

SLEKT OG DATA

MEDLEMSBLAD FOR SLEKT OG DATA

| ÅRGANG | 31 | NR. 4 | 2020 |



TEMA:
Transport

Rutebil

Fly

Over landegrensene



MEDLEMSBLAD

for Slekt og Data.
Utkommer med
4 nummer pr. år

ABONNEMENT

for bibliotek og liknende
institusjoner kan tegnes
for kr 550,- pr. år.

ANNONSER

Anne Schiøtz

E-POST:

generalsekretar@slektogdata.no

TLF.: 22 42 24 00

SLEKT OG DATA

POST/BESØKSADRESSE:

Øvre Slottsgate 2B,
0157 Oslo

TLF.: 22 42 24 00

www.slektogdata.no

REDAKTØR

Anne Schiøtz

E-POST:

generalsekretar@slektogdata.no

REDAKSJONSLEDER

Ida Bergitte Andersen Hundvebakke

E-POST:

idah@slektogdata.no

OPPLAG

9110

DESIGN OG LAYOUT

Morten Hernæs

07

TRYKK

07

07



TRYKT
I NORGE

NO - 1470

ISSN 0803-0510

SLEKT OG DATA

4. utgave 2020



TEMA:
Transport

Rutebil | Fly | Over landegrensene

INNHold

LEDER

3 Veien videre

TEMA

TRANSPORT

4 Rutebiler

6 Transportmulighetene endres

8 Olav Skjæveslands liv på veien

10 Familien Solstens transporthistorie

14 Tips til slektsforskning på sporveisarbeidere

18 Kjøretøy og førere

20 Bestefars veier

24 Kilder til jernbanearbeidere

26 Fra hest og vogn til jernbane og fly

28 En sta(d)svo(g)mann i familien

30 Arkiver etter utenriksstasjonene

34 Arkivene etter sjømannskirken

36 Utvandring- og innvandringshavner

38 Den pene svensken

40 Maren Lømo Negaards 50-årsdag på Mjøsa

44 Airborne - luftige fortellinger om min oldefar, flypionéren

ORGANISASJONSLIV

46 Frivillig arbeid gav ærespris og hederspris

47 Hils på Slekt og Datas nye leder



FORSIDEN

Drosje anno 1908.

FOTO: ANDERS BEER WILSE/
NORSK FOLKEMUSEUM



6



18

24



38



44



Veien videre

På landsmøtet i oktober ble jeg valgt til leder av Slekt og Data. Dette er en oppgave jeg ser frem til og gleder meg til å ta fatt på.

Aldri før har så mange ønsket å utforske hvor de kommer fra og hvem de er. Vi i Slekt og Data jobber for å gjøre det mulig for flest mulig å finne nettopp røttene sine. Ved å veilede på arkiver og biblioteker, holde webinarer og digitalisere og transkribere viktig arkivmateriale – slik at det blir lett tilgjengelig for et stort publikum.

Å kjenne sin historie er viktig for å forstå hvorfor historien ble som den ble, og hvorfor livet ditt endte opp med å bli slik det har blitt. Ved å grave i fortiden og samfunnet slik det var, er det også enklere å forstå folks handlinger når du kan sette det inn i kontekst. Det gjør en også mer takknemlig for det en har, og mulighetene som finnes i det velferdssamfunnet vi i dag bor i.

Slekt og Data skal også være et sted for samhold og gode relasjoner, hvor alle skal føle seg velkommen. Det skal også være et sted hvor det er mulig å bidra for alle som ønsker, enten det er med veiledning, kaffekoking, møtevertskap eller en av de mange andre mulighetene for dugnad. Frivilligheten er en av grunnmurene i det norske samfunnet, og arbeidet dere medlemmer gjør er utrolig viktig.

Tiden jeg går inn i som leder er også preget av enorme muligheter. Det har aldri vært enklere å digitalisere arkivmateriale, teknologi som skal lære maskiner å lese gammel skrift blir utviklet og nye samarbeid ser dagens lys.

Jeg gleder meg til å være med å bidra til at Slekt og Data også tar en viktig rolle her, og fortsetter å utvikles som en organisasjon som jo ble startet nettopp for å kunne ta i bruk og omfavne ny teknologi i slektsforskningen.

// Å kjenne sin historie er viktig for å forstå hvorfor historien ble som den ble, og hvorfor livet ditt endte opp med å bli slik det har blitt. //



Heidi Ringsrød

LEDER I SLEKT OG DATA

Rutebiler

Rutebilene fikk en svært viktig rolle i mange lokalsamfunn da de kom, i en tid der få hadde egen bil og hesten hadde vært det mest brukte fremkomstmiddelet.

■ SVEINUNG BERILD ■ Norsk Rutebilhistorisk Forening

Norsk rutebilhistorie er i stor grad lokalhistorie. Den handler om bilruter som vokste fram lokalt, gjerne fra bygder mot en by eller et tettsted. Gjerne med forbindelse videre med tog eller båt. Slik har det vært siden oppstarten tidlig på 1900-tallet. På 1800-tallet vokste det fram et nasjonalt nett av båt- og togruter. Dette krevde store investeringer i infrastruktur og transportmidler. Det offentlige var avgjørende for at landet fikk utviklet dette nettet for person-, post- og godstransport.

Bilrutene utviklet seg helt annerledes. De første bilene var fem- og sjusetere, omtrent som en personbil i dag. De kunne ta seg fram på veier bygd for hest og kjerre. I 1908 ble de første bilene satt i rutetrafikk.

SÅ FREMTIDEN

Gårdbruker Ole B. Aarø i Molde drev hesteskysse over Fursetfjellet til Batnfjorden fra 1887. I 1907 fikk han og sønnen Johan se en bil i trafikk. De skjønte at dette hadde framtida for seg og søkte om tillatelse til å bruke bil i ruta over Fursetfjellet. Tillatelse ble gitt og bil ble bestilt. I mai året etter kom ruta i gang, mer eller mindre tilfeldig som den første. Og ikke minst, den ble permanent. Aarø Automobilselskap fikk æren for landets første bilrute.

Det kom flere ruter i gang. Rutebilene ble først en konkurrent med hesten. Men ruta i Molde hadde også en annen vesentlig begrunnelse. Veien over Fursetfjellet var en trygg start på en reise videre fra Batnfjorden, til Kristiansund og Trondheim. Derfra var det togforbindelse til Oslo. Sjøveien Molde–Kristiansund over Hustadvika har i alle tider vært svært farefull og usikker. «Unngå Hustadvika! Reis over land» var mottoet til Aarø Automobilselskap i mange tiår.

FLERE OG STØRRE BILER

Veistandarden hemmet lenge utviklingen av biltrafikken. Utpå 1920-tallet kom det flere og større biler. Etter



En rutebil og sjåfør foran Sørensen og Balchen.

1925 ble det godt nok utstyr for snøbrøyting. Før måtte hestene overta igjen når det ble for mye snø. Det tok mange tiår å utvikle god nok veistandard. Om vinteren var mange veier stengt. Når våren kom, kunne veiene nesten gå i oppløsning for de tørket opp og kunne gruses og brukes igjen. Varierende natur og klimaforhold har alltid skapt store utfordringer for veitrafikken.

Bilene ble større etter hvert som veiene ble bedre. Rundt 1930 hadde vi busser som tok 20–25 passasjerer, ved krigsutbruddet ca. 40 passasjerer. Trafikken vokste mye. Det ble stagnasjon under andre verdenskrig, og det ble stor vekst igjen i etterkrigsårene. Det ble vanligere å reise, og mange brukte bussen til jobben. Det ble dagpendlere og ukependlere. Rutebilene ble også brukt til alle slags ferie- og fritidsreiser, og til handleturer til større steder.

Jeg må også nevne at begrepet «rutebil» har blitt historie. Fra tidlig 1900-tall hadde vi et system med rutekonsepsjoner for bestemte strekninger, for person- eller godsbeholdning, eller begge deler. Konsepsjonene ble gradvis konsentrert slik at vi fikk selskaper som hadde konsepsjoner for et større eller mindre område. Fra 1990-tallet er dette avløst av anbudskonkurranser for rutene i en region.

EN MILEPÆL

1960 er en milepæl i norsk veitrafikk. Bilsalget ble frigitt. Velstanden økte og mange kunne kjøpe sin egen bil. Rutebilene tapte terreng år for år. Men på samme tid skjedde omfattende skolereformer, niårig skolegang med utbygging og sentralisering, og store utvidelser av videregående utdanning. Forutsetningen for disse reformene var nettopp bussen. Fra alle kroker og krokar av landet starter det hver morgen en skolebuss. Dette er grunnstammen i bussrutenettet i store deler av landet i dag.

Bussene brukes ikke bare lokalt. Det er og har vært bussruter over lange avstander. Den lengste var Nord-Norge-Bussen, «Jernbanens forlengede arm» gjennom de tre nordligste fylkene. Fra Saltfjellet, seinere Fauske i



Trond Haugen, sjåfør på
ruten Nannestad-Åslo.

FOTO: OSLO MUSEUM



Buss ved
Gratangen
Turiststasjon.

FOTO: EDVIGS KANAVIN/NORGES VASSDRAGS- OG ENERGI-DIREKTORAT

sør, til Kirkenes i nordøst. Ruta fikk gjennom halve landet, nesten 1400 kilometer. Hele turen tok fire dager og man måtte overnatte underveis. Ruta åpnet i 1942 og gikk til slutten av 1980-tallet. Utenom lokalruter og langruter har vi også hatt mange turistruter langs fjorder og over høfjellene. I dag er nok dette avløst av utenlandske turistbussar som krysser landet om sommeren.

UTVIDET MANDAT

Rutebilene har også gjennom historien hatt mange roller for brukerne, utover jobbreise, ferie og skoleskyss. I dag kan den enkelte dekke mye av sitt behov for reiser og ærender med egen bil. Men går vi 50–60 år tilbake var det fremdeles mange rutebilsjåførar som gjorde alle slags ærender for deg.

Jon Myrstad kjørte ruta Dombås–Åndalsnes over Lesja årene 1955–1981. Lesja historielag hadde en artikkel om ham i årboka for 2012, nesten 30 år etter at han døde. «Myrstadbussen» var et begrep langs ruta. Folk kunne stille klokka etter den. På Åndalsnes gjorde han ærender for folk. Han leverte sko og klokker til reparasjon, handlet og tok med medisinpakker til kundene langs veien. Det mest spesielle var nok en mann som sendte gebisset sitt en morgen. Tannlegen på Åndalsnes skulle reparere det under oppholdet. Myrstad fikk det med på tilbaketuren om ettermiddagen. Om kvelden var gebisset igjen på rett plass.

Det finnes mange sjåførlengder som Myrstad rundt om i landet og mange er omtalt i lokalhistoriske tekster. Bussen Myrstad brukte i årene 1960–1972 er tatt vare på som veteranbuss. «Myrstadbussen» lever vidare! Må også få nevne at min første reise alene skjedde med den bussen tidlig på 1960-tallet. Det tok drøye tre timer Åndalsnes–Dombås. Minner fra den turen har jeg enda.

GODSTRANSPORT

Hittil har jeg ikke nevnt godsbilruter, som også var en viktig del av rutebiltrafikken. Transport av post og alle slags varer har rutebilene tatt seg av. Dette har betydning mye for næringsutviklingen. Godsruter kjørte melkepann fra bøndene til meieriet. Det bidrog til sentralisering og modernisering av meieridriften. Sommerstid gikk melkebilene også til setrene på fjellet. De kunne også ta med seg passasjerer. Alternativ transport fantes ikke. Melkerampene er for øvrig et viktig kulturminne

fra denne tida. Mange melkeramper står igjen langs veiene. De nyttes til andre formål til tross for at det er 40–50 år siden tankbilar tok over transporten.

HVEM STOD BAK?

Rutebilhistorien er mangfoldig. Mange har drevet bilruter. De fleste drev en rute med en eller noen få rutevogner. Det har vært mange enkeltmannsforetak, mange bygdeaksjeselskap, meierier og mange lokalrederier gikk over til veitransport. I tillegg har mange kommuner og fylker drevet rutebilselskaper, og ikke minst startet Norges Statsbaner med busser i 1925. I dag er Vy Buss landets største busselskap.

På det meste, under andre verdenskrig, var det rundt 1300 som hadde konsesjon for rutebil drift. Så seint som sist på 1960-tallet var det over 1000 konsesjonsinnehavere. Det kom stadig nye til. Overgangen fra sjø- til veibasert transport tok lang tid i mange områder i landet. Det tok lang tid før alle øyene langs kysten fikk bilveier og bilruter. ■■

OM KILDENE

- Hvordan finne fram i alle kildene til rutebilhistorien fra alle deler av landet? En del større rutebilbedrifter har fått skrevet bedriftshistorier, av forskjellig kvalitet, men disse dekker nok bare begrensede regioner. Det har som nevnt vært mange aktører i bransjen. Mange enkeltmannsforetak har drevet ruter bare i korte tidsrom, men mange store og små har drevet opp mot hundre år. Småbedriftene er det ikke lett å finne spor av i historiske arkiver. Det har vært fylkesvise samferdselsetater som har behandlet konsesjonssaker gjennom tidene, men det er ikke alltid lett å finne dokumentasjon.
- De siste årene har imidlertid Nasjonalbiblioteket stått for en storstilt digitalisering av bøker og aviser. Det har gitt uante muligheter til å søke seg fram i alle slags tekster. I disse basene kan vi søke på tvers av tusenvis av tekster. Da kan vi finne rutebilhistorie i avisnotiser og annonser. Lokalhistoriske skrifter har også skildret rutebilhistorien. Samferdsel er en viktig del av lokalhistorien, og mye har skjedd i samferdselen de siste hundre årene.
- Arkivportalen er en søketjeneste som gir oversikt over arkivmateriale fra en rekke offentlige etater, museer og flere andre institusjoner. Flere av disse arkivene har dokumenter av stor rutebilhistorisk interesse.
- En annen kilde er *Rutebok for Norge*. Den dekket alle ruter med alle transportmidler. Man finner ikke alle rutebelle oppført, men alle konsesjoner, innehaver og aktuelle rutestrekninger står der.

Transportmulighetene

Hesteskyss var normalt en god stund etter tusenårsskiftet selv om bilen gjorde sitt inntog – og jernbaneutbygging stod i kø. I 1908 kom landets første ordinære bilrute, overraskende nok i Romsdal: Molde–Batnfjordsøra. Dermed ble rutebilen raskeste vei til Kristiania. Turen gikk videre med postbåten til Kristiansund og dampbåt til Trondheim. Derfra var det tog til Støren og smalsporet jernbane gjennom Østerdalen til Hamar.

■ KNUST BJØRKMANN

Fra 1887 hadde gårdbrukeren på Aarø, Ole Bastiansen Andreassen, sikret seg ekstra fortjeneste ved å stille med hesteskyss mellom Molde og Batnfjordsøra. Dette var fogderiets mest trafikkerte vei, med svært mye transport etter datidens standard. Ole brukte tidvis fem hester med både firhjula vogner som landauere og triller, men også tohjula karjoler. I 1881 får han en sønn, Johan, som fikk transportbransjen inn med morsmelka og tidlig skal ta del i farens arbeid.

Allerede i automobilens spede start fikk far og sønn øynene opp for de mulighetene denne kunne gi på den nye trafikkerte ruten. Den første konsesjonen til å drive transportvirksomhet med rutebil på denne, ble gitt allerede i 1902. Men selv om tillatelsen var undertegnet av selveste amtmannen i Romsdals Amt, Alexander I. Kielland, kom driften aldri i gang for firmaet som fikk denne innvilget.

I dag synes det ekstra merkelig å starte bilrute mellom to steder med et – etter dagens målestokk – beskjedent antall reisende. Nå flyr vi fra Molde til Gardermoen på

45 minutter. Men på begynnelsen av 1900-tallet var veien om Batnfjordsøra og Trondheim raskeste veien til Kristiania. Vi skal også huske på at mange ikke ville reise med båt over den beryktede Hustadvika som ofte var utsatt for tøft vær. Ja, til tider kunne turen være farlig.

JOHANS SØKNAD

Selv om det første forsøket på å få opp en rute på veien ikke lyktes, stoppet det ikke Johan. Med ungdommelig pågangsmot bestemte 26-åringen seg for å søke om konsesjon i 1908 – både for post- og persontransport. Det var en stor avgjørelse, men det handlet om å reagere i riktig øyeblikk. Konsesjonen ble gitt og vi kan i dag beskrive Johan Einar Olsen Aarø som rutebils pioneren. Han startet Norges første bilrute og grunnla Aarø Automobil-selskap i samarbeid med sin far.

ØKENDE TRAFIKK

Ifølge *Morgenbladet* var

«Automobilen paa 18 Hestekræfter og kan drive op til en Fart af 60 Km Timen. Den er aaben, forsynt med Kaleche og har plads til 5 personer og Vognfører samt Bagage. Hr. Aarø, der har faat Undervisning som Chauffør her i Byen, kjørte igaar Morges herfra med Vognen til Molde. Det er hans Tanke, at den skal gaa i Ruten en gang om Dagen. Der startes fra Molde Kl. 7 Aften. Turen tager ca. 5 kvarter. Veilængden er henimot 4 Mil. Automobilten returnerer til Molde ved 10 Tiden samme Aften og kan da medtage Passagerer fra det Dampskib som kommer til Battenfjordsøren Kl. 9 fra Trondhjem.»

Turen fra Kristiania til Åndalsnes tok «bussdirektøren» 17 timer. Siste etappe gikk med båt.

Rutebilen på vei. FOTO: ROMSDALSMUSEET



endres

Rutebilen utenfor
Hotell Alexandra i Molde.

FOTO: ROMSDALSMUSEET



Publikum tok vel imot det moderne vidunderet og trafikken økte. Faktisk i så stor grad at far og sønn måtte sette inn enda en automobil. Ikke så rart kanskje, for turen med hest og vogn tok rundt fire timer. Likevel var hesten ikke helt utkonkurrert. De første årene ble ikke veien brøytet godt nok til at automobilen kunne komme fram. Men de strabasene klarte hesten.

I kildene står det lite om finansiering og kostnader. Vi må støtte oss på folketellingen i 1910 der pappa Ole B. står oppført som *Gaardbruker og bankdirektør*. Broren Ivar, er ansatt som kasserer hos Central-banken i Kristiania med boligadresse i Gabels gate 5. Høyst sannsynlig bidro disse personene og institusjonene med nødvendige midler.

