



Rundt vannet

Medlemsblad for Østensjø historielag

Nr. 3 - april 2005



Bjarne Ness: "Seierherren vender 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 tyskernes blinkskyting under krigen. Fortsatt kan man se reparerte kulehullsmerker. 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 ***

”Rundt vannet” nr 3

Vi skriver april 2005. Det er omtrent et halvt år siden forrige nummer av ”Rundt Vannet” kom ut. Som tidligere nevnt håper vi å kunne gi ut bladet to ganger i året, men dette er avhengig av blant annet tilgang på stoff. Vi håper på aktiv deltagelse fra våre lesere, slik at vi kan by på interessant og variert innhold.

Det er hundre år siden unionen mellom Norge og Sverige ble oppløst med fredelige midler. Unionsoppløsningen ga grunnlaget for at Norge kunne delta i det internasjonale samfunn med eget kongehus og utenriksvesen. Denne begivenheten blir godt dekket av ”Hundreårs-markeringen Norge 1905-2005” med festivaler, utstillinger med mer, så vi i historielaget ser det ikke som vår oppgave å legge vekt på unionsoppløsningen.

8. desember arrangerte vi et førjulstreff som ble kalt ”En aften i Harry Fetts ånd”. Dette var et

noe mer høytidlig arrangement enn vanlig. Foredragene av Bjørn Lilleeng og Laila Thommesen samt lett servering gjorde at det ble en meget hyggelig kveld. Lørdag 7. mai tar vi igjen turen til Christinedal, og vi håper at det er mange som har anledning til å komme.

På årsmøtet kom det frem mange forslag til hva slags historieundersøkelser vi kunne drive med i tillegg til oppveksthistorier. Det er mange måter å tilnærme seg historien på, og det finnes mange ulike emner. Det ble blant annet forslått å se på utviklingen av næringsvirksomhet, befolknings-sammensetning, helseutvikling og geologiske fenomener. Vi oppfordrer medlemmene til å ta pennen fatt! Hvis det er noen som har kjennskap til at det er skrevet hovedoppgaver fra vårt område, så kontakt oss gjerne.

Petter Jansen



Østensjø historielag

Leder: **Bjørn Lilleeng**
Kasserer: **Inger Kjærnes**
Sekretær: **Petter Jansen**
Styremedlem: **Nina Eriksson**
Styremedlem: **Per Ove Dahl**
Vara-
medlemmer: **Kari Ravnaas, Gunnar Reiby**
Valgkomite : **Knut Helge Midtbø, Leif-Dan Birkemoe og Sigurd E. Gullerud.**

Østensjø historielag
Postboks 9 Oppsal
0619 Oslo
Giro: 6061 05 18055
E-post: histlag@online.no
Nettside: www.histlag.pair.com

Innhold i dette nummer

En liten muroppgave – om maleriet i gymsalen på Østensjø skole	3
Terrassen på Christinedal	6
Bokomtale: Oldtidsveier, slep og Kongeveier i Oslo og på Østlandet	7
Jernbanen 150 år – veteranog på Bryn	8
Hvordan T-banen kom til Østensjø	10
Østmarkbilder fra en svunnen tid	13
Elva og bekken vår	14
Lokalhistorisk kryssord	16

Redaksjonskomite: **Petter Jansen,
Bjørn Lilleeng**

En liten muroppgave

Av Lone Veel Midtbø

Østensjø skole i Oslo har en annerledes gymsal. Den er en del av norsk kunsthistorie. Nå har salen også fått en plass i litteraturen. Det har den svenske forfatteren Kerstin Ekman sørget for.



Østensjø skole malt i 1932 av Reidar Tideman

Ikke langt fra Østensjøvannet ligger to murbygninger. Den eldste ble bygget i 1917, den andre i 1925. Sammen utgjør de Østensjø skole. I bygget med de røde mursteinene ligger den lille gymsalen. Noen meter foran den ene kortveggen henger det et stort nett. Ingen fotballer får passere dette. For hele veggen er dekket av noe verdifullt.

Det kommer overraskende på deg. I skarp kontrast til tregulvet og de rutete gardinene steiler en hest mot taket, i blå og gule skyer. Rundt hilser mennesker mannen som rir hesten, og i sine røde klær avtegnes han klart mot de duse fargene rundt. Han er seierherren som vender hjem, i et veggmaleri signert den norske

kunstneren Bjarne Ness. Dette maleriet er også en del av historien om Elis, en unggutt som tusenvis av mennesker verden over har blitt kjent med gjennom den prisbelønte svenske forfatteren Kerstin Ekmans bøker.

To malertalenter

Elis eier ikke mye her i livet, men malertalent, det har han. Vi møter ham i Kerstin Ekmans bok Guds barmhertighet fra 2000, den første boka i trilogien Vargskinnnet. Elis er på rømmen fra fattigdom og ulykke i Sverige, og blir tatt hånd om i Trondheim. Han lider av tuberkulose, og havner på sanatoriet Breidablikk. Her får han et malerskrin, og det viser seg at han har talent.

Hjemme hadde han vært kjent for å kunne tegne hester slik at de så virkelige ut. Med malerpenslene i hånda reiser Elis etter hvert fra Trondheim og havner til slutt i Kristiania. Her blir han erklært frisk fra tuberkulosen, og begynner som maleelev hos Alexander Vold.

I virkelighetens Kristiania sliter en annen ung kunstner for livets opphold. Hans navn er Bjarne Ness, og også han har reist fra Trondheim til hovedstaden. Ness deler skjebne med Elis: han lider av tuberkulose. Han deler også Elis' store lidenskap. Bjarne Ness er en begavelse med tegneblyanten og malepenselen. Han har likevel ikke jobbet stort med kunsten ennå, for han er fattig og trenger penger for å klare seg. Derfor jobber han ved Jernbanen. Når han kommer til Kristiania, får han endelig utvikle sitt store talent ved hovedstadens skoler for tegne- og malekunst.

