

# Rundt vannet

Medlemsblad  
Østensjø historielag  
Nr 9 juni 2011

**1966: Trikk til Bøler og T-bane til Bergkrystallen kjører om kapp på vei mot brua over Alna og hovedbanen på Bryn.**

*Trikken er et Høka-tog bygget av Hønefoss Karosserifabrikk, mens den røde T-banevogna er bygget av Strømmens verksted.*



Fotograf: Svein Engberg. Fra Sporveismuseets arkiv. Utlånt av Oslo byarkiv



## Trafikkstreiken på Østensjøbanen i 1936

En standhaftig lokalbefolkning fikk gjennomført sine krav



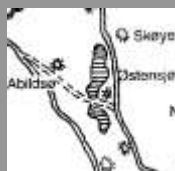
## I kanal over Ekebergåsen

Hva med å reise fra Østensjø til Mjøsa på kanalen?



## Bryn Torg

Et butikksenter som dekte de fleste innkjøpsbehov i 1930



## Samferdsel i Østensjø

Fra Óslóhverfi til MX 3000



## Christinedal som kultursenter

Et intervju med Harry Fett fra 1958



Da Bryn stasjon skulle betjene 17 millioner årlige passasjerer

Vidløftige planer i 1992

# Innhold



## Tema: Reise i Østensjø

- 03 Å reise til og fra Østensjø
- 16 17 mill passasjerer på Bryn stasjon
- 17 Kanaltrafikk over Østensjø
- 20 Lokalbefolkningen trafikkstreiker

## Annet stoff:

- 11 På besøk hos Harry Fett i 1958
- 15 Christinedal gjennom tidene
- 18 Spillet om Sarabråten
- 19 Sverre Fehn i Østensjø
- 19 Om Bøler gamle kirke
- 27 Bryn Torg: Butikksenter i 1930

Bilder: Østensjø lokalhistoriske bilder (om ikke annet nevnt)

# Reise som kulturminne

Ved å velge "reise i Østensjø" som tema vil mange sikkert forvente å få en gjennomgang av reisesens historie i Østensjø. Det er imidlertid ikke det vi har gjort. Av fire artikler knyttet til reise, er to knyttet til det som har vært, og de andre to knyttet til det som kunne blitt.

I "Å reise til og fra Østensjø" legger vi særlig vekt på utviklingen innen skinnegående kollektiv-transport. Knut Helge Midtbø presenterer utviklingen og legger vekt på fargesetting og vogntyper.

En episode som nå nesten er glemt, men som noen uker i 1936 dominerte hverdagen til lokalbefolkningen var trafikkstreiken. Erling Bjørkvangs skildring fra 1970 er gjengitt her.

De fleste har nok også glemt planene fra 1992 om hvordan Bryn stasjon skulle bli. Les om dette skrekkscenariet og vær på vakt neste gang noen kommer med spenstige planer for Bryn stasjon!

Hva med kanalanlegg fra sjøen, forbi Østensjø og videre til Mjøsa? Ikke så realistisk, kanskje? Uansett er det interessant å lese om hvordan man i 1913 så for seg et slikt prosjekt.

Bjørn Lilleeng

Redaktør for "Rundt vannet" nr 9



## Østensjø historielag

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

[www.histlag.pair.com](http://www.histlag.pair.com)

Mer om forsidebildet: Fra mai 1966 til oktober 1967 kjørte Østensjøbanens gamle Høka-vogner (t.v.) og Lambertseterbanens nye T-banvogner i blant side om side mellom Brynseng og Høyenhall. Huset til høyre er Bellevue, arbeiderbolig til Joh. Petersens Linvarefabrikk (revet høsten 1991). Huset midt i bildet er villaen Johanshøi som fortsatt står.

*“Et morsomt og interessant forslag i denne planen var en egen linje til Sarabråten ved Nøklevann”*

## Å reise til og fra Østensjø

Tekst og bilder: Knut Helge Midtbø

*I denne artikkelen har jeg forsøkt å samle en del samferdselshistorie fra Østensjøområdet. Starten kom da vi i styret i historielaget bestemte at nummer 9 av Rundt vannet skulle ha samferdsel som tema.*

*Perspektivet mitt har vært sammenhengen mellom utvikling av samferdsel og bosetning. Historien min fører fram til bydel Østensjø i dag. Jeg har brukt en rekke kilder som er listet opp bakerst. Det er mye om temaet i tidligere nummer av Rundt vannet. Jeg har funnet noen nye kilder. For å få med noen bilder av bevarte trikker og T-banetrokker har jeg også vært på Sporveismuseet.*

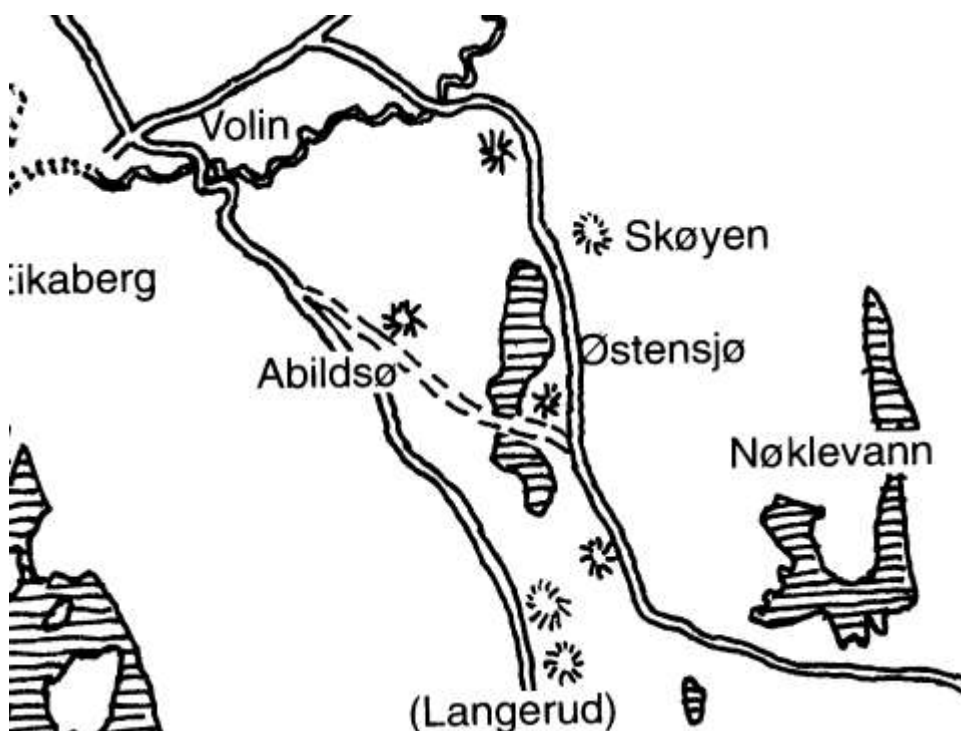
Opprinnelig hadde jeg planer om å begrense meg til utviklingen av jernbanene i vårt område. Da tenker jeg på Hovedbanen Kristiania-Eidsvold, Østensjøbanen og Lambertseterbanen. Underveis falt jeg for fristelsen til å forsøke meg på å trekke **lange linjer tilbake i tid.**

Senkningen rundt Østensjøvannet ble i middelalderen kalt Óslóhverfi eller Oslogrenda.

Kjapt sagt vil jeg i det følgende forsøke meg på en rask gjennomgang av samferdselshistorien i Oslogrenda.

### *Ferdsel før vikingetiden*

Ferdsel i området i fiske- og fangstkulturen før vikingtiden gikk på stier og tråkk. Veier i vårt



*Utsnitt av kart gjengitt i Oslo bys historie viser de viktigste ferdselsveier i førhistorisk tid i vårt område*

område kan allikevel dateres til vikingtiden eller til og med før denne.

Mellom 200 e. Kr. og vikingtiden ble gårdene med vin-navn anlagt. Skodvin (Skøyen) og Bruvin (Bryn) er begge gårder med slike navn der etterleddet -vin betyr eng eller slette. På denne tiden utviklet jordbruket seg gradvis. Store deler av bydelen vår ligger under den marine grensen.

Både langs Alna-elva og oppover mot Østensjøvannet var det gammel næringsrik havbunn slik at det lå godt til rette for oppdyrking. Navnsettinga er et morsomt tegn på hvordan jordbruket vinner terreng. På Bryn, Skøyen, Østensjø, Abildsø og Bøler har det vært drevet jordbruk lenge, mens alle rud-gårdene kom til så seint som 1200-tallet og enda seinere. I Rundt vannet har vi hatt flere artikler om navn i Østensjø-området. Disse er med i referanselisten.

### *Jordbruk i en geistlig og katolsk by. Reformasjon, oppgangssag og ujevne oppgangstider*

I tidsrommet 1000 – 1500 var Oslo en katolsk by sterkt preget av kirkens makt. På slutten av denne perioden eide kirkens institusjoner omtrent alt av gårder i Aker.

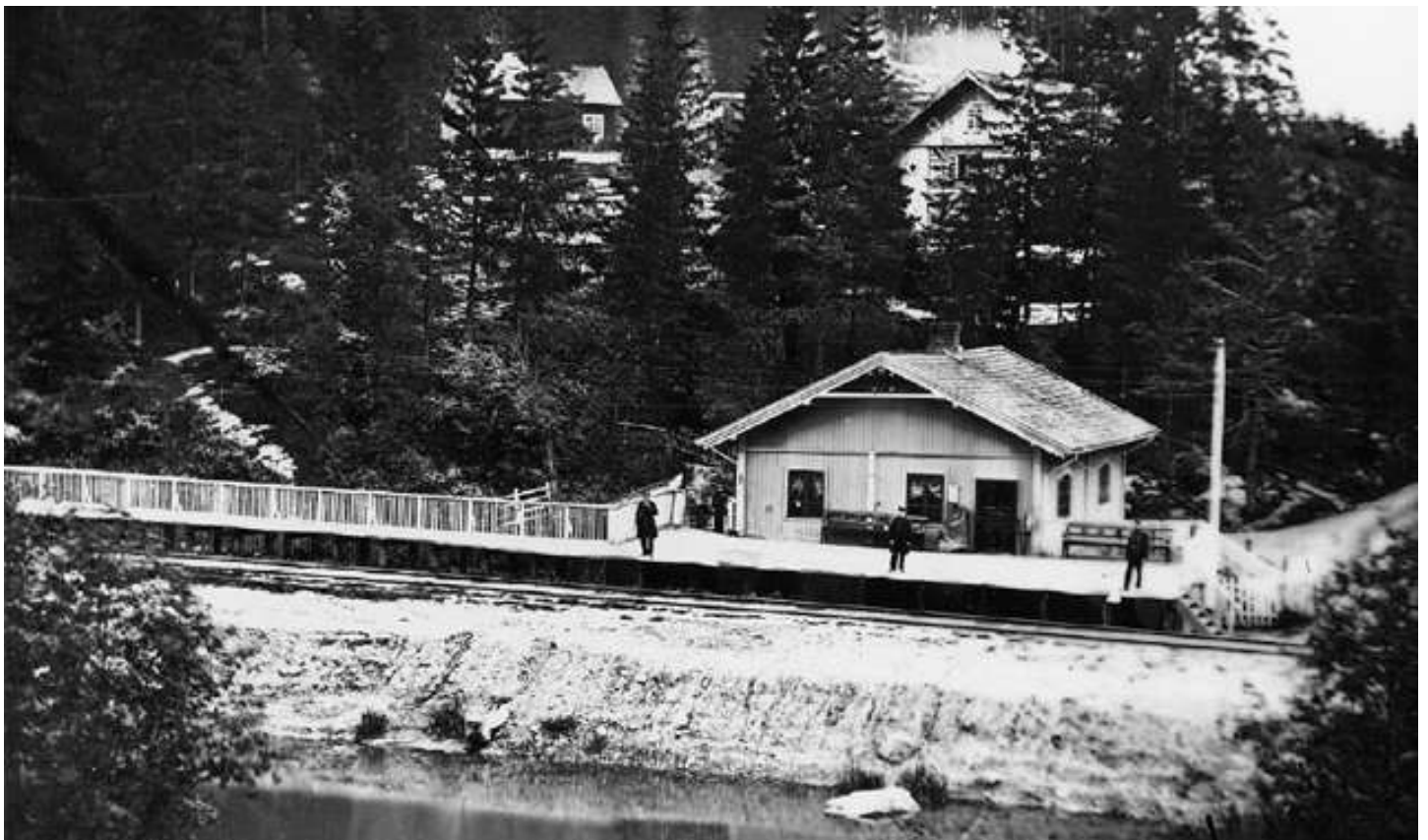
Etter 1500 førte reformasjonen til omfattende endringer i Norge. Kirken mistet både makt og eiendeler. Næringsutviklingen i Norge var i denne tiden nært knytta til at oppgangssaga kom i bruk. Trelastproduksjonen skjøt fart og mye trelast ble eksportert. Behovet for å frakte ut til havnene var stort. Plankeveien fra Enebakk til Kristiania kom, og den ble en stor arbeidsplass i denne perioden. Denne veien representerte et viktig trinn i utviklinga fra jordbrukssamfunnet over mot industrisamfunnet i Østensjøområdet.

