

TOBIAS

Tidsskrift for oslohistorie - Oslo byarkiv - nr 1/ 2009

Tema: Turisme



Forsiden:

Edvard Munch: Skrik, 1910 (c) Munch-museet/
Munch-Ellingsen Gruppen/BONO 2009

Foto på denne siden:

Utsikt fra Holmenkollen restaurant.

År: Ukjent. Fotograf: Gran. A-10001/U/011/185



TOBIAS

Tidsskrift for oslohistorie

Oslo byarkiv

Besøksadresse: Maridalsveien 3
Postadresse: Kulturetaten, Byarkivet, Pb 1453
Vika, 0116 Oslo
Telefon: 02 180 / 23 46 03 50
Telefaks: 23 46 03 01
E-post: postmottak@kul.oslo.kommune.no
Internett: www.byarkivet.oslo.kommune.no

Lesesal

tirsdag 9-15
onsdag 9-15
torsdag 12-18
fredag 9-15

Redaksjon

Bård Alsvik (redaktør og utforming)
Aina Basso
Øystein Eike
Lars Rogstad
Anette Walmann
Tore Somdal-Åmodt
Arnfinn Løvsletten (korrektur)

ISSN 0804-2454
Opplag: 2500
18. årgang
Trykkeri: BK grafisk

INNHold

- 3** *Turisme — et overblikk* av Bård Alsvik
- 10** *De som kom sjøveien* av Lars Rogstad
- 14** *Naturens forgård* av Bård Alsvik
- 22** *Byens hoteller* av Bård Alsvik
- 26** *Ein heim i byen* av Aina Basso
- 32** *Til Tøyen med et skrik* av Anette Walmann
- 28** *Den fantastiske Mr. Bennett* av Bård Alsvik
- 42** *En levende turistattraksjon* av Anette Walmann
- 45** *En nasjon på utstilling* av Aina Basso
- 50** *Holmenkollen — Byens turistmagnet* av Tore Somdal-Åmodt
- 54** *Museumsøya* av Øystein Eike



Turisme – et overblikk

Et kjennetegn ved en turist er ønsket om et avbrekk fra hverdagen. Sønn sett er turismen eldgammel, også i Norge.

Tekst: Bård Alsvik

De første turister som kom til Oslo var antakelig utenlandske pilegrimer på vei til Olav den Helliges skrin i Nidaros. De reiste ofte i ordnede former, som grupper og kunne således minne om dagens charterturister. Oslo var et naturlig stoppested. Her rastet de, her fylte de opp proviant, og kanskje var de innom byens domkirke, St. Halvardskatedralen, som var en av middelalderbyens største «turistattraksjoner».

Sigrid Undset skrev om pilegrimer som turister i sitt stykke *På pilegrimsferd*

(1939):

«Det må ikke glemmes, at pilegrimsferdene også var middelalderens form for ferier og turistreiser ... Så godt som alle drives vel av mer eller mindre klare religiøse motiver også. Alle trodde de at de kunde sanke sig skatter der hvor verken møll eller rust kunde skade dem, når de reiste ut og bad på de helige steder. Og der lå sjelelig frigjørelse bare i det å bryte op fra sin hverdag, fra de stedene hvor en arbeidet og sloss og var bundet av hensyn til frender og venner og fiender. Senke sitt eget liv en stund i strømmen av

fremmed liv, glemme tusen små ting som en er nødt til å tenke på hjemme – og få en hel del smått nytt å tenke på i stedet».

Hva er turisme?

Ferie er å gjøre noe annet, det var det også i middelalderen. Kan vi likevel si at pilegrimene var turister i ordets rette forstand?

Statistisk sentralbyrå definerer hva en turist er på denne måten:

«... en person som reiser til eller oppholder seg på et sted som ligger utenfor det

området han eller hun normalt ferdes i, der reisen er av en ikke rutinemessig karakter og oppholdet varer under ett år».

Pilegrimene var turister ut fra denne definisjonen, og man kan hevde å finne spor av turisme allerede for 4-5000 år siden i Mesopotamia, der jordbruket var så produktivt at enkelte grupper av mennesker fikk både «fritid» og penger til å innrette seg på andre ting enn jordbruk, blant annet reisevirksomhet. Gjør vi et hopp, til om lag 1500 f. Kr., finner vi dessuten det som kan betegnes som den første kjente turistattraksjon, nemlig pyramidene i Egypt. Ristninger i pyramidene forteller om «turister» som både kom for å be, og som var der for fornøyselsens skyld.

Når René Goscinny og Albert Uderzo fletter inn turister i sine sprudlende fortellinger om Asterix og Obelix, har dette også en viss rot i virkeligheten. Ikke bare fikk romerne oppført ferievillaer utenfor byene som de kunne søke tilflukt i under den verste sommervarmen. Også kurbadene i det gamle Rom var flittig besøkt av tilreisende. For ikke snakke om Colosseum, som kunne ta i mot 50 000 besøkende, der mange kom langveis fra nettopp for fornøyselsens skyld.

Vi kan altså se flere likhetstrekk mellom denne eldre form for turisme og vår tids turisme. Det var noe som pushet de reisende av gårde, både motivasjonsmessig og økonomisk. Det fantes måter å ta seg fram på, enten turistene brukte beina, ridedyr eller båt. Dessuten var det mulig å få seg kost og losji, og det fantes en eller flere attraksjoner, ofte med en religiøs betydning, som Hellige Olavs relikvier i Nidaros.

For kunnskapens skyld

Det religiøse aspektet som motiverte de reisende i pilegrimvandringenes tid, forsvant ved reformasjonen, og nye kom til. Behovet for å oppdage, for å legge ut på eventyr, finner vi flere eksempler på: Marco Polos sjøreiser på 1200-tallet, Columbus og Vasco da Gamas reiser ved 1400-tallets slutt og Magellans verdensomseiling på begynnelsen av 1500-tallet viste vei for europeere som ville utforske den gamle verdens utkanter.

Trangen til å oppdage hang ofte sammen med ønsket om å erverve seg kunnskap. På 1600- og 1700-tallet ble



Populært utsiktspunkt. Høyden rundt Oslo har alltid tiltrukket turistene. Her turister på biltur til Kragstøtten i V

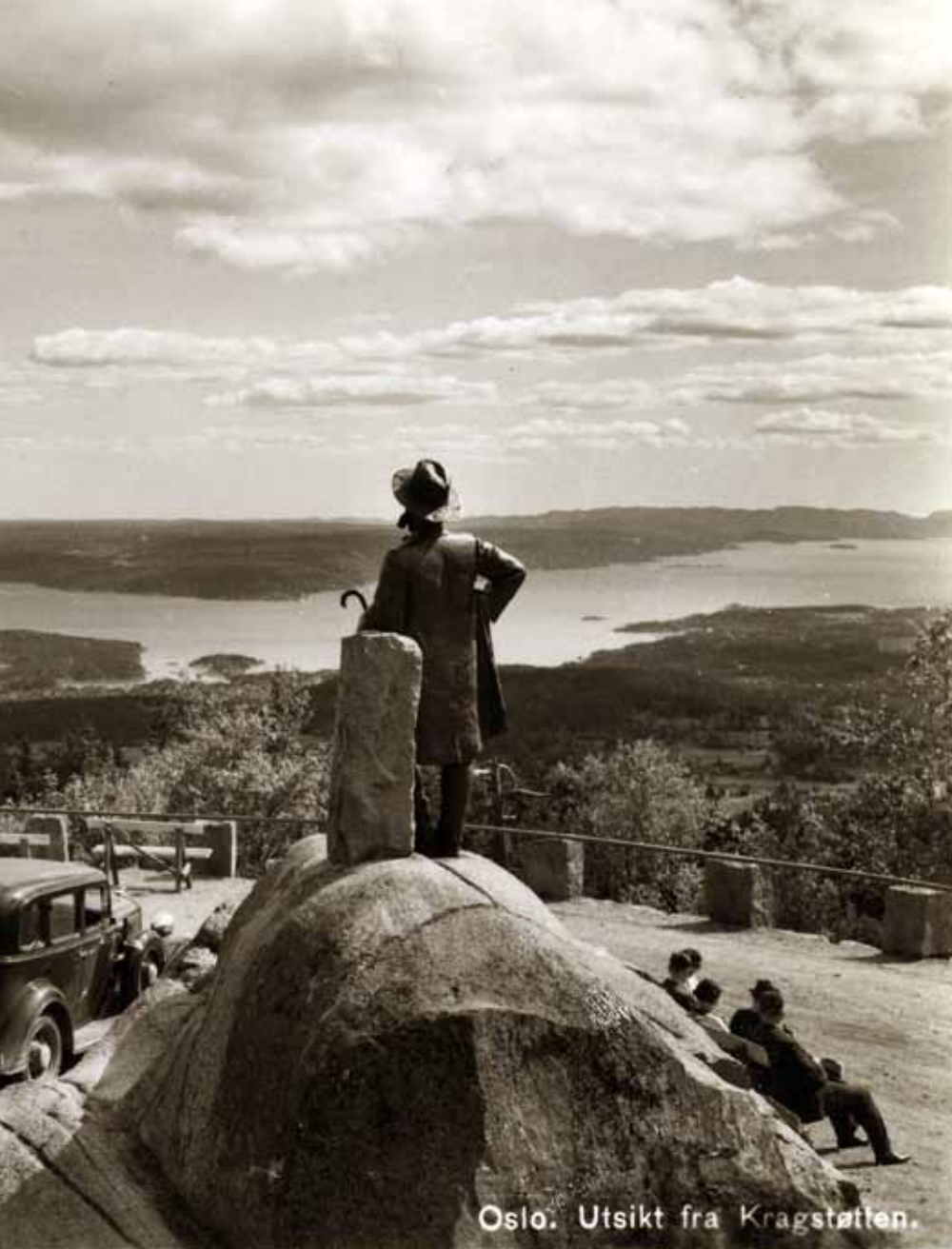
det populært, og nærmest nødvendig, å foreta såkalte dannelsesreiser. Engelskmennene kalte dem for «Grand Tours» og av dette begrepet kan ordet *tourism* (turisme) utledes. Siden slutten av 1500-tallet hadde sønner av velbærende adelsmenn reist ut til kunnskapssentra rundt i Europa og fått sin utdannelse. I løpet av 1600-tallet ble det vanlig at også sønner fra den fremvoksende borgerklassen foretok slike reiser. Paris og en rekke italienske byer som Milano, Firenze, Roma og Venezia sto på reiseprogrammet. Hensikten med dette var å få ulik kunnskap fra forskjellige steder og kulturområder. Man skulle lære seg språk, treffe fremstående personer og se ulike turistattraksjoner som kirker, klostre, forsvarsanlegg og handelshus. Slike dannelsesreiser skulle naturligvis dokumenteres. Heldigvis ble denne

skikken holdt i hevd nærmere vår tid, noe som gjør at vi vet mye om reisende fra tidligere tidsepoker.

Helsereiser

En annen type reiser eller turisme vi kjenner til, er helsereisene. Med romerrikets fall forsvant interessen for kurbadene, men med renessansen tok interessen seg opp igjen. Revmatisme, ufruktbarhet, syfilis; ja, årsakene var mange til at folk ønsket å komme seg til en kuranstalt. Frisk luft og ikke minst mineralvannkilder, var en god kombinasjon for å anlegge slike bad. Flere steder i Europa vokste de fram, også i Norge på 1800-tallet.

På midten av 1700-tallet begynte imidlertid mange å reise til kysten. Noen mente å kunne dokumentere at sjøvann hadde langt bedre virkning



«Å stå på en topp
og nyte utsikten
mot mektige fjell
og daler, kun for
opplevelsens
skyld, ble viktig
for de reisende.»

Øksenkollveien. Fotograf: PPI. År: ukjent. A-1001/U/011/184.

mot ulike plager enn mineralvann. På begynnelsen av 1800-tallet ble dessuten bildet av det voldsomme og farlige havet endret til en opplevelse av havet som Guds skaperverk. Nye vitenskaper økte interessen for havet, men også dets pittoreske og romantiske side begynte å pirre reiselysten.

Søken etter det naturlige

Med de romantiske ideene som preget europeisk tenkning og som slo gjennom for fullt på slutten av 1700-tallet, ble også Norge et aktuelt reisemål for utenlandske turister. Å stå på en topp og nyte utsikten mot mektige fjell og daler, kun for opplevelsens skyld, ble viktig for de reisende.

Det var engelskmennene som var først ute i Norge. Den kjente engelske forfatterinnen og feministen Mary

Wollstonecraft ga ut sine reisebrev fra Skandinavia og Norge i 1776, noe som ikke gikk upåaktet hen i hjemlandet. Større betydning for markedsføringen av Norge som reisemål, hadde nok John William Edys billedbok fra 1820. I 1838 ga dessuten London-forleggeren John Murray ut den første *Handbook for Travellers in Denmark, Norway, Sweden and Russia*.

Industrialiseringen i løpet av 1800-tallet førte til at folk flyttet fra landsbygda til byene. Med urbaniseringen ble kontrasten mellom by og land stor. Byen representerte det kalde, mørke, trange, rasjonelle – landet det lyse, varme, grenseløse, ekte og åpne. Med dette vokste det naturromantiske tankesett enda sterkere fram, også som noe som var salgbart.

Men selv om reiselysten var der, så

skulle det mere til for å gjøre et land eller et område til et attraktivt reisemål. Selv om en og annen oppdager hadde vært på reise i Norge siden pilegrimenes tid, så var landet forholdsvis utilgjengelig for de mer vanlig reisende. Utviklingen av kommunikasjonsmidlene var en viktig forutsening for norgesturismen. Store dampbåter kunne på ett par-tre døgn frakte turister fra kontinentet til landet. Dampbåtene kunne dessuten taffe oppetter kysten og vise Norge fra sjøsiden, noe som var langt enklere enn å ta landeveien fatt. Nordkapp ble blant annet av den grunn et populært reisemål.

For innlandsturismen var jernbanen helt avgjørende. Allerede fra midten av 1800-tallet kunne man ta tog fra Christiania til Eidsvoll, for så å gå ombord i Skibladner og seile til Lillehammer ved porten til Gudbrandsdalen og selve

fjellheimen. Etter hvert ble det også bygget veier som var mer farbare, selv om Norge ikke akkurat utmerket seg på dette området.

Tilretteleggerne

Norges hovedstad fikk en helt spesiell betydning for utviklingen av turismen. Hit kom de aller fleste av dampskipene fra Europas havner, og fra byen gikk som nevnt jernbanen nordover. I tillegg hadde den også sporforbindelse inn i Sverige.

Det gikk en stund før byens egne skjønte det potensialet som lå i å markedsføre byen og landet som et turistmål, selv om stiftelsen av Den norske turistforening skjedde på initiativ fra en Kristiania-mann, nemlig Thomas Heftye i 1868.

Nok en gang måtte det en engelskmann til for å få fart i sakene. Navnet var Thomas Bennett, og hans betydning for turismen i Norge og Kristiania er så enestående at vi har funnet plass til ham i en egen artikkel et annet sted i dette bladet. Med et tusenkunstnerisk talent gikk han i gang med å etablere et firma som til de grader gjorde Norge kjent for turistene.

Med den store strømmen av turister som kom til Norge via Kristiania, vokste det også frem et hotellvesen i byen som holdt høy internasjonal standard. Fra 1902 gikk reiseinteressenter i byen sammen om å gi ut en ciceron – en turistveileder – for Kristiania som skulle ligge på hvert enkelt hotellrom i byen og lede turistene til det byen hadde å by på.

Reisetrafikkforeningen tar grep

Det første skikkelige og organiserte framstøtet fra byens side for å trekke turister til Kristiania, var imidlertid opprettelsen av Vinterturistkomiteen i 1892. Som det fremgår av navnet var det vinter og snø man ville selge, og først og fremst hadde man svenske turister i tankene. Etter hvert ble Vinterturistkomiteen utvidet til å gjelde for hele landet og skiftet navn til Norsk Vinterturistforening.

Det var imidlertid Thomas Bennetts sønn, Francis Bennett, som skulle ta initiativet til å få fart på turistlivet her i byen. I 1924 tok han til ordet for å danne en reisetrafikkforening for Kristiania og omegn. En forening som dette kunne bidra til å utvikle turismen som egen næringsvei. Men det gikk litt tregt i

starten og først på tampen av året 1929, da byen ikke lenger het Kristiania, men Oslo, var det at Reisetrafikkforeningen for Oslo og Omegn ble stiftet. Et viktig skritt var da tatt for å løfte turistnæringen opp og fram i hovedstaden.

Foreningens viktigste oppgave var å skaffe turister til Oslo, både ved å gjøre byen attraktiv og ved å gjøre den kjent utenfor byens og landets grenser. Entusiasme preget dette pionerarbeidet, mens skepsis preget de bevilgende myndigheter som ikke fant mer en fem tusen kroner å bevilge til driften det første året.

Men entusiasme viste seg å være mere verdt enn penger. Rett kvinne i rett stol var hovedårsaken til foreningens suksess. I kamp med 45 søkere ble Alf-hild Hovdan først ansatt som sekretær. Senere ble hun turistsjef. Hun utmerket seg på flere måter, men var først og fremst et energisk oppkomme av ideer. Oslodagene ble startet som en årlig foreteelse fra 1933. Oslopiken ble kåret, og arrangementet gikk fra starten av med stort overskudd. Vinterstid samarbeidet foreningen med Oslo Bymuseum om å gjenskape det som fra riktig gammelt av hadde trukket folk til byen, nemlig «Oslomarken». Fra 1933 utga foreningen dessuten trykksaken *Osloguiden*, som ble distribuert til hoteller og ombord på ulike kommunikasjonsmidler.

Lista er lang over alle de tiltak Reisetrafikkforeningen tok initiativ til for å sette Oslo på turistkartet. Alt kan ikke nevnes her. Verd er det å nevne at arbeidet fikk en stor opptur i og med at de olympiske vinterleker ble arrangert i Oslo i 1952. Dette ga byen et enormt løft som vinterhovedstad, men lekene avdekket også turistnæringens kanskje største problem, mangelen på hoteller og annen innkvartering. Ekstraordinære tiltak ble igangsatt under vinterlekene for å skaffe alle innkvartering, men problemet forble vedvarende også etter lekene. Et tiltak var å opprette en innkvarteringssentral på Østbanestasjonen, der det ble skaffet rom til flere tusen turister på hoteller, i private hjem og pensjonater.

Oslo – en kjedelig turistby?

Det tok likevel ikke helt av i Oslo. Vi gjør et stopp i 1961 og spør, som Albert Nordengen gjorde i Bystyret: «Hva kan gjøres for at Oslo kan bli en hyggeligere og morsommere turist- og sommerby?» I debatten som fulgte, var alle enige om





Prinser på ski.

De første utenlandske turister som ble lokket til Kristiania av den såkalte Vinterturistkomiteen, var svensker. På dette bildet kanskje de fremste representanter for disse, nemlig den svenske kronprins Gustav og prins Gustav Adolf (nr. 2 og 3 fra venstre), her på Frognerseteren i 1904. Fotograf: A. B. Wilse. A-20171/U/003/038

at Oslo var en vakker by. Den hadde sitt å by på: Flott beliggenhet og vakker natur, Holmenkollen, Kontiki og de andre museene. Men morsom? Nei, det var man stort sett enige om at den ikke var. Reisetrafikkforeningen gjorde sine saker vel, kunne samtlige talere være enige om, men det var også enighet om hva byen manglet: Et tilbud etter at sightseeingssonen var over. Byen manglet kulturelle innslag, teater og konserter, ja noe å la Festspillene i Bergen. Og kunne det ikke gjøres noe fra restauranthverdagen sin side for å gjøre det «litt hyggeligere, lysere, morsommere å besøke en restaurant i Oslo?», slik Nordengen uttrykte det?

Mange av talerne støttet Nordengen. En oppmykning av serveringsbestemmelsene, folkepark på Hovedøya, færre sommerstengte kinoer, en virkelig fri-luftsscene, ulike festivaler og kanskje en kulturuke var flere av forslagene. Og hva med de stakkars barna? En hel sommer var ille nok å komme igjennom for de barna som allerede bodde her, men lett kunne det heller ikke være å ta med seg barn hit! Werna Gerhardsen sa det slik: «De fleste barn vil gjerne være med på noe som er litt gøy, og noe gøy er det ikke i denne byen. Det er ikke tivoli og ikke noen dyrepark.» Behovet for både tivoli og sirkus var alle enige om, og som varaordfører Stranger ironisk nok uttrykte det, viste dette at bystyret var «en samling av ganske fornøyelige mennesker». En «Ibsen-uke» var imidlertid hans forslag til et kulturelt tiltak som kunne løfte byen fram som en attraktiv og morsom kultur- og turistby.

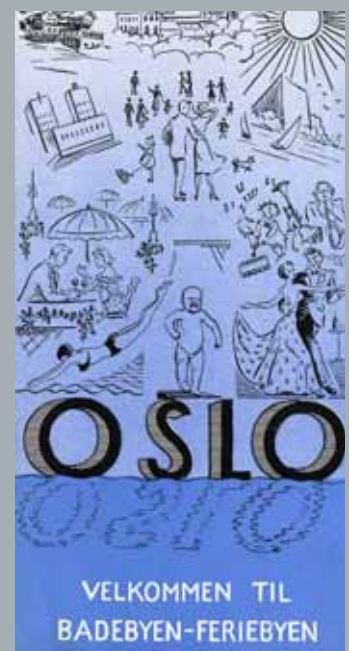
Turistbyen Oslo

Oslo har i dag fått sin forlystelsespark (Tusenfryd), sine festivaler, som Øya, Norwegian Wood og by:larm. Her feires Ibsen og Hamsun, her spilles det på små og store scener. Her shoppes og drikkes det i et tidligere mekanisk verksted (Aker brygge) og tusener er de som vandrer opp på Operaens tak. Byen er kjent for sitt natteliv, på godt og ondt, og kan skilte med et vell av restauranter og utesteder, antakeligvis like mange steder som det finnes meninger om hva slags turistby Oslo er. Fra det ene ytterpunkt: «Oslo er innadvendt, utilgjengelig og mangler selvtilit, mener eksperter», slik det sto på trykk i Aftenposten i 2006, til «Oslo var den byen med desidert best service for sine turister», ifølge en

undersøkelse utført av Forbruker-rapporten i 2005. Nærmere to millioner turister kom til Oslo i 2008. Kontrastene til pilegrimene er store. Selv om utgangspunktet var et annet for pilegrimene enn for den alminnelige turist i dag, som har Operaen og Holmenkollen som mål, så har de en ting felles: De vil, med Undset, «senke sitt eget liv en stund i strømmen av fremmed liv, glemme tusen små ting som en er nødt til å tenke på hjemme – og få en hel del smått nytt å tenke på i stedet»

Kilder og litteratur:

- Bystyresak 245/1961. Forespørsel fra Nordengen om hva som kan gjøres for at Oslo skal bli en hyggeligere og morsommere turist- og sommerby.
- Haukeland, Jan Vidar: «Internasjonal turisme. Historiske tilbakeblikk på – og noen drøftinger av – turismens utviklingstrekk», Oslo 1986
- Blom, Thomas & Nilsson, Mats: «Turismens historia & utveckling», Karlstad 2005
- Lund, Børre Aa og Andersen, Alf G.: «Reiseliv i Oslo gjennom 75 år 1929-2004» Oslo 2004
- Byantikvaren i Oslo: «Fra Oslo til Nidaros. Pilegrimsleden. Første etappe fra middelalderbyen Oslo til Bærum», Oslo 1997



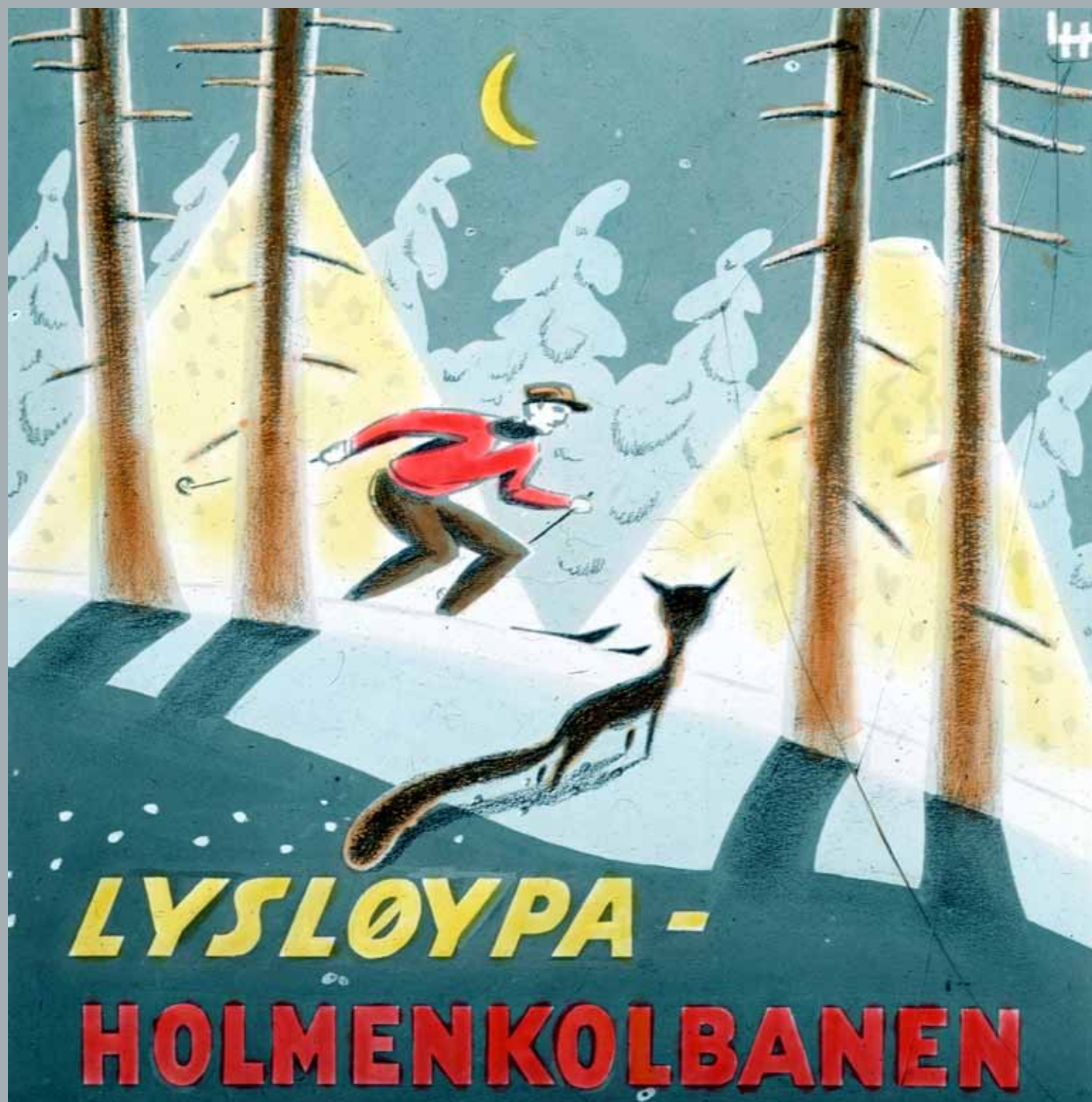
Guider til Oslo.