KONKURRANSE

Med økende muligheter for inntekt kom konkurransen. I 1909 dukket *Vognmændenes Automobilselskap* opp, men de ble kjøpt opp av Ole B. Aarø og *Aarø Automobilselskap*.

Johan Einar får ikke oppleve mer enn starten på utviklingen. Han dør 11. august 1913, bare 36 år gammel. Brødrene og faren driver automobilselskapet videre, og også andre familiemedlemmer trår til. Blant annet Johans svigerinne Hildur Alfrida. Hun tok kjøreopplæring og fikk sertifikat 13. mai 1914, og ble Norges første kvinnelige bussjåfør.

I årene som fulgte dukker det opp nye konkurrenter og det blir nye oppkjøp. I 1916 begynte Peder Haukebø som sjåfør hos *Aarø Automobilselskap*. To år senere fikk han, sammen med sin fetter, Ottar Rødseth, kjøpt selskapet.

Peder Haukebø ble også en pioner. Han stiftet *Møre Fylkes Rutebileierforening* og var naturlig nok første formann. Formann var han også i noen år i *Møre og Romsdal Bilforhandlerforening* – en forening han var med på å starte.

Aarø Automobilselskap skiftet senere navn til *Haukebø & Rødseth* og ble en stor aktør innen rutebil og bilsalg. Firmaet lever ennå. ■ ■



KILDER

- Ministerialbøker Bolsøy 1881 og 1913
- Nasjonalbiblioteket
- Historisk befolkningsregister
- Historier.no
- Romsdalsmuseets fotoarkiv
- Romsdals budstikke
- Norgeskatalogen utgitt av Oslo Filatelistklubb
- Wikipedia

Bilde fra frimerke-katalogen av bilen.

Olav Skjæveslands liv

Var det på vei til Mandal kirke og sitt eget bryllup at gründerideen om å starte opp eget motorisert selskap tok form for rutebileier Olav Skjævesland, for snart 100 år siden?

■ HANS IHME OG OLE GUTTORM IHME

Olav Skjævesland giftet seg med odelsjenta Anna Ovidia Ihme i 1921. Anna var fra gården Ime, øst for Mandal, og ble godt kjent med Olav mens de gikk på Høgtun Folkehøyskole i Øyslebø sammen. De hadde truffet hverandre før, i 1918 på nabogården, da Karoline Cesilie Ihme ble gift med Svenke Skjævesland. Svenke var onkelen til Olav Skjævesland.

Olav var to år eldre en Anna, og han ønsket å gifte seg før han dro i militæret. I militæret fikk han tilnavnet «Ola Mann», siden han var den eneste som var gift. Dette tilnavnet beholdt han livet ut.

FORSKUDD PÅ ARV BLE LASTEBIL

Vel hjemme fra militæret, der det sikkert var mer en nok tid til å tenke og planlegge fremtiden, tok han kontakt med sin far, Ola Haagensen Skjævesland, og ber om forskudd på arven sin. Det fikk han, og i 1924 kjøper han sin første lastebil, 24 år gammel. Med den utførte han diverse oppdrag i distriktet, bl.a. melkekjøring for meieriet.

I 1925 søkte Olav om å få rutebilkonsesjon Mandal–Kristiansand. Olav var da på kontoret til stiftamtmann Daniel Bremer Juell Koren i Kristiansand. Han var en ildsjel i alt det han foretok seg. Det er blitt sagt at han kjente praktisk talt hvert menneske i fylket etter mange turer på kryss og tvers i området. Olav Skjævesland fikk rutebilkonsesjonsøknaden innvilget, og satte i gang med sitt gründerprosjekt: Rutebileier, motorisert transport av mennesker og gods.

MANDAL-KRISTIANSAND

En av hans første busser var en *Reo Speed Wagon* fra Reo Motor Car Co. Reo var en amerikansk bilprodusent, grunnlagt i 1904 av Ransom Eli Olds, som allerede i 1897 startet *Oldsmobile*.

Olav kjørte fra Mandal om Holum til Kristiansand og tilbake. Det var en kronglete vei i de dager. En del av strekningen ble kalt for postveien, anlagt i 1791. Veien var tidligere hovedtrasé for veiforbindelsen fra Kristian-



Rutebileier Olav Skjævesland i bil. FOTO: PRIVAT

på veien

sand og videre vestover til Greipstad, Søgne og Mandal. I Greipstad ble veien tidligere kalt den gamle byveien. En del av veien var også tidligere barnevandringsvei, del av den Vestlandske hovedvei og er i dag en del av Nasjonal sykkelrute nr. 1.

Til denne kjøringen mellom Mandal og Kristiansand kjøpte Olav en *Brockway*, som var en liten varevognbuss. Taksten på strekningen var en krone. Det var samme takst for folk som for en sekk mel. Her var heller ikke noe klaseskille, passasjerene kunne like godt være vanlige arbeidere, prest eller doktor. I 1927 kantet han bilen ved bedehuset på Storaker øst for Mandal. Det ble ikke så store skader, bilen ble reparert og fikk nytt overbygg. Det var det eneste uhellet Olav hadde.

MELKERUTE

I 1930 fikk Olav konsesjon på Tregderuta, strekningen Mandal-Tregde. Han kjørte blant annet melken til meieriet i Mandal. Han hadde da tre biler. Det året ble også en ny *Reo* kjøpt. Det var en åpen buss, som ble brukt til å kjøre turer med sluttede selskaper. Omtrent på denne tiden skaffet Olav og Anna seg telefon, som en av de første øst for Mandal. Han påkostet selv den private linjen fra Mandal til Ime gård. Olav innså at som rutebileier var telefonen en absolutt nødvendighet. Dessuten var det enda en ny teknologi i tiden som han måtte være med på.

En som hadde stor glede av denne teknologiske nyvinningen, var yngste datteren på gården, Karen Solveig Skjævesland, bedre kjent som «Lilleba». Hun løp rundt på gårdene på Ime og omegn med beskjeder og nyheter. Da vanket det en liten slant penger i tips.

EN NY MANN KOMMER TIL

Etter hvert ble det så mye kjøring, at Olav måtte ansette hjelpesjåfører. En av dem var Oskar Olsen. Oskar kjørte Tregderuta, mens Olav Skjævesland nå kjørte lasteruten mellom Mandal og Kristiansand. I 1933 selger Olav bilen Reon og konsesjonen Mandal-Tregde til Oscar Olsen, men beholder konsesjonen for ruten Mandal-Valand-Kristiansand. Han skaffer seg også en Volvo lastebil.

Den 15. april 1944 er det en festlig beretning i *Fædrelandsvennen* fra en som kaller seg for MAX. Her beskriver han en busstur med Olav Skjævesland på denne ruten.



Forlovelsesbilde av
Anna og Olav. FOTO: PRIVAT

Han forteller hvordan man kan bruke fire timer på turen uten at tiden faller lang. Han avslutter beretningen med følgende:

«Omsider skimter vi Mandals trange gater og da vi kjører over brua er det ene og alene sjåføren vi kan takke for at vi har vårt gode humor. Uten ham hadde det hele vært tresmak, uendelig venting og triste saker. Men med ham (selv om han jo egentlig har skylden for ventingen og tresmaken) fikk det hele et galgenfriskt skjær over seg. Har de lest Vilhelm Krag? Kjenner De Gullik Postman? Han som bar posten fra brygga i Kleven til Mandals postkontor. Han som var så inderlig forbannet fordi folk skrev så mye... Olav er ikke det spor forbannet fordi om folk har reiseløst. Tvert imot. Dessverre er jeg ingen Vilhelm Krag.»

Det passasjerer her er inne på, er den sosiale siden som rutebilene og sjåførene var med å skape fra 1920 og utover, særlig da for bygdemiljøet. Der rutebilen stoppet på større steder eller veikryss, var det alltid møtt opp en del mennesker som ikke hadde planer om å gå om bord på bussen. De måtte være der for å få siste nytt, se hvem som steg av, hvilke varer som ble losset osv. Og så var det selve sjåføren som noen bestilte varer hos, siden han skulle til byen likevel. På denne måten ble sjåføren en viktig del av det daglige livet for mange i bygdene.

TILDELT HEDER OG ÆRE

I 1951 gikk Olav Skjævesland inn i Sørlandsruta sammen med sin Volvo og der ble han helt til han gikk av med pensjon. Fire år etter får han og ni andre sjåfører i Sørlandsruta tildelt Norsk Rutebileierforbunds Heders-tegn.

Disponent i Sørlandsruta den gang, Herbert Edvardsen, benyttet anledningen til på selskapets vegne, å takke sjåførene for prikkfri kjøring i mer enn 20 år: «De er selskapets ansikt utad, og de har gjennom disse årene opparbeidet et renommé som vi er svært takknemlig for.»

Olav Skjævesland døde på Ime i 1988, 88 år gammel.

Familien Solstens transporthistorie

I 1934 kjøpte farfar sin første lastebil. Den store, og på den tiden, noe uvanlige investeringen gjorde han sammen med en god venn og nabo. Lastebiler var jo fremdeles et forholdsvis sjeldent syn, spesielt i trakten der de to bodde. Det skulle derimot ikke stå på mangel på kjøreoppdrag i tiden som kom, og innkjøpet av lastebilen ble starten på en mangeårig transportvirksomhet.

■ ANN KRISTIN SOLSTEN



Ifølge Asbjørn Rolseth, som har skrevet *Norsk Lastebileksikon – De første 40 årene. Lastebiler i Norge 1900–1940*, ble de første riktige lastebilene i Norge tatt i bruk under årene 1908–1910. Ved den tiden fantes bare et svært lite antall lastebiler i landet, og først noen år senere begynte de å få en praktisk betydning. I forbindelse med 1. verdenskrig økte behovet for lastebiler, og utviklingen av både konstruksjoner og produksjonsmetoder tok fart.

Rolseth hevder at få av de riktige lastebilene som fantes i Norge i tiden omkring 1. verdenskrig, er bevart i dag. For perioden 1928–1940 er situasjonen derimot en annen. Fra denne tiden finnes både originalbiler, restaurerte biler, restaureringsobjekter og delebiler. Den første bilen min farfar eide, finnes sannsynligvis ikke lenger, men en av hans senere biler, en Opel Blitz fra 1938, er i fullt kjørbart stand den dag i dag. Til den bilen hører dessuten en spesiell og spennende historie.

OPPSTARTEN AV ET TRANSPORTFIRMA

Min farfar, John Solsten, ble født i 1907, like før de aller første lastebilene skulle komme til å gjøre sin inntrøden i landet. Da han i 1934 kjøpte sin første lastebil, skulle han fylle 27 år. Hans venn og nabo, Johannes Solli, var da 21. Det var dermed to unge og modige menn som med det innledet noe som fikk i deres trakter hadde gjort for dem, nemlig å starte opp et transportfirma. Ifølge *Bilboken for Norge* og den etterfølgende *Norges Bilbok*, som er en fortegnelse over samtlige registrerte biler for årene 1922–1930 og 1935, fantes ved dette tidspunktet kun én lastebil fra før i nærområdet. Hjemstedet deres, bygda Kojan, som ligger midt mellom Røros og riksgrensen mot Sverige, ble utgangspunktet for kjøring av alle slag som de med tiden tok på seg. Valget av den første bilen de kjøpte, falt på det amerikanske merket Federal. Mange i området fikk kjennskap til bilen, og jobbtilbudene økte for de to entreprenørene.

I oppdragene de tok på seg med lastebilen, inngikk blant annet en del kjøring av grus for bygging av veier og for husbygging. De bedrev turkjøring, brøytet veier og det ble gjennomført en del vedkjøring for større firma og for privatpersoner.

EN NY LASTEBIL SKAFFES

Etter en tid ble Federalen byttet ut mot en Chevrolet. Den ble det kjørt med i ett års tid, før det igjen ble

tid for fornyelse. John og Johannes tok da turen til Trondheim og GM-forhandleren A/S Anco. Der de skaffet seg en helt ny Opel Blitz av årsmodell 1938. Etter at Chevroleten ble byttet inn mot denne nye lastebilen, måtte de betale hele 8500 kroner i mellomlegg. Dette utgjorde naturligvis en høy sum, datidens pengeverdi tatt i betraktning, og de tok en stor sjanse som satset så stort. Få personer i nærområdet hadde tro på at dette kjøpet skulle kunne lønne seg, og John og Johannes fikk flere advarsler mot å kjøpe denne nye og dyre bilen. Mennene motbeviste derimot fordommene, og lastebilen viste seg å være verdt alle pengene. Den hadde jo blant annet 6 sylindere, 85 hestekrefter, manuell tipp med sveiv, fem trinns girkasse, hydrauliske bremses, og en rekke andre imponerende tekniske løsninger. Den totale lasteevnen for den bensindrevne lastebilen var på 3 tonn. Dessuten er det sagt at bilen gikk så lett at man nesten ikke kunne høre motoren i den.

Det var nå transportvirksomheten kom i gang for alvor. Med Opel Blitzen, eller Kojebilen som den ble kalt til daglig, gikk turene ofte over grensa til Sverige, og tettstedene Funäsdalen og Hede. Der ble det hentet trematerialer som ble kjørt tilbake til Norge. Andre kjøring ble også gjort til Trondheim, dit varer av ulike slag skulle fraktes. På tilbakeveien fra Trondheim ble lastebilen ofte fylt opp med blant annet bensinfat. Det var med andre ord en svært varierende last de to mennene fikk i jobb å frakte til de forskjellige destinasjonene. I tillegg til frakting av gods og diverse, ble også den nye lastebilen brukt en del til turkjøring. Både fastboende og turister kunne få sitte på lasteplanet der det ble laget et lite busshus, med tak, vegger, vinduer og benker for at passasjerene skulle sitte bra. Turene med passasjerer gikk rundt omkring i distriktet, og flere ganger også over grensa til Sverige. Dette var populære turer, og jeg har selv hørt historier fra eldre folk som har fortalt hvor stort det var for dem, da de som ungdommer fikk sitte på med lastebilen fra Kojan. At etterspørselen av transporthjelp var god og varierende, bidro nok til at karene trivdes og fortsatte med det de holdt på med.

BLITZEN BLIR STJÅLET

Under den snørike årstiden ble *Opel Blitzen*, som nevnt, ofte brukt til brøyting. Det ble den også en vårdag i 1940, da karene fra Kojan brukte lastebilen til å rydde snø fram til svenskegrensen. Samtidig hadde 2. verdenskrig blitt innledet i det tyske tropper hadde angrepet Norge. Mange nordmenn forsøkte å flykte over til Sverige. På vei tilbake fra endt jobb møtte mennene en god del av de norske flyktningene. Det var stor trafikk på den smale veien. Det gikk ikke å komme seg fram, og det ble til slutt nødvendig å sette igjen bilen ved tollstasjonen på den norske side av grensen. Der ble laste-



Familien foran
Blitzen. ALLE FOTO: PRIVAT





I fullt arbeid.

ANNONSE

**NÅ ER JOSTEIN MOLDES BOK OM
UTVANDRINGEN FRA TRØNDELAG I SALG!**

«Det bli itj nå tå før trønderan kjæm» er på ca. 500 hundre sider, koster 450 kroner og kan bestilles fra www.emblaforlag.no

bilen kort etter stjålet av flyktninger som ville ta seg fort over til Sverige.

Lastebilen havnet til slutt i Funäsdalen, det nærmeste tettstedet på svensk side. Det svenske forsvaret så der raskt nytten i kjøretøyet, og tok det i bruk som krigsbytte. Dette var naturligvis svært upraktisk for de to som eide bilen, og som derfor straks satte i gang med forhandlinger for få den tilbake. Etter en omfattende prosess kunne de til slutt hente hjem bilen fra Sverige, men først etter at min farfar ble ledet til stedet der bilen befant seg med bind for øynene. Sannsynligvis ble dette gjort som en sikkerhetshandling under krav fra det svenske militæret, som ikke ønsket at tyskerne på noen måte skulle få kjennskap til deres virksomhet. I januar året etter meldte en svensk avis at en stjålet bil, som under en periode hadde blitt benyttet av svensk militær i Funäsdalen, omsider hadde kommet tilbake til sine rettmessige eiere i Brekkebygden, like ved svenskegrensen. Om det var *Koje-bilen* den svenske avisen rapporterte om, eller om det var andre fra samme område som også hadde blitt frastjålet sin bil og nå fått den tilbake, vites ikke. Men *Opel Blitz*en kom i alle fall hjem til Kojan dette året. En del endringer hadde det da blitt på den. Blant annet hadde noen, under en vinternatt, glemt å tappe av kjølesystemet, og blokket hadde frosset i stykker og sprukket.

BENSIN VAR MANGELVARE

Under krigen var det ikke enkelt å få tak i drivstoff, som da generelt var en mangelvare. Etter at lastebilen hadde kommet hjem fra Sverige, ble det derfor montert en såkalt knottgenerator på den, noe som muliggjorde at bilen kunne drives på annen måte enn med bensin. Knottgeneratorer, eller vedgassgeneratorer, som slike generatorer også ble kalt, ble ved denne tiden ofte brukt til å produsere gass, som kunne brukes som et alternativt drivstoff. Gjennom et lokk på generatoren ble det fylt på med ved eller trekull. Etter oppfyring av dette, ble det, med hjelp av en elektrisk vifte, satt fart på «knotter» av tre, noe som ga varme og gass som bilene senere kunne kjøres på. På *Opel Blitz* ble det først fylt på med en liten mengde bensin slik at motoren startet. Deretter slo motoren over til generatoren som ble drevet av gassen den produserte. Med på bilturene måtte det derfor pakkes med sekker med ved eller trekull, som generatoren innimellom ble matet med for at bilen skulle fortsette å kjøre. For sikkerhets skyld hadde mennene også et lager med bensinfat bortgjemt, og de lurte til seg litt drivstoff derfra nå og da.

SLUTTEN PÅ MIN FARFARS KARRIERE SOM LASTEBILSJÅFØR

Opel Blitz ble i John og Johannes eie fram til den, tidlig på 50-tallet, ble solgt til en annen nabo, som i likhet med dem, hadde fattet interesse for transportyrket. Kasper Kojan grunnla transportfirmaet *Kojans Transport*, og tok dermed over kjøringen med bilen i sin virksomhet. *Opel Blitz* ble deretter brukt til fast kjøring mellom Røros og Trondheim fram til 1958, da den ble byttet inn og solgt videre til Tufsingdalen i Hedmark.