Kerstin Ekman forteller at hun under arbeidet med boka Guds barmhertighet så på bilder og leste om norsk kunsthistorie på 20-tallet, siden hun hadde bestemt at hennes romanfigur Elis skulle befinne seg i landet på den tiden.

- Jeg leste en god bok om Bjarne Ness sitt korte liv, og syntes jeg fant mange likheter med min hovedpersons livssituasjon. Dessuten likte jeg veldig godt Ness sine bilder, sier Ekman.

Dermed bestemte hun seg for å ta med en virkelig hendelse fra Norge på 1920-tallet, med nordmannen Bjarne Ness i sentrum.

Veggmalerienes tid

20-årene innleder veggmaleriene og komposisjonens tid i norsk kunst. Særlig er freskene populære, en type veggmaleri malt rett på våt mur. I 1922 fullfører Alf Rolfsen sine fresker i Telegrafbygningen. Samtidig arbeider Axel Revold, som senere blir Ness' lærer, med sitt store verk, freskene i Bergens Børs, ferdige i 1923. Senere utsmykker Per Krohg Sjømannsskolen på Ekeberg. Kanskje inspirerer dette beslutningen om at Østensjø skole skal få et stort veggmaleri i den nybygde gymsalen i 1926. Veggmaleriet skal plasseres over to dører, med underkanten i øyehøyde. Den unge, norske kunstneren Bjarne Ness blir forespurt om å lage et utkast. Han planlegger et monumentalt maleri med stram komposisjon, som forestiller en ung gutt på en steilende hest, omringet av folk, som

vendt hjem etter en stor dåd. Så får også bildet tittelen "Seierherren vender hjem".

Elis, Serine og hestene

I Ekmans bok får Elis på samme tid høre om det samme maleoppdraget. Konkurransen om dette oppdraget er alt Elis kan tenke på. Han lager utkast til veggmaleriet, og vil male sin barndomsvenninne Serine:

"Ända var det Serine och hestarna han skulle göra på gymnastiksalsväggen i Østensjø skole. Det fanns inga överbäganden. Han visste. Han hade alltid vetat: detta ska göras stort."

Som Ness har Elis store planer og store ambisjoner. Elis tenker først naturalistisk, og vil male trettifem hester mot en tynn jentekropp.

"Cézanne med sina badare hade varit målare att fylla opp en yta med såna ambitioner."

I skissene han tegner blir ikke hestene flere enn åtte, hver og en av dem plukket nøye ut etter minnet av hestene fra hans hjemsted i Sverige. Etter tre måneders arbeid med utkastet leverer han inn kartongen sin til konkurransen.

"Den tjugosjunde september kom hans lärare Vold opp på hans hybel. Han sa att tävlingen nu var avgjord och att en som hette Bjarne Ness fått oppdraget."

Bjarne Ness. "Den lungotaren, tänkte Elis. Den jävla tunna tarmen." Og han har bare malt én hest, oppdager Elis skuffet.

"Den [hesten] hadde peruk som en teaterdam och tomma ögonhållor. Ett Picassohästhovud."

- Ingen tilknytning til Østensjø

Og med det har Kerstin Ekman skrevet Østensjø skoles gymsal inn i litteraturhistorien. - Jeg har ikke selv noen tilknytning til Østensjø skole eller Østensjøområdet. Jeg ble fascinert av Bjarne Ness, og ville knytte ham til Elis sitt liv. De har mange likheter. Men det er tilfeldig at Elis maler et hestemotiv slik som Ness. Hans tilknytning til hester er mye eldre enn mitt bekjentskap med Bjarne Ness, forteller Ekman. Også i virkeligheten er det Bjarne Ness som til slutt får oppdraget på Østensjø skole, og det med et maleri av en hest med "Picassohode". Egentlig vil Ness til Paris denne høsten, men slik går det

ikke. Da er det kanskje en trøst at han får sitt første store utsmykningsoppdrag. Hans venn og malerkollega Ole Mæhle skriver om Ness at han ”hadde lenge nok ønsket seg en tom vegg for selv å prøve sine evner på den.” Ness forteller om konkurransen i et brev til den samme Mæhle i november:

”Jeg har faat en liten muropgave. Et felt i en gymnastiksal paa Østensjø skole. Det er omtrent 30 m², eller 8,5 * 3,5 - skal utføres med caseinfarger.”

Ness har jobbet hardt med utkast til konkurransen, og det blir enstemmig godtatt av ”juryen”: overlærer Johan Evje, kunsthistoriker og apoteker Erling Lone, Axel Revold, Hans Ødegaard og skolestyret. Veggen han skal dekorere er kortveggen lengst unna inngangsdøra i gymsalen. Ness skriver til Mæhle:

”[Utkastene] er blitt godtatt av Revold og E. Lone, Hans Ødegaard og dertil et helt skolestyre. Dette siste er rent ut sagt blitt begeistret for det. (...) Revold synes kompositionen var udmerket. (...) Det blir et forførdelig slit tænker jeg, men ogsaa frygtelig morsomt.”

Ness bruker lang tid på bildet, og det står ikke ferdig før i februar 1927. I et brev til foreldrene 7. februar forteller han hvordan han opplevde avdukningen:

”Forførdelig, jeg syntes det var forførdelig, at staa saan ret op og ned mens alle glor paa en og klapper, uf. Jaja, nu er det over; har ikke faat nogen kritik enda, men den kommer vel. Jeg er ikke tilfreds med det jeg har gjort, saa jeg saa helst at der ingen kritik kom.”

Endelig ferdig med bildet kan Ness gjøre det han har mest lyst til. Hele sitt kunstnerliv har han drømt om å reise til Paris. Økonomien og andre private forhold har gang på gang hindret ham i å reise fra Norge. Høsten 1927, et halvt år etter at han fullførte ”Seierherren vender hjem”, får han et reisestipend og drar til Paris. Men han får bare en kort stund i byen, før han dør av tuberkulose, 25 år gammel.