Reisetrafikkforeningen for Oslo og Omegn har i årenes løp gitt ut guider for turistene. Her et utvalg fra henholdsvis 1940-, 1950- og 1970-tallet. Utlånt av Visit Oslo.

Vinter i Oslo.

Turistbyen Oslo hadde tilbudet
om turer i skog og mark som
ett av sine fremste salgsvåpen.

Her en reklameplakat for
Holmenkollbanen, den enkleste vei
ut til løypene i Nordmarka. Arkivet
etter A/S Holmenkollbanen, antakelig
1930-tallet. A-40203/Ua/0006/012.





DE SOM KOM SJØVEIEN

Det er noe eget med det å komme sjøveien; å nærme seg ankomststedet fra utsiden, å se byen eller havna dukke opp bak et nes eller innerst i en fjord. Sige sakte innover mens detaljene blir tydeligere. Nå kan du se bygningene og kirkespirene, og der er brygga! Og hvem er det som står på kaia? Sjøveien var den vanligste måten å reise til Oslo på før fly og bil overtok.

Tekst: Lars Rogstad

Passasjertrafikken over Oslo havn har alltid vært omfattende. Mennesker har til alle tider hatt behov for å forflytte seg fra et sted til et annet. Oslos strategiske beliggenhet, langt inne i landet og samtidig ved fjorden, med direkte kontakt til havet, har satt byen i en særstilling. Men når startet vi å reise

kun for reisens egen skyld? Når dukket de første sjøreisende turistene opp?

De første passasjerrutene

Båttrafikken har helt til vår tid vært den dominerende transportformen – både over lengre avstander og når det var større mengder gods eller varer som skulle transporteres. Reiser langs landeveien tok lang tid. Først da jernbanenettet ble utviklet i andre

halvdel av 1800-tallet, ble det aktuelt å forflytte seg over store avstander på landjorda. Før den tid, var båten løsningen.

En av de første regulære passasjerrutene ble satt i drift i 1825. Det var daværende finansminister Jonas Collett som ved kongelig resolusjon fikk tillatelse til å bygge to dampskip som skulle transportere post og passasjerer til og fra utlandet. *Constitutionen* gikk i rute



Oslo sett fra sjøen. Utsnitt av Harald Damsleths illustrasjon til boka «Oslo i dag», utgitt av Oslo kommune og Reisetrafikkforeningen for Oslo og Omegn i 1936.

mellom Christiania og Kristiansand, og korresponderte i Stavern (Fredriksvern) med *Prinds Carl*, som gikk i rute til Göteborg og København. Begge de to dampskipene ble raskt byens glede og stolthet, og hver gang et av skipene la til ved bryggene, var der fullt av mennesker som ville få med seg denne store begivenheten.

Ankomsten

Det var penger å tjene for den som hadde tjenester å tilby når passasjerskipene la til kai. Bagasje skulle fraktes fra skip til hotell, og det var ikke småtterier datidens reisende hadde med seg! Å «reise lett» er nok et begrep som først har fått betydning i våre dager. Fra Dr. Yngvar Nielsens *Reisehaandbog over Norge* sakser vi:

«Med Hensyn til Bagagen vises i *Almindelighed Liberalitet. Naar to kjører sammen kan omtr. føres 45 Kilogr. paa Kjærren, er*

man alene omtr. 60. Mange Reisende, især Damer, have urimelige Fordringer.»

På kaia sto bærere og løpegutter klare. På Toldbodbrygga, hvor skipene fra utlandet la til, møtte gjerne vogner fra de større hotellene fram, i hvertfall ved anløpene for Københavnbåten. Et alternativ var å ta drosje. Men først måtte jo bagasjen fraktes til drosjeholdeplassen på Jernbanetorget. I Nielsens reisehåndbok leser vi at det ville koste «kr 0,20 eller lidt mer, hvis en Gut skal bære Kufferten hen til Droschken.» Og mange var nok dem som spanderte noen ekstra øre på en gutt for å få båret sine seksti kilo bagasje fra kaia til hesteskysen!

Mange av turistene var begeistret for byen og innseilingen opp Oslofjorden, i det minste de som var så entusiastiske at de skrev reiseberetninger i etterkant. Den spanske turisten Odon de Buen beskriver en reise i 1887 med fregatten *Blanca*, og var overveldet over

den særegne naturen:

«De norske fjorder kan ikke sammenliknes med noe, der de strekker seg kilometervis inn i landet. ... (Blanca) gikk i timesvis nesten innunder land, i farvann så stille som en innsjø og klart som alpebekker, med rikelig dybde for skipets dyptgående kjøl. Alle mann om bord sto hele tiden på dekke, og beundret gran- og furuskogen og den veldige natur, som minner om et kildespring som får barn til å fryde seg. Da ankeret først var kastet var det vanskelig å forstå hvor innseilingen egentlig hadde foregått, for båten befant seg som i en lagune med vann på alle kanter.»

Islagt havn

Turistsesongen var først og fremst om sommeren, for om vinteren var havna stort sett islagt. Havna var på denne tiden, i første halvdel av 1800-tallet, konsentrert til Bjørvika. I november - desember, eller seinest i januar, frøs havnebassenget til, og all trafikk stop-

pet opp. Isen kunne bli liggende lenge, gjerne til langt ut i april. En beretning om «Isforhold på Christiania havn 1827-1839» illustrerer dette:

«Da Prinds Carl første gang kom inn Christianiafforden nådde den gjennom råk 'Ringene' 14. april 1827. Dagen etter måtte den fremdeles invækkes gjennom tre fot is [‘vekke råk’, dvs. lage råk eller farbar vei gjennom isen, red. anm.].»

Isen kunne ofte ligge lenge:

«I 1829 lagde Isen sig ikke førend i Januar, men flere Miile udenfor Næsodden og blev liggende lige til Mai, da den av Veiret svækkedes saa meget, at Skibe kunde gjennemseile den og komme til Bryggen 3die Mai.»

Til godt over midten av 1800-tallet lå Bjørvika tilfrosset hver vinter, og det er opplagt at det ikke ble skikkelig orden på de regelmessige skipsrutene før man klarte å bryte opp isen ved hjelp av kraftigere båter med motor-kraft, dvs. isbrytere som ble drevet av dampmaskiner. Den første isbryteren kom i 1878, og før dette ble det til og med vurdert om ikke Fredrikstad kunne bli Christianias vinterhavn, da det der var betydelig bedre isforhold og isfritt vann store deler av vinterhalvåret. Reiselivsmannen Thomas Bennet var frampå med en dilligence-rute mellom Fredrikstad og Christiania om vinteren, men datidens veier var vel heller ikke av en slik beskaffenhet at dette reisealternativet framsto som spesielt attraktivt. Christiania fikk nok leve med stengte vinterhavner ennå en tid.

Avhengige av Europa – da som nå

Emigranttransporten til Amerika har alltid preget passasjertrafikken til og fra Norge. I seilskutetida da skipene var mindre, gikk mye av trafikken direkte fra norske havner til Amerika. Med de større dampskipene utover på 1800-tallet ble trafikken konsentrert til færre skip og ruter, og de første transatlantiske dampskipsselskapene ble etablert i England og Tyskland. Dette var statsstøttede rederier for transport av post og mer velstående reisende, og som etter hvert fikk utvidet passasjergrunnlaget gjennom den økende utvandringen. Dette ga grunnlag for båtruter til Danmark, Kontinentet og England, som fraktet passasjerer for overgang til de større emigrantskipene.

DFDS – Det Forenede Dampskibsselskab – startet allerede i 1866 en ferge-

rute mellom København og Christiania. Dette er visstnok verdens eldste ferge-rute som fortsatt er i drift. Det startet med hjuldamperen *S/S Constitution* som gikk fra København til Kristiania via Fredrikshavn, Larvik og Moss, og i 1893 kom den første direkteruten mellom København og Kristiania.

I midten av 1870-årene startet for alvor de faste dampskipsrutene til utlandet, og snart var det båtavganger til blant annet Amsterdam, Antwerpen, Hamburg, København, Liverpool, London og Stettin. Også fjerne havner fikk faste forbindelser, med linjen Norge, Spania, Portugal og Italia i 1893 og den enda mer eksotiske Norge – Mexico i 1907. Slik fortsatte det med Den Norske Afrika- og Australialinje (1911), Den Norske Syd-Amerikalinje (1914) og The Norway North Pacific Line (til vestkysten av USA) i 1915.

Amerikabåtene

De virkelig store flaggskipene i båttrafikken på Oslo havn var amerikabåtene tilhørende Den norske Amerikalinje (NAL). Mange regner disse som de ubestridte paradeskipene i den norske skipsflåten. Dette var store skip – uansett

skipstype – og langt større enn alle de øvrige passasjerskipene som trafikkerte havna. Det første skipet til NAL var *Kristianiafford*, som hadde sin jomfrutur fra Norge til USA i juni 1913. De andre skipene som ble satt i drift var *Bergensfjord* (I og II), *Stavangerfjord*, *Oslofjord* (I og II), *Sagafford* og *Vistafford*. *Sagafford* og *Vistafford* ble solgt av NAL i 1983, og da var det ca. ti år siden Amerikabåtene sist hadde gått i tradisjonell Amerika-fart. Den siste tiden ble skipene brukt i ren cruise-fart, noe som tvang seg fram etter at flyene hadde overtatt det aller meste av passasjertransporten over Atlanterhavet.

Men tilbake til *Kristianiafford* og den store dagen i 1913 da dette flotte skipet la ut på sin første tur over Atlanteren. Dette var Norges desidert største skip, og Tingvallakaia i Pipervika (der Nesoddbåtene legger til i dag), som inntil da var en av de viktigste bryggene for passasjertrafikk, var blitt for liten. I 1913 var Søndre Akershuskai blitt anlagt for å kunne ta imot så store skip som *Kristianiafford*, og denne kai har da også vært basen for Amerikabåtene siden.

Skipet la ut fra kai 4. juni, med intet mindre enn Kongen, stortings- og regjeringsrepresentanter om bord som de



Til Amerika. Fotomontasje. Utgående Amerikabåt *S/S Oslofjord* passerer Hovedøya. Fotograf: Harstad. A-10001/U/011/200



Stavangerfjord .

Amerikabåten la til ved Akershuskaia gjennom seksti år. Det var en stor begivenhet både ved ankomst og avgang. Folk møtte opp i hopetall. Til og med et hornorkester var på plass og spilte både den amerikanske og den norske nasjonalsangen. Fotograf: Wilse. Bildet utlånt av Norsk Sjøfartsmuseum.

mest prominente gjestene. Visst skulle det markeres at den ennå ganske unge nasjonen hadde fått et nytt flaggskip! *Kristianiafjord* seilte langs norskekysten, og reisen ble beskrevet som en triumferd. Den allestedsnærværende fotograf Wilse var selv sagt også med, og han utga etter turen *Et Reiseminde*; et spesialalbum med bilder fra skipet og livet om bord og et gløtt inn blant kjendislivet til de reisende. Etter å ha vært innom Kristiansand og Stavanger la *Kristianiafjord* ut fra Bergen på selveste 7. juni om ettermiddagen. Her var intet tilfeldig, og etableringen av Den norske Amerika-linje ble av mange sett på som en symbolsk milepæl i etableringen av den nye nasjonen.

Selve navnet – Amerikabåtene – sier ganske mye om hvordan man så på hva slags trafikk disse båtene drev med. De fraktet mennesker til Amerika. Men gikk de tomme tilbake over Atlanteren? Båtene kom vel neppe halvfulle tilbake, og de store skipene hadde plass til atskillige passasjerer – også fra den store verden på andre siden av havet tilbake til Norge.

Trafikken fra Norge til USA var størst da utvandringen til

Amerika fortsatt var omfattende. Men trafikken inn til Norge og Oslo har i hele perioden vært stor, og det er ikke få passasjerer som har kommet sjøveien fra Amerika.

Sjøtrafikken i vår tid

Det er vanskelig å framskaffe eksakte tall for skipstrafikken i eldre tider, mer systematiske oppgaver ble først utarbeidet i 1913. Da startet man å telle skips- trafikken med antall fartøyer og netto- tonnasje, fordelt på innen- og utenriks trafikk. Først fra 1929 finnes det noen- lunde sikre oppgaver over cruisebåtene, det vil si den egentlige turisttrafikken til sjøs. Allerede på 1920-tallet var det en omfattende trafikk med cruisebåter på havna, selv om det sammenholdt med dagens forhold ikke når helt opp.

Passasjertrafikken på Oslo havn endret seg dramatisk på 1960- og 70-tallet. De fjerne reisemålene begynte å bli utkonkurrert av flyene, og antall reisende med for eksempel Amerikabåtene sank dramatisk inntil virksomheten til NAL helt opphørte på 1970-tallet. Ettersom biltetthet og ferievaner endret seg, har fergetrafikken på Danmark og Tyskland overtatt passasjertransporten til og fra utlandet. Fra en forsiktig start på 1960-tallet, er det nå et betydelig antall passasjerer som reiser med fergene til og fra Kiel, København og Fredrikshavn.

Men er dette en annen måte å reise på enn tidligere? På 1800-tallet tok man båten fra København til Christiania fordi dette var den beste måten å reise

på, mens vi i vår tid ser på turen til Hirtshals mer som en opplevelse i seg selv. Riktignok er det mange som bruker fergeturen over Skagerak som det første ledd i en lengre ferietur til Danmark eller kontinentet, men det er også mange som har slått til på et minicruise eller en handletur til kjøtthallene på kaia i Fredrikshavn. På denne måten har disse båtturene mer til felles med den tradisjonelle cruisetrafikken enn de tidligere passasjerutene.

Et stort antall reisende kommer i dag med fly til Oslo. Men om ikke så mange kommer sjøveien som før i tida, så er båt og brygger og sjøliv likevel ennå en dominerende del av reiseopp- levelsen for mange turister i Oslo.

Kilder og litteratur

- Oslo havns historie. For tidsrommet inntil 1954. Oslo havnevesen, 1962
- Myhre, Jan Eivind: Hovedstaden Christiania, Oslo bys historie, bind 3, Oslo 1990
- Kolltveit, Bård: Amerikabåtene. Norsk Sjøfartsmuseum, skrift nr. 44, Oslo 1984
- Vår by, nr. 12 – 1963, 1 – 1963, 6 – 1964
- Statistisk årbok for Oslo

Natu



På Slottsbakken. En festpyntet Karl Johans gate fanget inn av ukjent fotograf i 1892 for Stadsingeniøren, Kristiania kommune. A-20189/U002/060

rens forgård

Utenlandske turister i Kristiania

Svært mange turister kom til Kristiania som en dyd av nødvendighet. De måtte innom dette knutepunktet for å nå det de egentlig var kommet for: Norsk natur.

Tekst: Bård Alsvik

På slutten av 1800-tallet var Kristiania en hurtig voksende by i ferd med å ta steget inn i den moderne tidsalder. Nybygget, teknisk og økonomisk framskreden som den var, skulle man tro at den kunne imponere noen og enhver. Med elektrisk trikk, et moderne brann- og ingeniørvesen og et vann- og kloakkanlegg som betjente en befolkning som nærmet seg to hundre tusen. Med gode kommunikasjoner til vanns og til lands var byen lett å nå. Og når du først nådde den, kunne den by på en staselig hovedgate med hoteller og butikker, med et lysende kongelig slott, et universitet som kunne skilte med botaniske, mineralogiske, etnografiske, zoologiske og attpåtil zootomiske samlinger med utstoppede elefanter, kameler, hjorter, med mer. Og som om ikke det var nok hadde oldsaksamlingene selve juvelen i kronen, nemlig Vikingskipet.

Men her var mer: Et skulpturmuseum, et Nasjonalgalleri, et Kunstinstrimuseum med blant annet kinesisk porselen, en kunstforening som hadde regelmessige utstillinger og et Storting man kunne bese innenfra ved å kontakte vaktmesteren, så sant man ikke ville føl-

ge forhandlingene fra galleriet. Trengte man litt ro kunne byen by på gamle kirker, og ville man ha det motsatte kunne man ta en tur på Tivoli.

Når man så var mett på inntrykk fra selve byen, kunne turen ut i byens omgivelser anbefales. Dit kunne man ta seg fram med båt, men ellers hadde Kristiania et stort oppbud av drosjer som kunne frakte turistene rundt i byen og dens omegn.

Men var dette nok? Ville blaserte engelskmenn, verdensvante amerikanere og turister fra det tyske keiserriket la seg imponere av dette? Kunne svenske turister, som spradet til daglig i Stockholms brede avenyer finne noe av interesse på Karl Johan, eller ville danske reisende som hadde latt seg forlyste i Københavns tivoli la seg trollebinde av vårt eget lille tivoli i Klingebergkvarartalet? Kunne vårt eget Nationaltheater eller vår beskjedne konsertscene friste operavante italienere? Eller hadde vårt kjøkken, våre kafeer og hoteller noe som kunne tilfredsstille kresne franske ganer?

Det var mange turister som besøkte hovedstaden de to-tre siste tiårene av

1800-tallet, særlig engelskmenn, men også besøkende fra andre kanter. Flere av dem har sørget for å skrive ned hvordan de opplevde besøket. Ved hjelp av disse beretningene skal vi prøve å si noe om hvordan turistene oppfattet nordmennene og hvilket inntrykk de hadde av Kristiania som turistby.

En stille og uferdig by

Først må det sies at det fantes omtrent like mange meninger om byen som det var turister som kom på besøk. Alt måles jo som kjent i forventninger, og man må tro at forventningene varierte fra person til person, alt etter hvor de kom fra, hvilken bakgrunn de hadde og hva de ellers hadde planer om å gjøre i Norge. Noen fellestrekk mener vi likevel å se.

Veldig mange av turistene hadde opplevd Stockholm eller København før de kom til Kristiania. En tysk turist, Alexander Baumgarten, som kom til byen i 1887, sa at det moderne Kristiania ikke helt kunne måle seg med Stockholm og København, til det manglet byen for mye. I tillegg til at Kristiania manglet mye av de forlystelser og antall restauranter, som de to andre nordiske



Eventyrlig panorama. Svært mange turister skrøt av byens beliggenhet. Utsikt fra Ekerbergskrâningen mot Kristiania 1865. Bildet er satt sammen av tre forskjellige for

byene hadde, manglet den også de store avenyer og de mektige monumentale bygningene.

Nasjonen Norge var under oppbygging og Kristiania likeså. Danske Kr. Arntzen hadde kanskje rett da han uttalte, etter sitt besøk hos oss i 1890, at byen var som resten av landet «*ennå i sin vorden. Den er ikke provinsby, men heller ikke et verdig sentrum*».

I mangel av det storslagne, det monumentale, hadde Kristiania noe som var uvant for de fleste turister: Stillhet.

Det var en særdeles rolig by, helt ulikt det meste de hadde sett. Det var noe eksotisk og nesten drømmeaktig over den, kunne det virke som. Franskmannen Maurice Springer forteller om sin ankomst i 1888:

«*Vi gikk i land i Christiania da det grydde av dag. Byen virket trist og kald, trass i sommervarmen her. Vi går gjennom gater opplyst av lamper med blekt lysskjær. De store gatene, omgitt av lave hus, er absolutt øde og vi hører bare lyden av våre egne skritt – vi har en følelse av å være kommet til*

'Den Skjønnes Slott i den Sovende Skog'»

Springer følte at han var «langveis hjemmefra», det samme gjorde hollenderen M. Cohen Stuart, som var på besøk her i 1875. Han sier det er som om man savner noe man venter å finne. Byen er uferdig og uten karakter, og han bemerker stillheten og de lange gatene så tomme at folk forsvinner i dem.

En stille by kan være vel og bra hvis det er det man forventer å finne, men de færreste gjorde nettopp det. En by var en by, i de fleste øyne. Engelskmannen S.

«Så snart dampskipet har passert den fremspringende landtungen Nesoddtangen, utfolder Christianias eventyrlige panorama seg for ditt øye.»



to grafier, alle av Oluf Falch Ytter. A-10408/U/0002/018

R. Scargill-Bird er kanskje den som har uttrykt størst skuffelse over møtet med Kristiania. Han skrev bok om sin reise i Norge i 1884, og det kommer fram av denne at han var i godt humør helt til han kom til hovedstaden:

«Det er rimelig å tro at hele Christiania var ute av byen under vårt besøk, for trass i det strålende været virket det som om hele byen var gjennomsyret av kjedelighet. Gatene er stygge og består for en stor del av trist utseende steinhus, med ubebygde tomter innimellom som venter

på en byggmester. Butikkene er styggere og menneskene styggere av alt, mens det kongelige slott og den omliggende parken er rent smertelig i sin avskyelighet».

«Et eventyrlig panorama for ditt øye»

Likte man ikke byen, så var de fleste turistene betatt av dens beliggenhet. Ta for eksempel tyskeren Karl Konrad som var på gjennomreise i 1885:

«Enten du nærmer deg Norges hovedstad til sjøs eller til lands, så blir du ved første blick overrasket og henrykt. Så snart

dampskipet har passert den fremspringende landtungen Nesoddtange, utfolder Christianias eventyrlige panorama seg for ditt øye, så plutselig at du har vanskelighet med å få med alle detaljer.»