John og Johannes drev sin transportvirksomhet sammen ytterligere noen år, da med en *Ford Thames*. Etter en tid ble Johannes' sønn derimot gammel nok til å delta i arbeidet, og da han begynte å hjelpe sin far med kjøringene, valgte min farfar å trekke seg tilbake fra virksomheten. I stedet valgte han å legge mer av sin tid på gårdsdriften som han bedrev i tillegg. Han kjøpte derimot en egen gårdsbil, og fortsatte likevel med noe kjøring i mindre skala på egen hånd.

TILBAKE TIL GAMLE TRAKTER

Som min farfar har min far, Helge Solsten, alltid hatt en stor interesse for lastebiler, og som sin far valgte han også å bli lastebilsjåfør som yrke. I 1986 begynte Helge å undersøke hvordan det sto til med *Opel Blitz* som faren tidligere hadde vært deleier i, og som under krigs- og etterkrigstiden hadde gitt transportfirmaene i Kojan stor framgang. Han fant igjen den gamle laste-

bilen, samme sted den havnet, da den ble solgt nesten 30 år tidligere. Men den framsto da i svært dårlig forfatning, ikke mye var lenger helt på bilen, og enkelte deler av den lå spredt rundt omkring i terrenget. Noen deler hadde dessuten blitt brukt som reservedeler på andre maskiner. Til tross for dette hentet min far det som var igjen av den gamle bilen, og det han kunne få samlet sammen av deler som opprinnelig tilhørte den. Den en gang så flotte lastebilen kom atter tilbake dit den hadde innledet sin karriere som transportmiddel, og et enormt restaureringsarbeid ble startet. Med stort pågangsmot og mye tid, klarte min far å få den gamle *Opel Blitz* så fin og god som ny.

Tilbake der den hører hjemme, og med registreringsnummer U-1418, det samme som før, er den gamle og svært flotte lastebilen fremdeles i min fars eie. Der nyter den nå en slags pensjonisttilværelse, og blir kjørt med på noen «finturer» hvert år. Den slipper nå frakting av material, grus og mennesker, og den slipper snøbrøyting, vel unnet en pensjonist. Dramatiske eventyr har den også opplevd nok av i sin tid.

Sjåføryrket og interessen for lastebiler har for øvrig smittet av seg på flere av Johns etterkommere, og både barn, barnebarn og oldebarn har i ettertid hatt transportyrket som levebrød. Med innkjøpet av den første lastebilen i 1934 innledet ikke John bare en mangeårig transportvirksomhet, men for slekten Solsten ble det begynnelsen på flere generasjoner med transport som både yrke og livsstil. ■ ■

John Solsten bak rattet.



Tips til slektsforskning

Jobbet noen av dine slektninger i sporveien? I denne artikkelen får du tips til hva arkivmaterialet kan fortelle om deres yrkesliv.

■ MARTIN ELLINGSEN

■ Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek



på sporeveisarbeidere

Sporveiene i Oslo har sine røtter helt tilbake til hestetrikken/-spurvognene. Den første hestetrikken kom i 1875 til hovedstaden, og det var Kristiania Sporveisselskab som stod for driften. Den gangen var vognene grønne og tilnavnet ble grønntrikken. I 1894 begynte overgangen til elektriske trikker, da Kristiania Elektriske Sporvei med sine blå trikker kom på banen, og navnet på folkemunne ble endret til blåtrikken. Begge selskaper, som hadde hver sine linjer, ble kommunale i 1924. Året etter slo de seg sammen og A/S Kristiania Sporveier, senere Oslo Sporveier, så dagens lys. I 1927 ble driften utvidet med busser i tillegg til trikkene. T-banen, som er et velkjent transportmiddel i Oslo, kan spore sine røtter helt tilbake til 1898, men rent offisielt så den dagens lys i nåværende form i 1966.

Men hvem var de ansatte som jobbet med kollektivtransport i hovedstaden? Hos Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek (Arbark) kan man finne noen spor etter ansatte og fagforeningsvirksomhet ved Oslo Sporveier. Jeg skal i denne teksten ta for meg to foreninger og vise noen eksempler på hva deres arkiver kan fortelle om de som var medlemmer der.

OSLO SPORVEISBETJENINGS FORENING (OSBF)

Den første foreningen er Oslo sporveisbetjenings forening. Den hadde for eksempel bussjåfører, trikkførere og konduktører som medlemmer. Den var et produkt av en sammenslåingsprosess: I 1924 slo Kristiania Sporveisselskaps Funktionær Forening (stiftet 1894) og Kristiania Elektriske Sporveis Forening (tidligere Sporveiskudskernes Forening, stiftet 1895) seg sammen for å danne den nye foreningen. Den nye foreningen klarte å inkorporere andre foreninger også: Holmenkollbanens forening (1899–1985), Ekebergbanens forening (1918–1921 og 1929–1966), Bærumsbanens forening (1925–1937) og Østensjøbanen Forening (1925–1937). Foreningen stod tilsluttet Norsk kommuneforbund.

Et ord om alle disse forløperforeningene: Det finnes ikke så altfor mange spor av dem i Arbarks arkivsamling. Det som finnes, er del av Oslo sporveierbetjenings forenings arkiv. Jeg vil komme inn på dette senere.

◀ Oslo Sporveisbetjenings Forening vedtar sympatistreik med ansatte på Holmenkollbanen. Bussgarasjen på Bjølsen. Februar 1974. FOTO: LASSE NILSEN/ARBARK



Norges første kvinnelige vognfører Nelly Haudemann i Oslo Sporveier september 1964. FOTO: UKJENT/ARBARK

OSLO SPORVEISARBEIDERES FORENING (OSAF)

Oslo sporveisarbeideres forening sporer sin historie tilbake til Sporvognreparatørenes forening, som ble stiftet i 1900. Det tilsluttet seg sporveisforbundet i 1901 og Norsk jern- og metallarbeiderforbund i 1903. I 1905 meldte den seg inn i Arbeidernes faglige landsorganisasjon (senere LO).

I 1924 ble Sporvognreparatørenes forening og Sporveisarbeidernes forening til en forening, OSAF, og ble en del av NKF, Norsk kommuneforbund.

Foreningen organiserte primært det som da ble regnet som arbeidere i Oslo Sporveier: reparatører/verktødsarbeidere og banearbeidere.

HVA FINNES I DISSE ARKIVENE?

MØTEPROTOKOLLER OG BERETNINGER

Begge arkiver har en serie eller arkivdel med møtebøker eller møteprotokoller/-referater. Disse er primært for styrende organer, som styre og representantskap. Men også de såkalte gruppene hadde egne møtebøker, som er



bevart. Dette gjelder begge arkiver. Grupper i dette tilfellet vil tilsi underordnede deler av foreningen, for eksempel var organiserte på baneverkstedet ved Sagene stasjon en egen gruppe i OSAF. Men det finnes også andre møtebøker som har en mer avslappet dimensjon enn å diskutere fagforeningssaker. Til og med festkomiteen for 30-årsfesten til OSBF hadde en egen møtebok. Fest var såpass seriøse greier at det skulle protokollføres.

Erfarne arkivforskere vet at som en slags tommelfingerregel blir protokollene mer utførlige desto eldre de er. Her kan man få oversikt og navn over tillitsvalgte i foreningene og sakene som ble diskutert. I disse protokollene kan man få god oversikt over hvem som sa hva, skrevet med sirlig håndskrift. Ikke minst, vanlige medlemmers utsagn kunne også bli nedskrevet i debatter, for eksempel på medlemsmøter.

Sakene som ble diskutert kan gi et tidsbilde; hva som opptok foreningen på bestemte tider. Og da bidra til å «fylle ut bildet» av fagforeningsorganiserte, hva de faktisk var opptatt av og holdt som viktig. En liten tilleggsdetalj her er at det går an å finne sakspapirene i møtebøkene, slik at det blir klarere hva som ble diskutert.

Her skal det sies at OSBF har møtebøker fra sine forgjengere. OSBFs arkiv kan på fagspråket sies å ha sekundærproveniens, som her vil tilsi at arkivmateriale fra andre foreninger har kommet inn i arkivet til OSBF. Disse møtebøkene og noe mer materiale i OSBF-arkivet (serie Y) er de sporene Arbark har etter de foreningene som dannet og gikk inn i Oslo sporveierbetjeningsforening.

En annen god kilde her kan være de trykte beretningene. De summerer opp årets (eller flere år hvis de er jubileumsberetninger) viktigste saker og begivenheter, men gir også navn på medlemmer med verv. De finnes i serie X i begge arkiver.

FERIEHUS

Begge foreninger eide og drev egne feriehus. OSBF eide feriehus på Kjeholmen utenfor Fornebu og Herøya i Porsgrunn. OSAF eide Sagakollen, som ligger mellom Drøbak og Hvitsten. Feriehus var viktig for arbeiderbevegelsen; her kunne arbeidere gjenvinne sine krefter og få en ferie uten at det kostet skjorta. I arkivene er det først og fremst protokoller som er bevart, feriehusene hadde egne organer som styre og generalforsamling. Her finner man da navnene på dem som hadde verv. Arkitekttegninger finnes også.

Feriehus var som sagt viktige. Til og med under 2. verdenskrig skulle feriehusene holde det gående. OSBF sitt feriehus på Herøya måtte ha ny bestyrer i 1942, og ansatte Arne Danielsen, «tømmermester av fag» og hans kone var en «dugelig kokke», et pluss i marginen.

Men det at feriehusene også skulle ha en viss drift i en krevende tid, viser hvor mye arbeiderne likte sine fe-

riehus. De kunne ikke forfalle selv om krigen raste, de skulle vedlikeholdes. Og feriehus kunne trolig være en nyttig måte å få litt avstand fra krigen. Selv om krigen forløp seg forholdsvis rolig i Oslo sammenlignet med frontavsnitt i Europa, var tyskerne i byen en konstant påminnelse om en okkupasjonstilstand. En slik tilstand kunne mange sannsynligvis være interessert i få en liten «pustepause» fra.

MEDLEMSSERIE?

Slektsforskere er vant med kirkebøker. I Arbeiderbevegelsens arkiv og biblioteks arkiver er det ikke alltid man kan finne medlemsregistre. Mange av dem har av ulike grunner aldri blitt avlevert til Arbark. OSAF har derimot en såkalt serie P – medlemsserie/-arkivdel. Her finner man en medlemsprotokoll for Bærumsbanens verkstedklubs bibliotek. Protokollen er et håndfast tegn på opplysningstankegangen i arbeiderbevegelsen. Det var viktig at arbeiderne skulle være skolerte, så de ikke skulle godta alt det arbeidsgiverne kom med. Kunnskap var en kilde til makt og frigjøring. Dessverre røper ikke protokollen noe om hva slags bøker som ble lest, altså biblioteksbestanden. En annen kilde til medlemsnavn er noen få medlemskort bevart i saksarkivet (serie D).

AVIS

En kilde av en viss interesse som viser arbeidertidsånden er *Signalsnora*, medlemsavisen til Oslo sporveierbetjeningsforening. Her snakker man om håndskrevete aviser i en protokoll (tidsperiode: 1927–30). Protokollen inneholder tekster av ulik karakter, for eksempel «Er kooperationen [samvirkelag] et ledd i klassekampen?» og en tekst om en studietur til Amerika. Hovedsakelig kan man si at det er redaktørenes navn man finner her, det ser ut som de skrev de fleste tekstene. Noen andre tekstforfatternavn er mulig å finne.

OPPSUMMERING

OSBF og OSAF forsvant som enheter i 1997. Da slo begge foreninger seg sammen til Oslo sporveiers arbeiderforening. Fortsatt eies og driftes feriehusene av den nye foreningen. For slektsforskere kan arkivene etter de to foreningene gi kontekst til den tiden deres forfedre levde, da hvis de var ansatt i sporveiene. Noen navn er også mulig å finne. Og har man først et navn, for eksempel på et styremedlem, kan man finne ut hva han mente og stod for hvis han ytret seg på et møte. ■

KILDER

- AAB-ARK-2284 – Oslo sporveierbetjeningsforening
- AAB-ARK-3153 – Oslo sporveierarbeideres forening
- Oslo Sporveier, Wikipedia (https://en.wikipedia.org/wiki/Oslo_Sporveier)
- Sporveien, Wikipedia (<https://no.wikipedia.org/wiki/Sporveien>)
- T-banen i Oslo, Wikipedia (https://no.wikipedia.org/wiki/T-banen_i_Oslo)

Fyra goda skäl att välja ArkivDigital under vintern



ArkivDigital är populärast bland släktforskare i Sverige.
Tjänsten har allt som behövs: källorna, registren och släktträdet.
Med ett abonnemang är du bara några knapptryck från att
börja söka efter din svenska släkt.

MEST KÄLLOR

ArkivDigital har Sveriges mest omfattande internetarkiv med digitaliserade originalkällor för släktforskare.

FLEST REGISTER

ArkivDigital har Sveriges största och mest användbara personregister som hjälper dig att hitta i källorna.

EGET SLÄKTTRÄD

I ArkivDigital skapar du ett eget släktträd och håller enkelt ordning på allt intressant du hittar.

UTFÖRLIG LÄROBOK

ArkivDigital's lärobok "Släktforskning på riktigt" är en pedagogisk vägledning till svensk släktforskning.



SKOGSJÖ MEDIA ÅLAND

Med ArkivDigital's nybörjarpaket är jakten på dina rötter snart igång!
Pris: 995 svenska kronor, abonnemang ett kvartal och lärobok, inkl frakt och moms.



Läs mer på www.arkivdigital.se/nyborjarpaket



ArkivDigital
Din nyckel till historisk kunskap

ArkivDigital är Sveriges ledande leverantör av historiskt källmaterial via internet till historiker, släkt- och hembygdsforskare och andra som vill studera källorna i original.

Kjøretøy og førere

Hadde bestefar førerkort? Og hva slags bil kjørte han – eller var det motorsykkel? Kanskje satt han på med bestemor? Det er mangt og mye vi slektsgranskere kan lure på. Og få svar på.

■ NILS JOHAN STOA
■ Statsarkivar i Kongsberg

Selv våre forfedres trafikale gjøren og laden kan vi med litt flaks grave fram fra arkivene. Hvilke kilder finnes, og hvor skal vi lete? Det får du svar på i denne artikkelen.

Men aller først: Vær klar over at deler av disse arkivene kan inneholde sensitive personopplysninger, bl.a. om inndragelse av førerkort. Slikt materiale er klausulert.

ORGANISERING AV TRAFIKKFORVALTNINGEN

Motorisert ferdsel i bilismens barndom var ingen spøk, og krevde tillatelse fra myndighetene. Fram til 1912 lå kontroll med motorvogner og motorvognførere til politimestrene i byene og amtmennene i landdistriktene, og det var disse som gav tillatelse til å kjøre de nye framkomstmidlene.

Motorsykkel av edel årgang. Reklamebrosjyre, Skien postkontor. FOTO: ARKIVVERKET



Motorvognloven som kom i 1912, regulerte dels transport av passasjerer og gods i fast rute, og dels kontroll med motorvogner og førere. Det var nå politiet som utstedte førerkort og førte registre over kjøretøy og førere. Politiet kunne også oppnevne bilsakkyndige for å undersøke kjøretøy og ta seg av førerprøver.

I 1926 ble Statens bilsakkyndige opprettet som egen etat, med sakkyndige ansatt av departementet. Disse skulle føre kontroll med motorvogner og motorvognførere og bistå politiet, veivesenet og lokale myndigheter i bilsaker. Fra 1957 skulle de også godkjenne bilverksteder. Arbeidsområdene for Statens bilsakkyndige tilsvarte stort sett politidistriktene.

Fra 1960 ble de bilsakkyndige underlagt fylkesveisjefen, og i 1977 skiftet Statens bilsakkyndige navn til Statens vegvesen, Biltilsynet. I hvert fylke ble det opprettet en biltilsynsavdeling ved vegkontoret. Lokale biltilsynsstasjoner ble organisert med en trafikkseksjon som tok seg av kjøreskoler og førerprøver, og en kjøretøyseksjon som drev med bilverksteder, kjøretøykontroller og undersøkelse av trafikkulykker. Fra 1995 het de trafikkstasjoner og var underlagt Vegvesenets trafikkavdeling.

ARKIVENE HOS POLITI OG AMTMANN

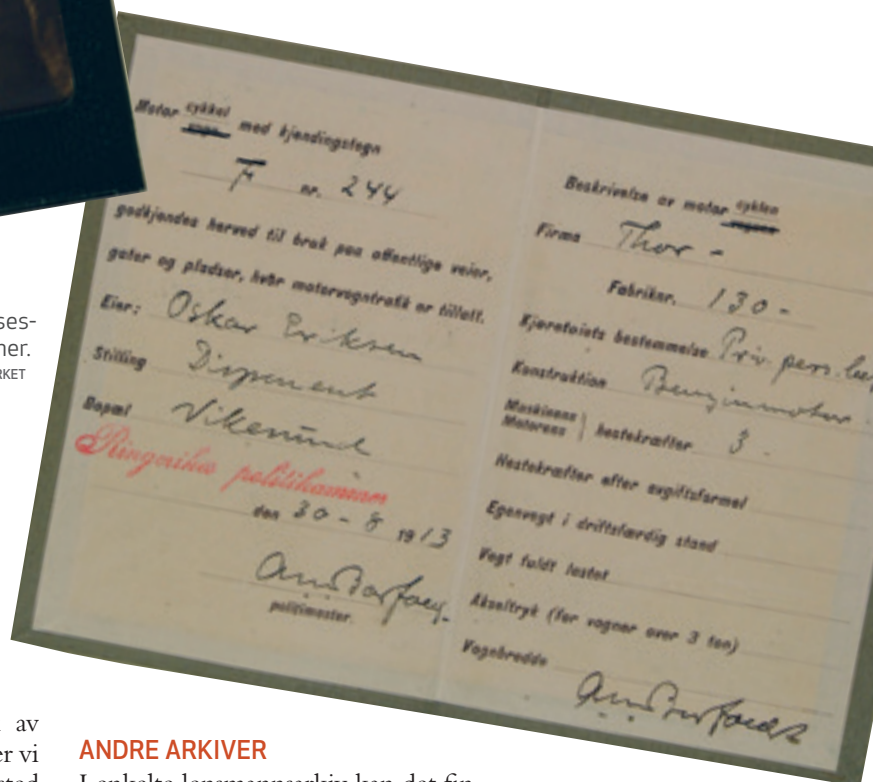
Opplysninger om kjøretøy og motorvognførere finner vi i hovedsak i arkivene etter politi, amtmann/fylkesmann og vegvesen/biltilsyn. Det eldste materialet finner vi naturlig nok hos politi og amtmann. Her kan det være søknader om tillatelse til å kjøre motorvogn. Disse søknadene skulle inneholde detaljerte tekniske beskrivelser av kjøretøyet og opplysninger om hva det skulle benyttes til. Tegninger skulle være vedlagt.