### *Hovedbanen fra Kristiania til Eidsvoll og Norges første stasjonsby på Bryn*

Etter en periode fra 1800 med lite utvikling, ekspanderte byen voldsomt igjen mellom 1840 og **1880. Nå skjedde det mye i vår bydel. I området** langs Alna-elva lå det til rette for industriutbygging. Det var tilgang på kraft fra Alnaelva, og det var kort vei til store markeder i Kristiania og til havna. Næringsliv og myndigheter gikk sammen om utbygging av samferdselen. Et stort løft var bygginga av Hovedbanen fra Kristiania til Eidsvold. Banen fikk trasé opp den for en jernbane skikkelig bratte Brynsbakken og videre mot Lillestrøm og Eidsvold. Den ble åpnet i 1854.



*Jernbanen på Bryn malt av Bernt Lund i 1852, to år før åpningen av hovedbanen*



*Bilde av den første stasjonen på Bryn. Bildet er tidfestet til mellom 1860 og 1870. Selv om kildene regner Bryn som en jernbaneby på dette tidspunktet, var det ikke mye bypreg over stedet sett i den retningen dette bildet er tatt. Legg merke til huset i lia bak stasjonen, det er Jernbaneveien 3, bygget ca 1860. Dette huset står inntil T-banens trasé i dag.*

For Bryn-området var utvikling av industrien neppe avhengig av jernbanen, men denne bidro vesentlig ved å lette transporten. Utviklingen rundt Bryn fikk store ringvirkninger også i retning sørover mot Manglerud, Østensjø og Oppsal. I første omgang dominerte trelasttransporten fra innlandet på Hovedbanen, men etterhvert fikk både passasjertransport og frakt av annet gods stor betydning. Teglverk, brennerier, bryggerier og annen industri hadde alle stor nytte av den raske og forholdsvis rimelige transporten som jernbanen ga. Tettstedet som kom rundt stasjonen på Bryn er regnet som Norges første jernbaneby fra ca. 1860.

Ved byutvidelsen i 1877 tok Kristiania et nytt **“jafs” av Aker, og det kom i tillegg et byggebelte** på 1400 meter utenfor bygrensen. Grensen for dette beltet gikk i Skøyenbakken og videre mot Manglerud og Ryen. I denne sonen gjaldt det strengere bestemmelser for bygging enn ellers i Aker. Merkesteinene som markerte dette byggebeltet er et nytt tegn på at byutviklingen nå **langsomt “spiser” seg inn i “Oslogrenda”**.

Det skjedde ikke veldig mye nytt oppe i Østensjø-området når det gjelder samferdsel på slutten av 1800-tallet. Nede i byen (Kristiania) kom

hestesporvognen i 1875 og elektrisk sporvogn (trikk kommer fra elektrisk i Kristiania elektriske sporvei) utover i 1890-årene. I vårt område ble veinettet gradvis utvidet. Husbygginga førte til at det etter hvert kom til et nett av større og mindre veistumper. Et stort løft kom da Hovedbanen fikk dobbelspor forbi Bryn i 1904.

*To planer som ikke ble fulgt: Kanal over Ekeberg og Østensjøvannet til Øyeren, planer for bane til Sarabråten*

I et samfunn i utvikling blir det lagt mange planer. I ettertid blir disse planene interessante kilder til historien. Også noen av de planene som ikke ble realisert kan fortelle mye om tiden de ble skrevet. Som i dag var det i rekken av planer mer og mindre realistiske forslag. Det sto strid om planer før også. I det norske landskapet er utfordringen store for de fleste samferdselsprosjekter. Det var pådrivere for videre satsing på jernbane og samtidig krefter som ivret for en utstrakt kanalutbygging. Eksempler på kanaler som ble realisert er kanalene i Haldenvassdraget og Telemarkskanalen. Det er nesten glemt i dag at det i en lang periode ble presset på for en kanalisering av Glomma mellom Øyeren og



*Dette kartusnittet fra 1915 viser at en av hovedledene gikk inn til Sarabråten. Kanskje ikke så rart at man planla trikkelinje inn hit også?*

Oslofjorden.

Det vi tror er den siste planen for en slik kanalisering ble presentert i en svært fascinerende trykksak så seint som i 1913. Kanalanlæg Kristiana-Øieren-Mjøsen av kanaldirektør G.Sætren og ingeniør Max Graff. Jeg skriver noe om den i egen artikkel.

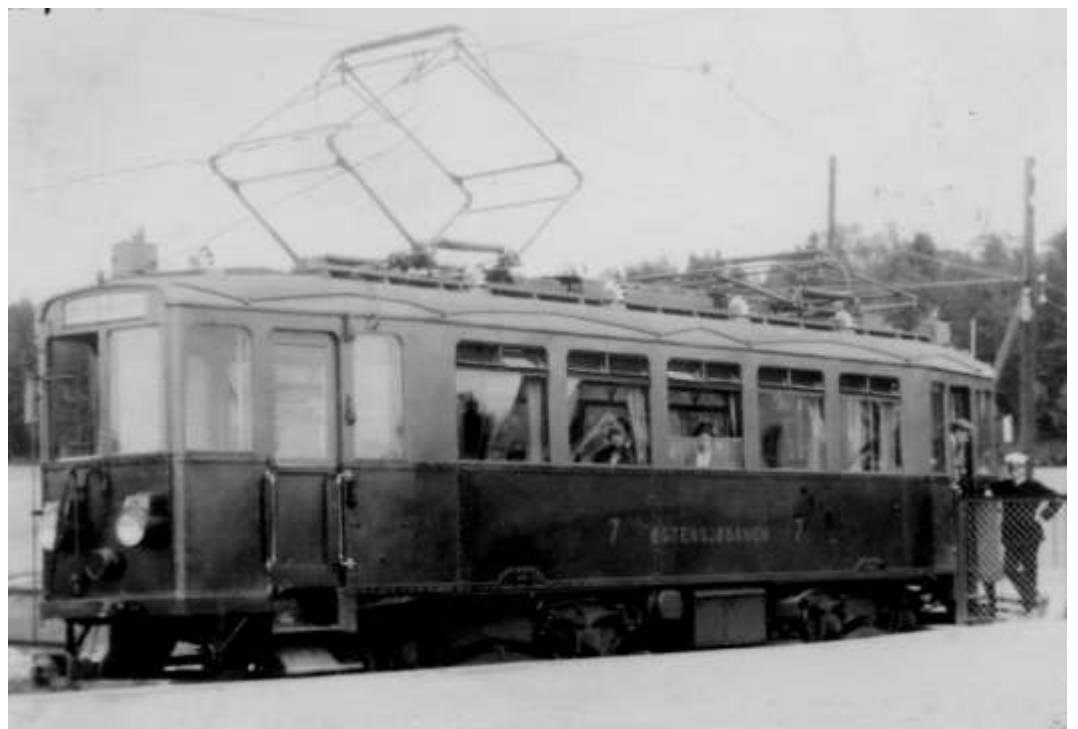
Det andre jeg vil trekke fram er en plan som NSB kom med i 1919 der de skisserte et Stor-Oslo betjent av et nett av nye baner. Planen skisserer **en rekke prosjekter der de fleste nå faktisk er bygget, om enn med noen andre traséer**. Denne planen er vurdert av historikere som framsynt. Det ble foreslått en Ekebergbane til Munkerud og en egen Lambertseterbane. En banen vi har i dag, men som ikke var med, er Furusetbanen. Et morsomt og interessant forslag i denne planen var en egen linje til Sarabråten ved Nøklevann. I **1919 var Holmenkollbanen ennå ikke knytta til**

sentrum direkte. Tunnellen fra Nationaltheateret til Majorstua åpnet først i 1928. Kanskje ville en bane til Sarabråten i 1919 ha styrket det tradisjonsrike området ved Sarabråten i konkurransen med Holmenkollen skiarena. Det kan være artig å spekulere i hvordan det ville vært dersom og hvis. Men, banen til Sarabråten ble ikke bygget.

### *Akerbanene åpner bane til Bryn og Oppsal*

Det kom ganske tidlig en ny bane inn i vårt område. Aker kommune dannet det kommunale selskapet Akerbanene. Bryn vel og andre lokale krefter presset på for at en Østensjøbane skulle bygges før noen annen bane i Aker. I 1920 ble det i Aker herredsstyre vedtatt at banen skulle bygges samtidig med en bane til Sognsvann. Dette var en

*Østensjøbanens A-vogn nummer 7 fotografert i vendesløyfa på endeholdeplassen på Oppsal. Bilde er datert til 1926. Vognen ser nylakkert og blank ut. Bildet er nok tatt rett etter åpninga av banen fra Bryn til Oppsal. Fotograf: Anders Beer Wilse. Fra Sporveismuseets arkiv. Utlånt av Oslo byarkiv*





*Bildet viser en av A-vognene på vei over Østensjøbanens bro over Hovedbanen på Bryn i 1926. Bildet er tatt av Anders Beer Wilse og er i samlingen til Oslo Museum.*

seier i og med at Sognsvannsbanen opprinnelig var planlagt bygd først. Anlegget fra Etterstad til Oppsal startet i 1921. I 1923 åpnet Østensjøbanen som en trikkelinje fra Etterstad til Bryn og i 1926 nådde den fram til Oppsal. Det var omstigning til Oslo Sporveiers trikk over Vålerenga til sentrum på Etterstad, noe som skulle vise seg å bli et stridstema i 11 år framover. På 30-tallet var det nedgangstider og Akerbanen slet med å fullføre sine to andre baner Sognsvannsbanen (1934) og Røabanen (1935).