Mellomkrigstidens malertalent

Bjarne Ness anses som en av mellomkrigstidens største malertalenter. Han ble født i 1902 og vokste opp i arbeiderstrøk på Lademoen i Trondheim. Senere tok han kunstutdannelse i Oslo ved Statens Håndverks- og

kunstindustriskole, ved Axel Revolds private skole og så ved Statens kunstakademi. Han debuterte på Høstutstillingen i 1925 med komposisjonen ”De tre ryttere”. Hester ble et sentralt motiv i hans kunst.

På mange måter er Ness’ skjebne tragisk: Han sliter lenge før han får komme i gang med det han virkelig brenner for, og når han endelig gjør det, er det for sent.

Ingen freske

”Seierherren vender hjem” blir ofte omtalt som en freske, men dette stemmer ikke helt. En freske er et maleri som er malt ”al fresco”, det vil si rett på våt murpuss.

”Seierherren vender hjem” er ikke malt rett på den våte muren, for skolen var ferdigbygget før salen ble dekorert. Bjarne Ness forteller i et brev at bildet skal males med kaseinfarger. Det er farge utrørt i kasein, et slags ostestoff, og lesket kalk. Dette er en teknikk som ofte brukes i stedet for al fresco.

Dette har også Kerstin Ekman observert, selv om Elis i utgangspunktet helst vil male al fresco: ”Det [maleriet] borde göras på en vägg som ännu var våt, i en skapelselukt av lera. Men det var förstås inte möjligt i verkligheten, inte i Østensjø skole.”

Förlorarskan

Det sier Elis mens han ennå drømmer om sitt første store oppdrag. Skuffelsen er stor når han ikke får det. Senere i boka tar læreren hans ham med til skolen for å se det ferdige maleriet, slik at Elis kan lære av Ness. Selv lurte Elis på hva han kan lære: Å male som Bjarne Ness? Han deler ikke kunsthistorikernes oppfatning av det norske talentet:

”Seierherren vender hjem” hette bildet. Förlorarskan, tänkte Elis och såg på Serine bland hästarna. Han visste nu varför han var där: han skulle lära sig hur de tänkte. I fråga om måleri hade han ingenting att lära av Bjarne Ness.”

Kerstin Ekman selv er for øvrig ikke enig i sin romanfigurs uttalelser om Bjarne Ness. - Jeg deler overhodet ikke Elis negative oppfatning av Ness sitt maleri. Det var bare Elis bitterhet over å tape som måtte uttrykkes på den måten, forklarer Kerstin Ekman.

Terrassen på Christinedal

Av Bjørn Lilleeng

I første del av 1900-tallet var Christinedal, Norges første riksantikvar Harry Fetts hjem, et kultursentrum. Her bygde han opp et enestående bibliotek og malerisamling, her samlet han den tids ”kulturelite” til diskusjoner og selvskapsliv.

I forrige nummer av ”Rundt Vannet” hadde vi en gjennomgang av historikken til Christinedal og Høyehall fabrikker. Noen har etterlyst en mer detaljert gjennomgang av mosaikken på terrassen til Christinedal, og den kommer derfor her.

Isolert sett er kanskje ikke terrassen noe stort kunstverk, men når en tenker på hvordan den ble til, og hvilke personer som var med å skape den, bør interessen vekkes. I dag er terrassen kanskje det viktigste vitnesbyrd om hvilken status Christinedal hadde rundt 1920.

Høyehall fabrikker var hjemsøkt av flere branner, og i 1916 brant det meste av de eldste fabrikkbygningene opp. I forbindelse med gjenoppbyggingen ble mye stein sprenget ut fordi det trengtes til byggearbeidene.

I et par års tid lå det utspengte området urørt, Harry Fett hadde ikke bestemt seg for hva han ville bruke det til. Så kom ideen om at hver enkelt av hans arkitekt- og kunstnervenner skulle lage en tegning som utgangspunkt for en mosaikk der hver rute var 1,7 x 1,7 meter. Tilsammen var det 20 ruter som skulle fylles ut.

Det begynte med ”Bukken Bruse” av arkitekt Carl Berner, så bidro professor AW. Brøgger med en stilisert framstilling av et vikingskip. Brøgger hadde selv deltatt i utgravingen av Osebergskipet. Etterhvert kom bidrag fra de fleste av vennene.

Imidlertid var det stadig vanskelig å få tegninger fra fem av husets venner. De ble derfor invitert til middag for å fullføre sine tegninger. Ark og tegneutstyr var lagt ut på gulvet, og Harry Fett gjorde det klart at ingen middag ville bli servert før arbeidet var gjort! Men en av dem, Axel Revold, ble ikke ferdig før middagen måtte serveres, enda han hadde laget mange utkast. Under middagen forsvant han plutselig, og da de andre kom opp etter måltidet, hadde også Revold fullført sin skisse.

Dagen etter selskapet ringte maleren Erik Werenskiold til Harry Fett og beklaget at han

ikke hadde fått sett noe mer på sine bjørnetegninger fra gamle dager. Som ung mann hadde han i 1870-årene sittet på Stortorget i Oslo og skissert bjørneunger som bjørnerækkerne hadde kommet med. Slik bidro Werenskiold med figuren ”Bjørneunge”.

Den legendariske altmuligmann Harald Sørensen ved fabrikken var også steinhogger. I løpet av sommeren 1920 sørget han for at kunstnerens skisser ble lagt i mosaikk på terrassen.