En annen tysker, Robert Davidshon, kom med jernbanen fra Gøteborg i 1880. Hans begeistring er nærmest lyrisk:

«Litt etter litt dukker Christianiafjorden frem, vi ser villaer og vennlige landsbyer hvor folk i søndagspuss bestiger toget for å reise hjem fra festligheter. Så glir blikket atter over den brede vannflaten, et syn som



Byens tak. En tur til Frognerseteren og Heftyevillaen bedåret de fleste turister på besøk i hovedstaden. Dette bildet er tatt i 1936 av ukjent fotograf. A-10002/Ua/0026/041.

alltid bringer frem jubelrop, vi ser skip, mektige dampere i det fjerne, master i havnen som innrammet av fjell med dristige linjer [Byen] kunne være en havn ved det italienske hav, og et skjønnere syn kan man ikke tenke seg.»

Åser ble til fjell i en tyskers øyne, men det var jo gjerne det turistene hadde kommet for å se, og ikke minst klatre opp på. Veien opp i høyden var det også mange som fant under sine besøk i Kristiania. Østerrikeren Carl Steicher skildrer sine lykkelige dager i Skandinavia og bruker mye plass på Kristiania. I hans øyne er det vanskelig å orientere seg i byen, så han gjorde som så mange andre, betalte en kusk tre daler og lot seg transportere opp til Frognerseteren:

«Hvis vi vil ha virkelig oversikt over hvordan dette sjøfarende folk drar i alle retninger ut mellom de store øyer, i en sverm av båter i de tusen kanaler mellom perlesnorene av øyer, ut i Christianiafjorden eller inn den mindre Bundefjorden, da er det bare Frognerseierhøyden med sitt tretårn med jernkjettinger i bakken, øverst på toppen, som byr oss anledning til å se alle vandene og Telemarks og Hallingdals isbreer i vest og nordvest. Frognerseieret er generalutsiktspunktet over Christiania og de vide strekninger av det sørlige Norge».

Høflige og energiske

Hva hadde så utlendingene å si om lokalbefolkningen?

Engelskmannen Maturin M. Ballou la under sitt besøk i 1887 merke til de mange pene manerer nordmenn hadde, særlig damene, som alltid snakket i en lav, sympatisk tone. Dessuten så han ikke noe til mas og hastverk som var så påfallende i andre europeiske byer. Folk virket solide og absolutt ikke dumme.

En annen engelskmann, S. Golder, som var på tandemsykkeltur i landet, la også merke til at innbyggerne var utrolig høflige og løftet på hatten uavlatelig. Golder fant det som god underholdning å sitte og se på all buking og hilsing som gikk for seg ved utgangsdørene og på gatene. En tredje engelskmann, Charles Wood, som var her i 1877, mente at nordmennene overgikk selv engelskmennene i høflighet. Så høflige var de, at var man ikke høflig tilbake, kunne man lett bli frosset ut i kulden. Kjøpmennene, for eksempel, forventet at man skulle ta av hatten, og glemte du deg, så ble servicen langt dårligere med en gang.

Norge må være den mest høflige nasjon i Europa, påsto Wood!

Nordmennenes energi og arbeidssiver er et annet gjennomgangstema i turistenes beskrivelser. Amerikaneren John Dean Caton fra Illinois, uttalte i 1874 at folk på gaten gikk med en sånn iver og slik energi at det var tydelig at de hadde noe fore. Helen Jackson observerte seks år senere at nordmenn ikke kastet vekk tiden. Hadde kvinnene på torget et ledig øyeblikk så strikket de så fort som fingrene klarte å følge med.

Av utseende ligner nordmennene på oss, mente en skotte på besøk i 1884. Han mente å finne spor av de nære slektskapsbåndene både i utseende og væremåte og mente at briter ikke hadde noe å skamme seg over ved å være i slekt med nordmenn.

I en franskmanns øyne, derimot, var Kristianas innbyggere meget provinsielle. En viss Marcot besøkte byen i 1883 og bemerker damenes dårlige smak. Han fant knapt en eneste tilfredsstillelse for øyet. Han måtte virkelig spørre seg om det i det hele tatt eksisterer et muntert Norge. Herrene spaserte som oftest med lave hatter, uten hansker, så «man kunne gjerne tro seg hensatt til landsbygden». Han fant heller ikke nordmennene særlig muntre, men lukkede i sin atferd.

God mat og service på engelsk

Om byen i sin alminnelighet var provinsiell i en utlendings øyne, så hadde hotellene en internasjonal standard. Mary Amelia Stone fra USA beskrev det slik:

«For en rolig mottakelse! Ingen ropte og skrek etter bagasjen eller anbefalte hoteller. Ingen brydde seg om hvor turistene gikk, og vi fikk følelse av å ikke bety noen ting. Navnet amerikaner forstyrret ikke roen det aller minste, og dette var en opplevelse så ny at den ble et behagelig minne».

Men i det turistene gikk over terskelen til hotellet, endret tingene seg, da «var tid og avstand borte, og verden plutselig liten». Hun ble møtt av en vennlig portier som snakket til henne på hennes eget språk. «Alt var som i andre land, værelser og mat, med unntak av den norske laksen».

Hotellene ser ut til å ha holdt en ganske så høy standard, og svært ofte skryter turistene av maten. Den skotske W. L. MacFarlan, som i 1883 var korrespondent for en større skotsk avis, og som nok fikk smake det ypperste det

norske kjøkken kunne by på, får selv fortelle:

«Først var det smør og brød, med tynne skiver reintunge, forskjellige småretter villt, og røykelaks som er en delikatesse som er fremmed for engelsk smak og derfor sjelden blir satt pris på. Disse foreløpige retter blir skylt ned med en dram konjakk eller akevitt, en hjemmedestillert sprit tilsatt krydder. Så fulgte fersk laks, som i sommermånedene er like uunværlig for en norsk rikmann som det daglige brød. Derpå ble det i tur og orden servert kaldt kjøtt, konditorkaker, stikkelsbærgrøt, jordbær og fløte og andre delikateser. Under måltidet ble det drukket franske og tyske viner og den nasjonale punsj.»

Mange turister bemerker også byens særegne «Dampkjøkken», som hadde plassering flere steder i byen, til og med midt på Karl Johan. I Dampkjøkkenet ble det servert middag til to tusen mennesker daglig, kunne en begeistret russer, Aleksander Koptjev, berette i sin reiseskildring fra 1892. Middagen kostet fra 35 til 50 øre og besto av to til tre retter: Suppe, fisk, poteter eller grøt. Utelivet får imidlertid mer ris enn ros i turistenes reisebeskrivelser. Franskmannen Marcot, for eksempel, lette lenge i 1883 før han fant noe som lignet på en kafé:

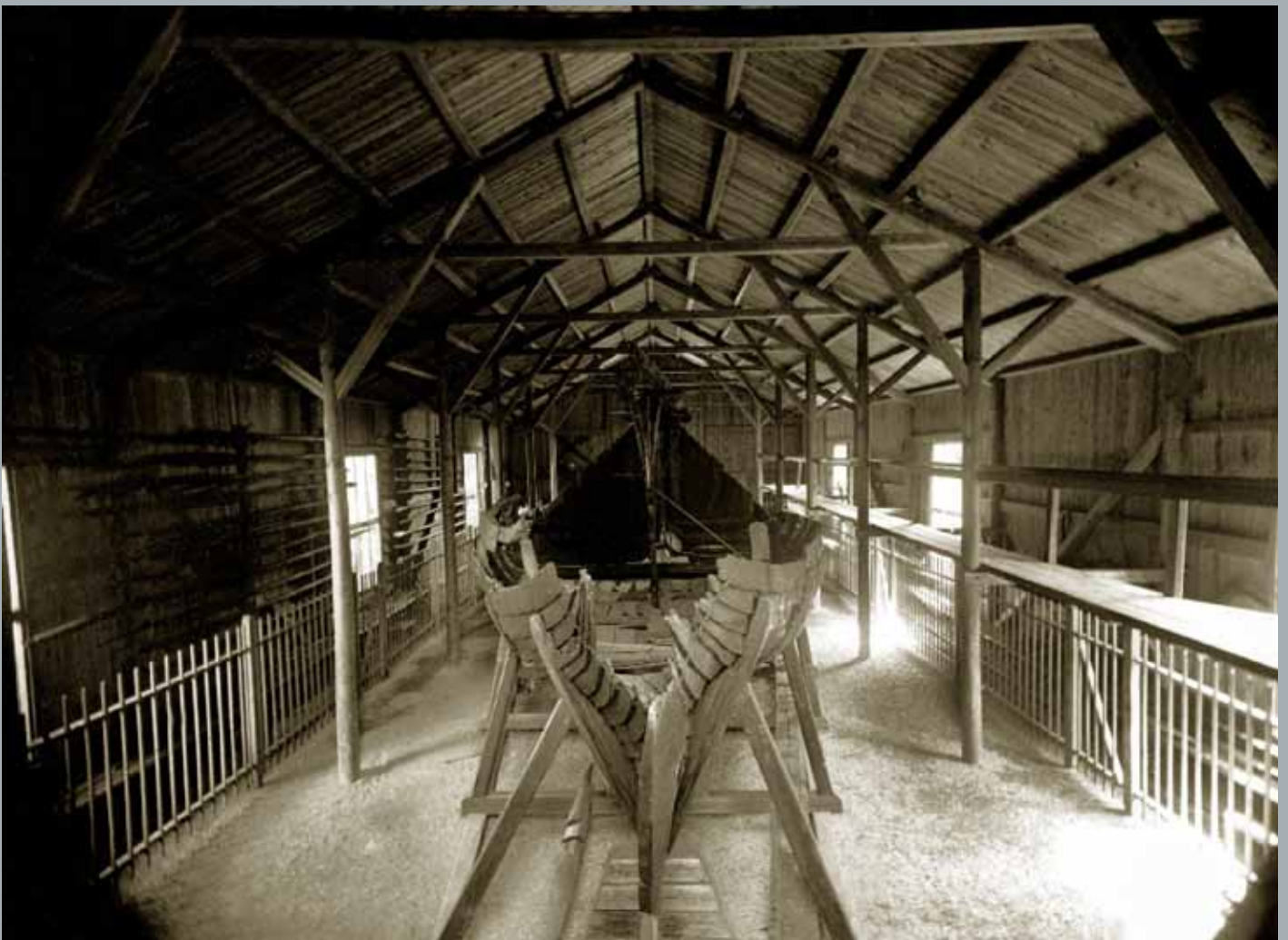
«Byen har en kafé, en rund bygning med store glassruter, beliggende i en av Studenterlundens firkanter. Plassert på en forhøyning i lokalet, som høns på en vagle, sitter syv eller åtte musikere og blåser kvadriller og polkaer på sine messinginstrumenter. To eller tre unnselige besøkende sitter rundt bord og fortærer mat. De spaserende stanser opp ved lyden fra messinginstrumentene og lytter, men går ikke inn. Også kaféene synes å dø av blodmangel».

Vikingskipet – redningen for mange

I 1878 gikk Frank Vincent jr. i land ved Tollboden etter å ha tilbrakt 74 timer om bord i det han omtaler som en komfortabel og hurtig reise fra København med dampbåt. Med åpent sinn steg den verdensvante amerikaneren i land spent på hva Kristiania hadde å by på, men han kunne raskt konstatere at Norges hovedstad var en by med få av de attraksjoner man vanligvis forbinder med ordet by. Det som gjorde størst inntrykk på ham, var å se Kong Oscar 2. kjøre i kalesjevogn, trukket av fire hester, på vei opp Karl Johan til det Vincent omtaler som «en stor gul fabrikk», nemlig Slottet.

Dessverre var det også få andre

«Vi så et virkelig vidunder i Christiania, og vi så det om igjen, og kunne ikke bli mett av å se på det. Det var et vikingskip!»



Byens største attraksjon. I et treskur i Universitetshagen kunne byens mest populære turistattraksjon beskues inntil den ble flyttet til Bygdøy i 1926. Original utlånt fra Kulturhistorisk museum, Universitetet i Oslo. Fotograf: O. Væring, 1903.

turister som lot seg blende av byens severdigheter. Symptomatisk var det at det var først når de dro ut av byen, til Frognerseteren for å beskue utsikten, eller tok en fjordtur ut til Oscarshall, at de lot seg begeistre. Men det fantes ett hederlig unntak i selve byen, og det var vikingskipet. Enkelte turister var så begeistret at de, muligens i mangel av andre ting, besøkte det flere ganger i løpet av sitt opphold i byen.

Den engelske Olivia M. Stone, som kom med dampskipet *Albano* i 1881, klaget over det meste, helt til hun kom til Gogstadskipet. I sin reiseskildring bruker hun hele tretti sider på å skildre sin skrekkblandede fryd der hun sto i treskuret bak Universitetet og beskuet skipet i hagen.

Et reisefølge anført av engelskmanen James Anthony Froude kom til byen samme år som fru Stone. Han er egentlig ganske positiv og skiver at det var mye å se: Slottet og Stortingsbygningen, malerisamlinger og en botanisk have, Historisk museum og butikker hvor du fikk kjøpt kunsthåndverk til det tredobbelte av verdien. Det som imponerte aller mest, var likevel vikingskipet. Han forteller selv:

«Vi så et virkelig vidunder i Christiania, og vi så det om igjen, og kunne ikke bli mett av å se på det. Det var et vikingskip, et autentisk skip, og med dette hadde en norsk høvedsmann og hans mannskap reist de samme farvann som vi ... og da høvedsmannen døde var han stedt til hvile i sitt skip. Det første som slo oss var skjønnheten i modellen. Firmaet White i Coves kunne ikke bygge skuter med finere linjer, eller skuter som gir mindre motstand i vannet.»

Byen hadde også sitt tivoli, i Klingenberg-kvartalet, men svært mange hadde Tivoli i København eller andre å sammenlikne med. Franskmannen Henri de Rothschild var derfor ikke alene om å gi følgende nøkterne beskrivelse, slik han gjorde i 1889:

«Underholdningen i Tivoli var beskjeden. Man betalte 15 øre for å sitte ved et hjulbent bord og innta en hvilken som helst drikk, eller leke med trehester, slå jernkiler i bakken, delta i akrobatiske øvelser eller høre på sjenerende toner fra en del dårlige sangere».

Naturens uunngåelige forgård

I 1874 uttalte den svenske turisten N. P. Ødman at:

«Christiania er sant nok en vakker by,

velbygd og malerisk, og i enhver henseende vel verdt å se, men oppriktig talt, hvem reiser til Norge for å se byer?». Ja, hvem reiste til Kristiania på slutten av 1800-tallet ene og alene for å oppleve selve byen?

Turistene hadde sjelden Kristiania som sitt endelige reisemål. De søkte noe som lå lenger vekk. Nordkapp og norske fiskeelver, brusende fosser, blomstrende daler, dype fjorder og helsebringende høyfjellsluft var det som trakk folk hit. Men man slapp ikke så lett unna Kristiania. Byen var et naturlig knutepunkt for ferdsel i Sør-Norge. Dampbåter og tog brakte turister fra Europa og Amerika til byen i turistsesongen, og ut fra byen gikk tog og diligencer i de fleste himmelretninger. I Kristiania kunne det provianteres og forberedes til det som var den egentlige reisen. Eller så var det her man avsluttet reisen, etter uker på landeveien mellom fjord og fjell.

Oppholdet i Kristiania, i det som raskt ble til naturens uunngåelige forgård, var noe som irriterte kanskje mer enn det sjarmerte. Lenge skulle det gå før byen ble en turtistby som klarte å stå på egne ben.

Kilder og litteratur:

Denne artikkelen bygger i stor grad på gjengivelse av reiseskildringer som er å finne i artikler publisert i tidskriftet *«Vår by»*, utgitt av Foreningen Oslo på 1950- og 1960-tallet. Under overskriften «Christiania-besøk gjennom hundre år», øste Erland Scheen av sin enorme samling utenlandske reiseskildringer fra Norge gjennom en tiårsperiode.

Dessuten:

• Nielsen, Yngvar, *Reisehaandbog over Norge, Kristiania 1888*

• Myhre, Jan Eivind, *Oslo bys historie bind 3, «Hovedstaden Christiania – 1814-1900»*, Oslo 1990.

Utenfor Grand hotell. Fotografen Inga Breder har fanget inn folkelivet på Karl Johan ved ett av byens mest moderne og populære hoteller, Grand hotell. A-10384/Ua/001/063







BYENS HOTELLER

Lenge var det bare ett godt hotell i byen. Fra midten av 1850-årene to, og på slutten av 1800-tallet flere som holdt bra internasjonal standard. Men hotellnæringen holdt ikke helt tritt med utviklingen på 1900-tallet. Byen manglet hoteller, og standarden kunne vært bedre. Det måtte en stor sportsbegivenhet til for å endre på dette.

Tekst: Bård Alsvik

I september 1846 ankom en delegasjon svenske embetsmenn Christiania for å forhandle om en ny tollavtale mellom Sverige og Norge. Blant disse var tollinspektør C. A. Bodman. Ut fra hans dagbok kan vi få et innblikk i turistenes hotellopphold i byen for over 160 år siden.

Hotel du Nord

Delegasjonens medlemmer tok inn på byens eneste noenlunde ordentlige hotell – Hotel du Nord i Dronningens gate. Bodman var ikke videre begeistret for byen og ønsket seg hjem igjen. På hotellet ble de imidlertid elskerverdig mottatt, og anvist to værelser i andre

etasje mot bakgården. Rommene var innredet for sommerbruk og manglet ovner – noe som nok kunne behøves i slutten av september.

For tre rom, med to stearinlys hver dag til hvert rom, samt morgenkaffe med smør og brød, måtte de betale til sammen to daler dagen. Delegasjonen var overrasket over hvor billig det var, dessuten fikk de etter hvert byttet til værelser som var langt bedre enn de første

En kraftig middag med fisk og kjøtt gjorde Bodman så mett at han hoppet over kveldsmaten og gikk tidlig til sengs. Om sengene lar vi ham selv fortelle: «Jeg ble behagelig overrasket da jeg fant de tykke krøllhårdrassene forsynt

med springfjærer, som forhindrer at man enten synker ned i et hull eller ligger og vrir seg hele natten om i hoftene og våkner om morgenen mer trett enn uthvilt. Det skulle være herlig å ha en slik deilig seng hjemme».

Victoria og Grand

I 1855 fikk Hotel du Nord skarp konkurranse fra Victoria hotell i Rådhusgata 8. Victoria skaffet seg et meget godt rykte i Europa og huset så vel statsoverhoder som verdensberømte kunstnere. I 1888 kåret det engelske tidsskriftet *St. Stephen's Reviews* Victoria til Europas beste hotell.

Fra 1874 fikk Victoria konkurranse fra Grand. Hotellet ble åpnet med støtte



Sanatorieliv.

Man hadde mange grunner til å komme seg litt bort fra det vante, å kople av og hente krefter. Som her på Grefsen sanatorium rundt 1900. A-10021/U/001/010.

fra Schous Bryggeri. Noen videre omtale av hotellet, av Grand Cafe eller Speilsalen, trengs kanskje ikke, annet enn at kafeen lenge var tilholdssted for kunstnere og intellektuelle, og Speilsalen ble en av byens fineste restauranter og selskapslokaler. Hotellet fikk også huse berømtheter og nød godt av å ligge ved byens hovedgate. Så vel mat som rom omtales i samtiden i de beste ordelag av turistene, og oftest hva gjelder Grand og Victoria. Men hvilket hotell var mest populært?

Den kanskje mest kjente reiseberetningen som er skrevet av engelskmenn på besøk i Norge, og som må betegnes som en klassiker, er *Tre i Norge*. Ved To av

dem. Den handler om tre engelskmenn på jakt- og fisketur i Jotunheimen, men med et kort opphold i Kristiania i 1880. Muligens gir de svaret på hva som var det mest populære hotellet:

«Etter avtale gikk skipperen straks i land og sikret oss værelser på Victoria Hotell, for vi hadde hørt det var vanskelig å få plass på hotellene i denne tid. Vi hadde tatt denne forholdsregel fordi det om bord var en meget elskverdig og meget snakksom ung engelskmann som hadde gått hele skipet rundt og rådet folk til å ta inn på Grand Hotell, som etter hans utsagn var det beste i byen. Ikke før var skipperen kommet inn på Victoria og hadde tilvristet seg de to ledige værelser som ennå var igjen på dette sted, før dette naive

og uskyldige mennesket kom heseblesende inn i resepsjonen, og skipperen fikk da den tilfredsstillelse å høre på hans unnskyldninger fordi han hadde prøvd å lure oss. Vi hadde nemlig straks skjönt at hensikten med hans mistenkelige edle råd var å sikre ham selv og hans selskap plass på Victoria».

1888: Mange muligheter for rom

Hadde man ikke råd til å bo på Grand eller Victoria, hvor det i følge Yngvar Nielsens reisehåndbok for Norge kostet fra tre til tjue kroner natta i 1888, så fantes det andre muligheter. Et annet av de finere hotellene var Hotel Scandinavie, på Karl Johan, nærme Jernbanetorge. I samme åndedrag

Hotell i særklasse.

Grand Hotel ble helt fra starten av, i 1874, regnet som ett av byens fineste hoteller. Hotellet har opp gjennom årene rommet både kjente restauranter og selskapsrom, hvorav Speilsalen (åpnet 1886) og Rokkosalen (åpnet 1894) ved siden av Grand Café er de mest berømte.

Fargelagt fotografi, angivelig fra rundt 1900. Fotograf: G.K.A. A-10001/U/011/012.



må nok også det meget sentrale Hotel Royal på Jernbanetorget nevnes. I tillegg fantes det ganske mange mindre og enklere hoteller der du kunne få et værelse fra litt over én krone til to-tre kroner per døgn. Det tradisjonsrike Hotel d'Angleterre i Rådhusgata 26 var ett av dem. Hotel Stockholm ved Østbanen, hotellet med det artige navnet Schnurbusch i Stortingsgata og Britannia ved Tollboden hørte også med til disse mellomklassehotellene. I tillegg fantes det flere såkalte privathoteller i 1888. Mange av dem var drevet av driftige kvinner, og de fleste hadde beliggenhet omkring Østbanestasjonen og langs Karl Johans gate, som Søstrene Larsens, Søstrene Byes, Søstrene Knudsens og Anna Kures Hotel, for å nevne noen.

Var også disse hotellene for dyre, var det i følge Yngvar Nielsen reise-

håndbok mange «tarveligere Hoteller». Noen av dem med kongelige navn, tross sin enkelthet: Hotel Kong Karl, Hotel Harald Haarfagre og Hotel Kong Oscar.

Europas beste hotell ble husvillegård

Vi gjør et raskt hopp til 1933 og ser at byens hotellandskap har endret seg ganske mye siden 1888. Men det slår oss at på tross av at byens befolkning nesten hadde blitt fordoblet siden 1888, samtidig som byen rent fysisk hadde vokst utover sine grenser med betydelig forstadsdannelse i Aker, så hadde ikke antallet hoteller økt deretter, kanskje tvert i mot. Reisetrafikkforeningens turistblad *Oslo Denne Uke*, som kom ut for første gang dette året, navnga 17 hoteller innenfor bygrensa i 1933. Foruten seks sanatorier og turisthoteller oppe i høyden i Aker.

Grand, Bristol og gamle d'Angleterre nevnes, men ærverdige Victoria er borte. Det som en gang hadde vært Europas beste hotell endte opp som hjem for husville inntil det ble revet i 1936. I stedet hadde byen fått andre flotte hoteller: Continental i Stortingsgata, Savoy i Universitetsgata og K.N.A.- hotellet i Parkveien, hvor alle værelser hadde bad og dessuten plass til førte biler i hotellets garasje.