Politiet førte journaler over korrespondanse i alle typer bilsaker, som utstedelse og fornyelse av førerkort, bilforsikring, betaling av gebyrer, registrering av kjøretøy, bevillinger og salg av kjøretøy. Videre ble det ført



Fører kort og godkjennelses-
erklæring 30.8.1913: Ringerike politikkammer.

FOTO: ARKIVVERKET



motorvognregistre, registre over fører kort og vognførere, samt journaler over søknader om fører kort og over inndratte fører kort.

Fører kort- og motorvognregistreringen er nok av særlig interesse for de fleste. I fører kortregisteret finner vi opplysninger om innehaverens navn og adresse, fødested og fødselsår, dato for bestått førerprøve, hvilken type kjøretøy det gjelder for og dato for eventuell fornyelse eller inndragelse. I journalen over inndratte fører kort står årsaken til inndragelse og hvor lang tid den gjaldt for. I motorvognregisteret er det opplysninger om registreringsnummer, vekt, utstyr, mv., og hvem som var eier.

ARKIVENE HOS STATENS BILSAKKYNDIGE/BILTILSYNET

Statens bilsakkyndige/Biltilsynet overtok etter hvert oppgaver fra politiet. Fra 1967 registrerte de kjøretøy, og fra 1979 utstedte de også fører kortene. I tråd med dette er eldre arkivmateriale om tilsyn med motorvogner og -førere ofte overført fra politiet til Biltilsynets arkiv.

I statsarkivene er biltilsynsarkivene gjerne katalogisert som en del av Statens vegvesens arkiver.

I biltilsynets arkiv finner vi også journaler og registre over førerprøver og fører kort, førere, motorvogner, drosjer, leiebiler og verksteder. Førerkortene har bilder av innehaverne og det er tollkort med diverse opplysninger som ble utfyllt når et kjøretøy ble innført til Norge.

Lokale registreringer av kjøretøy og fører kort ble også samlet sentralt. Statens vegvesen kan gi opplysninger om kjøretøy registrert tilbake til 1920, hvis vi har ramme/understells/chassis eller motornummeret på kjøretøyet.

ANDRE ARKIVER

I enkelte lensmannsarkiv kan det finnes materiale om kjøretøy og førere, blant annet protokoller for skatt på motorkjøretøy.

Også i tinglysingsarkivene kan vi finne opplysninger. Fra slutten av 1940-tallet førte sorenskriverne egne panteregistre for heftelser på rutegående motorkjøretøy. Disse ble kalt rutevognbøker eller motorvognbøker/registre, og må ikke forveksles med det alminnelige motorvognregisteret som ble ført av politi og biltilsyn.

MATERIALE PÅ NETT

I Digitalarkivet finnes det litt fører kort- og kjøretøymateriale fra Bergen og Hordaland, motorvognregistre for Kristiania 1899–1926 (dels i utdrag) og *Bilboken for Norge* 1922, 1925, 1930 og 1935. Automobilhistorisk forening har *Bilboken* for 1927 og 1929. Nasjonalbiblioteket har fortegnelse over motorvogner og motorsykler 1916 og *Hvem eier bilen* 1936 for enkelte fylker.

PS: Bilbrev har ingenting med biler å gjøre, som man kanskje skulle tro. Dette var dokumenter som fra gammelt av sikret eiendoms- og panterett i skip, eller en attest fra skipsbyggmesteren som viste hvem som hadde bygd skipet.

LITTERATUR

- Liv Mykland: *Håndbok for brukere av statsarkivene*. Riksarkivarens skriftserie nr. 19, Universitetsforlaget 1905.

Bestefars veier

Min bestefar, Daniel Matias Helset, viet flere tiår av livet sitt til veiene. Både veiene som kunne føre bygder sammen, og veier som kunne gi folk flest mulighet til å reise ut i verden.

■ ANNE TORHILD HELSET



► Bestefar ved skrivebord.



Ett av de mange minnene jeg har om bestefar, er at han satt og sov i ørelappstolen sin med et nøkkelknippe i hånden. Når det falt på gulvet, våknet han og gikk på arbeid igjen etter middagshvilen. En gang spurte jeg hvor mange jobber han hadde. Da han hadde regnet dem opp, hadde jeg talt til seks. Og allikevel var han og besta alltid kjærlig til stede for oss. De leste skolefag med oss og tok oss med på spennende ekskursjoner, enten det var til gravlunder, filmavisen *Verden og vi* på Karl Johan eller travbanen (med besta), eller kino, teater, skiturer og gårdsbesøk på Vestlandet (med bestefar).

De få gangene bestefar fortalte om barndommen sin, handlet det mest om dårlig mat; «lakebrent sild, graut og kanskje en fleskebit til jul». Vi trodde ikke så mye på det. Vi hadde hørt et annet sted at søsteren Hanna kunne stå til knes i den stille sideelva som gikk forbi huset deres og ta opp laks med hendene. Men at han hadde hatt det knapt som barn og ungdom, det forsto vi.

Bestefar var først og fremst pressemann; journalist og senere redaktør. Han kom til å bruke sin skarpe penn, og det store nettverket som journalistikken ga ham, til å fremme en sak han brant for: Veiene. Hvorfor var det dette som ble kampsaken? Og hvordan artet den seg? Minnestoffet jeg har etter ham kan gi oss noen glimt. Først fra barne- og ungdomstid.

SKYSSKAR, BÅTBYGGJAR, GARDSTYRAR, «SONGAR OG FERDATALAR» OG «BLADFYK»

Bestefar Daniel var nest eldst av fem søsken på en liten gard på Bjørkedalen, ei «båtbyggjargrend langt til dals» i Volda kommune. Om vinteren var dalen isolert. Om sommeren ble nybygde båter transportert over land og ned til Kilsfjorden. For gutter fra Bjørkedalen var båtbygging en del av det å vokse opp. Langs Bjørkedalsvannet lød det karakteristiske, doble hammerslag fra klinkbygging fra nesten hver gard.

Som 12–13-åring fikk bestefar sin første jobb utenfor familiegarden. Det var som skysskar ved Bjørkedalen skysstasjon, hos en slektning. Med stolkjerre og hans trofaste venn, hesten Gråen, transporterte han gods, engelske turister og soldater, som skulle til og fra eksersisplassen på Nordfjordeidoset. Som gammel mann minnes han dette som «en romantisk tid» i et intervju med *Aftenposten*, men legger til: «Vel og merke om sommeren! Vinterstid ble det jo et slit med ubrøytete veier og farlige fonner. (...) Verst var de beryktede Bjørkedalsbakkene, og så Brekka ved Nordfjordgrensen». På denne tiden, rundt århundreskiftet, var Vestlandsfjordene et yndet turistmål, med blant annet keiser Wilhelm som årlig gjest i området.



På sjøen, veien over Skagerak var et av bestefars livsprosjekter.

Men det var båtbygger han skulle bli, og etter ungdomskule og «millomskuleeksamen» i Volda, reiste han rundt på Møre og var med på bygging av båter. Vinteren etter brannen i Ålesund i 1904, reparerte han småbåter i havna der. Planen var å få videre opplæring hos Collin Archer i Larvik. I stedet gikk ferden til Kristiania, der han tok studenteksamen ved Hauges Minde i 1909 og begynte på jusstudiet. De nærmeste årene var han mye på farten; til Krødsherad, Skien og Drammen. I Krødsherad styrte han prestegarden for morbror Anders Hovden, og ble sekretær for arbeidet med *Nynorsk Salmebok*. I Skien ble han forretningsfører og redaksjonssekretær i avisa Norig. I Drammen var han redaksjonssekretær i Luren, og ble blant annet formann i ungdomslaget. Tilbake i Kristiania fortsatte det med sang, teater, ungdomslag og målsak, og med journalistikken.

◀ Bestefar sammen med noen kjente. ALLE FOTO: PRIVAT



◀ Flott oppkledd,
kanskje på tur?

BLADMANN FOR ALVOR – OG PRESSEMANN PÅ STORTINGET

Nå var båtbyggeryrket lagt på hylla. Jusstudiet likeså. Høsten 1912 kom han til «Svært», *Morgenposten*. Her fikk han redigere de tre bygdeutgavene av avisa; *Dagens nytt*, *Morgenposten Landsutgave*, *Avisen* og det litterære lørdagstilletget. Det kan ha vært fra 1916 at han fikk sin «daglige gang» i Stortinget, som representant for *Morgenposten*. Han rapporterte også nyheter fra hovedstaden til utenbys aviser. I 1919 laget Noregs ungdomslag og nynorske aviser *Norsk Pressekontor*, med Bestefar som leder. Senere tok han over dette pressebyrået under navnet Norsk Bladkontor. Han var med da Presselosjen i Stortinget ble dannet i 1920. Senere ble han – i perioder – leder av denne, og i 1947 utnevnt til losjens første æresmedlem. Fra 1946 var han sjefredaktør i *Morgenposten*, men i 1953 sa han opp stillingen for å kunne konsentrere seg om det som lå ham mest på hjertet: kommunikasjonene.

UT I VERDEN. RUTEBILER, STAMVEIER OG «LANDEVEIEN OVER SKAGERAK»

Det må ha vært i 1920 og -30-årene at økonomi og arbeidsforhold tillot kjøp av egen bil og lengre ferie- og studieturer i inn- og utland, til dels finansiert av stipender. Det var besta som kjørte. Hun mente bestefar var for bråsinnt av seg til å sitte bak et ratt. Foruten lange turer i Norge, reiste de nedover i Europa. Bestefar sier et sted

▼ Avisutklipp
om Peter Wessel.





Besta bak rattet, hun var den som alltid kjørte.



Bestefar som ung mann.



Peter Wessel til sjøs med mange tilskuere.

at de kjente de fleste hovedveiene mellom Petsamo, Gibraltar og Konstantinopel. Jeg skulle gjerne ha vært med på de turene.

Nedover i Europa så de en stor stamvei, en strada, kalt Ha – Fra – Ba, dvs. Hamburg – Frankfurt – Basel. Store turistveier fra Italia, Sveits og Frankrike møtte denne som gikk fram til Kiel. På dansk side utbedret myndighetene den jyske hovedvei fram til Fredrikshavn. Til og fra Norge måtte man reise om Sverige. Skagerak stengte.

Bestefar så for seg et sammenhengende veinett som kunne binde sammen Norden og Europa. Han ville åpne Norge for den gryende europeiske turismen med de moderne «solskinnsbussene», og han ville at det å reise skulle bli noe enhver kunne ha råd til.

For å fremme disse tankene, gikk han sammen med lokale ildsjeler og folk som hadde makt og midler. Han skreiv i dagsaviser i inn- og utland og i fagblad han redigerte i hhv. 24 og 36 år: *Motortidende* for Norges Automobil-Forbund og *N.R.F. Tidende* for Rutebileiernes Landsforbund. Avgjørende var likevel tilslutning fra kolleger i pressen, og «veiapostelens» gjerninger, som han snart både ble elsket og fryktet for: Korridorpolitikk i Stortinget.

Lista over enkelte veistrekninger han sies å ha arbeidet for å få til gjennom flere tiår, er lang. Jeg har merket meg disse: vegen Straumshavn–Førde, Lotetunnelen etter lagtingspresident Jakob Lothe, Strynefjellsvegen, og Nibbevegen, turistveien til Dalsnibba og Geiranger, Stigedalsvegen, Sognefjellsvegen og Eikernveien i Buskerud.

I en kilde jeg har, blir planarbeidet for stamveiene på Vestlandet datert til perioden 1921 til 1951. Arbeidet for å fremme utbedring og utbygging av veinettet etter krigen tok til da okkupasjonen nærmet seg slutten: «Eg fekk direktør Hans Paus i Vegdirektoratet til å hjelpe meg. Vi satt natt etter natt og sette opp den store «stamveisplanen» som han seinare vart heitande», sier bestefar senere i et intervju.

I bestefars utklippbøker er det landets første og ifølge avisene datidens største bilferge, «Peter Wessel», som tar

størst plass. Kanskje er det båtbyggeren fra Bjørkedalen som viser seg her? Bestefars idé, en «bil-båt», som han lanserte ved slagordet «Landeveien over Skagerak», ble realisert sommeren 1937, som en del av stamveisplanen; i første omgang med norsk og dansk kapital, av rutebileierne Martin Schøyen og den danske rutebil-direktør J.P. Pedersen.

TAKK OG HEDER

Bestefar fikk mye takk og heder i sitt lange liv. «I 1964 vart Daniel Helset utnemnd til Riddar av 1. kl. av St. Olavs Orden 'for heilhjarta innsats for fremjing av norske kommunikasjonar', ser jeg i et minneord fra 1980.

Tidligere hadde han fått Kongens gull (i -58) og andre utmerkelser. På åremålsdager kom det hilsninger og folkegaver fra bygder på Vestlandet. I glass og ramme ser jeg en varm takk fra kolleger i Morgenspostens sportsklubb tilbake i 1948: «Helset får i dag Den Gyldne Tøpe for sin sportsånd gjennom 37 år, for sin kollegialitet og for sin store hjelpsomhet.» Jeg synes den varmer fortsatt. ■■

KILDER

- Karl Helset, Bjørkedalen i Volda. Ei båtbyggjargrend langt til dals. I: *Årsskrift 1977*, Volda Sogelag – Volda Mållag, s. 7–29.
- *Sunnmørsposten*, lørdag 28. oktober 1961, s. 2: 50 års arbeid for betre kommunikasjonar. Redaktør Daniel Helset om vegplaner han har stått fadder til og korridorpolitikk i Stortinget. (Avisa er dessverre ikke digitalisert pr. oktober 2020)
- *Aftenposten*, lørdag morgen, 18. juli 1964, s. 5: Nå venter veifolk på kjempeløftet. Bompenger og veistøv blant turistnæringens verste fiender. Intervjuer: Oddvar Erikstad
- *Dagbladet*, 3. juni 1936. BEIN (Anton Beinset): Ukens portrett
- Stamveglinje Trondheim – Surnadal – Kristiansund – Surnadal – Tingvoll – Angvik – Molde – Ålesund – Stigedalen – Lote – Lavik – Bergen – Os – Tysnes – Stord –
- Haugestund – Karmøy – Stavanger. Kyststamveg Forslag av o.r.sakfører K. Reg. Henden, Nordfjordeid. Dokumenter 1-60 og Anhang dok. A. C. D. E.
- *Studentene fra 1909: biografiske opplysninger samlet til 25-årsjubileet 1934*, s. 187–189, Oslo, 1934
- *Studentene fra 1909: Biografiske opplysninger samlet til 50-årsjubileet 1959*, s. 100–101, Oslo, 1959
- *Nybrott*, 3. juli 1937; Hvorledes ferjesaken blev løst. Planens opphavsmann, red. Helset, gir interessante opplysninger til NYBROTT. Forbindelsen som kan bringe turister fra Midt-Europa like til hoifjellet.
- Olav Aarflot: Ein oskeladd i vårt moderne eventyr. Daniel Helset 1886–1977. I: *Årsskrift 1980*, Volda Sogelag – Volda Mållag, s. 32 – 36.

Kilder til jernbanearbeidere

Den første offisielle jernbanen i Norge gikk mellom Christiania og Eidsvoll fra 1854. Siden skulle svært mange ha en arbeidsplass tilknyttet denne sektoren, både på kontor, anlegg og togene.

■ IDA BERGITTE ANDERSEN HUNDVEBAKKE

Når du skal drive slektsforskning på jernbanearbeidere, er det viktig å skille mellom de som var fast ansatt i jernbanen og de som var innleid, som for eksempel anleggsarbeidere.

DE ANSATTE

Når det gjelder de som var ansatt i jernbanen, finnes det flere interessante kilder.

Den første vi vil trekke frem, er *Norsk Jernbanekalender*. Den ligger digitalisert på Norsk Jernbanemuseums nettsider, og her finner du en oversikt over ansatte på både stasjoner og i ulike avdelinger. Kalenderne er fra 1887 til 1944, dog ikke for hvert år i denne perioden.

I kalenderen fra 1887 kan vi blant annet lese at Nils Andreassen er stasjonsmester, Ole Andresen er telegrafist og Torenus Vikar er stasjonsbetjent ved Magnor Stasjon.

Andreassen er født 23. oktober 1852 og ble ansatt i jernbanen 4. mai 1867. Sin nåværende jobb fikk han 15. desember 1879. Lønna er 85 kroner, og den ble fastsatt den 1. januar 1885.

Tilsvarende opplysninger finnes for de andre to, og du finner også samme opplysninger på ansatte ved andre norske jernbanestasjoner.

ULIKE OPPSLAGSVERK

En annen god kilde er ulike oppslagsverk på Nasjonalbiblioteket:

- *Folketellingen 1875: Jernbanefolk og deres familier* – Arvid Østby.
- *De Norske jernbaner og deres personale. 1: Norges jernbanepersonale: personalbiografier* – Per Hohle, Joh. B. Straume, Erling W. Ingskog (utgitt 1959).
- *De Norske jernbaner og deres personale. 2: Norges jernbanepersonale: personalbiografier* – Per Hohle, Joh. B. Straume, Erling W. Ingskog (utgitt 1959).
- *Norges statsbaner og deres personale. 1:* – Per Holthe og Erik Borgersen (utgitt 1988).
- *Norges statsbaner og deres personale. 2: A–K* – Per Holthe og Erik Borgersen (utgitt 1990).
- *Norges statsbaner og deres personale. 3: L–Å* – Per Holthe og Erik Borgersen (utgitt 1990).
- *Tjenestemenn ved statsbanene – Norges statsbaner* (utgitt 1948, 1951 og 1953).