Østensjøbanen fikk i første omgang altså ikke lov av Oslo sporveier til å trafikker nettet fra sentrum til Helsfyr. Passasjerene fra Østensjøbanen byttet på Etterstad og de irriterte seg over det. I 1936 førte dette til en særpreget og i norsk samferdselshistorie berømt aksjon. Passasjerene streiket! Vi trykker som egen artikkel et bidrag til *St. Hallvard* fra 1970 skrevet av aksjonskomiteens formann, Erling Bjørkvang. Teksten gir en levende og interessant beretning om streiken som startet 10. august 1936. Det var arrestasjoner og kontakter på regjeringsnivå. Til slutt ble det enighet om en løsning og 4. januar **1937 gikk den første trikken fra Kolsås gjennom byen direkte til Oppsal.** Trafikken gikk med A-vognene til Østensjøbanen og de tilsvarende vognene Bærumsbanen hadde. Det blir litt mer om vogntyper seinere i denne artikkelen.

Det var nå etablert trafikk uten omstigning fra Kolsås i Bærum over Lilleaker gjennom sentrum og til Oppsal. Banen fikk navnet Lilleaker-Østensjøbanen eller Østensjø-Lilleakerbanen. Også Bærumsbanen-Østensjøbanen har vært brukt. Navnet ser ut til å avhenge av hvem som har hatt siste ord.

Fram til krigen ble bygrensen liggende urørt. Oslo ønsket en utvidelse av byen, men i Aker var det flertall mot sammenslåing. Et artig poeng som kan leses i Erling Bjørkvangs artikkel er at det fra streikehold ble hevdet at motstanden mot sammenslåing innenfor Aker kommune kom fra Holmenkollen og Ekeberg, mens det langs Østensjøbanen var 90% oppslutning om sammenslåing med Oslo.

Det ble nå bygget boliger mellom Bryn, Oppsal og Manglerud. Det er var storbyen som ekspanderte, selv om adressen fortsatt var Aker herred og ikke Oslo by. Når Arbeiderpartiet i **1947 for første (og siste!) gang fikk flertall i Aker kommunestyre**, ble det fattet vedtak om sammenslåing av Aker og Oslo. I 1948 ble så den store **“storkommunen” Oslo etablert.**



*A-vogn nummer 3 er bevart og er malt i Østsjøbanens første farger i den ene enden som vi ser her. Fotografert på Sporveismuseet på Majorstua i april 2011 av Knut Helge Midtbø*

*Bildet viser vogn nummer 3 fra andre enden. Den er her malt i Bærumsbanens opprinnelige farger hvit og grå. Etter streiken i 1937 ble dette muligens fargen på alle vognene i trafikken fra Kolsås til Oppsal. Fotografert på Sporveismuseet i april 2011 av Knut Helge Midtbø.*

### *Oslo kommune vedtar storsatsing på T-bane med tunnel fra Jernbanetorget til Helsefyrt*

Etter krigen var bolig mangelen stor i Oslo. Myndighetene førte en reguleringspolitikk som innebar at kommunen kunne styre byutviklingen i stor grad. Planene for storstilt utbygging på Akers gårdar ble nå lagt. Lambertseter kom først fulgt av Oppsal, Bøler og en rad andre prosjekter.

Et vedtak om utbygging av T-banen hørte med i denne offentlige satsingen for å bøte på bolig mangelen i Oslo. Vedtak om bane til Lambertseter og en forlengelse og ombygging av Østsjøbanen kom i 1954. T-banen skulle føres i tunnel (T for tunnel!) fra Jernbanetorget til Helsefyrt og vidare mot Lambertseter og Bøler.

Etter krigen var arkitekt Frode Rinnan sentral i

planleggingen av Lambertseter og Østsjøbyen. Han har fortalt at han tok med familien på søndagstur for å se på trasé for banen til Lambertseter.

### *Lambertseterbanen åpnes som trikkelinje til Bergkrystallen i 1957 og Østsjøbanen forlenges til Bøler i 1958*

Det ble innflytting i de nye drabantbyene Lambertseter, Oppsal og Bøler fra begynnelsen av 50-tallet. **Det måtte etableres løsninger mens tunnelen i sentrum fortsatt var under bygging.** I **1957 åpnet Lambertseterbanen som trikk over Vålerenga, Helsefyrt og Høyenhall forbi Lambertseter til Bergkrystallen.** Østsjøbanen ble forlenget til Bøler i 1958. Fra 1957 til 1966 var det Høka-tog som trafikkerte Lambertseter-





*Bildet viser et tog med to såkalte gullfisker på vei mot Bøler. Bildet er udatert. Sannsynligvis er det tatt like etter forlengelsen av banen til Bøler i 1958. Ukjent fotograf. Fra Sporveismuseets arkiv. Utlånt av Oslo byarkiv*

banen, mens det til Bøler også gikk Strømmen-  
vogner med det velkjente kallenavnet Gullfisk.

### *Oslos første T-bane åpnes til Lambertseter og Bergkrystallen i 1966*

I 1966 åpnet Norges første T-bane til Lambertseter. I en periode var det på Brynseng samtidig trikk og T-bane. Trikkene til Bøler kom i dagen over Vålerenga og Etterstad mot Bøler og brukte de to sporene nærmest Bryn stasjon. Samtidig hadde de røde T-bane-togene tatt i bruk tunnelen fra Jernbanetorget til Helsfyr før de gikk på egne spor til Bergkrystallen.

I et drøyt år var de som sognet til Lambertseterbanen moderne brukere av en flunkende ny T-bane, mens de som skulle mot Bøler var henvist til eldre bytrikker.

*T-banen kommer til Bøler i 1967.  
Forlengelser til Bogerud og Skullerud i  
1967*

Høsten 1967 kom også Østensjøbanen i drift som T-banelinje. Da ble det røde tog fra Jernbanetorget til Bøler også, gjennom tunnelen fra sentrum til Helsfyr og i dagen opp til Bøler. Banen ble like etter forlenget til Bogerud og Skullerud, også dette i 1967.

*Drift gjennom Oslo sentrum fra 1987.  
Åpning av T-bane fra Skullerud til  
Mortensrud i 1998*

Fra 1987 ble det østlige T-banenettet koblet sammen med Holmenkollbanens vestlige linjer på Stortinget stasjon. Fra 1995 har alle linjene vært gjennomgående til Majorstua.

Da Mortensrud skulle få T-bane ved forlengelse av Østensjø- eller Lambertseterbanen, falt valget på den første. Østensjøbanen ble forlenget til

Mortensrud i 1998. Dette er den foreløpig siste linjeforlengelsen i vår bydel.

### *Litt om vognene på Østensjøbanen og Lambertseterbanen. Tanks, Vikingskip, Gullfisker og Høka-tog*

Vognene som ble brukt på Østensjøbanen fra **1923 og på Østensjø-** Lilleakerbanen fra 1937 var de såkalte A-vognene. Østensjøbanens vogner var bygd av Skabo mens Bærumsbanens vogner var levert av van der Zypen & Charlier i Tyskland. En av vognene ( nr. 3) ble bygd om til arbeidsvogn og er bevart som dette på Sporveismuseet. Ved åpningen og også i en seinere periode ble det leid inn vogner fra Ekebergbanen.

A-vognene ble kalt tanks mens vognene fra Ekebergbanen hadde oppnavnet vikingskip. Både tanks og vikingskip ruvet nok godt når de kom. I følge kildene var A-vognene store, tunge, langsomme og de hadde dårlige bremses. Dette var jo ikke noen spesielt positiv beskrivelse. Det sies at en A-vogn med tilhenger kunne erstattes av en enkelt gullfisk siden de var ganske trange også. Allikevel tok de trofast unna trafikken fram til de ble utrangert fra 1939.

Jeg tar også med litt om fargene på A-vognene på Østensjøbanen. Ved åpningen fikk vognene gul overdel og rød underdel. Disse fargene var i bruk til passasjerstreiken ved banen i 1937 førte til at Bærumsbanen og Østensjøbanen ble slått sammen. Jeg er usikker på hvilke farger som overtok når banen ble trafikkert av både Bærumsbanens og Østensjøbanens A-vogner. En kilde sier at alle vognene da ble blå og hvite, mens andre kilder kan tyde på at det en tid ble brukt Bærumsbanens hvite og grå farger. Vogn nummer 3 på Sporveismuseet har denne grå og hvite fargesettingen i den ene enden.

Da Bærumsbanen fra Kolsås ble ført over

Majorstua til Nationaltheateret i 1944 var det gjennomgåede trafikk bare fra Jar i Bærum til Oppsal og navnet Bærumsbanen-Østensjøbanen gikk ut av i bruk. Allerede fra 1939 begynte utrangeringen av A-vogner. Etter hvert overtok kremgule og blå gullfisker hele trafikken på Østensjøbanen.

Gullfisk-vognene fra Strømmen verksted er Oslos kanskje mest berømte vogntype noensinne. Vognene hadde en særpreget strømlinjeform og **denne linjeføringen som endte i en "stjert"** bakerst har alltid vakt oppsikt. Navnet sitt fikk de ganske raskt etter at første vogn kom fra Strømmen verksted i 1937.

På Lambertseterbanen kom fra starten i 1957 nye Høka-vogner som var bygd på Hønefoss Karosserifabrikk. Disse siste kom etter hvert også i bruk på Østensjøbanen sammen med gullfiskene. Høka-vognene hadde akkurat som gullfiskene lys blå underdel og kremgul overdel.

Overgangen fra drift med strømforsyning fra kjøretråd til T-bane med strømskinne ved siden av sporet var en teknisk utfordring. Samtidig måtte også T-banevognene få en langt høyere plattform enn det trikkene brukte. Ombyggingen til T-bane ble gjennomført mens trafikken stort sett var i gang med trikk.

Da kjøretråden ble koblet ut og strømskinnedriften tok over, kom en lang epoke med de røde T-banetogene. Også disse er bygget på Strømmens verksted.

Etter 2005 har hele T-banenettet fått hvite og grå vogner av type MX 3000 produsert av Siemens. En morsom historisk detalj er at den hvite og grå fargesettingen på det nye materiellet er lik den fargesettingen Bærumsbanen hadde fra starten. Trolig ble hvitt og grått også brukt en kortere periode på Østensjøbanen fra 1937 til A-vognene ble tatt ut av bruk etter 1939.



*De fire generasjoner T-banetogene som har vært i bruk. Fra venstre T1000 (fra 1966), T1300 (fra 1978), T2000 (fra 1994), MX 3000 (fra 2005)*

Harry Fett på vei inn til Høyehall fabrikker i 1943. Selv om han var eeneier av fabrikken, var han mye mer interessert i kunst og kultur enn i forretningsvirksomhet.

Der hvor fabrikkpipen står vil det komme en boligblokk i nærmeste framtid

## På besøk hos Harry Fett på Christinedal i 1958

Tekst og bilder: Ukebladet Allers, 5. september 1958



**I 1958 hadde Allers en "hjemme-hos" reportasje fra Christinedal. På den tida var Christinedal tidligere riksantikvar og fabrikkeier Harry Fetts hjem, og inneholdt en enestående samling av kunst og litteratur.**

Området rundt Christinedal gjennomgår i disse dager store forandringer. På tomte til Høyehall fabrikker, som ble nedlagt i 1973, kommer det nå boligblokker. Siden det ble bygget i 1901, har Christinedal gått gjennom mange faser og er nå kulturbarnehage.