Byens hoteller inneholdt det meste av det som var verdt å få med seg. *Oslo denne uke* kunne fortelle at Oslo hadde et «vel utviklet restaurantliv med flotte spisesaler, mondene danselokaler, hyggelige kunstnerrestauranter og gode borgerlige spisesteder». Bladet fremhevet spesielt Speilsalen på Grand, Den Mauriske Hall på Bristol og selvfølgelig 2. etasje på Continental. Om Speilsalen



1955: Hovdan om byens hoteller

Et nytt hopp gjøres, denne gang til 1955. Den driftige og allerede da mangeårige turistsjef Alfild Hovdan hadde gitt ut en egen bok: *Den store Oslo-guiden*.

Hun unnlot ikke å nevne at Norge hadde en egen hotellov som satte bestemte krav til driften. Uten hotellfagskolen kom man ikke langt, og hadde man først fått fagbrev og noen års praksis på baken, så var det ikke bare å åpne et hotell. Man kunne nemlig ikke uten videre sette navnet «hotell» på hva som helst. Det var strenge krav til rommene, til utstyret og til sikkerheten for gjestene. I samme avsnitt skriver hun at det ikke er noen hoteller i byen som tilfredsstiller «internasjonal luksusklasser», men at hotellene som hun i boka har plassert i «særklasse» fullt ut tilfredsstiller et hvert rimelig krav til moderne komfort.

Åtte hotell var i særklasse: Bristol, Grand, Continental, kommunens eget hotell - Hotell Viking - med 606 senger fordelt på 322 værelser, noe som gjorde det til Skandinavias største. Videre: Carlton, i Parkveien, Holmenkollen Turisthotell, K.N.A.-Hotellet, og Norum i Bygdøy Allé.

Grand var fortsatt byens ledende hotell. Carlton var skattet av amerikanere, fordi enkelte suiter der har to bad, og Holmenkollen trakk besøkende særlig på grunn av utsikten. Continental kunne, foruten å skryte av sin gode restaurant, varte opp med egen garasje med «full service for gjestene». Mens Norum var «kjent for sitt gode matstell».

Hovdan ga dessuten gode råd om «betjeningsavgiften». Hotellene regnet 10-15% betjeningsavgift som gikk «til samtlige ansatte ved hotellet». Dessuten var det vanlig å «honorerer portieren ekstra hvis denne har ydet gjestene spesielle tjenester».

Mangel på husrom, også for turistene

Rett etter krigen var boligmangelen særlig stor i Oslo. Men også byens hoteller slet med å skaffe nok plass når trøkket fra tilreisende var som størst. Det hendte at turister ble henvist til det mer private og hjemmekoselige innkvarteringsmarkedet.

Allerede i 1939 hadde Oslo kommune gått i gang med å planlegge et nytt og stort folkehotell for å bøte noe

på rommangelen, men krigen satte en stopper for planene. Da byen ble tildelt vinterlekene i 1952, ble det ny fart i planene. I 1951 sto Hotell Viking ferdig. Likevel manglet det hotellrom. En stor «dugnad» måtte til for å skaffe alle tilreisende tak over hodet under vinterlekene, også i private hjem.

Problemet fortsatte også etter 1952. Sommeren 1953 var alle hoteller i Oslo mer enn fulle, og det hendte rett som det var at man måtte lage provisoriske oppredde senger i hotellenes salonger. Et tiltak som ble iverksatt var å bruke den nybygde Sogn Studentby som sommerhotell. Dessuten ble byens ungdomsherberg opprustet. Et annet tiltak var «Innkvarteringsentralen». Med oversikt over alle ledige rom i byen, og sentralt beliggende på Østbanestasjonen, sørget sentralen for at 50 000 turister årlig fikk tak over hodet.

Siden har byen fått sitt SAS-hotell, sitt Plaza og hoteller utenfor bykjernen. Enkelte hoteller kunne nok ønske seg flere gjester, selv om det til tider kan være fullt i hvert fall på sentrumshotellene når det avvikles store arrangementer i byen, eller turistsesongen er på det høyeste. Statistikken viser imidlertid, at Haraldsheim Vandrerrhjem er det mest populære overnattingsstedet, i hvert fall målt i belegg. Tett etter følger Vandrerrhjemmet Anker Hostel. Men ingen av disse er jo hoteller, i hvert fall ikke sammenliknet med hva Victoria og de andre gamle ærverdige Kristiania-hotellene var. Men så er ikke den jevne turist, og slett ikke byen heller, den samme.

Kilder og litteratur

- Hovdan, Alfild: *Den store Oslo-guiden*, Oslo 1955
- «Oslo Denne Uke», 1. årgang, Oslo 1933
- Nielsen, Yngvar: *Reisehaandbog over Norge*, Christiania 1888
- Torstenson, Inge: «Fra Victoria til Viking – En liten hotellkavalkade», i *Byminner* 3-1990
- Bodman, C.A.: «To måneder på hotell i Christiania for 100 år siden» i *St. Halvard*. Oslo 1950.
- Lund, Aa. Børre og Andersen, Alf G.: «Reiseliv i Oslo gjennom 75 år», Oslo 2004
- Clutterbuck, W.J. og Lees, J.A.: «Tre i Norge ved to av dem», Oslo 2005

leser vi at det er en «elegant og festlig spisesal» der det om aftenen ikke er nødvendig med selskapsantrekk «men ønskelig». Her møttes det «toneangivende Oslo-publikum for å spise godt og more sig». I den «store og flotte» Mauriske Hall på Bristol «hvor det unge Oslo møtes til 5 o'clock tea med dans» er det ofte «mannequinopvisninger med kunstnerisk underholdning».

På Bristol kunne man få «Diner» til fem-seks kroner, og kanskje havnet man til slutt i hotellets populære «barr» [sic.] hvor selskapsantrekk slett ikke var nødvendig. Ville man ha mer ro, gikk man til 2. etasje på Continental, en «1ste klasser restaurant med utmerket orkester», men uten dans. Til gjengjeld kunne man beske så vel skribenter som skuespillere som møttes for «å spise godt og passiare i ro sammen».

A photograph of a hotel room. In the foreground, a bed with a dark wooden headboard and a light-colored duvet is visible. To the right of the bed is a dark wooden nightstand with a glass of water and a small container. In the background, a window with sheer white curtains allows bright light to enter the room. The walls are a neutral, slightly textured color. The overall atmosphere is calm and clean.

Ein hei

Hotell Bondeheimen opna i 1913 i Rosenkrantz gate 8 som eit rimeleg hotelltilbod særleg tileigna landsungdom og tilreisande utanbysfrå. B var, då som no, eigd og drive av Bondeungdomslaget i Oslo, og har ei samanheng med fleire delar av nynorskrørsla.

Tekst: Aina Basso

Eit rom i byen.

Rom på Bondeheimen anno 1913. «Det er ikkje mykje krot, men vakkert det vesle som er.» Fotografi utlånt frå Hotell Bondeheimen.

m i byen

og nøkternt
Bondeheimen
historie tett



Det er den draumen me ber på at noko vedunderleg skal skje

Olav H. Hauge

Det er desse orda av den store, norske diktaren Olav H. Hauge som møter meg når eg går inn hovudinngangen til Hotell Bondeheimen. Gullord nedfelte i steinhellene ved inngangsdørene. Inne i resepsjonen finn eg heile diktet på vegggen:

*Det er den draumen me ber på
at noko vedunderleg skal skje,
at det må skje -
at tidi skal opna seg,
at hjarta skal opna seg,
at dører skal opna seg,
at berget skal opna seg,
at kjeldor skal springa -
at draumen skal opna seg,
at me ei morgonstund skal glida inn
på ein våg me ikkje har visst um.*

Sitata frå norske forfattarar er blitt eit gjennomgangstema i hotellet, etter renovasjonen som har pågått dei siste åra. På avisbordet, der eg blar raskt gjennom dagens avis medan eg ventar på nestleiaren for hotellet, Astrid Grytting – som skal leie meg gjennom hotellets historie over ein caffè latte på Kaffistova – står eit sitat av Ivar Aasen. På vegggen, ved sida av Hauge-diktet, står eit sitat frå *Andvake*, den siste boka til dramatikar og forfattar Jon Fosse. Seinare skal eg bli vist inn i Haldis Moren Vesaas-rommet, der eg finn sitat frå det sterke diktet *Tung tids tale*:

*Det hjelper då litt, nokre få forfrosne,
at du er varm!*

Sitata følgjest av vakre portrett av forfattarane, 127 i talet, ein for kvart rom. Og ikkje berre eldre og yngre nynorskeforfattarar. Bokmålsforfattarar med tilknytning til hotellet, som Sigrid Undset, Knut Hamsun og Alf Prøysen, har og fått sine rom, med sine portrett og sine sitat på veggane. Så får vi håpe avstanden mellom rom nummer 408 og rom nummer 414 er stor nok for Undset og Hamsun, som skal ha gjort det dei kunne for å unngå kvarandre under sine samanfallande opphald på Bondeheimen. Knut Hamsun flytta forresten inn der eit heilt år ved eitt høve, etter ein særskilt hard krangel med kona Marie.

Gjestar av ulikt slag
Bøndernes Hus blei teikna av arkitek-



Ein heim i byen. Bøndernes Hus i Rosenkrantz gate 8 opna 1913 og inneheldt Kaffistova, Bondeheimen og teatersalen. Formålet med å få ein Bondeheim i Kristiania var å gi den tilflyttande landsungdom eit forankringspunkt og hjelp til å finne seg til rette i storbyen. Fotografi utlånt frå BUL/Hotell Bondeheimen..

tane Berner & Berner, og kong Haakon 7. stod for opninga den 26. juni 1913. Den første gjesten blei teken imot 10. juni og var diktaren og skrøneforteljaren Hans Seland frå Flekkefjord. Kaffistova heldt hus i 2. etasje, Bondeheimen i 4. og 5., og nedst låg teatersalen, med kjellar og lagerrom under. Om standarden på hotellromma skreiv riksorganet *Den 17de Mai* at «det er ikkje mykje krot, men vakkert det vesle som er» og journalisten var over seg over at det var vatn i springen på mest kvart einaste rom.

«Bondeungdom som kjem inn til storbyen, møter sikkert også i dag store vanskar, men det er ulikt lettare å koma inn til storbyen i dag enn det var for ein 40-50 år sia. I den tida gjekk innflyttarungdomen på måfå. No har ein både Bondeheim og kaffistover

som meir enn gjerne tek mot innflyttarar og så langt som råd er, gjev dei rettleiing og hjelp. På kaffistova til B.u.l. samlast innflyttarungdomen frå alle kantar av landet, her møtest dei og her finn dei kjenningar frå heimstaden sin. Her drøftar dei dagens aktuelle problem. Her lærer innflyttarar frå dei ymse kantar av landet kvarandre å kjenna og ikkje minst, her kan ungdomane vera seg sjølve same kva kant av landet dei kjem frå; og her knyttest bandet mellom by og land fastare enn nokon gong før.»

Slik skreiv disponent Martin Hellesland i 50-årsskriftet for Bondeungdomslaget i 1949. Formålet med å få ein Bondeheim i Oslo var nettopp dette: Å gi den tilflyttande bondeungdommen ein stad å bu, eit forankringspunkt og hjelp med å finne seg til rette i storbyen. Bon-

deheimen blir framleis brukt av gjestar frå bygdene, og frå andre delar av landet. Det er også fleire av dei norske forlaga som nyttar hotellet som overnatting for sine forfattarar og tilsette, då kanskje særskilt Det Norske Samlaget, som har ei historie som er nært samnvoven med den til Bondeungdomslaget, målrørsla og Bondeheimen, osb. Det Norske Teatret, som er ein av dei næraste naboane, bruker også gjerne Bondeheimen, får eg høyre.

Hotellet profilerer seg mot ulike delar av nynorskmiljøet, mot det politiske miljøet og ulikt organisasjonsliv, men også mot den internasjonale marknaden. I dag er om lag femti prosent av hotellgjestane utanlandske, og mange av desse er forretningsfolk frå USA,



Kaffi og bondekost. Kaffistova skulle vere ein «fyrsteklasses kafé med tridjeklasses prisar». Den første Kaffistova opna i 1901. På det meste var det sju kaffistover i Oslo. Fotografi utlånt frå BUL/Hotell Bondeheimen. .

Storbritannia, Sør- og Aust-Europa og våre nordiske naboland. Hotellet er også særleg populært mellom norska-merikanarar som kjem for å leite etter dei norske røtene sine i byens arkivinstitusjonar.

Bønder i byen

Tilflyttinga frå bygd til by var på slutten av 1800-talet enorm. Berre i det siste tiåret av 1800-talet kom om lag 75 000 menneske flyttande til Kristiania-distriktet. Det store hamskiftet i bondesamfunnet, med omlegging frå naturalhushald til salsjordbruk, gjorde at mange blei overflødige. Det skrantande jordbruket makta ikkje brødfø eit stort folkeover-

skot, og talet på arbeidsplassar på gardane minka. Vegen gjekk då for mange anten over havet til Amerika, eller til dei norske byane og industrien som hadde vakse fram der.

Men byen hadde ikkje berre lykke å tilby. For dei som kom pengelause og utan særleg nettverk var vegen kort til fattigdom, naud og heimløyse. Det var i denne tida mange lag kom til og fann si form. Bondeungdomslaget (BUL) blei skipa hausten 1899. Norskdomsrørsla hadde allereie vore i sving ei stund, mål-rørsla hadde førti år på baken og både organisasjonar og einskildlag hadde arbeid spreidd, men likevel meir eller mindre under eitt, sidan 1860-åra. Mål-organisasjonane flaut saman med den

veksande bondereisinga utover 1800-talet og må sjåast i samanheng med denne. Av organisasjonane er Det Norske Samlaget, som feira 140-årsjubileum i fjor, eldst i flokken. Dette radikale laget fekk pressa fram viktige målkrav i Stortinget, og byrja snart å gi ut bøker på landsmål.

Kvinner i tet

Den første Kaffistova opna i Øvre Slottsgate 29 i 1901, og skulle vere «*ein fyrsteklasses kafé med tridjeklasses prisar.*» På det meste var det heile sju kaffistover rundt omkring i byen, og det var først frå 1980-talet at Kaffistova på Bøndernes Hus blei åleine om namnet og posisjonen. For oslofolk er Kaffistova kanskje mest kjent for menyen på torsdagar, då



«Men byen hadde ikkje berre lykke å tilby»

saman med ekteparet Anna og Aksel W. Joter teikna og laga prydsaum og bunadar etter innsamla tilfang. Dei danna slik «Heimen», som blei kjøpt av BUL i 1924 og den dag i dag eksisterer under same namn, og held hus til venstre for hotellrespsjonen.

Vegen til målet

Kanskje er det ikkje så rart at dei ulike delane av nynorskørsla fortset å støtte opp om Hotell Bondeheimen og Kaffistova:

«Det er ikke lite nynorskbevegelsen har klart å bygge opp i løpet av hundre år med språkstrid. Mange av ressursene har målrørsla fått fra en annen nøkkelinstitusjon: Noregs Mållag og ungdomslagene i nynorskørsla eide nemlig overnattingsstedene bondeheimene – og kaffistovene, kafeene som ble både kulturelt viktige og lukrative.»

Slik skriv Karin Haugen i ein artikkel i Klassekampen frå 2006. Vidare siterer ho Ottar Grepstad, leiar for Norsk kultursentrum, frå boka *Det nynorske blikket*: «For kvar ein kaffikopp og kvart eit snork på hotellromma fekk målrørsla meir å rutte med.»

I dag finst det kaffistover i Tromsø, Harstad, Mosjøen, Bergen, Gjøvik, Flekkefjord, Kvinesdal, Skien og Oslo. Til tross for kaffiprofilen, er det mattilbodet som har vore nøkkelen til suksess. Ifølgje Grepstad er målrørslas kremersuksess tufta på at innflyttarane og dei tilreisande gjennom Bondeheim og Kaffistove fann en heim i byen. For mange var byen ein sosialt usikker arena. Då blei Kaffistova ein stad å kjenne

seg trygg, og sidan det var alkoholfritt sleppte ein unna fyllerør og bråk. Blant dei som vanka på Kaffistova var ein del forfattarar, ein del heilt vanlege folk. Nokre som gjerne nemnast er Johan Falkberget, Haldis Moren og Tarjei Ves-aas. Til byen kom det både fattige og rike og Kaffistova fungerte ifølgje Grepstad som ein demokratiserande møtestad. Også i dag er det ei blanding av såkalla A-kjendisar og meir anonyme folk som treffest på Kaffistova, seier han.

For min del vil Hotell Bondeheimen og Kaffistova alltid vere uløseleg knytt til mitt første møte med Det Norske Samlaget, då eg som syttenåring var med på Samlagets manusseminar, og vi både åt lunsj og middag på Kaffistova. Også Ragnar Hovland minnest Kaffistova og god kjøtkakesmak i romanen *Sveve over vatna* frå 1982. Og eg minnest Hovland anno 1997. Med bart og donaldklokke om handleddet.

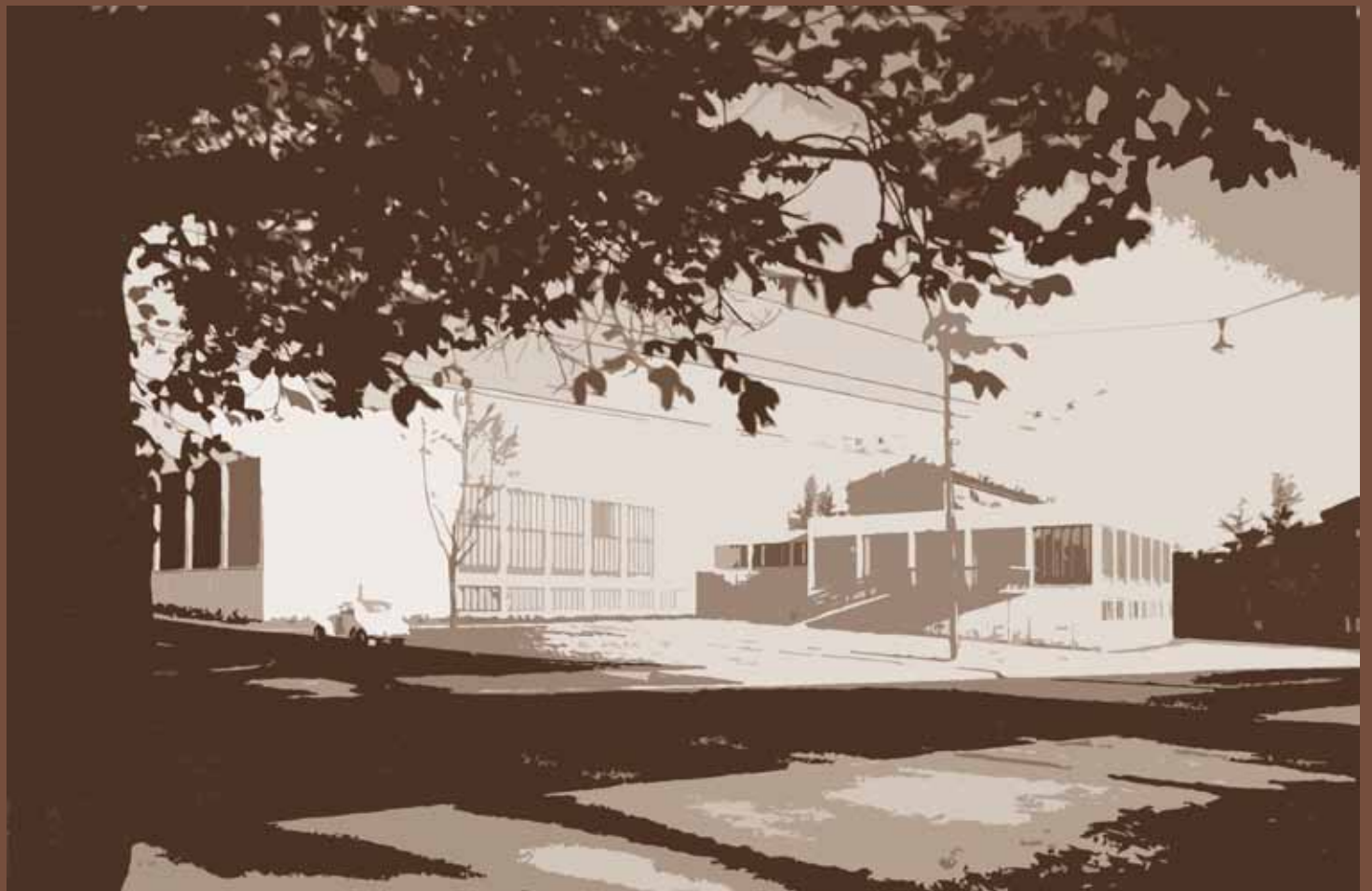
Kjelder og litteratur:

- Intervju med Astrid Grytting, nestleiar for Hotell Bondeheimen.
- Bondeungdomslaget i Oslo. 50-årsskrift. Oslo 1950. Frå arkivet til Bondeungdomslaget i Oslo (A-70006): Bondeungdomslaget i Oslo. 50-årsskrift. Oslo 1950.
- *Almenningen*, Olaf (m.fl.). «Og byen er vår bror...» Bondeungdomslaget i Oslo 1899 – 1989. Oslo 1989.
- Haugen, Karin: *Bønner i byen*. Artikkel i Klassekampen 28. oktober 2006
- Tvedt, Knut Are (red.). Oslo byleksikon. Oslo 2000

ein kan kome og ete raspeball, eller potetball, som vi seier på Sunnmøre. Men også resten av veka er restauranten godt besøkt av både hotellgjestar og osloborgarar som kjem for å få seg god, norsk husmannskost til rimelege prisar.

Noko som er interessant ved BUL og dei tilknytte verksemdene er dei mange kvinnene som har vore i leiande posisjonar gjennom heile den hundreårige historia. Marie Kviberg var først ute med ideen, og sat i styret for den første kaffistova saman med Ivar Jørstad og Johan Taraldset. Hulda Garborg var lenge den fremste drivkrafta i både leikarbeidet og spellagsverksemda til BUL. Ho var også den som starta arbeidet med å få bygdebunadane tilbake i bruk, og som

TIL TØYEN MED ET SKRIK



Munch på Tøyen. Museet på Tøyen åpnet i 1963. Bygget ble tegnet av arkitektene Gunnar Fougner og Einar Myklebust. Bildet er tatt fra Monradsgate. Fotograf og år: ukjent. Fotomontasje. Original i svart-hvitt. Fra arkivet etter Parkvesenet, A-20145/Uam/001/030.

Riktignok var det en Munch-sal i Nasjonalgalleriet, men Munchs unike gave til Oslo by krevde et helt museum. Hvor skulle det ligge?

Tekst: Anette Walmann

I sitt testamente, datert 18. april 1940, testamenterte Edvard Munch alle sine verker til Oslo kommune. Edvard Munchs siste vilje var at Oslo kommune skulle få hans: «*efterlatte kunstverker, tegninger, tresnitt, litografier, raderinger, samt treplater til tresnitt, litografiske stener, samt graverede kopperplater*». Den eneste betingelsen var at det ikke måtte lages nye trykk ved hjelp av hans litografiske stener, treplater eller kopperplater, og at det kun skulle selges ti eksemplarer av hans etterlatte grafiske verker.

Det var et stort ansvar for Oslo kommune å få en slik gave. Gaven måtte sikres for ettertiden, og man måtte legge til rette for at publikum kunne få oppleve den store kunstnerens verk. Gaven hadde en verdi som vanskelig kunne måles i kroner og øre. I forbindelse med skiftet etter Munch, ble verdien satt til 4 784 720 kroner. Fem år senere anslo man at verdien av gaven minst var femdoblet, og at den representerte verdier på mellom 25 og 30 millioner.

Til å forvalte denne gaven, i tillegg til de andre kunstverkene i kommunens eie, ble Oslo kommunes kunstsamlinger opprettet. Kunstsamlingene så behovet for at Munchsamlingen kom under faglig ledelse og tilsyn ved en fast ansatt konservator. Munch-utvalget, som skulle ta seg av spørsmål knyttet til Munchsamlingen, ble oppnevnt i september 1945. Fanesaken for kunst-

samlingenes styre, var å få reist en egen museumsbygning for Edvard Munchs gave: «*Bare derved kan dens veldige verdier trygges for fremtiden og bare derved kan gaven få sin fulle verdi for byen.*»

Det skulle gå nesten tjue år etter Edvard Munchs død 23. januar 1944, før et Munch-museum var en realitet. Allerede på kommunens budsjett for 1946-47, ble det satt av 50 000 til forberedende arbeider i forhold til å etablere et museum for Edvard Munchs kunst. Inntil videre ble Munchs kunst lånt ut på forespørsel fra kunstinstitusjoner i inn- og utland som ønsket å arrangere utstillinger.