Jessnes jernbanestasjon. FOTO: HANS EMIL ERICHSEN / ANNO DOMKIRKEODDEN



På vei til toget. FOTO: LEIF ØRNELUND / OSLO MUSEU



I boken fra 1953 kan vi blant annet lese at kontorassistent Karen Marie Linjordet Hansen er født den 27. juli 1925 i Sel og er gift med Odd Hansen fra Lillestrøm. Hun har tidligere jobbet som ekstraassistent og har tatt både realskole og handelsskole. På fritiden liker hun ski- og skøytesport og reiseliv. Hun har også flere slektninger som har jobbet i jernbanen, og disse er ramset opp i boken.

En annen kontorassistent er J. Seckman Fleischer. Han er pensjonert fra jobben når boken skrives, men vi kan lese at han begynte å jobbe som kontorassistent i 1913. Det står også at han har en juridisk embetseksamen. På fritiden liker han musikk, litteratur og filosofi. Også han har slektninger som har jobbet i jernbanen, men siden det ikke er spesifisert hvilket slektskapsbånd de har kan det være perifert.

RALLARE OG ANNEN INNLEID ARBEIDSKRAFT

Når det gjelder rallarar/innleide anleggsarbeidere finnes det ikke samme typer oversikter og bøker.

Men det finnes noen kilder du kan bruke. Om du ønsker å få et innblikk i hvordan det var å være anleggsarbeider med et liv på stadig flytting, kan du for eksempel lese boken *Jernbanefolket forteller*, som ligger på Nasjonalbiblioteket.

Der forteller blant annet anleggsarbeider Even Olsen, født i 1895, om hvordan han begynte på jernbaneanlegget allerede som tiåring. Hans første jobb var som håndlanger, men to år etter begynte han som snørydder. Senere jobbet han nesten hele resten av arbeidslivet på ulike anlegg.

«Det var knappe bevilgninger til jernbaneanleggene i denne tiden. Derfor måtte arbeidere stadig flytte mellom de enkelte avdelinger innenfor et anlegg». Han forteller at dette fører til at han har bodd mange ulike steder, ofte i brakke: «Det var store vanskeligheter med å få tak i hus, slik at en kunne ta familien med. Så ble det brakkeliv inntil husspørsmålet kunne løses».

Løsningen ble ofte å leie småhus, ofte uten strøm og vann, av en bondegård eller å bygge et lite hus som senere ble solgt eller revet når arbeideren måtte flytte til nytt arbeidssted.

STERKT KAMERATSKAP

En annen anleggsarbeider forteller om et sterkt kameratskap.

«En anleggsarbeider lot aldri en arbeidskamerat i stikken. Når noen på grunn av sykdom fikk særlige økonomiske vanskeligheter, ble det straks organisert listeinnsamling til vedkommende, og det var nok en gang at man ga sin siste skilling».

Når det gjelder kilder, finnes det noen spesifikke, ved siden av vanlige kilder man bruker i slektsforskning. På Digitalarkivet finnes det søkbare oversikter over «Arbeidere på Bergensbanen Vest 1898–1908». Hos NTNU har de en samling arbeiderminner fra personer som var med å bygge Dovrebanen. Disse intervjuene ble gjort på 1950-tallet og finnes hos Arbeiderminnesamlingen ved Historisk institutt, NTNU. I statsarkivene finnes arkivene etter NSBs lokale prosjekter og stasjoner.

Blant annet har Statsarkivet i Kongsberg arkivmateriale etter anleggsarbeidere som jobbet på strekninger knyttet til NSBs Drammensdistrikt. ■ ■



◀ Lokfører Johnsen i NSB-uniform.

FOTO: CHRISTIAN GRUNDSETH / ANNO DOMKIRKEODDEN

Klar til avgang.

FOTO: JOH. JOHANNESSEN / ANNO DOMKIRKEODDEN



Fra hest og vogn til jernbane og fly

Far var en av Tollposts første ansatte. De 51 årene han jobbet i bedriften gikk firmaet fra å være en håndfull personer med svært lange dager til å bli en bedrift med flere hundre ansatte.

■ KNUT BJØRKMANN

Min far Erling blir født 20. juli 1907 i Kristiania. Faren Hjalmar Bjørkmann er ansatt på Thunes mek. Verksted, og familien opplever snart en vanskelig tid med mange og store streiker i samfunnet. Konsekvensen er en noe anstrengt økonomi, og far må derfor gjøre som mange andre på den tiden, gå tidlig ut i jobb for å avhjelpe familien med de daglige utgiftene. Han blir ansatt i Tollpost AS, som skal bli hans arbeidsplass hele livet – og et sted han gradvis jobber seg opp i systemet.

Far blir ansatt 12. april 1926, bare en måned etter at bedriften Tollpost ser dagens lys. Det er postekspeditørene Sigurd Grevskott og Anders Unneberg-Hansen som etablerer «Tollpost» etter tillatelse fra Handelsdeparte-

mentet. Det gjør de for å gjøre det enklere for både private og bedrifter å ta imot pakker fra utlandet. For i 1926 er det overraskende nok en stor import av pakker fra utlandet, blant annet fra de store franske magasinene Gallerie Lafayette og Magasin du Nord i Paris. I tillegg kommer en økende privatimport.

Fars første jobb er som forteller og sjåfør. Han fortalte meg senere hvordan denne første tiden var, i en nyoppstartet bedrift i mellomkrigstiden:

«Jeg husker det var trangt om plassen i tredje etasje i Tollbygningen. Vi hadde for få skrivebord. Mitt første arbeidsbord var en pakketralle som var veltet over på siden. Jeg satt med bena inne i trallen og brukte utsiden som skrivebord. Hele første året hadde vi arbeidsdager som varte til åtte og ni om kvelden. Etter den tid skulle de 800 pakkene som var fortollet i løpet av dagen sorteres i kjøreruter og regningene skrives. Arbeidsdagen var som regel ikke slutt før nærmere midnatt».



◀ Erling Bjørkmann

▼ Fra «Klondyke» som lå bak Tollbygningen i Schweigaards gate.

FOTO: FINN MØRCH/OSLO MUSEUM

«SVARTEN» OG «BRUNEN»

Hestene «Svarten» og «Brunen» sørger for utkjøring av de første pakkene. Ikke noen billige anskaffelser slik man





Fra jubileumsfesten i 1976.



Kopi av diplom Kongens fortjenstmedalje.

kanskje skulle tro. 1300 kroner for «Svarten» og 1200 for «Brunen», viser gamle styreprotokoller. Men moderne tider presser på og etter fire år teller bilparken åtte lastebiler. Merker som Bethlehem, White og Overland. Kristiania deles i tre soner i tillegg til sentrum. Sjøførene hadde mer enn nok å gjøre. Importen fra Frankrike avtar etter hvert, men da kommer mange år med årlig hektiske førjulsdager og fortolling av gavepakker fra norskamerikanere til slektninger i gamlelandet.

Unntakstilstand og krig er et faktum i 1940. Firmaet hadde tre nye «Chevrolet» lastebiler som beslaglegges av okkupasjonsmakten i løpet av de første april dagene. Hest og flatvogn blir igjen alternativet, og firmaet kjører rundt med to hester. Hele dagen, hver dag.

Men i takt med at grensene stenges under krigen avtar også trafikken av pakker. Far fortalte at det var dager da det ikke var noen oppdrag i det hele tatt, og at det til slutt ikke var særlig mye å leve av.

I *Tempo*, en jubileumsbok om Tollposts historie, blir disse årene beskrevet slik:

«Okkupasjonen ligger som et klamt teppe over hovedstaden. Grensene er stengt, bilene beslaglagt. Det er rasjonering på en mengde varer, og knapphet på de fleste andre. Militærmakten er allestedsnærværende. Bevæpnede tyske soldater og norsk politi overvåker innbyggerne, bygninger og gatehjørner. For Norge er det katastrofe. For transportbransjen er det enda verre.»

MØBELTRANSPORT SKAPER EKSPANSJON

Tunge tider gjør behovet for flere ben å stå på større. En fisketur til Romsdalen for Tollposts disponent skaper tilfeldigvis kontakt med ledelsen i Kr. Stokke AS på Åndalsnes. Firmaet får mange varer fra hovedstaden med jernbane. I lasten finner vi margarin, matvarer, trelast og andre bygningsvarer. Stokke synes det er for galt å sende vognene tomme tilbake til Oslo. Han vil sende møbler i retur, men trenger en samarbeidspartner. Disponenten fra hovedstaden sier ja takk, hva annet kan han gjøre? Her teller hver eneste krone i inntekt.

Etter krigen utvikles tilbudet og det etableres agenter som samarbeider; i Bergen Intersped, i Trondheim H. Dyrkorn & Sønn, i Drammen B. H. Ramberg, Pak-

kene sendes fra jernbaneterminalen bak Tollbygningen i Schweigaards gate – et område som blir kalt «Klondyke». Omkring 1950 ruller tusenvis av jernbanevogner fra Oslo til Åndalsnes for videre formidling til bedrifter i Møre og Romsdal. Distriktet er langt fra utbygd etter bombing av blant annet Molde i de første krigsdagene 1940 da kongen søkte ly i byen.

Utover fra 1960 opprettes kontorer rundt omkring i landet der firmaer kan levere inn og motta varer som sendes på jernbane med godsvogner. Avdelingen i Bodø åpner i 1962 samtidig som Nordlandsbanen når fram til byen. Tollpost sørger for levering helt til mot-takers dør selv om man må ta i bruk buss, båt eller fly for å få det til. Voksende etterspørsel etter transport i et Norge som gjenoppbygges, skaper vekst som bidrar til at godsterminalen flyttes i 1968 til «Veisporet» på Sørenga i Oslo.

51 ÅR I TJENESTE

Hele 51 år var far ansatt i Tollpost, og fikk være med på hele selskapets reise fra nyoppstartet bedrift til en stor aktør med hundrevis av ansatte. De provisoriske kårene endret seg også gradvis etter krigen.

Far avanserte etter hvert til å bli kontorsjef og senere hovedkasserer, med moderne skrivemaskin og regnemaskin med rull som hjelp. Han var den som hentet ut penger fra banken og deretter delte ut lønningsposer, så ansvaret var stort. Da han går av som pensjon, er han tildelt Norges Vels medalje for lang og tro tjeneste (i 1967) og får under jubileumsfesten Kongens fortjenstmedalje i sølv med foretrede hos Kong Olav 29. mars 1976. Han ble nok i firmaet så lenge fordi han likte seg godt, men for en mann uten utdanning var også mulighetene begrenset. Alt han kunne var basert på praktisk erfaring.

KILDER

- Samtaler med far, Erling Bjørkmann
- Boka om «Tollpost», *Tempo Tollpost Globe i 80 år*
- *Aftenposten* 13. mars 1976
- *Nordlands framtid* 17. mars 1976
- *Oslobilder* – Oslo Museum

En sta(d)svognmann i

I arbeidet med å kartlegge slekten til mannen min har det dukket opp flere vognmenn. En av dem var Peder.

■ ELLEN VOLLEBÆK

Svigermor Elsa, som døde 100 år gammel for et par år siden, kunne fortelle at både hennes farfar og morfar hadde hatt karrierer innen yrket. Den vi vet mest om er morfar Peder, som ble født i Østre Aker, i det som i dag er Oslo.

I folketellingen for 1865 ser vi at Peder Knudsen «hjælper Moderen med Jordbruget» på plassen Holtet under Økern hvor han var født. Moren var blitt enke da Peder var 6 år. I 1872 emigrerte han til Amerika og ville prøve lykken der, muligens som tømmerhugger. Da moren ble syk noen år senere, ble det imidlertid sendt bud på ham, og han skyndte seg tilbake til Norge, men nådde først fram etter at hun var død. I folketellingen for 1875 står han oppført som «Arvefæster og Stenkjører» med bopel på Holtet. Steinindustrien på Grorud sysselsatte på den tiden mange både i selve granitt-

bruddene og som vognmenn for å kjøre den tunge lasten til Kristiania. Ole Martin Borrebækken Overn forteller i sin bok *En bok om Aker* om morfaren Ole Martin Borrebækken, som foruten å være gårdbruker også var steinleverandør. Han forpaktet flere steinbrudd og leverte en tid «det meste av den granitt som bruktes til grunnmurene i byens bygninger. Efter hva jeg har hørt, kjørte han en gang sten med henimot hundre hester til byen. Hver stenkjører gjorde to vendinger



Peder Knudsen med hatt.
FOTO: PRIVAT



Fra Jernbanetorget i Oslo for lenge siden.

FOTO: UKJENT/OSLO BYARKIV

familien

til byen hver dag så man skulde i de dager ikke ferdes meget lenge på Trondhjemsveien mellem Borrebekken og byen uten å se stenkjørere enten på vei til byen med sten eller hjem igjen med tomvognene.»

FRA STEIN TIL PERSONTRANSPORT

I folketellingen for 1883 har Peder flyttet til Kristiania og står med tittel vognmann. Ifølge familiehistorien går han over til persontransport. Vi syntes datteren Agnes omtalte ham som «stasvognmann», men det var nok en skjult d inni ordet. I folketellingen 1891 står han nemlig som «Stadsvognmand f.eg. Regning (samt Gaardeier)». Transportgeskjeften må ha vært en innbringende forretning, siden han har hatt mulighet til å kjøpe en hel bygård, nærmere bestemt Gruegt. 8, og noen år senere skifter den ut med en større gård i Gamlebyen, Munkegt. 5. I bakgården i Munkegaten var det både spiltau (bås hvor hestene stod bundet) og stall med «bokser» hvor hestene kunne bevege seg litt mer fritt. Disse ble senere erstattet av garasjer. Da de til slutt ble revet, ble en del av materialene benyttet til bygging av utedo og vedskjul på svigermors hytte i Valdres. Kjøringen var hardt arbeid, så når familien skulle tilbringe noen feriedager om sommeren på Peders barndomstrakter ved Vollebekk, var det ikke snakk om å få far til å svippe dem opp dit – de tok trikken til Galgeberg og måtte pent gå derfra.

STORHETSTID PÅ 1890-TALLET

Hestedrosjene hadde nok sin storhetstid i Kristiania på 1890-tallet. Ved krakket i 1899 er det registrert hele 275 vognmenn i adresseboken. Deretter synker tallet utover i det nye århundret.

Samme kilde lister opp 26 faste holdeplasser for vognmenn som har bevilling fra politiet til å drive slik virksomhet, etter faste takster. Et eksemplar av taksten skulle forefinnes i hvert kjøretøy, og stod også oppført i «D'hr. Halvorsen og Larsens Lommealmanak».

Det var standard takster i to soner, for indre og ytre bydeler. Det ble kjørt med enspent eller tospent kjøretøy, om sommeren med vogner, om vinteren med sleder. Rundt 1880 syntes taksten i indre sone å være 40 øre for en person i enspann, for tospann var prisen den dobbelte. Var man flere ble prisen per person billigere.

Adresseboken 1899 opplyser at vognmennene på flere holdeplasser for egen regning har anskaffet telefon, «hvormed de kan rekvireres lige fra Holdepladsen». De fungerte med andre ord nærmest som en egen datidens taxisentral.

36 ÅR I BYBILDET

I 1891 har Peder to hester: En vallak og en hoppe, og en «firhjuled Kaleshevogn». I hele 36 år har han Jernbanetorvet som sin faste holdeplass, før han i 1915 som 72-åring avslutter sin vognmannsforretning for å «nyte en rolig Alderdom». 27. desember 1922 dør «fhv.vognmand, gaardeier Peder Knudsen stille og fredelig», nesten 81 år gammel.

Melkekjører
Mathias Simonsen.

Portrett av
Peder Knudsen.



FOTO: GJENGITT MED TILLATELSE AV GRORUDDALEN HISTORIELAG



FOTO: PRIVAT

Arkiver etter utenriksstasjonene

Har du slektninger som bodde i utlandet? Da kan det finnes informasjon om dem i arkivene etter ambassader, konsulater og legasjoner.

■ SVERRE DÆHLEN
■ Utenriksdepartementet

Det er relativt få kilder for slektsforskning som er spesielle for utestasjonene. Mange tror at utestasjonenes arkiver inneholder mye som ikke finnes andre steder, men enhver større sak vil normalt ha sitt motstykke i depar-

tementets arkiv som vil inneholde de samme opplysningene som på utestasjonen – enten som kopi/avskrift eller i sammendrag/referat. Dette er spesielt viktig å huske når arkivet til en utestasjon har gått tapt.



Mindre honorære konsulater har ofte ikke etterlatt seg arkiver. Dette kan skyldes krigshandlinger, mangelfull overføring ved skifte av konsul, lite grundig arkivering ved konsulatet eller rett og slett at man ikke har funnet arkivet bevaringsverdig.

Krig har ført til at også legasjonsarkiver er gått tapt, eventuelt er blitt brent av de norske diplomatene forut for evakuering. Ordet legasjon brukes ikke i dag, men det var på langt nær det samme som en ambassade – bare at legasjoner hadde en lavere status og ble styrt av en minister.

I de aller fleste tilfeller er det nødvendig å kjenne slektningens navn, for å kunne finne noe om vedkommende i arkivet. Når det gjelder sjømannssaker er det også en fordel å kjenne skipets navn. Man må også ta i betraktning at mange nordmenn tok nye navn basert på lokale navneformer og -tradisjoner i det landet de slo seg ned i.

VIKTIG INFORMASJON TIL DEG SOM FORSKER FØR 1905

Da De Forente Kongedømmer Sverige og Norge ble oppløst i 1905, valgte det store flertall av honorære konsuler å forbli i svensk tjeneste. Legasjonene og de større fagkonsulatene skilte etter beste evne ut de norske sakene, men arkiver etter de honorære stasjonene som forble i svensk tjeneste – i den grad disse måtte ha etterlatt seg arkiver – vil være å finne på Riksarkivet i Stockholm.

Det norske Indredepartementet hadde, på tross av navnet, kontorer for skipsfartssaker og konsulære saker som angikk Norge. Dette befinner seg på Riksarkivet.

KILDER SOM ER SPESIELLE FOR UTESTASJONENE

- **Nasjonalitetsmatrikler:** Protokoller med oversikt over nordmenn i tjenestedistriktet inkl. fødsler og dødsfall.



Kart over norske ambassader/legasjoner, generalkonsulat, konsulat og visekonsulat med arkiv hos Riksarkivet.

Alle opplysninger er hentet fra Arkivportalen og navnene er gjengitt slik de står oppført der. Merk at det kan finnes flere arkiver enn de som er oppført her, både i Arkivverket og arkiver som ikke er avlevert.

- **Ambassade (A) / legasjon (L)**
- **Generalkonsulat (GK)**
- Både ambassade/legasjon og generalkonsulat. Andre kombinasjoner vises på samme måte
- **Konsulat (K) (H = Honorary)**
- **Visekonsulat (VK)**



- **Vigselsprotokoller:** Relativt sjeldne siden de færreste utenriksstasjoner hadde vigselsrett. Se gjerne om det finnes sjømannskirker i samme område. Kirkebøkene deres ligger digitalisert på digitalarkivet.no. Se egen artikkel.
- **Passprotokoller:** Lister over passutstedelser på stasjonen.
- **Mønstringsprotokoller:** Sjøfolks av- og påmønstringer. Noen steder har man også lister over ankomstoppgaver for skip.
- **Notarial- og forhørsprotokoller:** Dette kan være alt fra enkle attestasjoner til omfattende nedtegnelser av vitneprov.

GENERELLE KILDER

Utenriktjenesten har en mengde innfallsvinkler og saks typer som med noe flaks kan gi informasjon om slektninger i utlandet. Disse finnes i to hovedgrupper; nemlig sjøfartssaker og konsulære saker som gjenspeiles i inndelingen av arkivnøkkelen.

Sjøfartssakene omfatter forlis og ulykker, dødsfall, skader, rømte og akterutseilte sjøfolk, nødlidende, hyresaker, hjemsendelser m.m.

Konsulærsakene omfatter ekteskap, skilsmisser, statsborgerskap, adopsjoner, fødsler, dødsfall, nødlidende, sykdom og sinnssykdom, etterlysninger, arv og andre etterlatenskaper, straffesaker, utvisninger, konkurser, erstatninger og svært mye mer. Spesielle saksgrupper, særlig etter 1945, går på erstatning for krigsskader og erstat-

Fra mottagelsen i Den norske ambassade i Washington for statsminister Nygaardsvold den 12. mai 1942. På statsministerens venstre side sitter ambassadør Morgenstierne. FOTO: NTB KRIKSARKIV/RIKSARKIVET



ning for-/tilbakeføring av beslaglagt eiendom og eiendeler, samt landssviksaker med tilknytning til utlandet.

Den enkleste innfallsporten til disse sakene er et kartotekregister oppbevart på Riksarkivet hvor man søker opp sakene basert på navn. Omfatter kun Utenriksdepartementets arkiv.

INFORMASJON OM DIPLOMATER OG KONSULER

Oppslagsverket *Utenriksdepartementets kalender* er fortsettelse av en svensk publikasjon med tilsvarende navn. Her finner man informasjon om tjenestemenn i departementet og ved norske legasjoner og andre fagstasjoner, samt navn på honorære konsuler for Norge. I mange utgaver, men ikke alle, finner man tjenestehistorikk på utenriktjenestens egne folk og mer eller mindre detaljerte oversikter over departementets organisasjon, sideakkrediteringer og tilknyttede enheter som f.eks. Kontoret for kulturelt samkvem med utlandet. Kalenderen er utgitt med varierende frekvens, men i hovedsak annethvert år unntatt årene 1939–1948. Lokalt ansatte på diplomatiske og konsulære utenriksstasjoner er ikke oppført. Informasjon om lokalt ansatte på fagstasjoner finnes i administrative saker for disse stasjonene, mens lokalt ansatte ved honorære konsulater ofte ikke er kjent. *Utenriksdepartementets kalender* ble sist utgitt i 2004.

Noen vil ha slektninger som har vært honorære kon-

1200 nordmenn fra reservepolitiforlegningen på Øreryd var onsdag 6. desember 1944 gjester i Göteborg, hvor de fikk en hjertelig mottagelse av vertskapet – *Göteborgs-Posten* ivrig assistert av Karl Gerhard og Göteborgs politiorganisasjoner. Bildet viser den norske konsul i Göteborg, Fuglesang, som tar avskjed med guttene fra Øreryd. FOTO: NTB KRIKSARKIV/RIKSARKIVET



Kong Haakons 70 årsdag ble feiret av nordmenn hele verden over i 1942. I London var det arrangert et folketog med etterfølgende festmøte i Albert Hall. 5000 nordmenn i London deltok i feiringen. Ambassadør Colban taler i Albert Hall. FOTO: NTB/RIKSARKIVET

suler for andre land i Norge. I mange utgaver av *Utenriksdepartementets kalender* vil også andre lands honorære konsuler være oppført, men uten mer omfattende omtale. Arkiver fra disse konsulatene vil ikke finnes hos Utenriksdepartementet, men det finnes serier i Utenriksdepartementets arkiv om disse konsulene, deres utnevneelse m.m.

SPESIELLE KILDER

Arkivene til generalkonsulatet i Calcutta på Riksarkivet har relativt sett mye materiale om skipsfart i Asia under krigen fordi alle norske legasjoner og konsulater i Øst-Asia ble stengt av japanske okkupasjonsmyndigheter.

Arkivene til legasjonen i Stockholm på Riksarkivet inneholder rapporter opptatt fra norske flyktninger som ankom den norske stats flyktningmottak på Kjesäter under krigen. Dette synes å være gjennomslagskopier av de originale rapportene som man tidligere antok var gått tapt gjennom fordeling til politidistrikter rundt i landet under landssvikoppgjøret. Du finner en navneliste til Kjäsaterregisteret på digitalarkivet.no. Om du finner slektninger i listen kan du søke innsyn i rapporten deres hos Riksarkivet.

Arkivene til Kontoret for kulturelt samkvem med utlandet inneholder informasjon om stipendier til å studere i utlandet, sendelektorer og diverse annet innenfor kultursektoren. Deler av dette materialet er definert som intern administrasjon og vil ikke bli avlevert til Riksarkivet.

NOEN ORD OM AVLEVERING TIL RIKSARKIVET

Utenriksdepartementet har avlevert sine arkiver frem til 1980 til Riksarkivet og alt omkring innsyn i dette materialet er overlatt til dem. Unntaket her er arkivet til Kontoret for kulturelt samkvem med utlandet fra etableringen rundt 1950, samt enkelte stasjonsarkiver som venter på å bli avlevert. Informasjon om dette kan gis av Riksarkivet eller departementet. Nettstedet www.arkivportalen.no gir anledning til å orientere seg i mange, men ikke alle, utenriktjenestens avleverte arkiver. Alt som ligger i Arkivportalen er avlevert, men ikke alt som er avlevert, ligger i Arkivportalen. Det er også en del materiale som ikke er avlevert. Finner man ikke det man leter etter, så må man spørre Riksarkivet og/eller UD.

Endel utenriksstasjoner oppbevarer fortsatt eldre arkiv. Det er planlagt omfattende hjemføring i de kommende år avhengig av bevilgninger og kapasitet på Riksarkivet.

NOEN ORD OM TAUSHETSPLIKT

Forvaltningslovens bestemmelser om taushetsplikt omkring personlige forhold i 60 år gjelder ved søknad om



10. august 1942 foretok kong Haakon en høytidelig utdeling av krigskors til engelske flygere og offiserer i den norske ambassade i London. Her fra markeringen.

FOTO: NTB/RIKSARKIVET

tilgang til utenriktjenestens arkiver. Riksarkivet har med hjemmel i lovgivning fastsatt strengere tilgangsregler for enkelte sakstyper. Adopsjonssaker er unntatt offentlighet i 100 år og det finnes også spesielle taushetsregler på helseområdet. Enhver søknad får individuell behandling, men slektsforskeren må være forberedt på at ønsker om innsyn, særlig i saker yngre enn 60 år, kan bli avslått. ■ ■

Arkivene etter sjømannskirken

*Har du slektninger som holdt til i utlandet?
Da kan det kanskje finnes spor etter dem i sjømannskirkens arkiver.*

■ IDA BERGITTE ANDERSEN HUNDVEBAKKE

Sjømannskirken – Norsk kirke i utlandet, ble grunnlagt 31. august 1864 i Bergen med navnet «Foreningen til Evangeliets Forkyndelse for Skandinaviske Sjømænd i fremmede Havner». Initiativtaker til organisasjonen var presten Johan Storjohann. Den første kirken i Leith ved Edinburgh i Skottland ble opprettet i 1865.

Fra begynnelsen var det norske sjøfolk i utenriksfart som var organisasjonens primærmålgruppe, og organisasjonen ble omtalt både som «Sjømannsmisjonen» og «Sjømannskirka» («Sjømannskjerka»). Fra 1990 tok den i tillegg navnet «Norsk kirke i utlandet». I 2003 byttet organisasjonen navn fra «Den norske Sjømannsmisjon/Norsk kirke i utlandet» til «Sjømannskirken – Norsk kirke i utlandet».

Bordtennis i sjømannskirken i Los Angeles.

FOTO: KJELL LYNNAU/RIKSARKIVET



OM ARKIVMATERIALET

Arkivet etter Sjømannskirken ligger i Statsarkivet i Bergen.

Vi har vært i kontakt med dem for å høre hvilken type informasjon som kan finnes i disse arkivene.

Det materialet som kanskje er lettest tilgjengelig er kirkebøkene, de ligger digitalisert på Digitalarkivet.

Andre typer materiale som kan finnes i arkivene, er kallsbøker, med beretninger om hendinger lokalt, gjestebøker fra besøksrommet, journaler og kopibøker, brev og regnskaper.

NOEN SPESIELLE PERIODER

Det er også enkelte perioder som skiller seg ekstra ut. For eksempel gjorde prestene ved sjømannskirken i Hamburg, under 2. verdenskrig, en stor innsats i å holde kontakt med og hjelpe norske fanger i Tyskland. I andre perioder stod sjømannskirkene for hjemsending av penger, og dermed ligger det tusenvis av bankbøker i arkivene.

Sjømannskirken i Buenos Aires har også etterlatt seg mye ekstra materiale, som for eksempel adressebøker over skandinaver i Argentina. Disse bøkene er ajourført, slik at vi får vite hvor mange av disse hadde reist etter at de forlot Argentina.

Et annet arkiv som inneholder informasjon som skiller seg litt ut, er arkivet etter Sjømannskirken i Shanghai. Den var i drift på 1930-tallet, men presten måtte ut i 1940. Det ligger korrespondanse rundt evakueringen av kirkens folk, og andre nordmenn. ■ ■

Om du vil lese mer om historien til de ulike sjømannskirkene finner du dette på sjømannskirkens nettsider. Les mer om de ulike arkivene som er avlevert på arkivportalen.no. Arkivene er oppført som Den norske sjømannsmisjon i utlandet.



Nordmenn i hagen bak sjømannskirken i Los Angeles. FOTO: KJELL LYNNAU/RIKSARKIVET



Kart over sjømannskirker det finnes arkiver etter. Informasjonen er hentet fra arkivportalen.no. Merk at det kan finnes andre arkiver utover dette.



Utvandring- og innvandringshavner

Her får du oversikt over inn- og utvandringshavner, og hvor arkivmaterialet etter disse kan finnes.

■ IDA BERGITTE ANDERSEN HUNDVEBAKKE

NORSKE UTVANDRINGSHAVNER

Det fleste emigrantene reiste fra Kristiania, Stavanger, Bergen og Trondheim. Rundt halvparten av utvandringen fra Norge gikk gjennom Kristiania.

HVOR FINNES KILDENE?

Fra 1867 er emigrantprotokollene hovedkilde til opplysninger om emigranter. Noen opplysninger kan også finnes i passprotokoller i fogdearkivene og politiarkiver. Det kan også finnes noen opplysninger i kirkebøkene, i lister over inn- og utflyttede.

AMERIKANSKE ANKOMSTHAVNER

NEW YORK

New York var stedet de aller første emigrantene havnet, frem til 1849.

Frem til 1900 fungerte Castle Garden ved Battery

Park på Manhattan som mottaksstasjon i New York. Hit kom over 15 millioner passasjerer frem til stasjonen ble lagt ned.

Ellis Island, som de fleste forbinder med emigrasjonen, ble først opprettet i 1892.

QUEBEC

Fra 1849 til 1870-tallet var Quebec ankomsthavn for mange emigrantene. Dette fordi en regelendring gjorde det mulig for rederiene å ta med tømmer på hjemturen. Mange dro så videre til USA etter ankomst.

HVOR FINNES KILDENE?

ELLIS ISLAND

Passasjerlister fra Ellis Island finnes på ellisland.org.

CASTLE GARDEN

På Ancestry, MyHeritage og FamilySearch finnes det informasjon om de som kom til Castle Garden. Om listene er komplette har vi ikke klart å finne informasjon om. Om du ønsker å orientere deg om hva som finnes

Kart over utvandrings- og innvandringshavner. KART: COLOURBOX, BEARBEIDET: MORTEN HERNÆS/07





Mange av de norske immigrantene til USA kom først til Ellis Island, som ble opprettet i 1892. Den 48 år gamle nordlendingen Arne Petersen var 12. november 1954 den siste innvandreren som forlot øya Ellis Island ved munningen av Hudson-elven i New York. FOTO: MORTEN HERNÆS



Ellis Island Immigration Museum har i dag en stor utstilling som viser historien til mange av immigrantene som kom til USA. FOTO: HELGE STENSRUD

av informasjon og kilder fra Castle Garden, og andre temaer relatert til slektsforskning i USA, er Cyndis List en god nettside. Dette er en lenkesamling hvor du kan velge ulike kategorier og få opp lenker som er relevante for temaet.

QUEBEC

Noen egen database for innreise via Quebec finnes ikke, men hos FamilySearch inngår passasjerlister fra Quebec City 1900–21 i en database som heter «Canada Passenger Lists, 1881–1922». ■ ■



Emigrantene som kom til Ellis Island hadde også med seg eiendeler fra sine hjemland, som ble fraktet i slike reisekister. FOTO: MORTEN HERNÆS

Lage slektsbok?

Vi hjelper deg fra manus til ferdig bok!



Bokoppsett

- Ombrekking/ oppsett
- Design av omslag
- Bildebehandling

Trykk

- Stivbind og mykbind
- Høy kvalitet
- Frakt inkludert

Best
på slektsbøker
Pris & kvalitet!

www.interfacemedia.no
Slekt og bygdebøker

**Interface
Media as**

Den pene svensken

Bestefar opplevde litt av hvert under sine år på sjøen, og det førte han i lange perioder til ulike land.

■ CARL BIRGER VAN DER HAGEN

Min farfar var annerledes enn andre bestefedre i min barndoms by Farsund. Han sa *natthusbord* i stedet for nattbord, han spiste ikke, men *skaffet*. Sjømenn fra seilskutetiden var vant med å få i seg maten fortest mulig. Farfar renset ikke fisk på tallerkenen, men stappet alt i munnen, mens fiskeben töt ut av hver munnvik i en stadig strøm. Et skuespill! Farfar, Carl August Birger van der Hagen, var født svensk i 1881 og hadde seilt 20 år på norske og 18 år for amerikanske rederier. Jeg var hans første barnebarn, oppkalt etter ham og var på mange måter en erstatning for hans mangeårige fravær fra hjemmet og liten kontakt med egne barn. Jeg var svært glad i ham.

Det er først ved skriving av en slektsbok at jeg forstår hvor komplisert sjømannslivet hans hadde vært og hvor mange kilder man kan finne om sjøfolks liv. Farfar tok også vare på mange brev og dokumenter, deriblant sjøfartsboken. Mange kilder om sjøfolk ligger på nett, men det kan være vanskelig å navigere i disse kildene, ruller som de kalles.

HVORFOR GIKK HAN TIL SJØS?

Det snakket han aldri om, og det falt oss ikke inn å spørre. Mange tiår etter farfars død fortalte hans svenske søstersønn meg at «morbror Birger slo til en lærare sista året i realskolan», ble utvist og sendt rett til sjøs. Familien bodde da i Göteborg, og det lå tilfeldigvis en Farsundsskute på havnen, skonnertbriggen *Austad*. Det var like etter påske i 1898, og farfar var bare 16 år gammel. Med *Austad* seilte han i fire år som jungmann og senere stuert og fikk en god attest fra skipper Knudsen. Skuta var minst én gang til reparasjon i hjembyen, så farfar må ha hatt god tid til å bli kjent der. Han var slank og flott og gikk under navnet «den pene svensken». Femti år senere var farfar med oss på et besøk på den vakre gården Eitland på Lista. Vi hilste på gamle Bergitte som husket den pene svensken fra sin ungdom. Hun slo hendene sammen; «Å, blei han sånn!».

STYRMANNSSKOLE OG FORLOVELSE

Farfar hadde rikelig nok fartstid da han i 1903 begynte på ettårig styrmannsskole i Farsund. Svensken fant seg godt til rette i den lille sjøfartsbyen. Han bodde på et lite hotell i Torvgaten og har nok levd livet, etter hva de bevarte postkort forteller. Kjæreste og forlovelse ble det i løpet av 1903. Hun som ble min farmor, var da 17 år gammel. Vi har bevart et post-



August sin førstereisattest. FOTO: PRIVAT



Postkort fra familiealbum sendt fra farfar til hustru Anna 2. mai 1905. Halve kortet er fylt med morsetegn.

FOTO: PRIVAT

kjærlighetskort som hun sendte til ham i 1903, skrevet i en primitiv kode (a=1, b=2 og så videre). Det var ikke uvanlig at sjøfolk sendte kort hjem med tekst i morsetegn. Teksten stod alltid på bilesiden av kortet, først i 1905 ble det tillatt å skrive tekst på adressesiden, slik vi gjør (om vi skriver kort, da!). I begynnelsen av 1900-tallet sendte nordmenn mellom 10 og 20 millioner kort årlig. I Farsund var det fem postombæringer daglig.

Svensken skrev et godt norsk allerede den gang, og han har nok vært en flink elev på styrmannsskolen, med «Første karakter» til eksamen i mars 1904. Hyre som styrmann fikk han straks, men kom hjem før jul for ekteskap med sin 18 år gamle forlovede, vakre Anna.

1905 MED UNIONSOPPLØSNING, MARINETJENESTE OG FORLIS

Den nygifte svensken ble innkalt i januar i marinen som flaggmatros. Han tjenestegjorde først på panserskipet *Eidsvold* og senere på panserskipet *Norge*. I slekten fortelles det, uverifisert, at han som svensk statsborger firte unionsflagget og heiste det rene norske flagg på *Norge*. Svensk statsborger var han med sikkerhet, men trodde nok at han var norsk. Den siste måneden i marinen var han på torpedobåt, men ble dimittert 1. august. Vel hjemme i Farsund «strakk han kjølen» til min far som ble født i april 1906.

STYRMANN OG SEILSKUTESKIPPER

Etter noen år på flere seilskuter fikk han i 1907 skippersertifikat. Så fulgte det lengste engasjementet i hans sjøkarriere. Som 1. styrmann fra 1908 og skipper fra 1912 seilte han med bark *Thekla*, Samuelsens rederi, Farsund, syv års sammenhengende tjeneste i utenriksfart. Min far, eldstesønnen, så ikke sin sjømannsfar de første ni år av sin barndom. Men min farmor tok med seg sin nesteldste sønn Alf og seilte med *Thekla*, i nesten to år. Hun fødte en datter om bord, to måneder prematurt, på syd-Atlanteren i 1914. For oss barnebarn var *Thekla*, eventyrskuta, en vakker, velseilende stålbark. Farfar fikk

så en større fullrigger å føre, *Marosa* fra Bruusgaard rederi i Drammen. Våren 1918 overtok han den fem-mastede skonnert *Asta*, et USA-rederi, og gjorde noen vellykkede seilaser med korn til Europa det siste året av 1. verdenskrig. Så var det slutt med seilskuter.

MELLOMKRIGSTID, TANKFART OG DEPRESJON I SKIPSFART

Farfar seilte fra 1919 til ca. 1930 for USA-baserte rederi AGWI-line, de fleste år som skipper på tankbåter. I 1919 kom det en forordning som sa at for å føre USA-registrerte fartøyer over en viss størrelse, måtte man ha USA-statsborgerskap. Det søkte han og fikk innvilget i 1921, noe som skulle føre til problemer da han la opp sjøen i 1936. Han var basert i New York, men var hjemme i Norge i korte perioder. Da det begynte å bli dårlige tider i begynnelsen av 1930-årene, førte han taubåter på havnen i New York. Sjømannskarrieren gikk mot slutten, og til jul 1936 kom han hjem for godt. Så kom problemene med norsk statsborgerskap. Byråkratiet hadde mange innvendinger. Det ble blant annet anført at han hadde kommet til landet i 1936 uten å være meddelt oppholdstillatelse her. Etter mye om og men, fikk han i 1938 godkjent norsk statsborgerskap med virkning fra 1904.

RESTEN AV LIVET

Etter tiden på sjøen ble farfar en aktet byborger som riktignok bodde halve året på et lite småbruk han skaffet seg noen kilometer ute ved fjorden. Der dyrket han jord, bar jord på ryggen til små dyrkbare småstykker, fisket med garn, snøre og teiner, hadde høns, geit og kaniner og samlet på alt som kunne tenkes å komme hendig med i vanskelige tider. Hver lørdag tok han på seg den brune landgangsdressen og «gikk i land». Han var farfar og morfar for mange barnebarn og ble 85 år gammel. ■ ■

REFERANSER

• Stort sett bygget på familiearkivet. Ta gjerne kontakt med artikkelforfatter.

Maren Lømo Negaards

Mormor var en ivrig fotograf. Blant hennes nesten 200 bilder fra inn- og utland fant vi bilder fra min oldemors 50-årsfeiring på Mjøsa med båten Duen.

■ KARILARSEN

På ett av glassnegativene vi fant på loftet i mitt barndomshjem, fant jeg ett som viste en liten båt Duen, og noen personer på en brygge. Jeg brukte lang tid på å finne ut hvem dette var. Men søk på internett og hjelp fra lokalpersoner, ga svaret: Dette var oldemor på tur med familie.

Bildet viser dampsluppen *Duen* på vei ut fra Hamar en maidag i 1904, med kurs mot Helgøya og Hovinsholmen.

Om bord er to ukjente båtførere, min oldemor Maren Lømo Negaard¹ og fem av hennes seks barn: Hjalmar, Trygve, Johanne, Ingeborg og Agnes.

Om bord var også Johannes ektefelle Harald Hoel og Hjalmars forlovede, Gudrun Negaard (min mormor). Marens 20 år gamle datter Signe Kristiane, var ikke med på turen. Det var kanskje ikke plass til henne? Maksimalt antall passasjerer når båten skulle til Helgøya, var akkurat 8. Og båten hadde tidligere fått refs på kontroller for at ikke alt var i orden.²

De var nok ikke alene på vannet denne dagen, for det var et yrende båtliv på Mjøsa den gang. Mjøsamlingene har registrert ca. 100 båter som gikk i profesjonell drift på Mjøsa. Rundt 1904 var det antagelig minst 30 båter. De var alle større enn *Duen*, med *Skibladner* på 168,8 fot som den største. Den gamle dampbåten *Kong Oscar/Mjøsen* var bare ti fot kortere enn *Skibladner*. Den lille motorbåten *Fram* ble sjøsatt i 1904 og den gamle dampbåten *Fulton* var like liten, bare en halv fot lengre enn *Duen*.

TUREN OG TURDELTAKERNE

Anledningen for turen med *Duen* var nok Marens 50-årsdag 22. mai. Hun likte å feire stort på runde dager.

De tok båten fra Hamar til Helgøya. Fra bryggen der spaserte de ut til Hovinsholmen, en liten, ubebygd holme utenfor Helgøya. Om våren var den landfast, når det hadde vært lav vannstand gjennom vinteren. Følget var ikke akkurat turkledd, etter dagens normer. Og jeg tror heller ikke de satte seg ned med nistekurv, selv om en person drikker av et glass på ett av bildene fra turen. Men kanskje de spaserte opp til en av gårdene Hovinsholm eller Hovelsrud som lå rett ved siden av hverandre? Der kunne de ganske sikkert få en ordentlig bursdagsservering.

FAMILIEN

Da turen fant sted, hadde Maren vært enke i 15 år. Mannen, Johan Johnsen Negaard, fikk slag. Bare to år tidligere hadde han gått konkurs, etter å ha kausjonert for en venn. Men hun beholdt huset på Hamar, flyttet opp i 2. etasje og leide ut 1. etasje.

Min morfar Hjalmar, den eldste av barna, var bare 12 år da faren hans døde. Nå hadde Hjalmar kommet helt fra Bergen, med sin forlovede Gudrun Hilmer for anledningen³. Det er hennes kamera som er benyttet for å ta bilder av bursdagsturen, for Gudrun var en ivrig fotograf. På loftet i mitt barndomshjem fant vi 197 negativer på glassplater som viser både denne turen og mange andre hendelser i hennes liv.

Naturligvis er også turen fra Bergen til Hamar vel-dokumentert. Det må ha vært minst to–tre overnattinger underveis, og Gudrun har fotografert både fra Balestrand, og senere Valdres og Dokka, som de kom til etter å ha kjørt hest og kjerre fra Lærdal over Filefjell. Den siste etappen var mellom Gjøvik og Hamar med båt.

Nå kan selvsagt bildene fra disse stedene være tatt på en annen tur over fjellet, men på ett av flere bilder fra kjøreveien i Valdres er Hjalmar avbildet med skalk og stiv snipp, akkurat slik han var kledd på båtturen! Så sannsynligheten for at det er samme reise er stor.

BOLIGEN PÅ HAMAR

I det daglige bodde Maren med barna i Parkgata 42. Tidligere var adressen Parkveien 4 og senere ble adressen St. Olavs gate 17. Huset står antagelig fortsatt. Det ble

¹ Søk *Maren Negaard* på histreg.no

² A. J. Berg og Å.M. Nordsveen: Damp- og motorbåter på Mjøsa, Mjøsamlingene, 1996
https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2012070608031

³ Søk *Gudrun Hilmer* på lokalhistoriewiki.no

50-årsdag på Mjøsa



På brygga.

bygd rundt 1880 av hennes far, Torkild Olsen Lømo, som døde to år etter denne bursdagsfeiringen.

Selv om de hadde et stort hus, var det nok litt trangt om plassen. I 1900 bodde det 14 personer i huset. Etter at mannen døde, hadde Maren fått bygget en ark i den lave delen av 2. etasjen. Familien Broch, som bestod av fem pluss en tjenestepike, leide de seks rommene i 1. etasje. Maren, barna og tjenestepiken måtte dele på tre av de fire rommene på kvisten. Det siste ble utleid til to gymnaselever.

Maren var huseier, og fikk nok litt leieinntekter til å spe på det lille hun hadde igjen etter at mannen døde og etterlot seg ingenting. Noen år etter, i 1910, hadde alle barna utenom ett flyttet ut fra kvisten. Leieboerne i 1. etasje var erstattet av hennes datter Johanne med mannen Harald og datter Gunhild, som ble født fem måneder etter utflukten på Mjøsa. De hadde også et rom på kvisten, og hadde tjenestepike og utleie til en skoleelev og en ingeniørassistent i veivesenet. For dette betalte han sin mor 720 kr måneden.

MARENS REISER

Turen i anledning 50-årsdagen var bare en av mange reiser Maren tok. Hun var stadig på reisefot til sine barn. Blant annet var hun alltid i Bergen når rododendronene blomstret i mai, og hun bodde også i perioder hos sine barn og slektninger rundt om i landet.

Maren døde i Bergen i 1951, nesten 97 år gammel.

Familien
ved Duen.



Mjøsa



ALLE FOTO: GUDRUN HILMERS NEGAARD / MARCUS - SPESIALSAMLINGENE VED UNIVERSITETET I BERGEN



Familien på tur.

Hun hadde på det tidspunktet flyttet til familien i Bærum, men det var i hjembyen hun ville begraves. Før hun døde, hadde hun skrevet at hun betalte for 2. klasse togbillett til alle som kom til begravelsen på Hamar, samt hotellopphold. Og det kom mange. Hun var kanskje blitt litt formuende da huset ble solgt. I 1944 lød branntaksten på 67 800, en pris som ville vært over 1,5 mill. i år. Med sentral beliggenhet i Hamar, uthus og stor tomt, var den nok litt verdt.

DUENS AVSLUTNING

Duen gjorde tjeneste i mange år fremover. Den sank i Minnevika 1933 og ligger der ennå. Folk våknet om natten da den sank med et smell. I 1978 ble den avbildet ganske hel like under vannflaten, men nå uten pipe siden den var blitt ombygd til motordrift. Ifølge en artikkel på lokalhistoriewiki⁴, er den én av tre båter som sank i opplagsbøya. De ligger på bunnen rett utenfor Mjössamlingene i Minnesund.

⁴ Sok på *Wéga* på lokalhistoriewiki.no

Airborne

— luftige fortellinger om min

Amundsens manneløftende
drage over Vealøs 1909. Kurven
er i dag utstilt på Teknisk Museum.
FOTO: NORSK LUFTFARTMUSEUM



forremielerisnant

I n s t r u k s

for premierlæitnant Thommesen under utdannelse til flyver.

De har at utdanne Dem som flyver med aeroplan av "Starts" type hos firmaet E. Rumpler, Luftfahrzeugbau G.m.b.H. Johannisthal ved Berlin.

Kontrakt om utdannelsen avsluttes med nevnte firma.
Utdannelsen til og med piloteksamen er opgit at koste Rmk/500.

◀ Instruks
fra flyver-
utdannelsen.
FOTO: PRIVAT

oldefar, flypionéren

Oldefar og farfar var begge flygere, og oldefar var også en av de første flygerne her til lands. Her er historien om deres liv i luften.

■ TOINI NORRGRÉN THOMMESSEN

Motorene ruser opp. Flykabinen er fullsatt. Passasjerene stirrer ned i mobiler, stenger verden ute med hodetelefoner, dupper av, leser eller prater med sidemannen. Som vanlig er jeg én av få som ser ut vinduet. Merker suget i magen, farten, den voldsomme energien. Flyet gynger, vibrerer. Jeg sanser det rette øyeblikket, da hjulene ikke lenger er i kontakt med rullebanen. Flykroppen letter! Vi er på vingene, båret av dem. Luftbåret.

– *Airborne!* hvisker jeg, med et nikk i tankene til to av mine for lengst avdøde forfedre.

Både oldefar og hans sønn, min farfar, var flygere. Alltid når de fløy sammen, enten det var som piloter eller passasjerer, vekslet far og sønn blick i det magiske øyeblikket: Rutinemessig kom det fra dem begge, pilotenes standarduttrykk: *Airborne!*

Dagens flypassasjerer, gjennomforsikrede og trygt fastspent i setene, skulle bare ha visst hvordan oldefars – og dermed mye av Norges – flyhistorie startet for drøyt hundre år siden.

Oldefar var med fra start, bokstavelig talt. Han var en av Norges fremste flypionérer.

Vi, oldebarna, (jeg var hans første) fikk tidlig høre den stolte historien hjemme, om at oldefar fløy Norges første fly, *Start*. Skoleturene til Teknisk Museum fikk en egen nimbus når vi kunne peke på *Start*, som den gang hang i taket der, og si at oldefaren vår, han fløy det flyet. Skjønt fly? Det lignet mest av alt et leketøy noen hadde laget på sløyden, en tilfeldig sammenrasket affære av ståltråd, papp, trepinner og jerngreier. Nærmere undersøkelser viser at det faktisk ikke var så langt unna sannheten. Jeg skal komme tilbake til det om litt.

Men hvem var han, min oldefar kommandørkaptein



Oldefar i full mundur.
FOTO: PRIVAT

Thommessen? Jeg kjente ham aldri, for han døde da jeg var ett år gammel. Hvordan hadde det seg at han ble en av de første flygerne i Norge? Hvordan opplevde han det å fly? Hva var det som drev ham til noe få hadde gjort før ham; hasardiøse ferder høyt oppe i luften, i mer eller mindre tvilsomme farkoster? Hvordan påvirket han Norges flyhistorie?

LEGENDARISK FORMYNDER

Oldefar Thomas Juel Thommessen kom til verden i Larvik 3. desember 1882. Store deler av sitt voksne liv



tilbrakte han i luften, airborne. Men airborn, uten 'e' – født til å være flyver – var han i utgangspunktet ikke. Sønn av en sjømann, og alle hans forfedre hadde vært bønder i generasjoner, fast og inderlig knyttet til jorden.

To år gammel får oldefar en lillesøster. Moren deres dør i barsel feber kort tid etter fødselen. I 1889, da han er seks, dør faren, skipskaptein Theodor Thommessen, av gul feber i Santos i Brasil. Onkelen blir de to foreldreløse søsknenes formynder. Den legendariske avisredaktøren i *Verdens Gang*, og senere i *Tidens Tegn*, Ola Thommessen.

Oldefar vokser opp på farsgården Holtan utenfor Horten. Det viser seg at han har et godt hode, og onkelen bekoster en solid utdanning. Han tar eksamen ved Sjøkrigsskolen, og blir sjøoffiser i 1904, med arbeidsplass ved marinebasen på Karljohansvern i Horten. Her starter eventyret om Norges første fly i 1912, men oldefars livslange lidenskap for flygning tar av noen år før.

AMUNDSENS DRAGE

Hvordan ble oldefars lidenskap for flygning vekket?

Jeg lar ham selv komme til orde, i et sjeldent avisintervju fra Hortens-avisen *Gjengangeren* i 1965. Han er da 82 år. Oldefar forteller om sin flyinteresse:

«Det startet med Roald Amundsen i 1908. Han kom til Horten for å eksperimentere med ballongoppstigninger fra det militære området på Vealos, skjønt ballong, det var nærmest en stor drage mye lik den guttungen leker med, vi brukte for å komme opp. Var vinden god, kunne vi nå opp i 80 meters høyde, og bare det var ganske eventyrlig. Jeg var premierløytnant i Marinen den gangen, og etter at Amundsen hadde latt meg prøve dragen, hadde jeg vanskelig med å slippe tanken om å fly.»

Det er Roald Amundsens *manneleifiende drager* oldefar snakker om. Oldefar, 25 år og ungkar, gikk til Amundsen og spurte om å få prøve dragen. Den var tenkt til bruk under den planlagte ekspedisjon til Nordishavet med Fram, men etter en dødsulykke med dragen i 1909 ble planen skrinlagt for godt.

Etter sine sjelsettende turer med Amundsens drage setter oldefar alt inn på å bli utdannet som flyger.

1. juni 1912 skjer den første flygingen i norsk luftrom, med aeroplanet *Start*. Mannen som gjennomfører denne bragden, løytnant Hans Fleischer Dons, tar aldri noe flysertifikat.

Oldefar søker forgiveves om å bli utdannet som flyger allerede i 1910 i Sverige, hos den berømte friherre baron Cederström. I 1912 forsøker han seg igjen med en skriftlig anmodning om å bli utdannet til flyger, og i 1913 skjer det. Han blir etter en del frem og tilbake beordret til Johannisthal utenfor Berlin, der han skal ta rede på både flykonstruksjon og flygning. Han skal ta «patentet», som flysertifikat kalles, i et dertil egnet «apparat», nemlig et fly av samme modell som *Start*, en Rumpler Taube.

«DE HAR AT UTDANNE DEM SOM FLYVER»

Instruksen er klinkende klar. Kostnaden for utdannelsen til flyver er 1500 kroner, tilsvarende ca. 88 000 kroner nå i 2020, som oldefar får som et stipend. Forutsetningen er at «flyveutdannelsens varighet ikke overskrider 1½ maaned». Foruten å lære seg å fly skal han sette seg inn i flykonstruksjon og -bygging hos flyprodusent E. Rumpler, som også driver «flyveskole» i Johannisthal.

Han ankommer ifølge sin dagbok Berlin torsdag 24. juli 1913. Tirsdag 2. september har han som den syvende i Norge, oppnådd sin «patent», – et internasjonalt, militært flysertifikat. På fem–seks uker har han ifølge dagboken sine 20 flyginger, hvorav åtte alene – pilot-eksamen er hans niende aleneflyging.

Oldefar holdt dog på å stryke til piloteksamen, fordi han i pur glede fløy for mange 8-tall i luften. Men det gikk bra, og han kunne stolt vende hjem til Horten med sertifikatet i lommen. Hjemme ventet oldemor; hans gravide hustru Anna, og toåringen Roald, min farfar. Han skulle vokse opp og bli en habil flyger selv.

BEFINNER SEG «OVERORDENTLIG VEL» I LUFTEN

I lokalavisen *Jarlsberg og Larvik Amtstidende* 22. september 1913 finner vi et intervju med den nylig hjemvendte løytnant Thommessen:

«Vor nyeste militærflyver.