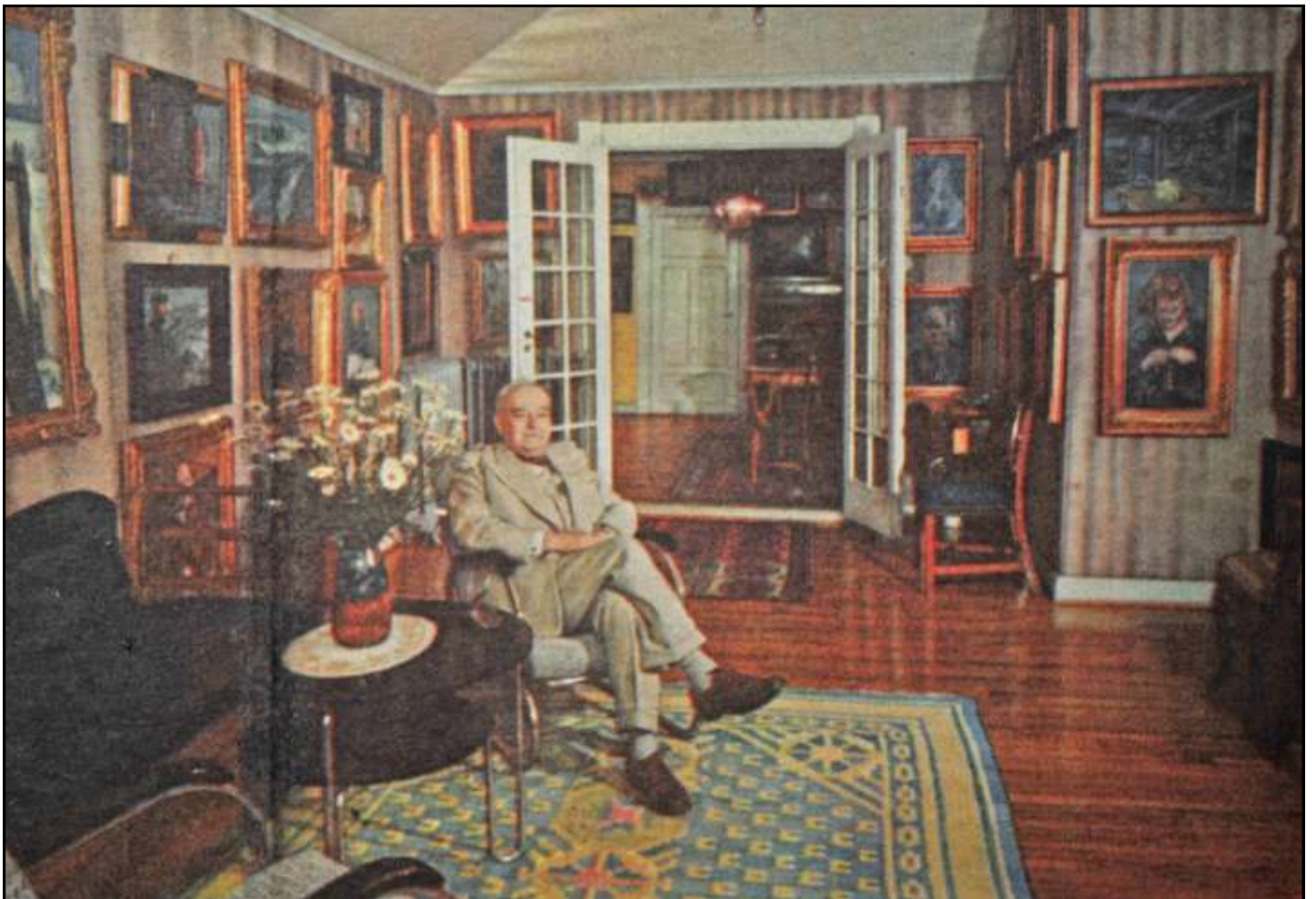
Reportasjen i Allers skildrer ikke bare Christinedal og miljøet der. Interessant er det også å lese hvordan journalisten oppfatter Bryn med **"1958-øyne"**.

Oppe i bakkene over Bryn, den lille jernbanestasjonen som ligger bare fire kilometer fra Oslo finner man **"Christinedal"**. De fleste tog og enda flere biler farer forbi uten tanke på stopp. De færreste får så meget som et glimt av det merkelige kultursentrum som er blitt til der oppe hvor hovedstadens to vannårer, Akerselven og Loelven gjorde sine forsøk på å blande vann nede i Bjørviken.

Som så meget annet her i livet skyldes det en **nærmest en tilfeldighet at "Christinedal" ble til.** Gamle fabrikkeier Eduard Fett hadde opprinnelig satt sine ideer om ny, norsk industri i gang nede i Vallø ved Tønsberg. Stedet var velvalgt nok, i den idylliske havnekroken utenfor Norges eldste by.

Men Eduard Fett kom etterhånden til at det klokkeste var kanhende å samle hele sin virksomhet i hovedstaden, som etterhånden hadde seilt opp som selve industrisenteret. Den gamle herre flyttet etterhvert sine bedrifter fra Vallø til Bryn, og fikk også gleden av å se sine tiltak blomstre ut i de store foretagene som i dag skiltes under navnet Høyehall Fabrikker. Dermed begynner også historien om Christinedal.

Selve huset er merkelig nok. Det ligger som en slags protest mot alle de høye blokkhusene som reiser seg fra alle verdenshjørner. Hovedstadens drabantbyer eter jo seg stadig utover det gamle Aker, som selv for lengst er slukt av landets



*Harry Fett fotografert i Christian Krohg-salen på Christinedal. Opprinnelig var dette tørkerommet på Christinedal. Her inviterte Harry Fett til kåserier om Christian Krohg og hans malerier*



*Krohg-salen sett fra motsatt side. Legg spesielt merke til "17.mai 1893" og "I baljen", to av Christian Krohgs mest berømte malerier.*

største by. Oppe ved Christinedal finner man ennå noe av det som står igjen fra de såkalte gamle dager.

Christinedal er naturligvis et laget navn. Stedet var opprinnelig en husmannsplass under gården Manglerud. **Den har fått sitt navn temmelig** forvansket i årenes løp. Manglerud betyr rett og slett Magnhilds rydning. [Red anm: Egentlig etter mansnavnet *Magne eller Magni*]

Husmannsplassen som gamle fabrikkeier Fett fikk tilslaget på en gang for omkring åtti år siden var naturlig nok av beskjedne dimensjoner. Han hadde heller ikke noen planer om å bygge plassen om til det palé den er blitt. Han brukte stedet som et slags refugium i årene da han flyttet bedriftene fra Vallø til Bryn.

Men han tok sin sønn med på de mange ferder fram og tilbake mellom Tønsberg og Kristiania. Og sønnen var ingen annen enn den senere så navngjetne vitenskapsmann dr. Harry Fett. Norges første riksantivar. Det var han som gjorde Christinedal til hva det er. En ruvende bygning i britisk stil med rød teglstein i bindingsverket,

som byr på en herlig klang av farver når slyngrosene klatrer over fasaden ved sommerstid. Og først og sist den åpne inngangen, flankert av havestuen hvor gamle romere i marmor skuer ut gjennom det blanke glasset.

Christinedal er fra begynnelse til slutt preget av sin nuværende eier. Han var bare skolegutten da han første gang steg inn i det lille huset som ble oppkalt etter hans farmor. Men da han i ung alder overtok det hele begynte en byggevirksomhet som det ennå går frasagn om. Hans første tanke gjaldt hans mange arbeidere. Først og fremst skikkelige hjem! Videre de best mulige betingelser i verkstedene. Og så hans store idé: Kunsten på arbeidsplassen! For mennesket lever ikke av brød alene.

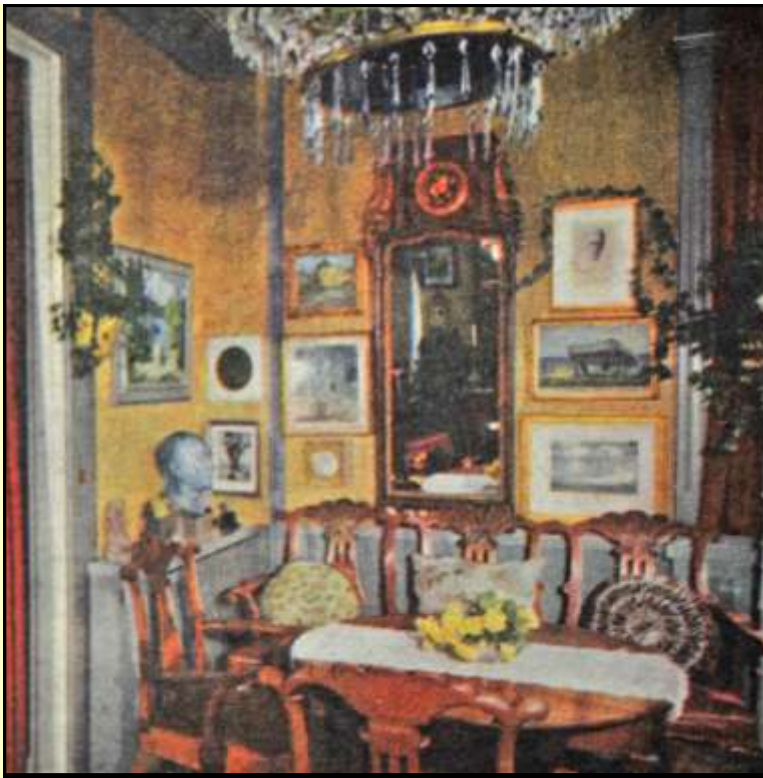
Går man gjennom Christinedal i dag, sammen med mannen som har skapt det hele, går man samtidig mot en opplevelse. Et hus hvor kultur og kunst, viden og innsikt er forenet i en harmoni av de sjeldne. Stuene på Christinedal ligger i de forskjellige plan, og røber sitt om at huset er blitt til gjennom vekslende epoker. Og likefullt samlet til en helhet som vidner om at vårt lands første



*Bibliotek og arbeidsværelse*

kunsthistorikere har stått bak.

Det frapperende bilde av det enestående hjem får man allerede i den rommelige, lavloftede hallen. De gamle romere som nå en gang er Harry Fetts særlige yndlinger, skotter inn fra havestuen. Går man videre gjennom stuene ser man sjeldenhetene på hver vegg og i hver krok. Begynner man i kabinettet innenfor biblioteket, fanges man kanhende først av det berømte venezianske speil, et



*Prins Eugen-rommet*

malerprins, Oscar den annens yngste sønn, var en av dr. Fetts nære venner. De sto i stadig brevveksling, de besøkte hinannen i paleet ute på **”Waldemarsudde”** ved Maleren, og på Christinedal. Her finner man hans byste og hans egne malerier, som også mange museer er ute etter.

Men sensasjonen blir vel likefullt Kroghsalen i annen etasje på Christinedal. Alle vegger fulle av Christian Kroghs herlige kunst. Her finner man adskillige av mesterverkene som er gjengitt i alle kunsthistoriske verker. Dominanten er det velkjente 17.mai-bildet fra Karl Johans gate i nittiårene, det med flagget og de utallige menneskene bak. Et annet og like fengslende maleri er **”Lørdagsvasken”**, som også har gått sin rundgang i en syndflod av gjengivelser. Man finner **”Albertine”** i mange varianter, fengslende studier fra mange tider og fra mange land; det er nytteløst å regne det hele opp.



*Havestuen*

av disse stykker som museer kloden over søker med lys og lykt. Det er flankert av andre sjeldenheter, som eksempelvis Mathias Stoltenbergs portretter av gamle embedsmenn, og det eneste eksisterende bilde av Bjørnson med fullskjegg, malt av Constantin Hansen i 1863.

Den rommelige stuen er i seg selv et syn. Innenfor finner man et nytt lite hjørne, som er viet prins Eugen. Den navnkundige svenske

Allikevel er man ennå ikke kommet halvveis i Harry Fetts samlinger på Christinedal. Fremdeles har man hele det kostelige biblioteket tilbake. Det teller mer enn førti tusen bind, og er samlet gjennom mer enn to menneskealdre. Det ville antakelig koste en hel bok å gi, om så bare et tilnærmet bilde av skattene.



# *Glimt fra Christinedals historie*



1958: Harry Fetts hjem og et senter for kunst og kultur



1920-tallet: Samlingspunkt for kultureliten i Norge



1960: Hugo Fett, Harry Fetts sønn, står på verandaen.



1963: Første etasje er bygd om til kontorer



2011: Kulturbarnehage

*“Siden Bryn terminal ville bli hovedinnsjekkingsted for Gardemobanen, regnet man med at 17 millioner årlige passasjerer ville benytte stasjonen”*

## *Da Bryn stasjon skulle bli hovedterminal for Gardemobanen*

Tekst: Bjørn Lilleeng

Illustrasjon: NSB

*Året var 1992 og Gardermoen var valgt av Stortinget til å bli Norges nye hovedflyplass. For å planlegge Gardemobanen laget NSB en utredning der man så for seg at Bryn stasjon skulle få en svært viktig rolle.*

I det mest aktuelle forslaget skulle traseen følge hovedbanen i dagen via Bryn stasjon til Alnabru og i tunnel derfra under Groruddalen. Bryn stasjon lå ideelt til med kort avstand fra T-baner, buss og veisystem. Man så for seg at Høyenhall og Brynseng T-baner kunne slås sammen til en stasjon på Bryn bru med direkte tilknytning til jernbanestasjonen og busslinjer. Stasjonen ville også være velegnet for tilbringertransport med bil og taxi.

Ved å fjerne den gamle bebyggelsen fikk man plass til en helt ny Bryn terminal som også ville ha parkeringshus for langtidsparkering. For å betjene den omfattende trafikken måtte Østensjøveien utvides til 4-felts vei

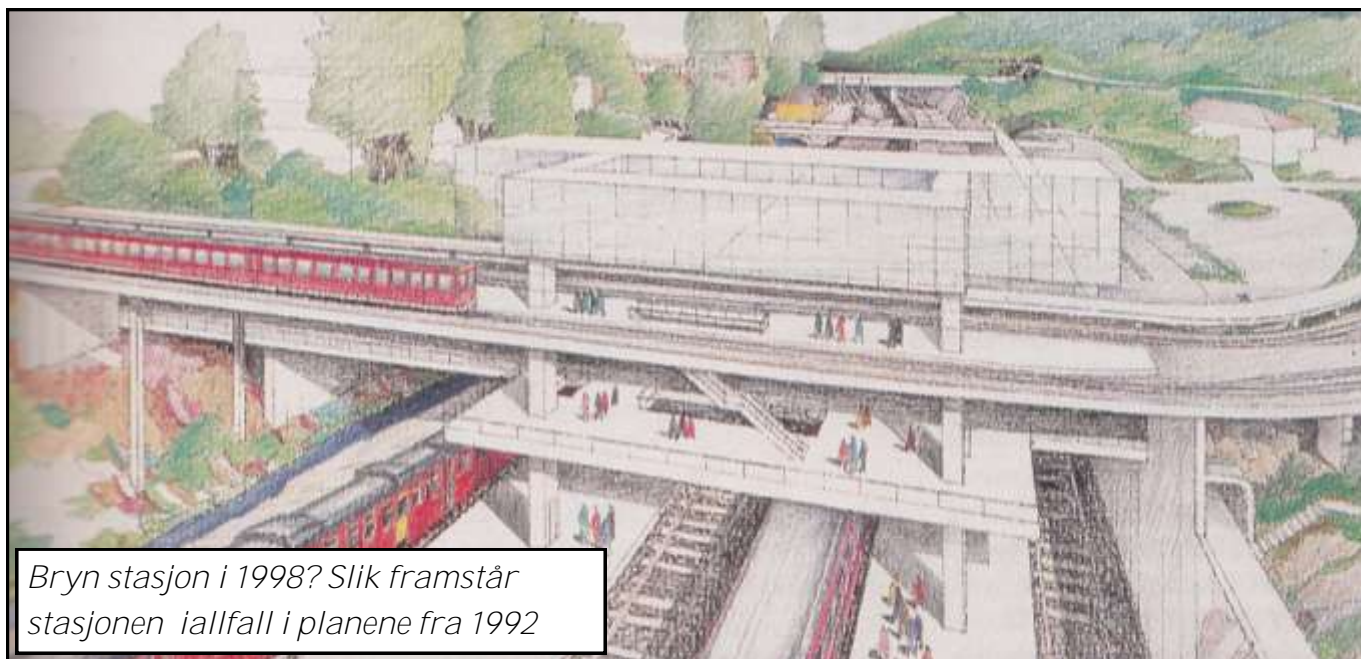
Siden Bryn terminal ville bli det viktigste innsjekkingsted for Gardemobanen, regnet man

med at 17 millioner årlige passasjerer ville benytte stasjonen.

På et folkemøte på Breidablikk høsten 1992 ble en sjokkert lokalbefolkning presentert for omfattende disse planene som var gitt en flott innpakning: «Vi skal gi dere Norges beste kollektivtilbud!».

Etter et nytt folkemøte i januar 1993 ble det laget en uttalelse som påla myndighetene å skrinlegge prosjektet. Det ble da også i første omgang resultatet, forslaget falt på grunn av manglende konsekvensutredning.

Selv om planene heldigvis var langt fra å bli realisert, er det viktig å minne hverandre på å være årvåkne. I konkurransen med effektivitet og penger ser det ut som om verdier som bomiljø og kultur har trange kår.



*Bryn stasjon i 1998? Slik framstår stasjonen iallfall i planene fra 1992*



## Visjonære planer:

# "Kanalnæg Kristiana-Øieren-Mjøsen"

Tekst: Knut Helge Midtbø

**Hefte med tittelen "Kanalnæg Kristiana-Øieren-Mjøsen" av kanaldirektør G. Sæteren og ingeniør Max Graff trykket i 1913 beskriver en plan for en kanal for godstransport fra Oslofjorden til Øieren. Det er et særtrykk av Teknisk Ukeblad**

Det blir foreslått et sluseanlegg opp over Ekebergåsen, videre ned mot Østensjøvannet og videre mot Øieren i en lang tunnel. Forsiden av heftet prydes av et det gjengitte bildet av Ekbergåsen der sluseanleggets fire sluser løfter båtene 100 meter opp. Slusene er tegnet inn slik de er tenkt anlagt i åssiden.

Dette er et anlegg for godstransport. Bredden på tunnel og sluser er 8-9 meter og vanddybden 4 meter. Argumentasjonen for anlegget inneholder beregninger som skal vise at dette vil være lønnsomt i forhold til å bruke jernbane for denne transporten. Forfatteren anslår at 20 skip kan gå hver veg i driftsdøgnet. Med 600 tonn last pr. skip og 300 driftsdøgn i året gir dette 3 600 000

tonn gods årlig

Kostnaden i 1913-kroner anslår de til 20 millioner. De visjonære forfatterne beskriver hvor enkelt og billig tunnelen under Østmarka til Øieren blir i det solide norske fjellet! Dette i motsetning til kanaltuneller i utlandet. Vi kan fastslå at forfatterene ikke forutså problemene jernbanetunnelen gjennom Romeriksåsen møtte.

Planen ble aldri noe av. Det er jo fristende å spekulere i hvor realistisk den egentlig var. Det blir spekulasjoner. Å gi en kvalifisert vurdering av dette spørsmålet, våger jeg meg ikke på. Vi får nøye oss med å studere denne ambisiøse og morsomme planen som ville gitt en på mange felter annen utvikling i vårt område.



Kanaldirektør G. Sæteren og ingeniør Max Graff har tegnet inn et sluseanlegg på et fortografi av skråningen opp fra Bækkelaget.

Det er et forseggjort anlegg som ville ha preget fjorden hvis det var blitt realisert.



Bildet fra heftet viser det foreslåtte kanalleggets trasé. Der er planlagt fire sluser opp fra Bekkelaget og en 3 km lang horisontal tunnel under Ekebergplatået. Kanalen krysser så Østensjøvannet i dagen før en 15 km lang tunnel under Østmarka passerer under bekken mellom Lutvann og Nøkle vann og under Elvåga, før den munner ut i Øyeren like sør for Rælingen kirke.

---

## Spillet om Sarabråten

Tekst: Knut Helge Midtbø

Vi i historielaget er også denne gangen med på å **sette opp “Spillet om Sarabråten”** av Sigurd Senje.

Det er Østensjø kunstforening, Østmarkas venner, Kulturbydel Østensjø og altså vi i Østensjø historielag som er sammen om arrangementet. Det blir to spilledager i friluft inne ved Sarabråten: lørdag 17. september spilles det kl. 15.00 og søndag 18. september spilles det

kl.13.00. Lørdag 24. september avsluttes det hele med en forestilling i aulaen på Oppsal skole.

Før forestillingen søndag kl.15.00 vil historielaget arrangere en historisk vandring fra parkeringsplassen ved Østmarksetra og inn til Sarabråten.

Billettpriser. Kr 125,-, (forsalg kr 100,-) over 17 år, 6-16- år ½ pris, under 6 år gratis.



# Sverre Fehn – norsk arkitekt av internasjonalt format

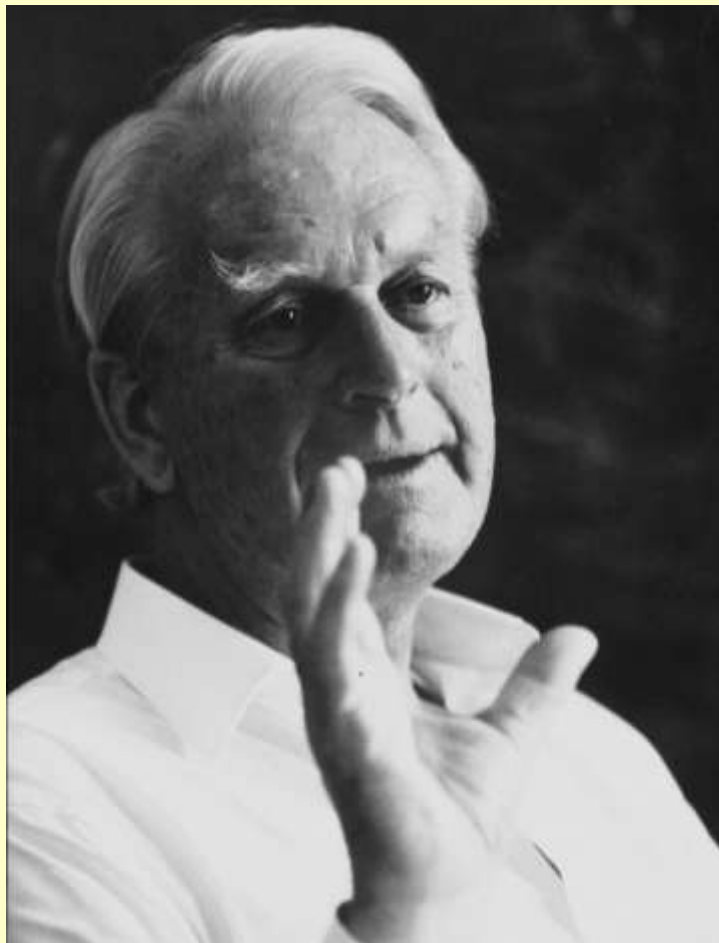
Tekst: Knut Helge Midtbø

Sverre Olav Fehn var en av Norges internasjonalt best kjente arkitekter. I vårt lokalmiljø er han kanskje best kjent som arkitekten bak Bøler bibliotek. I hans store produksjon inngår også kjente bygg som Colosseum kino (gjenoppbygging i 1963-64) og Norsk Bremuseum. For arbeidet sitt har han mottatt en rekke nasjonale og internasjonale utmerkelser.

I bydel Østensjø har Sverre Fehn tegnet i alt tre bygg som er en del av Bøler sentrum: Bøler bibliotek (1972), Bøler samfunnshus (1972) og Bøler bad (1980). Da Bøler bad ble bygd som det siste i en planlagt enhet, var det såpass forenklet og redusert i forhold til de opprinnelige planene at det ofte ikke regnes med som et bygg tegnet av ham.

**11. april 2011 arrangerte Bøler bibliotek (filial av Deichman) sammen med Østensjø historielag et møte på Bøler bibliotek om Sverre Fehns arkitektur.** Foredraget blir holdt av arkitekt Inge Hareide som arbeidet sammen med Fehn på flere prosjekter. Det siste av disse var ombyggingen av Gyldendals lokaler i Oslo sentrum.

Inge Hareide var hovedansvarlig for oppussingen av Bøler bibliotek i 2010. Bygget fikk da igjen mye av den opprinnelige innredningen som var tegnet av Fehn 38 år tidligere.



## **“Troens vågestykke”: Om Bøler gamle kirke.**

Tekst: Knut Helge Midtbø

Den nye kirken på Bøler blir ferdig i løpet av sommeren. Snart blir det innvielse og stor festivitas.

**Historielaget var utgiver av en bok om den særegne og berømte “gamle” kirken fra 1960 skrevet av Hans Lindkjølen i 2008.** Kirken ble revet for å gi plass til den nye. På slutten ble den gamle liggende litt bortgjemt inne i skogen. Heftet gir et ganske levende bilde av det som skjedde den gangen den ble bygget. Ikke minst gir det store utvalget av klipp fra politiske ordskifter og fra avisdebatten et godt bilde av den tidens kulturhistorie. Dette heftet kan bestilles fra Østensjø historielag, postboks 9 Oppsal, 0619 Oslo eller fra vår internettside.

Hele høsten er det planlagt en rekke arrangementer og utstillinger i kirken som innvies 28.august.

Etter en åpen internasjonal arkitektkonkurranse i 2004, ble forslaget med motto: "Punctus contra punctum" valgt som vinner. Bak forslaget står arkitektkontoret Hansen/Bjørndal arkitekter AS. Den nye kirken blir plassert delvis der den gamle kirken lå. Anlegget blir i tre deler, hvor kirkesalen blir liggende mot syd, en konfirmantsal i midten og et lite kappel i nord.

St. Hallvard, 1970:

## Trafikkstreiken på Østensjøbanen i 1936

Tekst: Erling Bjørkvang

*Den begivenheten jeg her skal berette om, var i sin utvikling ingen trist eller bedrøvelig affære. Den hadde tvert i mot et tydelig drag av komikk over seg. Kranglefantene som var Oslo Sporveisselskap (Kristiania Sporveisselskap A/S som det dengang het), tjente på utfallet, befolkningen hadde ekstra bryderi for å komme til og fra byen, og den part som gjerne ville hatt en minnelig ordening, nemlig A/S Akersbanene, tapte en god slump penger i de seks ukene det stod på.*

Begivenheten tror jeg nok var enestående i sitt slag, og noe lignende vil neppe gjenta seg, i hvert fall ikke av samme årsaker, dertil var situasjonen for grotesk og småpaveveldet og prestisjesmålighetene altfor åpenbare og sjenerende for en ellers tålmodig befolkning.

Det var et stykke byhistorie som ble utspilt og da jeg er den siste gjenlevende av den komité som **ledet og gjennomførte ”streiken” tør det være av interesse å få skrevet ned det som faktisk foregikk.**

**Begivenheten ble kalt for ”trafikkstreik”, men var** i virkeligheten en blokade. Det var befolkningen i Bryndistriktet opp til Oppsal, og innbefattet Golia, Rognerud, Høyenhall og Fagerlia, som nektet å bruke Østensjøbanen fordi den bare gikk til Etterstad, hvor passasjerene måtte stige av og gå over til Oslo Sporveiers vogner i en annen sporsløyfe for å komme til byen. Hjemover var det samme omstigning, med pakkenelliker og barnevogner i all slags vær og føre.

Forhistorien var en langtekkelig og for kommunal treghet avslørende

affære. Allerede før 1910 begynte det å komme en spredt boligreising i de østre områder. Etterhvert også på større, regulerte områder med vei, vann og kloakk og elektrisk strøm. I 1910 kjøpte Aker kommune Nordre Skøyen Hovedgård til utparsellering, deler av andre gårder ble delt opp og regulert i privat regi, og temmelig fort ble det en betydelig bosetning i disse områder.

Velforeningene, som etterhvert ble dannet, løste de mest påkrevde fellesoppgavene, men det skulle vise seg at den viktigste oppgaven, nemlig den å skaffe nybyggerne hensiktsmessige befordringsmidler til ogfra byen, den ble den vanskeligste.

Man hadde jernbanen, men for mange var det lang vei til Bryn jernbanestasjon, og togene gikk ikke så ofte i de første årene. Senere fikk vi tettere rutetider, men det eneste som ville forslå noe, var en forstadsbane.

Bryn Vel ble stiftet i 1911, og i det første styremøte den 9. november var det enighet om å søke å få Vålerengtrikken ført opp til Østre gravlund. Det gjaldt jo også adkomsten til denne fra byen, så det var

et meget beskjedent ønske.

Men å få lagt et par hundre meter skinner fra sothjørnet i Etterstadgaten og opp til krysset Strømsveien-Østensjøveien, lot seg nok ikke gjøre. Da måtte nemlig en kommunegrense krysses, og det innebar konsesjonssøknader, eventuelle erstatninger, avgifter, og du verden hvor meget uforutsett som kunne inntreffe. Så det var en høyst risikabel affære som måtte drøftes grundig. I noen år.

Her hadde man et fint opplegg til en Holbergsk komedie, og den måtte utnyttes. Lengst mulig. Hvem som var flinkest til å lage komplikasjoner, enten Kristiania Sporveisselskap A/S eller Akers kommunestyre skal være usagt, men noen forlengelse av trikkeskinnene ble det i hvert fall ikke.

År etter år arbeidet velforeningene med saken uten resultat. I 1917 ble A/S Akersbanene stiftet. Dermed dukket det opp et nytt element som kunne brukes til å gjøre komedien enda noen kapitler lengere, og mer innfløkt. Riktignok var det så at selskapet var dannet for en utparsellering til Sogn Haveby, og Aker kommune var største aksjonær, men selskapet skulle også begynne drift av forstadsbaner, og da først og fremst den påtenkte Sognsvannsbanen.

I 1919 sendte Kristiania Sporveisselskap konsesjonsandragende til Aker kommune, og det omfattet også bygging av en Østensjøbane. Dette ble anbefalt av velforeningene, men Aker herredstyre bestemte at A/S Akersbanene skulle bygge Sognsvannsbanen og Østensjøbanen samtidig.

Dette var jo en kald skulder til Sporveisselskapet, og gjorde ikke klimaet for senere drøftelser bedre.

Endelig i 1921 ble arbeidet med Østensjøbanen satt i gang av A/S Akersbanene, og Kristiania Sporveisselskap trafikkerte i begynnelsen med sine vogner strekningen opp til Brynseng. Det tilbød seg også å

kjøre med sine vogner helt opp til Oppsal.

**Aker kommunestyre ville imidlertid ikke ”gi bort”** baneanlegget til Sporveisselskapet. A/S Akersbanene hadde allerede bestilt vogner, tyngre og solidere enn sporveiens, og beregnet på større hastigheter enn sporveiens vogner både på flate strekninger og i stigninger. Og det verste var at A/S Akersbanene hadde formastet seg til å gjøre dette uten å konferere med de høye herrer i Sporveisselskapet.

Riktignok hadde både Bærumsbanen og Ekebergbanen enda større og tyngre vogner som kjørte inn i byens sentrum, men her gjaldt det de østrestrøk, og Østensjøbanens vogner fikk under ingen omstendigheter kjøre inn i byen. Her hjalp ikke hverken bønner eller forhandlinger.

Østensjøbanen fikk altså bare kjøre ned til Etterstad, hvor trafikantene måtte stige av og gå over til sporveiens vogner som stod i en annen sporsløyfe. Minner om dette trafikkmessige vrøvl kan i skrivende stund ennu sees på Etterstad, selv om skinnene nå er fjernet.

I ti år måtte en befolkning på omkring 4000-**5000 voksne personer finne seg i å stige om til** eller fra sporveiens vogner på Etterstad fordi noen småpaver ikke kunne bringes til fornuft med det gode.

Men tålmodigheten måtte jo engang ta slutt, og på Bryn Vels årsmøte den 5. februar 1936 tok undertegnede opp saken om å få ført banen inn i Oslo, og velforbundets trafikkomité som også hadde arbeidet lenge med Samme sak, var også kommet til den overbevisning at det måtte drastiske midler til for å oppnå en ordening vi kunne være tjent med.

Den 23. mars 1936 ble det holdt et masse møte i Golia Velhus. Her ble det vedtatt endel resolusjoner som ble sendt til begge baneselskaper og byens og Akers myndigheter. Det resulterte som vanlig i ingenting.

Selv hadde jeg i den tiden personlige møter med blant andre direktørene i de to selskaper for å

erfare om det virkelig var umulig å finne en akseptabel ordning. Jeg hadde grundig kjennskap til stemningen i vårt distrikt, og visste at ingen av oss ønsket noen konflikt, men her stoppet alt på det absolutte nei fra sporveisleidelsen.

Den 9. juni 1936 ble det igjen holdt massemøte i Golia Velhus. Da var saken moden, for ikke å si overmoden. Møtet vedtok at hvis det ikke innen 5. juli ble gitt bindende tilsagn om at saken skulle være ordnet innen årets utgang, skulle man gå til trafikkstreik, d.v.s. en blokada av Østensjøbanen.

Blokaden skulle egentlig også omfatte rute 1 og 16 mellom Vålerengen og sentrum for å la Oslo også føle litt av det som foregikk, men det måtte bli opp til hver trafikant om vedkommende ville følge parolen så langt.

Det ble valgt en aksjonskomité på fem medlemmer, som sammen med trafikkomitéen skulle føre forhandlingene videre og eventuelt lede streiken. I praksis ble vi syv mann som tok dette oppdraget nemlig foruten undertegnede, fabrikkmester Lars Frisholm, skreddermester T. Kristiansen, løytnant Nils Thorvaldsen, selger Conrad Bergly, forfatter Otto Luhn og faktor Einar Larsen.

Frisholm var formann i trafikkomitéen, og ble fungerende som formann i denne utvidede aksjonskomitéen. Undertegnede fikk det lite misundelsesverdige verv å være kasserer med en kassebeholdning = 0, og det var helt på det rene at affæren ville koste penger.

Vi fikk naturligvis ikke noe tilsagn om løsning. Sannsynligvis var det ingen av de andre partene som trodde på noen streik. Det hørtes for fantastisk ut, og selv innenfor våre velforeninger var det dem som tok beslutningen som ugjennemførbare fantasterier.

For å skaffe litt startkapital ble det besluttet å søke de 6-7 vel-foreningene om et bidrag på kr. 100,- fra hver. Undertegnede var

sekretær i Bryn Vel, og da andragendet ble behandlet i et styremøte, var det nok

betenkeligheter å spore der også. Men pengene ble bevilget og alle var jo enige om at noe måtte gjøres.

Det viste seg at tross komitéens iherdige meglingsforsøk og forlengelse av fristen for svar, var streiken ikke til å unngå, og den måtte startes 10. august. Det ble trykt og satt opp store plakater, sendt rundt løpesedler og malt og kjørt rundt med store transparanger. Einar Larsens stue var malerverksted. To av de største trykte plakater eksisterer ennå. En har Oslo Bymuseum fått og en står i glass og ramme på loftet nå Nordre Skøyen Hovedgård.

Den 10. hver måned kunne månedsbillettene fornyes. Derfor inneholdt teksten i løpesedlene blant annet følgende retningslinjer:

#### *10. AUGUST*

*Trafikantene anmodes derfor om ikke å fornye sine månedsbilletter.*

*Fra 10. august benytter befolkningen på Bryn, Høyenhall, Rognerud og Fagerlia toget.*

*Befolkningen på Godlia og Hellerud benytter toget eller buss ved Solåsveien. For Oppsal er arbeidet med en bilforbindelse i god gjenge.*

*Nøyaktig meddelse om rutetider og takster på de forskjellige befordringsmidler vil bli sendt ut i god tid før 10. august.*

#### *Aksjonskomitéen*

**”De blå Omnibusser” hadde rute til Hellerud, og det var altså denne og jernbanen vi viste til. Som man ser søkte vi bevisst å holde det hele i lovlige former, for å unngå uorden. Alle våre publikasjoner begynte eller sluttet med slagordet:**

**”Vær loyal - kjemp banen inn i Oslo!”**

Et særtrykk av "Akers Vel" for 7. august 1936 inneholdt en kraftig salve om uhyrlighetene ved den foreliggende situasjon, og i det følgende

skal gjengis en del av argumentasjonen som både i form og innhold gir et godt bilde av forbitrelsen i distriktet:

**"Er du i Berlin og skal til Oslo, kan du på Stettiner jernbanestasjon sette deg i en jernbanevogn, kjøre gjennom Tyskland, i ferge over til øen Rügen, i ferge over Østersjøen til Trälleborg i Sverige, videre gjennom Sverige, over den norske grense, nord gjennom Østfold og Akers-hus og inn i Oslos sentrum, uten en eneste gang å ha byttet vogn. Gjennom tre land og over et hav kan du reise uten så å si å reise deg fra din**

plass om du så måtte ønske. Men skal du så videre fra Østbanen til Oppsal, støter du på Vålerengens uoverstigelige trafikkhindringer. I 22 timer kan du reise uavbrutt gjennom flere land og over havet, men når du har brukt linje I eller **16 i 12 minutter i retning Østre Aker, da er det slutt. Da sier hele den moderne oppskrytne teknikk stopp. Det klarer man ikke å ordne."**

**"Østensjøbanens vogner har for brede hjul," sa man. Det tar 14 dager å skifte inn hjul som ikke er for brede.**

**"Trafikken i byens sentrum er overbelastet."**

**"Man må se hele trafikkproblemet for Oslo under ett."**

**"Østensjøbanen kan ikke slippe inn i Oslo fordi Aker ikke vil gå med på bysammenslutningen," sier igjen andre.**

Men 90 pst. av befolkningen i Østre Aker er enig i bysammenslutningen.

**"Det er regnet ut at sporbruddet på Etterstad koster hver regelmessig**

**trafikanter en ekstrautgift på kr. 100,- pr. år. I de 10 år skandalen har pågått blir det til sammen en million kroner sporbruddet har kostet den almindelige befolkning her."**

*Nu vil vi ikke mer!*

**"Vi finner oss ikke i å bli behandlet som mindreverdige mennesker.**

*Vi kjemper for rett og rettferdighet, for moralsk og økonomisk likestilling. I vest, nord og syd har man direkte forbindelse med Oslo sentrum."*

*Nu skal også vi på østsiden ha det.*

*Derfor streiker vi.*

**"Efter 10 års tålmodighet og forhandlinger må der nu gås til aksjon.**

*Hvis alle trafikanter er enige, skal seiren kjempes frem. Vi går til kampen under feltropet: "Vi vil ikke lenger være stebarn. Like rett for østkant som for vestkant. Østensjøbanen inn i Oslo sentrum."*

Nu var det bare å kjøre frem etter omhyggelige planer. Den ordningen vi kom frem til for Oppsalboernes vedkommende, var en avtale med drosjesjåførene. Det var holdeplass for dem både på Oppsal og på Bryn, og vi avtalte med dem at de skulle kjøre, mellom disse holdeplassene når drosjen hadde det sertefiserte antall passasjerer, for den samme pris som billettene ville kostet på Østensjøbanen.

Hvis det ble urimelig lenge å vente før drosjen fikk det lovlige antall passasjerer, skulle den kjøre med dem den hadde, og komitéen skulle betale differansen etter oppgave fra sjåføren. Denne ordningen gikk aldeles utmerket, og Oppsalboerne kunne da benytte toget til og fra byen.

Det viste seg allerede fra første dag at oppslutningen fra befolkningen var over all forventning. Vognene på Østensjøbanen kjørte

opp og ned praktisk talt tomme hver eneste tur. Her ble det demonstrert en enighet uten hensyn til politisk syn, livssyn, stand og stilling, som måtte forbløffe alle tvilere.

Personalet på vognene, vognførere og billettører, følte seg ille til mote der de kjørte opp og ned uten passasjerer, og de søkte kontakt med aksjonskomitéen i ett av våre møter i Golia Velhus lille sal. De ville vite om de ble betraktet som streikebrytere, og fikk til svar at de tvert imot skulle kjøre sine ruter punktlig, og late som ingenting hvis en og annen trafikant lurte seg med. Men personalets familier som kjørte gratis, og i fritiden de selv, skulle bruke andre befordringsmidler som den øvrige befolkning.

For å gardere oss mot utglidning og mot opptøyer av noen art, fikk vi endel personer til å være vakter ved alle banens stasjoner. De ble

instruert om å gjøre alle som prøvet å stige inn i vognen oppmerksom

på at det var trafikantstreik ved banen, og å henstille til dem å bruke de anviste befordringsmidler. Dessuten skulle de holde bråkmakere borte fra holdeplassene.

Det siste var meget viktig. En gjeng på Vålerengen tilbød seg generøst å være med på å banke opp de som prøvde å lure seg inn i vognene, men komitéen avslo tilbudet selv om det nok var meget velment.

Den mest besindige av vaktene ble plassert på Etterstad, den berømmelige endestasjonen, opphavet til hele affæren. Han patruljerte frem og tilbake langs vognene med en stang med plakater i høyde med vognvinduene, hvor den som eventuelt hadde sneket seg inn, ble gjort oppmerksom på streiken. Det kom jo av og til folk fra byen som ikke var informert om begivenhetene.

Aksjonskomitéen var meget nøye med at vaktene samtidig var ordensvern. Politiet holdt seg derfor borte, og det bidro også til at ingen fikk noe påskudd til å lage bråk. En av disse vaktene

**hadde forøvrig ”øvelse” i slike situasjoner fra før.**

Han hadde vært med på streiker i U.S.A. hvor de veltet biler og laget barikader på strategiske steder. Når han hørte noen komme luskende til sin holdeplass, behøvde han bare å stikke sitt fryktinngydende fjes utenfor uværskuret, så forsvant den ankommende temmelig fort.

Disse vaktmannskapene hadde en fyrstelig gasje av kr. 5 – pr. dag.

Og her var det ikke tale om 8 timers dag, eller **tillegg for ”ubekvem” arbeidstid. Men så hadde vi heller ikke noe stemplingsur.**

Aksjonskomitéen prøvde stadig å finne utvei til å få slutt på streiken ved å kontakte representanter for de to baneselskaper, men uten hell.

En aften da komitéen satt i møte og streiken hadde vart en tid, så vi mente at de to parter måtte forstå at det måtte finnes en utvei til ordning av konflikten dem i mellom, telefonerte komitéen til representanter for A/S Akersbanene og bad om en konferanse samme aften. Det ble innvilget og vi skulle møtes på A/S Akersbanenes kontor på Drammensveien ved Skøyen vest.

De to herrer som ellers var meget elskverdige å snakke med, mottok oss utenfor inngangsdøren, nede på gaten, og der ble vi stående med våre argumenter uten å komme innenfor døren.

Aksjonskomitéen hadde lenge etterpå moro av å minnes denne gatekonferansen. Den viste oss med all ønskelig tydelighet hvor stor aktelse A/S Akersbanene hadde for våre personer.

Streiken, eller blokaden, gikk uke etter uke. Østensjøbanen gikk med tomme vogner og ingen av partene ville gi seg. Heller ikke var det noe grunnlag for ordensmyndighetene til å gripe inn. Det var nemlig ikke uorden noen steder, det sørget aksjonskomitéen for.

Da streiken hadde vart 4-5 uker, fant aksjonskomitéen ut at det

måtte nye ideer til for å få slutt på tragikomedien. Høsten nærmet seg og ble det dårlig vær kunne



det bli vanskelig med samholdet blant trafikantene. Ikke så å forstå at det var merket noe frafall i rekkene, men det var jo en grense for hva man kunne ofre av strabaser og ubehageligheter på denne meningsløse situasjon, som var forårsaket av noen ganske få småpaver som nok trodde de kunne ride sine kjepphester og dyrke sin prestisje i det uendelige.

Aksjonskomitéen satte i gang bussrute fra Etterstad til Oppsal. Den skulle kjøre såvidt mulig langs Øststasjonsbanens linje, og stoppe nær banens holdeplasser. Noen konsesjon kunne vi naturligvis ikke få. Vi behøvde ikke engang å søke om det. For det første ville det ta for lang tid, og for det andre ville det opplagt bli avslag.

Men vi kunne kjøre passasjerene gratis, det kunne ingen nekte oss! Aksjonskomitéen leide en **”solskinnsbuss” med sjåfør, ruten ble kunngjort** og bussen startet fra Etterstad. Men den første kom ikke langt.

Politiet troppet opp og arresterte både bussen og de av aksjonskomitéens medlemmer som var tilstede. Alle ble under protest ført til Bryn Politistasjon for ulovlig busskjøring.

Herfra ble det telefonert til Trygve Lie som dengang var justisminister. Han henviste til Johan Nygaardsvold som var statsminister og visstnok sjef for det daværende arbeidsdepartement som hadde med trafikkonsesjoner å gjøre.

Resultatet ble at bussen og komitéen ble frigitt med en gang, og dermed hadde vi ny fin bussrute. Det er senere fortalt oss at det ble stort oppstyr i departementene over dette tiltaket fra vår side. Det falt visst utenfor alle lover.

Denne bussruten ble naturligvis ikke noen lukrativ forretning for aksjonskomitéen, men vi greide å holde den gående. I bussen skulle ett av aksjonskomitéens medlemmer alltid være tilstede, og hadde med seg en innsamlingsbøsse som vi lånte fra en eller annen religiøs eller humanitær forening. Vi lot det skinne igjennem

at vi ventet at hver trafikant ville støtte komitéen med ett beløp som svarte til billettens kostende på banen.

Det ble litt av en skuffelse da det ved tømning av **bøssene viste seg at ”gratispassasjerene”** gjennomsnittlig bare betalte en brøkdel av hva banens takster ville gitt. Opptelling av innholdet foregikk ved noen av komitémedlemmenes koner. Da undertegnede var kasserer foregikk operasjonen i mitt hjem, og jeg har aldri før sett slike mengder av enører og toører. Det var tydelig **at mange kvittet seg med ”lommerusk” som** skranglet mest i bøssen. Knapper ble også av noen betraktet som gangbar mynt.

Aksjonskomitéen kunne naturligvis ikke holde en slik streik gående i det uendelige. Den kostet jo både penger og arbeide, og en utlodning måtte også til for å spe på driftskapitalen. Komitéen **hadde måttet etablere ”kontor” i Golia Velhus lille sal, hvor det var ”kontortid” om aftenen.**

I ett av møtene her besluttet aksjonskomitéen å oppsøke Oscar Torp, som dengang var ordfører i Oslo, og som sådan også formann i styret for Oslo Sporveiselskap. Komitéen traff ham samme aften på et møte i den gamle samfundssalen, oppgang fra Torvgaten. Ett av komitéens medlemmer gikk inn i salen og traff Torp som fulgte med ut i korridoren til oss, og her var det faktisk saken løste seg. Torp hadde antagelig aldri vært skikkelig orientert om de faktiske forhold. Nå satt han på en bordkant ute i denne korridoren og hørte på vår fremstilling av saken.

Efter denne uformelle samtalen gikk det ikke mange dagene før streiken kunne avblåses. Hva som foregikk og hva som ble sagt etterpå i baneselskapenes styremøter, er det vel ingen som vet andre enn de som var tilstede.

Resultatet ble at Øststasjonsbanens vogner begynte å trafikere strekningen fra Oppsal, tvers igjennom byen og helt ut til Jar i Bærum. Ordningen gikk ut på at A/S Bærumsbanen leide av A/S Akersbanene både vognene og banelegemet. Når det i A/S Bærumsbanens 25 årsberetning 1919-

**44 bl. a. står: Etter forutgående forhandlinger** overtok A/S Bærumsbanen fra 4/1 1936 i leie A/S Akersbanenes linje Østensjøbanen og kjørte deretter gjennomgående vogner fra Kolsås til Oppsal (endestasjonen på Østensjøbanen)-, så er dette altså ikke helt i overensstemmelse med sannheten. Streiken, eller blokaden om man vil, begynte den 10. august 1936, og til da hadde det vært umulig å få reelle drøftelser i gang om en rimelig ordning.

Det viste seg at den nye ordningen ble utmerket forretning for Oslo kommune, idet denne samkjøringslinjen synes å ha gitt noe overskudd år om annet. Sammenlignet med de andre forstadsbanene, synes i hvert fall driften å ha gitt

bra resultater. Ved avslutningen av streiken viste regnskapet at aksjonskomitéen hadde brukt henimot kr. 3000,- i de seks ukene affæren stod på.

Arkivet med regnskap ble levert til Brynvellenes Fellestråd for oppbevaring.

Kunne en slik episode forekomme i våre dager? Neppe. Ikke minst på kommunikasjonsområdet er det nå tale om regionale ordninger.

**”Etterstadforhindringer” er det neppe noen som aksepterer en gang til i 10-ti- år!**



*Streiken ved Østensjøbanen førte til at det ble enighet om å trafikker Østensjøbanen fra Etterstad ned til Oslo sentrum fra 4. januar 1937. Det ble samtidig sammenhengende trafikk fra Oppsal over Etterstad, Stortinget (over Athenum, nå Wessels plass), Skøyen, Lilleaker, Jar og helt til Kolsås. Det var Akersbanenens to selskaper Bærumsbanen og Østensjøbanen som ble slått sammen. Bildet er tatt ca. 1938 og viser to av banens A-vogner på Skøyen. Trafikken direkte Kolsås - Oppsal var da etablert. Navnsettingen var ikke helt konsekvent. Den første vognen er tydelig merket Østensjø- Bærumsbanen. Et av argumentene om ble brukt mot trafikk direkte fra Oppsal over Etterstad mot sentrum før streiken, var at Østensjøbanens vogner var for tunge for denne trafikken. Trafikken kom 4. januar 1937 i gang med disse tunge vognene så argumentet kan ikke ha vært tungt nok (!) når det kom til stykket. Vognen på bildet ser ut til å ha en lysere farge på nedre del enn Østensjøbanens røde. Selv om dette er usikkert, antar vi at den er lakkert i Bærumsbanens første farger som var hvit og lys grå (Tekst: Knut Helge Midtbø)*

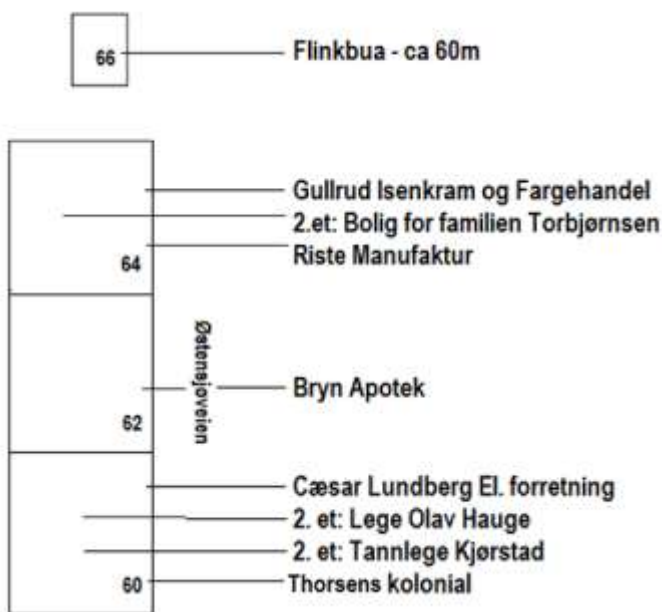
*Ukjent fotograf. Fra Sporveismuseets arkiv. Utlånt av Oslo byarkiv*

# Bryn Torg: Butikksenter i 1930

Tekst: Bjørn Lilleeng

Bryn senter åpnet i 1992, og før den tid hadde vi sentre både på Tveita, Manglerud og Oppsal. Men **det første "senteret" i vårt område var Bryn torg!**

Roger Hagen og hans kone Bjørg har bidratt med opplysninger om Bryn torgs tidlige historie. På



Gjengitt etter tegning av Roger Hagen

Løchen har også bidratt med interessante fakta.

Gamle Bryn torg, eller Østensjøveien 60-64, ble bygd i årene 1926-29 etter initiativ fra apoteker og kunsthistoriker Erling Lone. Arkitekt for nr 62 og 64 var Arnstein Arneberg som også var den som tegnet Oslo rådhus sammen med arkitekt Magnus Poulsen.

Erling Lone eide selv den midterste gården, nr



På dette bildet fra tidlig 1950-tallet er "Flinkbua" plassert der det i dag er parkeringsplass

**62, mens nr 60 var eid av elektriker Cæsar Lundberg og nr 64 var eid av kjøpmann Nils Riste.** Manufakturforretningen til Riste ble flyttet fra Føyengården på Brynseng til nr 64.

Etterhvert kom det også opp et selvstendig hus på det som i dag er parkeringsplassen ved **rundkjøringen. Det var "Flinkbua", satt opp ca 1930 av Thea Johannesen, enken etter kjøpmann Joh. Johannesen, som drev sin butikk i Bellevue.**

Østensjøveien 60 var hele tiden eid av familien Lundberg. I første etasje hold elektriker C. Lundberg til sammen med kjøpmann Borger Thorsen, og i 2.etasje hadde lege Olav Hauge og tannlege Kjørstad kontorer.

Apoteket holdt til i Østensjøveien 62. Det var først eid av apoteker Erling Lone. Fra 1962 tok Erik Arnesen over. I 1972, da apoteket etter store protester ble nedlagt, kjøpte Roger Hagen huset. Og siden har Hagen og hans familie drevet elektriker- og rørleggerforretning her.

Nummer 64 var eid av Nils Riste, seinere Olav Thorbjørnsen som var gift med Ristes datter, Marit. Forretningene var SE Gullrud isenkram og fargehandel, samt Bryn manufaktur som ble drevet av familien Riste.

Østensjøveien 66, Flinkbua, ble solgt til Jarl Flink i 1932 og i 1967 overdratt til hans barn. I Flinkbua var det ulike virksomheter: Jarl Flink og hans kone drev med gaveartikler, frøken Semb drev bokhandel og James Houlder solgte grønnsaker. I tillegg var Bjørn Larsen frisør her en periode. Han flyttet til bankbygget da det stod ferdig.

Kilder om å reise i Østensjø:

Wikipedia: Lambertseterbanen, Østensjøbanen, Oslo Sporveier og T-banen i Oslo Bøler er stedet, utgitt av bydel Bøler, 2000

Oslo bys historie, Cappelen 1991

A/S KRISTIANIA ELEKTRISKE SPORVEI, LILLEAKERBANEN 1919-1924, A/S AKERSBANERNE 1917-1949, A/S BÆRUMSBANEN 1924-1971, Sporveijshistorisk selskap 1990

En finger med i spillet, Samfunnsarkitekten Frode Rinnan, Veslemøy Kjendslie, Komma.no, 2010Hvordan T-banen kom til Østensjø

Hvordan T-banen kom til Østensjø, Petter Jansen, Rundt vannet nummer 3, 2005

Østensjø-områdets tidligste ferdselsveier, Leif-Dan Birkemoe, Rundt vannet nummer 5, 2007. Om stedsnavn i Østensjø bydel, Bjørn Eithun, Rundt vannet" nummer 5, 2007. Navn i Østensjø, Petter Jansen, Rundt vannet" nummer 6, 2008.

En forstad vokser fram, Bryn vel 40 år, Utgitt av Bryn vel

Kilder om Sverre Fehn:

Christian Norberg-Schulz og Gennaro Postiglione, Sverre Fehn – Samlede arbeider, N.W. DAMM & SØN AS, 2003

Ole Daniel Bruun: Arkitektur I Oslo – En veiviser til byens bygningsmiljø,

Kunnskapforlaget, 2008

Wikipedia: Sverre Fehn

Velkommen til

# Sarabråten

17. og 18. september 2011



Igjen blir "Spillet om Sarabråten" av Sigurd Senje satt opp av lokale krefter i bydelen. Forestillingene er lørdag 17. september (kl. 15.00) og søndag 18. september (kl. 13.00) på Sarabråten i Østmarka, samt lørdag 24. september (kl 15.00) på Oppsal/Vetland skole.

Arrangert av Østensjø kunstforening og Østensjø historielag

Bilde brukt med tilatelse av kunsteren Inge Sylvestog