Interessen fra utlandet var stor. Allerede i 1946 ble det arrangert en stor Munch-utstilling i København. Utstillingen ble en enorm suksess – 40 000 besøkende og et betydelig økonomisk overskudd. Suksessen var ikke mindre ved de to neste utstillingene i Stockholm året etter. Forespørslene fra utlandet om å få låne Munch-bildene til bruk i utstillinger, fortsatte å strømme inn. Så stor var pågangen, at man så seg nødt til å avslutte utlånsvirksomheten av konserveringshensyn. Stadige utlån av kunstverkene ville innebære og utsette gaven for permanent fare, samtidig som Oslo kommune ikke selv fikk nyttiggjort seg gaven.

Interessen fra utlandet satte fart i planene om et Munch-museum. Det var bred konsensus om at man måtte ha et

eget museum for Munchs bilder, og det skulle helst skje så raskt som mulig. Plasseringen av det nye museet var imidlertid et omstridt spørsmål.

Det ideelle Munch-museum

Johan H. Langaard, direktøren for kunstsamlingene, utredet spørsmålet om plassering av Munch-museet og de krav som måtte stilles til tomten. I følge ham, skulle «Det ideelle Munch-museum» ligge ved Frognerveien, vis å vis Vigelandsmuseet. Siste ord i saken var imidlertid ikke sagt. Det var flere alternative forslag oppe til vurdering. Blant dem var tomte til det tidligere Foss Bryggeri, sandtaket ved Trondheimsveien og toppen av Tørshovdalen. To alternativer utkrystalliserte seg som særlig godt egnet – nemlig Frognerarealet og Tøyenarealet mellom Sørligata 60 og Økernveien.

Vi vet alle hvordan saken endte, men veien dit var lang og kronglete. Blant dem som kjempet for et Munch-museum på Tøyen, veide sosialpolitiske argumenter tungt. Ved å plassere en av landets største kunstsatter på østkanten av byen, skulle man legge til rette for at en del av befolkningen som hittil i liten grad hadde fått ta del i store kunstopplevelser, skulle få nyte «det godet som kunsten og kulturen er». Tøyen var et typisk arbeiderstrøk. Til å begynne med var området preget av typisk forstads-

«Et Munch-museum på Tøyen ble sett på som et ledd i byutviklingen»

bebyggelse, små trehus, oppført med billige materialer. De første murgårdene ble bygget etter byutvidelsen i 1878. Da planene for et nytt Munch-museum ble lagt, var Tøyen et område i utvikling. Utbygging av Tøyenjordene tok til i 1938 og ble fullført i 1954. Et nytt stort byggeprosjekt sto på trappene, utbyggingen av Tøyen sentrum i det eldste boligstrøket. Området ble tilført et stort antall nye og moderne boliger. Et Munch-museum på Tøyen ble sett på som et ledd i byutviklingen av dette området, og som et middel til å få hevet området kulturelt. Utbyggingen av T-banenettet og kollektivtrafikken generelt, åpnet mulighetene for å forflytte seg raskt fra den ene siden av byen til den andre, og med T-banestasjon på Tøyen fra 1966 minket avstanden til sentrum drastisk.

Frogneralternativets største styrke var, i følge tilhengerne, nærheten til Vigelandsmuseet. Vigelandsmuseet og – parken, var allerede etablerte og godt besøkte turistattraksjoner. Å plassere Munch-museet i det samme området, ville sikre besøkstallet og bidra til en naturlig samling av kommunens viktige kunstinstitusjoner. Kunstinteresserte turister slapp å bevege seg fra vest til øst for å oppleve to av byens og landets største kunstnere. Det veide dessuten tungt at det skulle ha vært en drøm for Edvard Munch at hans kunst skulle få plass i et museum som nettopp lå like ved siden av Gustav Vigeland.

Rolf Stranger fra Høyre gikk hardt ut mot forslaget om et Munch-museum på Tøyen og mente at det beliggenhetsmessig var så uheldig som det kunne få blitt: Museet vil «komme til å ligge nede i en grop – uten noe vakkert omkring seg, og ikke på noen måte fortelle om den kunstner og den kunst som det her dreier seg om». Stranger representerte imidlertid mindretallet. 22.02.1950 vedtok bystyret med 45 mot 39 stemmer å bygge Munch-museum på Tøyen.

Argumentene fra debatten den gang kjenner vi igjen i debatten i dag. Munchs kunst skal gjøres tilgjengelig for cruisebåtturister, turister med kun få timers rådighet i byen. I den forbindelse er det kanskje verdt å ta med seg skolerådmannens uttalelse fra debatten i 1950:

«De som vil gjøre Vigeland og Munch på en formiddag, hensynet til dem bør ikke veie sterkest i denne forbindelse. De som makter det, det er de som bare ønsker å få et helt overfladisk inntrykk av disse to kunstnere, de som ikke kan ofre en formiddag på Vigeland og en på Munch, de er naturligvis å beklage. Vel, det kan være turister som har liten tid, men hovedhensynet må vel tas til dem som skal få varig inntrykk av disse to kunstnere, og det gjelder først og fremst byens og landets befolkning, og de kan ikke da fordøye to slike giganter på en formiddag.»

Kravene til et tidsmessig museum når det gjelder konservering, oppbevaring, sikkerhet og formidling, er imidlertid endret radikalt siden 1960-årene. Dessuten har Munch-museets utstillingsvirksomhet og forskningsinnsats bidratt til å øke interessen for Munch over hele verden.

Hvor mange som kommer til åpningen av det nye Munch-museet i Bjørvika, vites ikke. Det vi imidlertid vet er at da Munch-museet åpnet 29. mai 1963, var interessen overveldende. Innen året var omme hadde over 174 000 personer besøkt det nye museet. Endelig kunne Munchs mesterverker oppleves samlet innenfor landets grenser, i en bygning som var bygd for formålet og i byen som hadde fått den store kunstskaften i gave.

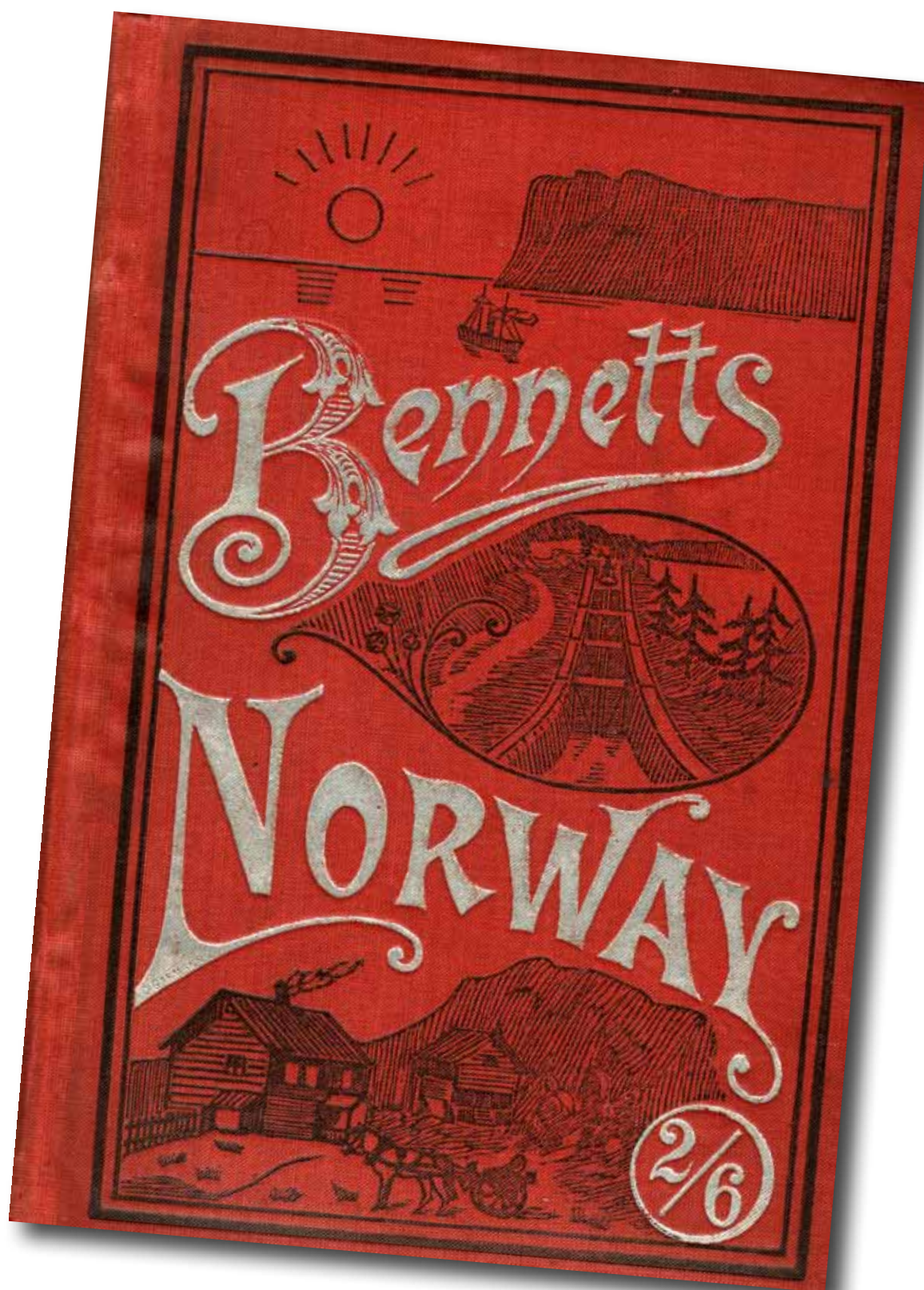
Kilder og Litteratur:

- Beretning om Oslo kommune 1912-1947
- Beretning om Oslo kommune 1948-1986
- Bystyresak nr. 64 1949/50
- Bystyresak nr. 95 1949/50
- Arkivet etter Kulturrådmannen XX B 6.
- Arkivet etter Finansrådmannen, Db 0410
- Statistikk over besøkende v Munch-museet
- Lande, Marit: Edvard Munch: Liv og kunst
- Stang, Ragna: Edvard Munch: mennesket og kunstneren



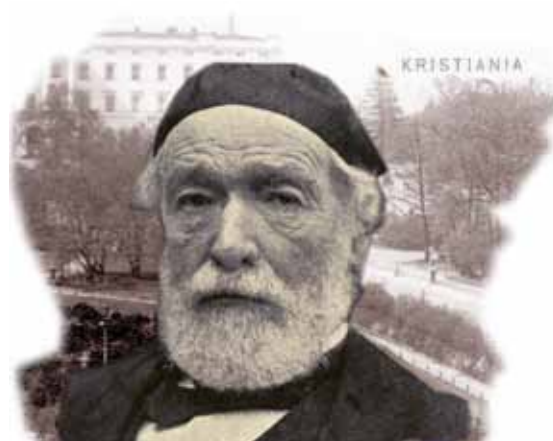
Mange konkurranseutkast.
Det kom inn femti forslag til Munch-museum på Tøyen i 1954. Her henholdsvis «Munchely» og «Munch», som ikke nådde helt til topps.





Den

«**Bibel for reisende**». Bennetts engelskspråklige reisehåndbok for Norge kom ut første gang i 1858. Den ble en nyttig følgesvenn for turister på reise i landet vårt. Her 1896-utgaven.



fantastiske Mr. Bennett

Thomas Bennett var sikker på at Norge ville være et minst like tiltrekkende reisemål for engelskmenn som Italia og Sveits. Han fikk rett.

Tekst: Bård Alsvik

I det skotske bladet *Blackwoods Magazine* for 1872 fins en artikkel med anonym signatur om reiseforholdene i Norge. Skribenten nevner at hvis man sommerstid skaffer seg en utgave av «Norges Kommunikationer» med timetabell for alle offentlige reisemidler og i tillegg skaffer seg et kart, så kan man stort sett klare seg selv i Norge. Men det finnes også en annen utvei: Å henvende seg til en «mesterhjerne». Denne mesterhjernen het Thomas Bennett.

Thomas Bennett ble født i England i 1814, oppdratt på Westminster School

i London og utrustet, som så mange andre engelske sønner fra bedrestilte familier, til en dannelsesreise i Europa. Til slutt endte han i København, nesten tom for penger, men skaffet seg det han manglet økonomisk ved å undervise.

Den dansk-tyske krig brøt ut våren 1848. Bennett, spontan som han var, vervet seg i 1ste Reserve Jæger Corps for å slåss mot tyskerne. Her ble han til det inntrådte våpenhvile, men da ble Bennett rammet av et nytt spontant innfall: Han ville se Norge, det «merkverdige av alle europeiske land», slik

han omtalte det.

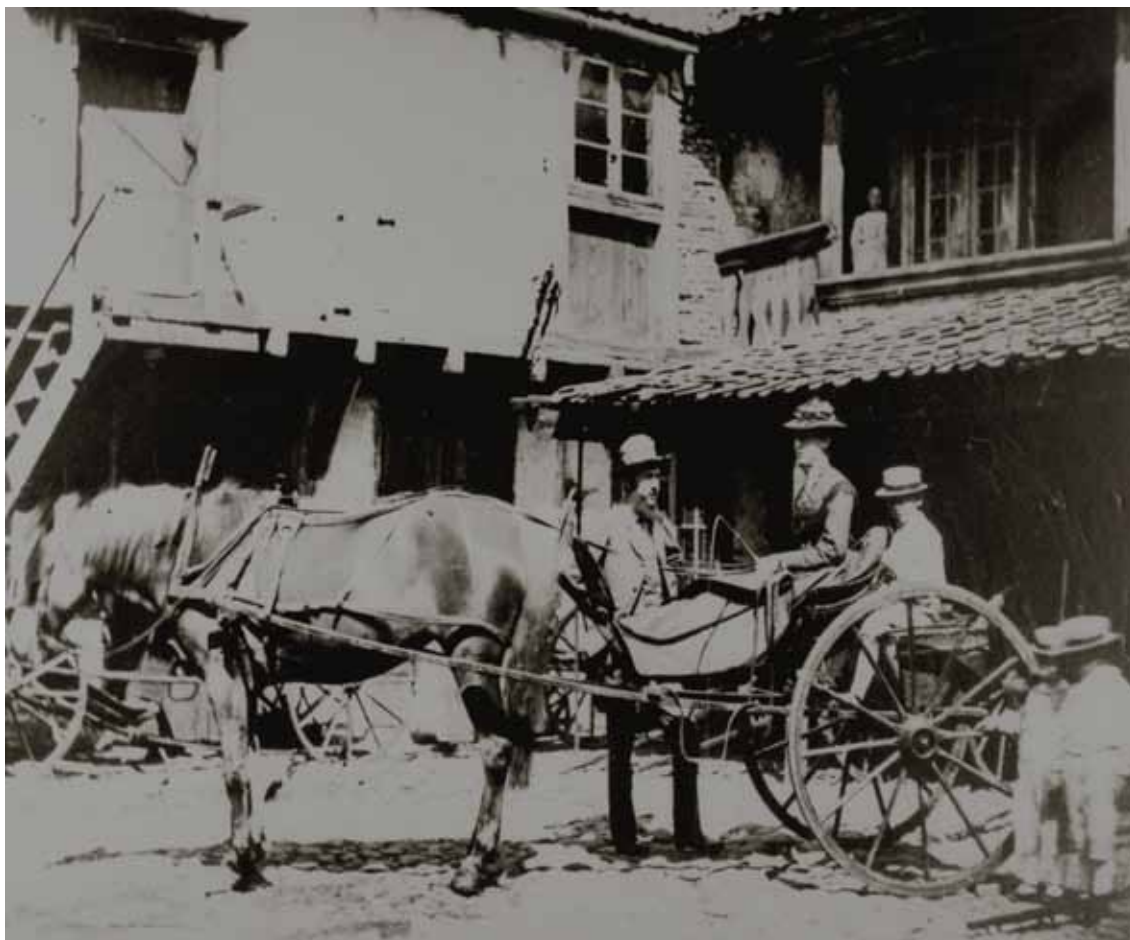
Det er fortalt mange historier om Bennett, blant annet om hans første gjerning da han trådte i land i Christiania høsten 1848. På vei over Stortorget så han en menneskemengde som samlet seg omkring en auksjonarius. Budene gikk trådt, og uten å se hva det ble bydd på, ropte Bennett ut: 18 daler! Hammeren gikk i bordet med et smell, og fram fra trengselen ble det trukket fram et gammelt øk av en hest.

Hva Bennett gjorde med hesten, sier ikke historien noe om. Men at det var en

Best for norsk terreng.

Karjolen tok seg lett fram i det bratte norske landskapet. For å tilfredsstille de godt vante engelske turistene satte Bennett inn ekstra polstringer og fjæring og bedre seter. Karjolen, som denne i gårdsrommet i Stor Strandgate 17 hvor Bennett drev sitt reisebyrå, ble uhyre populær blant engelsmennene.

Fra arkivet etter Bennetts Reisebureau AS, i Byarkivet.
Fotograf: Ukjent.



hest han først ble kjent med, er ganske typisk for det han senere skulle foreta seg i Norge.

Fra diligence til drosjer

Det andre Bennett gjorde i Norge, var å reise. Med Christiania som hovedbase fulgte han alle de veier som kunne følges ut av byen, til Eidsvoll, til Fredrikstad, til Drammen og til Sundvolden. Han lot seg sjarmere av landskapet og av norsk gjestfrihet på de gårdene der han skaffet seg losji. Raskt fant han ut at det var i Norge han ville fortsette å være.

To nye skritt ble tatt. Først gikk han til det engelske konsulatet med gode anbefalelsesbrev han hadde fått under sin *Grand Tour* i Europa. Han ble med en gang ansatt som sekretær. Så satte han inn annonse i avisene der han tilbød nordmenn språkundervisning, noe som ga ham over tre hundre elever i engelsk

og fransk de neste to-tre årene.

Undervisningen ga ham penger, og med dem nye ideer og muligheter. En diligencevogn ble bestilt fra England. Den fikk til og med et navn: *Aarvåk* og ble satt i regelmessig rute mellom hovedstaden og Drammen. Allerede kort tid etter skipet han inn to nye vogner som ble satt inn i trafikk mellom Christiania og henholdsvis Eidsvoll og Fredrikstad. Den til plankebyen gikk bare om vinteren når isen lå tjukk og skipene ikke kunne gå inn til Christiania. De måtte legges til i Fredrikstad eller andre byer med isfrie havner.

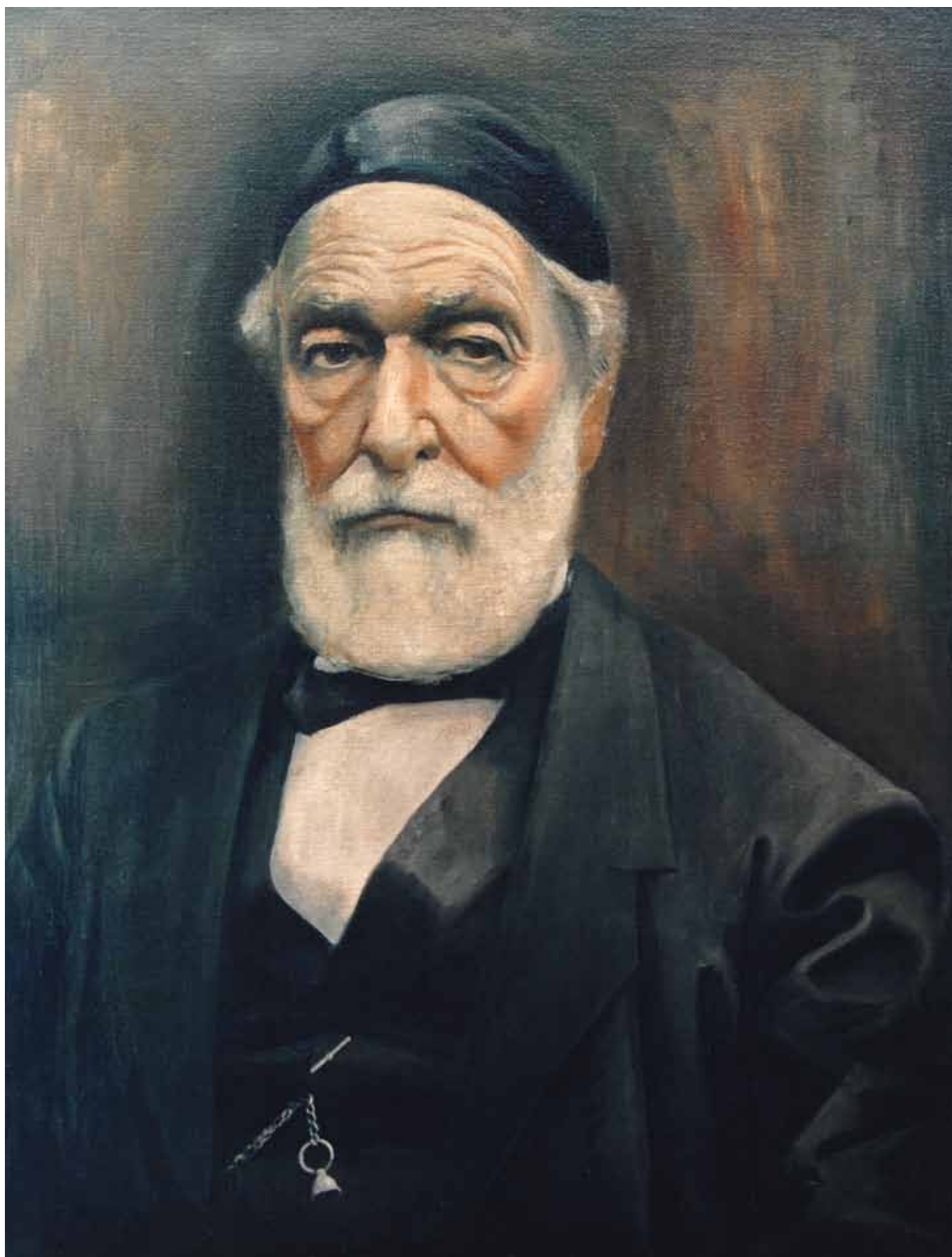
Man kunne tenke seg at behovet for faste diligencer var stort i et land som Norge. Men bedriften gikk merkelig nok med underskudd og Bennett så seg nødt til å legge ned rutene.

Men Bennett var ikke en mann som ga seg så lett. En forretningsidè utløste

ofte en annen. I første omgang rettet han blikket mot byen han hadde slått seg ned i. Med finansiell hjelp fra sin mor i England, gikk han i gang med å få orden på drosjevesenet i Christiania. Byen hadde fra før sitt vognmannslog som sto for skyssen i byen, men det var dårlig organisert og transporten underlagt et meget komplisert takstsystem. Dessuten, og kanskje det viktigste for organisatoren Bennett, skulle man ha skyss, måtte man oppsøke vognmannen i sitt hjem. Han så straks at dette var en hemske for næringen. Bennett etablerte derfor faste holdeplasser og innførte et nytt takstsystem der beregningen ble gjort etter avstandssirkler, med Vår Frelses kirke som midtpunkt.

Ordningen fikk både ros og ris. Bennett innførte billettsalg ved ombordstigning, noe som var nyskapende. Men det viste seg raskt at et antall engelske

«Bennett var ikke en mann som ga seg så lett»



Den fantastiske Mr. Bennett. Denne mannen var full av forretningsideer. Ikke alle var like gode, men Bennett lot seg ikke knekke av et lite nederlag. En liten justering var ofte nok for å skape gode forretningsideer. Maleri signert Finne. Fra arkivet etter Thommas Bennett i Byarkivet.
Foto: Øystein Eike, Byarkivet.

vogner, såkalte «hansoms cab», som Bennett hadde fått importert ved hjelp av sin mor, var for tunge for vinterglatte Christiania-gater.

