AS' øybåter er flyttet fra Utstikker III til Rådhusbrygge IV. ●

### Litteratur og trykte kilder

Løvhaug, Magne (2017): *Oslo havns historie for tidsrommet 1955–2016*, Pax forlag



# Lindøya



## – fra øyokkupasjon til hytteidyll

*Jeg husker ennå de dager da de første små hyttene grodde op på øyene og var til forargelse for byens fedre, når de kom inn med fjordbåten om morgenen fra sine landsteder. De skrev i avisen om det og spurte om folk ikke hadde skam i livet, som kom og ødela uberørtheten for dem når de satt på dekket og fordøiet så fortrinlig. [...] Nu bor det to tusen mennesker om sommeren på de tre øyene, Bleikøya, Lindøya og Nakholmen. Det er ingen lenger som tar forargelse.*

*Johan Borgen, St. Hallvard 1933*



Tekst: Cecilie Lintoft, historiker ved Oslo byarkiv

**F**orfatteren Johan Borgen sin artikkel i St. Hallvard fra 1933, gir en god oppsummering av utviklingen til hytteøyene i Indre Oslofjord de første tiårene av 1900-tallet. Det som nærmest startet som en okkupasjon på Lindøya, endte med enighet og formelle avtaler, og med en organisert hytteidyll for vanlige arbeidsfolk.

### Telttiden

Lindøya har tilhørt staten siden reformasjonen og forvaltes i dag av Miljødepartementet. Ved forrige århundreskifte lå den under Landbruksdepartementet, med Skogkontoret som forvalter. Øya er på 410 mål og er særlig preget av en hyttekoloni på omkring 300 hytter, som fargelegger den med gult, rødt og grønt. Hyttene har såkalt punkt feste, uten et klart definert antall kvadratmeter tomt.

Allerede i 1860-årene begynte borgerskapet i Kristiania å skaffe seg sommervillaer, blant annet på Bygdøy, innover Bunnefjorden og nedover langs Oslofjorden. Den sentrumsnære Lindøya fikk også et dannet sommerliv, med skytterlag, sommerhus, jakt-hytte og et etablert miljø rundt det fornemme «Stamhuset» øst på øya. Arbeiderklassens bruk av Lindøya begynte ikke med hytter, men med telt, noe navnet «Teltodden» på sørsiden av øya fortsatt minner om.



▲ **Fra pionertiden i 1918**, da arbeiderne i Kristiania rodde ut og teltet på Lindøya. Fra «Dunderdalen», med utsikt til Gressholmen med Heggholmen fyr til høyre. Foto: Lindøya Vel

**På «Teltodden» vokste den første øykolonien fram**, med telt og enkle plankehytter. Foto fra 1920, Lindøya Vel



Denne kulturen begynte først ut på 1900-tallet. Rundt århundreskiftet var arbeidsdagen fortsatt på tolv timer, og kravet om ferie var ennå ikke reist. Særlig med innføringen av åttetimersdagen i 1919 fikk arbeiderne i Kristiania mer overskudd og fritid, og begynte å strekke seg etter borgerskaps sommeridealer. Mange av dem hadde tilgang til en liten båt i Akerselva eller i Filipstadbukta. De ville ut av mørke og overfylte bygårder, og begynte å ro ut til de nærmeste øyene og overnatte i telt. På de statlige øyene i Indre Oslofjord kunne alle gå fritt i land, uten hinder av private eiere, og Lindøya ble et kjærkomment sted. Den lå i akkurat passe avstand for en rotur og var ideell som teltplass med lune vikar og fine sletter.

Familiene dro ut etter arbeidstid lørdag ettermiddag og lå over til søndag, fra tidlig om våren til langt ut på høsten. De teltet på faste plasser ved de beste badestrendene, fra 1912 lå for eksempel ti telt i fast gateformasjon i «Solvika» på sørsiden. Men det ujevne norske sommerværet gjorde at folk snart begynte å sette opp enkle lemmehytter, som ble demontert om høsten. Og litt etter litt lot man de små hyttene bli stående hele året.

### Organisering av «landliggerne»

Den uorganiserte hyttebyggingen tiltok de kommende årene. Øya ble stadig fullere av «landliggerne», som borgerskapet kalte dem. De hadde en oppførsel som lå under enhver borgerlig kritikk, ble det sagt. Det het seg at

de gjorde fra seg rundt om i skogen, at de sloss, og at de drakk og festet hemningsløst. Bygdøyboerne rett over fjorden beklaget seg over at de ble forstyrret av «den uhyrlige støy fra den gemene hob».

Mange av hyttene var satt opp av medlemmer av «Akerselvas Båtforening», og vinteren 1919 fikk Landbruksdepartementet et bekymret brev fra dem. Foreningen fryktet at kommende offentlige planer ville gjøre det vanskeligere for folk flest å bruke øya, og ønsket dialog og samarbeid for å unngå dette:



◀ **Minivilla med mansardtak,  
fra den første byggetiden.**

Foto fra 1925-1930, Oslo  
Museum OB.A5262

hyttebebyggelsen hadde ført til et roligere og mer stabilt øyliv enn før. Det var også viktig for byfolket å komme ut i natur og frisk luft, og på Lindøya var det fri tilgang til dette. Det som bekymret departementet, og som skulle bli utslagsgivende for å gå inn for mer ordnende forhold, var først og fremst de sanitære forholdene. Det fantes hverken ferskvann eller renovasjon på øya, og i tillegg kom forargelsen fra borgerskapet. Det var behov for å gripe inn med regulering, med organisert bosetting og hygieniske tiltak.

Vendepunktet kom våren 1922.

Da ga departementet kontraktmessig tillatelse til inntil 300 sommerhytter, som eierne hadde rett til «å ha stående inntil videre», med én måneds oppsigelse. Det forelå også andre planer for bruk av øya, men på grunn av lavkonjunktur regnet man ikke med at de ville kunne realiseres med det første. En lovlig, midlertidig hyttebebyggelse ble derfor ansett som en god løsning. Grunnen ble bortfestet for ti kroner i året per hytte, og grunnflatene til hyttene ble regulert til maksimalt tolv kvadratmeter. Landbruksdepartementet ønsket en bosetting i ordnede former, med klare bestemmelser for hyttenes plassering og størrelse, og til en viss grad for utforming og farge.

«Av Kristiania-avisene har vi sett at der er planer oppe om forskjellige anlæg ut paa Lindøen [...] Vi smaabaat-eiere har i flere aar, med familie, hat anledning til at lande paa Lindøen i sommertiden og derved skaffe os rekreation fra vort arbeide som haand-verksarbeidere uken igjennem. [...] Det vil være av stor betydning for os om vi fremtidig kan vedbli med vore søndagsturer til øen. Overalt i fjorden er adgangen stængt paa grund av at øerne tas i bruk til forskjellige formaal. Vi mener at det er av stor betydning rent samfundsmæssig set at der er

adgang for bybefolkningen til at søke ut i frisk luft i sin fritid [...] for at indta dagens maaltider og for at børnene kan faa anledning til at røre sig. Vi tillater os derfor i ærbødighet til at andrage det ærede departement om at gi os tillatelse til fremdeles at besøge Lindøen i sommertiden og er villig til at underordne os de regler som i den anledning maatte findes nødvendige til opretholdelse av orden»

Landbruksdepartementet var velvillig innstilt til de nye øyboerne, så fremt det var forenelig med offentlige interesser. Erfaringen var at den nye





▲ **Familiehygge på Lindøya i 1939.** Hytte med innebygd veranda, og den karakteristiske «knekk» på taket.  
Foto: Rigmor Dahl Delphin, Oslo Museum OB.AK0192b

Hyttebyggingen kom ikke uten protester. 31. juli 1922 refererte *Social-Demokraten* til siste møte i Kristiania formannskap, hvor flere hadde ment at «disse kongolandsbyer» ville skjemme innseilingen til byen, «den reneste vandalisme». Andre mente at den ville stenge for andre utbyggingsplaner for området, spesielt i frihavnsanlegget. Men staten viste til at dette var ettårig leieavtaler med kort oppsigelsestid, at hyttestørrelsen var sterkt begrenset

og at det hele var ment som en midlertidig ordning. Året etter ble det derfor åpnet for midlertidige sommerhytter også på Bleikøya og Nakholmen. Etter hvert ble det bygget drøyt 570 hytter på de tre øyene.

### En egen velforening

Med den nye organiseringen ble hyttekolonien på Lindøya inndelt i roder, og beboerne i samme rode skulle ta ansvar for orden og renovasjon.

25. juli 1922 møttes representanter for alle rodene for å danne en egen velforening, et bindeledd mellom departementet og den enkelte hytteeier, som skulle organisere arbeidet med fellesoppgavene.



▲ Like ved «Romerbrygga», på vestsiden av øya, ligger hytte 14 og 17. Fotoene viser typisk hytteutvikling, fra enkle konstruksjoner til optimaliserte løsninger. Artikkelforfatteren er for øvrig medeier av hytta til høyre. Gammelt foto: Ukjent fotograf / Familien Bergum, eier av hytta til venstre. Nytt foto: Cecilie Lintoft, 2020

Det ble nedsatt en lovkomité, som møttes allerede 27. juli og lagde innstilling til lovparagrafer. Det ble også besluttet å foreslå at foreningen skulle hete «Lindøya hytteeieres Vel». Søndag 30. juli klokka 12 ble det holdt et massemøte for hytteeierne, hvor det tegnet seg 114 medlemmer. Lovutkastet ble vedtatt, og deretter ble velforeningens første styre valgt, med seks styremedlemmer, tre suppleanter og to revisorer, og med Morten Syversen fra hytte 105 som formann.

### Travel tid for hyttebyggerne

Det var nok av oppgaver som ventet den nye velforeningen, men ifølge vellets jubileumsberetning fra 1947 var ikke starten så liketil. Det var mange viktige fellessaker å ta tak i, men likevel ville jo øyboerne først og fremst få opp sine egne hytter:

*«Hermed er nå Velforeningen på Lindøya født og dens fortsatte opvekst har foregått med mange og vanskelige oppgaver, som har vært pålagt de forskjellige styrerkomiteer og enkelte medlemmer [...], men det var liksom ikke tid til slikt. Bebyggelsen var jo forestående. Her hang de i fra lørdag middag til siste båt søndag kveld, og dette holdt de på med i 1922 og 1923. Da var de fleste såpass ferdig at de kunne begynne å tenke på å få hvile litt ut og se opp til det arbeid som hadde skaffet dem så mange søvnløse netter, med tanken på å få disse hyttene til å henge sammen.»*

De første somrene ble det bygget hytter av varierende kvalitet og utseende, fra enkle kasser til minivillaer med mansardtak. I og med at den lovlige grunnflaten var så liten, ble det ofte rigget til med egne kjøkken- og soveromstelt rundt hyttene. Det var én hyttetype som ble dominerende og som etter hvert ble påbygd etter et nogenlunde likt mønster. Det startet med en enkel hytte med ett rom, noen ganger med avdelt kjøkken. Etter hvert fikk den en åpen veranda på fram-siden, som senere ble bygget inn slik at hyttene fikk den karakteristiske «knekken» i takvinkelen, som er et vanlig syn på Lindøya. Mange bygde også ark på loftet. I 1930-årene var det flere som fikk tillatelse til å bygge hytta under ett tak, det vil si at de rettet ut «knekken», for en bedre utnyttning av andre etasje.

Etnolog Ingunn Grimstad har intervjuet mange lindøyaboere, blant annet Turid, født 1945, i magistergradsavhandlingen «En stat i solen» som kom ut i 1990. Turid fortalte her at familiehytta hennes er karakteristisk for dette utbyggingsmønsteret:

*«Ja, den hytta er faktisk tre hytter i ett. Den er bygd utenpå og utenpå og utenpå etter som utviklingen har kommet da. Den første hytta var bare et skur, og så ble det noen planker rundt den, [...] og så bygde vi utenpå den hytta igjen da. Så det er hytta du ser nå [...]»*



*Flyfotoet fra 1961 illustrerer fargeplanen som ble tatt i bruk på hytteøyene fra 1933. Fra Lindøyas sørvestside, med «Teltodden» i nedre bildekant, og med gangbru over til «Kjøkkenodden» til venstre. Foto: Widerøes Flyveselskap AS, A-20027/Uc/0001/270 ►*

## En egen øyarkitekt

I 1935 ble arkitekt Eyvind Alnæs engasjert som «arkitektonisk konsulent» for hytteøyene. Honorarutgiftene ble delt mellom velforeningene, Oslo Byes Vel og Landbruksdepartementet. Alnæs vurderte hyttetegninger før de ble sendt til godkjenning i departementet, og tegnet selv hytter for de som ønsket det. Han foreslo nye hyttetyper og de ble populære, blant annet fordi de ga maksimalt volum innenfor reglene om grunnflate. Sakene gikk trolig også lettere gjennom i departementet med hans underskrift. Viktig var det også at Alnæs etter hvert anbefalte og fikk til en lemping av hyttenes størrelse, slik at hytter med hems kunne ha en grunnflate på 25 kvadratmeter, mens hytter uten hems kunne være på inntil 35 kvadratmeter. I 1987 søkte de tre hytteøyene i fellesskap, og fikk etter hvert lov til å utvide grunnflaten til henholdsvis 32 og 40 kvadratmeter. I dag er Lindøya inkludert i Byantikva-



rens fredningsstrategi, og det er lite trolig at det vil komme til flere utvidelsesmuligheter.

## Fargeplan for øyhyttene

Etter oppfordring fra Landbruksdepartementet utarbeidet Lindøya Vel et forslag til fargeplan i 1923, slik at hyttene ikke skulle stikke seg ut i terrenget. Alternativene var hvitt med svakt grønne kanter, stålgrått med hvite kanter og brunt med grå kanter. Forslaget ble godkjent av departementet, så sant det «*innen en og samme rode, eller på det der fremtrer som samlet helhet, anvendes én og samme farge*». I 1933 la Oslo Byes Vel fram en

felles fargeplan for hytteøyene, som fortsatt gjelder – de fleste hyttene er røde eller gule, men i tillegg er det innslag av grønt på Lindøya, og blått på Bleikøya og Nakholmen.

## Vaktsjef med oppsyn og eget skjønn

Allerede før hyttekolonien ble anlagt, hadde Skogkontoret utpekt en egen vaktsjef med forvaltningsansvar for øyene, særlig for skogskjøtselen. Men han fikk snart en viktig rolle også i forhold til hyttebyggingen. Vaktsjefen pekte ut steder for plassering av hyttene, delvis etter eget skjønn, og kontrollerte at de statlige føringer ble fulgt.





▲ Med strikkesett ved hytteveggen i 1939. Foto: Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek 0028340

Mest mulig av terrenget skulle beholdes, og gjerder var forbudt. Vaksjefsinstruksjonen fra 1923 var klar: «Den tillatelse som hytteeierne har fått, omfatter kun tomten hvorpå hyttene står, og ingen adgang til å utnytte grunnen i videre utstrekning. Man vil dog ikke motsette seg at hytteeierne anlegger små blomsterbed langs hytteveggene og planter enkelte trær». Vaksjef Eriksen var visstnok beryktet for å følge opp instruksjonen med stor energi. Han skal ha henvist til regelen for blomsterbed og trampet ned blomster som sto for langt unna husveggen, og sikret seg plass i Lindøyas historie med følgende replikk: «Øya er for unger, bikkjer og katter, ikke for blomster og hekker og gamle frøkner»

### Mange fellesoppgaver for Lindøya Vel – ferskvann, renovasjon og strøm

Renovasjon og ordnede forhold var de viktigste sakene da velforeningen ble dannet i 1922. Øya manglet både ferskvann, strøm og sanitære forhold, det var heller ikke brygger og badeanlegg. Lindøya Vel organiserte en omfattende dugnadsinnsats fra øyboerne, og blant annet gjennom mange arbeidskomiteer som planla gjennomføringen, ble forholdene gradvis bedre.

Velforeningens 25-årsberetning beskriver en krevende tid før den første løsningen for ferskvann var på plass:

«Mens hyttebebyggelsen pågår er det mange ting som melder seg. Det

*første var jo at vi ikke hadde vann på øya, som vi kunne drikke. Vaske seg var det ingen som tenkte på den gang, og det var vel derfor vi så ut som negere når vi kom til Kristiania, som Oslo hette den gang. Vi måtte vaske opp og koke poteter med sjøvann. Drikkevann måtte vi hente i byen [...] Når vi skriver dette er det nok mange som tenker tilbake på den tiden og vil minnes de mange heiarop på stranda som ropte vann, vann.»*

I 1924 ble det gitt tillatelse til å sette opp fire vannsisterner på øya, slik at man slapp å hente ferskvann i byen. Men det velforeningen ønsket aller mest, var en direkte kobling til det kommunale vann-nettet.

### Sommeridyll uten like i 1949. ►

Foto: Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek 0028339

Mange runder med søknader og befaringer måtte til, og på generalforsamlingen 29. oktober 1959 kunne det endelig meldes at:

*«Så vidt man nå vet, vil alt være klart for vanntilkobling fra neste sesong. Ansvarshavende for kontrollen med nedleggelse av vannledningsnettets har anmeldt anlegget innen Velområdet, og anlegget er etter besiktigelsen godkjent av Vann- og kloakkvesenet».*

Sommeren 1960 var det stor dugnadsinnsats for å få ført vannledninger fram til alle hyttene. På vannfesten den 4. juni delte vellets formann Rolf Lindqvist ut skryt til stat og kommune, og til øyboerne selv:

*«Vi kan nå se tilbake på en epoke i øyas historie, hvor skaperglede og samarbeide har gjort det mulig å få vann fra byens vannett direkte til hver hytte til en rimelig pris. Vi har ikke bare fått et godt og rent husholdningsvann, men også vann til blomster og vekster. [...] Men man skal ikke, i denne gledens stund, glemme den hjelp og forståelse som er vist både fra stat og kommune, blant annet ved utlån av redskap og verktøy. [...] Tilslutt vil jeg si at den gode ånd som har hersket melom hytteeierne og styret, har vært en opplevelse av de sjeldne.»*



Renovasjonssaken ble første gang tatt opp i januar 1926, og samme vår ble det inngått avtale med en privat aktør om ukentlig henting av søppel og tømning av utedoer. Fra 1932 ble oppgaven overtatt av en egen fastlønnet vaktmester. Den første tiden ble innholdet fra utedoene rodd ut og dumpet på sjøen, men i 1936 ga Landbruksdepartementet heldigvis tillatelse til etablering av fire latrinekummer. I 1938 krevde departementet at skjemmende skur og utedoer skulle fjernes. Arkitekt Alnæs leverte forslag til et nytt, helhetlig utedoanlegg som skulle spres i rodene, og det står der grønsmalt og i funksjon fremdeles. Det er fortsatt Lindøyas vaktmester som tømmer utedoene, mens dagens hytteeiere håper på at en pågående utredning vil føre til at hytteøyene blir tilkoblet kommunens avløpsnett.

Arbeidet med å få strøm til Lindøya begynte med en første søknad til

departementet i 1929. Øyas dameforening var en viktig pådriver i prosessen; husmødrene trengte elektrisitet til lys og koking. Velhuset fikk strøm allerede i 1933, men det måtte mange runder til før Oslo Lysverker hadde levert opplegg for strøm til alle. 15. juli 1954 ble en stor merkedag: strømmen ble satt på presis kl. 12.04, og det var spenning etter hvert som lyset ble prøvekjørt i hytte etter hytte. 21. august var det stor lysfest på øya, og Oslo Lysverker gratulerte med telegram:

*«Hjertelig til lykke  
med lyset og festen,  
Strøm og spenning er  
hedersgjesten,  
De hilses velkommen  
av alle og enhver,  
Også fra en som ikke  
er her.»*

*Mange hilsener fra Sundby, Lysverket*



▲ **Kart over Lindøya, utarbeidet av Lindøya Vel.** Lokale navn avspeiler hyttefolkets dagligliv gjennom generasjoner. Illustrasjon: Kristine Steen, 07 Media.

## Den sosiale Lindøya

I løpet av få år ble øysamfunnet etablert, med et særegent fellesskap. Det lå mye sosialt og fellesskapsbyggende i dugnadsarbeid og foreningsliv, idrett og fest.

«Lindøyas Kvindeforening», senere «Lindøyas Dameforening», ble stiftet på sensommeren i 1925. Dette vakte visstnok skepsis både i velforeningen og hos vaktstjefen

– man mente at damer ikke forsto seg på organisasjonslivet, og fryktet dessuten at de «ville ta makta». Men det gikk seg til. Dameforeningen ble en pådriver for viktige saker, den bidro økonomisk til større anskaffelser gjennom basarhold og utlodninger, og preget det sosiale øylivet med møter og foredrag, fester og utflukter.



I 1927 kom også «Lindøya Ungdomslag», senere «Lindøya Idrettslag», og etter at det hadde ligget nede noen år, kom «Lindøya Ungdomsforening» i 1961.

Fotballinteressen var stor – det ble tidlig etablert en idrettsplass med fotballmål, og i åpningskampen i 1925 vant Lindøya 10–0 over Bleikøya. I etterkrigsårene tok idrettslivet seg ytterligere opp, og det ble arrangert mange svømme- og friidrettsstevner, håndball- og fotballkamper. Gjennom mindre, lokale venneforeninger har øyboerne oppført flere flotte badeanlegg, det viktigste er kanskje «Svømmestadion», sør på øya. Det åpnet sommeren 1949 og her arrangeres det fortsatt et årlig svømmestevne i august.

Festplassen og «Tjernet» er viktige elementer i Lindøyas sosiale liv. Tjernet ligger midt inne på øya, men fram til 1934 var det bare en sumpete myr med et oppkomme her. Med herredsgartnerens tillatelse, og etter et stort dugnadsarbeid, var myra opprensket og omskapt til et vakkert tjern, med en liten øy med piletre og andehus. Bakom ligger festplassen med dansepartiljong, samt minigolfanlegg og bocciabane.

Det har vært feiret 17. mai på Lindøya siden 1929, og sankthansaften markeres med bål ved «Varebrygga». Rodene har sine egne årlige rodefester, og ungdomsforeningen holder rusfrie arrangementer for unge øyboere. Fra 1952 til 1964 ble «Øyenes Dag»

feiret på omgang mellom hytteøyene, blant annet med en felles båtkortesje mellom øyene. Fra 1965 har Lindøya fortsatt med sitt eget årlige «Øyas Dag». Den holdes den første lørdagen i august og er et stort fellesarrangement med løpestafett mellom øst og vest, båtkortesje, leker, utlodning, underholdning, fest og dans.

### **Snart hundre år med organisert øyliv**

Det nærmer seg hundre år siden velforeningen på Lindøya ble etablert. Fra en beskjeden start, med teltliv og uten sanitære forhold, kan øyboerne se tilbake på en utvikling som har fått det meste på plass. Det startet nærmest som en okkupasjon, men har endt med et velordnet øysamfunn med administrasjon og infrastruktur, butikk og foreninger, veier og stier, bryggeanlegg og fergetilbud. Men øyboerne har kjempet for å beholde hyttene sine. Først i 1980 fikk de inngått avtaler om førte års leiekontrakter. Tidligere kunne departementet rydde øya for «midlertidige» hytter med bare én måneds varsel. Hytteøyene har også kjempet mot ulike utviklingsprosjekter, alt fra havneutvidelse og broprosjekter til industriområder, småflyplass og folkepark. Heldigvis har vanlige folks fritidsinteresser vunnet over utbyggingslysten, til tross for at dette har vært lite lønnsomt for staten. ●

### **Litteratur og trykte kilder**

Alnæs, Eyvind (1934): «Stor-Oslo og Oslofjorden. Strandbehovet og de frie strender. De aktuelle oppgaver», I: *Arkitektur*, Nr. 5

Amundsen, Ragnvald, Kristiansen, Harald, Syvertsen, Oscar (1947): *Lindøya Vel 25 år*, Lindøya Vel

Borgen, Johan (1933): «Tre øyer i Oslofjorden. Et samfunn for sig», I: *St. Hallvard*, Selskabet for Oslo byes Vel

Gjerland, Leif (2006): *Oslos øyrike*, Aschehoug

Grimstad, Ingun (1990): «En stat i solen. Utformingen av et fritidsmiljø. Lindøya, Nakholmen, Bleikøya. Hytteøyene i Indre Oslofjord», Magistergradsoppgave, Universitetet i Oslo

Grimstad, Ingun og Lyngø, Inger Johanne (1992): «Sommerliv på Lindøya 1850–1922», I: *Byminner*, Oslo Museum, Nr. 2

Lyngø, Inger Johanne (1991): «Hyttelivets gleder – om tid og tidsforståelse. En undersøkelse av hytteøyene i indre Oslofjord», Magistergradsoppgave, Universitetet i Oslo

Mannsaker, Lars (1989): «Bleikøya, Lindøya og Nakholmen: Den første sosialistiske stat?», I: *St. Hallvard*, Selskabet for Oslo byes Vel, Nr. 2

Sells, Trine Lise (1997): *Lindøya Vel 75 år*, Lindøya Vel

*Social-Demokraten*, 31.7.1922: «Skal Lindøen og de andre øerne stenges for arbeiderne?»

# Med ansikt mot byen

## – REVIERHAVNENS BÅTFORENING PÅ HOVEDØYA

*Det grønnmalte anlegget ytterst på nordpynten av Hovedøya har en lang og innholdsrik historie. Det ligger innbydende til, vendt mot byen og på vakre sommerkvelder badet i sol. Inne i det store båthuset står lange blekblå og hvite rader med skap til båteierne i Revierhavns Båtforening. Det lukter gammelt treverk, seilutstyr og tauverk, og tramping over hult tregulv gir et særegent ekko.*



Tekst: Kirsti Gulowsen, kunsthistoriker i Oslo byarkiv

**ET SIKKERT BÅTHUS, DER BÅTEIERE KUNNE OPPBEVARE SEIL OG ÅRER TRYGT, VAR KJERNEN I BÅTFORENINGEN.**

De første båtforeningene i Kristiania oppsto nettopp fordi eierne var bekymret for utstyret sitt. Årer og seil ble vanligvis båret i land etter bruk, og båter uten oppsyn var utsatt for tyveri. Folk vandret hjem med årer over nakken og seil under armen, mange leide plass i gårdene nær havnen til utstyret.

### Norges første båtforening stiftes

I 1853 gikk en gruppe båteiere sammen om å stifte en forening, nettopp med hensikt å spleise på tilsyn til båtene sine. Båthus og oppsynsmann var selve grunnlaget. Av kommunen fikk båteierne avsatt plass i den søndre Revierhavnen, rett nedenfor Børsen. I lovene som ble bestemt på stiftelsesdagen 28. april 1853, slås det fast i §1 at medlemmer «er berettiget til at blive anvist Plads for sin Baad, Snekke eller Pram». Herrene var forholdsvis unge, intellektuelle menn, sentrert om miljøet rundt Tegneskolen, og noen jurister. Blant juristene var båtkon-

struktør og advokat Hans Grøn, som tegnet de første lystseilbåtene i Norge. Revierhavns Båtforening var landets første båtforening, og flere i kretsen ble senere sentrale i Skiforeningen, Turistforeningen og lignende. Dette var borgerskapets dyrking av friluftslivets gleder, og havneplass hadde de naturligvis sentralt ved Kvadraturen. Skysskarer og loser hadde sine båter utenfor byen, øst for Akerselva og i Pipervika.