På tross av noen sprekker og forskyvninger her og der, er terrassen fortsatt i god stand etter 85 år. Motivene er fortsatt lett gjenkjennelige, og når en kjenner historien bak dem, er dette et morsomt minnesmerke i vår bydel. (Se neste side)

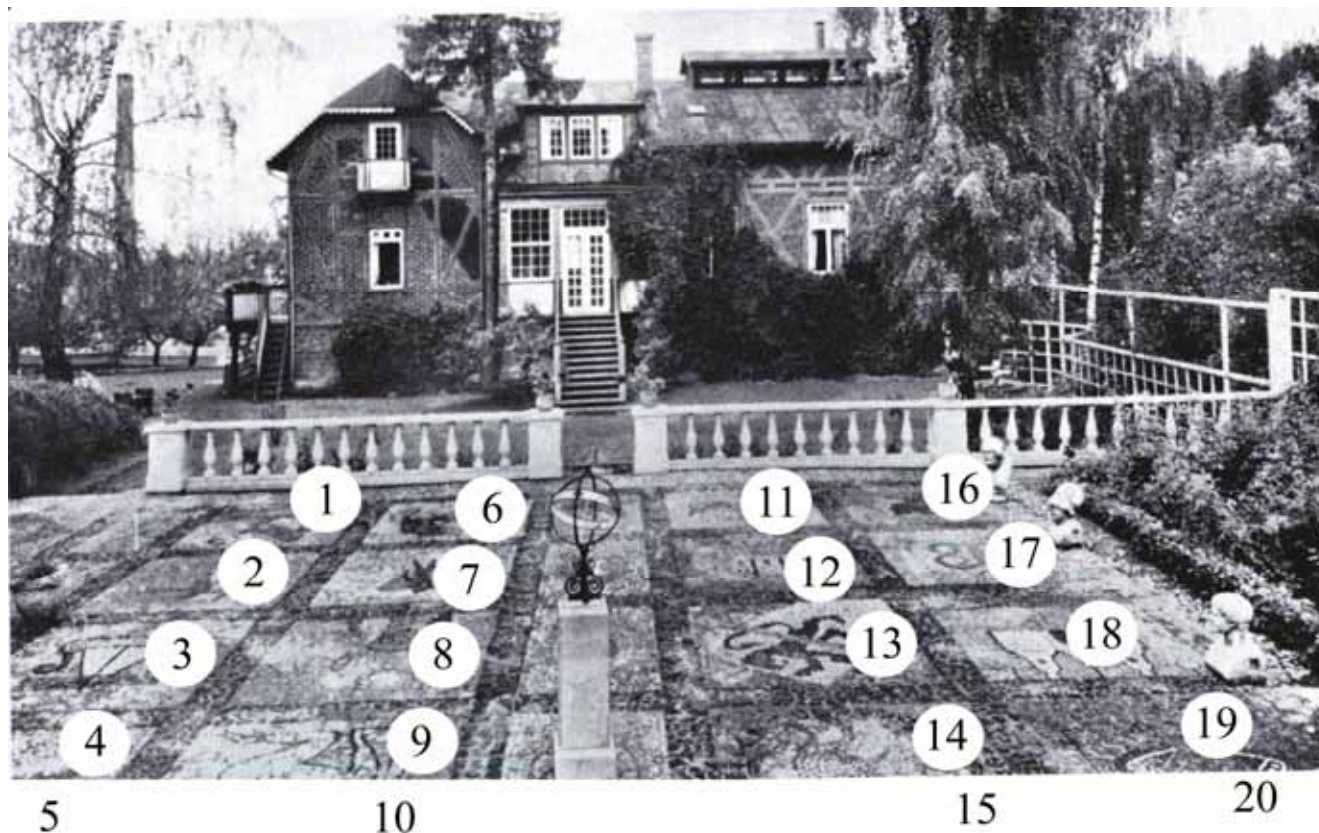
Det er også fint å se at Barra AS, som nå eier Christinedal, sørger for å fjerne mose og annet rask slik at mosaikken framstår så bra som en kan forvente.

Vandring på området ved Christinedal

I samarbeid med Østensjøvannets venner har historielaget gleden av å invitere til lokalhistorisk vanding på området rundt Christinedal.

Vi får en innføring i opprinnelsen til Christinedal og Høyehall fabrikker. Det blir også litt om riksantikvar og fabrikkeier Harry Fetts betydning for kulturlivet i vårt område.

Oppmøte 7.mai kl 13.00 ved inngangen til Christinedal. (Avkjøringen fra Harry Fetts vei)



Motivene er: 1) Carl Berner: "Bukken Bruse". 2) Harry Fetts egen skisse 3) AW Brøgger: "Vikingskip". 4) Henrik Sørensen: "Rådyr i silhouett". 5) Gerhard Munthe: "Familievåpen". 6) Oluf Wold Thorne: "Pegasus". 7) Hans Dedekam. 8) Rolf Thommesen: "Tidens tegn"s ugle. 9) Axel Revold. 10) Erik Werenskiold: "Bjørneunge" 11) Munte-Kaas' familievåpen. 12) Johan Bøgh: "Bergens Byvåpen". 13) Nils Ryjord: "Familievåpen". 14) Haakon Shetelig: "Osebergmotiv". 15) Magnus Poulsen: "Utkast til Oslo rådhus". 16) Hans Aall: "Familievåpen". 17) Christian Langaard: "Familiemonogram". 18) Johan Nordhagen: "Nidarosdomens vestfront". 19) Harry Fetts egen skisse. 20) Arnstein Arneberg: Premiært utkast til Oslo rådhus.

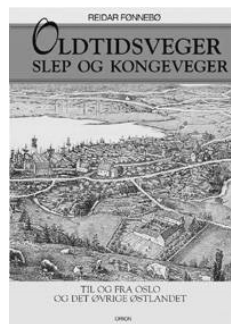
Reidar Fønnebø: "Oldtidsveger, slep og kongeveger i Oslo og på Østlandet"

Av Petter Jansen

Reidar Fønnebø er ute med boka "Oldtidsveger, slep og kongeveger i Oslo og på Østlandet".

Hovedsakelig ser forfatteren på alle de gamle veiene som gikk ut fra det sentrale Oslo, i alle retninger, slik at store deler av Østlandet er med. Fønnebø tar oss med på en kulturhistorisk vandring langs de gamle sommer og vinterveierne. Boka er rikt illustrert.