Nest først i verden

Bennetts pågangsmot sviktet ikke av den grunn. I 1852 dro han på visitt til England der han ordnet finansiering til sitt neste prosjekt. Han var nå sikker på at det var utviklingen av reiselivet i Norge han ville satse på. Hans modell for det hele var reiselivet i Alpelandene. Men Bennett var sikker på at Norge ville være minst like så tiltrekkelige på engelskmenn som for eksempel Italia og Sveits var det.

Nesten like tilfeldig som da han kjøpte sin første hest, hadde Bennett ervervet seg en eiendom i Store Strandgate 17 i 1849. Huset var en rønne, men han trengte et sted å huse sine diligencer, og eiendommen var sånn sett hensiktsmessig. I tillegg til at huset var digert og godt egnet til forretningsdrift, samt

hadde et historisk preg med svalganger, hadde eiendommen et stort tun der vognene kunne parkeres.

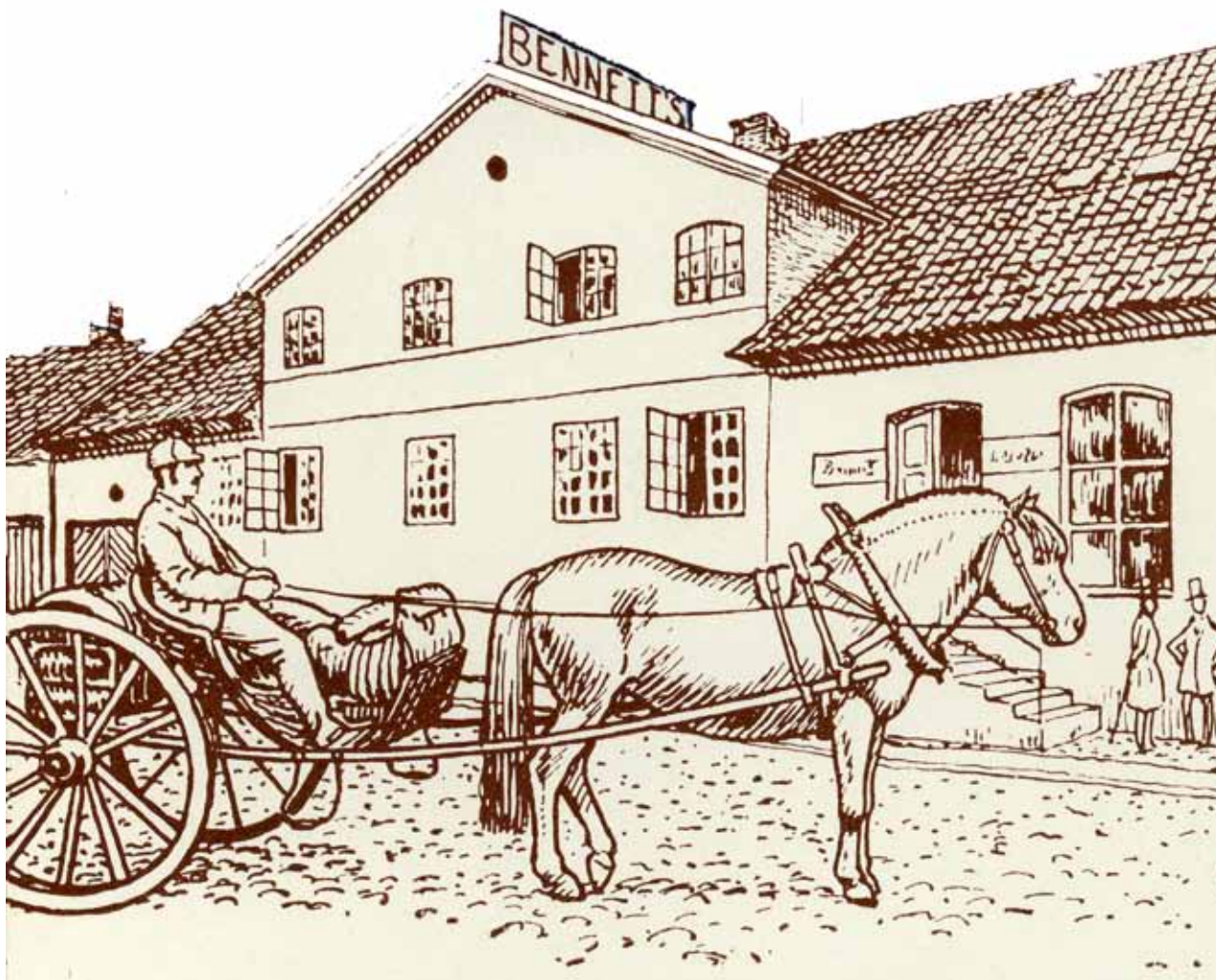
Fra sin eiendom i Store Strandgate 17 bygget Bennett opp det som senere er omtalt som verdens andre reisebyrå og som skulle bidra til å omgjøre Norge til et land der ikke bare eventyrere med masse penger kunne søke seg. Bennett var en god nummer to etter sin nevnebror Thomas Cook i England, som startet med å chartre hele tog for å frakte måteholdsfolk til stevner rundt i landet. Men Bennetts virksomhet bygget helt og holdent på hans egen ide, uvitende om hva Cook foretok seg.

Som konsulatsekretær fikk Bennett i oppdrag å ta seg av bedrestilte briter som ønsket å besøke Norge som turister. På bakgrunn av den kanskje mest brukte reisehåndboken på denne tiden, *Praktiske Lommereiseroute* utgitt av J.Chr. Abelsted i 1840, og reiser Bennett selv hadde foretatt, stakk han ut turer for lorder og annet fintfolk som

kom med englandsbåten og hjalp dem vel av gårde. Grunnlaget for en egen forretning, et reisbyrå, var dermed lagt. Diligencene gikk det som sagt dårlig med. Drosjevirkomheten hadde han jo, men hvorfor ikke tenke større, hvorfor ikke skyse turistene inn i landet til det de var kommet for å se?

Utvikling av karjolen

Bennett skjønte som sagt at «handsoms cab» ikke egnet seg for norsk terreng. I stedet vendte han oppmerksomheten mot det nasjonale kjøretøy i Norge, karjolen. Den var ikke mye brukt ellers i verden, men hadde absolutt sin fordele i Norge. Den var lett å bruke i bratt terreng. Hjulene kunne enkelt tas av og karjolen lot seg derfor frakte enkelt ombord på prammer eller andre fartøyer når elver og fjordarmer skulle krysses. Men en karjol flyttet seg ikke alene. I det man spente en fjording foran, fikk man det perfekte framkomstmiddel for norsk terreng.



Store Strandgate 17. Tegning av Bennetts reisbyrå i Christiania. Huset var opprinnelig en rønne, men egnet seg godt til forretningsdrift med et stort innvendig tun og svalganger som ga stedet et historisk preg turistene falt for. Fra jubileumskort for Bennetts reisebyrå, 1950.



Slottet i den ene enden, Bennetts i den andre. Utsnitt av Bennetts eget kart over Kristiania der to av byens største severdigheter ligger i hver sin ende av Karl Johans gate. Fra reklameseddel for Bennetts reisbyrå, ca. 1890

Den oppfinnsomme Bennett visste at engelskmennene satte pris på komfort. Han satte inn ekstra polstringer og fjæringer, tilpasset setene, lagde egne koffertter for karjolen og bygget selvfølgelig inn et lite rom for engelskmannens beste følgesvenn – whiskyen. Alt dette gjorde kjøretøyet uhyre populær blant britene. Enkelte engelskmenn kjøpte sine egne karjoler som de lot stå i Norge over vinteren, men de aller fleste leide en hos Bennett.

Bennett bygget raskt ut sin virksomhet. Han anla to hovedruter, en gjennom Gudbrandsdalen og en til Bergen, senere gjennom de andre store dalførene i Sør-Norge. Han knyttet til seg en rekke kommisjonærer på steder rundt i landet, der turistene kunne hvile, bytte hester, eller sette igjen karjolen for videre reise. Om trent hundre karjoler skal han ha hatt til sammen, og en del andre typer vogner.

Men Bennett glemt aldri sin beste venn: Hesten! Han engasjerte seg sterkt for å stoppe dyreplageri i skysstrafikken, og stelte ekstra godt med de hestene han hadde i stallen sin. Han brant særlig for fjordingen, og eksporterte flere til England med stort hell.

Turistnæringens Napoleon

Bennetts virksomhet i Norge og alt det arbeidet han gjorde for å gjøre landet kjent i utlandet krever masse plass – plass vi ikke har i dette bladet. Vi nevner at han i 1858 ga ut en egen engelsk reisehåndbok for Norge som ble meget populær og nyttig for turistene. Dessuten hadde han et uttall små og store forretninger, særlig med kontakter i England, men også i Frankrike. Han eksporterte alt fra ansjos og geitost til

multerøtter og egne, ukentlige kurver med norsk vilt. Han sendte over levende hubroer, reinsdyr og elger til England. Dessuten levende tiur, røy og orrfugl og kassevis med blåbær, tyttebær og multer til det engelske markedet i tillegg til en mengde andre norske matvarer. Han ble generalagent for Norge for livsforsikringsselskapet *Star* og brannforsikringsselskapet *London & Lancashire*. Han prøvde å importere appelsiner, engelske epler og pærer uten særlig hell, men fikk æren av å introdusere kokosnøtta til Norge. I Christiania engasjerte han seg i krigen mot rotter, dessuten drev han bokhandel.

I England var han antakeligvis datidens mest kjente «nordmann», og særlig var det virksomheten i Store Strandgate 17 han gjorde seg bemerket ved. Det var ikke den ting han ikke hadde til salgs eller kunne skaffe. Store Strangate 17 ble etter hvert en turistattraksjon i seg selv for engelske, men også andre turister.

Vi gjør som vi startet og vender tilbake til artikkelen i Blackwoods Magazine fra 1872. Skribenten, som innrømmer at hadde det ikke vært for at han selv liker å ordne det meste ved sine reiser, og sånn sett er redd for å «havne i garnet» til Mr. Bennet, så kunne han, bare av ren nysgjerrighet, ha tenkt seg å få et glimt av denne «mester i reiseførerkunsten». For, som han skriver, tilsvarende personer i andre land, som «plager» sine turister, «kan i sammenligning med Bennett bare kalles menige ved siden av Napoleon eller Wellington. Denne organisering av alle kontorer som er redskaper for turistenes ønsker og svakheter, setter dem i forbindelse med førere, kjørekarer og tjenere med et slags enevelde, som en armé under en general, er

en av de sublime ideer som fra tid til annen skapes i en av verdens store hjerner».

Litteratur:

- Erland Scheen, «Christianiabesøk gjennom hundre år», i *Vår by* nr. 3-1961
- Chr. Gierløff, «Thomas Bennett», Oslo 1925

Dr. Henne

En levende turistattraksjon

Turister som kom til Kristiania rundt forrige århundreskifte, hadde mulighet til å oppleve en turistattraksjon i levende live. Byens største turistattraksjon, var det noen som mente – selveste Henrik Ibsen!

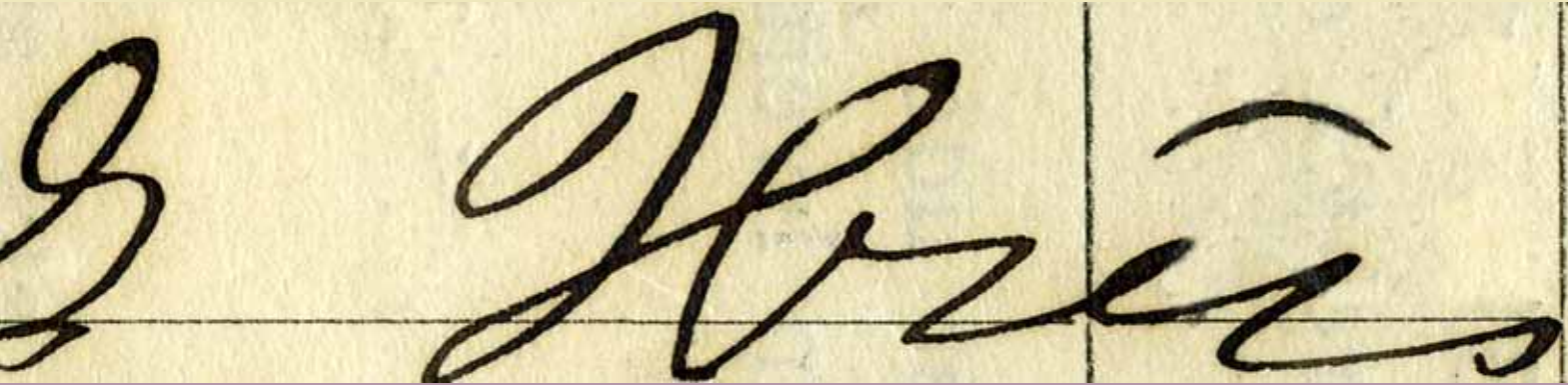
Tekst: Anette Walmann

Henrik Ibsen var datidens store nasjonale kjendis. Paparazzifotografer sto på lur i håp om å få et blinkskudd av den store dikteren. Utenfor boligen i Arbins gate 1 samlet det seg folk som håpet å få et glimt av Ibsen. De mest frimodige av dem tok mot til seg og ba om autografen. Turister passet på å legge inn et besøk hos Ibsen på sin vei videre ut i den norske naturen. Det var da særlig snakk om turister av den celebre sorten. I løpet av en sommer ble Ibsen oppsøkt av en ungarsk forfatter, den franske greven de Contades, den russiske greven Galitzin og hans franske oversetter, grev Prozor og frue, den serbiske prinsen Bojidar Karageorgevitc og den franske teatermannen Aurélien Lugné-Poe.

Ibsen var ikke vanskelig å oppspore. Hver dag spaserte han den lille veien fra Arbins gate til Grand kafé. Her ville Ibsen dukke opp, før eller senere, og vanligvis to ganger om dagen; formiddag og kveld. Turistene stilte seg opp utenfor Grand og ventet på at dikteren skulle gjøre sin entré. En dag Ibsen hadde et av sine daglige besøk på Grand kafé, ble han møtt av en gruppe på 40-50 turister. De var på guidet tur med en østerriksk feltmarskalkløytnant for å



Gjennom knapphullet. Henrik Ibsen fotografert på Karl Johan med Carl Størmers detektivkamera ca. 1895. Utlånt av Nasjonalbiblioteket.



oppleve Norges store kjendis.

Etter hvert fikk Ibsen sin faste plass i hjørnet av kafeen. En kobberplate med teksten «Reservert for Dr. Ibsen» markerte at dette var dikterens plass. Fra 1899 sto også fire glass, med navnet hans inngravert, klare på bordet. Den engelske lyrikeren Richard de Gallienne overvar en gang Ibsens ankomst på Grand og har beskrevet hendelsen slik:

«Idet han kom inn og gikk med presise skritt bort til bordet som alltid stod reservert for ham alene, ingen andre ville drømme om å sette seg der, hendte noe som for en vanlig anglosakser som meg virket aldeles nytt og oppløftende. Som én mann var hele kafeen på benene som i givakt. Alle ble stående til han hadde satt seg, som det var selve kongen.»

Ibsen selv hadde et noe ambivalent forhold til all oppmerksomheten. Etter at sommeren med alle de celebre turistbesøkene var over, uttalte han til sin kone Suzannah:

«Ellers er her en ustyrtelig mængde turister i år og jeg blir dygtig plaget af dem. (...) Men det kan jo være noget morsomt alligevel. —»

Stor, men liten

Hva slags syn var det så som møtte de skuelystne? Hvis Ibsen ruvet i landskapet, så var det ikke på grunn av høyden. Med høye hæler og flosshatt, prøvde han å få maksimalt ut av sine 161 centimeter. De høye hælene skal ha resultert i en trippende, lett framoverbøyd gange. Allikevel framsto han med en bemerkel-

sesverdig autoritet. En tysker ved navn Paul Lindau, som besøkte byen i 1894, var tydelig fasinert av Ibsens utseende:

«...det kolossalt betydelige hode med den mektige panne ombølget av en veldig hvit manke som luende flammer, med det hvite sjømannsskjegg som innrammer hake og kinn, den energiske munnen med de smale, sammenpressede lepper og de meget kloke, dypsindige øyne bak de skarpe brilleglass.»

Den hvite hårmanken rundt den mektige pannen, er det som oftest framheves ved Ibsens utseende. Et klokt hode på en kropp, som i følge enkelte ikke sto i forhold til hodet. Paul Lindau beskrev en kropp og et hode som sto i skarp kontrast:

«Hodet har noe vilt genialt over seg, en revolusjonær størrelse. Kroppen er kraftig bygget og bredskuldret, men liten, og klærne er nesten pedantisk korrekte – det er den banebrytende poets hode på en pedantisk embetsmanns skikkelse.»

Ibsens kropp framsto, i følge Henrik Jæger, som overmenneskelig og statueaktig: *«som om han er hugget av pur granitt»*. Ikke bare en levende turistattraksjon, men et levende monument med andre ord.

Merkevaren Ibsen

Det har blitt sagt om Ibsen, at han isenesatte seg selv. Drammensveien, og særlig øvre del av Karl Johans gate, var byens promenadestrek. Her gikk man for å se og bli sett. På hverdagene var det

utelukkende personer tilhørende byens borgerskap og de øvre samfunnslag som var å se i dette området. Når Ibsen tok sin formiddagstur på Karl Johans gate, kan det sammenliknes med det å entre en scene. Han viste seg for sitt publikum og ga dem hva de forventet. Han ble beryktet for sin punktlighet, selv om den nok er overdrevet. Når han på formiddagsturene på vei til Grand kafé stoppet opp ved Universitetets urbygning for å kontrollere klokka, spilte han ut ryktet. En liten forestilling i seg selv: Ibsen fisker opp sitt eget ur fra lomma og kontrollerer det mot universitetsuret. Jo, han var i rute. Grand kafé var ikke stedet man oppsøkte hvis det var fred og ro som var målet. Det var byens mest berømte kafé, og gjestene var godt synlig fra gata. Ibsen ville bli sett, men forbeholdt seg retten til å klage: *«Uff a mig.»* sa han til en av kelnerne på Grand. *«Det er ikke rå å få lov til å sitte i fred. De vil ha mit billede alle sammen.»*

Litteratur:

- Haakonsen, Daniel: Henrik Ibsen: mennesket og kunstneren
- Edvardsen, Erik Henning: Ibsens Christiania
- Figureido, Ivo de: Henrik Ibsen: Masken

En port mot verden. Forslag til inngangsport tegnet av arkitekt Henrik Bull. Dette forslaget er bevart i Oslo byarkiv, mappe merket «Jubileumsutstillingen 1914».



21.12.1914

UDSTILLING: 1914: HOVEDINNGANG:

En nasjon på utstilling

Hundre år etter at Norge ble en selvstendig stat, ble *Norges Jubilæumsutstilling* holdt på Frogner. Utstillingen var en storslagen mønstring av Norges utvikling og vekst på alle felter og trakk besøkende fra fjern og nær.

TEKST: Aina Basso

Jubileumsutstillingen åpnet på Frogner fredag 15. mai 1914. Aftenposten dekket saken entusiastisk under overskriften «Jubilæumsutstillingens aabning. En straalende og stemningsfull høitidelighed»:

«Hele byen flagede, offentlige som private bygninger. Veiret var overskyet, men mildt og stille. Helt fra først af tegnet det til en vellykket festdag. Det blev det ogsaa.»

Utstillingsområdet dekket det meste av Frognerparken, sentrert i området der Vigelandsparken ligger i dag. I tillegg var det en egen avdeling for sjøfart og fiskeri ved Skarpsno. Flere tusen utstillere fra hele landet deltok, og samtlige hovednæringer var representert: Fra landbruk, sjøfart og fiskeri, til kunst og det ypperste innen teknologi. I spissen for arrangementet sto landets ledende menn, med Kong Haakon VII som øverste beskytter. Utstillingen skapte en

strøm av tilreisende til hovedstaden. Omkring 2 millioner mennesker var innenfor portene i de fem månedene arrangementet varte. I flere år senere ble utstillingen referert til som «Eventyret på Frogner.»

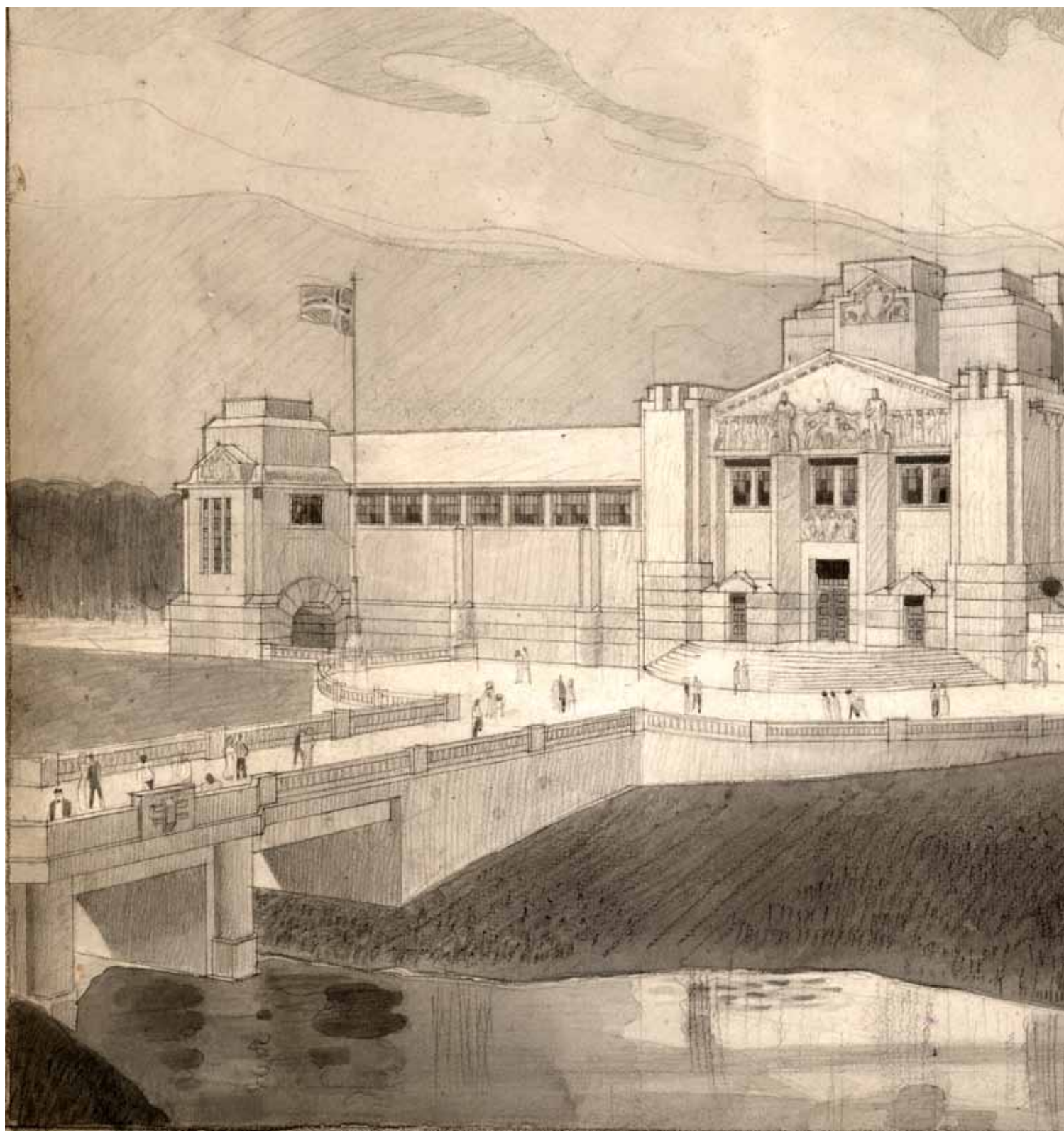
Året før ble det anlagt trikkelinjer for å sikre lett atkomst til utstillingsområdet, og en provisorisk sporveisforbindelse var også lagt mellom Maskinhallen og Skarpsno. Det ble i tillegg opparbeidet veier og et bruanlegg over Frognerdammen, noe som skulle inngå i den framtidige utformingen av parken og som fikk mye å si for parkplanen som bygartner Marius Røhne la fram tre år senere. Mellom hovedbygningen og brua ble det anlagt en flerdobbelt allé som var 175 meter lang, og langs dammene ble det opparbeidet parkanlegg. Her kunne man betrakte et tablå av bunadskledde jenter roende i tradisjonelle

båter, mot et bakteppe av utstillingshaller fylt av avansert teknologi – fortid og nåtid flettet sammen i en hyllest til det selvstendige kongeriket Norge.