Premierløytnant i Marinen Th. Thommessen er nylig vendt tilbake fra et Stipendieophold i Tyskland, hvor han har utdannet sig til Flyver og avlagt Eksamen ved E. Rumplers bekjente Flyveskole i Johannisthal ved Berlin. Vor Kristianiakorrespondent traf forleden Løitnanten, der for øvrig er kjendt som en ivrig Sportsmand, dygtig Ski- og Skøiteløper, Syklist og Jæger, og som sikkert vil bli vore seks andre militærflyvere en værdig kollega. (...)

– Forekom der noget Uheld ved Flyveskolen, mens De var der?

– Der gik ikke en Dag, uten at en eller flere Maskiner blev ramponeret. En Dag stod jeg og saa paa, at en begyndende Flyver, som mistet Herredømmet over Maskinen, faldt ned og slog sig i hjel.

– Og det betok Dem ikke Lysten til at fortsætte?

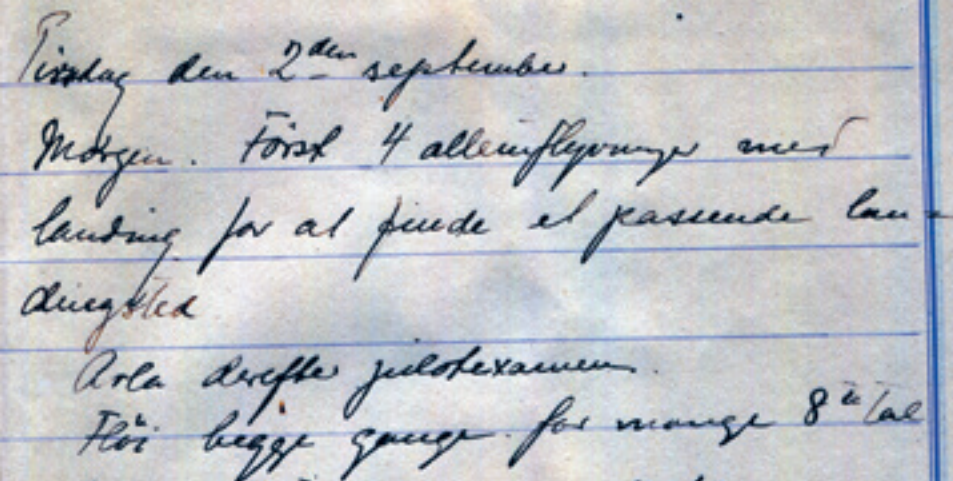
– Nei. Hyggelig var det jo ikke; men efter et Uheld blev altid Aarsaken diskuteret, og det var det mest lærerike av alt.

– Merket De aldrig Svimmelhet under Flyvningen?

– Det merker man aldrig. Det er behagelig at være i Luften. Man faar en Følelse av Tryghet, naar man ser, hvor sikkert Maskinen arbejder. Den eneste Fare er, om Motoren slaar klik. Da maa man gaa ned i Glideflugt, og da gjelder det at utse sig en bekvem Landingsplads. Det er saa let at aande oppe i den klare, rene Luft, og man befinder sig derfor overordentlig vel. Og landskapet under en tar sig ualmindelig vakkert ut fra Høiden (...).

«EN USEDVANLIG SMUK FLYVNING»

For ganske nøyaktig 102 år siden, fredag 6. september 1918, gikk det nesten galt. Oldefar foretok på eget initiativ et stunt, et rekordforsøk på å fly strekningen Horten–



Fra oldefars dagbok. FOTO: PRIVAT

Stavanger–Horten på én dag. Flyet han fløy med var en Sopwith Baby Seaplane Scout, et på den tiden topp moderne, britisk produsert jagerfly. Bragden ble gjennomført, og aviser over hele landet brakte en notis om saken, som overalt ble omtalt som «en usedvanlig smuk flyvning». Men for oldefar var flyvningen alt annet enn 'smuk'. Oldefar forteller selv, til Hortensavisen *Gjengangeren* i 1965:

«Det var ingen liten tur, men jeg startet med friskt mot og stiv kuling imot. Vinden ble bare verre og verre (...) Så begynte det å regne, og siden flyet var åpent hadde jeg det ikke særlig lystelig. Riktig trasig ble det da regn og vind feide kartet mitt over bord. (...) På sett og vis kom jeg til Stavanger. Da hadde jeg vært nede i Nevlungshavn og lånt en stump av en ringeledning på et pensjonat fordi tenningen var ødelagt. (...)

Hjemover gikk det atskillig fortere fordi jeg hadde vinden med, men det var tungt å holde flyet på rett kjø, og nokså kaldt ble det etter hvert også. Så begynte den ene sylindren å fuske, og over Rakkebåene streiket den totalt. Dermed bar det på nesa nedover. Det lyktes meg å få flyet på noenlunde rett kjø igjen, men store dønninger og sterk vind hogg tak i flykroppen og begrov vingen i sjøen. Dermed knustes den ene flottøren, og jeg kunne ikke annet enn ri på vraket. Der satt jeg da i mørke, regn og vind, og husket opp og ned som en måke på en planke. Det var jo i september dette, og ingen båter var å se, men etter tre-fire timer hørte jeg motordunk, og ikke lenge etter var jeg i land.»

Det var en 12-års guttunge som hadde sett oldefars ulykke fra land, og overtalt faren sin og et par andre til å ro ut for å redde ham. Det var nok ikke motordunk han hadde hørt. Oldefar berget livet, takket være noen fiskere fra Gumserød ved Stavern, som syntes det var for galt at flygeren skulle omkomme der ute i Rakkebåene. Hadde hjelpen kommet én time senere, hadde det vel vært for sent.

Oldefar snakket aldri senere om denne hendelsen til noe menneske. Ikke før et års tid før hans død, i avisintervjuet med *Gjengangeren*, kjente familien til detaljer om ulykken som nesten tok livet av ham.

MARINENS FLYVESKOLE

I 1915 blir Marinens Flyveskole i Horten opprettet. Oldefar er førstelærer, og blir en viden kjent og populær sjef for Marinens Flyveskole, fra 1917 til 1940. Han har i sin tid som sjef og lærer, et stort antall senere kjendiser som ledsagere og elever. Han lærer blant andre Viggo Widerøe, Hjalmar Riiser Larsen, Leif Dietrichson, Finn Lützow-Holm og Bernt Balchen å fly.

I de 23 årene han er leder for Flyveskolen hender det ytterst sjelden noen alvorlig ulykke. Ramler man ned, og det skjer ikke sjelden, kryper man alltid frem fra vrakrestene med alle vitale deler i relativt godt behold. I det tidligere nevnte intervju i *Gjengangeren* fra 1965, forteller oldefar at han fikk revet av et øre en gang det bare var pinneved igjen av flyet etter et havari.

«Men på Marinesykehuset lappet de meg så vakkert sammen at min onkel, redaktør Ola Thommessen, i dypeste alvor foreslo meg å røske av det andre også, slik at det kunne bli like pent.»

«EN VIDUNDERLIG TUR!»

I jakten på kunnskap og personlige beretninger fra oldefars flykarriere har søk i aviser, bøker og tidsskrifter på Nasjonalbiblioteket vært viktig.

Ved å skrive oldefars navn på ulike måter i søkefeltet (Thomas Juel Thommessen, Thomas Thommesen, Thomas J. Thommesen) har jeg kommet over flere interessante artikler i aviser og bøker, som både overrasker og gleder. Digitale avisutklipp jeg har brukt i denne artikkelen. Som denne, med tittelen «En flyvetur over Golfen i Neapel». Signert ham selv, fra *Tidens Tegn* 14. juni 1919. Oldefar hadde et fire måneders studieopphold i Italia det året. Hjemme i Horten hadde han hustru og nå tre små barn.

Han skriver med utilslørt glede og entusiasme om flyturen og det vakre landskapet.

«Tænke sig til mine følelser da den italienske oberstløjtnant som er chef for den tekniske aeronautiske afdeling i Neapel (Napoli) tilbød mig en flyvetur over til Capri (...). Jeg havde netop hat den spanske (spanskesyken) og var litt i tvil om det var fornuftig allerede at begi mig op i luften igjen, men for en slik tur fik alle forsigtighedshensyn vike. (...) En vidunderlig tur! Kun skade at det med flyvebaat gaar saa altfor fort. Hele turen fra Neapel til Capri, som med dampbaad tar 3½ time, var her tilbakelagt paa 8–10 minutter, saa hurtig at det var umulig at faa festet alle indtryk. (...) jeg er den første skandinaver, som har set Neapel og Vesuv fra luften, og som har floiet over 'golfens vatten'.»

Ikke ante jeg at oldefar hadde hatt spanskesyken, – eller hvor, når og hvor lenge han var i Italia. Eller at han var den aller første skandinaver som fikk se Napolibukten og Capri fra luften! Å lære oldefar bedre å kjenne gjennom gamle kilder har vært utrolig spennende, og gitt meg større nærhet til familiehistorien. ■ ■

Frivillig arbeid gav ærespris og hederspris

På Slekt og Datas landsmøte ble det delt ut en ærespris og fire hederspriser. Les mer om vinnerne under.

ÆRESPRIS

MORTEN THORVALDSEN, VESTFOLD

Morten Thorvaldsen har fått flere priser tidligere – men denne gangen får han den aller første æresprisen som deles ut av Slekt og Data. Først og fremst for en periode som leder for styret, men også for den innsatsen han har gjort på digitalisering. Slekt og Datas egen digitalisering, i form av utrulling av Office365, det å ha vært en drivkraft i styret for å få fornyet de digitale plattformene i organisasjonen – men like mye knyttet til Arkivverkets digitaliseringsstrategi, der han har vært et aktivt medlem i digitaliseringsutvalget.

HEDERSPRISER

ROLF DAHL, VESTFOLD

Rolf Dahl har i alle sine år som medlem stilt opp på utallige arrangementer i Slekt og Data Vestfold, alltid smilende, imøtekommende og behjelpelig. Han har ved en rekke anledninger holdt foredrag på møtene, og han har foretatt mange hjemmebesøk til våre medlemmer for å løse problemer. Han har stort sett vært med på alle aktiviteter i Vestfold siden han ble medlem 12. januar 2000. Han var nestleder i styret i perioden 2003 til 2005. Han stod også bak 42 utgaver av medlemsbladet *DIZ* som redaktør. Han har også vært arrangøransvarlig og hjelpende hånd ved Slektsforskerdagen i Tønsberg ved flere anledninger. Og vært delaktig i opprettelsen og driften av laget i byen. For å sikre synligheten på Slektsforskerdagen, har Rolf de siste årene leid en militæruniform som gjør at folk ser han. I 2017 fikk han sydd sin egen uniform, slik at han slipper å leie.

Rolf fortjener å motta hedersprisen, fordi han fremmer slektsforskning på en ekstrem god måte. Han skaper blest om foreningen, gjør kilder tilgjengelige for oss og får folk til å føle seg hjemme i vår forening.

BRITT IREN PEDERSEN NEERGÅRD, MØRE OG ROMSDAL

Britt Iren har vært medlem i Slekt og Data i 18 år. Hun har hele tiden, jevnt og trutt, møtt frem på medlemsmøtene i Molde. Hun har vært med i tilrettelegging av medlemsmøter, samt vært foredragsholder mange ganger. I tillegg har hun vært med å arrangere mange kurs med diverse tema. Hun har også fartstid som vara i styret i Slekt og Data sentralt. Mange kjenner henne fra utallige tillitsmannskonferanser og flere landsmøter.

Hun har vært styremedlem i ett år og kasserer i 11 år i Slekt og Data Møre og Romsdal fra 2008 og fram til og med årsmøtet i 2020. I tillegg har hun i mange år vært ansvarlig for de lokale nettsidene og gjort en enorm jobb med disse.

Britt Iren fortjener hedersprisen for sin ekstraordinære innsats – både gjennom mange år, men også på mange fronter.

MÅLFRID LUNDHAUG AALBERG, SØR-TRØNDELAG

Målfrid Lundhaug Aalberg har vært styreleder i flere perioder og hatt flere verv i Slekt og Data Sør-Trøndelag. Mens hun var leder, fikk hun arrangert Slektsforskerdagen på Trondheim folkebiblioteket og var initiativtaker til at de første kirkebøkene fra Kilderegisteringsgruppen i Sør-Trøndelag ble innsendt til Digitalarkivet. Hun var en pådriver til å få til samarbeidet med Arkivsenteret da det åpnet 4. desember 2006.

Målfrid har ytet stor innsats på dugnader til kilderegistrering og annet registreringsarbeid. Hun har hatt en nøkkelrolle ved oppstarten av Slektsverkstedet i Trondheim, og vært leder for dette de siste to årene. Hennes innsats er enestående! Uten henne hadde ikke Slektsverkstedet blitt den suksess og forbilde som det er i dag. I tillegg til å administrere Slektsverkstedet, har hun tatt med seg hjem gåter de besøkende kommer med, for å kunne jobbe videre med dem. Målfrid Lundhaug Aalberg fortjener hedersprisen, fordi hun har gjort en ekstraordinær innsats, og bidratt til å fornye arbeidet i Sør-Trøndelag.

SVEIN TORE ANDERSEN, BUSKERUD

Svein Tore Andersen har over en årrekke registrert og tatt bilder av gravsteiner til gravminne-prosjektet. Han har vært med på å registrere bortimot alle kirkegårdene i Numedal, Kongsberg og Sandsvær og i Øvre Eiker. Som gravregisteringskoordinator for Buskerud har han også bidratt til at andre registratorer har fått hjelp og støtte i arbeidet, og han har også bidratt med hjelp til prosjektet sentralt. Pr. 2016 hadde han vært med på å ta over 33 000 bilder, og det tallet har uten tvil steget etter den tid. I tillegg har han tusenvis av timer ved datamaskinen for å registrere dataene. Den første kirkegården, Haug kirke i Øvre Eiker, ble lagt ut i 2010. Hedersprisen får han for sitt kjempearbeid gjennom over ti år.

NYTT STYRE

Med seg i styret for neste periode har Heidi Ringsrød:

- **Viggo Eide**, Slekt og Data Salten
- **Per-Ove Uthaug**, Slekt og Data Hordaland
- **Sissel Marit Bue**, Slekt og Data Oslo/Akershus
- **Frode Dyrdal**, Slekt og Data Rogaland
- **Brit Hauge**, Slekt og Data Vest-Agder
- **Jonny Lyngstad**, Slekt og Data Møre og Romsdal
- **Bente Nordhagen**, Slekt og Data Nord
- **Margareth Skogland**, Slekt og Data Hordaland



Deler av det nye styret.
Foran f.v: Margareth Skogland,
Heidi Ringsrød, Sissel Marit Bue.
Bak f.v Viggo Eide, Per-Ove Uthaug
og Jonny Lyngstad.

Hils på Slekt og Datas nye leder

Heidi Ringsrød ble på landsmøtet valgt til Slekt og Datas nye leder. Heidi har en lang fartstid bak seg som aktiv i Slekt og Data Hedmark, blant annet som leder. Hun har også sittet i styret i forrige periode.

– For meg er Slekt og Data en organisasjon som gir meg muligheten til å lære med og av andre med samme interesser som meg selv. Som styreleder ser jeg frem til å være en del av en organisasjon som jobber aktivt med å videreutvikle våre digitale verktøy og som skaper gode læringsplattformer. Mine mål og ønsker for vår organisasjonene er at vi bidrar til at flere starte opp med slektsgranskning, og at de gode historiene bringes videre til våre neste generasjoner, sier hun.

LEDERERFARING

Ved siden av det frivillige arbeidet er hun utdannet innen næringsmiddelfag med etterutdanning i økonomi. Hun jobber i TINE Meieriet Trysil, hvor hun har vært kvalitetsleder i mange år, og nå er forbedringssjef. Her jobber hun med kvalitetssikring, oppfølging, forbedringsmuligheter, prosjekter og oppfølging av forskrifter, standard og lover med mer.

DET BESTE FUNNET

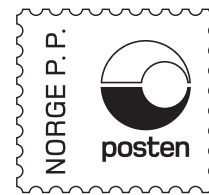
Hun begynte med slektsforskning for å løse to familiemysterier.

– Det ene er at min farmor ikke visste hvem sin far var, og det andre var at min oldefar ble satt bort som spebarn. Dette gjorde at jeg ønsket å spore opp ukjent familie i to forskjellige grener av familien. Mitt mest spennende funn var da jeg klarte å spore opp syv halv søsken til farmor som ikke kjente til henne.

FRA SARPSBORG OG TRYSIL

Heidi er født i Sarpsborg for 54 år siden, men har bodd i Trysil de siste 30 årene.

– Jeg har en voksen datter som studerer og en liten hund. På fritiden liker jeg å interessere meg for slektsgranskning, bøker, håndarbeid og jeg liker å gå i fjellet. ■ ■



ANNONSE

Slektsforskerkonferansen 2021 Gardermoen 5.–7. februar

Fredag 5. februar: DNA-kurs (6 timer) med Peter Sjölund. Svært få ledige plasser.

Johan M. Setsaas:

Kilder til slektskap før kirkebøkenes tid.

Lars Løberg: Middelalderens adel og kongeslekter.

Peter Sjölund: Släktforska med DNA.

Sturla Ellingvåg: Vårt indoeuropeiske opphav.

Gunnar Sigve Aurdal: Å finne seg sjæl.

David W. Howden:

«Politiet søkt etter faderen» (intervju).

Ragnhild Hutchison: Velstand og grell ulikhet.

Klaus Johan Myrvoll:

Oppattkalling frå vikingtida og fram til 1800-tallet.

Jan Myhrvold: Med slektsnavn og DNA som kilde.

Oddbjørn Johannessen: Jern- og bergverksslekter.

Anita Wiklund Norli:

«O! Jeg usle, syndefulle kropp!»

Johan M. Setsaas:

Slektskretsene i middelalderens bispeseter.

Sturla Ellingvåg: På spor etter vikingenes DNA.

Les mer om slektsforskerkonferansen på **www.genealogi.no**



Norsk Slektshistorisk Forening
~ for deg som vil videre

Slektsforskning med DNA!

Boka er skrevet av Peter Sjölund, en av pionerene innen svensk DNA-slektsforskning, og utstyrt med spennende norske eksempler.

Kjøp den i nettbutikken til Norsk Slektshistorisk Forening på **www.slektsbutikken.no**

Juletilbud kr. 295 (før 369)



Slektshistorisk forlag