For de av oss som vil foreta et dypdykk i gamle veifar i vårt område, gir boka et vell av ny kunnskap



Jernbanen 150 år – veteran tog på Bryn

Av Knut Helge Midtbø

I Rundt Vannet nr.2 2004 hadde Leif Dan Birkemo et flott bilde og interessant tekst (Jernbanen 150 år – veteran tog på Bryn). Inspirert av denne, vil jeg gjerne få komme med noe bakgrunnsstoff.

Bildet til artikkelen i forrige nummer viser det av jubileumstogene som gikk søndag 5. september 2005. Dette toget ble trukket av to lokomotiver, først et elektrisk lokomotiv og deretter et damplokomotiv.



Jernbanen i Norge var 150 år 1. september 2005. Jubileumstoget står på Oslo S og er klart for Brynsbakkene. Toget skal trekkes av diesellokomotivet 602 og damplokomotivet 271. Om bord er inviterte gjester og fremst av dem dronning Sonja. (foto: Arne-Magnus Waaler)

Jernbanen har spilt en viktig rolle i vårt område. Banen fra Christiania til Eidsvold var Norges første jernbanestrekning og den ble offisielt åpnet 1. september 1854. Bryn har hele tiden vært viktig i driften. Bakken fra byen og opp til Bryn har vært og er en utfordring for togene på grunn av maksimal stigning på hele 2,5 %. I jernbanesammenheng er den kjent som Brynsbakken. Det har ofte vært brukt ekstra lokomotiver for å kunne få lange og tunge tog opp "kneika". I motsatt retning var det mye styr

med bremsing. Godstogene hadde tidligere stopp på Bryn i retning byen for tilsetting av bremsere. Bremsingen var den gangen tungt manuelt arbeid som krevde egne bremsere på vognene: Bremserne skrudde til bremsene med håndkraft. Seinere har nye bremsesystemer ført til at dette arbeidet er blitt borte.

Ved jubileet i 2004 ble det kjørt veteran tog forbi Bryn både 1., 4. og 5. september. Alle disse togene ble kjørt med to lokomotiver.

Lokomotivene som ble brukt var ingen ”hvem som helst” i norsk jernbanesammenheng.

Lokomotiv nummer to i jubileumstogene bærer i jernbanesammenheng navnet 271. (Lokomotivens navn er gjerne deres nummer i rekka med mindre de har fått egne kjæle navn i tillegg). 271 er av type 30a og ble bygd av Thunes mekaniske Værksted i Oslo i 1914. Dette lokomotivet var en stor attraksjon på Jubileumsutstillingen på Frogner samme året. 271 dokumenterer at også Norge kunne bygge kraftige og raske damplokomotiver. Denne lokomotivtypen har nådd en toppfart på 120 km. i timen, noe som er rekord for damplokomotiver på norsk spor.

Det lokomotivet, 602, som fikk æren av å gå først 1. september i det toget der Dronningen var med, er også en ekte veteran. 602 ble bygd i 1954 og er det første i en serie på hele 35 diesellokomotiver som NSB fikk levert fra Nydquist og Holm AB i Trollhattan i Sverige. (De er også kjent som ”NOHABer”). 602 fylte 50 år ved i jubileumsåret. Både 271 og 602 hadde gjennomgått en svært omfattende restaurering før jubileet. Offentlige museumsmidler og tusenvis av frivillige dugnadstimer har gått med til å få dem i driftsklar stand. Bildet viser 602 og 271 på Oslo S foran Dronningtoget onsdag 1. september.

Lørdag 4. og søndag 5. september ble det også kjørt jubileumstog forbi Bryn. I disse gikk en nok en lokomotivveteran, det elektriske loket 2107, bygd av Thunes mekaniske Værksted i 1955. 2107 hadde da fått plassen foran 271.

Alle disse dagene ble det kjørt med lange tog som faktisk også krevde mer kraft i Brynsbakken enn 271 hadde aleine. Det er derfor rett som Birkemo kommenterer at det ”elektriske nok trekker”, men 271 er heller ikke noen puslete lokomotiv nummer to. En liten kuriositet er at for inntil ti år siden skulle alle tog med konglige kjøres med to lokomotiver som en ekstra beredskap. Det er derfor også historisk korrekt at toget med dronning Sonja hadde to lokomotiver.

Noen har kanskje undret seg over at 271 som damplokomotiv og eldste veteran måtte gå bak et annet loket ved alle disse tre anledningene. Forklaringen er knyttet til sikkerheten. 602 og 2107 er utstyrt for automatisk togstopp (ATS, seinere kalt ATC). Begge har kasser med ATC-utstyr montert på undersiden og elektronisk

utstyr innvendig knyttet til bremsene. Hvis disse lokomotivene skulle forsøke å passere et rødt lys, vil de automatisk stoppes. I dag har så godt som hele det norske jernbanenettet et slikt avansert sikringssystem, et system som tar kontroll over lokomotivet hvis det av en eller annen grunn prøver å passere et stoppsignal.

Å bygge om et damplok slik at det kan stoppes med ATC, ville kreve en svært omfattende installasjon, noe som er helt uaktuelt. Skulle damplokomotivet 271 gått først i jubileumstogene, måtte det ha vært gitt dispensasjon fra kravet om ATC. Det kunne antakelig vært gitt slik dispensasjon for 271 fordi sikringssystemet med blokkstyring og lyssignaler kan styre togene på en fullt ut forsvarlig måte også uten ATC. Det ble imidlertid aldri søkt om dette. Hvorfor vet jeg ikke, men en god forklaring kan være at de lokene som fikk gå først var veteraner gode som noen.

Det er verdt å understreke at alle de tre lokomotivene jeg har skrevet såpass mye om er verdige representanter for stammen av veteranlokomotiver i Norge. Både 602 og 2107 var nødvendige nyinnkjøp den gangen NSB kvittet seg med damplokomotiver i ordinær drift (mellom 1950 og 1970) i det berømmelige ”Vekk med dampen”-programmet. Men, det er en annen historie.

Bruken av stasjonsmesterboligen på Bryn.