Norge i verden

Jubileumsutstillingen var opprinnelig tenkt som en nordisk utstilling der både Sverige og Danmark skulle delta. Norge hadde tidligere deltatt på lignende utstillinger i København og Stockholm, og det ble fra flere hold antydnet at det nå var Norges tur til å avholde en større utstilling. Det skulle imidlertid vise seg at verken Sverige eller Danmark ønsket å delta, og som et resultat ble arrangementet dermed utelukkende norsk.

I tillegg til å være en stor norsk mønstring, en publikumssuksess og etter hvert et nasjonalt klenodium, var utstillingen et bevisst grep for å profilere landet og skape oppmerksomhet utover



landets grenser. Nasjonen skulle løftes opp på et nivå på høyde med nabolandene, og motivasjonen bak utstillingen i Kristiania kan sies å være internasjonalt rettet på to måter. På den ene siden var den bygget etter mønster fra de store verdensutstillingene og del av en trend i den industrielle ekspanderingsfasen. I denne sammenhengen ble utstillingen benyttet som et tidstypisk statussymbol for å oppnå prestisje fra det internasio-

nale samfunnet. I tillegg var den opprinnelige ideen om en nordisk utstilling fra første stund rettet mot Danmark og Sverige, med et ønske om å markere Norge og skape oppmerksomhet om nasjonen.

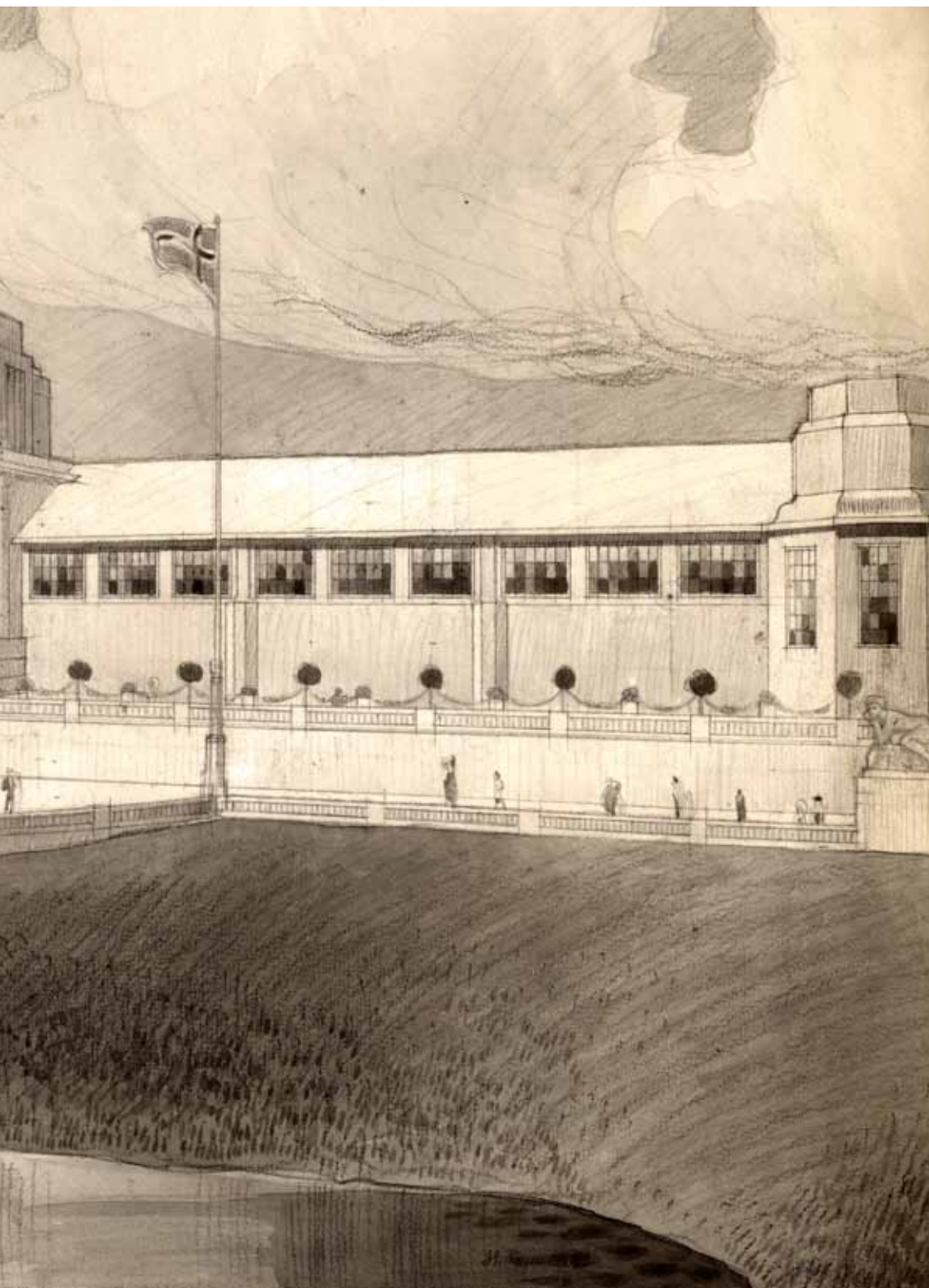
«en søndagsklædd arkitektur»

Utstillingsområdet hadde store monumentale bygninger, som Industrihallen, Maskinhallen, Det utflyttede Norges hus, Kunsthallen, og Hovedrestauranten

med to 50 meter høye tårn. De fleste av utstillingsbyggene var tegnet av Rudolf Jacobsen og August Nielsen.

Den radikale avisa Social-Demokraten var ikke udelt positiv til utstillingen som sådan, men også denne avisas journalist lot seg bergta av det monumentale synet:

«Man kommer fra den hverdagslige, larmende hovedstadsby ind paa et omraade, hvor en egenartet, en litt eventyragtig stem-



En verdensutstilling i miniatyr. Industrihallen og brua over Frognerdammen ble tegnet av arkitekt henrik Bull. Den ypperste av landets teknologi ble vist fram på utstillingen, noe som var ledd i et bevisst grep for å profilere landet og skape oppmerksomhet utover landegrensen. Tegningen er bevart i Byarkivet, tegningsmappe merket «Jubileumsutstillingen 1914»

ning raader. (...) Den mysteriøse stemning fra den østerlandske fortelling om Aladdin og hans forunderlige lampe bemægtiger sig en, naar man staar mellem søileganger blandt intenst hvite bygninger med kobbertaarn, som glimrer i vaarsolen.»

Jo, det var mye vakkert å skue. Men Social-Demokratens journalist lot seg ikke fullstendig målbinde av den imponerende og «søndagsklædde» arkitektur. Det var noe som manglet i de store,

stille salene:

«man faar saa litet indtryk av det liv, det arbeidstempo og mange hænders grep og bevægelser, som har gaat forut for det færdige arbeide som vises. (...) Der er f.eks, lilleputgruben i maskinhallen. Fjellene, hvor gruben borer sig ind, er malt i venlige, sollyse farver. De besøkende vil med rette beundre det vakre panorama, og kanske en byboer vil misunde grubearbeiderne litt for den deilige natur de kan ha for øie. Og der er intet som



Eventyret på Frogner. Panorama over utstillingsarenaen i Frognerparken. Midt i bildet brua og Industrihallen, til høyre Maskinhallen med sine to tårn. Alle bygningene ble senere revet. Fotografiet ble massedistribuert og fantes i de tusen hjem etter at utstillingen var ferdig.

kan beriktige hans tanker, ingen tabeller, som viser hvor sjelden arbeideren kommer ut av fjeldet og op i dagslyset og solen.»

En kongolandsby på Frogner

Utstillingens fornøylesesavdeling ble i Kristiania, som i andre byer, lagt et stykke unna den mer seriøse utstillingsdelen for ikke å virke forstyrrende. Her fantes berg- og dalbane, lilleputtbanen The Flying Scotsman, Huskestua, Huset med forhindringer, Tanagrateatret, og ikke minst Kongolandsbyen, en ekte «negerlandsby» som var en av de aller største attraksjonene.

For de fleste tilreisende var dette den første gangen de la sine øyne på mennesker med en annen hudfarge. Landsbyen fikk mye omtale i pressen, men omtalen var i stor grad preget av latterliggjøring og karikering. Utstillingskomiteen mente i utgangspunktet at det var tilstrekkelig å stille ut samer, men direktøren uttalte til Verdens Gang at «tanken om å la stemmeberettigede norske borgere fremvises for penge er usmakelig.» I stedet ble det utstilt en gruppe afrikanere som var del av en omreisende trupp som livnærte seg av å delta på utstillinger av denne typen.

Men ikke alle reagerte med latter og fascinasjon. Den jødiske kvinnen Golde siteres i Eva Scheers bok *Vi bygger i sand* fra 1948. Golde opplevde opptrinnet som avskyelig og fornedrende:

«Hva er forskjellen på negrene og oss, kan du si det? Det er ikke annen forskjell på oss enn at Gud, velsignet være hans navn,

har gitt dem mørkere hud. Det er mange bra folk blant negrene, og det er mange dårlige folk blant jødene, og de jødene som ikke ser på negrene som andre mennesker, de er dårlige jøder.»

Fedrelandet hylles

Under åpningsseremonien i den store Sangerhallen ble Nils Collett Vogts jubileumskantate fremført til musikk av Christian Sinding. På scenen sto fem kor med til sammen 500 sangere, samt et orkester, og Aftenpostens journalist skrev at det var et mektig og imponerende verk. Teksten til jubileumskantaten er gjengitt i sin helhet i avisen, og er en patosfylt hyllest til nasjonen:

«Op kom de til Eidsvold,
og mørket det stod tæt,
men i hjertet de hadde en sol.
Hist lumret den træt,
her lued den hett
– og det var aarhundredets sol.»

Over 3000 mennesker var invitert til å overvære åpningsseremonien i den kolossale festsalen i hvitt og grønt, som virket «tiltalende ved sin elegante, flotte tagkonstruksjon og sine rolige linjer.» I sin åpningstale sa administrasjonskomiteens formann, arkitekt Prytz, at utstillingens oppgave skulle være å gi «et samlet billede af det norske folks liv og virke.» Utstillingen ble formelt åpnet av Kong Haakon 7., og deretter ble fedrelandssangen deklamert av teatersjef Fahlstrøm.

«Den fuldtonende røst bar fedrelandssangens ord udover forsamlingen. Alle følte sig sterkt grebet. Han læste med den udmerkede skuespillers forståelse, og en følte, at der under ordene dirrede et fedrelandsselskende sinds dybe og alvorlige stemning.»

Utstillingen var en stor nasjonal begivenhet, men den var også viktig for Kristiania utover byens og landets grenser. Jubileumsutstillingen markerte byens «europiske debut» der den sto fram som en fullverdig hovedstad.

Utstillingen holdt åpent fra 15. mai til 11. oktober og var godt besøkt hele sommeren, med unntak av en tre ukers sporveisstreik og panikkdagene i begynnelsen av august da den første verdenskrigen brøt ut. Høydepunktet i antall besøkende ble nådd avslutningsdagen 11. oktober da hele ett hundre tusen mennesker kom innom for å se, noe som førte til kamp om plass på trikkene. Aftenposten dekket det hele:

«Det var ikke bare Kristianiafolk som vilde si utstillingen det sidste farvel. Ogsaa utenbys fra var der et overordentlig talrigt besøk. Vestbanen kjørte saaledes 3 ekstratog og uhyggelig lange var alle ordinære tog. Paa Smaalensbanen og Hovedbanen var alle ordinære tog betydelig forsterket, og der rullet stadig nye menneskemasser ind til byen i løpet av dagen. Alle hoteller var overfylte.»



Kilder og litteratur:

- *Aftenposten*, 15. mai, 2. august og 3. oktober 1914.
- *Social-Demokraten*, 14. mai 1914.
- Hellerud, Synnøve Veinan og Messel, Jan. Oslo. *Tusen års historie*. Oslo 2000.
- Tvedt, Knut Are (red.) Oslo byleksikon. Oslo 2000
- Kongolandsby på Frogner. Artikkel i *Spor etter oss*. «Oslos multikulturelle arkiver».
- Utstillingshefte*, Oslo byarkiv 2007.
- Simonnæs, Anne: *Jubileumsutstillingen på Frogner 1914 – en nasjonal feiring med internasjonale motiver? En kulturhistorisk undersøkelse av forarbeidet til industriutstillingen i Kristiania i perioden 1900-1914*. Hovedoppgave i historie ved UiO. Oslo 2003



Utsnitt. I løpet av de fem månedene utstillingen sto, var hele to millioner mennesker innom, fra fjern og nær. Utsnitt av bildet øverst.

Turistmagnet.

På 1940- og 50-tallet,
kunne det være
rundt hundre tusen
mennesker som fant
veien til bakken på en
Holmenkollsøndag.
I dag besøkes
Holmenkollen av
nærmere en million
turister i året.
Fotograf: Harstad.
A-20145/Uab/0009/004



HOLMENKOLLEN

BYENS TURISTMAGNET

Holmenkollbakken er Oslos mest kjente og best besøkte turistattraksjon. Over en million mennesker besøker anlegget hvert år. Året rundt! Hvorfor i all verden gjør de det?

Tekst: Tore Somdal-Åmodt

En million mennesker! Nå er ikke dette et tall som fremkommer ved en nøyaktig registrering av alle tilreisende til området. Tallet representerer en kvalifisert gjetning utarbeidet på bakgrunn av undersøkelser og antall besøkende til Skimuseet. Likefullt er det imponerende. Vigelandsparken har muligens et tilsvarende antall besøkende. Munchmuseet har det ikke.

Hvorfor reiser en million mennesker hvert år opp i høyden? Nå vil jeg tro at

mange av dem også har vært i Vigelandsparken, og på Munchmuseet og også dessuten besøkt museer på Bygdøy og tatt del i alt annet som Oslo har å by på. Men opp skal de altså – opp til Holmenkollen.

Kanskje er det historien som trekker?

Det har vært hopprenn i Holmenkollen siden 1892. Før Holmenkollbakken ble bygget var Kastellbakken arena for *Det årlige premieskirenn i Christiania*. Denne

bakken, som også benevnes som Husebybakken, lå omtrent der hvor Smestad brannstasjon ligger i dag. Her var det skirenn fra 1879-91. Rennene fikk stor betydning for skisportens utvikling på slutten av 1800 tallet. Christiania Ski-klub var første arrangør, senere overtok Foreningen til Ski-Idrettens Fremme (*Ski-foreningen*).

Det blir hevdet at upålitelige snøforhold på Huseby etter hvert gjorde det nødvendig å finne en ny, høyere liggende



Holmenkollrennet 1940:

Fra venstre: S. Haanes (Njård), H. Myhra (Kongsberg), G. Kittelsen (Krødsherrad), O. Wold Kristiansen (Drafn), P. Hugsted (Kongsberg), H. Kårstein (Trondheim), E. Horn (Bærum), Reidar Andersen (Ready), R. Haug (Dale), S. Selånger (Sverige), L. Østlund (Orkanger). Alle foto: Abel.

arena. Jo da, snøfattige vintre er ikke noe nytt. Uansett om det bare var dette, eller også om spørsmål vedrørende leieforholdet fremskyndet en flytting, så festet man seg ved skråningen på vestsiden av det oppdemmede Besserudtjern. Og så startet man arbeidet med en ny bakke, seks år før Holmenkollbanen stod ferdig.

Det første hopprennet i bakken fant sted den 31. januar 1892. Tolv tusen tilskuere var til stede. Selve bakken gjorde ikke mye av seg. Hoppet var bygget opp av kvister og dekket med snø. Folk trasket i timesvis til rennet til fots eller på ski. Andre brukte hestedrosje. Det må ha vært kø av hestedrosjer oppover, en lang reise på den tiden.

Det lengste hoppet var på 21,5 m, og det var Arne Ustvedt som satte den første bakkerekorden. Vågalt måtte det ha virket – å «kaste seg» utfor denne svimlende innretning.

Kanskje er det spenningen?

Les denne skildringen fra hopprennet år 1893 gitt av Mrs. Alec Tweedie, om første mann utfor:

«Der kom han. Frem for han til den lille plattformen som var bygd ut fra fjellsiden, så gjorde han et voldsomt hopp, med bena trukket opp under seg og med armene hvirovlende rundt som en vindmølle for å holde balansen. Å, for et øyeblikk av intens spenning!»

Her berøres noe viktig: Hvorfor ville folk ellers slite seg oppover i timesvis, hvis det ikke var for denne gevinst-

øyeblikk av intens spenning! Det gjelder vel også i våre dager.

Den teknologiske utviklingen

I 1898 åpnet Holmenkollbanen. Nå kan de store folkemengder ta seg opp i høyden og tilbake igjen – på samme dag. Knut A. Nilsen sier i forordet til Nordmarkstrikken, en bok om Holmenkollbanens første 100 år, at «*Holmenkollbanen har alltid vært noe mer enn en vanlig forstadsbane. Den ble anlagt først og fremst som en utfartsbane som skulle åpne store rekreasjonsområder for byens befolkning*».

En av de største utfartsdagene i banens historie er Holmenkoll-søndagen den 3. mars 1946. Da ble det solgt 80 448 billetter til hopprennet.

Skiinteressen øker

I 1880-90 årene ble skiløping et mer utbredt fenomen. Ski har vært en del av folks hjelpemidler ved jakt, fangst og i kommunikasjon i uminnelige tider, men interessen for skisport vokste ikke frem før industrialisering og økonomisk vekst gav folk mulighet for fritid og rekreasjon, det vil si friluftsliv. I «skisportens vugge» – Morgedal – ble skileik tidlig en del av fritidsaktivitetene, og vi vet at Sondre Nordheim deltok i skirenn ved Gamle Aker Kirke i 1868 – og vant. Og det skal ha vært skirenn i Tromsø allerede i 1843.

Var renndeltakerne kun nordmenn? Tor Bomann Larsen skriver i sin bok «Den evige sne» at det var først i 1903

at svensker ble invitert som deltakere i den nordiske vinteridrettsuke. Jeg stiller meg spørsmål om dette var en forsonende gest overfor makthaverne, i en tid hvor tanken på unionsoppløsning og frigjøring fra Sverige ble stadig sterkere, eller om det var et overlagt initiativ for å gjøre idretten og bakken kjent utenfor rikets grenser? Ikke godt å si, men det var i hvert fall tydelig at det ikke bare var nordmenn som sto på ski. Er det fra nå av at skiturismen begynner?

Det blir nå oppmerksomhet om dette vinteridrettsleketøyet. Folk skaffer seg ski, skiforeninger dannes, utstyret spesialiseres og den nye kongefamilien tar det i bruk som redskap i byggingen av nasjonal identitetsfølelse. «Det væsentligste var dog at gaa rett fram» skal Nansen ha sagt. Initiativtaker og stifter av Norges Skiforbund, Karl Roll, parerte: «Men en gang kan det hende, at det gaar opp for Dem, at det var lægetøyet, der bragte Dem gjennom Grønland.»

Og ennå hadde ikke Amundsen nådd Sydpolen!

Kanskje er det beliggenheten?

Se bare hvor bakken ligger: I inngangen til Nordmarka. Du har byen under deg, og landskapet foran deg. Du trenger egentlig ikke gjøre mer: Sett deg ned og se utover. La blikket hvile mot horisonten. I dag gir turstier, sykkelveier og skiløyper deg umiddelbar tilgang til naturopplevelser med skog, vann, lys og luft. Serveringssteder og overnattings-

Holmenkollrennet 1940:

Fra venstre: C. Sørensen (Nordstrand), Birger Ruud (Kongsberg), K. Brännström (Sverige), R. Sveås (BUL), B. Smith Jogansen (Ready), L. Vidar (Nydalen), H. Holmen (Tromsø), John Helle (Odda), Th. Schjelderup (Heming), G. Kittelsen (Krødsherrad). Alle foto: Abel





muligheter gir anledning for aktiviteter og adspredelse sommer som vinter.

Kanskje er det arkitekturen?

Etter det første rennet i 1892 er Holmenkollbakken blitt endret 18 ganger. Sist den ble bygget om var til VM i 1982. I 1914 ble det første stillaset reist: «Babels Tårn». I 1927 raste tårnet sammen dagen etter hopprennet. Et 19 meter høyt nytt stillas ble bygget, og hoppet flyttet 9 meter bakover. Lengste hopp i denne bakken var på 43 meter. Den siste bakkerekorden på 136 meter, ble satt av Tommy Ingebrigtsen i 2006. La oss heller ikke glemme Anette Sagen med 127,5 m i 2004 og 128,0 m i 2008.

Til de VI Olympiske vinterleker i Oslo i 1952 ble det bygget permanente tribuner og dommertårn. Det ble også bygget heis opp til hopptårnet, med fartstilløp og hopp i jernarmert betong. 120 000 tilskuere møtte opp til hopprenn i stor bakke under de olympiske lekene. Denne publikumsrekorden står fremdeles. Mange av de må ha vært tilreisende og turister.

Bakken ble i våre dager et eget visuelt landemerke. Den hvite profilen mot den grønne åsen var synlig over lange avstander. Blikket dras mot bakken, og dermed også den kultur og historie den representerer innen skiopplevelser – «denne intense spenningen» man opplever som publikummer i bakken, i det gode været, sammen med alle andre ski- og hoppinteresserte. Konkurransen

pirrer nasjonalfølelsen, egentlig uavhengig av hvem som vinner. Aldri smaker vel kaffen så godt som da, og aldri føler vi oss så nær Fridtjof Nansen og Roald Amundsen og den skitradisjon de var med å gi det nye selvstendige Norge. Også når vi i dag betrakter det hele foran tv-en.

Skimuseet spiller en rolle

Skimuseet har vært en fysisk integrert del av selve bakken, og må ha en del av æren for dagens tilstrømming av turister. Det er også museet som bidrar med tall og statistikk på antall besøkende. Verdens eldste spesialmuseum for ski gir innsikt i 4000 år med skihistorie presentert gjennom litteratur, historiske kilder, foto og utstillinger og bidrar aktivt til høye besøkstall også for Holmenkollbakken. Men kanskje er nasjonens skihistorie enda eldre: *Bølamannen*, en helleristning ved Snåsavannet viser en mannsperson som antakelig går på ski, antas å være 6000 år gammel.

I dag

Den gamle bakken er borte. Ikonet ble revet i 2008. Selve symbolet på vinteridrett, hoppSPORT, underholdning, folkefest og glede, er plukket fra hverandre. Med den sviner også minnene om slitet og den tykke tåke som stundom kunne prege hoppernes og publikums opplevelse.