En oppsynsmann ble ansatt med ansvar for tilsyn og klargjøring av båtene. Det var mest små snekker og robåter, med og uten mast og seil. Det tok ikke langt tid før de 77 plassene,



*Fra høyre ses klubbhuset på pynten og det lange båthuset fra 1870 bak det opprinnelige fergeanløpet.  
Foto 2020: Kirsti Gulowsen, Oslo byarkiv*

som hadde vært så tilfredsstillende til å begynne med, ble altfor lite. Drømmen om å komme ut og nyte fjorden vokste raskt. Noen få år senere, i 1860, opprettet Båtforeningen en filial i Pipervika ved Stranden, omtrent der Nesodd-båten anløper i dag. I Revierhavns Båtforening var det nå plass til 120 båter, og i Pipervika var det plass til 60.

### **Flytting, og flytting igjen**

Etter hvert som byen og kaianleggene vokste, ble Revierhavns båter tvunget videre utover bryggene, først til Festningskaia i 1870. Der ble det bygget et stort, nytt båthus med plass til

årer, seil og utstyr for omkring 200 båter. I 1902 ble båtene og deres eiere presset ut til Vippetangen, der de fikk bruke deler av den nyanlagte fiskehavnen, hvor Fiskehallen nå ligger. Dette siste skulle være en mellomløsning, inntil kommunen fant en permanent plass for Båtforeningen. Det romslige båthuset ble demontert og lagret, mens båteierne fikk bruke deler av ridehuset på Akershus festning til å oppbevare seil, årer og andre eiendeler. Men havnen var trang og alle fikk ikke plass. I 1903 ble det satt et tak på antall medlemmer til 88. Løsningen var selvfølgelig ikke langvarig. I 1904

besluttet kommunen endelig å ta fiskebassenget i bruk og Båtforeningen måtte på flyttefot igjen.

I 1905 ble det endelig inngått avtale med Forsvarsdepartementet, som var eier av Hovedøya. Revierhavns Båtforening skulle nå flytte ut dit, der den fikk disponere den nordøstre landtangen kalt Danmark, og den lille bukten vest for denne. De større lystseilerne hadde ligget på svai her en god stund allerede. En viktig betingelse for å bruke området var å bygge et forsvarlig gjerde mot resten av Hovedøya. Det skulle være tre meter høyt med piggråd på toppen, og det





1 2



**1. Båtforeningen på Festningskaia**, med båthuset til høyre i bakgrunnen og ridehuset til Akershus festning til venstre.

Foto: Norsk Maritimt Museum NSM.3000-433 **2. Båtforeningens havn på Vippetangen i 1904.** Foto: Oslo Museum OB.OH499

skulle være en port med nøkkel, som bare kunne åpnes fra utsiden av den militære oppsynsmannen. Oslo kommune kjøpte Hovedøya fra Staten i 1950, og Forsvaret forsvant ut.

I 1905 tok imidlertid kommunen ansvar for båthavn for fritidsbåtene, og fikk mudret opp båthavnen og slått ned pæler for akterfortøyning av båtene. Båthuset fra 1870 ble tatt ut av lageret inne på Festningskaia og gjenreist ute på tangen Danmark, der det står i dag i sin gamle sveitserstilsprakt.

Båthavnen i Pipervika måtte på sin side vike for Vestbanen, og ble først presset ut til Tjuvholmen og senere videre utover til Filipstadbukten. Der var det allerede sammenslutninger av båteiere, og Christiania Roklub hadde etablert seg i ly av Brandskjærene, der de bygget klubbhus. Først i 1925 kom det elegante hovedkvarteret Kongen på Laholmgrunnen, tegnet av arkitekt Ole Sverre. Miljøet rundt de seilforeningene som senere skulle sammensluttet og bli til Kongelig Norsk Seilforening, så Frognerkilen som sitt naturlige tilholdssted. I 1902 ble det første

klubblokalet bygget på et lite skjær kalt Dronningen.

Kristiania fikk med dette to sentre for båtsport, ett i vest ved Frognerkilen, og ett på Hovedøya. Etter hvert som det ble flere og flere fritidsbåter på disse to stedene, organiserte også båteierne langs Akerselva seg i 1918, og dannet Akerselvans Båtforening. Det lå også båter innerst i Bispevika, på jernbanens tomt. Men skillet mellom østkant og vestkant ble ganske markant, Kristiania var i mellomtiden vokst til en industriby med mye



klarere skillelinjer mellom borger-  
skapetets og arbeidernes boligområder.  
Revierhavnen definerte seg nå som  
båthavn for de østlige bydeler.  
Båtene på vestkanten var større og  
dyrere, og med en overvekt av  
seilbåter, mens båtene på østkanten  
var rimeligere, vesentlig snekker  
med årer og seil og etter hvert også  
motor.

Byen vokste, og for hver gang det var  
opprettet nye båtplasser, mente man  
at båthavnsproblemet var løst. Kom-  
munen slet med å holde tritt, i 1908  
var det blitt 203 medlemmer i Revier-  
havns Båttforening og i 1923 var  
medlemstallet vokst til 384. I vanske-  
ligere tider sank det til underkant av  
300, hvor det i følge årsberetningene  
holdt seg gjennom 1960- og 1970-  
tallet.

*Båttforeningens anlegg på  
Hovedøya i 1905, med regatta  
på fjorden og båtstell på land.  
Gjerdet mot det militære  
området synes i forgrunnen.  
Foto: Mittet, Oslo Museum OB.  
Z05905*





*I 1919 var Båtforeningen vel etablert på Hovedøya. Foto: Anders B. Wilse, Oslo Museum OB.Y2279*

Men Revierhavns Båtforening består av så mye mer enn et båthus og en oppsynsmann eller en vaktordning. Det er et komplett anlegg av hus og innretninger med forskjellige funksjoner, kommet til etter behov og muligheter.

### **Ferge, venterom og kafé**

Båteierne måtte ta seg ut til Hovedøya og tilbake igjen til Vippetangen med sine gjester. Det ble fort reist et lite venterom på Hovedøya. Dette er kjernen i dagens klubbhus og serve-

ring i Båtforeningen. Etter en del frem og tilbake, ble hele tjenesten satt ut.

Restauratør Christian Christian-sen påtok seg å holde fergeskuss, bygge et lite klubblokale med venterom og sørge for salg av forfriskninger. Salget av kaffe, mineralvann, smørbrød og for en stor del øl, førte tidvis til bråk rundt serveringen og dens form. Dette går tilbake til ølutlevering på Festningskaia på 1800-tallet. Der ble det stadig klaget på bråk og skjenking av berusede personer ved Båtforeningen.

Restauratøren var avhengig av flere kunder enn det Båtforeningen kunne gi, mens Båtforeningen selv ønsket å begrense adgangen for utenforstående av edruskapshensyn. Men tillatelse til utlevering av øl ble gitt av Aker kommune, som var rette myndighet i og med at Hovedøya lå utenfor bygrensen frem til 1948. Med fergedriften kom det også til en avtale med Akershus kommandantskap, om at fergen skulle besørge transport av offiserer og deres familier i sommerhalvåret. Fergen ble navlestrengen til byen.





1

**1. R.B. IV.** Foto fra Revierhavens Båtforening, Hovedøya, 100-års beretning 1853–1953

### 2. Fergene i 1953.

R.B. II ytterst til høyre er en av de to elektriske fergene som fikk dieselmotor i 1937. Den hvitmalt bensinstasjonen ligger bakenfor. Det lille sveitserstillet ble sannsynligvis med på lasset fra Vipppetangen i 1905. Foto fra Revierhavens Båtforening, Hovedøya, 100-års beretning 1853–1953.

### 3. Båtforeningens anlegg på Hovedøya i 1952.

Foto: Widerøes Flyveselskap/Vilhelm Skappel, Oslo byarkiv A-20027/Ua/0018/125



2

Under første verdenskrig ble det umulig å skaffe drivstoff, og foreningen gikk til anskaffelse av elektriske ferger. De var i drift helt til 1937, da kommunen la ut brygger lenger inn i bukten, som fergene også skulle betjene. Da ble det behov for en helt annen drift, og foreningen kjøpte sin første dieselferge, R.B. IV. Den kunne ta hele 75 passasjerer, og hadde overbygning for dem. Samtidig ble det satt dieselmotorer inn i de gamle fergene. R.B. IV var selvfølgelig uimotståelig for okkupasjonsmakten under andre verdenskrig, som rekvirerte den allerede 23. april 1940. Fergen gikk med i en eksplosjon på Palébryggen sent samme år. Fergetrafikken ble først overført til Oslo-Fergene A/S i 1968, som fra før av betjente hytteøyene.

### Oppsynsmann

Opprinnelsen til Båtforeningen hadde altså vært å sikre utstyret gjennom å ha et båthus og en oppsynsmann. I de første statuttens paragraf 2 gis det bestemmelser for oppsynsmannens plikter: «at fortøie Baadene i sine Pæle,



3

holde dem rene indvendig til enhver Tid, tørre Seil, naar fornødiges, bringe Baadene ud og ind, besørge Aarer, Seil m.m. du og ind i Baadene, samt vare ansvarlig for det Inventarium, der gives ham til Opbevaring.» I kontrakten med den første oppsynsmannen, Martin Johannesen, utdypes det: «at være tilstede ved Havnen fra Kl 6 Morgen til Kl 10 Aften i Tidsrummet fra 1st til 31de Mai, Kl 6 – 11 fra 1st Juni til 31te August samt i September og October i saadan Tid som Foreningens Bestyrelse fastsætter.»

Da foreningen flyttet ut til Hovedøya ble det ansatt to oppsynsmenn, som hadde plikt til å være der og holde fortøyninger og båter i orden, fra 15. april til 31. oktober. De skulle også gå nattevakt på området. I tillegg var det ansatt fergeførere, billettører og sjauere på området. Etter hvert som anlegget ble utviklet, vokste behovet for administrasjon og orden. Fra 1913 ble det ansatt en forretningsfører, men stillingen ble raskt slått sammen med overoppsynsmannens. Hvor mange som var ansatt gikk opp og ned med



*Skapene i båthuset måtte settes opp på nytt etter frigjøringen i 1945. Foto 2020: Kirsti Gulowsen, Oslo byarkiv.  
Vinsjen som kom til Hovedøya i 1905. Foto 2020: Kirsti Gulowsen, Oslo byarkiv*

økonomien. Foreningen hadde ansatt oppsynsmann frem til innpå 1960-tallet. Behovet for oppsyn med havna og båtene forsvant ikke med de fast ansatte, og det kom til forskjellige ordninger. Etter hvert tvang det seg frem en ordning med nattevakt på dugnad, slik de fleste båtforeninger har i vår tid.

### **Vinsjene og skinnegangene – det viktige vinteropplaget**

Et trygt vinteropplag er en av kjernene i alle båtforeningers drift. Da Båtforeningen ble flyttet fra Vippetangen og ut på Hovedøya, lyktes den i å forhandle til seg en vinsj fra Fiskehavnen på Vippetangen. Vinsjen er fremdeles i drift, den fikk motor i 1933. Senere kom flere vinsjer til. Båtene

skulle opp i krybber på land om høsten for stell og opplag, og for oppussing og klargjøring neste vår. Anlegget ble hele tiden utvidet, utover 1930-tallet ble hele området vest for bryggene fylt med skinnegangar for båttopplag. Mesteparten av dette anlegget er i full bruk i dag. Slippen ble opprinnelig drevet på kontrakt, som en liten bedrift i foreningen. Til tider falt denne oppgaven sammen med oppsynsmannens oppgaver. I 1966 ble den siste helårs «dagmann» ansatt, som foruten slipparbeidet skulle gjøre alt forefallende arbeid på området. Men båtforeningen var mer og mer avhengig av medlemmenes arbeidsinnsats. Den første reelle medlemsdugnaden ble avholdt i 1964. Etter hvert ble dette arbeidet satt mer og mer i system, og i løpet av

1970-tallet gikk løpende vedlikehold av området, brygger, slipper og opplagsskinner over på dugnadsdrift.

### **Bensinstasjonen**

Den første motorbåten på Hovedøya kom i 1906. I Kristiania var det da i alt 12 motorbåter til fritidsbruk. I 1910 var tallet steget til 79, minst halvparten var i Revierhavnenes Båtforening. Lysten på fritidsbåt bare økte i Kristiania og fritidssnekkene hadde oftere og oftere motor. Etter hvert ble motorbåtene helt dominerende. Det oppsto et behov for tilgang på bensin.

I 1911 ble det inngått avtale med Østlandske Petroleumscompagni, som hadde sine tanker ute på Steilene, om å sette opp en bensinstasjon i Båtforeningen. Dette var en stor lettelse

*Oslo Seilforenings anlegg på Lille Herbern i 1952. Foto: Widerøes Flyveselskap/Vilhelm Skappel, Oslo byarkiv A-20027/Ua/0002/204*



for båteierne. Samarbeidet varte helt til 1973, da bensinstasjonen ble nedlagt. Den betjente selvfølgelig også fergene, og både fergedriften og bensinstasjonen bidro betydelig til foreningens økonomi.

### Medlemmene og båtlivet

Vi må regne med at det har vært en del vennskapelig kapproing og kappseiling blant de stort sett yngre herrene i båtmiljøet i den første tiden. Båtforeningene i Revierhavnen og Pipervika arrangerte til å begynne med kapproing fra Kongshavn og rundt Bleikøya. Etter hvert kom det også seilbåter til, og grosserer Joh. P. Paulsen arrangerte den første ordentlige regattaen i 1865. Båtlivet fortsatte på den måten i det små, med stadig flere båter til glede og adspredelse.

Kristiania Ro- og Seilforening ble dannet i 1886, som en gruppering blant de båteierne i de to foreningene som drev med konkurranse. Etter hvert forsvant roingen ut av formålet, og foreningen egnet seg bare til seiling, som Kristiania Seilforening. I 1896 hadde enda en seilforening sett dagens lys innen miljøet i Revierhavnen Båtforening, Seilklubben Ulabrand. Den skulle sørge for kappseiling for mindre båter. Andre seil-

foreninger ble grunnlagt fra 1878 av. De slo seg sammen i 1904, som Kongelig Norsk Seilforening og fikk et klart vestkantpreg, med klubbhuset på Dronningen som sentrum.

En liten gruppe menn, med finansmannen Axel Heiberg i spissen, grunnla i 1878 Christiania Roklub, for å igangsette kapproing etter engelsk mønster. I begynnelsen var klubben meget eksklusiv, men de halverte raskt kontingenten, og på 1890-tallet var det over 200 medlemmer. Som regel hadde man båt i en båtforening, og var medlem i en seilforening eller roklubb for å drive seilidrett eller kapproing.

Kristiania Seilforening var stadig basert i Revierhavnen Båtforening etter flyttingen til Hovedøya. Der hadde de egen brygge for seilbåter. Det var helt nødvendig, for seilbåter med fast mast kunne ikke ha akter-

fortøyning festet til en felles wire eller tau, som båten skled under inn mot bryggen. Hver båt måtte ha en enkeltstående pæle til akterfortøyning. Det organiserte regattamiljøet styrket seg utover 1900-tallet, og seilforeningen brøt endelig med Revierhavnen Båtforening i 1926. Da kjøpte de – nå som Oslo Seilforening – øya Lille Herbern på sydsiden av Bygdøy, og etablerte seg med båtplasser der.

I løpet av de siste tiårene av 1800-tallet vokste det med andre ord frem et yrende båtliv og miljø for regatta og kapproing i Kristiania. Med fremveksten av industribyen Kristiania, som en delt by med arbeiderstrøk på østkanten og borgerskap på vestkanten, endret miljøet i båtforeningen seg. Revierhavnen prioriterte å skaffe plass for små båter, fremfor å fylle havnen med noen få, større. Siden





**Båtene er blitt adskillig større og mer varierte med årene.**

*Bildene er tatt fra nesten samme sted, henholdsvis den nyanlagte Arbeidernes Båtforening i 1938 og Revierhavns Båtforening i 2020. Foto: Kirsti Gulowsen, Oslo byarkiv og Oslo Museum OB.A13204*

Seilklubben Ulabrand arrangerte regatta for småbåter, hadde den en naturlig plass i båthavnen.

I Båtforeningen vek embedsstanden og de intellektuelle mot slutten av 1800-tallet plassen for grosserere og håndverkere, og etter hvert gjorde arbeiderne sitt inntog i foreningen. I 1928 kom Anders Birke-land inn i styret, fra 1935 til 1940 som formann. Han var formann i Norsk Sjømannsforbund. Nå fikk alle ansatte i Båtforeningen tariff-lønn, og i de påfølgende årene vokste Arbeidernes Roklubb og Arbeidernes Båtforening frem innen miljøet i Revierhavns Båtforening.

Fellesutflukter var populært, særlig i førkrigstiden. Revierhavns egen høstutflukt markerte slutten på sesongen for året. Båtene dro ut til et

felles mål i kortesje, hadde stor fest om kvelden og kappleker dagen etter. På 1930-tallet var det vanlig med utflukter til Borøya utenfor Sandvika. Båtforeningene i Frognerkilen, Akerselva og Revierhavnen gikk også sammen om å dra i felles kortesjer rundt i havnebassenget. Norges Handels og Sjøfartstidende for 24. september 1924 forteller om en kortesje i kjølvannslinje, altså etter hverandre på linje, fra Frognerkilen, om Hovedøya, inn til Grønli, rundt Vippetangen og ut til Kavringen, der det var festfyerverkeri for å markere slutten på båtsesongen. Fellesutflukter ble fremdeles arrangert på 1960-tallet, i 1965 var det for eksempel pinsetur til Håøya nord for Drøbak. I dag holdes en årlig medlemsregatta Hovedøya rundt, festfyerverkeriene er det slutt på.

Båtene var stadig mest små snekker og seilbåter i tiden før og etter andre verdenskrig. Gjennomslaget for rimelige seilbåter kom med Oslojolla i 1937. En ny byggeteknikk, der båtene ikke ble klinket men ble bygget over lest, på samme måte som en sko, gjorde båtene billigere og seilopplæring og kappseiling ble mer allment tilgjengelig. Det første året ble det solgt omkring 250 Oslojoller i Oslofjorden. Men i Revierhavns Båtforening dominerte stadig motorsnekkene, og kom til gjøre det i lang tid. I dag er seilbåtene igjen i ferd med å ta over som dominerende båtlivsform, med både nyere og eldre, større og mindre regattabåter, gamle treskøyter og mindre trebåter spredd over bryggene.



### Hovedøybukta sett fra Akerselvns Båtforening innerst i bukten.

Til venstre de røde klubbhusene til Arbeidernes Båtforening, og lengst ut Revierhavns Båtforening. Foto 2020: Kirsti Gulowsen, Oslo byarkiv

### Hovedøybukta fylles

Revierhavns Båtforening vokste sakte, men sikkert til et båtsenter for østkanten. Samtidig kom det stadig flere småbåter langs Akerselva opp til Krohgstøtten, og det fantes en båthavn på jernbanetomten øst for Akerselva. Akerselvns Båtforening hadde kontrakt med kommunen på 301 båtplasser i 1935.

Arbeidernes Roklubb hadde tilhold i Båtforeningen fra den ble stiftet i 1929, til den flyttet til kommunens nyanlagte brygger lenger inn i Hovedøybukta i 1937, der også den nystiftede Arbeidernes Båtforening fikk plass. Nå ble nordsiden av Hovedøybukta full av båter. Til slutt, da det skulle legges lokk over Akerselva og kaikanten skulle utvikles på begynnelsen av 1960-tallet, fikk

Akerselvns Båtforening og Jernbanens Båtforening plass fra 1964 av. Slik ble hele Hovedøybukta fylt opp med fritidsbåter, og alle østkantforeningene var samlet på ett sted.

Revierhavns Båtforening lever og fungerer i dag på samme måte som før. Det gamle anlegget er i full bruk, selv om bensinstasjonen brukes til oppbevaring av redskaper, fergeleiet brukes til varetransport og oppsynsmannens kontor brukes av styret. Forvisningen fra bryggene i Kristiania til Hovedøya i 1905, gjorde det nødvendig for Revierhavns Båtforening å bygge alle funksjoner og utvikle et helt lite samfunn – med ansikt mot byen. ●

### Kilder

Oslo byarkiv, *Akerselvns Båtforening*

Oslo byarkiv, *Christiania Roklub*

Oslo byarkiv, *Havnevesenet*

Oslo byarkiv, *Revierhavns Båtforening*

### Litteratur og trykte kilder

Hammer, S.C (1923): *Kristianias Historie*, Oslo

Kjelstrup, Yngvar (2017): *Oslo havns historie I*

Nissen-Lie, Henrich (2011): *Frisk bris i 125 år, Oslo Seilforening fra 1886 til 2011*, Oslo

Olsen, Kristian Anker (1958): *Seilas og samfunn. Kongelig Norsk Seilforening gjennom 75 år 1883–1958*, Oslo

Pedersen, Johan (1953): *Revierhavns Båtforening, 100-års beretning 1853–1953*, Oslo

Solberg, Leif Kåre: «Om Revierhavnen Baatforening», I: [www.revierhavnen.no](http://www.revierhavnen.no).

Solberg, Leif Kåre (2003): «Maritimt jubileum: Revierhavns Baatforening 1853–2003» I: *St. Hallvard 2/2003*.

Thjømmøe, Tore (1985): *125 år i båtfolkets tjeneste, Frognerkilens Båtforening av 1860's jubileum 23. mai 1985*, Oslo



# Vika-fisker'n

## – FERSK FISK FOR MORGENFUGLER

*Kaisalget av fisk i Oslo går tilbake til middelalderen, og har vært et fast innslag i bybildet og byens liv helt til nå. Med utviklingen av det moderne Oslo har fiskesalg flyttet seg fra brygge til brygge, fra Bjørvika til Vika. Sviktende fiske og vår tids gjennomregulerte samfunn har endret måten dette fiskesalg skjer på.*



Tekst: Øivin Poppe Grimsgaard, pensjonist og frivillig i Oslo byarkiv

### SALG FRA BÅT DIREKTE TIL OSLO- BORGERNE HAR LANGE TRADISJONER

I OSLO. Allerede Kong Magnus 6. Håkonsson, med tilnavnet Lagabøte, ga oss i 1276 en landslov og senere en bylov, hvor det heter «*Fersk laks og annen fersk fisk og østers skal kjøpes fra båtene eller på bryggene og ikke i buer*». Byborgernes havneområde lå i Bjørvika. Etter bybrannen i 1624, ble strandområdet på vestre side gradvis utbygd med den voksende byen

i Kvadraturen. Økende trafikk av alle typer fartøy stilte nye krav til havna, både i Bjørvika og etter hvert i Pipervika.

### Fra Sadelmakerhullet til Vippetangen

Fra 1833 lå Fiskebrygga for murbyens innbyggere i Sadelmakerhullet. Dette kaiområdet lå i enden av Rådhusgata, ved Børsen. Hit ble fangsten fraktet levende i fiskekister. Disse var gjennomhullet slik at friskt sjøvann kunne

strømme igjennom. Fiskerne rodde sin egen fangst til byen med fiskekisten på slep. Fiskekistene lå og fløt i vannskorpen ut fra bryggene, og fisken ble hentet opp med hov og slaktet og sløyet etter hvert som den ble solgt. I området rant kloakk ut og kunne ligge utenfor fiskebrygga som en svart stripe langt utover sjøen. Da Sadelmakerhullet og Børkehullet endelig ble gjenfylt i 1907 forsvant fiskebrygga fra denne siden av havna.





**Fiskebryggen i Sadelmakerhullet i 1903 til 1905.**

Foto: Anders Beer Wilse, Oslo Museum, OB.Y1224, OB.Y1526, OB.Y1525, OB.Y1528, OB.Y1530

**Bildet til venstre viser nesten helt sikkert Johan**

**Kristiansen**, som er omtalt i Kirsten Aaslunds artikkel. Foto: Anders Beer Wilse, Oslo Museum

Fiskerne ble nå tvunget ut til Vippetangen, hvor et nytt basseng var anlagt for dem. Omsetningen av fersk fisk fra dette bassenget fortsatte i flere år, med fiskekister og etter hvert kummer, kalt hyttefat, på samme måte som i Sadelmakerhullet. I 1905 kom det i tillegg en provisorisk fiskehall for grossister og detaljhandel på Vippetangen. Samtidig var det noe salg av fisk rundt Rådhusutstikker 1 i Pipervika og ved Akerselvas utløp ved Nyland.

På 1920-tallet førte forurensning og urent vann til høy fiskedødelighet i hyttefatene, som ofte måtte trekkes helt ut til Lindøysundet for å gi fisken levelige forhold. I 1933 var Vippetangbassenget fylt igjen, og en moderne fiskehall ble bygget. Her holder fiskehandlere og grossister fortsatt til. Fiskebåtene måtte igjen på flyttefot.

**Vika-fisker'n i Pipervika**

På 1930-tallet ble salg fra båt flyttet til Vika. Bryggene i Vika hadde gjennomgått en forvandling fra byutvidelsen i 1859. Da vokste murbyen vestover, og trehusbebyggelsen måtte vike. Deler av Pipervika forsvant som forstad og ble en del av Kristiania. Sjøgaten med sin murhusrekke kom på plass. Utfylling og mudring av havna i Vika og langs Akershusstranda tok til, og båtene kunne etter hvert ikke trekkes opp på stranda, men måtte fortøye ved de nye kaianleggene. Hit kom altså kaisalget av fersk fisk.

Etter krigen var fiskerne vel etablert med sine tradisjonelle sjarker langs kaia ved Utstikker 1, med det nye Rådhuset som et attraktivt bakteppe. Fiskebåtene med fiskere i aktivt salg, og i god kontakt med byens





1 2

borgere og tilreisende, skapte en livlig handel og ble et fast innslag i bybildet fra etterkrigstiden.

Populære fiskearter gjennom tidene har vært brislingen i Bunnefjorden, makrellen langs Nesoddlandet, fjordtorsken og andre torskefisker som sypike, øyepål og lange. Feit, høstgytende sild og flyndrearter var også etterspurt, samt reker og andre skalldyr.

### I motbør og medvind

På 1950-tallet allierte de mange fiskeforretningene i Oslo seg med daværende ordfører Rolf Stranger, for å få fjernet det de mente var en ubehagelig

konkurranse fra fiskerne og deres bryggesalg av ferskfisk og reker. Da spørsmålet kom opp i bystyret i 1959, ble saken «lagt død»; blant annet etter at finansrådmann Egil Storstein «*kom med panegyriske uttalelser om den deilige, ferske fisken og all den gleden rekene skapte hos de kjøpelystne forbigasserende.*» Kaisalget skulle ikke røres.

Salgsorganisasjonen Skagerakfisk S/L ble stiftet i 1947 og har gitt fiskere bosatt fra Drøbak og innover dispensasjon for salg av egen fangst ved Rådhusbrygga. I 1954 påla fiskerne seg selv en begrensingsregel, at fisk som ble solgt i Vika, måtte

fanges innenfor Moss–Hortenlinjen. I 1971 stiftet fiskerne Indre Oslofjorden Fiskerlag, som et større lokallag av Oslofjorden Fiskerlag. Det var et felles ønske om å styrke rekrutteringen til yrket, og å øke medlemstallet som var sterkt nedadgående i de mange smålagene i Indre Oslofjord.

Begrensingsregelen fungerte bra når ressurstilgangen var god. Da ressurstilgangen sviktet på 1990- og 2000-tallet, ga Fiskeridepartementet Indre Oslofjord Fiskerlag grønt lys for fiske i Ytre Oslofjord, uten konsekvenser for Vika-fiskerne. Skagerakfisk S/L «svarte» med å varsle stans i bryggesalget fra 1. mars 2001.





3



4

### 1. Brislingen bæres i land

med kurv i fiskehavnen basseng på Vippetangen, ca. 1907. Dette bassenget ble fylt igjen i 1933.

Foto: Mittet, Oslo Museum, OB. Z05899

2. **Fiskekisten losses** og fisken veies på Vippetangen i 1925. Foto: Anders Beer Wilse, Oslo Museum, OB.Y2727

### 3. Pipervika omkring 1860.

Forstadsbebyggelsen er i ferd med å vike for murbyen, men anleggingen av kaiene er ennå ikke kommet i gang. Foto: Oslo Museum, OB. F03213c

4. **Pipervika, år 1900.** Nå er fiskebåtene etablert ved Pipervikskai. Foto: O. Væring, Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek, AAB-119272

Fiskeriministeren engasjerte seg, skar igjennom og sikret full seier for fortsatt direktosalg fra båtene.

### Sjømatfestival og sjømattorg

Da bilene forsvant fra Rådhusplassen på 1990-tallet, og blåtrikken fikk rulle alene på sitt spor, var det mange som tok til orde for at faste, kommersielle installasjoner ikke skulle få etablere seg på plassen. Men, som alltid, unntak ble gjort og da i form av et salgstelt. Fiskerlaget fikk tillatelse til å sette opp et telt for enkel tilberedning og salg i sommersesongen. Teltet måtte rigges ned, og området rengjøres etter hver salgsdag. Salgsteltet ble kjær-

komment, for driften ble kombinert med andre arrangementer som Sjømatfestivalen og Kystens Dag.

Den første Sjømatfestivalen var i 1993, med 50 000 besøkende. I 1997 var besøkstallet økt til 80 000. Spørsmålet om etablering av et permanent sjømattorg på Rådhusbrygga kom opp som et hett tema, og Fiskerlaget engasjerte seg i prosjektet. De fikk erfaringer med salgsteltet, og det ble avtalt at «salgsteltperioden» kunne inngå som en prøveperiode i forhandlingene med Oslo Havn om drift av et fremtidig sjømattorg. Bystyret i Oslo fattet følgende vedtak 14. mai 1996: «*Det anlegges et fisketorg ved Rådhusbrygge 4.*»





**1. Brislingfiske i Hvervenbukta i Bunnefjorden i 1961.**

*Foto: Johan Brun, Dagbladet, Norsk Folkemuseum, NF.28599-005*

**2. Livlig fiskehandel langs kaikanten foran Rådhuset i 1962.**

*Foto: Randulf Kure, Oslo byarkiv, A-10002/ Ub/0001/014*

**3. Fiskebåtene ligger på rekke og rad foran Rådhuset, ca. 1975-1980.**

*Foto: Henrik Ørsted, Oslo Museum, OB. A9621*

**«Skitt fiske for fiskerne i Indre Oslofjord»**

Det blir stadig færre båter som selger fisk direkte ved kaia foran Rådhuset om morgenen, og fisken er som regel utsolgt før klokken åtte. Resten får reker. Konkurransen om fisken i indre del av fjorden har tilspisset seg de senere årene; fra fritidsfiskere og andre nykommere som sel, skarv, hegre og ærfugl. Alle spiser fisk. Fra 1. januar 2020 er det totalforbud mot fiske innenfor Drøbak.

Men de som kommer til Rådhuskaia i håp om å kjøpe fisk, tar del i en tradisjon som går tilbake til middelalderen, og som har vært en del av Oslos pulserende liv til alle tider. ●



Kart over Kristiania, 1900, utsnitt. Kristiania oppmålingsvesen A-20135/Tb/01

### Kilder

Oslo byarkiv, *Indre Oslofjord Fiskerlag*

Oslo byarkiv, *Havnevesenet*

Samtale med Kirsten H. Aaslund, Frogn, 16.06.2020

### Litteratur og trykte kilder

Bjercke, Alf R. (2001): «Fingrene fra rekefatet», I: *Aftenposten aftenutgave* 12.02.2001

Holm, Per Annar (2006): «Fersk fisk for morgenfugler», I: *Aftenposten* 22.08.2006

Kjelstrup, Yngvar (2017): *Oslo havns historie for tidsrommet inntil 1954*, Oslo

Kristiania kommune (1914): *Beretning om Kristiania kommune for aarene 1887–1911*, Kristiania

Oslo kommune (1952): *Beretning om Oslo kommune for årene 1912–1947*, Oslo

Vestreng, Tom (2020): «Skitt fiske for fiskerne i Indre Oslofjord», I: *Dagsavisen* 27.01.2020

Ødemark, Erik Conrad (2018): «Jeg savner lyden av fiskebåtene i Oslofjorden, lyden av norsk kystkultur», I: *Vårt Oslo* 21.12.2018





# Muntlige overføringer fra en fiskerfamilie i Bunnefjorden

*Familien Aaslund har vært fiskere i generasjoner. Kirsten H. Aaslund deler her noen av familiens muntlige overføringer fra fire slektsledd bakover, tilbake til slutten av 1800-tallet.*



Tekst: Kirsten H. Aaslund



◀ Trygve drar not og sønnen Arne ror, omkring 1945. Foto fra familiealbum.

## Fiskesalget i gamledager

Vår oldemor, Ingeborg fra Skoger, var gift med Johan Kristiansen fra Knardalstrand, innerst i Bunnefjorden. Johan og broren Karl var fiskere. Ingeborg og Johan hadde seks barn, to jenter og fire gutter. Guttene ble fiskere i fjorden. Datteren Gudrun ble gift med en fisker fra Svartskog i Bunnefjorden.

Ingeborg solgte fisken i Sadelmakerhullet og muligvis Borkehullet. Hun rodde inn til byen med fangsten i «hyttfat» hengende etter prammen, en slags båt med hull for vanngjennomstrømning. Det tok fire timer hver vei. Etter at Nesodd-/Bunnefjordbåtene begynte å kjøre, hadde hun store baljer med levende fisk på båten. Hun måtte forsøke å få mest mulig levende fangst til byen, og øste stadig vann opp i baljene. Da de kom til byen praiet hun en «drakjerrekall» som fraktet baljene hennes dit hun skulle.

Det må ha vært et voldsomt slit og hele familien måtte hjelpe til. Farfar, Trygve, ble født i 1888. Han var med å «dra bakke» midt på natta, før han ble satt i land i Brevik og måtte gå derfra rett til skolen på Dal.

Trygve og broren Bjarne begynte å fiske sammen. Det er mulig at de prøvde fisket andre steder og, for de står i folketellingene tidligere enn



1910 som hjemmehørende i Larkollen, men i 1910 bodde de i Knardalstrand.

Trygve solgte fisk ved utløpet av Akerselva. Der syntes han så synd på alle kjerringene som stod utafør Nylands verksted og ventet på å få tak i lønningsposen til mennene sine. Dersom de ikke fikk tak i dem, var det mange som ble fortvila og «grein og bar seg». Da ga han dem fisk hvis han hadde noe igjen.

▲ Om bord i skøyta «Norvesten» A5F. Trygve lengst til venstre og sønnen Arne lengst til høyre. Datteren Kirsten er også med og fisker. Foto fra familiealbum.



*Familieportrett fra forrige århundreskifte. Johan og Ingeborg med alle barna. Trygve og Bjarne i midten og datteren Gudrun nærmest Ingeborg. Fotograf ukjent.*

### **Oppbevaring av fisken**

Det var alltid om å gjøre å levere mest mulig levende fisk. Trygves sønn John var 13–14 år da han stod ute på dekk og jobba hele natta for å få levert finest mulig fangst til Fiskehallen om morgenen.

I vadbåtene, de båtene man fisker med not fra, var det kvase. Dette er en vanntett brønn, med mulighet for gjennomstrømning av vann. I disse rommene ble det oppbevart fisk og ål. Helt opp til vår tid ble fisken oppbevart i nett eller i baljer. Da var det viktig å få bytta vann ofte.

### **Fiskesalget under andre verdenskrig**

Den 8. april 1940 lå Trygve og John i det de kalte vika, som var ved Fiskehallen. De satt sammen med noen andre fiskere, som het Sørli. De var fra Nettet helt innerst i Bunnefjorden. Sørli hadde radio om bord. De hørte på dystre sendinger, men ingen trodde at det ble krig. Tidlig dagen etter gikk Trygve og John ut og satte «trallen», det vil si trålen, i Lysakerfjorden. De lå utsatt til under luftkampen som pågikk på formiddagen 9. april og ble skutt etter, men ikke truffet. De heiv



▲ Johan sitter i vahytta og bøter makrellgarn av lin. Fotograf ukjent.

Trygve viser fram Johans hov, som er laget av grantre der kvistene er bøyd til.  
Foto fra familiealbum. ►



opp og gikk rundt Nesodden hjem til Knardalstrand. Da de kom hjem hadde det kommet mye folk evakuerende fra Drøbak. Trygve og John hadde nok fisk, slik at farmor Hjørdis fikk laget mat til alle.

Under krigen rekvirerte tyskerne all fisk på Fiskehallen og av fiskerne. Tyskerne skulle ha villaks, hvor halen var skåret av ved gattet på fisken. Trygve hadde mannskap på båten. De drev med noe bytte når de var i land, mest brød men også skrätobakk.

Det var synlig fra land når de fikk fangst. Folk kom roende for å kjøpe fisk. Trygve turde ikke å selge til dem fordi tyskerne hadde rekvirert fisken. Det ble ukvemsord og sinne, og de ble rett som det var beskyldt for å være nazister.

Når de fisket brisling leverte de til Bjelland. De hadde en vimpel i masta med logoen til Bjelland, slik at de som skulle hente fangsten lett kunne se hvilke båter de skulle gå til.

### I dag

Min bror Tore Kristian Aaslund er fortsatt fisker i Indre Oslofjord. Han driver for det meste med fangst av reker, som selges ved Rådhuskaia eller i Drøbak. ●



# Fra bademaskin til badstue

*I dag er det å ta seg et bad i Oslofjorden en selvfølgelig aktivitet for de aller fleste. Det er ikke noe man først og fremst gjør av hygieniske eller helsemessige årsaker, men heller som rekreasjon, for gøy og av behag. Enten man rekker et morgenbad på Tjuvholmen på vei til jobb, tilbringer en lang dag i sola på Hovedøya, eller trenger en dukkert på Ingierstrand etter sykkelturen på vei hjem fra sentrum, er det deilig å ha en frisk og forholdsvis ren sjø i rimelig umiddelbar nærhet. Alle som kan og vil har mulighet til å bade i Oslofjorden, det er ingen restriksjoner på når eller hvordan, det koster ikke penger og er ikke forbeholdt en viss gruppe mennesker eller et visst lag av befolkningen. Slik har det ikke alltid vært.*



Tekst: Andrea Dietrichson, kulturhistoriker ved Oslo byarkiv

**F**ør var forståelsen av bading som skadelig utbredt. Tanken stammer fra den greske legen Hippokrates og hans filosofi om balansen mellom kroppsvæskene slim, blod, svart og gul galle. Bading kunne føre til at vann kom inn i kroppen, og dette ville skape ubalanse. Mot slutten av 1700-tallet vokste det imidlertid frem en tydelig hygienebevissthet i store deler av Europa. Nå gikk legevitenskapen bort fra tidligere antagelser og hevdet at bading kunne ha en helbredende heller enn en sykdomsfremkallende effekt. Denne forståelsen fikk

for alvor grobunn i Norge på begynnelsen av 1800-tallet. Flere og flere sluttet seg til oppfatningen om at både sjøluft og sjøbad kunne virke lindrende og til og med helbredende på en rekke sykdommer.

Det virker som om det var en form for badekultur i Norge både før og etter opprettelsen av de første sjøbadanstaltene. Rundt 1800 var det allerede vanlig at folk flest badet i Indre Oslofjord, men snart begynte flere å vise interesse for sjøbadanlegg. Den rike kjøpmannen Jørgen Young og Selskabet for Christiania Byes Vel tok det første initiativet som førte frem.

## Bademaskin og strømbad

Fra sin stiftelse i 1811, og til i dag under navnet Oslo Byes Vel, har Selskabet for Christiania Byes Vel blant annet arbeidet for å bevare, forbedre og utvikle bymiljøet i hovedstaden. De fikk igangsatt flere opprydningsprosjekter i strandsonen på 1800-tallet. I artikkelen *Byens Bytte og Ziir* i selskapets eget tidsskrift «St. Hallvard» fra 1936, ble opprydningstiltak som ble gjort på 1800-tallet for å bedre «den stinkende strand» ved Fiskebryggen bak Børsen beskrevet. Stranden det her er referert til lå innerst i det som ble kalt for «Sadelmakerhølet».



**Postkort som viser Akershus festning og Akershusstranda sett fra sjøsiden.**

Foran ser vi det militære badehus, som var ett av mange badeinnretninger som prydet havnebassenget rundt byen fra 1820 og til langt ut på 1900-tallet.

Foto: Oslo byarkiv A-70091/Ua/0001/172



**1. Betjeningen på de ulike badehusene passet ikke bare på sikkerheten til de badende, men kanskje også på at alt gikk sømmelig for seg?** *Fotografi av betjeningen på Sølyst fra arkivet etter Badene. Foto: Oslo byarkiv, A-20015/Uc/0001/004*

**2. Badehusene på Akershusstranda.** *Tegning av Krohg av badende gutter ved badehusene Studentbadehuset Sølyst og Det militære badehus i bakgrunnen. Kilde: Krohg, Oslo byarkiv A-20015/Ua/0003/155*

Det var mye fokus på folkehelsa og folkehygienen på denne tiden. Selskabet for Christiania Byes Vel var nok også opptatt av dette og inspirert av tanken om bading som helsefrembringende. Få år etter sin egen stiftelse foreslo de å opprette en badeinnretning i byen, og slik gikk det til at byens første «Bademaschin», som Young kalte den, åpnet i 1820. Bademaskinen hadde seks rom og ble plassert i Bjørvika. Badegjestene, som fra starten kun var menn, ble rodd til og fra Slottsbyggen.

De første årene bademaskinen eksisterte var det visstnok ikke så mange som brukte den. Somrene var kalde, og den første oppsynsmannen skal ha stukket av med håndklær, kammer og speil som var kjøpt inn til badegjestenes bruk. Han som deretter overtok ansvaret drev det visst heller ikke så bra, men da oppsynsmannen ved anleggene på Revieret, Hans Arnesen, fikk jobben i 1824, steg både trivselen og besøkstallet.

I 1827 ble pågangen for stor for kapasiteten til bademaskinen. Selskabet for Christiania Byes Vel lånte derfor Arnesen penger til opprettelsen av et nytt, flytende badehus. Også dette var forbeholdt menn, og ble plassert på yttersiden av Revierbryggen i Bjørvika. I løpet av 1830-tallet ble badetilbudet på nytt for skrint i forhold til etterspørselen, og det ble opprettet flere privatdrevne bad, blant annet «Strømbade-Indretningen Hygæa» for menn. Den ble lagt utenfor Festningsbryggen og hadde fjorten rom med badekar og seksten rom til bad i åpen sjø. I tillegg

hadde den et stort «Restaurations-lokale bestående af Conversations-salon, Buffet og Altaner ut mot Havnen». Anlegget, som til og med skulle ha barberer tilgjengelig, var således som skapt for datidens herrer.

### – Forskaff de ærede Damer et Badehus!

På begynnelsen av 1800-tallet var det for det meste bare menn som badet offentlig, både i og utenfor badeinnretningene. I *Byens Nytte og Ziir* beskrives den store irritasjonen dette skapte: «*man maa se til at conservere de ærede Damer i Christiania Sundhed ved at forskaffe dem et Badehus*». Kommunen hadde foreløpig ikke så mye med badesaken å gjøre, så klagene ble som oftest sendt til Selskabet for Christiania Byes Vel. Ovenfor nevnte klage kom i forbindelse med opprettelsen av Hygæa.

I 1821 fikk damene begrenset tilgang til bademaskinen, det vil si at de kunne benytte den i noen få timer hver dag. På slutten av 1820-tallet,



Det ble mer og mer vanlig med damebad mot slutten av 1800-tallet. Dette kommunale damebadet på Tjuvholmen åpnet 1890, og ble nedlagt ca. 1910». Foto: Anders B. Wilse, Oslo byarkiv A-20015/Uc/0001/002 ►



etter klager på at også Hygæa skulle være forbeholdt byens herrer, fikk damene overta bademaskinen, og etter hvert ble det opprettet flere damebad og dameavdelinger. Kjønnssdelingen skyldtes samtidens strenge moral, der kroppen, særlig kvinnekroppen, var skambelagt. Uansett hvor dekkende de var kledt, var det vanskelig å tilfredsstille datidens krav til anstendighet ved å tildekke ben og ankler når man hadde på seg noe det samtidig skulle være mulig å bade i. Badedrakten slik vi kjenner den, kom ikke på markedet før på slutten av 1800-tallet.

Da var det nok enklere at badehusene enten var forbeholdt ett kjønn, hadde åpningstidene fordelt mellom kjønnene, eller praktiserte strengt oppdelte soner. Dette var vanlig til langt ut på 1900-tallet, men noen ganger ble nok grensene brutt likevel. Artikkelen *Byens Nytte og Ziir* beskrev følgende usømmelighet observert på Tjuvholmen: En kvinne så to menn komme svømmende på den andre siden av kummen hun badet i, og artikkelen gjengir debatten med følgende sitering: «*Det var en Lykke at*

*dette Fruentimmer ikke var af de svageste der bruger bade, thi ellers kunde det jo lett hændet, at Forskrækelsen kunde have frembragt hos hende et Slag eller en Krampe, og hun kunde således endt sit Liv i Badet».*

### Fribadene spretter frem

De kommunale beretningene for Oslo, gir et utfyllende sammendrag om byens administrative side. Disse gjør det mulig å følge de lange linjene i kommunens administrative historie, blant annet med oversikt over hvilke bad som ble opprettet når, og hva det kostet for opprettelse og vedlikehold av disse. Ifølge kommuneberetningen for årene 1887–1911, var det et par ikke-kommunale badehus for menn i Kristiania i denne perioden, nemlig studentbadet «Sølyst» som ble oppført i 1907, samt militæretatens badehus, som ble fjernet i 1906 da kommunen kjøpte festningsstranden og erstattet badehuset med et fribad ved Vippe-tangen.

Frem til midten av 1800-tallet ble badene for det meste benyttet av velstående personer. For majoriteten av byens innbyggere var det fremdeles

vanligst å bade i sjøen utenom badehusene. Folk flest hadde nok behov for og lyst til å bade, men det kostet penger å benytte seg av de første badehusene. Denne offentlige badingen, som foregikk langs byens strandlinje, som på denne tiden gikk nesten uavbrutt mellom Grønlien ved Ekeberg og Frognerkilen, falt sjelden i god jord hos de tilfeldig forbipasserende. Det kom mange klager over det usømmelige synet av fjordbadere like ved veien der folk var ute og gikk. Dermed ble det reist spørsmål om fritt tilgjengelige badebrygger, slik at alle kunne få tilgang på sjøen og man slapp å risikere å se nakne kroppar hvor enn man snudde seg.

Igjen var det Selskabet for Christiania Byes Vel som gjorde noe med saken. Ifølge *Byens Nytte og Ziir* var dette både for å «forebygge det mindre behagelige Syn som badingen paa et aabent Sted foranlediger og dels for at bekvemmeliggjøre Bading for den simplere Klasse Mennesker». Selskabet for Christiania Byes Vel oppførte et badehus for menn på festningseiendommen i nærheten av Kontraskjæret i 1859. Etter hvert ble det gitt videre til



#### ◀ Yrende folkeliv på stranda ved Bygdøy sjøbad.

Badet på Bygdøy ble anlagt i 1880 og nedlagt i 1950-årene. Til høyre i bildet er bryggeanlegget med anløp for dampskip til og fra Pipervika. Til venstre er uteserveringen til sommerrestauranten. Foto fra arkiv etter Badene: Oslo byarkiv A-20015/Ua/0003/051

kommunen, mot at de samtidig overtok ansvar for vedlikehold, samt tilsyn i badehusets åpningstider. Dermed hadde byens menn fått sitt første offentlige badehus.

Ti år senere ble det oppført et badehus for kvinner på Tjuvholmen. Det var flytende og hadde broforbindelse til land. Badehuset var gratis for både kvinner og barn av «den uformuende klasse». Også i dette tilfellet ble vedlikeholdet overtatt av kommunen. Ifølge femtiårsberetningen dekket ingen av disse badehusene det daværende behovet, og da herrebadet i tillegg lå ubeleilig til i nærheten av dampskipsruten mellom Pipervika og Bygdøy, ble det etter ønske fra Sunnhetskommisjonen i 1869 bevilget penger henholdsvis til oppføring av badehus for menn i Filipstadbukten, og for kvinner, «Iduna», på Vippetangen.

I 1872 overdro Selskabet for Christiania Byes Vel til kommunen også et prambadehus for kvinner i Pipervika. I 1880 åpnet «Bygdø Søbad». Også her foregikk badingen

i badehus med badekummer i separate avdelinger for menn og kvinner. Tilstrømningen til Bygdøy sjøbad ble så stor at det ble nødvendig med en utvidelse allerede i 1884. Da ble det i tillegg opprettet et eget damebad der ute. I tilknytning til badet åpnet en restaurant hvor gjestene kunne nyte forfriskninger.

Ifølge de kommunale beretningene besluttet Bystyret å bevilge penger til en svømme- og badeanstalt på Grønlien i 1889. Denne skulle være gratis for både menn og kvinner, men etter en bestemt timefordeling. Vippetangen bad ble revet i 1899, og da kvinnebadehuset ved Tjuvholmen også måtte fjernes grunnet råte og skader, ga Bystyret i 1900 en bevilgning på 23 000 kroner til et nytt flytebad for kvinner med kumbad og basseng. Badet ble lagt i Filipstadbukten, og var gratis for gjestene: «For badingen paa de hernævnte Badehuse erlægges ingen Betaling; et Forsøg med at indføre Betalingsbad ved Badehuset i Filipstad vandt ingen Tilslutning».

### Sikkerhet og svømming

De fleste badehusene hadde tilsyn, blant annet for at alt skulle gå sømmelig for seg. Men det var ikke bare tilnærmelser fra det motsatte kjønn som økte drukningsfaren under badingen. Folks svømmeferdigheter var ikke akkurat på topp på slutten av 1800-tallet, verken blant menn eller kvinner. Kvinnene på 1800-tallet hadde lenge blitt hindret i, eller hadde selv unngått, å bade i sjøen. Det sømnet seg jo ikke for en kvinne å kle av seg og boltre seg i vannet.

Kvinnens likerett til sjøen inngår som en del av det som av mange har blitt omtalt som *badesaken*. Emil Leonard Hasvold, som var sønn av oppsynsmannen på Akershus festning der flere av badene lå, var svært opptatt av badesaken. I 1905 utførte Hasvold en undersøkelse og fikk bekreftet at det sto dårlig til med folks svømmeferdigheter, både i hovedstaden og i landet ellers.

Han var tidlig ute når det gjaldt svømmeundervisning, og drev svømmeskole i hovedstaden fra 1902, under navnet Hasvolds Svømme- og Livredningsskole. Gode svømmeferdigheter var også nødvendig når folk begynte å trekke lenger ut i fjorden for å bade.



**Instruksjonsplansje for svømme- og livredningsundervisning.** Svømmelærer Hasvold var opptatt av å spre kunnskap om både svømming og livredning. Sammen med en håndbok om temaet ble disse plansjene trykket opp i 3000 eksemplarer og delt ut gratis til de badende i 1906, ifølge brev fra Kristiania Magistrat til Formannskapet mars samme år. Kilde: Magistraten, Oslo byarkiv Arkivnummer DI/L0006/0001

Tidligere hadde problemet blitt løst ved å sette opp påler der vannet ble så dypt at en voksen person ikke lenger kunne stå oppreist med hodet over vann.

I 1904 holdt Hasvold Norges første svømmekurs for kvinner. I artikkelen *E. Leonard Hasvold – en pioner for badesaken*, gjengis brevet han fikk fra sine første kvinnelige elever i 1904: «Undertegnede Damer, der havde den ære at være deres Elever i Det første norske Svømmeparti for Damer føler Trang til herigjennem at tolke dem sin hjerteligste Tak for det Mod som De viste ved at starte disse Kursus for Damer, og ved at selv overtage Undervisningen».

Hasvold var svært opptatt av livredning, og å lære både menn, kvinner og barn å svømme. I 1904 skrev han en rapport som ble oversendt Kristiania magistrat og formannskap, og som befinner seg i arkivet til Magistraten. Her understreket han at «Vore Damebad er saa uheldige, at Svømning omtrent blir umulig». For noen av damebadene var dette grunnet beliggenheten ved forurensede elveos eller i nærheten av verksteddrift, mens for andre var det fordi de ikke hadde «Afkledningsrum» og kun var utstyrt med «en Bænk langs Badets Indeside». Han nevnte også at det flytende damebadet i Filipstadbukten heller ikke egnet seg for svømming, da det var så lite at det så vidt hadde plass til ti damer av gangen og således egentlig kunne regnes som en «Vaskebalje for Smaapiger».





**1. Svømmelærer Hasvolds nye bad for kvinner på Brandskjæret,** utstyrt med flagg, flere badebygninger og stupebrett i 1919.  
Foto: Mittet, Oslo byarkiv A-10001/Ua/011/014

**2. Byens siste: Holmen bad var et inngjerdet badeanlegg for menn som lå på vestsiden av Tjuvholmen.** Holmen bad åpnet i 1872, og ble nedlagt i 1921, som ett av byens siste fribad.  
Foto: Anders B. Wilse, Oslo byarkiv A-20015/Uc/0001/001

Ifølge formannskapets journal fra 1905, søkte svømmelærer Hasvold om et lån fra kommunen på 30.000 kroner, til oppførelse av et dame- og herrebadehus på Bergtangen ved Filipstad i 1905. Formannskapet bifalt søknaden samme år. Hasvold synes å ha vært svært aktiv når det gjaldt å bedre både kvinners og menns tilgang på sjøen, både i form av badehus og svømmeundervisning. I Havnestyrets journaler, som befinner seg i Havnevesenets arkiv, var det notert elleve søknader fra svømmelærer Hasvold i perioden 1905–1913. Søknadene gjaldt alt fra oppførelse av elektriske badehus, utvidelser av allerede eksisterende badehus, etablering av båtplasser mot overtagelse av vedlikehold av området rundt badet, og til flytting av hele badeanlegget. Sistnevnte ble i hvert fall godkjent, for etter uværsødeleggelser ble Hasvolds bad flyttet fra Bergtangen til Brandskjærene ved innseilingen til Frognerkilen.

Hasvold holdt svømmekurs ved sitt eget bad på Brandskjærene, og i løpet av årene han praktiserte svømmeundervisning, lærte han flere tusen menn og kvinner å svømme! Det gikk med Hasvolds bad som med mange andre av de sentrumsnære badeanleggene. Havneutvidelser og urent vann avgjorde badets skjebne. I 1920 ble det overtatt av studenterbadet Søllyst, som hadde blitt jaget fra Akershusstranda, og i 1928 ble Hasvolds bad nedlagt.

## Industri og forurensning

Sjøbadene var alltid sårbare for byens vekst, og mellom 1850 og 1900 foregikk store endringer ved den sentrumsnære fjorden. Akers mekaniske Verksted flyttet til vestsiden av Pipervika, og anlegget til Østbanestasjonen åpnet, begge deler i 1854. I tillegg ble det bygget og utvidet et veldig bryggeanlegg i Bjørvika, og Vestbanestasjonen åpnet i 1872. Dette var neste store skritt i havnens utvikling. I 1879–1882 ble stasjonsanlegget til Østbanehallen utvidet. Senere utvidelser av stasjonen var vesentlig bygging av godshus, skiftestasjon, verksteder utover Sørenga og jernbanens kjøp av Sørenga for trelasttrafikken.

Som ledd i industrialiseringen av Kristiania ble det bygget ut alle mulige slags fabrikker langs Akerselva. Både industriavfall og kloakk rant gjennom byen og endte i sjøen. Vannet ble mer og mer forurenset. I Havnevesenets arkiv finnes mange saker fra blant annet Havnekommisjonen. I skriv til Magistraten den 27. mai 1882, understreket *Komiteen for Omordning af Forholdene ved Fiskebryggen* nettopp dette, at «*Vandet inde i en Bugt af Søen, omgivet af en stor By og med betydeligt Oplæg og Frekvents af Skibe ikke kan være absolut rent*». Men selv de var enige i at strender der kloakk-løpene munnet ut i fjorden, og «*man ofte endog i Overfladen af Vandet kunne iagttage Kloakvandet som en sort Stribe langt udo*ver» kanskje ikke var det mest egnede stedet for bading.



1

Historiker Tor Are Johansen beskriver forholdene ved Akerselvas utløp, og området rundt, på slutten av 1800-tallet: «*Nederst i Akerselva kom det opp så mye gassbobler at det alltid så ut som om det regnet i vannet (...) og ved Filipstad var det blitt observert blærer med opptil en meters diameter*». Kloakken som rant ut i vannet, la seg på bunnen og ble liggende der og gjære i lengre tid. Det sier kanskje seg selv at striper med kloakk og gassblærer er lite fristende å bade i. Med andre ord var det forurensete og skitne vannet fremdeles en utfordring, til tross for at blant annet Selskabet for Christiania Byes Vel hadde jobbet iherdig med en mengde opprydningsarbeider i strandsonen.

Endringene økte utover på 1900-tallet. Festningsstranda ble besluttet lagt ut til brygge i 1897 og Havnebanen kom i 1907. All utbygging, industrialiseringen og gamle kloakksystemer, bidro til at bademulighetene og adgangen til sjøen ble innskrenket. Ifølge femtiårsberetningen for Oslo kommune for 1912–1947, ble flere bad nedlagt grunnet bryggeutbygging, forurensning og skipsfart: «*Holmen fribad for gutter måtte i 1921*



2

### 1. Fribadet for menn på Hovedøya.

*Selv om bildet er i svart-hvitt, gjør stemningen på bildet at man enkelt kan forestille seg at dette var en deilig sommerdag med blå himmel og klare farger. Foto: Oslo byarkiv A-20015/Uc/0001/003*

**2. Som sild i tønne:** *Yrende liv på damebadet på Hovedøya viser hvor stort behovet og gleden var over tilgang på sjøen og bading. Foto: Oslo byarkiv A-20015/Ua/0003/141*

*vike plass for renholdsverkets brygge. Utfylling av Filipstadbukta fortrenget også fribadet for kvinner. Grønlien bad ble stengt på grunn av forurensning fra Loelva og (...) skip på havna. Dermed opphørte byens siste strandbad å eksistere, men befolkningen hadde forlenget henlagt sin bading til Hovedøya».*

## Hovedøya bad

Sjøbadene måtte ut av det indre havnebassenget, vekk fra forurensning, kloakk og byens brygger og industri. Etter diskusjoner om hvor nye sjøbad skulle anlegges, vedtok bystyret i møte den 13. november 1913 Formannskapetets innstilling om å



▲ Utstikker 1 på Vipppetangen og Utstikker 2 på Akershusstranda. Ikke mye plass igjen til badeanlegg her. Foto: Oslo byarkiv A-70091/Ua/0004/027

oppføre et sjøbadehus på Hovedøya. Det eneste de diskuterte var badets plassering og tilgang på ferskvann, men innstillingen ble altså enstemmig vedtatt. Hovedøya bad hadde også atskilte soner for kvinner og menn. Kommunen hadde leid grunn av staten der anlegget ble oppført, men sto selv for kostnadene til egne ferger som kunne frakte badegjestene til og fra byen. Badet var gratis for alle og ble svært populært.

Under andre verdenskrig ble Hovedøya bad okkupert av tyskerne og gjenåpnet ikke før krigen var over. I denne perioden endret tyskerne store deler av anlegget og bygningene var preget av manglende vedlikehold. Dette gjorde at det ble satt spørsmålstegn ved hvorvidt Hovedøya bad skulle gjenåpnes etter krigen. Et annet aspekt var vannets kvalitet som badevann.

Etter krigen ble Oslofjorden mer og mer forurenset. Faren min, som er født i 1938 og som vokste opp på Bygdøy, har fortalt at da han var barn kunne de ikke se bunnen ved Dronningen når de var ute og fisket, så skittent var vannet. I skriv fra bestyreren for friluftsområdene til Teknisk rådmann datert 19. februar 1946, som befinner seg i arkivet til Park- og idrettsvesenet, beskrives ulike instansers syn på gjenåpningen av Hovedøya bad. Her refereres det til Dr. Odd Sundt ved Helsesrådets uttalelse om vannkvaliteten i indre havnebasseng 27. november 1945. Uttalelsen var basert på bakteriologiske undersøkelser gjort ti år tidligere: «Vannet (...) ansees av Oslo Helsesråd for å være så infisert med kloakkvann og (...) mikrober at det ikke kan sies å være egnet til bade-

vann. (...) Det må derfor være klart at Oslo helsesråd ikke kan tilrå at Oslo kommune ofrer mere enn det høyst nødvendige på å sette Hovedøya bad i brukbar stann». Forurensingen gjaldt ikke lenger bare vannområdene nærmest sentrum, men hadde nå begynt å strekke seg lenger langs strandlinjen og utover i fjorden, som til Bygdøy og Hovedøya.

På bakgrunn av dette ble Hovedøya bad gitt «en provisorisk istannsettelse» for fire-fem år og ble deretter besluttet stengt i 1951. Ved nedleggelsen, nesten førti år etter opprettelsen, hadde åtte millioner mennesker besøkt Hovedøya bad. Og da må man trekke fra krigsårene da anlegget var okkupert av tyskerne.

## Da og nå

Selv om Hasvolds bad ble nedlagt, hadde engasjementet til mannen bak badet ført med seg en rekke nye ting. Flere kunne svømme, og ikke minst det dristige tiltaket med svømmeundervisning for kvinner, var nok viktige ledd i å normalisere kvinners bading og bevisstgjøre kvinnes likerett til sjøen, så vel som til andre deler av samfunnet. Det nye århundret førte med seg mer frihet for kvinner. Dette vises blant annet i badeantrekket til kvinnen. Snart ble det slutt på den strenge tildekkingen av hele kroppen. Kvinnes badedrakter ble stadig mindre, og snart ble både ankler, knær og til og med lår et vanlig syn på strender og i badeanlegg.



I dag har Oslo funnet tilbake til fjordlinjen sin. Etter flere tiår hvor den har vært dominert av industri- og havneanlegg, legges det nå til rette for sjøbading midt i Oslo sentrum. Vi har kanskje ikke så mange privatdrevne bademaskiner eller kjønnsdelte sjøbad i dag, men vannet er tålelig rent, byens kloakk og Akerselva har fått installert avanserte renseanlegg, og i tillegg til de kommunale badebyggene ved Sørenga og på Tjuvholmen, er det i dag flere aktører som tilbyr uteservering og badstue like inntil fjorden. Oslo er igjen i ferd med å bli en deilig badeby slik det virker som den en gang var.

Sammenligner man dagens Oslo med Kristiania anno 1820, ser man store forandringer, men mye er også likt. Nå, en ettermiddag i juni 2020 skal undertegnede pakke med seg håndkle og bikini, og tilbringe noen timer med venninner i KOK sin flytende sauna «Morild». Den ligger langs Langkaia på motsatt side av Operaen, ikke langt fra der Sadelmakerhølet en gang var. Etterpå skal vi sette oss på uteserveringen på Salt. Alt dette foregår kun noen meter unna der Bademaskinen i Bjørvika åpnet for første gang for ganske nøyaktig to hundre år siden. Men dit kunne vi ikke ha dratt, ettersom vi alle er kvinner. Og hadde vi likevel fått lov, så hadde vi måttet passe oss fordi vi høyst sannsynlig ikke hadde kunnet svømme. Og hadde vi av en eller annen grunn behersket denne ferdigheten, så hadde vi garantert ikke hatt lov til å hoppe i sjøen kun iført badedrakt eller bikini. ●

## Kilder

Oslo byarkiv, *Formannskapet*, Cb L0011

Oslo byarkiv, *Fotosamling*

Oslo byarkiv, *Badene*, fotografier

Oslo byarkiv, *Oslo Havnevesen*, Ea/L0006/0001 og Ea/L0003/0001

Oslo byarkiv, *Magistraten. 2. avdeling*, DI/L0006/0001

Oslo byarkiv, *Oppmålingsvesenet*, Kart over Kristiania 1887 og kart over Kristiania 1921, kartblad 6.

Oslo byarkiv, *Park- og idrettsvesenet* De/L0051/0001 og De/L0060/0002

## Litteratur og trykte kilder

Aars, Harald, Oskar Braaten og Arno Berg, red. (1936): «Byens Nytt og Ziir.» I: *St. Hallvard*, Selskabet for Oslo byes Vel

Arstal, Aksel (1938): *Oslo byleksikon. Stedleksikon over Oslo og nærmeste omegn*. Oslo, Johan Grundt Tanum

Aspestrand, Harry (1939): «Badning og svømming», I: *Oslo-fjorden, Oslo-marka*. Oslo, Blix Forlag. (Tredje bind)

Oslo byarkiv, *Aktstykker*, 13. november 1913, sak nr. 57/1913–1914 «Om opførelse av et sjøbadehus paa Hovedøen»

Oslo kommune (1952): *Beretning om Oslo kommune for årene 1912–1947, bind 1*

Kristiania kommune (1914): *Beretning om Kristiania kommune 1887–1911*

Kristiania kommune (1892): *Femtiars-Beretning om Christiania kommune 1837–1886*

Gjerland, Leif (2019): «Oslo før – badebyen Kristiania», I: *Aftenposten* 19.05.2019

Godinez, Irene Berg (1997): «Friluftsbad i Christiania, frå reinsemd til sport og rekreasjon», I: *Byminner*, Oslo Museum, Nr. 2

Grimstad, Ingun og Inger Johanne Lyngø (1992): «Sommerliv på Lindøya 1850–1922», I: *Byminner*, Oslo Museum, Nr. 2

Johansen, Tor Are (2001): «Gråsteinskloakker, vannklosetter og renseanlegg», I: *Byminner*, Oslo Museum, Nr. 2

Kjelstadli, Knut (1989): «Badebyen Oslo – en kulturhistorisk svømmetur», I: *Byminner*, Oslo Museum, Nr. 3

Sandberg, Inger (1961): «E. Leonard Hasvold – en pioner for badesaken», I: *Byminner*, Oslo Museum, Nr. 2

Solberg, Leif Kåre (2009): «Badesaken», I: *St. Hallvard*, Selskabet for Oslo byes vel, Nr. 2

Tvedt, Knut Are, red. (2010): *Oslo byleksikon. Femte utgave*. Oslo, Kunnskapsforlaget



FIG. 1



FIG. 2

# Ventehall fra Pipervika

*Ventehallen for ferjepassasjerer som skulle med båtene til øyene i Oslofjorden ble oppført i dragestil i 1891. Allerede i 1928 ble bygningen fjernet, men tre år senere ble den gjenreist i friluftsmuseet på Norsk Folkemuseum, takket være en økonomisk donasjon fra arkitektens familie. Ventehallen endte altså opp som en severdighet på museet på Bygdøy.*

 Tekst: Mogens With, bygningsantikvar – arkitekt MNAL Bygningsantikvarisk seksjon og Monica Mørch, historiker og konservator Kulturhistorisk seksjon, Norsk Folkemuseum

## VENTEHALLEN I PIPERVIKA BLE OPPFØRT FOR PASSASJERER SOM SKULLE TIL ØYENE, NESODDEN OG BYGDØY.

Passasjerene var både fastboende, sommergjester som skulle til landstedene og de som skulle på dagstur og utflukt til de naturskjønne omgivelser. Mange av dem skulle til Bygdøy og nyte de etter hvert mange severdighetene der.

En offentlig park på Bygdøy ble anlagt på initiativ av kong Carl Johan, etter at han i 1837 kjøpte «Ladegaardsøens Hovedgaard» da den fattige norske staten la eiendommen ut for salg. Hensikten med kjøpet var å skaffe hovedstaden «en offentlig Spadsergang» – en folkepark. Sønnen Oscar I fortsatte arbeidet med folkeparken og startet oppføringen av

lystslottet Oscarshall i 1847. Sønnesønnen, kong Carl XV, solgte hele eiendommen tilbake til den norske staten i 1863. Stortinget stilte da eiendommen til disposisjon for den regjerende konge. Fra 1878 skiftet Ladegaardsøens Hovedgaard navn til Bygdø Kongsgård. For å frakte publikum ut til severdighetene ble det anlagt flere brygger på halvøya. Kong Oscar II

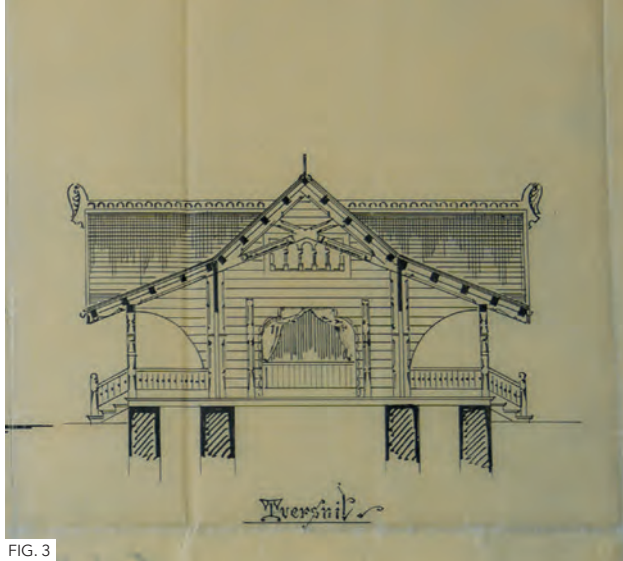


FIG. 3

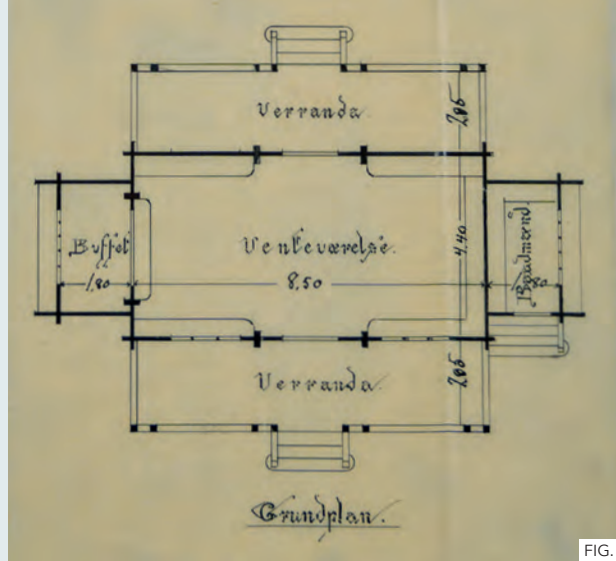


FIG. 4

**Fig. 1:** Arkitekt Holm Hansen Munthes originaltegning av ventehallen i Pipervika ved Piperviksbryggen, tverrsnitt (utsnitt av tegning). Kilde: Oslo byarkiv, A-10344/T1586

**Fig. 2:** Ventehallens gavlfasade (utsnitt av tegning).

**Fig. 3:** Ventehallens vestfasade (utsnitt av tegning).

**Fig. 4:** Arkitektens tegning av bygningens grunnplan (utsnitt av tegning).

fortsatte utviklingen av folkeparken og anla en bygningsssamling med blant annet stavkirken fra Gol. I 1884 ble «Bygdø nye Dampskibsselskab» etablert, som trafikkerte Bygdø Kongsgårds brygger i sommerhalvåret. Å tilrettelegge for passasjertransport var prioritert. Kongehuset hadde allerede i 1856 tillatt rutetrafikk til Lade-gaardsøen, for å frakte byens innbyggere ut til attraksjonene i folkeparken.

Bygdø Vel var pådriver for en rute for de fastboende. Et selskap eid av villaeiere på Bygdøy startet i 1860-årene opp med faste ruter. Det hevdes at de bedrede forbindelser fra 1860-årene var en av grunnene til at villa-utbyggingen tok seg opp. Utover

1900-tallet ble det etablert flere museer på halvøya, som i dag er litt av en museumshalvøy. Med flere faste beboere på Bygdøy, og de mange fritidstilbudene, økte ferjeanløpene, og med den tiltagende trafikk kom behovet for en ventehall i Pipervika for de mange passasjerene. Området ved Pipervika har gjennomgått store forandringer, fra å være utløpet av Bislettbekken og til dagens situasjon som en del av den representative havnefront foran Oslo rådhus.

### Byggesaken

Våren 1890 var arbeidet i byggekomiteen for ventehallen i gang, ledet av stadskonduktøren i Christiania,

Georg Bull. Havnekommisjonen behandlet saken om ny ventehall 5. mai 1890. Det ble vedtatt at «det gamle Materialhus ved Landgangsbryggen i Pipervika overlades Fattigvæsenet til Nedrivelse og Bortførelse». Det ser ut til at fjerning av materialhuset på en måte kompenseres med indirekte funksjonskrav til den nye ventehall: «Paa Bygningens Sydside indredes et eget Rum for Baadmændene ved Piperviksbryggen». Bygningen skulle «paa begge Langsider forsynes med Veranda; i Bygningen bliver et Venteværelse for Dampskibspassagerer, hvor der fra en Buffet i den nordre Ende kan serveres Forfriskninger.» Ventehallen skulle oppføres ved det nye parkanlegget ved foten av Kontraskjæret på Akershus festning.

Byggesaksbehandling foregikk frem til 20. juni 1891 og involverte en rekke komiteer og etater, som Stads-konduktøren, Bygningskommisjonen, Byarkitekten og en nedsatt bygge-





1. Ventehallen på sin opprinnelige plassering ved Piperviksbryggen. Et lavt gjerde mot Kontraskjæret og det opparbeidede parkanlegg rundt. Taket er tekket med «lappskifer» og ser ut til å ha horisontal fargeinndeling, noe som ikke er omtalt i byggebeskrivelsen. Til venstre ses kommunens lagerplass for brostein, som etter hvert ble lagt ut på Tordenskjolds Plass og bryggene. Sommeren 1896 legges det kloakkanlegg i nord sydgående retning over Tordenskjolds Plass og det må være i denne forbindelse at plassen etterpå brolegges. Foto: Riksantikvaren, T001/03/0485

2. Ventehallen i Pipervika antatt fotografert en gang før 1896. Gardiner er trukket for i svalgangene, men ettermiddags-solen nytes likevel av ett par eldre herrer på benken utenfor bygningens gavlvegg. Et par ca. fire meter lange årer er lent opp mot bygningen ved døren og trappen inntil «Skudderændenes rom». Foto: Oslo byarkiv A-20031/Ua/0013/001/2

komité for prosjektet, Forsvarsdepartementet, Akershus Festnings Kommandantskap, Generalinspektøren og sjefen for Ingeniørvåpenet, i tillegg til Havnekommisjonen og byens formannskap. Et par problemer dukket opp underveis. For det første oppfylte ikke prosjektforslaget til ventehallen kravene i Kristianias Bygningslovs paragraf 32. Planen var å oppføre bygningen på «Murværk» det vil si gråsteinsfundament, mens kravet var «nedgravede Stolper», det vil si gråsteinspilarer. Ytterveggene skulle bestå «af Planker», altså maskinlaft, men reglene foreskrev «Stolper med Bordkledning», det vil si bindingsverk. I tillegg overskred grunnflaten, som var beregnet til 88 kvadratmeter, bestemmelsene om åtti kvadratmeter.

Dispensasjon ble likevel innvilget 4. april 1891. Den andre utfordringen var plasseringen, da bygningen «ikke maa komme udenfor Rosenkrantz-gadens Flugtlinie». Fluktlinjen er en tenkt eller fysisk rett trukket, oftest

horisontal, linje som følger langs en bygnings fasade eller som her langs en side av et gateforløp. Løsningen ble å plassere bygningen innenfor «Grænse-linien for den Grund der tilhører Akershus Fæstning». Tillatelse ble gitt på betingelse av tinglest erklæring om at havnekommisjonen «forpligter sig til at fjerne Bygningen, naarsomhelst saadant af det Offentlige maatte forlanges.»

Kostnadene til oppføringen av ventehallen var beregnet til 7 000,- kroner, som var ført som forskudd på «Havnekassens Budget for næste Aar». Ikke helt uvanlig i byggeprosjekter, holdt ikke dette budsjettet helt inn. En overskridelse på 232 kr og 33 øre skyldtes at det under byggetiden var nødvendig å gjerde inn tomten og holde nattevakt for å unngå hærverk og tyveri. I tillegg fant byggekomiteen «det fornødent at der anbringes Lemmer under Vintertiden for Svalgangene og de nedre Vinduer.» Lemmene beløp

seg til 240 kroner, som dro overskridelsen opp til 472,33 kroner. Formannskapet støttet anbefalingen om lemmen, og alle utgiftene ble dekket. Arkitekten bak ventehallen var Holm Hansen Munthe. Han ble ansatt som førsteassistent hos stadskonduktøren i Kristiania med tilsyn av kommunale bygninger og deres vedlikehold i 1887. Det antas at Munthe tegnet ventehallen i regi av sin stilling hos stadskonduktøren. Munthe kjente dermed godt til offentlig saksbehandling. Han satt på en måte på begge sider av bordet, til tider på tre sider: på den ene side som privatpraktiserende arkitekt, på den annen side som offentlig saksbehandler og på den tredje som representant for stadskonduktøren. Om det hadde noe å si for ventehallen skal være usagt, men de begrensede offentlige bevillinger var, for det endelige resultat av ventehallen, mer utslagsgivende enn Holm Munthes rike trearkitektur.

Tømmermester A. Johannessen leverte anbud til Holm Munthe 12. juli 1890. I forbindelse med byggestart ga Johannessen et revidert anbud 14. april 1891. I arbeidet med oppføringen av bygningen hadde Johannessen bistand fra tømmermester Carl Aas.

### **En ventehall i dragestil for ferjepassasjerer**

Ventehallen ble tegnet og oppført i dragestil. Fra slutten av 1880-årene arbeidet arkitekt Munthe for Holmenkollen–Voksenkollenselskapet.

Her finner vi en av forløperne for Holm Munthes utvikling av den nasjonalromantiske dragestil; det første Holmenkollen turisthotell oppført 1889. Inspirasjon fra stavkirkearkitekturen blandet med inspirasjoner fra sveitserstilens dekorative elementer. En inspirasjon som Munthe tok med seg fra sin utdanning ved Gottfried Wilhelm Leibniz Universitat Hannover 1872–1877, og som satte stor preg pa hans trearkitekturprosjekter. En kombinasjon av laft, stavverk, fremspringende overetasjer, svalganger og bislag, store takutheng, utskarne vindskier, gjennombrutte former i monekammene og utstikkende dragehoder eller palmetter pa gavlspissene. Med sveitserstilen fulgte rasjonalisering av produksjonen av bygningsdeler, og trebyggevarer kunne bestilles via kataloger, like fra dekorasjonslementer til ferdighus. Det er ikke funnet noen direkte omtale av prefabrikkerte elementer i ventehallprosjektet, bortsett fra at ytterveggene skulle oppfores av «*Planker med Not og Fjer*». Det er ikke usannsynlig at ventehallens dekorative elementer, som svalgangens soyler, trappemeglere og benkegavler samt monekammene og palmetter kan ha vart prefabrikkerte.

Det forste arbeid i denne nye stil fra Munthes hand er imidlertid Saugbrugsforeningens portal oppfort ved Den norske industri- og kunstutstilling i Slottsparken i Christiania i 1883. Da utstillingen var over ble portalen gitt til kong Oscar II og flyttet til folke-

parken pa Bygdo kongsgard. Portalen fungerte som inngangsparti til kong Oscar IIs Bygningssamling.

Sommeren 1890 var keiser Wilhelm II av Tyskland pa et femdagers statsbesok i Kristiania. Han ble tatt imot av kong Oscar II i en stor mottagelsespaviljong som var blitt reist pa Pipervikskaien. Keiser Wilhelm II var en stor beundrer av norsk historie, vikingtid og fasinert av den ville naturen i norske vestlandsfjorder. Under statsbesoket i hovedstaden var det utflukter bade til bygningssamlingen pa Bygdo Kongsgard og Holmenkollen. Keiseren ble sa begeistret for den «nye» norske dragestilen, at han umiddelbart etter reisen i 1890 bestemte seg for a bygge en planlagt matrosstasjon Kongsnes, ved Jungfernsee like ved Potsdam, i norsk dragestil og ikke, som opprinnelig planlagt, i nygotikk. Arkitekt Munthe fikk arbeidet med tegning av komplekset. Pa grunn av en stram tidsfrist for prosjektet grep Munthe tilbake til planene for den nettopp ferdigstilte restauranten Hasselbakken pa St. Hanshaugen i Kristiania i 1890–1891. Dermed skapte han et par nesten identiske bygninger, den ene pa en sterk hellende tomt, den annen pa en flat strandbredd. Over fundament- og kjellerhoyde var bygningene nar blakopier. I perioden fra 1892 til 1896 ble det ved Jungfernsee oppfort en ventehall, et bathus, en matroskasserne og en kapteinsbolig. Bygningsdeler ble prefabrikkert i Norge og



▲ Ventehallen omgitt av et folkehav som beundrer «Viking» en kopi av Gokstadskipet, i mars 1893. Skipet skulle delta på verdensutstillingen i Chicago i Amerika samme år. Foto: Hans Rener Bruun, Oslo Museum OB.Y7950.

fraktet til Potsdam. Flere av disse bygninger brant under 2. verdenskrig.

Arkitekt Munthe ble den fremste representanten for dragestilen i Norge. Han døde i mai 1898, men hadde da i femten år fremmet dragestilen. Stilen ble fulgt opp av flere andre norske arkitekter, blant annet arkitekt Ole Sverre som tegnet det annet Holmenkollen turisthotell, oppført 1889.

Den ferdige ventehallen i Piperivika avvek noe fra Munthes opprinnelige prosjekt. Bygningen ble forskrifts-

messig satt på gråsteinspilarer, som også ble billigere. Både kjeller og isolering ble sløyfet. «Bjælkelaget lægges paa Dragere mellem Pillarene og et Sokkelpanel anbringes mellem disse.» I tillegg måtte «Udladningene [takutstikk] af Tagfladerne indskrænkes til 1 alen». Antall utvendige benker ble redusert, ut gikk også speilglass i dører og vinduer og inn kom vanlig glass. Til veggene ble det, istedenfor prosjektert tre tommer planker, benyttet to og en halv tommer. Også stubbloftet, isoleringen med leire i bjelkelaget, ble

sløyfet. På tross av de ikke helt uvesentlige endringer fikk både byen og dampskippassasjerene en arkitektonisk perle av en ventehall, nesten i frontlinjen av Pipervika.

### Ventehall og kafé

Gjennom en notis i Morgenbladet, tirsdag 28. april 1891, fikk byens befolkning vite at det kom en ny ventehall for passasjerene med fjordbåtene: «Bygningen, der skal bestå af et større venteværelse (14 Alen langt og 7 Alen bredt) med Svalgang til



En «avisgutt» foran ventehallens vestfasade. Det står benker utfor begge gavlene, og bildet viser døren og trappen inn til «Skudder-mændenes rom».

Foto: Oslo byarkiv  
A-20031/Ua/0013/002/2 ►



begge sider, et mindre rum ved søndre Gavl med særskilt Indgang for Skudder-mændene [fergemennene] og et lignende Rum ved den nordre med Plads for et Mineralvandsudsalg, – tænkes opført paa Grundmur af laftede 3" Planker med Not og Fjær og tækket med norsk skifer. I Venteværelset agtes anbragt faste bænke langs Væggene og 3 Borde. Samtlige Rum blive aabne til Røstet og holdt i Træets naturlige Farge, oliet, fernisert og orneret med Lasur i enkelte Linier og Faser. Bygningen, som er anslaaet at skulle koste ca. 7000 Kroner, vil efter Forlydende blive paabegyndt i den allernærmeste Fremtid.»

Samtiden var begeistret for ventehallen og forskjønnelsen i området. I august 1891 ble det avslørt at det planlagte Tordenskioldmonumentet skulle plasseres i nærheten. Det ble tatt godt imot: «Pladsen, hvor den Støtten skal staa, nede ved Piperviksbyggen, er bleven meget pen ved Anlæg af Græsplæner og ved Parkbeplantning paa den bratte Bakke opover til den

militære Øvelsesplads Kontraskjæret. En ny Prydelse er ogsaa den kommunale Ventehal for Bygdøreisende; den blir ikke færdig, før Trafiken er slut for iaar, men nydelig blir den.»

Ventehallen i Pipervika var i funksjon fra sesongen 1892. Den var i hovedsak oppført for å gi ly for publikum som skulle med fjordbåtene, men det var tilrettelagt for servering. Fra Havnestyrets side var det poengtert at publikum også hadde «adgang uten nogensomhelst forpligtelse til at nyde noget.» Fra begynnelsen var serveringen overlatt til restauratør J. M. Bentzen. Han førte oppsyn med bygningen og betalte utgiftene til «telefon, vand, gas, lys og indre vedlikehold.» Siden 1908 betalte han også en avgift på 300,- kroner for det som årlig var nødvendig til «vedlikehold av Ventehallens ydre». Bentzen døde i november 1920, men da enken Andrea Bentzen ikke ville fortsette driften, ble det annonsert etter ny leietaker. Kafévert og restauratør Joh. Thanem fikk kontrakt fra 10. mars 1921. Thanem søkte i

1922 om avgiftsfri bruk av kommunes WC i Pipervika, men fikk avslag av Havnestyret. De oppfordret Thanem til å kjøpe metalmerker på Renholdsverkets kontor til eventuell utdeling blant betjeningen. «Merkerne avleveres paa toilettet i stedet for betaling. En række saavel offentlige som private bedrifter har indredet sig paa denne maate». Etter bare to år døde også Thanem, og enkefru Aasta Thanem, som hadde bistått med driften, fikk overta kontrakten fra 22. mars 1923. Hun betalte 1 200,- kroner i året i leie, slik mannen hadde gjort, til hun ble oppsagt fra 1. januar 1926.

Det var naborestauranten, i den nettopp oppførte moderne funkisbygningen A/S Skansen, som leide kafévirksomheten fra 1. januar 1927. Det var Schous Bryggeri som leide tomten på Kontraskjæret av kommunen, og som her anla Restaurant Schous-Skansen tegnet av Lars Backer. Skansen hevet, etter egen mening, standarden på tilbudet i ventehallkafeen. Varene var nå «av samme



▲ På bildet er trappen og døren til «Skudderømændenes rom» fjernet og tilkubbet og det er heller ingen benk ved gavlen. Funksjon som tilholdssted for Skudderømændene er nok opphørt. Foto: Oslo Museum OB.Z06428

*kvalitet som de der leveres paa Skansen og paa andre førsteklasses restauranter i byen». Prisene steg også, noe som førte til klager fra publikum, som fant prisene urimelig høye. Saken ble omtalt i bystyremøte 15. juli 1927. Skansen forsvarte prisøkningen med standardhevingen som innebar at «Ventehallen nu presenterer sig i et penere utstyr end tidligere, likesom service, dækketøi» og så videre var førsteklasses.*

*Skansen mente «at hensynet til det publikum som mest besøker Ventehallen nødvendiggjør at serveringen holdes paa det niveau som vi nu gjør». Bystyremedlem*

*Randolf Arnesen var ikke fornøyd med Skansens begrunnelse: «Og hvis der ikke kan bli en radikal forandring maa leieforholdet til Skansens ophøre. Det er et faktum at prisene i paviljongen er forhøyet iaar, og der er meningsløst, og bør ikke taales.» Samtidig hadde Havnevesenet resonert seg frem til at skulle «imidlertid publikum betale 1ste classes restaurantpriser kan det jo likegodt gå til Skansen», og stemte det, så var det ikke «noget egentlig behov for ventehallen m/restaurant i dette strøk». Enten måtte Skansen redusere standarden og prisene, eller frasi seg leiekontrakten. Dette satte i gang proses-*

*sen som resulterte i at ventehallens dager med funksjon i Pipervika var talte.*

### **Utdatert og skjæmmende**

Aftenposten refererte i mars 1928 om at byens formannskap var enig i at ventehallen skulle fjernes. Initiativet kom fra styret for A/S Skansen. Driften av kafeen i ventehallen gikk med underskudd på grunn av den årlige leieavgiften på 1 200 kroner. De innkommende klagene på det høye prisenivået og ønsket om å redusere utsalgsprisene, ville gjøre en fremtidig drift vanskelig. Styret for Skansen ønsket at «ventehallen må bli fjernet,





▲ Bygningen til venstre i bildet er det offentlige toalettbygget som ventehallens personale kunne benytte. Johanneskirken (revet i 1928) i bakgrunnen midt i bildet, ventehallen til høyre, ca. 1905. Foto: Oslo Museum, OB.F15423a.

da bygningen nu ligger skjemmende midt i parkanlegget». Havnestyret var villig til å selge ventehallen til nedrivning, om formannskapet var enig, og det ble de i møte 14. mars 1928. Med dette fikk Skansen kvittet seg med et selvskapt tapsprosjekt og hindret samtidig at andre overtok en konkurrerende virksomhet i området.

Det ble holdt auksjon i og over Ventehallen i Pipervika allerede 6. juni samme år. I annonsen het det at «Hallen er opført av plank i Holmenkolstil med 2 svalganger og tekket med skifer» også «12 hytteborde, 2 langborde, 6 stole og taburetter» ble auksjonert bort. Selve rivningen

ble noe forsinket på grunn av streiken blant bygningsarbeiderne samme sommer. I juli var arbeidet i gang, av «tømmermester Carl Aas, som for 31 år siden var med på å opføre bygningen», forklarte Aftenposten, som avbildet og omtalte rivningen. De kunne også fortelle at «materialene er fullt så gode som nye. Kjøperen var derfor meget heldig som fikk tilslaget for bare 1500 kroner». I tillegg visste Aftenposten av ventehallen «skal nu bli kafé i Billingstad, hvor man forhåpentlig vil få glede av den». Notisen ble avsluttet med at i «Oslo vil den neppe bli savnet».

Den nye eieren av ventehallen, grosserer Olav Trapp, orienterte Havnesenet 13. juli 1928 at de var ferdig med å demontere og flytte bygningsdelene. Munthes ventehall ble ikke kafé på Billingstad, den havnet på Norsk Folkemuseum et par år senere. Innenfor rammene av arbeidet med denne artikkelen har vi ikke avdekket hvorfor Trapp kjøpte bygningen. Kafé-planene på Billingstad som Aftenposten nevnte, ble det tydeligvis ikke noe av.

I august 1930 sikret Hans Aall på Norsk Folkemuseum seg bygningen, etter forhandlinger med Olav Trapp, som hadde pågått siden mars samme





*I forbindelse med Bjørnstjerne Bjørnsons begravelse 3. mai 1910 var området fylt av en sørgende folkemasse, selv oppe på mønet av ventehallen hadde skuelystne tatt plass. Foto: Oslo byarkiv A-20031/Ua/0014/083*

år. Det var gjennom en økonomisk donasjon på 5 500 kroner fra to privatpersoner som muliggjorde anskaffelsen. Det var to kvinner som engasjerte seg og det var ingen hvem som helst.

### **Til Norsk Folkemuseum**

Thrine Schibsted og datteren Gudrun Huitfeldt finansierte ventehallens gjenoppføring på Norsk Folkemuseum. Thrine, døpt Susanne Adolphine Cathrine Munthe (1859–1933) var søster av arkitekt Holm Hansen Munthe! Thrine giftet seg i 1878 med Aftenposten-grunnleggeren Amandus Schibsted (1849–1913) og fikk døtrene Hildur og Gudrun. I denne sammenhengen er spesielt Gudrun Schibsted (1881–1966) en veldig interessant person. Hun fulgte sin redaktørfar på en rekke reiser, og var en ivrig fotograf.

Bildene ble benyttet som illustrasjoner til hans artikler i Aftenposten og andre steder. Gudrun ble i 1903 gift med lege Hans Ludvig Carl Huitfeldt og tok hans etternavn. Gudrun Huitfeldt var kunst- og kulturinteressert, og svært engasjert i Norsk Folkemuseum, og satt i museets styre i mange år. Hun var oppnevnt av Kulturdepartementet i 1914, og ble den første kvinnen i museets styre. For museets direktør Hans Aall må Gudrun Huitfeldt ha vært en svært viktig støttespiller. Den gode kontakten til Aftenposten skaffet museet både forsider og omtale av utstillingsåpninger og arrangementer. I tillegg til hennes arbeidsinnsats i styret, bistod hun flere ganger som vertinne for enkemannen Hans Aall i offisielle sammenhenger på Norsk Folkemuseum. Det er derfor museets styremedlem, sammen med

moren, som sikret innkjøpet av «*Ventehallen, Onkel Holm Munthes bygværk*».

Thrine Schibsted, lillesøster til arkitekt Holm Munthe, omtales som en myndig dame som ledet Aftenposten som enke. Hun sørget for at broren fikk en bygning bevart på et friluftsmuseum. Thrine var også engasjert i kulturlivet, i Deichmanske bibliotek og var styremedlem i Foreningen Det gamle Christiania, som senere ble Oslo Bymuseum. Donasjonen til anskaffelse av brorens bygning skulle vise seg å bli et viktig minne om hans dragestilsarkitektur, siden mange av hans andre byggverk i samme trearkitekturstil er nedbrent.

Vi har ikke bragt på det rene hvem som var initiativtaker bak kontakten mellom grosserer Trapp og Norsk Folkemuseum. Det vi kan



**Restaurant «Skansen» under oppføring, vinteren 1926-1927 med Johanneskirken i bakgrunnen.** Ventehallen til høyre i bildet, har fått plater for vinduer, svalgang og dører, benkene er også borte. Bygningens funksjon som ventehall og kafé var snart over.  
Foto: O. Væring, Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek AAB.0033324

konkludere med, er at Hans Aall var i forhandlinger med Trapp våren 1930. Museet trengte økonomiske midler for å finansiere anskaffelsen, og det var nærliggende å kontakte Gudrun Huitfeldt. Det var i mai 1930 at de brevvekslet om en donasjon for å kjøpe bygningen. Det viste seg at Gudrun hadde kviet seg for å spørre moren om å bidra, men *«endelig for noen dage siden tok jeg mot til meg og forelagde hende sagen og saa sae hun ja med engang»*. Gudrun håpet *«det hele ikke er blit for sent»*. I august bekreftet familien at de ville bidra. Hans Aall skrev selv til Thrine Schibsted, 26. august 1930, og takket for donasjonen på 5 500 kroner. Han skrev at det nok var *«venerasjonen og interessen for avdøde arkitekt Holm Munthes arbeider her spiller inn, men jeg vet like fullt*

*at det her dreier sig om en stor gave til Norsk Folkemuseum»*. Direktøren mente at *«jeg kan ikke annet enn se heri et utslag av den interesse som fru Schibsted og Aftenposten i mange år har vist Folkemuseet»*.

Forhandlingene om kjøp av ventehallen, mellom oppkøperen Olav Trapp og Norsk Folkemuseum, tok tid. Bekreftelsen fra Gudrun Huitfeldt og familien trakk ut, nok også fordi den strategiske Aall fant det hensiktsmessig å holde Trapp på pinebenken. Olav Trapp var ikke fornøyd, *«Som forholdene har artet sig – efterat forhandlinger har paagaatt i saa lang tid – blir det en endda daarligere affære for mig enn fra først av forutsatt»*. Men grosserereren godtok museets tilbud av 26. august 1930 på 5 000,- kroner. Det var i dette brevet at Aall

kunne bekrefte at han hadde *«talt med de personer som vil skjenke den gamle ventehallen»* til museet. Allerede 27. august 1930 søkte museet om byggetillatelse for ventehallen, som *«Bevaring som bygningshistorisk minne. Muligens serveringssted for lettere forfriskninger ved fester o.l.»*.

Finanseringen var i orden, dermed kunne forhandlingene sluttføres i september. Aall svarte Trapp samme dag, 4. september 1930, om at arbeidet med oppsettingen av ventehallen kunne begynne når Akers bygningsvesen ga tillatelse, og ba Trapp kontakte museets amanuensis H. Vreim som stod for det praktiske. At ventehallen muligens skulle brukes som serveringssted kompliserte saksbehandlingen i Aker kommune. Etter behandling i helserådsmøte 13. okto-

## «På Norsk Folkemuseum står bygningen plassert som fontmotiv på festplassen i friluftsmuseet og er orientert i samme himmelretning som opprinnelig»

ber krevdes innlagt «vann og kloakk og opvaskanordning. Serveringsrummene må ventilieres» før en tillatelse kunne gis. Aall ombestemte seg, og det ble bekreftet fra museet til bygningssjefen i Aker at planene om å bruke ventehallen som restaurant var oppgitt. En «eventuel benyttelse som serveringspaviljong ikke vil finne sted med mindre helserådets eller bygningsautoriteternes tillatelse er innhentet». Bygningsvesenet ga derfor tillatelse, av alle ting julaften, 24. desember 1930, en fin julegave til museet.

I januar 1931 skrev Norsk Folkemuseum til Trapp at «opsetningen av Ventehallen fra Piperviken kan begynnes nårsomhelt.» Da bygningen var gjenoppført på museet ble det en diskusjon om utgiftsrefusjonen mellom Aall og Trapp i mai 1931. Det hadde blitt en dyr affære for Trapp, etter hans egne beregninger. Totalt hadde Trapp lagt ut 5 632,02 kroner, og da gjenstod noe arbeid med slutføringen av bygningen.

Den gledelige donasjonen omtales under «Bidragsydere» i museets årsmelding for 1930–1931, fra «Fru Thrine og fru Gudrun Hiutfeldt». Under «Samlingenes tilvekst»

i årsmeldingen for påfølgende år nevnes ventehallen. I omtalen roses Munthes arbeider og at han «forsøkte å skape en virkelig norsk stil, og det er ikke uten betydning at en av hans bygninger blir bevart». Etter søknad slapp Norsk Folkemuseum å betale bygningsgebyr på 39 kroner til Aker kommune i 1933.

### Museumsbygningen

På Norsk Folkemuseum står bygningen plassert som fontmotiv på festplassen i friluftsmuseet og er orientert i samme himmelretning som opprinnelig. Bygningen er dermed midtpunkt ved arrangementer og begivenheter på festplassen. Bygningens grunnplan med midtrom og begge svaler er tilnærmet kvadratisk, i tillegg kommer påbygning/sidebygning utfor hver gav. Bygningens hovedrom har imidlertid en rektangulær symmetrisk plan hvis dybde er ca. halvdelen av bygningens dybde. Innvendig mål er 13,5 meter langt og 4,25 meter dypt, det vil si at rommets plan ser ut til å være designet som to kvadrater ved siden av hverandre. Utenfor rommets langsider er svalgangene, som har en innvendig dybde på ca. to meter. Påbygningenes innvendig dybde er

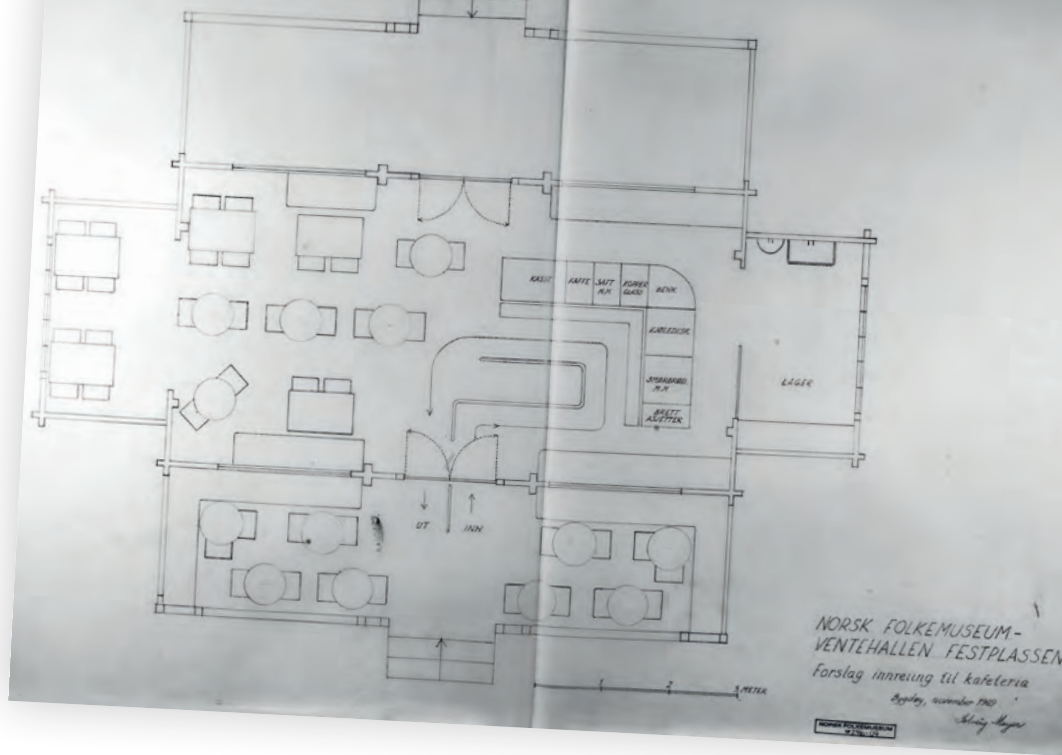
1,65 meter og lengde 3 meter. Bygningens utvendige lengde er ca. 8,6 meter (12,3 meter inkludert påbygninger) og bredden er ca. 4,4 meter (8,8 meter inkludert svalganger).

På museet ble bygningen oppført på betongpilarer. Bygningens ventehalle har åpen plan og åpent opp til røstet. I påbygningen mot syd er det en fast kjøkkeninnredning etablert av museet. I forhold til de opprinnelige tegninger av Munthes «Projekteret Ventehalle ved Pibervigsbryggen» var det eget rom for «Baadmænd» med egen inngang mot vest i sideveggen til tilbygget. Båtmannsrommet ble slått sammen med venteværelset da den opprinnelige funksjon opphørte, antatt i 1896. I skilleveggen til venterommet ble det skåret ut en stor åpning og ytterdøren ble kubbet igjen. Påbygningen mot øst er betegnet «Buffet» på den opprinnelige tegningen og er åpen mot midtrommet.

Inventaret består av to originale faste benker langs ytterveggene og det henger en firearmet lysekroner i jern midt i rommet. Det øvrige inventar i bygningen i dag er tilført av museet.

Ytterveggene er laftet av maskinhøvlet plank. Plankene har horisontale høvlete profiler – en profiltipe som





**Fig. 18**  
Et av flere forslag til nyinnredning av ventehallen til kafeteria i 1969. Dette forslag er utarbeidet av arkitekt Solveig Meyer i 1969.  
Kilde: Arkitekt Solveig Meyer, Norsk Folkemuseums arkiv

Munthe har kopiert fra middelalderbygninger, og som finnes på blant annet flere stavkirker. Det er etablert loddrette strekkfisk av firkanttømmer på begge sider av de dobbelte glassdørene, for å holde de spinkle plankene på plass. Gjennomgående jernbolter med firkløverformet skiver, samt korsdekorert firkantmutter, holder strekkfiskene sammen. Fra alle fire hjørner av bygningen er det trukket et rundstål som binder svalgangenes «topprem» sammen med midtrommets langvegger. Rundjernet ligger tett opp under svalgangens tak og langs disses gavlvegger. Jernet er boret gjennom midtrommets laftevegger hvor det er festet innvendig med firkantete skiver og sekskantete muttere. I svalgangene

er jernet festet på samme måte. Dette er formodentlig en hjelpekonstruksjon som er etablert på museet. Svalgangene er av reisverk med rekkverk av løse spiler mellom håndlist og sokkel-list.

Vinduer og ytterdører av tre med ett lag glass. Glasset er innsatt med kitt og trelister. Sidebygningene har et vindu i disses langfasader. Vinduene er bygget opp som en arkaderekke med fem søyler og seks glassruter. Midtrommets gavlvegger har et vindu hver, som er bygget opp som en arkaderekke med fire søyler og fem glassruter. Den opprinnelige ytterdøren til oppholdsrommet for «Baadmænd», eller «Skudder-mændenes», som de også ble betegnet, hadde to loddrette glassfelt øverst og et speil nederst.

Svalgangene, opprinnelig benevnt verandaer, har malte gulvbord og de opprinnelige faste benker. Bygningens gavlvegger krager ut i svalgangenes gavler i form av et bueslag som starter fra bunnen av langveggene og slutter rett under svalgangens drager som bærer taket. Drageren bæres av fire sett med dreiede dobbeltsøyler. Til hver svalgang er det en trapp av tre med fire malte trinn fra terrenget og opp. Trapperekkeret er flankert av karveskårete trappemeglere. På begge langsider er det over svalgangen et spissgavlet tak over portaldørene, et motiv hentet fra stavkirkene.

På taket er det skiferheller med blikkeslag i kil-renner og på vindskidekkbordene. På de opprinnelige



**Ventehallens østfasade og gavl mot nord på Festplassen, Norsk Folkemuseum i juni 2010.** *Palmetter på taket og på vindski over utbygg samt svalgangens rekkverk er her reparert, men uendret i sin form fra 1896. De lyse partiene på bygningen viser nylig foretatt reparasjoner, som venter på den siste olje. Foto: Anne-Lise Reinsfelt, Norsk Folkemuseum NF.32974*

tegningene vises dekorutsårede pyntebord over vindskiene. Dette har sannsynligvis aldri vært etablert, da de ikke ses på noen av de eldre fotografier, i årene etter bygningens oppførelse i Pipervika. Takhelling over midtrom er ca. 44 grader som knekker ned ved svalgangen til ca. 22 grader, over portal ca. 70 grader som knekker ned ved svalgangen til ca. 22 grader og over påbygninger ca. 22 grader. De dekorativt kryssflakene i portalene er en del av dennes sperrekonstruksjon.

Den synlige sperrekonstruksjonen over midtrommet er bygget opp på samme måte for å bære de langs-gående åser. Det er utskåret mønekam over alle takmønene. Det er blikkbeslag langs mønekammer. Det er utskåret «palmeblad» montert med jernbeslag på nederste del av alle dekkbord over vindskier og på mønekammer. Det er takrenner utfor hver takflate over svalgangene samt nedløp foran svalgangenes hjørnesøyler. På et av fotografiene tatt av bygningen i Pipervika ses nedløpsrør også fra

påbygningenes tak, så her må det også ha vært takrenner tidligere. Takuthengget på hovedtak er ca. seksti centimeter over svalganger og ca. 65 centimeter over gavler. Takutheng på svalgangs gavler er ca. 65 centimeter. Takutheng på tak over tilbygg ca. 60 centimeter og over disses sidevegger ca. femti centimeter. Med litt godvilje tilsvaret dette den i anbudet av april 1891 nevnte reduksjon av takuthenget til 1 alen. Mønekam øst-vest ca. ti meter. Mønekam nord-syd over hver portal er ca. fire meter. Da palmebladene og

vindskier spesielt over portaler ofte blir presset ut og revet av på grunn av snø og is, har museet derfor endret konstruksjonen slik at disse elementer kan tas ned om vinteren.

### Driftsbygning eller museal bygning?

På museet har ventehallen stått som en representant for dragestilen og Holm Munthes produksjon. Etter kraftige regnskylt samler det seg så mye overflatevann på festplassen, at en nesten får fornemmelsen av å være tilbake til den opprinnelige situasjon i Pipervika. Bygningen brukes som kafé under spesielle publikumsarrangement som julemarked, så den opprinnelige funksjonen er fortsatt noe i bruk. Publikum behøver derimot ikke å «kjøpe metal-merker på Renholdsverkets kontor» for å benytte de nærliggende toalettene.

På museer må man ha struktur og orden på gjenstandsamlingene, arkivaliene og de museale bygningene. Ventehallens offisielle betegnelse er i skrivende stund; Ventehall fra Pipervika og har bygningsnummer NF. 242. I museets oppføringer om ventehallen har det dessverre på et tidspunkt oppstått feil årstall i byggeår. Årstallet 1883 står derfor i mye litteratur om ventehallen på museet, for eksempel i museets veileder fra 2010. Det var i forbindelse med en ekstern henvendelse at feildateringen ble oppdaget. En nærmere undersøkelse førte oss til Oslo byarkiv og Havnevesenets arkiver,

som også har Munthes arkitekttegninger. Arkivaliene avslørte at byggeår var 1891, dermed fikk Norsk Folkemuseum rettet opp i sine digitale og nettbaserte publiseringer.

I forbindelse med denne artikkelen undersøkte vi også museets arkiver. Arkivsøket avdekket at bygningen i begynnelsen ble betraktet som en driftsbygning og ikke en museal bygning på lik linje med de antikvariske

bygninger – kanskje Hans Aall anså bygningen for å være for moderne til å kunne betegnes antikvarisk? Videre at det var Holm Munthes søster og niese som spanderte oppføringen av ventehallen på museet. Dette var informasjon som for lengst var glemt, noe som minner oss på at vi med fordel kan undersøke både egne og offentlige arkiver for å bedre og fornye vår kunnskap om fortiden. ●

#### Kilder

Norsk Folkemuseums arkiv, *Bygnings- og tegningsarkivarkivet*, Primus – Bygningsdatabase og vedlikeholdsrapporter

Oslo byarkiv, *Havnevesenet*

Oslo byarkiv, *Plan- og bygningsetaten*, Byggesaker

Oslo byarkiv, *Byarkitekten*

#### Litteratur og trykte kilder

*Aftenposten* 28. april 1891, 15. mars 1928, 4. juni 1928 og 4. juli 1928

Christiansen, H. D. (1927): «Bygdøfærgene», I: *Bygdø nu og i gammel tid*. Grøndahl & søns boktrykkeri.

*Fædrelandsvennen* 28. august 1891

Holst, Christian, red. (1882): *Tredie Beretning om Bygdø Kongsgaard*. Thronsen & CO.s Bogtrykkeri.

Isaksen, Ingolf (1947): «Kommunikasjonene», I: Erling Mørch Hansson (red.) *Fra Ladegaardsøen til Bygdøy*, Bygdøy Vel

*Morgenbladet* 28. april 1891 og 10. november 1920

*Norsk Folkemuseum årsberetninger* 1914–1934

*Norsk biografisk leksikon*, nettutgave: <https://nbl.snl.no>

Offenberg, Egil, red. (1971): *A/S Schous Bryggeri 150 år 1821–1971: Beretningen om de siste 50 år*, Grøndahl & Søn.





# Gressholmen

**– fyr, forsvar, fabrikk, flyhavn, fritid**

*Gressholmen har en lang og mangslungen historie ulik Indre Oslofjords andre øyer. Fyrvesenet var tidlig på plass, i likhet med Forsvaret som i lang tid eide og brukte øya. Her fikk såpeindustrien fotfeste, og etterhvert ble Gressholmen landets første sivile lufthavn. I tillegg er Oslo Skytterlags historie uløselig knyttet til området. I etterkrigstiden dominerer ferie- og fritidsaktivitetene på øya.*



Tekst: Janne Wilberg, Byantikvar

### GRESSHOLMEN BESTÅR EGENTLIG AV TRE ØYER; GRESSHOLMEN, RAMBERGØYA OG HEGGHOLMEN.

I tillegg er den lille øya Jaktskjær sør for Heggholmen forbundet med en gangbro. De tre øyene ble sammenføyd ved utfyllinger slik at de kunne tjene en variert utnyttelse over lang tid. Oslo byarkiv rommer mye materiale som belyser øyhistorien, og her presenteres et utvalg av dette materialet. På Gressholmen sees spor etter flere fortellinger om Norge, slik at artikkelen knytter an til vår nasjonale historie og belyser øyas enestående kulturmiljø. I tillegg har Gressholmen sjeldne geologiske forekomster og et rikt plante- og dyreliv i våtmarksområdene. Øyene fikk status som naturreservat i 1992 på grunn av sine mange rødlistede plante- og dyrearter og er regulert til bevaring av både natur og kulturminner.

Vi vet ikke når øyene først ble bebodd, men da Heggholmen fyrstasjon ble anlagt i 1827 levde det allerede folk på øya, og i gamle dokumenter omtales bebyggelsen på Rambergøya og Heggholmen som «fiskerhus». Deler av Heggholmen var fra tidlig på

1800-tallet bortleid som «fiskerlass» med fangstrettigheter, slik det var på flere «hytteøyer». På Vibe og Irgens kart fra 1844 finner vi fem-seks hus på øya. Dette er etter all sannsynlighet plassen som gikk under navnet Ulka, og som fra 1823 fungerte som øyas fyrvokterbolig.

#### «Bluss på lampen»

Nei, dette handler ikke om alkohol-påvirkning, men om utviklingen fra privat fyrvoktervirksomhet til et statlig ansvar for skipsfarten langs kysten. Heggholmen fyrstasjon ble anlagt der sundet er på det smaleste mot Lindøya, og som var en del av hovedinnseilingen til hovedstaden. På forhånd hadde staten overdratt Heggholmen til Christiania Havnevesen, som den gang var en slags statens forlengede arm. Og selve fyrhistorien startet med at Havnekommissjonen inngikk avtale med den fastboende styrmannen Svend Iversen om å «indrette et Karnap Vindu med fornøden Skammel Indretning til Anbringelse af et saadant Lampefyr». Dette faste, røde lyset i karnappvinduet var den eneste lykten i Indre Christianiafjord helt til Dyna fyr



▲ Sveitserstilsfyret på Heggholmen i all sin prakt. Foto: Tove Solbakken, Byantikvaren

ble oppført i 1874 og Kavringen i 1894. Fyrvokterens lønn var fire spesidaler i året og ga i tillegg råderett over «Hægholmen og tilliggende Herligheter til evig tid». Dermed satt familien Iversen på eiendomsretten til den søndre delen av Heggholmen, mens Havnevesenet hadde den nordre – altså et nokså privatisert fyrvesen. Iversens etterkommere var da også fyrvoktere i flere generasjoner frem til 1952, og blant dem Norges første kvinnelige fyrvokter.

Dagens fyr ble i 1876 reist omtrent hundre meter fra Iversens gamle hus, og er en trebygning i sveitserstil med hjørnelykt og tårn på taket, med såkalt tåkeklokke og tåkelur.

**Bilde venstre side:** Gressholmen, Heggholmen, Jakteskjær og Rambergøya ca. 1945. Bebyggelsesstrukturen trer godt frem, og området for kanonbatteriet ses på toppen av den skogkledte Gressholmen midt i bildet. Øyene er nå forbundet med utfylling. Foto: Karl Harstad, Oslo Museum OB.F22869









I 1874 overdro Iver Iversen sin eiendomsrett til Havnevesenet, mot å være sikret bolig i det nye fyret og jobb som fyrvokter for seg og sine barn så lenge de levde. Men Iver var ikke enearving, for halvparten av øya samt den gamle fyrmesterboligen ble eid av søstrene Anna og Marthe Sophie Iversen. I 1901 solgte de sin del til A/S Christiania Dampoljemølle. Dette førte igjen til rettsaker der «dampoliemøllen» ble stevnet av både Kristiania kommune ved Havnevesenet og av frøknene Iversens arvinger, som bestred gyldigheten av frøknenes avtale med «dampoliemøllen». Fabrikken vant frem i begge saker – den sistnevnte etter dom i Høyesterett. Rettsdokumentene belyser slektsforhold og eiendoms-transaksjoner som viktige kilder for øyas historie.

Fyrstasjoner i sveitserstil er sjeldne, og anlegget på Heggholmen er derfor fredet. I tillegg til fyret omfatter anlegget en sidefløy og en brygge samt en såkalt jeté, altså en underjordisk steinmur eller fylling som bedrer havneforholdene eller som kan fungere som sperre ved regulering av innseiling til militære anlegg. Iversens gamle hus, som trolig var anlagt på 1700-tallet, brant ned i 1955 og ble erstattet av en hytte på de gamle grunnmurene. Denne eies fortsatt av slekten Iversen. Selve fyret fikk, som det første i Norge, elektrisk drift i 1928 og ble automatisert i 1959. Fyrvokterstillingen ble inndratt i 1972, og fyrstasjonen har siden vært ubemannet.

## I fyllingenes tid

Gjenfylling og utfylling har preget hovedstaden i flere århundrer. Store deler av Oslos sentrum ligger eksempelvis der det tidligere var sjø. Dette preger også «hytteøyene» – i utgangspunktet fordi det var fristende å deponere avfall og annet der som var vanskelig å oppbevare inne i byen. Langøyene er det mest kjente eksempelet, for her lå i mange år byens avfallsdeponi – og oppryddingen der pågår faktisk fortsatt.

Gjenfylling og utfylling er også en viktig del av Gressholmens historie. I 1933 oppsto det uenighet mellom Lilleborg Fabrikker og kommunen, blant annet om hvem som var ansvarlig for utfyllingen. Lilleborgs datterselskap Christiania Dampoljemølle, som eide halvparten av Heggholmen, vedkjente seg ikke ansvaret for utfyllingen. Etter befarig med fyrvokter Iversen som kjentmann, kunne Oslo Havnevesen ved Havnefogden utrede saken for rådmannen i brev av 18. februar 1933. Derfor kunne det «... *ansees helt sikkert at gjenfyllingen av 'sundet' er skjedd fra Heggholmensiden først ved slagget fra et mekanisk verksted 'Vulkan', inneholder Bruff og Vibe, som i begynnelsen av 80-årene lå omtrent der hvor oljemøllen stod før branden. Da Dampoljemøllen kom isving fortssattes gjenfyllingen med avfallet fra denne. Dette ble bekreftet av Gjørn Iversen som eiet det hvite hus, som nu er stasjonsoffiserens bolig i Flyvebåthavnen på Gressholmen.*

*Oppå slaggfyllingen over sundet har så nødsarbeidere lagt en ca. en meter bred vei av utsprengt sten hvorved forbindelsen mellom de to øer er blitt 'ennu bedre'.*» Ved anlegget av sjøflyhavn i 1926 ble det foretatt en større utfylling – også den som nødsarbeid – for å muliggjøre oppstilling av fly. Fyllingen utgjør i dag et ubearbeidet område som knytter Rambergøya til de øvrige øyene.

## Forsvaret på Gressholmen

Idet kirkegods etter reformasjonen ble overført til kongen, hadde staten i flere århundrer eierinteresser på Indre Oslofjords øyer. Hovedøya er det beste eksempelet. Forsvaret hadde særlig interesse for denne og for Gressholmen. Hovedøya hadde galeiverft allerede på 1600-tallet og inngikk som del av Akershus festning. Fra tidlig på 1800-tallet styrket man her det militære nærværet med to kanonbatterier og flere bygninger. Garden og andre tropper brukte stedet som øvingsområde, særlig fordi Forsvaret ikke lenger kunne disponere området rundt Akershusneset, etter overføring til kommunen i 1897 – mot Forsvarets vilje.

Akershus kommandantskap hadde det administrative ansvaret for øyene, inntil tyskerne etter okkupasjonen i 1940 overtok hele Hovedøya der de anla en stor marineleir. Etter 1945 ble den brukt av Forsvaret, frem til den ble revet på 1960-tallet.

### EKSISTERENDE FORHOLD



Kartet er fra tidlig 1990-tall og viser bebyggelsesstruktur og utfyllinger. Kartet er bilag til Fjordbruksplan for Oslo vedtatt av Bystyret 19.9.1991. Kilde: A-70333/K/0054, Oslo byarkiv

Våpnene var imidlertid gammeldage: 7,5 centimeter manuelle kanoner og Colt mitraljøser. Dette ble supplert med et titalls mitraljøsestillinger, med lyskastere og lytteapparater, blant annet på tak. Batteriet på Gressholmen ble plassert på høyden øst for flyplassen og besto av to kanoner og ni mitraljøser. Kanonene sto i åpne stillinger og man manglet både sandsekker og rom for dekning og sanitet. Til og med stålhjelmer var mangelvare. Nytt utstyr var riktignok bestilt, men foreløpig ikke levert 9. april 1940.

Relativt sett befant man seg, særlig for Norges del, i flyenes barn-dom. Riktignok var fly tatt i bruk allerede under første verdenskrig, men flyene som det norske forsvaret disponerte var små og «svært primitive». De norske flyverne hadde heller ingen kamperfaring, mens det store og meget godt utstyrte tyske Luftwaffe besto av mannskaper som kunne være veteraner fra luftkampene i Polen og mot Royal Air Force i Nord-sjøen. Norge var dermed dømt til å tape kampen om luftherredømmet,

selv om tyskerne nok hadde undervurdert de norske flyverne som gjorde en heroisk innsats med det som de hadde til rådighet.

I et krigsjubileumsår er det verdt å nevne at Gressholmen batteri deltok om morgenen 9. april 1940 i Norges første luftkamp til forsvar av eget territorium. Batteriet var riktignok sterkt underbemannet og med svak kompetanse. Bare en av kanonene ble avfyrt, ikke ulikt mobiliseringssituasjonen ellers langs norskekysten. Sammen med anleggene på Fornebu og Kjeller var flyplassen på Gressholmen av strategisk betydning for tyskerne som kom til øya allerede i april, og fra 15. juli var hele øya beslaglagt. I 1939 var Fornebu sjø- og landflyhavn åpnet, og det tilsvarende anlegget på Gressholmen mistet mye av sin strategiske betydning. Tyskerne brukte øyas sjøflyhavn som reparasjonsverksted for fly, og skytebanen brukte de til skytetrening. Etter frigjøringen installerte Royal Norwegian Air Force seg på Gressholmen frem til 1946. Det er likevel få spor her fra krigsårene, selv om man kan se to kanonfundamenter og en mulig skytestilling i terrenget ovenfor flyplassen.

Etter hvert som fritidssamfunnet vokste frem i etterkrigstiden kom Forsvaret under sterkt press for å overlate øya til kommunen. I 1952 overdro man den største, østlige delen, men det gikk lang tid før Forsvaret overlot sjøflyhavnas førti dekar til hovedstaden. Det skjedde i 1975 og da



▲ Foto fra ca. 1910–1915 av Iversens patentslipp som lå der Sjøflyhavna senere ble anlagt. Bygningene som tilhørte «fyrfamilien» Iversen ble etterhvert overtatt av flyhavnen. En patentslipp er et båtverksted der man på skinnegående tralle kan vinsje båter opp på land for reparasjon. Stedet var dermed velegnet for senere anlegg av slipp og brygger for flybåtene.  
Foto: Oslo Museum OB.A3117

hadde stedets flyvirksomhet vært nedlagt i tyve år. For som ved mange andre steder i Norge valgte Forsvaret å sitte med reservearealer i lang tid etter at den opprinnelige strategiske verdien var borte.

### Meld deg inn skytterlag!

I 1859 startet skytterlagsvirksomheten på øya med etableringen av det såkalte Gressholmenlaget av Christiania Vaabenøvelsesforening, senere Kristiania Skytterlag/ Oslo Skytterlag – og fra 2003 sammenslått med Skarpskytten. Virksomheten var omfattende og la grunnlaget for all senere konkurranse- og øvelsesskyting i hovedstaden. På denne tiden ble det startet skytterlag mange steder, og

de hadde gjerne høye medlemstall. Oslolagene sto også sentralt ved etableringen av Centralforeningen for Udbredelse af Legemsøvelser og Vaabenbrug i 1861, som regnes som forløperen til Norges Idrettsforbund. Den gang inngikk forresten våpeneksesser i gymnastikkundervisningen på Oslos folkeskoler.

Christiania Vaabenøvelsesforening anla allerede i 1864 en stor skytebane på Gressholmen, med en langbane der man skjøt tvers over den store Rambergbukta som nå utgjør et fredet våtmarksområde. Det ble laget to kortbaner fra standplass nordvest for den nåværende kroa og ned til strandlinjen på selve Gressholmen. Banene med sitt omfattende anviser-



▲ Gressholmen med Kroa i forgrunnen. Mellom den og fyret lå standplassen for de korte skytebanene. Standplassen for langbanen lå utenfor billedkanten ned til venstre. Dessverre er ingen av dem bevart, men på [www.oslofilmer.com](http://www.oslofilmer.com) finnes filmer som viser skyttervirksomheten. Foto: Fjellanger-Wiederøe 1961, Oslo byarkiv A-20027/Uc/0001/229

system ble utarbeidet i samforstand med Forsvaret, som også brukte anlegget. Sambruken foregrep opprettelsen i 1892 av Det frivillige skytevesen (DFS) til fremme av skyteferdighet og våpenkultur – samt sikring av en desentralisert skytebanestruktur til nytte for forsvar og samfunn. Sambruk og desentralisering var en vanlig organisasjonsform i Norge på 1900-tallet.



Kartskisse fra 1931 i forbindelse med fase to i sjøflyhavnas utbygging: Sort farge angir de opprinnelige og omfattende planene fra 1927. Rødt angir det som ble bygget til åpningen samme år, grønt viser det som ble planlagt og til en viss grad gjennomført i 1933. Området ut mot Rambergøya var tenkt utviklet i stor stil. Kilde: Finansrådmannen Db/L0007, Oslo byarkiv



Aktiviteten og tilstrømmingen til skytter-arrangementer på Gressholmen var stor på 1800-tallet og i 1900-tallets første tiår. I rekordåret 1913 ble det avfyrt 188 622 skudd av skytterlagets 3628 medlemmer, og det kunne delta tusen skyttere i de store sommerkonkurransene. Da Oslo fikk britisk flåtebesøk i 1908 bød man gjestene på skytekonkurranse og forbrødring. Oslo byarkiv har filmer fra flere av arrangementene. En kuriositet er at det i 1927 også lå en fyrverkerifabrikk ved vannet nord på Gressholmen, hvor Norsk Fyrverkerie hadde sin laboratoriebygning. De leverte både til sivile og militære.

I 1883 reiste man det første klubbhuset til bruk i sommerhalvåret. Dette ble delvis revet i 1930, og isteden brukte man et restaurantlokale som var reist noen år før, men som nå ble sammenføyd med en gjenværende del av den første bygningen. Her holder nå Gressholmen kro åpent i sommerhalvåret, etter gjenåpning for kort siden, da det kom vann- og avløp til øyene.

Skytterlagenes stilling ble etter hvert svekket, og badegjestene overtok. Skytebanevirksomheten fortsatte likevel frem til 1990-tallet, men protester fra badefolket og økende miljøbevissthet gjorde at Skytterlaget ikke fikk forlenget leiekontrakten.

I 1992 ble Gressholmen og Rambergøya erklært som naturreservat med adferdsbegrensning deler av året.

Anviseranlegget for kortbanen nedenfor kroa ble stående lenge som et kulturminne, men fordi man ikke var seg tilstrekkelig bevisst tekniske/industrielle kulturminners verdi fikk man ikke tatt vare på det spennende kulturminnet. Standplassene fremstår nå bare som grussletter bak Gressholmen kro, i tillegg til noen gamle murrester nedenfor kroa.

### Vindu mot den store verden

Fra etableringen av Hærens flyvevesen og Marinens flygevåpen i 1916 hadde



#### ▲ Sjøflyhavna i 1930 med fly ved kai.

*Forholdene var enkle i denne første utbyggingsfasen, men hangaren og rampen der flyene kunne trekke opp var på plass. Senere ble kaiene forbedret og større deler av rampe- og hangarområdet ble betongkledd og fikk nytt flyskur, toalettbygg og annen infrastruktur. Om vinteren ble flyene delvis demontert og lagret innendørs. Flere motorbåter ses på bildet. Dette var før flyselskapene fikk felles tilbringerbåt. Foto: Karl Harstad, Oslo Museum OB.F12040a*

Forsvaret anlagt sjøflyhavner og landflyplasser flere steder i Norge. De militære flyplassene var åpne for sivil flygning og i mange år var den sivile luftfarten underlagt Forsvarsdepartementet – som forresten eide Gressholmen. Slik fungerte sivile lufthavner som militære støttepunkter.

Planleggingen av sivil luftfart i Norge pågikk i mange år, men riktignok med begrenset tro på at fly innebar noe mer enn et supplement til andre transportmidler. Det var iallfall ikke egnet for omfattende person- og godstrafikk. For i tillegg til militære formål og posttjenester anså man først og fremst flyet som et fritidsfenomen. Men under første verdenskrig gjorde flysektoren et kvantesprang, og ved krigens slutt satt man med materiell og kompetanse som burde utnyttes.

Det forsto man også her hjemme, og allerede tidlig i planleggingsfasen på 1920-tallet innså man at både landflyplasser og sjøflyhavner helst burde være landfaste, ikke minst for større byers vedkommende. En hovedgrunn til at man til slutt likevel valgte Gressholmen istedenfor

Fornebu var at Forsvaret eide øya. Derfor ble det rimeligere å anlegge flyplassen der enn på det private Fornebu. Videre satset staten på at kommunene tok et stort ansvar for flyplassbyggeriet, og Oslo kommune betalte hele 130 000 kroner mot at staten finansierte det resterende av totalbeløpet på 275 000 kroner.

Dermed kunne arbeidet med Gressholmen lufthavn begynne i 1926, og året etter åpnet den som Norges første sivile og dessuten som vår første internasjonale sjøflyhavn. Inntil da hadde Lindøya tatt imot et sjeldent flyanløp. Anlegget hadde sin storhetstid som hovedflystasjon fra 1927 til 1939, da Fornebu sjø- og landflyplass åpnet. Ved starten, altså etter første byggefase, besto lufthavna på Gressholmen av brygger, en landingsrampe,



**Gressholmens sjøflyhavn fullt utbygget.** Rampen ble brukt til å trekke flyene opp for reparasjon og vinterlagring – og i noen tilfelle for ombordstigning i fly som hadde utslagbare hjul. Rampen er atypisk plassert nitti grader på oppstillingsplassen foran hangaren. Vinsjen som trakk flyene opp sees foran oppstillingsplassen som fortsatt er bevart. Ved utfyllingen litt foran rampen sees Dampoljemølla med fabrikkpipe. Gressholmens to luftvernstillinger er det i dag bare rester igjen av. De skimtes i det skogbevokste området lenger bak og til venstre for hangaren. Foto: 1937 Fjellanger-Wiederøe, Oslo Museum OB.F19502c

terminalbygning og en hangar. Selve rullebanen var jo Oslofjorden!

Sjøflyhavnen ble anlagt der familien Iversen hadde drevet en såkalt patentslipp i flere tiår. Deler av dette lille miljøet er fortsatt bevart, med sveitserstil-bygninger som opprinnelig tjente som boliger for familien Iversen, men som etter hvert ble overtatt av flyplassen. Trafikken der var ikke overveldende – vi snakker om noen flyvninger i uken på det meste. For værtjenesten sto noe tilbake, og materiellet hadde utfordringer om vinteren. Virksomheten var derfor sesongavhengig, og det første året fløy man bare i et par sommermåned. Etter hvert varte sesongen fra 1. mai til 1. september, og resten av året ble brukt til å overhale flyene og delvis demontere dem for lagring innendørs. Hvis de da ikke ble satt inn på ruter lengre sør. I et godt år

brukte kanskje et par tusen passasjerer flyplassen.

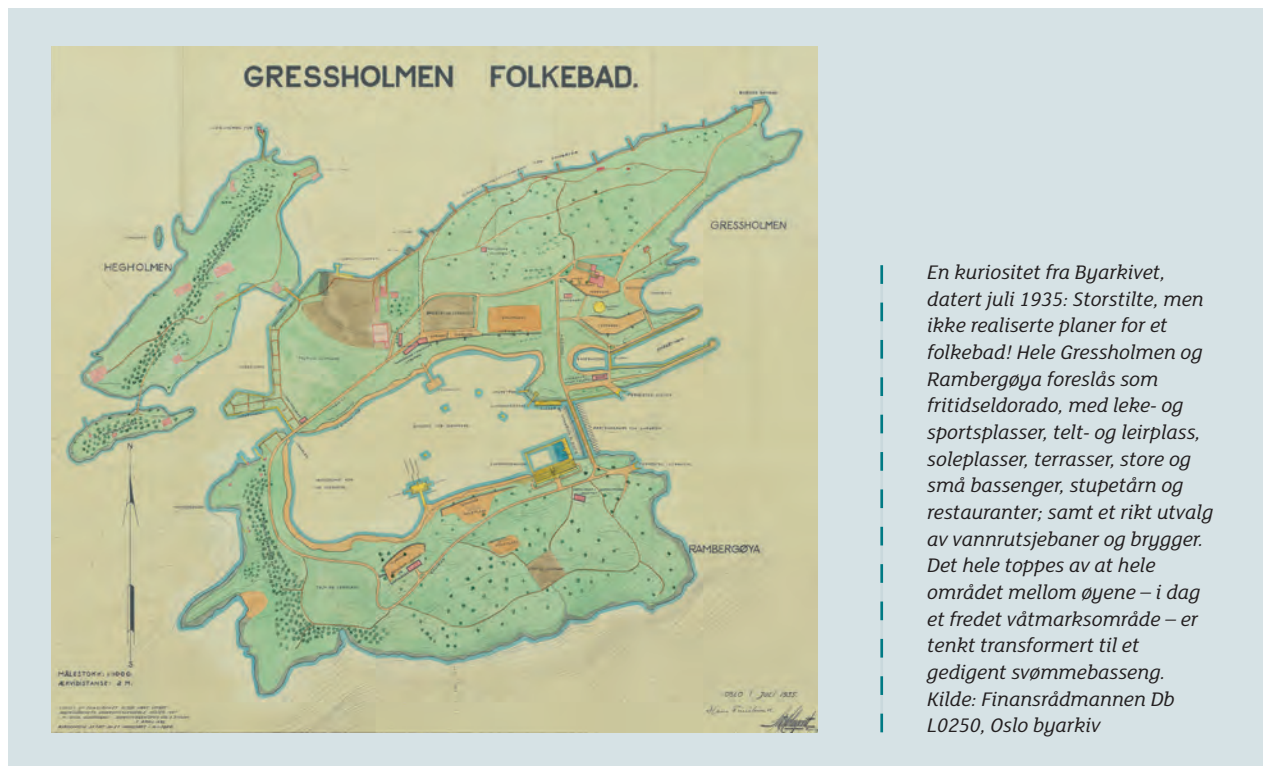
Norske Luftruter var det første selskapet som etablerte seg på Gressholmen. Det hadde ikke egne fly, men samarbeidet med Deutsche Lufthansa som dermed ble det første flyselskapet som opererte derfra – også med utenlandsruter: Fra Gressholmen/Oslo gikk ferden via Gøteborg til København og Szczecin i Polen.

Flyplassen ble også brukt av Halle & Petersons Norway Post på begynnelsen av 1930-tallet. I 1934 ble Norske Luftruter nedlagt, og året etter etablerte Norwegian Air Lines seg, senere under navnet Norske Luftfartselskap. De drev mest med innenriksflyvninger, i tillegg til en rute til Amsterdam. I siste fase frem til 1939 hadde Fred. Olsen ansvaret for både flyvninger og logistikk på øya. Det kommunalt skapte materialet viser den

spennende utviklingen av norsk luftfart i samfunnsmessig og kommunalt perspektiv, som da øyene fikk elektrisitet i 1928 skyldtes det særlig sjøflyhavnas behov.

Med tiden endret synet på luftfarten seg, og i Forsvarsdepartementets Stortingsmelding nr. 33 fra 1934 fremheves potensialet for person- og godstrafikk, ikke minst ved betydelig kortere reisetid. Derfor var ambisjonen at alle større byer skulle ha flyplasser. Men samtidig var man tilbakeholdne med å foreslå nye flyruter, og uten solid inntektsgrunnlag kunne man ikke bygge flyplasser. Så var det heller ikke mange flyruter i de første årene, men etter hvert satset private aktører på lufttransport gjennom etablering av flyselskaper, og dermed var det duket for Fornebus sjø- og landflyplasser. Kommunen skulle dekke en stor del av investeringene, som tomtekjøp og





*En kuriositet fra Byarkivet, datert juli 1935: Storstilte, men ikke realiserte planer for et folkebad! Hele Gressholmen og Rambergøya foreslås som fritidseldorado, med leke- og sportsplasser, telt- og leirplass, soleplasser, terrasser, store og små bassenger, stupetårn og restauranter, samt et rikt utvalg av vannrutsjebaner og brygger. Det hele toppes av at hele området mellom øyene – i dag et fredet våtmarksområde – er tenkt transformert til et gedigent svømmebasseng. Kilde: Finansrådmannen Db L0250, Oslo byarkiv*

byggevirksomhet, mens staten deretter sto for driften.

Stortingsmeldingen åpnet døren for en fase to i utbyggingen på Gressholmen. Det dreide seg om en reell kvalitetsforbedring, med utvidelse av flybåtkaia, nytt flyskur og publikumstolett, legging av telefonkabler og anskaffelse av motorbåt. I tillegg kom betongdekte utearealer som forbandt slippen med hangaren. De tidligere private husene ved sjøflyhavna inngikk nå i flyplassdriften. Kommunen stilte opp med halvparten

av byggekostnadene, men forutsatte at arbeidet for tilskuddssummen skulle utføres av Oslo-folk. På begynnelsen av 1930-tallet var ambisjonene for Gressholmen-anlegget enda større, slik en tegning fra 1933 i Finansrådmannens arkiv viser urealiserte planer for en enda større sjøflyhavn.

Flypassasjerene var avhengig av båt til og fra hovedstaden. Norske Luftruter kjøpte derfor MB Ørn I, og da Norwegian Air Lines (DNL) ble opprettet i 1936 søkte de forgyves om at

staten skulle påta seg tilbringertjenesten. I stedet fikk selskapet konsesjon for drift av ferge fra Paléhaven ved Østbanestasjonen og til Gressholmen, og man kjøpte MB Teist. Verken Ørn I eller Teist finnes det i dag spor etter.

Firmaet Holm og Bøe, senere kjent som Oslo-Fergene, var en storaktør på fergetransport og fikk fra 1917 konsesjon på å frakte folk til øyene i indre Oslofjord. De bygget opp en liten flåte av båter etter hvert som næringsgrunnlaget økte da hyttebygging ble tillatt på øyene tidlig på 1920-tallet.



*Gressholmen i dag med verdifulle kulturminner som speiler øyas historie.  
Foto: Janne Wilberg, Byantikvaren*



Da de i 1936 anskaffet Oslo IX, som «juvelen i kronen» blant fergene, overtok de også tilbringertjenesten fra DNL.

Oslo IX var bygget til formålet i Risør samme år og var finere utformet enn de øvrige båtene, med myke puter i en lukket salong, med høyt styrhus og preget av slanke linjer. Skulle du reise med sjøfly, var det bare å møte opp hos Bennetts Reisebureau i Karl Johans gate 35 og la seg frakte med bil ned til ferja som fraktet deg trygt til Gressholmen. Men det var neppe en reisemåte for Hvermannsen.

Oslo IX er den blant de gamle Oslo-fergene som var lengst i drift – helt frem til 2000-tallet, og den er blant de ytterst få bevarte av byens gamle båter. Den ble nydelig istandsatt på 2010-tallet og i 2013 solgt ut av firmaet. I forbindelse med istandsettingen fikk den vernestatus av Riksantikvaren, både som et spesielt eksempel fra historien om øytransport-

ten i Indre Oslofjord, og som en av svært få bevarte eldre båter fra hovedstaden. I dag frakter den gjestene ut og inn til restauranten på Dyna fyr. Men eierskiftet medførte at båten nå mangler formelt vern, og Byantikvaren vil prioritere gjenopprettingen av vernet, etter at etaten i 2020 overtok ansvaret for fartøyvern fra Riksantikvaren.

Med åpningen av Fornebu i 1939 var Gressholmens æra over, selv om det var noe sjøflyvirksomhet frem til 1952. I 1953 ble anlegget solgt til Båtservice som pusset opp hangaren og bryggene og brukte det til vinterlagring av sine ferger. I dag er hangaren og terminalbygningene fortsatt i bruk – for lagring av fritidsbåter, mens bryggene tjener som båthavn for Gressholmen båteierforening.

### **Industrisamfunn i havgapet**

For øvrig fantes det flere urealiserte planer for bruk av Gressholmen, som

forslaget fra 1935 om et folkebad.

Men på Heggholmen fantes derimot et realisert industrisamfunn i miniatyr! Det er verdt en egen artikkel, og plasshensyn gjør at omtalen her også må være i miniatyr: På slutten av 1800-tallet flyttet Lilleborg Fabrikker sitt såpekokeri ut av byen etter klager om stank fra produksjonen. Den nye fabrikken i rød teglstein befant seg omtrent der Gressholmen og Heggholmen nå er knyttet sammen, og i dag står bare tuftene tilbake. Til fabrikken hørte et trehusmiljø der et svalgangshus i to etasjer rommet små leiligheter for arbeiderne. Like ved oppførte man en enetasjes bygning som fabrikkens spisesal og skolestue. Til anlegget hørte et privetanlegg samt uthus. På Jaktskjær lå et svalgangshus med to funksjonærboliger, mens disponenten/fabrikanten bebodde en sveitserstilsvilla som tronet på høyden mot Jaktskjær. Mot nord, mellom fyret og sjøflyhavnen, lå et større bryggeanlegg.

I 1901 etablerte Christiania Dampoljemølle en maling- og lakk-fabrikk i slemmet tegl på den sørlige delen av Heggholmen. Dette inkluderte en liten smalsporet jernbane, en såkalt trallebane med dreieskive, som gikk tvers over øya til bryggeanlegget på nordsiden. Den ligger fortsatt i terrenget. I 1909 kjøpte Lilleborg Fabrikker opp virksomheten her, og da fabrikkene brant etter få år ble den gjenoppbygget. Som del av bryggeanlegget ble det oppført et lagerhus som fortsatt eksisterer. Siste produksjonsdag var i 1965 da såpekokeriet brant.

Men mye av bygningsmassen er bevart. Svalgangshuset har vært brukt som feriehem for Lilleborg Fabrikker, slik mange bedrifter tidligere sørget for sine ansatte. I dag er bygningsmassen overtatt av private, slik at maling-fabrikkene, arbeider- og fabrikant-boligen samt lagerbygget på brygga er omgjort til privatbolig og hytter. Industrisamfunnet på Gressholmen speiler hierarkiet i samfunnet slik det var rundt 1900. Bygningsmassen med de mange funksjonstyper er et av de best bevarte industrimiljøene i Oslo og har stor kulturhistorisk betydning.

På Gressholmen samles trådene fra viktige nasjonale fortellinger hvor den sammensatte bygningsmassen av kulturminner har svært høy verne-verdi. Gressholmen inngår derfor i Byantikvarens fredningsstrategi som et enestående kulturmiljø. Også allmenheten er sikret tilgang til området – så god tur til Gressholmen! ●

## Kilder

Byantikvaren, *Byantikvarens historiske arkiv*, Diverse materiale

Oslo byarkiv, *Havnevesenet*, Da/L0090 Elektrisk kraft til Gressholmen, Hovedøya, Lindøya 1928, Da/L0154 Grense til Gressholmen 1878–1948, Da/L0155

Oslo byarkiv, *Finansrådmannen*, Db/L0007 Lufthavn 1930–1933

Oslo byarkiv, *Finansrådmannen*, Db/L0250 Gressholmen 1935–1941

Oslo byarkiv, *Folkeregisteret i Aker*, Folketelling for Aker 1923, Nordstrand, Gressholmen

Oslo byarkiv, *Folkeregisteret*, Folketelling for Oslo 1948, Nordstrand, Gressholmen

## Litteratur og trykte kilder

Andseth, Bjørn og Martine Retting (2017): *Oslofergene 100 år – 1917–2017*, Jubileumbok, Oslo

Guhnfeldt, Cato (1990): *Fornebu 9. april*, Oslo

Gjerland, Leif (2006): *Oslos øyrike*, Oslo

Gjerland, Leif (2017): «Bomskudd på Gressholmen», I: *Aftenposten* 3.8.2017

Jacobsen, Alf R. (2020): *9. april – time for time*, Oslo

Johansen, Magne: «Gressholmen var Norges første hovedflyplass», I: *Aftenposten* 5.10.2014

*Oversikt over eiendomsforholdene paa Heggholmen utarbeidet av Aktieselskabet Christiania Dampoliemølle*: Oslo 1928

Solheim, Trygve Elias (2017): «Norges første internasjonale lufthavn – Fra Gressholmen til den store verden», I: *Samferdsel* nr. 5 juni 2007

Thingsrud, Leif: «Lokaliseringen av Oslo lufthavn i 1934», I: *Tobias* 2/96

*Turguide til øyene 2012*, Bymiljøetaten, Oslo

*150 år ved Akerselven: Jubileumspublikasjon DeNoFa og Lilleborg Fabriker A/S*, Oslo 1983



# Barneøya Malmøykalven



*Siden Kristiania kommune kjøpte Malmøykalven i 1915, er det mange som har hatt sine visjoner om hvordan øya kunne brukes. Likevel har kommunen hele tiden holdt fast på det opprinnelige formålet for kjøpet – bruk til beste for byens barn.*



Tekst: Maria Storhaug-Meyer, kulturhistoriker ved Oslo byarkiv

**U**tenfor Nordstrand, skilt fra Malmøya med et 25 meter bredt sund, ligger Malmøykalven. Øya, som blant annet har vært omtalt som «*det tapte paradiset*», lå i flere hundre år under kirken, før den tidlig på 1800-tallet kom i privat eie og ble tatt i bruk som ferie- og badested. Mot slutten av århundret ble det tilrettelagt for et offentlig badested på øya, og det ble åpnet restaurant. Folk strømmet til med båt fra Kristiania, men stedet viste seg likevel vanskelig å drive, og eieren gikk konkurs.

For helsemyndighetene i hovedstaden var det å kjøpe Malmøykalven til konkurspris en mulighet det var vanskelig å la gå fra seg. Friluftsliv var et folkehelseprosjekt, og å sikre befolkningens adgang til friluftsområder var en viktig del av dette arbeidet. Med en

økende befolkning var det viktig å hindre at flere og flere fjordeiendommer ble kjøpt opp av private og stengt for allmennheten. 23. mars 1915 la Sykehusdirektøren saken fram for Magistratens tredje avdeling.

Formålet med kjøpet var å benytte øya som en barneavdeling under Ullevål sykehus, for å gi tuberkuløse barn ro og hvile og mulighet for lek i frisk luft. Med sine store åpne sletter, mindre skogpartier, sine svakt skrånende bredder og en langgrunn strand, var øya perfekt for barn. Topografien var et viktig argument for å kjøpe eiendommen. Skulle man i stedet tatt i bruk kommunens mer kupertede eiendom på Langøyene, ville det kreve et mye sterkere oppsyn med barna. Dette ville fordyre driften betraktelig, og dessuten ville det være i konflikt med idealet om barns mulig-

het for fri lek. Det ble ansett som sentralt at barna skulle kunne «*føre et mest mulig ubundet friluftsliv*».

I forhandlingene i 1915 hadde Sykehusdirektøren fått prisen ned til 53 000 kroner for hele øya med tilhørende bygninger. Med tanke på at bygningenes branntakst i 1897 var beregnet til 67 730 kroner, og at det i ettertid var oppført enda noen bygninger, var dette et røverkjøp. I 1911 ble eiendommen utbudt for 90 000 kroner, en pris som ifølge kommunens regulerings sjef «*egenlig ikke kan siges at være overdreven stor*». Tilbudet sto riktignok kun i to måneder, så det gjaldt å ta en avgjørelse raskt. Formannskapet fikk derfor fullmakt til å fatte en endelig beslutning i saken, og etter en befaring på eiendommen 9. mai takket de ja til tilbudet.



### **Malmøkalven sykeavdeling 1916–1939**

Øya ble tatt i bruk i sommerhalvåret fra 1916. Bygningene var kun bygget som sommerboliger, og vannledningen som gikk ut til øya var avstengt fra midten av oktober til midten av april. Avdelingen hadde plass til 125, senere 135 barn, og belegget var hele tiden fullt. Den korte avstanden til byen gjorde samarbeidet med Ullevål syke-

hus enkelt, og ikke minst var dette av stor betydning for de pårørende, som hadde mulighet til å besøke barna sine hver søndag takket være båtforbindelsen til øya. Det var først og fremst barn med tuberkulosesykdommer som ble behandlet på øya, men etterhvert som det ble færre av disse pasientene, begynte avdelingen å ta imot syke barn generelt.

*Malmøkalven ble brukt som barneavdeling under Ullevål sykehus fra 1916 til 1939. Foto er fra det første året. Her hadde barna godt med tumleplass i frisk luft. Foto: Einar Onsum, Oslo Museum Z11298*

Fra 1946 ble Malmøykalven delt mellom barnehjemmene og personalet ved Ullevål sykehus. I dag brukes hele øya til opplegg for barn. Faksimile av kart over Malmøykalven med skissert deling mellom sykehusene og barnehjemmene. Kilde: Oslo barnevernkontor, Db 0104, Oslo byarkiv







**Malmøykalven er en idyllisk øy med en unik flora,** og ble fredet som naturminne ved Kongelig Resolusjon 2. november 1979. Dette satte en endelig stopper for storstilte utbyggingsplaner. Foto: Korsvoll barnehjem U 5, Oslo byarkiv

I tillegg til sykehusdriften ble øya benyttet av sykepleiere og sykepleier-elever fra Ullevål, både til dagsturer og til overnatting. Sykepleierne disponerte «Dagligstuen» nordøst på øya, og i 1922 ble «Søsterhytten» oppført på Odden helt i nord. Ofte stilte også personalet på øya egne senger, eller i alle fall gulvplass, til disposisjon. Utover på 1930-tallet ble det såpass mye besøk på øya at det ble forstyrrende for barna. I 1934 ble det derfor innført begrensninger i form av adgangskort både for pårørende og sykepleiere.

Det er ikke bevart så mye dokumentasjon som sier noe om hvordan de syke barna hadde det på Malmøykalven. Kanskje kan vi likevel få et lite innblikk gjennom NRKs filmatisering av Oscar Braatens novelle

«Overgivelse», som ble spilt inn på øya i 1987. Den handler om 11-åringen Harald, som er innlagt til behandling for tuberkulose på 1920-tallet. Harald vil ikke vedgå at han er syk, og liker ikke å være omgitt av alle «sjuklingene» på øya. I stedet vil han tilbake til byen og kameratene, hvor han er tøff og sterk, og den beste til å svømme. Han kan ikke forstå hvorfor moren er så bekymret for ham, og det irriterer ham når hun gråter. Vel fremme på øya viser søster Antonie ham til senga hans, og på en sovesal ser han ei lita jente som gråter og roper på mamma. I senga ved siden av ligger en gutt som ler og spreller med bena mens han synger «*Mora di er ikke her! Mora di er ikke her!*» Overlegen er hyggelig nok, og sier vagt at joda,

Harald skal da få komme hjem. Likevel går ukene og han følger med mens det ene barnet etter det andre sendes til byen for å opereres – noen av dem kommer aldri tilbake. I løpet av handlingen blir Harald glad i både søster Antonie og ro-mannen, men han blir mindre begeistret når han oppdager at de to også har følelser for hverandre.

Det er ikke angitt spesifikt i novellen hvor handlingen foregår, men da planene om innspillingen ble omtalt i media, ble regissør Per Bronken kontaktet av en mann som hadde vært på Malmøykalven som liten. Mannen kunne fortelle at han hadde opplevd stedet akkurat som beskrevet i novellen, helt ned til romansen mellom ro-mannen og en av sykepleierne.

## «Barnehjemspersonalet ønsket minst mulig forbud og påbud for barna...»

### Barnehjemmene får eget feriested

Redsel for bombing gjorde at Malmøykalven ikke ble brukt under andre verdenskrig. I 1945 var det igjen ønske om å bruke øya som barneavdeling, men en stor mangel på personale etter krigen gjorde det umulig. Formannskapet besluttet derfor å la barnehjemmene Barnevern og Løkkeberg midlertidig få bruke øya som feriested.

Barnevern hadde tidligere leid et sommersted på Nesodden, men på grunn av fortetting hadde det etter hvert blitt lite plass til lek utendørs. Løkkeberg hadde før krigen brukt et sommersted på Håøya, men det hadde de ikke lenger tilgang til. På Malmøykalven fikk barna derimot godt med boltringsplass. Sommeren 1947 arrangerte de to barnehjemmene idrettskonkurranse med fri-idrett, fotball og svømming. Det ble bestilt inn en vandrepokal i gull til beste barnehjem sammenlagt, og plaketter i gull, sølv og bronse til de tre beste guttene henholdsvis over og under fjorten år.

Fra 1950 fikk også Bestun og Heftyes barnehjem ferieopphold på øya. Bestun fikk bruke «Tømmervillaen», som til da hadde vært brukt som lager for sykehussenger fra Ullevål. Heftyes, som kun hadde barn under

skolealder, fikk ta med ti av de eldste barna på et tre ukers opphold før skoleferien. Personalet meldte om et vellykket opphold. «*Det er helt utrolig hvor godt barna har selv av dette korte opphold. De er blitt friere, flinkere til å snakke og leke, og opplever andre sider ved tilværelsen enn de oppnår å se innenfor hjemmets begrensede område.*»

### Voksnes interesser mot barnas tarv

Da sykehusdriften ble avsluttet og barnehjemmene fikk ta i bruk Malmøykalven, var det på betingelse av at sykepleierne fra Ullevål fikk beholde sin del av øya. Dette var et gode som ble brukt både for å rekruttere og beholde sykepleiere. Utflukter var spesielt attraktivt etter fjorten dagers sammenhengende nattevakt-tjeneste, og i de varmeste periodene hadde det vært opp til førti pleiere på overnatting på øya samtidig. Etter at barnehjemmene fikk tilgang til øya ble området sykepleierne disponerte vesentlig innskrenket.

Dette var direktør Olav Solheim ved Ullevål sykehus misfornøyd med, og i 1948 ba han om en omfordeling av bygningene på øya. Sykehusrådmann Thorvald Klaveness fant det for godt å minne om at øya i sin tid var innkjøpt

til beste for byens barn, men etter spurte samtidig et kart over øya som skisserte den ønskede inndelingen. Skissen som ble lagt fram ble dårlig mottatt av personalet ved barnehjemmene. Bestyrerinnen ved Barnevern, Ingebjørg Moen, mente forslaget overlot en for stor del av Sletta til sykehusene. Dette var et viktig lekeområde for barna, med god plass til fotball og annen aktivitet. Dessuten brukte de bade plass på både vestsida og østsida av øya, avhengig av værforholdene. Barnehjemspersonalet ønsket minst mulig forbud og påbud for barna, da det ville gå ut over trivselen deres. Tilsynskomiteen ved Barnevern hadde liten forståelse for direktørens forslag: «*Den skisse som direktøren har lagt ved viser også ganske tydelig at det på det hold finnes liten forståelse for barnas tarv. Der er ikke ganske klart om direktøren mener det skal settes opp gjerde etter hans 'røde strek' eller om det skal gis garanti for at barna ikke skal gå over 'strekken'.*» Fordelingen av bygningene gikk de derimot med på, og den ble da også vedtatt. Videre skulle sykepleierne disponere badestrendene henholdsvis ved «Bakstadvillaen» og på Odden, der «Lysthuset» og «Søsterhytten» lå. Området for øvrig ble ikke delt.



▲ Mange barnehjemsbarn har lært å svømme og fisket sine første fisk eller krabber på Malmøykalven. Øya skulle gi barna en frihet de ikke hadde til vanlig. Foto: Korsvoll barnehjem U 5, Oslo byarkiv

Konkurransen mellom barnas og de voksnes interesser sto riktignok ikke bare mellom sykehuspersonalet og barnehjemmene. Flere ganger ble det tatt til orde for å bygge et offentlig badeanlegg på øya, og særlig store planer ble lagt fram i 1933, mens øya fortsatt var i bruk som sykehusavdeling. Planene var utformet av Norges badeforbund, med støtte fra driftsbestyreren for de kommunale badene, og inkluderte adkomst via Ormøya og

Malmøya med bruer og med en trikkesløyfe i nordenden av øya. Restaurantdriften skulle også gjenopptas, med et nytt bygg som ville dekke store deler av Sletta. Forslaget ble møtt med skepsis fra helsemyndighetene og Ullevål sykehus. På den ene siden var det økonomiske aspektet. Å skulle skaffe tomt og bygge et helt nytt sykehusanlegg et annet sted ville bli svært kostbart, og ville komme i tillegg til utgiftene til det prosjekterte badeanlegget,

som lå an til å bli et millionanlegg. På den andre siden var det hensynet til barna: «*Tar man Malmøkalven bryter man ned noget verdifullt som er bygget op gjennom årrekker*», uttalte sykehusrådmann Klaveness, og oppfordret badeforbundet til heller å redde egnede badesteder i privat eie fra å bli bebygd og stengt for publikum. Inspektør for Helserådets tuberkuloseavdeling, dr. Jørgen O. Jørgensen, vedgikk at tuberkulosen hadde gått





«Jentehuiten» var en av bygningene barnehjemmene overtok i 1946. For mange barnehjemsbarn på 1980-tallet var sommeroppholdet på Malmøykalven eneste ferietilbud, men husene var nedslitte og forholdene primitive.

Foto: Korsvoll barnehjem, A-40086/U/0005, Oslo byarkiv

tilbake de siste årene, men det var for tidlig å avslutte arbeidet ennå: «[Å] foreta denne forandring nu ville være hensynsløst mot de hjem og de barn, som har nydt og fremdeles vil nyte godt av Malmøykalven, – som er høist populær i hjemmene, og hvor stellet er helt gjennom formålstjenlig».

I 1945 ble lignende planer lagt fram på nytt, denne gangen som erstatning for badeanlegget på Hovedøya. En av årsakene til at Malmøykalven var så ettertraktet i denne sammenhengen var kvaliteten på badevannet. I 1935 hadde Helse- rådet foretatt grundige bakteriologiske undersøkelser av vannet i Oslo havne- område, og bortsett fra utsiden av Malmøykalven, var hele området infisert av kloakkvann og uegnet for bading. Myndighetene forventet ingen

forbedring av vannkvaliteten i 1945. På dette tidspunktet brukte ikke syke- husene lenger øya, og avtalen om feriested for barnehjemmene var ennå ikke inngått. Bestyreren for friluftsom- rådene, Hjalmar T. Larsen, mente like- vel at det ikke var noen god løsning: «Først og fremst er det de mange byg- ninger som sikkert kan tjene andre sosiale formål, men som ut fra vårt behov er unødvendige. Dernest øyas begrensete areal som i dag utgjør idyll, men som ved intenst bruk sikkert vil endre karakter.»

På 1950-tallet søkte Oslo og omegns fiskerforening om å få overta et område av øya, med bygging av tørkelager, redskapsboder på 200 m<sup>2</sup> og opplag til 20–25 båter. Driften ville innebære bruk av motorbåter i områ- det om natten og tidlig morgen. Om

sommeren ønsket fiskerne å ha med seg familiene sine. Både sykehusmyn- dighetene og barnevernsnemda var sterkt imot forslaget, og viste til for- målet med kjøpet i 1915: Øya skulle gi barna en frihet de ikke hadde ellers, også i forhold til å unngå gnisningene som ofte oppstod mellom dem og barn som ikke bodde på barnehjem. I 1979 ble Malmøykalven fredet som natur- minne ved kongelig resolusjon, og det ble satt en permanent stopper for større utbyggingsplaner.

### En truet tradisjon

På 1970- og 1980-tallet var det mange av kommunens barnevernsinstitusjo- ner som brukte Malmøykalven. En del av barnehjemmene var der hele som- merferien, mens andre, spesielt ung- domshjemmene, dro på dags-, helge-

og ettermiddagsturer gjennom sommermånedene. Nærheten til byen la til rette for variert bruk og forenklet oppfølging av kontakten med barnevernskontoret, særkontakter og ansvarsgrupper. Barna slapp å velge mellom ferie og samvær med foreldre. Mange av institusjonene framholdt at oppholdet på «Kalven» var det eneste ferietilbudet mange av deres barn og ungdommer hadde. På mange av hjemmene ble somrene på øya en samlende tradisjon, og «[g]ode, trygge tradisjoner [var] ikke barn på barnehjem bortskjemt med», framholdt styrerassistente Liv Rønnow ved Just og Larsens barnehjem. Eierskapet til øya engasjerte de unge, og barna som hadde vært der før, fortalte om stedet til de nye. «Det er klart at når nyankomne ungdommer ser at vi har klart å gi ungdommene før dem noe positivt er det også håp for dem selv», skrev styrerassistente Steinar Sandhaug ved Bernhard L. Mathisens barnehjem i 1986.

Barnevernskontoret samlet på det tidspunktet inn brukererfaringer som et ledd i arbeidet med å skaffe penger til oppussing. For å øke presset inviterte de Byantikvaren på en befaring, noe som resulterte i at bygningene ble satt på den gule listen over bebyggelse som var ønsket bevart. Samtlige av husene som barnevernet

disponerte hadde etter årevis med manglende vedlikehold blitt svært nedslitt. Barnevernsinstitusjonene hadde forsøkt å få innvilget penger til nødvendige utbedringer i lang tid uten hell. I mellomtiden hadde de arrangert dugnader for å reparere det de kunne, men råte, trekkfulle vinduer og skjeve gulv kunne de vanskelig reparere selv. Dersom ikke utbedringene snart ble gjennomført innså de at de kanskje ikke kunne bruke øya lenger, noe både personale og barn syntes var trist. Ungdomshjemmene så at ungdommene takket nei til tilbudet på grunn av de dårlige forholdene. Flere ledere framhevet betydningen for de unge av å ha noe varig å forholde seg til, for å støtte opp om håpet om en positiv framtid. Å ta vare på «Kalven» var derfor en investering i barna.

Etter iherdig innsats fra både barnehjemsansatte og barnevernet sentralt, ble husene etter hvert satt i stand. I dag leies de fleste husene av Barne- og familieetaten, og de brukes fremdeles som sommersted for kommunens barnevernsinstitusjoner. En av institusjonene er på øya hele sommeren, mens andre er der noen uker. Bydel Grünerløkka har overtatt husene som tidligere ble brukt av sykepleierne fra Ullevål, og bruker også øya til opplegg for barn. ●

## Kilder

Oslo byarkiv, *Bystyret*, Formannskapssak nr. 245/1914–1915

Oslo byarkiv, *Oslo barnevernkontor*, Db 0104

Oslo byarkiv, *Park- og idrettsvesenet*, De 0060

Oslo byarkiv, *Sosialrådmannen*, Da 0135

Oslo byarkiv, *Sosialrådmannen*, Db 0085

Oslo byarkiv, *Ullevål sykehus, administrasjonen*, Db 0319

Oslo byarkiv, *Sykehusrådmannen*, Aa 0026

## Litteratur og trykte kilder

*Aftenposten*, 19.05.1987: «Gripende om tuberkuløse barn»

*Oslo Byleksikon*



## Folkeparkenes historie i Oslo

*I 1963 hadde en svensk turist funnet veien ned til Rådhus-brygga. Vigelandsparken og museene på Bygdøy var unnagjort. Hva annet kunne han da gjøre enn å søke ned til sjøen. «Mysigt, men tråkigt», tenkte turisten da han tittet opp på Akershus. Men, der! Rett foran ham, på brygga nærmest Vestbanen, sto et avlangt buet skilt med teksten: FOLKEPARKEN HOVEDØYA.*



Tekst: Bård Alsvik, avdelingsdirektør ved Østfoldmuseene og tidligere leder for historisk seksjon ved Byarkivet





◀ **Planer for Hovedøya.** Slik tenkte planleggerne seg Hovedøya som folkepark på 1950-tallet. Klosterruinene i vest skulle ligge uberørt, men på østsiden av øya skulle det reises et gedigent anlegg som skulle kombinere det beste fra det københavnske tivoli og de svenske folkeparkene.  
Kilde: Park- og idrettsvesenet, Oslo byarkiv



**DEN UNGE MANNEN VISSTE GODT HVÅ EN FOLKEPARK VAR. HER LUKTET DET TIVOLI OG DANS, HØYE SMØRBRØD OG SKUMMENDE ØL, OG STORE, ROSA TEDDYBJØRNER SOM DE NORSKE PIKENE VILLE FALLE PLADASK FOR ETTER AT HAN HADDE NEDLAGT BYTTET I LUFTGEVÆRBODEN.** Køen ut til dette eldorado var liten, og snart satt han på dekket i den lille båten, på vei til stedet som skulle gi ham et nytt inntrykk av nordmennenes hovedstad.

Allerede etter en time returnerte han til brygga ved Vestbanen. Han hadde kommet til en øy, både vakker og trivelig. Men tivoli og liv, slik han hadde forestilt seg det, hadde han ikke sett. Vår svenske venn var ikke alene om å gå i «folkepark-fella» på denne tiden. Flere svenske turister fulgte etter den unge mannen i årene som fulgte. Alle søkte de det de trodde var en folkepark, men som bare var en øy.

For å forstå bakgrunnen for denne misforståelsen, må vi gå tilbake i tid og se på hva intensjonen hadde vært for «Folkeparken Hovedøya».

### Hovedøya og byen

«Byens innbyggere ser alt for lite til sjøen», skrev Dagbladet på lederplass i juli 1952, en problemstilling som noen kanskje vil hevde er gyldig også i dag: Vi murer oss inne i oslogryta, vi fjerner oss fra sjøen! Men det har ikke alltid vært slik. Det første Folkebadet lå på Tjuvholmen, og da kunne man promenerer langs sjøkanten. Men så ble vannet så forurenset at folkebadet ble flyttet til Hovedøya i 1914. Samtidig este byen utover. I Pipervika for eksempel, der Rådhuset ligger i dag, lå slitne leiekaserner som en «kinesisk mur» og sperret for utsikten. Man så ikke sjøen før «muren» var forsert, og hvilket vakkert skue så man ikke da? Blinkende hav og øyer som lå grønne og innbydende, i skarp kontrast til den trange og lukkede byen.

Det gikk «vaskebaljer» ut til Folkebadet på Hovedøya den gang: Små båter som fraktet folk gratis ut til dame- og herrebadene. Og selv om vannet ikke alltid var like innbydende, så elsket Kristiania-folk badeøya si.

Men det var en hake ved det hele. Den alminnelige kvinne og mann hadde kun de langstrakte badehusene og en grunn fellesstrand å boltre seg på. Resten av øya, med unntak av det som tilhørte båtforeningene, var lukket for allmennheten. Hovedøya var statlig eiendom og huset militær virksomhet: Den var en forbudt øy!

Samtidig som Folkebadet ble åpnet, hadde det versert planer om å knytte Hovedøya nærmere til byen. Bakgrunnen var diskusjonen om hvor utstillingen i forbindelse med grunnlovsjubileet i 1914 skulle avholdes. Striden sto mellom Hovedøya og Frogner. At valget til slutt falt på Frogner, skyltes for det første at det kom til å bli svært vanskelig å få starten med på en kommunal overtakelse av Hovedøya. For det andre hvilte planen på en bruforbindelse mellom Vippetangen og Hovedøya, en løsning som ville bli dyr og som ville sette en fysisk sperre for havnetrafikken.



1



2

### 1. Bildet i bakgrunnen:

Bildets originale tittel er «Fra Hovedøya». Fotograf Anders B. Wilse fotograferte, på oppdrag for Kristiania kommune, øyene i Oslofjorden i 1911. I bakgrunnen ses Gressholmen og bak der igjen Nesoddlandet. Foto: Anders B. Wilse, Oslo byarkiv A-10002/Ua/0001/034

2. **Badeliv på Hovedøya.** «Tante Harda, Odd og Bjarne fotografert på Hovedøya i 1944». Fotografen var mor, Mary Enger. Foto: Lokalhistorisk dugnad Bydel 4 (Sagene), Oslo byarkiv A-10088/A002/006

### Den forbudte øy

Tanken om å åpne Hovedøya for byens befolkning, å gjøre den til en folkepark, var nå likevel bragt til torgs. Landets første og nylig utnevnte riksantikvar, Harry Fett i 1913, som gikk sterkt inn for Hovedøya i stedet

for Frogner, så i sin betenkning hvilken unik mulighet byen hadde ved å velge Hovedøya. Det kunne bli en «(...) folkepark av stor virkning som ikke mange byer kan fremvise maken til (...) et møtested for sport og friluftsliv og for 'sommerglæder'».

Men det ble med tanken. Hovedøya ble snarere mer lukket enn åpnet i årene som fulgte. Forsvaret var stadig til stede på øya, og da krigen kom, reiste tyskerne en hel liten brakkeby med plass til ett tusen mann. Tyskerne lagret dessuten sine eksplosiver på øya, noe som gjorde stedet til en bevoktet øy.

Et enda mørkere kapittel i øyas historie begynte etter krigen, riktignok bare med ett års varighet. Statens interneringsleir for kvinner, det vil si leir for «tyskertøser» – kvinner som hadde hatt seksuell omgang med tyskere under krigen – holdt til på Hovedøya.

Stedet, som for de internerte må ha fortonet seg som den reneste konsentrasjonsleir, bar ikke mye preg av folkelighet. I 1951 var det også slutt for folkebadet. Fjordens «kondisjon» var historisk sett på det aller dårligste. Forurensingen av fjorden var nådd så langt at folkebadet ble stengt. Ved inngangen til 1950-tallet var derfor Hovedøya et «forbudt område for hovedstadens befolkning», slik Arnfinn Vik uttrykte det i Arbeiderbladet i august 1951.

### Frigjøring og fornøysessug

Seks år tidligere, om høsten i frigjøringsåret, hadde imidlertid igjen den gamle folkeparkdrømmen blitt vekket til live igjen. Ordføreren, Einar Gerhardsen, hadde holdt et foredrag i Foreningen Oslo, der han reiste spørsmålet om en folkepark for byen. Kanskje var det behovet for forlystelse



*Idéskisse for  
folkpark på Hovedøya,  
fra arkivet etter Park-  
og idrettsvesenet.  
Kilde: Park- og  
idrettsvesenet,  
Oslo byarkiv*



etter fem lange år med krig, som beveget Gerhardsen i en tid hvor kommunen hadde nok av andre presserende oppgaver å ta fatt på. Foreningen Oslo likte i hvert fall tanken, og oppfordret i et brev til ordføreren om at det snarest mulig ble oppnevnt en «Tivoli-komité». For, som foreningens representant Axel Hvistendahl uttrykte det: «Vi mangler jo totalt noe slikt i Stor-Oslo og jeg føler det faktisk som et fattigstempel på byen». Hvistendahl, som Gerhardsen, hadde Tivoli i København og Liseberg i tankene: «Hvor ofte har jeg ikke gledet meg over å se mann, kone og barn, kledd i sin fineste stas, gå rundt på disse vakre steder, høre musikk, spise og drikke litt til overkommelige priser, kort sagt nyte livet under hyggelige og oppmuntrende forhold».

Ordføreren sendte saken videre i det kommunale apparatet, og samtlige involverte administrasjoner og utvalg sluttet seg til saken. I møte 8. februar 1946 besluttet Parkutvalget å sende saken til formannskapet, med henstilling om nedsettelse av en komité til utredning av folkepark i Oslo. 7. mars 1947 ble komiteen oppnevnt, med den nyvalgte ordfører Arnfinn Vik og varaordfører Rolf Stranger i spissen. Komiteen fikk ikke noe bestemt utformet mandat, men den ble betegnet som en folkeparkkomité, og allerede fra dag én ble det slått fast at utgangspunktet var kombinasjonen av svensk folkepark og dansk tivoli.



#### **Flyfoto over Hovedøya.**

Vestre Hovedøy: Herrebadet i bukta mot sørvest, Det hvitkalkede Store og Lille vestre krutthus. Klosterruinene (Sancta Maria klosteret), Fotballplassen (ekstersisplassen), Lindøysund kruttmagasin, Revierhavnens Baatforening med lavetthuset og båtforeningsbukta øverst i bildet. Påskrift i bildet: Offentliggjørelse forbudt. Foto: Oslo byarkiv A-20015/Ua/0003/151

#### **Brua over kai**

Spørsmålet om plassering av folkeparken var en selvfølgelig ting å ta fatt på. St. Hanshaugen, Bogstadvannet, Ekeberg, Akershus, Bygdøy, Sognsvann, Marienlystjordet, Tøyen og Hovedøya var alle områder som ble diskutert. Men ganske raskt klarte folkeparkkomiteen å enes om Hovedøya. I tillegg til at øya ble betegnet som «sjeldent vakker» og «den mest sentrale som kan tenkes», var ett hinder for ikke å velge Hovedøya nå fjernet. I 1949

hadde kommunen nemlig endelig blitt enig om kjøp av Hovedøya for fire millioner kroner. Sammenliknet med Bygdøy, som var det andre alternativet som folkeparkkomiteen seriøst drøftet, så var dette tungen på vektskålen. Bygdøy var krongods og statlig. Karl Johan hadde en gang kjøpt store deler av Bygdøy for å åpne den for folket, men det var liten grunn til å tro at staten ville gå med på en eiendomsverdragelse til fordel for en fornøyelsespark.

Innvendingen mot Hovedøya som utstillingsareal i 1914, så nå også ut til å være overvunnet. I dokumentene som følger innstilling til bystyret i 1954, er det ikke snakk om hvis brua anlegges, men «når bruforbindelse er etablert». Komiteen hadde allerede fått utredet seks alternativer for landfast forbindelse: Bjelkebru med betongdekke som skulle bæres av

jernpilarer på fjell, en potongbru på nesten fem hundre meter med plate-spenn på endene for småbåttrafikk, en hengebru og en høybru, samt kombinasjonen av en Jeté (en fylling) og en bru. I tillegg ble en tunnel på sjøbunnen drøftet, men dette var det klart dyreste alternativet.

Konsulentene som utredet saken gikk inn for potongbru. Den skulle ha en effektiv bredde på 19 meter med 13 meter kjørebane, to trikkespor og et tre meter bredt fortau på hver side. Dette var det billigste alternativet, brua krevde lite vedlikehold og eksemplene fra utlandet viste at dette var en fornuftig løsning.

Medlemmene i komiteen hadde imidlertid mest sans for det nesten ti millioner dyrere alternativet, høybru. Denne så de for seg kunne gå fra Festningsplassen over kaianlegget på Vippetangen og landfestes på odden ved Revierhavna. Komiteen understreket hvilken økonomisk betydning en bruforbindelse hadde, også med tanke på hvordan de andre øyene i fjorden kunne utnyttes. En høybru fra Festningsplassen til Hovedøya ville dessuten trekke Akershus festning inn i den nye folkeparken og gjøre den enda mer unik og tiltrekkende.

**Flyfoto av Hovedøya med Bleikøya i forgrunnen i 1952.** Foto: Otto Hansen, Widerøes Flyveselskap AS, Oslo byarkiv A-20027/Ua/0008/285

## En skatt i kommunens pultéerkammer

Den 25. februar 1954 ble bystyret invitert til å fatte vedtak i saken. Bystyret var enstemmig i at byen burde ha en folkepark, det samme om plasseringen på Hovedøya. Bare fem representanter stemte i mot at folkeparken skulle kombineres med tivoli og eventuelt dyrepark. Komiteen fikk dessuten mandat til å fortsette utredningen om folkepark på Hovedøya.

Det var ingen tvil om at bru-spørsmålet måtte løses først. Formannskapet nedsatte derfor en egen komité, som i juni 1958 la fram sin innstilling til folkeparkkomiteen. Havnevesenets representanter i brukomiteen var i det store og hele imot en bru, fordi den ville stenge for båttrafikken. Flertallet i bru-komiteen gikk likevel inn for en høybru fra festningen til Hovedøya, men da saken kom opp i folkeparkkomiteen høsten 1958, var enkelte medlemmer begynt å tvile.

Finansrådmann Egil Storstein, som satt på pengesekken, hadde nemlig satt foten ned ved å antyde at en bruforbindelse til Hovedøya var av en sånn størrelsesorden at den måtte skyves ut i framtiden.

Man må gå ut fra at ordførere snakker med finansrådmenn, for i et intervju i VG i november 1958, uttalte ordfører Rolf Stranger, som også var medlem av folkeparkkomiteen, seg i samme retning, og brakte samtidig spørsmålet om å legge tivolidelen av folkeparken til Kontraskjæret.

Saken hadde fått en uventet vending. Den var «en skatt i kommunens pultéerkammer», skrev Richard Holmesland i en artikkel i Morgenbladet i juli 1960. I realiteten ble saken lagt på is allerede da bystyret gikk inn for Hovedøya, mente han, fordi valget krevde bruforbindelse, noe som neppe lot seg gjennomføre «i dette århundre (...) med de store oppgaver Oslo er dyngt ned i».





Hovedøya med Revierhavna sett fra syd. Oslo havneområde fra Filipstad til Bjørvika bak. Postkort. Foto: Oslo byarkiv A-70091/Ua/0004/038

## En ganske alminnelig park

Våren 1963 gikk det i mot en åpning av Folkeparken Hovedøya. Men som Carsten Middelthon i Aftenposten så treffende uttrykte det i slutten av mars 1963: «Som alltid når vi hører noe gledelig, viser det seg ved nærmere studium at det kleber visse forbehold og restriksjoner i saken. Det viser seg for eksempel at den folkepark som nu leker så sommerlig i komitéformannens sinn, er en folkepark eksklusivt tivoli».

Det var denne «folkeparken» vår svenske venn møtte sommeren 1963. Lørdag den 29. juni hadde ordfører Rolf Stranger åpnet en ny båtforbindelse fra

Pipervika til Hovedøya, og med det ble Hovedøya åpnet som folkepark, kunne plansjef Eyvind Strøm melde til NTB. Altså ingen åpning med brask og bram, ingen festivitas, ingen store oppslag i avisen, bare en stille markering i stil med folkeparkens innhold.

Hadde den unge svensken lest norske aviser, ville han ha sett at også nordmenn stusset over bruken av ordet «folkepark» på et sted hvor det ikke fantes et tivoli. Den allerede siterte Carsten Middelthon ropte om hjelp til å få forklart hva en folkepark var for noe: «Oss forekommer det at det så langt fra å bli noen folkepark, tvertimot synes å være tale om en park. En ganske alminnelig park i likhet med andre deilige parker hvor det heller ikke er noen karuseller, men blomster og trær og plener og stier.»

Tivolitanken var likevel ikke forlatt. Tivoliet skulle bare ikke ligge på Hovedøya. Kontraskjæret var som nevnt lansert av Stranger, en tanke han nok hadde fra planer så gamle som fra 1948. Da hadde arkitektene Bernt Heiberg og Ola Mørch Sandvik foreslått stedet som folkepark og gjenskaping av gammelt Christiania-miljø. Andre gamle forslag ble hentet fram, blant annet forslaget om Tøyen, sør for Ola Narr.

## Tivoli og sanering

Det mest oppsiktsvekkende, sett med dagens øyne, og det mest uttrykksfulle for datidens saneringsiver, var forslaget om tivoli på den gamle gass-

verkstomta. Gassverket skulle nedlegges og det som var igjen av virksomheten skulle flyttes til Sjursøya. Idéskissen for tivoliet var lagt fram av plansjef Eyvind Strøm.

Tivoliet skulle strekke seg utover tre arealer: Gassverktomta mellom Storgata og Christian Krohgs gate inkludert Mangels-gården, Gassverktomta mellom Storgata og Torggata inkludert Ankertorget, samt et areal nord for Akerselva begrenset av Thorvald Meyers gate, Korsgata og parkarealene langs Akerselva. Selve tivoliet skulle heves én etasje over gatenivå, og i tre etasjer under tivoli skulle det bygges parkeringshus for 6400 biler. De tre arealene skulle bindes sammen med bruer over Hausmanns gate, Storgata og Akerselva. Mangelsgården skulle bevares i sin helhet og benyttes som et «rolig serveringssted av høy standard» der den opprinnelige renesanseshagen skulle rekonstrueres og gi innslag av «historiens sus fra 1700-tallets Christiania». Men alt annet som var slitt og gammelt og virket skjæmmende og lite fornøyet, skulle vekk: «Slik som arealene ligger i bysituasjonen i dag, kan det neppe sies å være noen heldig plass for tivoli (...) (men) med et sanert Vaterland og strøket fra sentrum fram til nåværende Hausmannsgate sanert, så vil situasjonen bli en helt annen. Et sanert Grünerløkka vil ytterligere styrke alternativet».

For lettere å finansiere prosjektet, så plansjefen for seg en randbebyggelse langs Thorvald Meyers gate og



Korsgata, blant annet en høyblokk nærmest Nybrua. Randbebyggelse langs Storgata på syv etasjer ble også foreslått, men da først og fremst for å eliminere ulempen med naboskapet med Legevakta og Krohgstøtten.

Det var til slutt sykehusets umiddelbare nærhet som styrket planene. Man fant det ikke forsvarlig å ha et støyende og fornøyetlig konsept som et tivoli så nær den rake motsetning: Sykehus og legevakt. Kontraskjæret ble på sin side avskrevet fordi staten satte seg i mot ved å vise til klausuler i kontrakten fra den gangen kommunen overtok arealet.

### Vakthold og fredning

Hva så med Hovedøya? Utover 1960-tallet ble det bevilget noen småsummer til å rydde opp på øya og legge til rette for det som fortsatt ble kalt en folkepark. Tyskerbrakkene, som hadde huset militære familier, ble revet, og klosterruinene restaurert. Det ble dessuten etablert et fast vakthold på øya. Det betydde dårligere tider for byens løse fugler som hadde benyttet øya som sitt friområde. Den 17. juli måtte «*et selskap på 7 berusede personer – bl.a. 'Gråbeinsilda' – forlate øya på anmodning. Det var 3 kvinner i laget. Blant dem var en kalt 'Knivstikker-Jenny'*», kunne Arbeiderbladet melde.

Planer om faste underholdningsaktiviteter, lekeplasser, tilrettelegging for båtsport og dyrehold i beskjedent omfang, svirret i kommuneadministrasjonen, uten at det skjedde så mye



mer. Tilstrømningen til øya var heller ikke så stor som forventet, så saken om å fortsette arbeidet med folkepark på Hovedøya, for å gjøre den enda mer attraktiv for byens befolkning, ble tatt opp i bystyret i 1973. Et resultat av dette var blant annet bedre båtforbindelser til øya.

I 1981 ble Stadsfysikus i Oslo bedt av Miljøverndepartementet om å utarbeide et forslag til bruks- og verneplan for Hovedøya. Et forslag om vern ble avvist av bystyret i 1986, men fem år senere ble et nytt verneforslag tiltrådt. Siden har verneforslaget vært justert, og er nå i 2006 vedtatt av regjeringen.

Til alle svensker må vi si: Skal du på Tivoli, så dra til Tusenryd. Men vil du på en øy, der bakkekløver har blomstret siden munkenes tid, der trær og busker gror fritt, der kroppen kan dyppes i en frisk oslofjord og der historien følger med deg hvor du snur og vender deg, så reis til Hovedøya. ●

▲ *Gassverktomta var som skapt for tivoli og folkepark, mente plansjef Eyvind Strøm, forutsatt at Vaterland og Grünerløkka ble sanert. Planskisse fra Strøms forslag i 1964. Kilde: Aftenposten 24.10.1961*

### Kilder

Oslo byarkiv, *Havnevesenet*, Db

Oslo byarkiv, *Park- og idrettsetaten*, De L0044-L0052

### Litteratur og trykte kilder

Oslo byarkiv, *Aktstykker*, Sak 42/1954, «Folkepark i Oslo»

Oslo byarkiv, *Aktstykker*, Sak 263/1973, «Utbygging av folkepark på Hovedøya»

*Oslo byleksikon*, Oslo 2000

# BRUK ARKIVENE!



Programleder i NRK-serien *Ukjent arving* Tarjei Strøm, researcher Kai-Samuel Vigardt, fotograf Ronald Hole Fossåsåret og regissør Ole Egil Størkson finner viktige ledetråder i Byarkivets kommunale folketellinger i søket etter ukjente arvinger. Foto: Johanne Bergkvist, Oslo byarkiv

*De viktigste kildene til Oslos historie finner du i Oslo byarkiv. 22 000 meter med papirarkiv, tegninger og kart og nærmere én million foto.*

Arkivene dokumenterer enkeltpersoners rettigheter og interesser, sikrer en god offentlig forvaltning og er kilder til forskning og lokalhistorie. Arkivene er tilgjengelig for alle. På lesesalen i Maridalsveien 3 kan du selv gjøre et dypdykk i arkivene.

For å få innsyn i klausulerte opplysninger må man være part i saken eller forsker.

## Jakten på ukjente arvinger

Hvert år er det mellom ti og tjue uløste arvesaker i Norge. Men kan det likevel finnes informasjon om arveberettigete slektninger? Vinteren 2020 kommer NRKs dokumentar *Ukjent arving*, som viser hvordan grundige arkivsøk kan finne arvinger og fortelle sterke livshistorier. Byarkivet er et av mange arkiv-institusjoner de har brukt for å finne svar. ●

NB! Folg reglerne paa iste side!

Personliste over folketallet den 1. december 1923 i Grønne H. gate, nr. 9. ; 4. etage (Oppgang nr. 2.)

Nr.	Fuldt navn Samtlige fornavn og etternavn. Det fornavn som brukes til daglig, underkrydning.	Fødsels- aar, -dntm. (Skrev ikke fødselsår tal)	Fødested. (Hvortil eller fødesteds- navn)	Erhverv og Hvustilling, samt arbeidssted. Hvis dette er ukjent som sæd- vanlig skriv fødselsstedet og og adresse til hjemmet. Ogsaa husnavn og adresse til særlige tilveieer skal angis.	Om sigill, gift, enkelt, levetid, separert eller fødsels- fødsels-	Hvis borte den 1. december 1922? (Nærliggende adresse angives)	Hvis de har flyttet siden 1. december 1922, oggi: Nær De flyttet til et sær- skilt be- holdning	Husvide (for særskilning)	
									1
1	Hj. Mathine Karoline Olsen	1880	1/10	Kristiania	Lærer for barn				
2	Julius Mathiasen	1878	1/10	Kristiania	3. ledet				
3	Preben Ad. Anden	1884	3/10	1/10					
4	O. H. Valdemar Mathiasen	1922	3/10						

◀ Kommunale folketellinger og fødselsmeldinger er en skatt for den som søker personer i Oslo. Kilde: Folkeregisteret og Helserådet, Oslo byarkiv

Anmeldelse

11-3-1932 11 208

Oscar og v. 23.

1/10

Hvor mange barn har denne tidligere født? 0

I hvilken måned er sønnen født? 9/10

Hvordan ble og stilling ved fødselen? langvarig 1/10 fødselssted

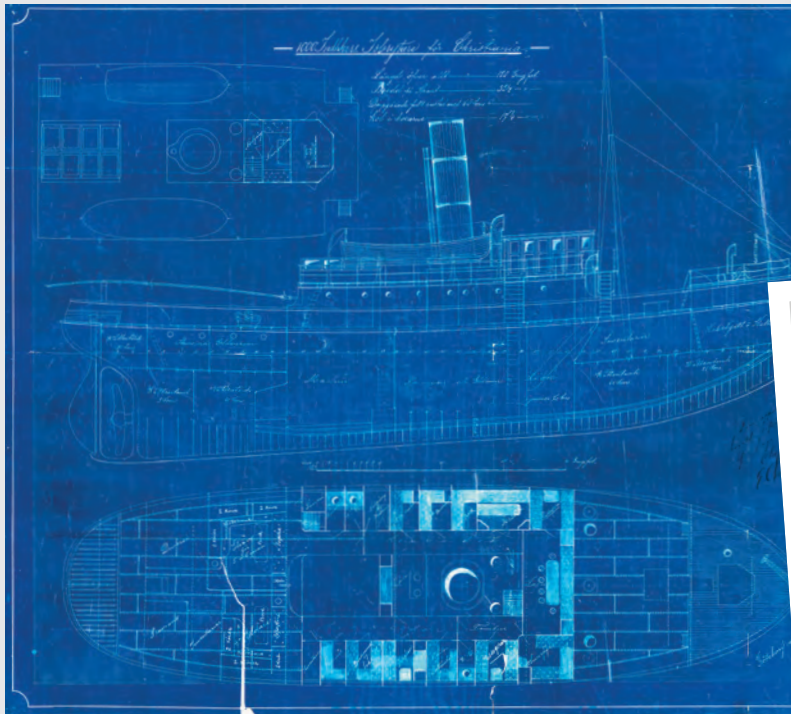
Hvor kjennte seg og navn på barnet? 1/10 - Heltall: 1000

Hvordan? langvarig fødsel

Hvor kjennte seg og navn på barnet? 1/10 - Heltall: 1000

NB. Husvide. Personer som bor her i presenten av denne bolig og betrakter sig som husvide, jette 2/10 i rubrik 10. Anmelde til husvide ved søkt, liknes livsforløp disse har vært, og om familien nu har opplyst på disse stider m. r. Forhvis man ikke kan gi noe svar på mangelen på fullst. utlysning, utlysning 2/10.





▲ **Tegning av Havnevesenets isbryter D/S Isbjørn.** Den ble bygget ved Akers mekaniske Verksted i 1894, og var i tjeneste i Havnevesenet til 1926, da den ble solgt. Etter det var isbryteren involvert i dramatiske hendelser. Den havnet i Tromsø, og deltok i 1928 i søket etter Roald Amundsen, etter at han hadde forsvunnet med flyet «Latham» på leting etter Umberto Nobile. Etter hvert havnet den på Svalbard. I 1941 prøvde åtte nordmenn, ved hjelp av isbryteren, å ta seg fra Longyearbyen til Island for å slutte seg til allierte styrker. De ble tatt, og seks av dem ble henrettet på Håøya. I mai 1942 ble D/S Isbjørn senket da den fraktet soldater fra den norske brigaden i Skottland til Svalbard for å sikre øyene mot tysk besettelse. Fra arkivet etter Oslo havnevesen, Oslo byarkiv A-20074/Ea/L0010

Konkurransetekst fra 1915 til plan for utvidelse av Kristiania havn. I dette utkastet, laget av professor Cauet fra Charlottenburg i Tyskland og avdelingsingeniør Otto Dahl ved Kristiania havnevesen, ser vi ei foreslått jernbanebru mellom Vippetangen og Hovedøya. Fotomontasje fra Oslo havnevesen, Oslo byarkiv A-20074/Ua/0001/002.



## Oslo havnevesen

**ARKIVET ETTER OSLO HAVNEVESEN ER OMFATTENDE, OG INNEHOLDER NOEN AV DE ELDSTE DOKUMENTENE BYARKIVET HAR FRA EN OFFENTLIG VIRKSOMHET.** Arkivet har blant annet forhandlingsprotokoller for Havnekommissjonen, forløperen for Havnestyret, tilbake til 1776. Eksisterende og planlagte havneanlegg, havneskurene og Oslos øyer er dokumentert i arkivet, i tillegg til mye annet. Det finnes også serier med brygge- og bøyejournaler for skipsanløp i innenriks- og utenrikstrafikk som løper fra 1870-tallet fram til 1977. Katalogen over innholdet i Oslo havnevesens arkiv er publisert på [arkivportalen.no](http://arkivportalen.no). ●



# Byarkivet

## RETURADRESSE:

Kulturetaten, Oslo byarkiv,  
Pb 1453 Vika, 0116 Oslo



# BYENS HUKOMMELSE



Oslo