Jeg vil til slutt ta med litt om bruken av stasjonsmesterboligen på jernbanens område på Bryn stasjon. Det er den gule bygningen på to etasjer som ligger tett inntil sporet på høyre side sett fra byen. I dag leies denne av Norsk Jernbaneklubb. Dette er Norges største forening for jernbaneinteresserte og den spiller en viktig rolle for museumsdrift, bevaring, dokumentasjon, forskning og mye annet knyttet til jernbane som hobby i Norge. Foreningen spilte også en viktig rolle sammen med andre foreninger ved 150-årsjubileet i fjor. Foreningen sto for det meste av dugnadsarbeidet ved restaureringen av 271. En annen forening i samme ”bransjen”, GM-gruppen, la ned tusenvis av timer på 602.

Jeg synes det er en godt eksempel på meningsfylt bruk av slike historiske bygninger at en forening med nær tilknytning til stedet kan bruke dem. I stasjonsmesterboligen har klubben kontorer,

arrangerer medlemsmøter og driver butikk med salg av jernbanelitteratur (sjekk www.njk.no for åpningstider). Torsdager er den vanligste åpningsdagen.

Hvordan T-banen kom til Østensjø

Av Petter Jansen

På grunn av økende folkemengde og fordi folk bosatte seg stadig lengre unna Oslo sentrum, besluttet Aker kommune at det skulle bygges flere trikkeruter. I 1920 sto valget mellom å bygge en bane til Sognsvann eller en til Østensjøområdet. På et møte som ble holdt på Østensjø skole ble det bestemt at banen skulle legges til Østensjøområdet. Hovedgrunnen til at dette området ble valgt, var at det bodde flest mennesker her. Høsten 1921 fikk A/S Akersbanene konsesjon til å drive en linje fra Vålerenga til Oppsal ved Ulsrudveien.



Trikkesløyfa på Oppsal 1935. Nordre Oppsal gård i bakgrunnen. I forgrunnen venter Gunnar Vraalsen på kjæresten

Linja skulle gå over Helsfyr, Bryn og Nordre Skøyen. Banen skulle bli 5,2 kilometer lang og var beregnet å koste 5,1 millioner. I februar 1922 begynte arbeidet, og allerede i desember 1923 var skinnegangen til Bryn ferdig. Annenhver avgang på linja mellom Homansbyen og Vålerenga ble forlenget til Bryn, noe som var meget populært. At kommunale entrepriser har en tendens til å overskride budsjettene, er ikke noe nytt. I 1924 var det klart at trikkelinja ble dyrere enn først antatt, noe som førte til at det kun ble enkeltspor fra Godlia til Oppsal. Ifølge planen skulle et dobbelt spor til Oppsal være ferdig i 1930, men det var først tjue år senere det ble en realitet.

Østensjøbanen ble åpnet 10 januar 1926, og trikken som var malt rød med okergule vinduskarmer, gikk fra Oppsal til Etterstad. Årsaken til at trikken ikke gikk til sentrum, var at eieren av skinnene, det vil si Kristiania sporveisselskab, senere Oslo sporveier, ikke ville la Østensjøbanen bruke skinnegangen. For passasjerene var dette lite gunstig. For det første måtte de bytte bane ved Etterstad, og for det andre måtte de betale for to reiser da Oslo Sporveier ikke ville gå med på et takstsamarbeid. Takstsamarbeide kom først på 1930-tallet.

På 1930-tallet gikk passasjertrafikken for Østensjøbanen ned, og i 1936 ble det gjennomført forhandlinger mellom A/S Akersbanene og A/S Bærumsbanen. Resultatet av forhandlingene førte til et samarbeid mellom partene, noe som igjen førte til at trikken fra den 4.januar 1937 gikk fra Kolsås til Oppsal. Denne øst-vest forbindelsen var den første og i mange år den

eneste forbindelsen mellom øst og vest. For passasjerene førte dette til at de nå kunne reise til sentrum eller enda lengre uten å bytte trikk og uten og betale noe ekstra, noe som førte til at antallet passasjer økte betraktelig.

Den 9. april 1940 ble Norge okkupert av Tyskland. Dagen etter den såkalte panikkdagen ville alle ut av byen. Dette førte til at trikkene var stappfulle. Til tross for at trikkene i samme retning i begge sporene var ikke kapasiteten stor nok. Det har blitt fortalt at mange hang på utsiden av trikken for å komme seg i sikkerhet. På grunn av bensinrasjonering var det stor reduksjon i busstrafikken. Dette førte til at passasjerantallet på trikken tok seg kraftig opp. I tillegg til de ”vanlige” reisende var det også et stort antall av reisende i okkupasjonsmaktens uniform.

Det går an å tenke seg til at det verken var lett å være passasjer eller eier av trikken. For de reisende var trikken overfylt, og det kunne forekomme hyppige kontroller som forsinket reisen. I tillegg var det stummende mørkt på grunn av blendingen og kaldt som følge av rasjoneringen. For eieren av trikken var det heller ikke så lett. Mangelen på reservedeler var stor, noe som førte til vognmangel. Problemet ble ikke bedre av at trikkene ble brukt til godstransport. Som følge av krigen kom det en mengde nye lover og regler. En av reglene var at det var forbudt å stå på trikken så lenge det fantes sitteplasser. Årsaken til loven var selvfølgelig at det var svært mange som ikke ville sitte ved siden av tyskere.

Billettprisenes utvikling

	<i>Voksne</i>	<i>barn</i>
1875	10 øre	10 øre
1918	15 øre	10 øre
1938	20 øre	10 øre
1952	35 øre	20 øre
1960	70 øre	35 øre
1968	1 kr.	50 øre
1974	2 kr.	1 kr.
1981	5 kr.	2 kr.
1986	10 kr.	5 kr.
2005	20 kr.	10 kr.