Alt måles i forventninger: En ny spektakulær bakke skal stige frem og

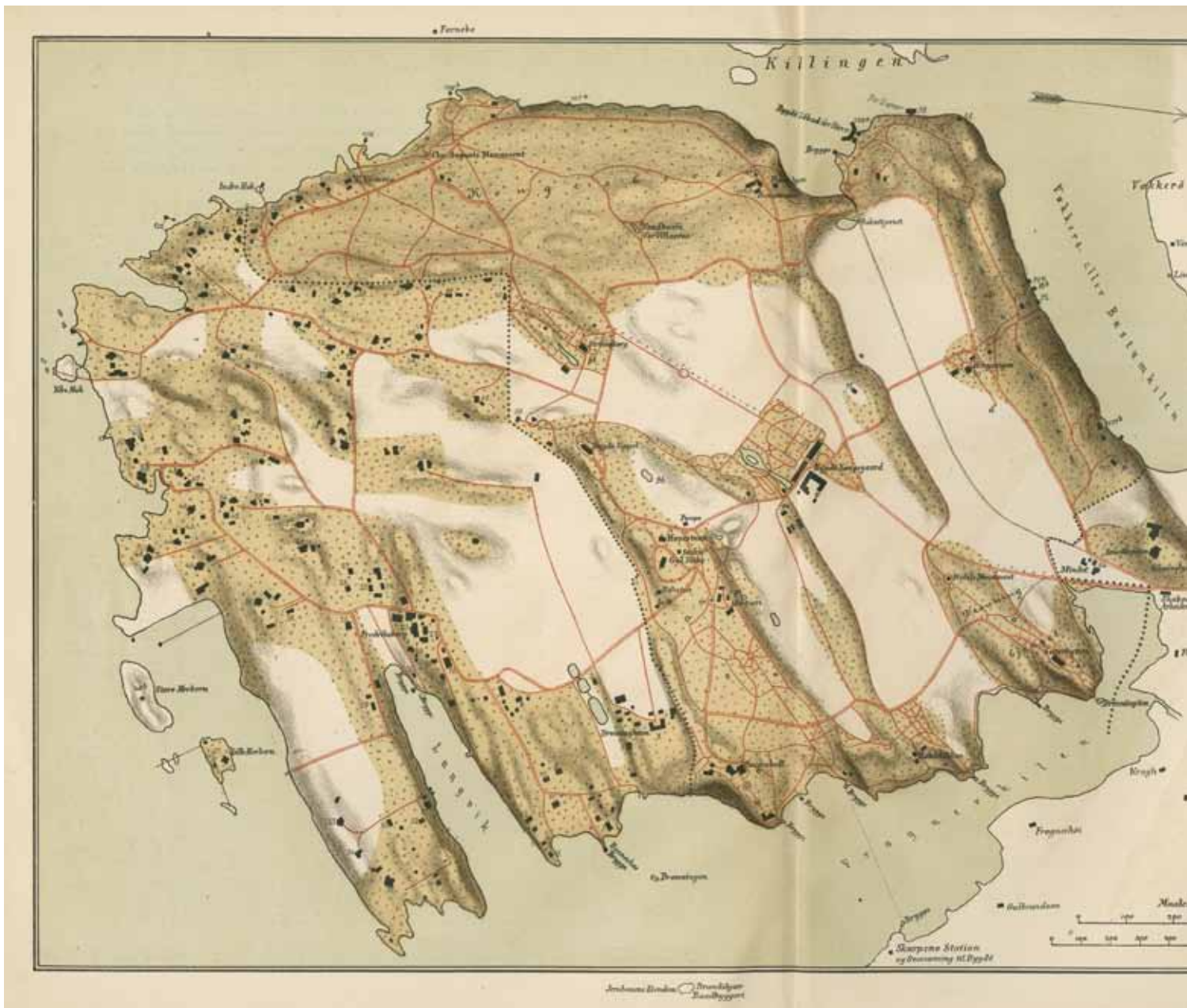
være klar til VM i 2011. I dagene fra 23. februar til 6. mars 2011 arrangeres det øvelser innen langrenn, kombinert og hopp, i tillegg til en rekke kultur- og festivalarrangementer. Sett av dagene allerede nå. Holmenkollbakken vil igjen være midtpunktet for nasjonal og internasjonal oppmerksomhet. Vil det fortsett strømme en million turister hvert år til det nye anlegget og området rundt?

Vi tror det!

Kilder og litteratur:

- Oslo byleksikon,
- Houge, Nils. «Oslo-marka ved vinterstid», i *Oslomarka bind II*
- Oslo kommune, Holmenkollprosjektet
- Nilsen, Knut A. «Nordmarkstrikken, Holmenkollbanen gjennom 100 år». *Aschehoug & Co (W.Nygaard) 1998*
- *Vår egen by*, Nr. 5 – 1964
- «Reiseliv i Oslo gjennom 75 år», Oslo Promotion
- Larsen, Tor Bomann: «Den evige sne». *J.W.Cappelens Forlag a.s 1993*
- Alnæs, Karsten: «Jeg spenner mine ski». *Aschehoug forlag. (Årstall ikke oppgitt)*
- www.skiforeningen.no





Folkeparken Bygdøy. På slutten av 1800-tallet var Folkeparken Bygdøy vel etablert. Dette kartet fra 1888 gir et godt inntrykk av veiene som bandt restauranter, museer og bygninger fra Norges Middelalder hvilke Hans Maj. Kong Oscar den Anden har ladet flytte til Bygdø Kongsgaard 1888.»

MUSEUMSØYA

Så lenge det har kommet turister til denne byen, har Bygdøy vært et «must» å se. En rotur over sundet, vandringer under svale løvtrær og noe kaldt å drikke, var en turistattraksjon i seg selv. Da noen av landets største og viktigste museer ble plassert her ute, ble Bygdøy enda mer populær som turistmål.



er og sjøbad sammen. Kartet er fra Christian

Tekst: Øystein Eike

«Hallo, er det museene på Bygdøy?»

Det var ikke uvanlig at undertegnede fikk dette åpningsspørsmålet i resepsjonen på Folkemuseet når telefonen kimte. Oversikt over åpningstidene til Vikingskipshuset, Kon-Tiki og de andre museene lå fremme. Likeså rutetabeller for buss nr. 30 og båten til Dronningen

og Bygdøyenes. Det var like greit å innse at for publikum er Bygdøy synonymt med en tur, en utflykt. Da får det være det samme at museene sysler med litt ulike ting, sett fra et faglig synspunkt.

Kongsgård og tarvelige forlystelser

I Yngvar Nielsens *Reisehaandbog over Norge* fra 1888, finner vi denne beskrivelsen av Bygdøy: «Halvøen byder på en henrivende Natur. Den er overalt gjennemskaaren af Veie, af hvilke den, som fører langs Vestsiden, er udmærket smuk. Bygdø danner for en stor Del en smuk Park». I 1888 var Bygdøy forlengst blitt et utfartsmål både for faste beboere og tilreisende.

Hit ble man tidligere skyssert over med robåt eller seilbåt, dersom man ikke tok den lange veien rundt Frognerkilen. Fra 1857 gikk det dampbåtruter til Bygdøy. Siden fulgte flere båter og nye linjer. Mange bar kongelige navn, som Josephine, Oscar og Louise. På slutten av 1880-tallet var det ikke mindre enn fire selskap som hadde dampbåtruter til Bygdøy.

Bygdøy tilhørte cistencienserklosteret på Hovedøya i middelalderen. På 1500-tallet ble Bygdøy kongelig gods. Her fikk kong Christian IV oppført en jakthytte, som ble opprinnelsen til dagens Kongsgård. Hovedbygningen, som står der i dag, ble oppført i 1733. Fra slutten av 1700-tallet ble det skilt ut løkker, hvor velstående byborgere tilbragte sommerdagene, holdt husdyr og dyrket grønnsaker til eget forbruk.

I 1814 gikk Kongsgården over fra å være kongens private eiendom til å bli statlig grunn. Karl Johan kjøpte seg imidlertid inn på Bygdøy igjen, ved å sikre seg flere av de private løkkene rundt Kongsgården.

I 1837 ble det som var igjen av Kongsgården lagt ut for salg. Den fattige norske stat trengte penger. Advokat Frederik Stang bød høyest, men han kjøpte ikke på egne vegne. Det var Karl Johan som var det egentlige kjøperen. Dermed var atter store deler av Bygdøy på kongelige hender.

Karl Johan hadde planer om å anlegge en folkepark etter mønster av Djurgården i Stockholm og tilsvarende folkeparker rundt om i Europa. De neste tiårene ble det opparbeidet spaserveier og kjøreveier. Ikke minst var det Christian Holst, som var bestyrer

på Kongsgården fra 1840-årene, som sto for åpningen av Bygdøy for vanlige folk. Kristianiafolk strømmet til spise-stedene, og ikke minst til sjøbadet på vestsiden av halvøya. Sjøbadet åpnet i 1880, og holdt det gående med badeliv, restauranter og revyscene til slutten av 1950-årene.

Lenger ute på Bygdøy ligger Langvik. Fra 1830-årene var dette et svært populært sted, med dans og syngedamer fra Københavns kneiper. Det var et folkelig sted, og ikke så vel ansett blant mer fornemme borgere og Bygdøybeboerne. På 1850-tallet ble underholdningen utvidet med etableringen av Fredriksborg Tivoli. Nå kom det også forestillinger under tak, og stedet kunne holde åpent hele året. «Det tarvelige Forlystelsessted», som Yngvar Nielsen skrev i sin reisehåndbok, ble drevet frem til 1916.

Bygdøy var folkelig og fornem på samme tid. Hit tok man med utenlandske gjester ved større begivenheter. I 1844 holdt skandinaviske naturforskere et møte i Christiania, og en utflykt ble lagt til Bygdøy og Dronningberget. Det gjorde også de skandinaviske studentermøtene i 1851 og 1852.

Eventyrslottet ved Frognerkilen

Det var i utgangspunktet de natur-skjønne omgivelsene som trakk folk til Bygdøy. Samtidig var eiendomsforholdene gunstige. Kongen var en god forvalter. Snart skulle Bygdøy også få en severdighet, da Oscarshall ble oppført.

Oscarshall troner eventyrlig, og kanskje noe pompøst, over Frognerkilen. Kong Oscar I ønsket seg et lystslott i Christiania, eller i omegn. Slottet ble oppført i nygotisk stil, i ulike varianter, og etter inspirasjon fra særlig Tyskland og England. Oscarshall ble oppført i perioden 1847 til 1852. Arkitekter var det ikke mange av i Norge på den tiden, så danske Johan Henrik Nebelong fikk oppdraget, mens kongsgårdbestyrer Christian Holst hadde overoppsyn med byggingen.

Den kunstinteresserte kongen ville samle Norges fremste kunstnere og håndverkere til arbeidet. Slottet ble derfor et slags samtidsmuseum, med verk fra blant mange andre Adolf Tidemand og Hans Gude.

Slottet har gjennomgått få endringer siden Oscar Is dager. At hverken Oscar I ellers hans etterfølgere noen gang tok det i bruk som bolig, har nok vært



medvirkende til å bevare slottets opprinnelige utseende og innredning. Faktisk var Oscarshall åpent for publikum fra det stod ferdig. Adgang var gratis, og billetter fikk man hos Christian Holst.

En svensk familie på norgesbesøk lot seg begeistre av Bygdøy og Oscars-hall da de kom på besøk i 1869:

«Vi nådde snart Ladegårdsøen, hvor Oscarshall med den underliggende kongsgård er beliggende, altså på fjordens eller vikens annen side. Det lille slott som lenge hadde lyst oss i møte, syntes meg lik en østerlandsk

villa med sine høye, slette flater, sine smale ranke vinduer og sine hvite marmorlignende farger. Det på den ene side anbrakte tårn med sitt enkle spir dannet kronen på denne sublimt skjønne bygning, hvis rene, men eiendommelige stil ikke forstyrret harmonien ved den omgivende alvorlige natur.»

Bondekulturen på museum

I Oscar IIs regjeringstid, var Kongsgården statlig eiendom. I 1863, etter Oscar Is død, kjøpte staten Kongsgården tilbake. Bruksretten tilfalt imidlertid den til en-

hver tid sittende konge.

Også Oscar II skulle komme til å sette sitt preg på Bygdøy. Etter hans ønske og for hans egen regning ble det samlet inn en rekke bygg som representerte norsk bygdekultur. Det begynte med våningshuset til Ole Haave i Telemark, det som i dag heter Hovestua på Folkemuseet. Huset ble revet og satt opp igjen på Bygdøy i 1881. Siden fulgte redningen av stavkirken i Gol, som skulle rives. Den ble gjenoppført i 1884-85. Senere kom et stabbur, et loft



Bygdøyfergene. Framnæs-båtene var oppkalt etter anløpsstedet på Skillebekksiden av Frognerkilen. Her Framnæs 1 og 4 ved Dronningen i 1920. Fotograf: PPI A-10002/Ua/0001/042

og en årestue.

Det var ikke uvanlig at parker på denne tiden ble forskjønnet med historiske bygg, selv om de sjelden dokumenterte annet enn samtidens svermeri for gamle dager. Vanligvis inngikk de i kulissen, sammen med de naturlige omgivelsene. Det spesielle med Oscars samling av hus, var at de var autentiske. Bygningene ble flyttet dit for å vise frem en kultur som var fordrevet av industrialismen. Det lå en ambisjon om folkeopplysning og forskning bak.

Samlingen regnes som verdens første friluftsmuseum.

I 1894 ble Norsk Folkemuseum stiftet, i starten som et privat initiativ. Museet hadde som mål å samle inn og gjenreise et utvalg av eldre bygg fra norske gårder, og å samle inn mindre gjenstander som dokumentasjon av bondekulturen.

Plasseringen var straks et tema, og Bygdøy var aktuell fra første stund, selv om museet i starten holdt til inne i byen. Folkemuseet fikk avslag på søk-

naden om gratis grunn fra Kongsgården. I tomtejakten vurderte man både Stensparken, Thomas Heftyes eiendom på Frognerseteren, men også grosserer Benneches eiendom Christiansro rett nord for Langvik på Bygdøy. Man foretrakk Christiansro, men fant at man ikke hadde råd. Først i 1898 ble det kjøpt inn en tomt. Det var 50 mål av eiendommen Dronninghavn, med Kongsgården som nærmeste nabo i nord.

I 1907 overtok Norsk Folkemuseum administrasjonen av Oscar IIs samlinger.



Området ble videre utbygget med oppføring av eldre hus, etterhvert organisert i tun etter de ulike distriktene som var representert. På 1920- og 1930-tallet ble Gamlebyen bygget opp, bestående av byhus. I 1914 sto det første av utstillingslokalene ferdig. Det var et nybygg, tegnet av Henrik Bull. To andre utstillingsbygninger ble åpnet på 1930-tallet.

Vikingskipene

I 1903 ble et av de viktigste arkeologiske funnene i Norden gjort i Slagendalen i Vestfold. Året etter ble så det store Osebergskipet, i en grav fra vikingtiden, gravd ut under ledelse av professor Gabriel Gustafson. Dette var det største av rikeste av tre store funn fra vikingtiden. I 1867 ble Tuneskipet funnet på Rolvsøy, og i 1880 ble Gokstadskipet gravd ut fra gården Gokstad i Sandefjord.

Gokstadskipet og Osebergskipet stod i en årrekke utstilt i hvert sitt skur i Universitetshagen. Allerede i samtiden innså man hva disse skipene representerte i kulturhistorisk sammenheng. De var enestående, og var mektige symboler på den stolte «sagatiden». Professor Gustafson foreslo at skipene skulle få et

eget bygg, og Tullinløkka, Nisseberget og Bygdøy ble vurdert som plasseringsalternativer.

Planene vokste imidlertid, og Gustafson lanserte senere et forslag om et nytt nasjonalmuseum for norsk kulturhistorie. Det ble utlyst en arkitektkonkurranse i 1913, som ble vunnet av Arnstein Arneberg. I en avis kommentar til vinnerforslaget het det at «Hr. Arnebergs plan har ogsaa den fordel, at huset ligger på Bygdø. Han følger den riktige og meget naturlige tanke, at der ute bør vi samle mest mulig av det, som angaar norsk kulturhistorie; der bør vort fremtidige historiske museum ligge».

I 1916 kjøpte Universitetet nabo-tomten til Folkemuseet, og samme år ga Stortinget en bevilgning til oppføring av Vikingskipshuset, som skulle danne kjernen i det nye nasjonalmuseet. Arbeidene begynte samme år, men stoppet så opp i 1918. Da slo dyrtiden til. Først i 1926 ble arbeidet gjenopptatt.

Det var kommet illevarslende meldinger om at Osebergskipet var i ferd med å ødelegges slik det sto, og at man kanskje ikke kunne greie å flytte det om man ventet for lenge. En del av Viking-

skipshuset ble dermed framskyndet. Osebergskipet foretok da det som skulle være dets siste reise, på skinner fra Universitetshagen, ned til Pipervika, på lekter over til Dronningen på Bygdøy, og igjen over på skinner opp Huk aveny. Flyttingen, som foregikk fra 28. til 30. september 1926, var en stor begivenhet.

I 1932 sto de to fløyene til Tuneskipet og Gokstadskipet ferdige, og også disse ble flyttet ut til Bygdøy. Først i 1954 sto den siste fløyen ferdig til å romme de gjenstandene som ble funnet sammen med Osebergskipet.

Idéen om et nasjonalmuseum på Bygdøy har aldri blitt fullstendig avskrevet. For øyeblikket ønsker imidlertid Kulturhistorisk museum seg helst til Sørenga, og planlegger enda en ferd for vikingskipene. De planene kan kanskje bli stoppet dersom Arnebergs haller fredes, som også vil bety at skipene må forbli der de er. Arneberg ville forene norsk fortid og fremtid. Nå er vikingskipene murt inne i et skall som også er blitt et kulturminne i seg selv. Om det er frigjørende for skipene, eller et mausoleum, vil det fortsatt være uenighet om.

Osebergskipet på flyttefot. Flyttingen av vikingskipet fra Universitetet til Bygdøy i september 1926 var en begivenhet som ble fulgt av tusenvis av mennesker. Fotograf: Ukjent. A-20138/U/0009/059

Nansen og Heyerdahl går i land

På Bygdøynes lå det fra 1902 et offentlig sjøbad. Fra 1920-tallet begynte man å tenke på å bruke deler av området til museumsformål. Polarskuta og nasjonalklenodiet *Fram* var først ute. Ideen om å landsette *Fram* på Bygdøynes kom fra Norsk sjøfartsmuseums bestyrer Gunnar Isachsen i 1925. Det ble ikke noe av det den gangen, men i begynnelsen av 30-årene ble Løchenløkken, ved Langviksbukta like innenfor Bygdøynes, kjøpt av Framkomitéen.

Komitéen var blitt dannet for å redde skuta, som var nær ved å bli hugget opp, og som sto og forfalt. I stedet for å bygge et museum her, valgte i stedet Framkomitéen å ta imot et tilbud fra Bygdøynes sjøbad om å bysle en tomt lenger ute på pynten. Der ble Framhuset oppført i 1935, og Fram fikk sitt hjem.

Løchenløkken ble tilbudt Sjøfartsmuseet som takket nei. Et par år senere kjøpte imidlertid Sjøfartsmuseet en tomt ved siden av Frammuseet. Men det skulle gå mange år før Norsk sjøfartsmuseum var kommet i eget hus.

I 1947 foretok Thor Heyerdahl og hans besetning den berømte reisen med Kon-Tiki, fra Sør-Amerika til Polynesia. Heyerdahl og Kon-Tiki-flåten ble verdenskjendiser. Sjøfartsmuseet fikk tilbud om å overta Kon-Tiki i 1947, men hadde ikke ressurser til å ta vare på den. Den ble likevel fraktet til Bygdøynes, hvor den lå fortøyd inntil Kon-Tiki-huset sto ferdig i 1949, på Sjøfartsmuseets grunn. Heller ikke da Kon-Tiki-huset var ferdig, maktet Sjøfartsmuseet å overta, og i 1956 kjøpte Kon-Tiki-museet deler av tomten.

Det akterutseilte museet

Norsk Sjøfartsmuseum ble stiftet i 1914. Formålet var å sikre minner, dvs. seilskuter, fra norsk sjøfartshistorie, i en tid

da de siste seilskutene ble erstattet av motordrevne fartøyer. Første formann i styret var skipsreder Ludvig Castberg, bosatt i Huk aveny. Museet hadde alt fra starten en tilknytning til Bygdøy.

Sjøfartsmuseets første tilholdssted var et ridehus på Folkemuseet. Dette var ikke stort mer enn en brakkebygning. I 1928 fikk imidlertid Sjøfartsmuseet flytte inn i den nyoppførte Generalitetsgården i Folkemuseets gamleby. Sjøfartsmuseet hadde selv vært med på å finansiere flyttingen av huset fra Kvadraturen, slik at man endelig kunne åpne en fast utstilling i 1929.

Det var likevel aldri meningen at Sjøfartsmuseet skulle bli værende på Folkemuseet. Målet var et eget museum. Gunnar Isachsen, museets første bestyrer, eller direktør, ville ha Sjøfartsmuseet i eget bygg på Bygdøy. I 1923 foreslo han at vikingskipene skulle bli grunnstammen i et norsk sjøfartsmuseum.

Slik gikk det ikke. Universitetet hadde ingen interesse av å la skipene sine inngå i Sjøfartsmuseet. Norsk Sjøfartsmuseum hadde i det hele tatt problemer med å bli anerkjent som et nasjonalt museum. Det fantes flere lokale sjøfartsmuseer, og mange, særlig Bergen Sjøfartsmuseum så med misnøye på at et museum i Kristiania skulle tilrive seg en slik posisjon.

Sjøfartsmuseet fortsatte sin leieboertilværelse på Bygdøy, og måtte finne seg i at publikum først måtte betale for å komme innenfor portene på Folkemuseet før de i det hele tatt kom frem til Sjøfartsmuseet.

Flere eiendommer ble vurdert: Huk, Villa Grande og Akershus slott og festning. Sistenevnte ble rehabilitert på 1920-tallet, og det var uklart hva anlegget skulle brukes til. Sjøfartsmuseet var interessert i å flytte inn, men fikk ikke lov til å flytte inn her heller. Så ble altså tomten på Bygdøynes kjøpt i 1936, men foreløpig var det ikke penger til å bygge.

Etter nesten 40 år i landflyktighet, fant Norsk sjøfartsmuseum veien til sjøen. I 1953 vant Trond Eliassen og Birger Lambertz-Nilssen arkitektkonkurransen for det nye Sjøfartsmuseet på Bygdøynes. Første delen, båthal-

len, åpnet i 1958. Siden kom det påbygninger, inntil det var ferdig i 1974.

Bygdøy – noe for seg selv

Vi kan konkludere med at Bygdøy er attraktiv på grunn av sine museer. Den er attraktiv fordi turister og byens egne innbyggere trives i disse særegne museumsomgivelsene; tilbaketrukket og rolig, men sentrumsnært. Selv om vi har andre kulturklynger i Oslo og landet forøvrig, er denne halvøya noe helt for seg selv. Denne kombinasjonen av natur, kultur og geografisk plassering finner man ikke noe annet sted i landet. Kun på Bygdøy.

Kilder og litteratur:

- Aker reguleringsvesen A-11001/D/0002, 0018, 0035.
- Amundsen, Leiv: *Det historisk-filosofiske fakultet. Lærere og forskning i Universitetet i Oslo. 1911-1961.*
- Bing, Morten: *Drømmen om Arkadia i Byminner 2/3 – 1994.*
- Boye, Else: *Bevertnings- og forlystelsessteder på Bygdøy i Byminner nr. 2/3 – 1994.*
- En Dalmas-families Norgesreise i 1869 i St. Hallvard nr. 5 – 1952.
- Fredriksen, Bjørn Anders og Mørch, Monica: *Kulturhistorien i Ny tid for Dronningberget – regjeringens gave til kongeparets 70-årsdager i 2007.*
- Hegard, Tonte: *Museet i parken i Byminner 2/3 – 1994.*
- Hjelde, Gunnar: *Oscarshall. Lystslottet på Bygdøy.*
- Kolltveit, Bård: *Båttrafikken mellom Oslo og Bygdøy i Byminner nr. 3 – 1976.*
- Kolltveit, Bård: *Fra Skarpsno til Bygdøynes. Norsk Sjøfartsmuseum gjennom 75 år – et lite tilbakeblikk.*
- Molaug, Svein: *Norsk sjøfartsmuseum 1914-1964 i Norsk sjøfartsmuseets årsberetning for 1963.*
- Mørch, Monica og Fredriksen, Bjørn Anders: *Ny tid for Dronningberget – regjeringens gave til kongeparets 70-årsdager i 2007.*
- Mørch, Morten Ole: *Arnstein Arneberg. Mennesket og arkitekten, byggverkene og byggherrene.*
- Nielsen, Yngvar: *Reisehaandbog over Norge.*
- Universitetets Oldsaksamling: *Vikingskibshuset.*

Returadresse:
Oslo byarkiv
Maridalsveien 3
0178 Oslo

B



Oslo kommune
Kulturetaten
Byarkivet