

# Rundt vannet

Medlemsblad  
Østensjø historielag  
Nr 12 oktober 2014



## Da Norges største sjørøver bodde på Skøyen



### Fattigkassa på fyrstikk- fabrikken

Når arbeiderne ble syke, gikk  
de til Albin



*Et nytt storverk om Harry  
Fett og lokalmiljøet på Bryn*  
Ny bok bidrar til økt forståelse



### *Fra forstadsbane til utfarts- bane til T-bane*

Den komplette banehistorien i  
tre deler



### Eterfabrikken er solgt og får ny funksjon

Hva skjer egentlig med Eter-  
fabrikken framover?



### **"Den gule stue"**

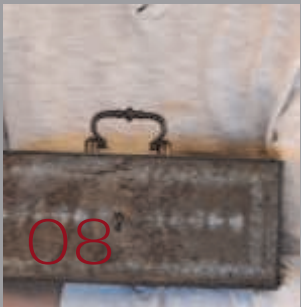
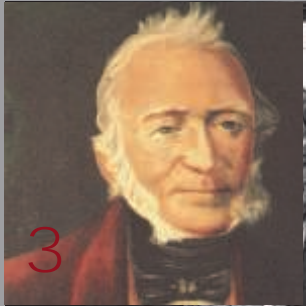
Fra husmannsplass til bestyrer-  
bolig til grendehus



### **"Rundt vannet" feirer år!**

Vi blir tilbake i tidligere numre

# Innhold



## Rundt vannet nr 12

- 03 **Sjørøveren på Skøyen**
- 06 **"Rundt vannet" jubilerer**
- 08 Fattigkassa på Teisen
- 11 Hva skjer med Eterfabrikken
- 13 Harry Fett—en biografi
- 19 Den gule stue
- 21 Historien våre forstadsbaner
- 28 Kartverket har åpnet arkivet
- 29 Kunstverk i bydelen

Redaktør: Bjørn Lilleeng

Øvrige bidragsyttere: Leif-Dan Birkemoe, Knut Helge Midtbø, Bjørn Andersen, Roger Pihl, Liv Thorstensen, Kari Ravnaas

Bilder: Østensjø lokalhistoriske bilder (om ikke annet nevnt)

## Lederen:



Nå sitter du med et nytt nummer av medlemsbladet vårt. Vi håper du blir fornøyd med innholdet.

Østensjø historielag skal være et historielag for hele Østensjø bydel. Det er ikke så enkelt å si hva et historielag bør drive med. Østensjø er Oslos største bydel og det er et vell av stoff å ta av hos oss. Vi har drevet med mye forskjellig. Samtidig er det mye annet vi kunne gjort. Slektsgransking er eksempel på et tema vi ikke har noen aktivitet omkring. Hvis noen har lyst til å danne en gruppe vil vi i styret gjerne være med på å organisere det. Alle forslag er velkomne!

Det er som sagt mye å ta av. Vi som bor i bydelen er heldige som har Østensjøvannet innafor bydelen og en lang grense mot Østmarka. Østensjøvannets venner og Østmarkas venner er dannet med hovedmål å arbeide for å verne de verdiene som vannet og marka har. Venneforeningen har samtidig hatt en naturlig funksjon som historielag for «sitt» område. Historielaget har et godt samarbeid begge foreningene og jeg mener at vi deler tema og oppgaver mellom oss uten problemer. Siste eksempel på dette er Østensjøvannets dag på Bakkehavn gård. Der var vi også med en stand med eldre Rundt vannet og lokalhistoriske bilder på PC.

Sarabråtens venner er en samarbeidsgruppe som har bidratt til nytt liv, vedlikehold og bruk av denne perlen i marka. Gruppen er formelt et utvalg i Østmarkas venner. Historielaget er med for fullt. Sarabråtens venner har nå en hjemmeside med mye flott Sarabråtenstoff. Sida er vel verdt å saumfare.

Vi samarbeider også om arrangementer med våre gode naboer Hellerud historielag og Søndre Aker historielag. Østensjø kunstforening har stått for oppsettning av Sarabråtenspillet og der har vi også vært med i samarbeidet. Leder Lars Aildén i Søndre Aker historielag kommer på julemøtet vårt 1. desember og snakker om konsul Thomas Heftye og hans rolle i Norge. Thomas Heftye gjorde langt mer enn å bygge opp det berømte anlegget på Sarabråten. (fortsetter s 31)



*“Og den mest suksessrike av alle kaper-rederne i Norge var nett-opp Thygeson. Han var på denne tiden en mektig stiftamtmand i Kristiansand, og dette ble etter hvert den suverent største kaper-byen”*

## *Da Norges største sjørøver bodde på Skøyen*

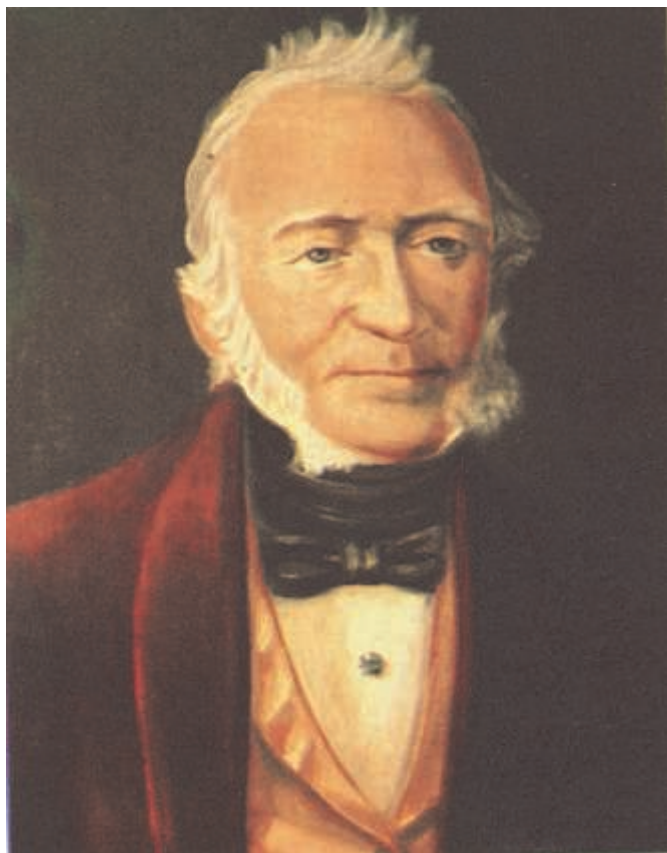
Tekst: Bjørn Lilleeng

*Da danskfødte Niels Emanuel de Thygeson kom tilbake fra Danmark og bosatte seg på Skøyen i 1830, hadde han et mangfoldig liv bak seg. Både for Thygeson og Skøyen ble imidlertid 1830-tallet på mange måter «starten på slutten». Det innledet en tid med stor selskaperlighet og besøk av den tids kjendiser som Henrik Wergeland og Camilla Collett. Samtidig ble Thygsons økonomiske situasjon stadig verre, inntil Skøyen måtte selges på tvangsauksjon i 1841. Det var for alltid slutt på selskaperlighet med framstående gjester, og gården ble delt i en nordre og en søndre del som vi fortsatt har i dag.*

For Bryn representerte også 1830-tallet siste rest av den gamle tid, et gjennomført bondesamfunn. Det fantes noe få store gårder, men folk flest var nok husmenn som levde i fattigslige kår. Veistandarden ble stadig forbedret, men fortsatt fulgte man traseene etter de gamle oldtidsveiene. Når Thygeson bød opp til fest måtte nok Brynbeboerne nøye seg med å observere karjolene med fintfolk som dro opp fra hovedstaden over Galgeberg og Helsefyr før de tok sørøstover, krysset Alna ved Bryn bro og deretter opp Skøyenbakken. Østensjøvei og jernbane var fortsatt 20 år fram i tid. I dag minner navnet «Thygsons vei» om denne tida, og gjennom et besøk på Nordre Skøyen er det fortsatt i dag lett å se for seg stilig selskaperlighet.

### *Thygeson som rådgiver for Christian Frederik*

Men sett i større nasjonal sammenheng er det ikke stetteglass og høy cigarføring Thygeson først og fremst er kjent for. I disse tider, der vi feiere 200-års-jubileet for grunnloven, er det viktig å minne om at Thygeson



*Niels Emanuel de Thyges arvet Skøyen gjennom sitt ekteskap med Louse Pløen. Men før den tid hadde han levd et mangfoldig liv både som kaper-reder og som Christian Frederiks mest betrodde tådgiver*



*Kristian Frederik mistet i løpet av februar og mars 1814 sine sto nærmeste rådgivere. Thygeson dro til Danmark og Carsten Anker til England for å tale Norges sak.*

satte tydelige spor i historien forut for 1814. Sammen med Carsten Anker var Thygeson den viktigste rådgiveren til prins Christian Frederik etter at han kom til landet i mai 1813. Som stiftamtmand i Akershus ble Thygeson betraktet som Norges viktigste embedsmann. Blant tidas vanskelige saker var det særlig bankvesen og pengesystem det gjaldt å få orden på, og her var Thygeson Christian Frederiks mest fortrolige rådgiver.

Derfor er det på mange måter merkverdig at Thygeson er helt fraværende i de prosessene som fører fram mot Eidsvoll og 1814. Hans erfaring og kompetanse burde kommet vel til nytte i denne vanskelige tiden. Hva skjedde, hvorfor forsvant han plutselig fra begivenhetenes sentrum?

Problemet var at Thygeson var et produkt av den danske helstaten, og etter Kielfreden i januar 1814 støttet han fullt ut Christian Frederiks krav om automatisk arverett til den norske kronen. Ikke nok med det: Han sendte også ut pålegg til sentrale personer om at det å

«Adlyde prinsen» var den eneste løsningen mot alskens onder.

I tida fram mot «Stormannsmøtet på Eidsvoll» 16. februar, gikk Christian Frederik med på å søke kongemakt ut fra prinsippet om folkesuverenitet og ikke arverett. For Thygesen var dette et stort prestisjenederlag. Hans personlige omdømme fikk en knekk, og han fikk mindre og mindre å si.

Det var sikkert derfor en befrielse for ham da han i februar 1814 ble utnevnt til sendemann til Danmark for å skaffe mer korn til Norge. Han etablerte seg på sitt danske gods Byholm og forsvant ut av den norske historien for en stund.

### *Thygeson som sjørøver!*

Men hvor kommer så sjørøverhistorien inn? Hadde Thygeson virkelig bakgrunn som sjørøver?

For å få svar på det må vi gå enda noen år tilbake i historien.



*Etter Flåteranet i København høsten 1807 ble dansk kongen drevet i enda sterkere allianse med Napoleons Frankrike.*



Sensommeren 1807 ble de danske myndighetene tvung-  
et til å utlevere den sterke dansk-norske marineflåten til  
den britiske krigsmakten. Britene hadde da bombardert  
København fra sjø og land i flere dager.

Britene, som var i krig med Napoleon, fryktet at flåten  
skulle falle i hendene på de franske styrkene som var  
oppmarsjert sør for de dansk-styrte hertugdømmene  
Slesvig-Holstein. Dette såkalte "flåteranet" førte til at  
Danmark-Norge sluttet seg til Frankrike i Napoleonskri-  
gene, og til at britene avskar kontakten mellom Dan-  
mark og Norge i de følgende 7 årene.

Blokaden påførte Norge katastrofale tap i handel, sjøfart  
og sviktende korntilførsler, og fattigfolk ble rammet av  
hungersnød.

### *Kaperfart fra 1807*

I denne situasjonen spilte Kaperfarten en stor rolle for å  
forsyne landet med varer

Kaperfart er sjørøveri med myndighetenes godkjennelse.  
Det ble drevet av privatpersoner for egen regning som  
et virkemiddel i krigføring til sjøs. Målet for kaperfarten  
var å ta kontroll over fiendens handelsskip og føre dem  
og deres last til egen havn. Siden nøden og kornmange-  
len var så stor på denne tida, ble det oppfattet som en  
patriotisk handling å kapre et engelsk skip. Den kanskje  
mest kjente fremstillingen av dette er trolig i "Terje Vi-  
gen" av Ibsen.

Og den mest suksessrike av alle kaper-rederne i Norge  
var nettopp Thygeson. Han var på denne tiden en mek-  
tig stiftamtmann i Kristiansand. Dette ble den suverent

største kaperbyen. Thygeson var den store drivkraften til  
at så mange som 300 fiendtlige skip ble bragt til havn! I  
tillegg la han inn en betydelig personlig innsats for å or-  
ganisere innkjøp og transport av korn fra Danmark, noe  
ble svært viktig i disse nødsårene etter 1807.



Sett i ettertid mener historikerne likevel at kaperfarten  
fikk flere negative enn positive følger. Hundrevis av  
norske produsenter fikk ikke eksportert varene sine, og  
den stabile flyten av penger, informasjon og last ble  
brutt. Det resulterte i at bedriftseiere ikke fikk inntekte-  
ne sine, og mellomledd og arbeidstakere fikk ikke lønn  
for strevet. Norske varer tapte anseelse i utlandet, og  
den opparbeidede tilliten i handelsleddene forsvant.

Juridisk sett kan sikkert kaperfart og sjørøveri oppfattes  
forskjellig. Likevel synes jeg det er såpass mange likhets-  
punkter at det er riktig å kalle Thygeson "Den største  
sjørøveren i kaperfartens historie"!



*Norske kanonbåter var  
effektive mot engelske marine-  
og forsyningsfartøy*

*”Rundt vannet” er 10 år*

## *Jubileum for bladet vårt!*

Tekst: Kari Ravnaas

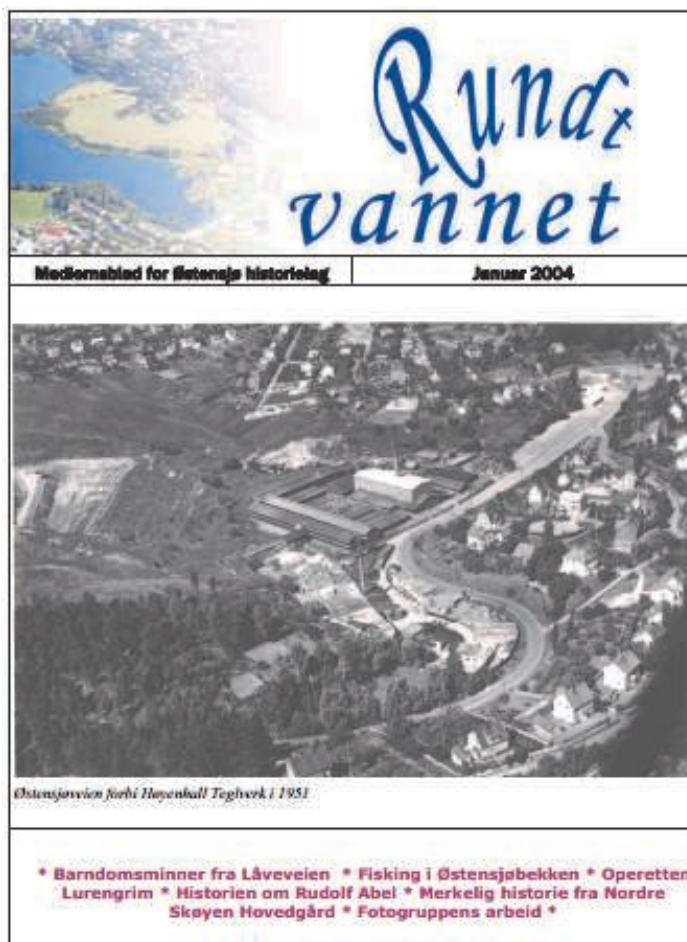
*Bladet kom ut første gangen i januar 2004. Blar en gjennom utgavene gjennom disse årene, blir en slått av hvor sterkt vår bydel har vært knyttet til særlig den økonomiske utviklingen i Norge.*

*Bryn stasjon får en sentral plass, fra å være en viktig stasjon på landets første jernbane i 1854, til den vellykkede – vil vel de fleste mene – aksjonen mot at Bryn skulle bli hovedterminal for den nye Gardermobanen, landets første og eneste lyntogbane. Det var jernbanen som midt på 1800-tallet åpnet Østensjøområdet og Østmarka også for hovedstadens elite.*

Jernbanen betyddeiffens inntog. Forretningsmannen Thomas Heftye – familien kom opprinnelig fra Sveits – kjøpte stedet Sarabråten rundt 1855. I tiårene som fulgte var kronprinser, redaktører og landets fremste kulturpersonligheter, som Ibsen og Vinje, ofte gjester på Sarabråten. Jonas Lie skrev et langt dikt i gjesteboken. Thomas Heftye sørget selv for å bygge vei inn til landstedet sitt. Hestene deres travet alle ned spiralen og slet seg opp ”Mærrapina” fram til den gjestmilde vertens mange bygninger. Cathrine Senje sier at Sarabråten fortjener å være bydelens viktigste kulturminne.

Trass i Thomas Heftyes venner på toppen av den norsk-svenske rangstien, er det likevel Harry Fett som peker seg ut som den største personligheten i Østensjøshistorie, og i bladets årganger opptreer han og hans staselige Christinedal både titt og ofte. Hans far Eduard Fett bygde opp Høyenhall fabrikker, som var fornyende i Norge når det gjaldt takpapp. Sønnen var mer interessert i kunst enn i fabrikkdrift, og ble Norges første riksarkivar. Han hadde særlig mange venner blant arkitekter og kunstnere. Terrassen på Christinedal er unik, i og med at tjue kunstnere har utformet hver sin av tjue mosaikkruter.

Utenfor landets grense er det likevel en helt annen Østensjøbeboer som skulle bli mest kjent. Rudolf Abel alias William Fischer alias Andrew Kayotis alias Martin Col-



lins alias Emil Robert Goldfuss var mesterspionen som bodde fra 1931 i Damfaret på Golia, hvor hans 15 – 20 meter høye radioamatørmast ikke syntes å ha vekt mistanke hos det norske fremmedpolitiet før det var gått noen år. Om lag tjue år etter han ble nektet fornyet oppholdstillatelse i Norge, ble han arrestert i USA for å



**Rundt vannet**

Medlemsblad for Østensjø historielag      Nr. 3 - april 2005



*Bjarné News: "Seierherren sender hjem". Gymsalen på Østensjø skole.*

Synet av dette maleriet vekker minner hos alle som har gått på Østensjø skole etter 1926! Maleriet har overlevd utallige gymtimer og tjent som bakvegg for tyskemes blinkøkyting under krigen. Fortsatt kan man se reparerte kulehullmerker. I dette nummeret kan du lese om hvordan den til og ble med i en nyere roman.

\* Maleriet i gymsalen på Østensjø skole \* Terrassen på Christinedal \* Jernbanen 150 år - veteran tog på Bryn \* T-bane historie \* Gamle Østmarkbilder \* Elva og bekken vår \* Lokalhistorisk kryssord \*

med den amerikanske U2-flygeren Francis Gary Powers, som var skutt ned under en spionflyging fra Pakistan til Bodø i 1960. Utvilsomt den mest bemerkelsesverdige episoden i bydelens historie, og godt dekket i bladet.


Ser en bort fra personlighetene illustrerer bladet godt hvor sterkt Østensjø deltok i industrialiseringen av Norge. I løpet av andre halvdel av 1800-tallet endret området seg fra å ha en økonomi bygd på de mange store gårdene, fra Bryn og Nordre Skøyen i nord til Bøler og Abildsø i sør, til de mange fabrikkene som fyrstikkfabrikken, lin- og bomullsfabrikken og teglverket, til den nettopp nedlagde eterfabrikken på Bøler. I dag er det igjen gårdene som står sentralt i bydelen, men nå som kulturminner.

*Rundt vannet* inneholder også en rekke gode skildringer av "gamle dager" fra folk som er vokst opp i bydelen, noe som ikke er minst interessant for oss som har flyttet hit de siste tiårene. Naturlig nok går slike skildringer bare tilbake til like før krigen. Det kunne være interessant i framtidige utgaver å få flere skildringer fra lengre tid tilbake, kanskje også historiske fortellinger noen århundre tilbake.

være en av de sovjetiske storspionene i landet. Hvor viktig han var illustreres av at han i 1962 ble utvekslet

**Rundt vannet**

Medlemsblad for Østensjø historielag      Nr 5, september 2007



*Ole Hansen, også kalt Ole Trøsp, pløyer åkeren på Trøsp husmannsplass. Men hva betyr egentlig navnet Trøsp? Les mer om Trøsp og andre navn i bydelen på de neste sidene!*

\* Stedsnavn i Østensjø bydel \* De tidligste ferdselsveier i vårt område \* Billedkonkurranse \*

**Rundt vannet**

Medlemsblad Østensjø historielag Nr 11 september 2013



**Rudolf Abel: Spionen på Godlia**

**Bolighusets vekst og fall**  
Le Carthusiens boligprosjekt og pressa

**Fjeldhus hovedby – en del av Bryn vei**  
Et samarbeid som ikke alltid gikk like konsekutt

**På tur langs Flyktningeruta – del 2**  
Urennabrukket i Etiskog

**Tidlig industrihistorie på Bryn**  
Førstebidrukket hadde flere hundre ansatte

**Da det skulle bli trikketopp på Sarabråten**  
Driftige planer i trikkens barndom

**Å bo på husmannsplassen Skrabben**  
Fra husmannsplassen til boligblokk

*For syke og nødlidende ansatte på fyrstikkfabrikken:*

## *Fattigkassa på Teisen*

Tekst: Roger Pihl

*Jeg synes historie er interessant fordi den er som et puslespill. Sjelden eller aldri finner du den ferdig forklart men må nøye deg med brokker og små biter. Du vet heller ikke når du har puslet bildet ferdig fordi du har ikke noe å se etter. Derfor kan du risikere å oppdage en helt ny og overraskende bit til dette puslespillet, slik jeg gjorde en kveld jeg var innom en nabo. Hun hadde et pengeskrin stående. Det var i metall, ganske pent utformet, og da jeg kommenterte det fortalte hun at hun hadde fått det fra sin oldefar som hadde vært ansvarlig for fattigkassa på Fyrstikkfabrikken. Da var det helt naturlig for meg å bli nysgjerrig. Og til glede for alle med lokalhistorisk interesse har jeg fått tilgang til noen bilder og litt av historien om fattigkassebestyrer Albin Jansen.*

Albin Jansen ble født 3. august 1873 i Lognviken i Grums sokn i Värmland. Seksten år gammel flyktet han til Norge, uvisst av hvilken grunn. Men den 30. oktober 1889 forlot han fødelandet, samme dag stiftet de kvinnelige arbeiderne sin egen fagforening, «De Kvindelige Fyrstikarbeideres Forening. Og bare to dager etter begynte den første store organiserte streiken i Norges historie, nemlig den blant de kvinnelige arbeiderne ved Bryn- og Grønvold fyrstikkfabrikker. Muligens var alt dette en tilfeldighet.

For å komme til Norge måtte Albin gå til fots. Han var en sterk mann, og gikk helt til han kom til Nittedal, der han traff Hilda Marie Hansen Sagerud. Hun ble født 3. desember 1878 og var altså fem år yngre enn ham. Hilda var grunnen til at han ikke gikk lenger, men stoppet i Nittedal, og den 16. desember 1906 giftet de seg. Hun hadde akkurat fylt atten år, han var tjuetre.

I etterpåklokskapens lys kan vi regne med at han fikk jobb på Nitedals Tændstikfabrik, ettersom vi vet at den gradvis ble flyttet til Grønvoll i løpet av årene fra 1875



*Albin Jansens tippoldebarn, Albin Antonio Bonafede, med oldefars pengeskrin - som altså ble brukt til å oppbevare pengene fra Fyrstikkfabrikken.*





*Fra Albins album: Arbeidere ved fyrstikkfabrikken. Udatert bilde*

til 1895. Tipper vi at Albin kom til Nittedal rundt nyttår 1889 ville han ha rukket å ha begynt på gulvet og jobbet seg oppover noen år før virksomheten i Nittedal ble helt nedlagt. Vi vet også at Nitedals Tændstikfabrik ble fusjonert med Bryn-Halden Tændstikfabriker, rent formelt fra 1927.

Albin Jansen ble etter hvert modellsnekker og laget modeller av de maskinene som skulle bygges til produksjonen. Han var således en viktig mann for virksomheten, og ble etter hvert også en svært betrodd medarbeider.

Han ble vist stor tillit og fikk ansvaret for en betydelig pengesum som utgjorde Fyrstikkfabrikkens fattigkasse. Pengene gikk til dem som ble syke eller av en eller annen grunn var i nød. Utbetalingene skjedde ikke på fabriken men hjemme hos Albin og Hilda i Teisenveien 35. Opp dit kom de for å tigge om hjelp, som oftest kledd i dårlige klær, innpakket i sjal og aldri med kåpe

eller jakke. Samtidig som Albin bevilget dem et beløp basert på hva de fortalte, sørget Hilda for at de fikk seg et par brødsiver og varm kaffe. Det var aldri spørsmål om de trengte hjelpen eller ikke, Albin var en god menneskekjenner og trolig var stoltheten så stor blant dem som trengte hjelp at de ikke ville finne på å ødelegge for seg selv og andre. Fattigkassa var naturligvis ikke åpent på dagtid når Albin og alle andre var på jobb på fabriken, så det var om kvelden at folk kom for å be om hjelp. Pengene ble oppbevart i skrinet, og nøye gjort rede for gjennom et nitid regnskap.

Huset i Teisenveien 35 hadde Albin tegnet og bygget selv, og mens han nærmest var i siget, bygget han også Teisenveien 33 etter samme lest. Tomten til Teisenveien 35 ble solgt fra Karen Young på Teisen Eng (Teisen gård) i 1911 for 1642,90 kroner. I skjøtet ble det forlangt at «ingen bedrift, der forvolder generende støy, larm eller lugt maa drives paa parcellen, ei heller nogen fabrik, danse-



*Albin fyller runde år, trolig er det tatt på 75-årsdagen*

*eller restaurationslokale opføres, likesom ikke grisehold – uten til husholdningen – maa drives uten samtykke av hovedbøllens eier.»*

Albin lånte penger til kjøpet i Den norske Arbeiderbrug- og Boligbank, et lån som ble innfridd i 1941 og kvittert for av selveste Harald Halvorsen. En pantobligasjon fra 1928 viser at Albin lånte 2500 kroner fra Bryn & Halden

Tændstikfabrikker AS, et beløp han forpliktet seg å betale tilbake i gull. Jeg tror imidlertid at også sedler var velkomne.

Albin og Hilde fikk i alt tre sønner, de var flinke på skolen og fikk gode karakterer, de var sporty, løp i både Østmarka og Nordmarka og hoppet i Holmenkollen, men to av dem døde av tuberkulose. Ingen vet, men ble de kanskje smittet av noen av alle de som kom for å tigge om hjelp?

Albin Jansen døde 13. oktober 1953 og Hilde døde 25. november 1971, men begge lever litt videre takket være denne Onsdagspihlisen.



*Familieidyll foran huset i Teisenveien 35. Uthuset til venstre tilhørte Teisenløkka, som lå der høyblokka ligger i dag.*



*Eterfabrikken har blitt solgt:*

## *Hva skjer med Eterfabrikken?*

Tekst: Liv Thorstensen

*Den Norske Eterfabrikk, kalt Eterfabrikken, har blitt solgt til en stor boligleverandør i Norge. I mer enn hundre år var det farmasøytisk og kjemisk industri i Eterfabrikken på Bogerud, og det ble produsert medisiner, kosmetikk og kjemikalier der. Eiendommen leies nå ut midlertidig mens reguleringsprosessen pågår.*

Den Norske Eterfabrikk, kalt Eterfabrikken, har blitt solgt til en stor boligleverandør i Norge. I mer enn hundre år var det farmasøytisk og kjemisk industri i Eterfabrikken på Bogerud, og det ble produsert medisiner, kosmetikk og kjemikalier der. Eiendommen leies nå ut midlertidig mens reguleringsprosessen pågår.

Bydelsutvalget i Bydel Østensjø behandlet 16. juni, etter behandling i Bydelsutvikling, miljø- og kulturkomiteen, sak vedr. bygging av boliger på området ved Eterfabrikken. Plan- og bygningsetaten hadde bedt om innspill vedr. oppstartmøte med formål boligbygging. Forslagets hovedutfordringer er ifølge Plan- og bygningsetaten å omgjøre et tidligere industriområde til et godt og moderne boligområde. Plangrepet er ny boligbebyggelse etablert som lamellbygg mot Eterveien og Bogerudveien og som punkthus rundt torg og felles uteoppholdsarealer mot sør og vest.

Det ble et enstemmig vedtak i bydelsutvalget, og bydelspolitikerne ga uttrykk for at Eterfabrikken er og bør være et utviklingsområde man skal ha høye ambisjoner for. Med de rette og kompetente grepene fra utbygger og et godt samarbeid mellom ulike interessegrupper, kan man skape et nytt bomiljø med høy verdi, både for utbygger, beboere og området rundt.

Eterfabrikken har med sine karakteristiske teglsteinsbygninger blitt et kjent landemerke.

Hensikten er å bevare fyrhuset med pipe og den eldste delen av hoveddriftsbygningen. Derfor ba bydelsutvalget om at Byantikvaren ville vurdere vern av de to bygningene. Men det var et ønske om å vurdere muligheten for å bevare mer av hoveddriftsbygningen, spesielt teglsteinsfasadene ut mot Eterveien og Bogerudveien. Alternativt ba man om at bygningen i en lamell lengst sør skulle få teglsteinsfasade ut mot Eterveien.

Like viktig som bevaring er at de gamle bygningene gis nytt liv. Det tidligere avstengte fabrikkområdet har etter

nedleggelsen av virksomheten blitt tatt i bruk av flere ulike grupper, bl.a. for kurs i ølbrygging, foredrag om meditasjon og yogakurs. I forbindelse med utbygging bør ambisjonen være å få inn næringsvirksomhet som bidrar positivt til nærmiljøet og kan være økonomisk drivverdig.

Bydelen har dessuten få kaféer/møteplasser og mangler et serveringssted i nærheten av Østensjøvannet. Her ferdes og bor tusenvis av mennesker som gjerne skulle hatt et hyggelig og familievennlig serveringssted for å møtes. Derfor ble det også bedt om at forslagsstiller skulle undersøke mulighetene for at utbygger ville gjøre konkrete grep for å legge dette inn i planene og muligens gå i dialog med aktører i restaurantbransjen allerede tidlig i prosessen.

Det ble samtidig bedt om at mulighetene for aktiviteter og tilbud innenfor planområdet skulle vurderes i det videre planarbeidet. Forslagstiller burde merke seg hvor populære tilbudene som man har på Eterfabrikken nå, i en midlertidig fase, har blitt og bli inspirert til å legge til rette for at disse aktivitetene i størst mulig grad kan fortsette å eksistere på Eterfabrikken.

Et lokalt foreningsarbeid og idrett møter næringsvirksomhet er en god formel for å lage et vitalt og miljøskapende samlingspunkt i bydelen.

Bydelsutvalget støttet forslagstillers vurdering der det sies at bydelen mangler større familieleiligheter, og det ble sett på som svært positivt at man i hovedsak planlegger å tilrettelegge for større boligenheter.

Prosjektet ligger nær Østensjøvannet, som er det mest sårbare og verdifulle området i bydelen. Dette krever at man tar hensyn og valg av plassering som er mest mulig skånsom og tilpasset naturen rundt. I dag er skråningen grønn og ubebygd. Den foreslåtte bebyggelsen vil bli



*Den norske Eterfabrikk ble etablert i år 1900 av ingeniør Frans Holst. Eiendommen, med fabrikk og småbruket Fagerås, ble skilt ut fra Nordre Bogerud som på den tiden tilhørte Bøler gård. Bildet er tatt før gjerdet rundt eiendommen ble bygget i 1907. Fra venstre ser vi følgende bygninger: Fagerås gård, stall med låve, bolig, fyrhus med vedskjul og kull-lager, vognskjul og spritlager. Helt til høyre ser vi selve eterfabrikken. Fabrikken produserte eter i over ett hundre år, og tidvis kunne vi i nærområdet fremdeles kjenne en svak lukt fra produksjonen. Den gamle fabrikkpipen i tegl er et fortsatt lokaltlandemerke*



*Eterfabrikken i 2002. Da var det fortsatt dunst av eter i nærområdet. De nye eierne har kjøpt fabrikkens med tanke på boligutvikling, men men reguleringsprosessen går sin gang er lokalene utleid til mange ulike aktiviteter*

trukket lengre ned mot Østensjøvannet og bli mer synlig enn eksisterende bebyggelse. Skogsområdet rundt Eterfabrikken er en viktig yngleplass for bl.a. fossefall og vintererle. Det ble derfor bedt om at forslagsstiller skulle rådføre seg med Østensjøvannets Venner for at fugle- og dyrelivet i minst mulig grad skulle bli berørt. Den nedre delen av området oppfattes som tilhørende Østensjø-området miljøpark. Derfor ble forslagsstiller bedt

om å vurdere om bygningsmassen kunne trekkes lengre opp.

Med håp om det beste for området, blir det spennende å se hva som skjer ved Eterfabrikken.





*Kristin B. Aavitslands biografi om Harry Fett (1875-1962) er den første som er skrevet om denne sammensatte personligheten, hans mangfoldige virksomhet og uvanlig store aksjonsradius*

## *Harry Fett - en biografi om mannen og huset*

Tekst: Leif-Dan Birkemoe

*Villaen Christinedal med Høyehall fabrikker på Bryn er kjent av mange, men mannen som bodde her er ukjent for de fleste. Veistubben som går inn sørover fra Østensjøveien fikk navnet Harry Fetts vei i 1965, avløst av veinavnet Gamle Østensjøvei.*



*Forfatteren Kristin B. Aavitsland, 15. april 2014. Dagen for boklanseringen av biografien om Harry Fett*

Boka som ble lansert fra Pax Forlag 15. april 2014 er en solid dokumentasjon om en allsidig person som i mange år hadde Bryn som sentrum for sin virkestrang. Og dermed får vi også vite en hel del fra nærområdet.

Vi får dokumentert Harry Fetts tysk-svenske opphav i det hans tyske far Eduard Fetts var gift med svenske Christina Richert. Harry Fett er derfor halvt tysk og halvt svensk med de konflikter det lett kunne skape ved



*Christinedal slik villaen med mosaikkterrassen fremsto i mai 1999. Figurene på flisene er tydelige og marmorbrønnen fra den venetianske adelsfamilien Cornaros på Kypros er godt synlig på plenen. Harry Fett kjøpte den i 1917 og sto her til 2009.*

unionsoppløsningen og de to verdenskrigene.

### *Ruvende skikkelse*

I første del av 1900-tallet var Harry Fett en ruvende skikkelse i norsk offentlighet. Han var Norges første riksantikvar og bygget opp et profesjonelt kulturminnevern i Norge fra grunnen av. I tillegg var han kunsthistoriker, museumskonservator, bedriftsleder, kunstsamler, tidsskriftredaktør, samfunnsdebattant og grunnlegger av tidsskriftet *Kunst og kultur* og selskapet *Kunst på arbeidsplassen*, to institusjoner som fortsatt er i virksomhet. Dessuten var han en uvanlig produktiv forfatter av vitenskapelige, kulturhistoriske og kulturfilosofiske tekster. I alle sine roller kjempet han historiens sak: Harry Fett arbeidet for at fortidens steder, gjenstander, hendelser og mennesker skulle bevares i samfunnets bevissthet – ikke som død nostalgi, men som levende tradisjon og anvendt refleksjonsstoff. Slik kunne historien gi samtiden identitet og retning. Dette sammendraget fra bokas omslag kan godt også tillegges Harry Fetts betydning for nærområdet.

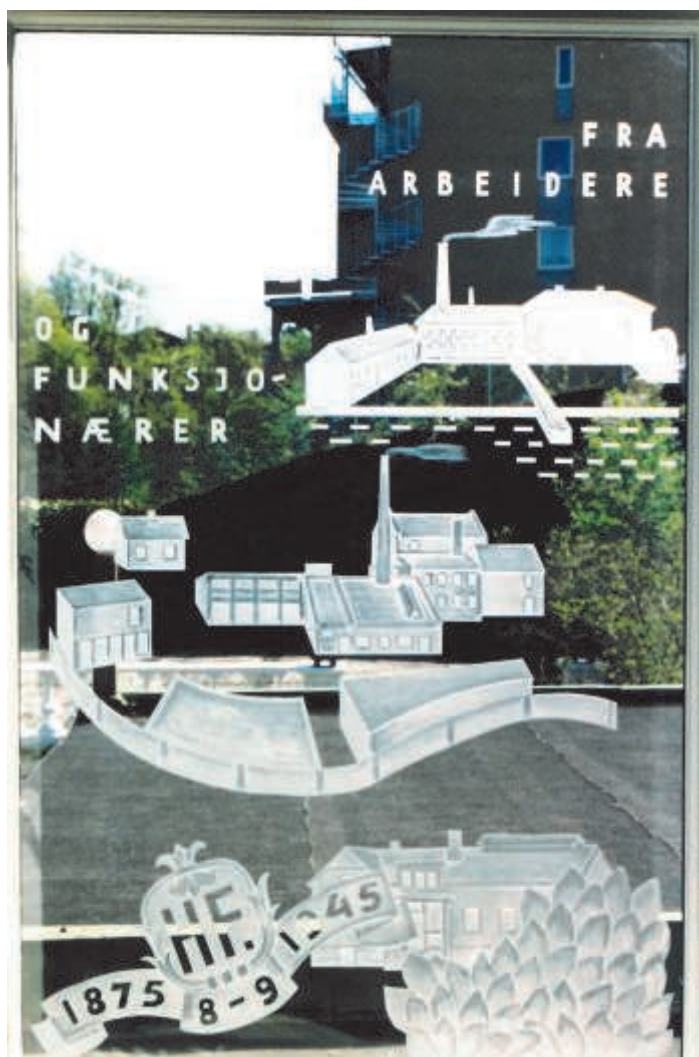
### *Viktigste adresser*

Takpapp- og vattfabrikken Eduard Fett & Co, Høyenhall fabrikker, rekrutterte mange av arbeiderene nettopp fra Bryn-området. Harry Fetts store betydning som arbeidsgiver har gitt boka et ekstra lokalt preg som mange vil ha glede av å bli bedre kjent med. Som vert ved sine mange middager og samlinger med kulturpersonligheter, antikvarer, industrifolk, skipsredere, politikere og kongelige ble Christinedal kjent som en av landets viktigste adresser i første halvdel av 1900-tallet. Harry Fett kunne også, om forholdene lå til rette, tilby sine gjester turer rundt Østensjøvannet. Fra andre kilder fortelles det at han selv spente på seg sine lengdeløpsskøyter om høsten når isen la seg på vannet.

### *Fra Vallø til Bryn*

Boka utdyper, oppklarer og legger til en rekke forhold om lokale hendelser. Bakgrunnen for flytting av fabrikken fra Vallø ved Tønsberg og etableringen på Bryn blir godt dokumentert. Omgangskretsen til familien Fett som fra rundt 1890 slo seg ned på Nordstrand, kontak-





Til Harry Fetts 70-årsdag i 1945 fikk han dette vinduet i biblioteket i gave fra arbeidere og funksjonærer.

tene i miljøet på Vallø og lokaliseringen av kontoret i Karl Johans gate var i stor grad bestemmende for etableringen og ikke minst utviklingen av fabrikk på Bryn fra 1895. Villaen Christinedal omtalte Eduard Fett som «ungkarsbolig», et tre etasjers hus som etter branntaksten i 1901 ble oppgitt til en grunnflate på ca. 10 x 5 meter.

### *Hvorfor navnet Christinedal?*

Hvorfor Eduard Fett valgte å gi sin ungersbolig navn etter sin svenske svigermor Christina Richert under forfatteren seg over og forsøker seg på en forklaring. Hans svigerfars tekstilfabrikker i Västra Götaland bar også samme navn. Det kan gi hentydninger til en form for industridynasti. Men navnet ble ikke mye brukt i familien. Huset ble vanligvis ganske enkelt kalt for «villaen» på Bryn.

### *Børs og katedral*

Harry Fett var i hele sin oppvekst ikke spesielt interessert i å gå inn i fabrikk og når tiden kom overta familiens industrivirksomhet. Han var først og fremst orientert mot kunst og kultur. Etter studieår i utlandet, sekretær i Fortidsminneforeningen, amanuensis ved Norsk Folkemuseum, giftermål og doktoravhandlingen *Billedhuggerkunsten i Norge under Sverreætten* overtok han i 1911 fabrikk etter sin fars bortgang. Når han i 1913 ble utnevnt til riksantikvar fikk han for alvor utfordringen mellom børs og katedral. Var det mulig å være kunsthistoriker og industrileder på samme tid? Men å drive familiearven videre sto sterkt i hans bevissthet. Hans valg ble derfor en todelt virksomhet, oppgaver det skulle vise seg at han maktet på en mesterlig måte. Og Bryn med fabrikk og villa ble stedet som skulle bety mye for resten av livet, selv om familien også bodde på andre adresser i Oslo.

### *Riksantikvaren*

Stortinget vedtok i mars 1912 at det skulle opprettes en statlig embetsstilling med ansvar for kulturminnevernet. Etter en periode med tautrekking utnevnte regjeringen arkitekt Schirmer, men han døde bare etter fem måneder som riksantikvar. Ny runde ble innledet og mot slutten av 1913 ble Harry Fett utnevnt til ny riksantikvar. En stilling han hadde til 1946. Hans første prosjekt var restaurering av gamle norske kirker. Året 1914 ble Harry Fetts start som riksantikvar og det falt sammen feiringen av 100 år for Norges grunnlov. En situasjon som minnet om landets lange tradisjon. Nå hadde Harry Fett to store oppgaver, Høyenhall fabrikk og kulturminnevernet.

### *Brann og mosaikk-terrasse*

Allerede i Eduard Fetts tid var det endringer og utvidelser av både fabrikk og villa. Skiftende markedsforhold, ikke minst etter unionsoppløsningen i 1905 og under første verdenskrig stilte store krav til tilpasning av driften. Fabrikbygningene ble ved flere anledninger hjem-søkt av brann. Tjære var lett antennelig, et stoff som ble brukt ved fremstillingen av takpapp før den mer anvendelige asfatemulsjon ble tatt i bruk, det som omtales som omlegging fra tjærepapp til asfaltpapp.



*Tre generasjoner ledet Høyenhall fabrikker i løpet av 100 år. Eduard, Hugo og Harry Fett. Kilde: Østensjø lokalhistoriske bilder, ca. 1910.*

Den mest omfattende brannen fant sted rundt årsskiftet 1915/1916. Våren og sommeren 1916 gikk den 41-årige Harry Fett i gang med å gjenreise fabrikken. Han bodde i villaen og overvåket arbeidet. «*Bryn er ingen ferie, ingen hvile, ingen villa – Bryn er arbeide*», skrev han til sin kone. I 1917 sto det nye fabrikkbygget klart, og virksomheten var i gang igjen. Da grunnmuren til fabrikken skulle støpes trengte man stein og det ble sprengt ut et stykke av fjellknausen bak villaen. Uttaket av stein hadde etterlatt et tilnærmet flatt område rammet inn av to fjellvegger. Harry Fett hadde flere ideer om hva dette kunne benyttes til, men som vi vet ble det underlaget for mosaikkterrassen, også kalt eventyr-terrassen, med de mange skisser av Harry Fetts venner. Harald Sørensen på fabrikken var mester for tilhugging og istandsetting. Høsten 1918 var det hele på plass. Dermed var det duket også for andre oppgraderingen i hagen med antikke og middelalderske steinskulpturer.

Boka gir forklaring på hvordan gjenstandene som preget hagen gjennom flere tiår kom på plass. I 1917 kjøpte Harry Fett deler av gjenstandssamlingen fra Jaffa-området og det østlige Middelhavet som den eksentriske baron Plato von Ustinow auksjonerte bort i Kristiania. Det var fra denne samlingen marmorbrønnen fra den venetianske adelsfamilien Cornaros på Kypros stammet

fra. Den sto på plenen foran villaen helt fram til 2009.

### *Opprustning til representasjonsbolig*

I denne perioden rustet Harry Fett også opp innendørs både oppe og nede. Han gravde ut underetasjen og forvandlet den fra en krypkjeller til fullt beboelig etasje med bl.a. den såkalte «bodegaen». Tørkeloftet bygde han om til malerisal, den såkalte Christian Krohgsalen. Forfatteren skriver at fra denne tiden fremsto Christinedal som representasjonsbolig og at Harry Fett la mer og mer av sin utstrakte selskapelighet til Bryn. De som ble invitert kunne fortelle at selskapene alltid var langvarige, morsomme og hyggelige. Trengte man overnatting var det gjesteværelser i huset eller i «Den gule stue» som omtales to-tre ganger i boken, stuen som fulgte med da Eduard Fett kjøpte eiendommen av Kildal på slutten av 1800-tallet. I fredningsdokumentene sier Byantikvaren at «Den gule stue» først kom til fabrikkområdet rundt 1920. Uansett hvor lenge den har stått her har den først og fremst vært gjestebolig for Harry Fetts gjester. At den ble flyttet fra plassen Rognerud er det ingen uenighet om.

### *Hamsun-eika*

Harry Fett hadde god omgang med tidens markerte forfattere. Blant disse gjorde Knut Hamsun stort inntrykk





*På Hamsuns 60 årsdag i 1919 plantet Harry Fett et eiketre. Harry var meget betatt av bonderomanen *Markens grøde* og gikk inn for at Hamsun skulle få Nobels litteraturpris. Det fikk han i 1920. I forkant av treet kan vi se den gamle trappen mellom fabrikk og villaen som Eduard og senere Harry Fett så ofte brukte*

med sin bok *Markens grøde*. Harry Fett gikk inn for at Hamsun burde få Nobels litteraturpris for bonderomanen i 1919. Da det ikke skjedde opprettholdt Fett sitt forslag til Svenska Akademien også i 1920. Da Hamsun ble tildelt prisen skrev han til Harry Fett: «Nobelprisen for mig – for mig! Tak og pris for Deres Brev. Det er det bedste jeg har faat». Som kjent plantet Harry Fett et eiketre mellom fabrikk og villaen i 1919, på Hamsuns 60 årsdag. **Treet er i dag omfattet av fredningen under benevnelsen «Hamsun-eika».**

### *Prins Eugen - malerprisen*

Et bekjentskap som skulle få stor betydning for Harry Fett var den 10 år eldre prins Eugen som han første gang traff i et teselskap på Stockholms slott. Prins Eugen var kong Gustav Vs yngste bror. Mens hans far Oskar II var bitter på nordmennene etter unionsoppløsningen hadde malerprins Eugen hjerte for skandinavisk kultursamarbeid og kjærlighet til Norge. Hans vennskap med norske kunstnere stakk trolig dypt. I boka beskrives forholdet mellom de to som en «slags tvillingsjel». Ikke underlig at prinsen hadde sitt faste rom på Christinedal.

### *Sosial omgang*

Det var få av fabrikkens 60-70 ansatte som var fagorganisert og ikke blant de rødeste. Likevel var storstreiken i 1921 en belastning for Harry Fett. Virksomheten var

for liten og forholdet mellom eier og arbeidere for vennlig til at klassekampen fikk noe gunstig klima der, skriver Kristin B. Aavitsland. Allerede under Eduard Fetts ledelse ble det knyttet sterke bånd mellom bedriften og flere av arbeiderfamiliene. En av disse var Sørensen-familien. Harald Sørensen steinhuggeren bak mosaikk-terrassen, var med fra fabrikk på Vallø. I mer enn to generasjoner var det et respektfullt og vennskapelig avhengighetsforhold ingen hadde planer om å rukke ved, fortsetter forfatteren. Slik Eduard Fett hadde gjort la Harry Fett også vekt på å pleie en viss sosial omgang med sine ansatte. Det fortelles også om joviale hendelser på Bryn der Harry Fett viser stor tilpasningsevne som «aristokratisk demokrat». Når det kom til stykke var han mer humanist og kulturfilosof enn forretningsmann, mener forfatteren.

### *Krigstid*

Under krigen 1940-1945 spilte Harry Fett en pragmatisk rolle. Han tok klart avstand fra tyske myndigheter. Samtidig hadde han et tett forhold til motstandsbevegelsens sivile leder, høyesterettsjustitiarius Paal Berg som også hadde egen nøkkel til Christinedal. Et sted han kunne søke tilflukt når det brant under føttene hans. På fabrikk ble det organisert flyktning-transporter fra Bryn, ledet av hus- og bedriftslege Olaf Hauge som var en velansett gjest ved bordet hos Harry Fett. Fett korresponderte med sin venn prins Eugen som var en slags håndlanger for Harry Fetts mange hjelpeoppdrag i Sverige



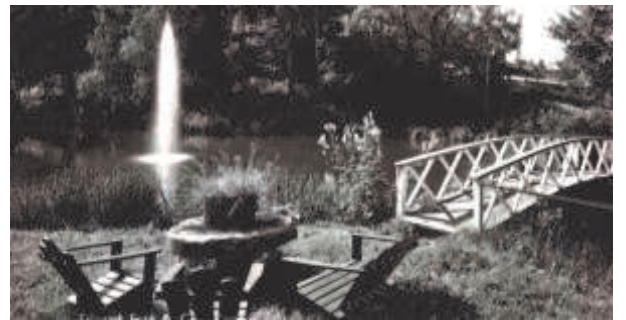
*Under 2. verdenskrig var Høyenhall fabrikk et sentralt sted for flyktningtransport til Sverige. Her er Harry Fett på vei til fabrikk i 1943. Kilde: Østensjø lokalhistoriske bilder.*

for norske flyktninger.

### *«Demokratisk lapskausbespising»*

La oss avslutte med beretningen om feiringen av Harry Fetts 70 år som han fylte i september 1945. Over 200 gjester var invitert til «demokratisk lapskausbespising» og «folkefest» i hagen på Bryn. Halvparten av gjestene var fabrikkens ansatte. Resten var selebriteter fra ut- og innland. Vi skulle tro at dette ikke gikk ubemerket for seg på Bryn.

Boken er lettlest, rikt illustrert med bilder, flere med lokal tilknytning. Antall sider 613. Alle med interesse for lokalhistorie vil ha glede av å lese boka.



*Under den siste omvisningen blant bygningene på Høyenhall fabrikk i 2005 før rivningen i 2007 deltok Reidar Sørensen. Hans farfar Harald var med fra Vallø da fabrikk flyttet til Bryn og det var han som var mester for anlegg av mosaikkterrassen i 1918. Med årene ble Sørensen en av fabrikkens mest betroede menn. Også Reidars far var knyttet til fabrikk i hele sitt yrkesaktive live.*



*Kjører eller går du i Østensjøveien like ved svingen ned til Bryn senter får du et glimt av en liten gul stue i forkant av de nye boligene. Den har trolig stått der i over 100 år, så ny kan en ikke si den er. Men den har fått nytt liv på sine gamle dager.*

## *Den gule stue*

Tekst: Leif-Dan Birkemoe

*I forbindelse med bygging av boligene i Østensjøveien 81 ble «Den gule stue» rehabilitert etter retningslinjer av Byantikvaren i Oslo. Opprinnelig var «Den gule stue» en del av Christinedal, riksantikvar Harry Fetts eiendom.*



### *Fra Rognerud*

Bygningen er en tømret og panelt stue og skal være flyttet hit fra plassen Rognerud en gang på 1800-tallet slik det berettes i biografien om Harry Fett (Byantikvaren oppgir 1920-tallet), først eid av grosserer P.W.W.Kildal,

senere tatt i bruk som bestyrerbolig i forbindelse med fabrikkannlegget Høyenhall Fabrikker, Eduard Fett & co. I Harry Fetts tid har det vært gjestestue. Etter at fabrikkene ble nedlagt i 1973 har stua periodisk vært bebodd, men i de siste 10-20 årene har den ikke vært i bruk.



Interiør i «Den gule stue» ca. 1930. Foto: Østensjø lokalhistoriske bilder

### 1700-tallet

Bygningen er i en etasje med underliggende kjellerdel mot nord. Huset har en spekket natursteinsgrunnmur og et pappdekket saltak, skriver Byantikvaren. Deler av stua er beskrevet til å være fra 1700-tallet. Huset karakteriseres av smårutede vinduer med åtte ruter i hver

ramme. Inngangsdøren i sveitserstil ligger på fasaden mot syd med en gammel møllestein som foranliggende trapp. Steinen kan være fra tiden da P.W.W. Kildals bridsel- og kritt mølle holdt til her på 1860-tallet. Bygningens interiør med blant annet innbygde skap og benker er godt bevart og har et nasjonalromantisk preg.

### Rehabilitert

Bygningen ble ferdigstilt etter istandsetting i november 2012 av dyktige tømrere på vegne av firmaet AS Ing. Gunnar M. Backe. En god del eldre bygningsdeler som panel, vinduer og takteking er skiftet ut på grunn av meget dårlig tilstand og råteskader. Videre ble taket lagt om med ny papp og undertak utbedret. Utvendig er bygningen likevel godt bevart med høy opplevelsesverdi. Inne er stua gjennomgående malt på nytt med de samme fargene som var her tidligere.

På begynnelsen av 1990-tallet ble stua malt rød, men gikk fortsatt under navnet «Den gule stue» som har vært benevnelsen på stua så langt tilbake man har dokumentasjon.

Stua er en del av Østensjøveien 81 og skal brukes av beboerne i Mølledammen boligsameie. Den inngår i fredningen av Christinedal, innledet i oktober 2013.



Dokumentasjon om eiendommen Christinedal, fabrikken Eduard Fett & co, Høyenhall Fabriker og Harry Fett har i 2013 og 2014 blitt tilført mye nytt stoff. I oktober 2013 ble fredningen av eiendommen innledet ved en markering av riksantikvar Jørn Holme, byantikvar Janne Wilberg og byråd Bård Folke Fredriksen etterfulgt av et fredningsseminar. I forbindelse med fredningen ble det lansert en omfattende rapport om Christinedal, utarbeidet av Byantikvaren i Oslo.

I april 2014 ble boka om Harry Fett lansert forfattet av Kristin B. Aavitsland. Dette er først og fremst en biografi om Harry Fett, men omfatter detaljerte opplysninger om Christinedal og Høyenhall fabrikker. Boka gjør rede for Fett-familiens opprinnelse, etablering av bolig og fabrikk på Bryn og den utstrakte virksomheten som utfoldet seg her i første halvdel av 1900-tallet.



Historien fra 1923 til 1967:

## Østensjøbanen og Lambertseterbanen, fra forstadsbane og utfartsbane til T-bane

Tekst: Bjørn Andersen / Knut Helge Midtbø

*Dette er starten på vår tredelte serie om Østensjøbanen og Lambertseterbanen. Vi har skrevet om dette temaet i Rundt vannet flere ganger. Vi har akkurat fått en masse nytt spennende stoff fra Bjørn Andersen i Lokaltrafikkhistorisk forening her i Oslo. Det er dette stoffet vi skal begynne å øse fra.*

*Historien bygges opp av de detaljene vi kjenner. Disse detaljene tolkes og de kan settes inn i en sammenheng. Vi håper i denne serien å få med både spennende detaljer og utviklingslinjer fra denne delen av bydelens historie. Vi vil også legge vekt på å fortelle med gode bilder.*



Reklamefolder fra Østensjø-Bærumsbanen fra 1940. Banen var en typisk forstadsbane for Oslo. Boligbygginga bredte seg raskt utover mot Bærum i vest og mot Aker i nord og sør. Plakaten viser tydelig at banen også satset sterkt på utfarten, både i Østmarka fra Oppsal og i Bærum fra Kolsås.

## Vi deler inn i tre epoker

- I første del forteller vi om tida fra åpningen av Østsjøbanen fra Etterstad til Bryn i 1923 til de første gullfiskene kommer på sporet i 1938.
- I neste nummer av Rundt vannet tar vi for oss tida fram til vedtaket om T-bane i 1954 og åpninga av Lambertseterbanen i 1957.
- Siste del blir om trikkens siste driftsår før T-banen overtar i 1966 på Lambertseterbanen og i 1967 på Østsjøbanen.

## Østsjøbanen fra 1923 til 1938. A-vognenes epoke.

Østsjøbanen fikk i egne vogner i 1926. De var av samme type som Bærumsbanens vogner. En kuriositet er at navnet A-vogner det fikk de først etter mer enn 10 års drift. Dette var nok fordi de rådde grunnen alene fram til 1937. Det var ikke bruk for et eget navn før de fikk selskap av de legendariske Gullfiskene fra 1938. Tida fram til 1938 velger vi å kalle A-vognenes epoke.

## Trikkelinje fra Etterstad til Bryn fra 18. desember 1923

I dag er Østsjøbanen en del av T-banenettet i Oslo. Det har den vært siden 29. oktober 1967, men mange veit kanskje ikke at banen har en fortid som trikkelinje, og vi skal her ta en nærmere titt på banen i den perioden som strakte seg fra 1923 til 1967.

Første del av den blivende Østsjøbanen ble tatt i bruk fra tirsdag 18. desember 1923. Den tok av fra Kristiania Sporveisselskabs linje til Vålerenga i krysset Etterstadgata/Strømsveien og fulgte så Strømsveien over jernbanebrua og inn på eget planum ovenfor brua. Gatestrekningen var dobbeltsporet mens strekningen videre fram til Bryn var enkeltsporet. Strekningen fra Etterstadgata til Bryn var ca. 1,5 km, selve banen 1,4 km. Den endte rett før den dype dalen der Hovedbanen og elva går.

En tegning ført i pennen av ingeniør Jørgen Barth fra 1917 viser banen med en sløyfe her oppe som gikk ut i retning Bryn Folkebad, men det er uvisst om denne sløyfa faktisk ble bygd, eller om banen bare stoppet før dagens bru i en butt. Var det ingen sløyfe må det ha vært en omløps- eller rangerspor her slik at motorvogna



Vi må ha med dette kartet fra 1927. Østsjøbanen var en forstadsbane og den ga til og med ut et eget turkart over Østmarka.

Hva passet vel bedre enn å pynte omslaget med en tegning av banens ett år gamle vogner. Dette er såkalt tog med motorvogn og tilhenger. Ti år seinere fikk dette materiellet navnet A-vogner. Dette er før fargetrykk var enkelt og billig.

Fargen på vognene var rød med gult rundt vinduene. Påskriften på sidene var i gullskrift. I Rundt vannet nummer 8 hadde vi et bilde fra Sporveismuséet der en A-vogn er malt i disse fargene.



kunne kjøre forbi tilhengeren for turen tilbake.

Trikkene begynte å gå fra kl. 0620 og hvert 24. minutt fram til åtte minutter over midnatt fra den 18. Østensjøbanen ble prosjektert og bygd av AS Akersbanene, men selskapet fant det ulønnsomt å drive den korte strekningen i egen regi og valgte å sette bort driften til Kristiania Sporveisselskab (KSS), også kjent som Grønnetrikken som valgte å forlenge annenhver avgang i sin linje 7 mellom Homansby og Vålerengen til Bryn.

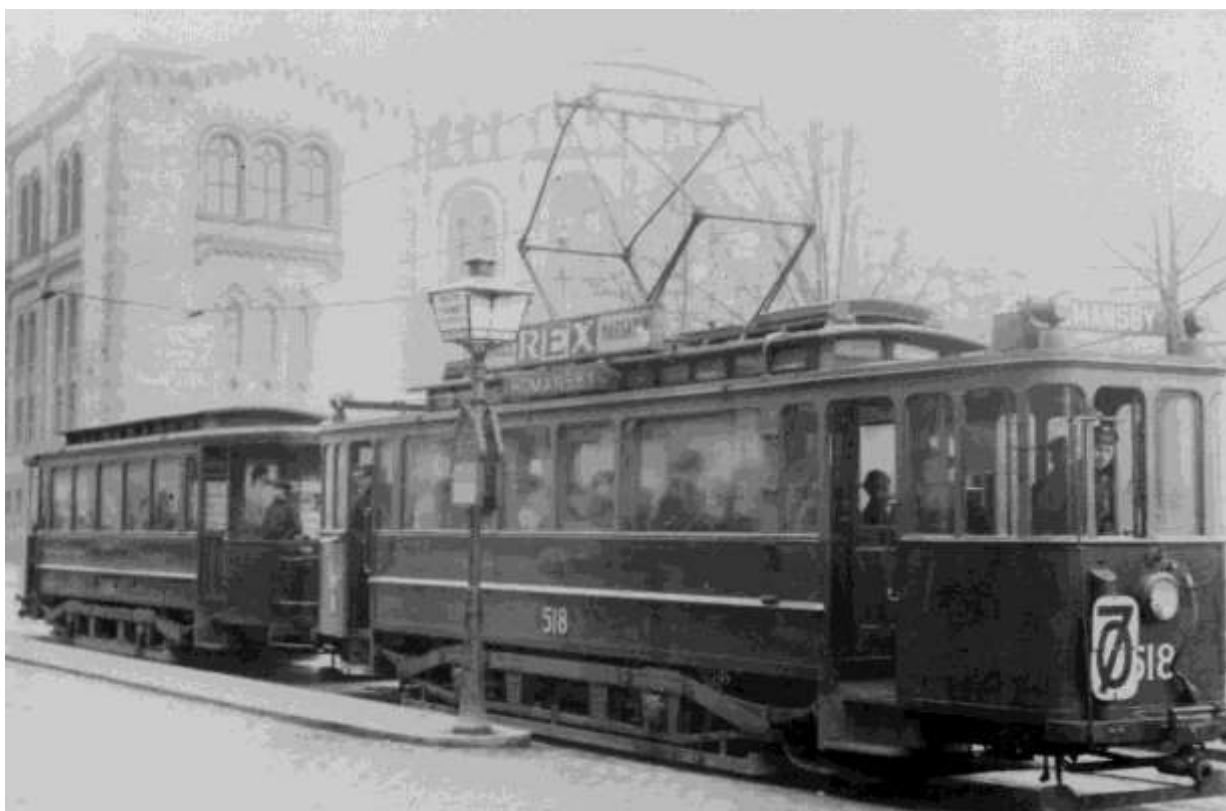
Akersbanenes direktør Darre-Jenssen hadde riktignok en intensjon om å kjøre Østensjøbanen til Majorstuen framfor Homansby, for som han sa:

«En slik forbindelse tvers gjennom byen fra vest til øst og i en forbindelse med Holmenkolbanen vil være til en fordel for saavel østkantens som vestkantens befolkning».

Men - dette ble det ikke noe av.

Østensjø-vognene ble opprinnelig skiltet «ØSTENSJØ», hvit skrift på rød bakgrunn, men fra månedskiftet januar/februar 1924 ser det ut til at man gikk over til å skrive «ØSTENSJØBANEN».

Samtidig ble Østensjø-vognene skilt ut med linjenummeret 7Ø hvor sjuttallets skråstrekk var sammenfallende med skråstreken i Ø-en.



*Dette bildet viser trikkene som ble brukt fra 1923 og ikke A-vogner. Vi har ennå ikke kommet over noe bilde av bytrikk på Bryn-strekning, men vi har da et av 7Ø på selveste Karl Johans gate, tatt etter at man begynte å skilte. Jeg tror nok bildet helst er tatt tidlig i 1924.*

*Disse vognene, såkalte «HaWa-vogner», var de nyeste bytrikken i 1923, men i bunn og grunn bare en forstørret utgave av dem som kom til fra 1912 og utover. De opphørte å trafikere Østensjøbanen i januar 1926, men hang med i bytrafikken like lenge som det gikk trikk på Østensjøbanen.*

*Tilhengeren 634 kom i drift 8. februar 1924 og ble satt bort samme dag første T-bane gikk til Bøler, 29. oktober 1967. Ulikt de fleste av dens frender unngikk den flammer og skjærebrennere på slutten av sekstitallet og finnes i dag utstilt i Sporveismuseet i Vognhall 5, dog i Oslo Sporveiers utførelse.*

*Motorvogna på bildet (518) kom i drift i desember 1923, faktisk samme dag første etappe av Østensjøbanen åpnet, 18. desember. Vi har vel grunn til å tro at den var med der allerede da. I likhet med kollegaen bak, ble den satt bort fra 29. oktober 1967. Den ble skrotet i januar 1969 ved Vålerenga vognhall. (Sporveismuseets arkiv, ukjent fotograf)*

Linje 7 og 7Ø ble begge kjørt hvert 24. minutt slik at det ble 12 minutters intervall mellom Homansby og Vålerengen.

I selve Kristiania var det en enhetstakst på 15 øre for voksne og 10 øre for barn (fra 1918), men Østsjøbanen som jo lå i Aker, hadde høyere takster. Fra byen til Bryn kostet det 30 øre, men bare 25 øre til Østre Gravlund. Mellom Galgeberg (Justis plass) og Østre Gravlund kostet det 20 øre og mellom Vålerenga og Bryn 15 øre.

### *Brua over Alna og finansene bremset utbyggingen videre*

Hovedårsaken til at banen bare ble åpnet fram til Bryn var byggingen av den store brua som dels var kostbar, dels tok lengre tid en forutsatt. Vi skal også huske på at AS Akersbanene som var blitt stiftet i 1917 som Aker kommunes eget kommunale baneselskap, kom opp i økonomiske vansker. De hadde satt i gang anlegget av to baner, Østsjøbanen og Sognsvannsbanen, men hadde måtte stoppe arbeidene med Sognsvannsbanen og redusere ambisjonene rundt Østsjøbanen som dels ble bygd kortere en forutsatt, dels måtte bygges delvis med bare ett spor.

Strekningen fra Etterstad til Bryn fikk to spor i 1925. Først tidlig i 1926 var banen klar fram til Oppsal. Dobbeltsporet ble kun ført fram til Godlia. I utgangspunktet hadde selskapet tenkt å bygge banen fram til Ulsrudveien, men igjen gjorde økonomien sitt til at Oppsal ble valgt som endepunkt.

### *6. januar 1926 til Oppsal, men med omstigning på Etterstad*

Endelig, onsdag 6. januar 1926 kunne man prøvekjøre strekningen Bryn – Oppsal. Turen ble gjennomført med en vogn fra AS Ekebergbanen i det Akersbanene ennå ikke hadde fått egne vogner. Disse var blitt bestilt i 1925, men var blitt forsinket. Søndag 10. januar begynte Akersbanene selv å trafikkere banen, fortsatt med innleid materiell fra Ekebergbanen som også hadde bidratt med opplæring av vognbetjeningen. Oslo Sporveier hadde tilbudt seg å fortsette å drive banen, men Aker kom-

mune var ikke interessert i «å gi bort (!) baneanlegget til byen». Dessuten hadde Akersbanene allerede bestilt vogner uten å konferere med Oslo Sporveier, noe som også kom til å forsure saken. AS Akersbanene hadde bestilt vogner som både var hurtigere og mer komfortable en de vognene som trafikkerte byens sporvognslinjer.

Aftenposten kunne fortelle at «byens autoriteter finder det utilraadelig at gatene trafikkeres med tunge vogner av Bærumsbane-typer».

*Enten faar da Østsjøbanens forbindelse med bycentret etableres paa den maate, at bysporveiens vogne kjører til Østsjøbanen og overtar banens trafikk mot en viss godtgjørelse, eller Østsjøbanen faar ornde sig paa annen maate -- som bekjendt er det planer om at føre denne bane paa egen trasé sammen med Ekebergbanen ind til Østbanestationen.*

*Under enhver omstendighet ønsker Oslo Sporveisselskap at være herre over trafikken paa sine egne skinner til varetagelse av de hensyn, gatene, bebyggelsen og gatetrafikken i det hele paabyr.*

*Forhandlingene med Akersbanerne er fra bykommunens side ikke avbrutt, -- der er fuld villighet til fortsat forhandling.*

*Aftenposten, 20. juni 1925.*

Der skulle saken bli stående i en årrekke. Akersbanene valgte å stå på sitt. Oslo Sporveier (som var etablert som Krsitiana Sporveien i mai 1924) på sitt. Dette førte til at Østsjøbanen ikke fikk kjøre ned til sentrum da den var åpnet til Oppsal. I ettertid kan vi jo alltid diskutere hvem som hadde ansvaret.

Men—banen ble åpnet mellom Etterstad og Oppsal. Første vogn fra Oppsal gikk kl. 0604 og deretter hvert 15. minutt fram til siste avgang kl. 0004. I de første ukene leide AS Akersbanene motorvognene 1004 (som faktisk kjørte åpningstoget), 1005 og 1008 av Ekebergbanen. Oslo Sporveiers linje 7Ø opphørte fra og med 10. januar.

### *Egne vogner og egen vognhall*

Onsdag 3. mars kunne Akersbanene foreta den første prøvekjøringen av sin egne vogner og den 12. mars opp-





*Bytte fra trikk til bane (eller omvendt) på Etterstad var et skår i gleden. Her står Østensjøbanen på ene siden og bytrikken på andre siden av terminalbygget. Som vi ser er kun ett spor farbart videre innover. (Sporveismuseets arkiv, ukjent fotograf)*

hørte leieforholdet med AS Ekebergbanen. Østensjøbanens egne vogner var blitt bygd av Skabo jernbanevognfabrikk ved Skøyen. Det elektriske utstyret kom fra Norsk AS Siemens-Schuckert. Vognene ble bygd samtidig med en serie på tre motorvogner og tre tilhengere til Bærumsbanen og var på fargesetning og noen detaljer nær, identiske med disse vognene.

Vognene var i bunn og grunn en utgave av Bærumsbanens første leveranse av vogner fra 1924, men med litt større plattformer. Østensjøbanen fikk sju vogner, pynnelig nummerert fra nr. 1 til nr. 7. Fire av vognene var motorvogner, de fikk nummer med oddetall, de tre andre var tilhengere og fikk numre med partall. Vognene var lakkert gule rundt vinduene og med rød som hovedfarge. Påskriften var i gull med en svart strek i fargeskillet mellom gult og rødt.

Selv om gullfiskene etterhvert overtok «grunnruta» i tida etter 1938 så hang A-vognene med til inn på 50-tallet som ekstravogner. Her har vognene 2 og 18 gjort holdt på inngående Etterstad i juli 1951. (Sporveismuseets arkiv, foto Frank Goldsmith)

### *Østensjøbanen som «matebane».*

Noen ordning på forholdet mellom Akersbanene og

Oslo Sporveier ble det ikke noe av foreløpig. Reisende mellom Østensjøbanens stasjoner og bytrikken måtte bytte på Etterstad. I utgangspunktet lå dessuten bytrikkens endestasjon i Etterstadgata og Østensjøbanens i en vendesløyfe omlag der vi i dag kjører ned i Vålerengtunnelen.

Noe bedre ble det den 10. november 1926 da Oslo Sporveier tok i bruk en vendesløyfe motsatt rettet av Østensjøbanens sløyfe og forlenget trikkelinjene 6 og 16 fra Etterstadgata til denne sløyfa. Det ble nå «direkte» omstigning mellom trikk og bane. Det bel til alt overmål oppført en bygning mellom de to sløyfene med venterom, ekspedisjonslokale og fasiliteter for vognbetjening - en både hos Akersbanene og Oslo Sporveier samt selvsagt toaletter. En kiosk ble det også plass til. Men, bytte trikk måtte man, og det gikk ikke, å kjøpe gjennomgående billetter.

Før vi går videre skal vi se på Østensjøbanen i disse første åra. Banen hadde altså utgangspunkt på Etterstad hvor vognene snudd i en svær sløyfe motsatt av bytrikkens. Det var sporforbindelse her, men ut fra et fotografi tatt i november 1926, er det utgående eller oppgående sporet sperret og delvis fjernet, kun den inngående eller nedgående sporet ser ut til å være farbart. Fra Vålerenga fulgte banen sørsiden av Strømsveien fram til Østre

Gravlund. Stoppestedet Østre Gravlund lå omlag ved krysset Strømsveien/Østensjøveien. Herfra gikk så banen over løkkeområdet sør for Østensjøveien fram til Etterstad som lå 530 m etter Østre Gravlund. Her var det sporforbindelse inn til banens driftsanlegg, nytale for vognhall, verksted og oppstillingsspor. Etterstad lå omlag der Surstoffveien møter T-banen i dag. Stoppestedet ble lite brukt, i utgangspunktet så man for seg at det først skulle åpnes seinere. Tidlig på 30-tallet bortfalt det da også med unntak for dem som skulle til vognhallen. Navnet ble deretter tatt i bruk på stoppestedene ved sløyfene.

Banen fortsatte fram til der Østensjøveien tangerer banen hvor vi fant stoppestedet Brynseng. Det var midlertidig, det hadde endog på skriften «Midlertidig» helt fram til 60-tallet. Etter Brynseng fulgte så den svære brua over Hovedbanen og Alna-elva før vi kom fram til Høyenhall som lå i kurven mellom før brua over Alan og ei ny bru over Østensjøveien.

Etter brua over Østensjøveien klaret banen opp langs åssiden til Hellerud. Tveten hadde man sett for seg at det skulle hete. Etter Hellerud svinger banen sørover og når fram til Godlia og her sluttet dobbeltsporet. Så bar det oppover mot Skøyenåsen og videre opp til Oppsal der det var vendesløyfe og et oppstillingsspor.

Skøyenåsen skulle først hetet Østensjøvand, noe som jo var litt misvisende, ingen strandlinje der å skryte av. Så

funderte man på Skrabben og deretter Grønli.

Det første virket jo litt skal vi si skrabbete og det andre kunne forveksles med Grønli i Bjørvika. Man endte til slutt opp med Skøyenåsen.

#### *Fra 4. januar 1937. Østensjø-Bærumsbanen. Endelig trikk til byen.*

Etter nesten nøyaktig 11 år med mye klaging, syting og krangling ble det en løsning med å føre Østensjøbanens vogner inn til byen. Aker kommune og Akersbanene på den ene siden og Oslo kommune og Oslo Sporveier på den andre siden stod steil mot hverandre. Oslo var innstilt på å løse det ved å overta driften av banen eller hele baneselskapet. Aker på sin side ville ha en trafikkeringsavtale på lik linje med Ekebergbanen og Bærumsbanen hadde. Partene kom stort sett ingen vei. Man var bare enige om at man var uenige.

Til slutt løste det seg jo etter initiativ fra brukerne av banen som blant annet innledet en passasjerstreik høsten 1936. De streikende opprettet til og med en egen busslinje. Streiken har vi hatt stoff om i Rundt vannet tidligere. Kortversjonen er at man til slutt løste det hele ved at AS Bærumsbanen overtok driften av Østensjøbanen. Dette skjedde «i forpaktning» som man sa den gang, fra 4. januar 1937.



*Anders Wilse tok en rekke bilder med motiv fra Østensjøbanen, trolig på bestilling fra selskapet, i 1926-27. Her har han fanget inn selve storverket av ingeniørkunst, brua ved Bryn, med Akersbanenes motorvogn nr. 5 (seinere kalt A-vogner) rumlende over i retning Oppsal. Den svære brua bærer enn i dag samme bane og spenner over både Alna, Hovedbanen og godsbanene mellom Alnabru og Loenga. (Sporveismuseets arkiv, fotograf Wilse fra Akersbanenes arkiv)*



Noe av bakgrunnen er jo at AS Bærumsbanen sånn sett var «nøytral» uaktet at den var eid av Oslo Sporveier. I 1934 hadde Oslo Sporveier egentlig overtatt Bærumsbanen, men det viste seg at Sporveien ikke hadde anledning til å drive en forstadsbane utenfor Oslo, kun sporvei. Det gjorde at f.eks. Kjelsåsbanen som åpnet i 1934, ikke kunne klassifiseres som jernbane. For å løse den juridiske knuten valgte man å reaktivere Bærumsbanen som eget selskap, AS Bærumsbanen, og la dette drive Bærumsbanen. Selskapet var heleid av Oslo Sporveier. Med det kunne ikke Oslo Sporveier heller overta Østensjøbanen, den var også juridisk sett «bane». Underveis hadde dessuten AS Holmenkolbanen gått konkurs. Aker kommune gikk inn i selskapet med ny aksjekapital og overtok dermed aksjemajoriteten i selskapet i 1933. De forskjellige partene var etter hvert mer interessert i en løsning også her, som altså munnet ut i «Østensjø-Bærumsbanen, banen som går vestenfor sol og østenfor måne».

Fra mandag 4. januar kunne altså reisende med Østensjøbanen endelig ta trikken helt til sentrum. I løpet av helgen var sporene ved Etterstad koplet ordentlig sammen og fra mandagen gikk første tog fra Oppsal til Kolsås kl. 0551 og fra Kolsås til Oppsal kl. 0545. Østensjøbanens vognpark var jo noe nær identisk med Bærumsbanens vogner, men siden vognene hadde sammenfallende nummer med Bærumsbanens vogner fikk de nye nummer. Motorvognene 1, 3, 5 og 7 fikk nr. 31 – 34, tilhengervognene 2, 4 og 6 fikk nr. 35 – 37. Den samlede vognparken bestod nå av 19 motorvogner og 18 tilhengere.

Imidlertid viste det seg under planleggingen av ruteopp- legget at dette var i snaueste laget. Det trengtes lagom 7 eller 8 tog for å opprettholde grunnruta alene. Bærumsbanen valgte da å leie inn tre vogner fra AS Ekebergbanen, de to gamle kjenningene 1004 og 1005 og ytterligere en vogn av denne serien, enten 1001 eller 1002, litt ettersom. Vognene var jo kjent i alle fall for Østensjøbanens førere. Disse skal ha fått en blandet mottagelse vel nok mest fordi de var litt annerledes. Oppnavnene deres var drøye slik oppnavn ofte er. Vognene 1001 og 1002 som bare kunne kjøres i en ende ble ofte galt for «galten», 1004 og 1005 ble omtalt som «purka», de hadde to førerrom og kunne kjøres i begge ender.

Østensjø-Bærumsbanen var nå Norges lengste trikkelin-

je, 25 km fra Kolsås til Oppsal. Samkjøringen førte naturlig nok til trafikkoppgang for begge baner, men selv- sagt var det jo også misnøye: reisende som ikke skulle lenger ned en Vålerenga var sure fordi de måtte betale månedskort «til byen» uaktet at de ikke skulle dit.

Direktør Samuelsen hos Bærumsbanen sukket: «Men det er ikke lett å gjøre alle til lags. Tidligere klagde de (trafikanterne) over at de ikke kunne komme til Oslo. Nå klager de fordi de ikke behøver å komme dit». Til slutt: I Bærumsbanens jubileumshefte fra 1944 er årstallet samkjøring oppgitt til ett år for tidlig. Denne feilen har sei- nere blitt gjengitt andre steder. Vi gjentar derfor at samkjøringa tok til mandag 4. januar 1937.

### *Gullfiskene kommer*

I november 1938 kunne folk langs banen observere en ny vogn som åpenbart ble prøvekjørt. Fra 2. februar 1939 kom de seks første av de nye vognene i drift. Ekebergtrollene kunne også sendes hjem til Ekebergbanen for godt. Vi kan trygt kalle tida fra 1938 for Gullfiskenes epoke.

I vår neste artikkel blir Østensjøbanens berømte Gullfisker hovedtema.



# Kartverket har åpnet sitt historiske arkiv!

Tekst: Roger Pihl

*Helt siden 1773 har Kartverket hatt ansvar for å kartlegge landet vårt. Kartverkets historiske arkiv bygger i hovedsak på egen kartlegging får militære og sivile formål. Arkivene skjuler en omfattende samling håndtegnede kart og trykte utgaver, og er en kulturarv som sier mye om Norges utvikling, landskapsforståelse, stedsnavn, samferdsel, kommunikasjon, bosetting og utvikling innen disse og mange andre områder.*

Store deler av arkivet er nå skannet og gjort tilgjengelig for fri nedlasting som en del av Kartverkets frigjøring av data og strategi for å gjøre historiske materiale lettere tilgjengelig.

Ett av klenodiene er Wangensteens kart over Norge fra 1761, et kart som var det første trykte kartet over hele Norge. I perioden 1774-1808 laget Kartverket 210 håndtegnede kart der hovedmålsettingen var å kartlegge områdene langs svenskegrensa som et ledd i forsvaret mot Sverige. Disse kartene er svært detaljerte og forteller mye om bebygde strøk og gårdsanlegg.

Systematisk oppmåling kom så smått i gang på 1820-tallet, med rektangelmålingene og utgjør omkring to tusen kartblad fram til 1890.

De første viktige trykte kartene var amtskartene, der produksjonen startet i 1826 og salget fortsatt helt fram til 1970-tallet. Kanskje du har et av dem i en skuff, hjemme eller på hytta?

Mange av kartene er rikt utsmykket med dekorative kompassroser, kunstferdige karttegn og symboler eller forseggjorte kartusjer. En kartusj er et dekorativt element som rammer inn tittelen, initialer, monogram, annen informasjon om kartet, eller illustrasjoner som flagg, kjeruber, natur eller dyr.

I alt rommer arkivet omkring ti tusen historiske landkart helt fra 1700-tallet, rundt 500 historiske sjøkart og gamle

dokumenter tilbake til 1500-tallet.

Illustrasjonen til denne artikkelen er hentet fra et kart fra 1854. Dette og flere andre kart kan du laste ned både som lav- og høyoppløst fil på [www.kartverket.no/Kart/Historiske-kart/](http://www.kartverket.no/Kart/Historiske-kart/)

Hvis jeg skal sette fingeren på et par ting i en ellers fabelaktig tjeneste, så er det at søkefunksjonen på kartinnhold er ikke-eksisterende og at tommelbildene er så små at du må laste ned kartet for å se hva det faktisk inneholder.

La imidlertid ikke det stoppe deg i en fantastisk spennende opplevelse!





# Kunstverk i bydelen

Tekst/foto: Knut Helge Midtbø

*Byste av Minna Wetlesen laget i bronse av Ferdinand Wüller*

*Denne bysten i bronse står ved Abildsø skole. Kunstner er Ferdinand Wüller (f. 1955). Denne var en gave Ola Bjune, Østensjøvannets venner m.fl. i **2001. Minna Wetlesen drev Norges første hus-**holdningsskole på Abildsø gård og er en av Norges mest kjente kvinner fra 1800-tallet.*



*Skulptur i parken ved Nordre Skøyen Hovedgård med tittel: "Ung mand der planter et træ" laget i bronse av danske Astrid Noack*

*Nordre Skøyen Hovedgård, nord i Skøyenparken. Kunstneren Astrid Noack (1888-1954) er en kjent dansk kunstner. Laget 1952 og satt opp her i **1972. Skulpturen ble først stilt ut i 1953 i Kunstner-**nes Hus. Finansiert med kommunale midler.*





*Krigsminnesmerke over falne laget i granitt og bronse av Joseph Grimeland*

*Foran Nordre Skøyen Hovedgård i helningen ned mot Høyenhall finner du dette krigsminnesmerket. Kunstner er Joseph Grimeland (1916-2002). Avduket i 1946. Finansiert med innsamlende midler*



*Skulptur med tittel: "Skolepike – første skoledag" laget i bronse av Solveyg Schafferer*

*Denne står ved inngangen til Nøklevann skole, Bølerlia 75. Kunstner: Solveyg Schafferer (f. 1928). Satt opp 1973-1974. Hennes populære barneskulpturer finner du over hele Norge. Finansiert med lokal innsamling og tilskudd fra Skolesjefen.*



Leder: Fortsatt fra side 2:

Jeg har problemer med å skjule at min største historiske interesse er jernbane generelt og banenettet i Oslo spesielt. I vår var vi så heldige å få en flott artikkel om historien til Østsjøbanen fra 1923 fram til T-banen fra Bjørn Andersen i Lokaltrafikkhistorisk forening. Dette er et resultat av at vi var på medlemstur til Rodeløkken Maskinverksted høsten 2013. Artikkelen er en grundig og omfattende dokumentasjon som vi må fordele på tre nummer av bladet. Jeg har stått for omredigeringa til tre deler og har også fått en kartforside og en reklamefolder fra Even Saugstad på Sandbakken. Dette stoffet ble jeg oppmerksom på da jeg leste den nye utgaven av Østmarkleksikonet til Even. Selv om det står Bjørn Andersen og Knut Helge Midtbø som forfattere er min rolle beskjeden. Stor takk til Bjørn Andersen og Even Saugstad.

Som dere ser er samarbeid nøkkelen til det meste vi har fått til. Vi vil fortsette å søke samarbeide. En dag finner vi kan hende ut hva et historielag bør gjøre også!

Medlemmer av Østsjø historielag kan bestille «Østmarka fra A til Å» fra [bestilling@frie-fugler.no](mailto:bestilling@frie-fugler.no) til rabattpris 310 kr. portofritt tilsendt. Det inneholder mye nytt stoff for de som har eldre utgaver. Ordinær pris er 378. Forlaget har også en rekke andre bøker som burde av interesse medlemmene våre og en artig plakat! Se nettet for en liste og øvrige priser.

Knut Helge Midtbø  
Leder for Østsjø historielag



**Sjekk "Østsjø historielag" på Facebook!**



## Østsjø historielag

Leder:	Knut Helge Midtbø
Kasserer:	<b>Knut Helge Midtbø</b>
Sekretær:	Petter Jansen
Styremedlemmer:	Per Ove Dahl, Roger Pihl Kari Ravnaas
Varamedlemmer:	Trond-Eirik Schea, Liv Thorstensen
Valgkomite:	Bjørn Lilleeng, Leif-Dan Birkemoe Arnfinn Aabø

[www.histlag.pair.com](http://www.histlag.pair.com)  
[histlag@online.no](mailto:histlag@online.no)

Østsjø historielag

Postboks 9 Oppsal  
0619 Oslo  
Giro: 6061 05 18055

Organisasjonsnummer 996 600 467

Kartverket har åpnet sitt historiske arkiv!



Østensjøområdet 1854