En alvorlig ulykke

Det var og er relativt trygt å reise med trikk og T-bane. Dessverre har det forekommet noen ulykker, men de fleste har heldigvis ikke medført tap av menneskeliv. En av de verste ulykkene i Oslos sporveishistorie inntraff 2. august 1958. På avgangen fra Bøler klokken 1142 begynte det, som følge av teknisk svikt, å brenne i vognen da den var på vei ned Stømsveien. Fire mennesker brant inne i vogna og det døde ytterligere en person som følge av skadene i brannen



Åpning av Oppsal stasjon i 1926. Familien Bues kiosk til venstre. Venteskuret midt på bildet.

Etter krigen var det stort behov for opprustning av vognpark og skinnegang.

I 1951 vedtok bystyret at Østensjøbanen skulle bli T-bane, og at den samtidig skulle forlenges til Bøler og senere til Skullerud. I tillegg ble det fattet vedtak om at det skulle bygges en ny T-bane til Lambertseter. Arbeidet ble raskt satt i gang og Lambertseterbanen åpnet i april 1957. Stekningen fra Oppsal til Bøler åpnet 20. juli 1958. Antallet passasjerer på Østensjøbanen økte kraftig som følge av utbyggingene på Oppsal og Bøler, og det ble bestemt at trikkelinja fra Skøyen til Etterstad skulle kjøre til Bøler ved behov. Behovet var stort og den 20. august 1961,

bare to måneder etter første prøvetur ble det kjørt til Bøler på alle avganger.

I mai 1966 tunellbanen ferdigstilt og Lambertseterbanen ble lagt om til T-bane. Året etter, nærmere bestemt den 29. oktober var alt klart for at Østensjøbanen også kunne legges om til T-banenedrift, og fra denne dato tok T-banen over for trikken med endeholdeplass på Bøler. Beboerne på Skullerud måtte ikke vente lenge før de ble knyttet til linjenettet. Allerede 26. november samme år fikk Østensjøbanen en ny endeholdeplass.

Etter utbyggingen av Mortensrud på 1990-tallet ble det behov for å forlenge linja, og i 1998 ble stasjonen på Mortensrud åpnet.

Østmarkbilder fra en svunnen tid...

Rolf Holth er blant dem som gjør oss i stand til å gjenskape området vårt i tidligere tider. Her er et par av hans blinkskudd fra Østmarka på 1950-tallet.



Gullsmeden var en kjært turmål, men ble nedlagt som utfartssted i 1951 pga drikkevannsrestiksjoner etter at Elvåga ble drikkevann. Bildet er tatt i 1957.



Sarabråten i 1957. Etter at hovedbølet forlengst var revet (1912), stod kuskeboligen på bildet fram til 1971

At interesse for å bevare natur og miljø i lokalmiljøet vårt ikke er av ny dato, forteller denne skildringen. Den ble først publisert i Bryn vels skriv til 40-års jubileet i 1951.

Elva og bekken vår

Av Harry Fett

Men langs Svaneslettens sydhellinger gikk elva, som kom fra de stille vann inne i skogen, snek seg i slyng i det flate lende ved Alnabru, slår en knute og avsondrer en liten øy, gjør små kast og stryk ved Petersens linspinneri, for ved Nygård å falle til ro ved Kvernerdammen. Her lå den gamle bys møller og teglverk, kongens teglverk. Den fløt forbi kirker, Tiggerbrødrenes kloster, videre inn under Ekebergåsen med kongsgården i vest, for til slutt å munne ut ved Grønlia, et stykke fra de gamle sjøboder og brygger. Man søker nå å stille med den gamle, ærverdige byelva vår, Alnaelva, Loelva, ærverdiger enn selve Akerselva. Mange har forsøkt å få gitt den igjen noe av sin gamle verdighet. Svartdalen innunder Etterstad skal bli folkepark, Kvernerdammene stelles med. Her er naturlig og, vakkert terreng med åskoller og herlige utsikter. Og Svartdalen, hvor mange av byens folk kjenner den? I dybden svart og vill, i høyden lys og mild. Bevar denne herlige natur, sier Bryn Vels gamle formann i Gartnerbladet for 1946. Begge våre bygartnere har uttalt seg i samme retning, Svartskogen trenger ingen forskjønnelse, den er herlig som den er, sier bygartneren allerede i 1932. Skal Loelva ved Svartdalen dele skjebne med, Akerselva? Nei, la det herlige smil elva er, være uberørt i vakre omgivelser, Hvorfor ikke svaner i Kvernerdammen om sommeren og skøytebane om vinteren, spørres der.

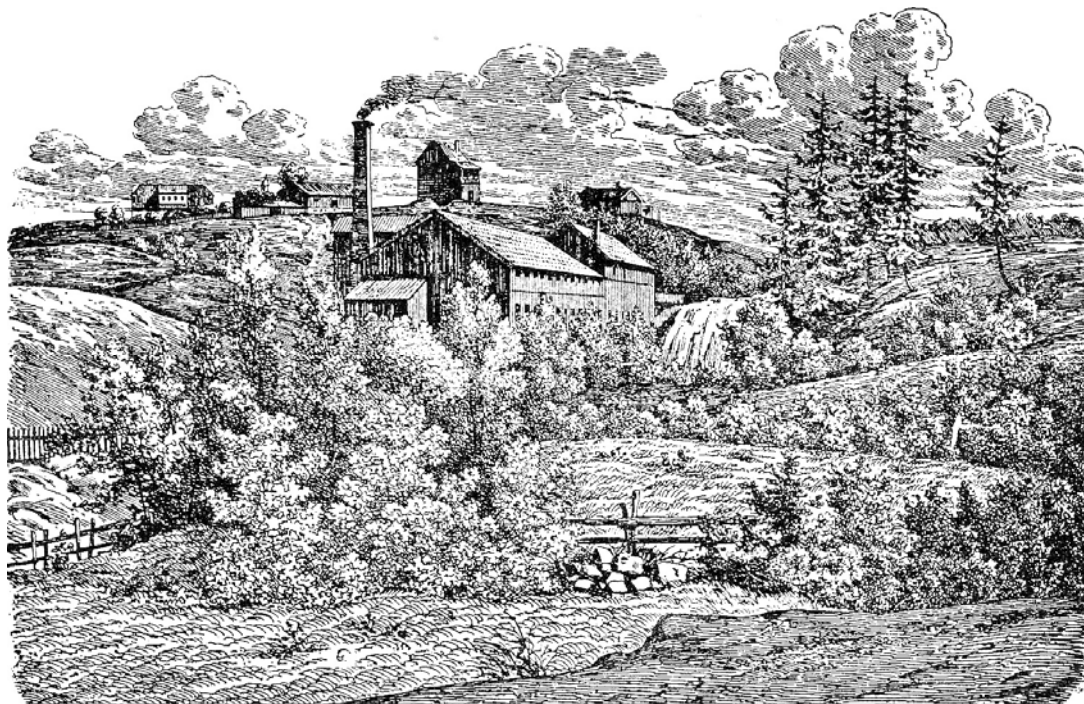
Men hvor elva skjærer inn på Svanesletten, var brua ved sletten. Her var også et bekkedrag. Det gikk gjennom selje- og orekratt opp mot et stryk, og her ble plassen for en gammel mølle og en mølledam. Det var en vakker bekk, som gledet folk som hadde sin gang her, og det var ikke så få, for allerede i 1860 ble den gamle gårdvei omlagt, som langs Østensjø dro inn mot Østmarka og Sarabråten, mot Sørmarka og Enebakk. Bekken skar inn gjennom en av disse karakteristiske, bratte fjellformasjoner av gneis og granitt; den dype kløft i retning nord-syd, som fører opp til den flate, frodige skål rund

Østensjøvannet, har tverrbratte bergknatter, vakkert rundet av isskuringen; her er barskog og bjerk, or og pil, hvitveis og linnea. Det hele kloss innpå forstaden. Det ville være synd om dette lille område skulle bli ødelagt ved veiregulering. Det er ikke vanskelig å finne en løsning, så bergknattene langs veien kunne spares, sier W. Werenskiold.

Intet er vakrere i en by enn vann, rinnende vann. Man lager fontener og stryk for å erstatte denne dekorative mangel i vannfattige byer. Et landskap som en by får noe intimt, smilende og muntert over seg ved elvedrag og bekker. Det forstår danskene med sitt nyanserike, stemningsbetonte natursinn. Her står da også naturfredningen i en ganske annen stilling enn hos oss. De har også en forening til «ånes beskyttelse og bevaring», hvor ennogså avdøde statsminister Stauning, det danske arbeiderpartis store navn, var formann. Bryns Vel skriver til Oslo og Omegns Friluftsråd i omsorg for sin bekk: «Østensjøvassdragets nedre løp ble i begynnelsen av 30-årene «duknet ned» under jorden, etter at den var blitt en åpen kloakk. Det øvre løp - forbi fabrikkene opp til Østensjøen går ennå i dagen, men er nå vanligvis et tomt bekkeløp, idet alt overløp fra Østensjøen ledes inn i kloakklopet ved Østensjøvannet. Dette er unødvendig, og teknisk sett en ren bagatell å rette på. Den foreslås nå lagt i rør under jorden. Teknikken, er vel kjent. Først vanvyrdes, vanskjøttes skjønnehetsverdier, inntil disse blir modne til total ut-slettelse, kfr. fortidsvernet. Vi mener at bekkens dagløp bør bevares, dens løp gjøres «pent», ganske særlig under hensyntagen til strekningen som er planlagt å skulle inngå som ledd i parklegging av arealet mellom bekken og Østensjøveien. «Friluftsrådet» har som kjent knesatt det prinsipielle standpunkt, at de bekker og vannløp som ennå går i dagløp innen «Stor-Oslo»-område skal bevares, hvis ikke særdeles vektige grunner taler for rent partiell overbygging. Det kan ikke sees at slike vektige

grunner er til stede i dette spesielle tilfelle. Saken har sin store prinsipielle side. I dag gjelder det Østensjøvannløpet, dette lille naturens

smil gjennom et forstadsstrøk,» sier skrivelsen til slutt.



Bryn Chemiske fabrikk, Illustreret Ukeblad 1865. Vi skimter fossen der T-bane og veibro i dag krysser Alna.. Bak til venstre sees Bryn Hovedgård.

BYDELSDAGENE 2005 I BYDEL ØSTENSJØ KULTURDAGENE

**FØRSTE UKE I JUNI MED HOVEDARRANGEMENT LØRDAG 4. JUNI PÅ
ABIILDSØ IDRETTSPASS**

Arrangementet på Abildsø vil vise det rikholdige og mangfoldige organisasjonslivet som finnes i vår bydel. Det vil bli salg av spennende mat og variert underholding fra scenen.

Historielaget oppfordrer alle sine medlemmer til å være med til å gjøre bydelsdagene til en suksess og en dag som styrker den lokale tilhørigheten. Østensjø historielag planlegger flere arrangementer i denne uka. Blant annet vil vi arrangere en vandring lørdag den 4. juni i samarbeid med Østensjøvannets Venner. Vandringsen vil bli annonsert i programmet for bydelsdagene. Vi vil også styrke den lokalhistoriske bildebasen som vi driver i samarbeid med Deichmanske bibliotek og Østensjøvannets Venner på nettet. Alle som har gamle bilder fra Manglerud/Høyenhall/Østensjøområdet oppfordres til å komme til Deichmanske bibliotek på Oppsal med bildene for å få dem scannet. Representanter fra Østensjø historielag og Østensjøvannets Venner vil være til stede mellom klokka 12 – 18 onsdag den 2. juni. Du vil få med deg bildene hjem med en gang og bildene behøver ikke tas ut av fotoalbumet for å få dem scannet. Vi ønsker oss spesielt bilder fra gamle Bydel Manglerud

Fredrik Saugstad slår til med nok en kryssord med lokalhistorisk tilsnitt:

GS= NØKKELODET ELLER SYV-
RORDET HAR GAMMEL SKRIVE-
MÅTE

Og her kommer fasiten for kryssordet i forrige nummer: