

Nesodden Historielags årsskrift
1994



Sopelimen

Innhold:

- Side 2:** **Årsberetning**
3: **Arne Eriksen:**
 Tankanlegget Fagerstrand / Nesodden
7: **Arne Eriksen:**
 Litt om skihopping på Fagerstrand
10: **Kåre Fenn:**
 Tre dager i mai - Fra krig til fred på
 Nesoddbåten
21: **Aslaug Loge:**
 Lilleengen Sukkervarefabrikk
23: **Sigrid og Oddvar Bye:**
 Lilleengen
27: **Randi Moe:**
 Landhandleriene på Nesodden
34: **Mosse Fyrbu:**
 Den beste tid av vårt liv
39: **Arne Eriksen:**
 Thorvald
42: **Arne Eriksen:**
 Myklerud sports plass

Årsberetning 1994 Historielaget

Nesodden Historielag har i dag 232 medlemmer (79 enkelt-, 74 familie-medlemmer og 5 æresmedlemmer).

Styret har bestått av:

Formann Randi Moe, nestformann Tordis Rindal Whist, sekretær Kirsten Gullerud, kasserer Sven Nordal, styremedlemmer Toralf Lundgren og Arne Eriksen.

Varamenn: Åste Eggen, Gunnar Falch Olsen og Rigmor Amundsen.

Årsmøtet ble holdt på Ekelund Eldresenter 25/11-93 med ca. 40 medlemmer tilstede.

Arne Eriksen fortalte om familien Johnsen, Myklerud. Osvald Granerud fortalte litt om den aller første middelskolen på Fjellstrand i 1927/28.

Nils Henrik Lie fortalte om tidligere rektor ved Realskolen, Anders Steinsholt's arbeide med å lage et bilag til Nesoddboka om Realskolen.

I løpet av året har vi hatt 9 styremøter, ett av dem supplert med 2 representanter fra Lokalhistorisk Institutt pluss forfatteren av boka, Chr. Hintze Holm. I et annet møte var Kåre Fenn og Per Wetlesen samt forfatteren tilstede.

Vi har hatt ett medlemsmøte på Breidablikk hvor vi fikk fin underholdning av Fjellstrand & Myklerud Hornorkester og hvor vi viste video fra turene vi hadde hatt i året samt et kåseri, "Veiatlas for Follo".

Vi har hatt 2 rusleturer, en fra Sandvang til Svenskemyr og Svestadlabråten og en til To Gård.

Under ledelse av Per Wetlesen har endel av medlemmene ryddet og gått opp den gamle kirkeveien.

Kirsten Gullerud
sekretær

Arne Eriksen:

Tankanlegget Fagerstrand / Nesodden

En bedrift i energiens tjeneste.

Det var mange grunner til at oljeselskapene anla sine tankanlegg for Østlandet på Nesodden, denne halvøya innerst mot Oslo mellom Oslofjorden og Bunnefjorden.

All skipstrafikk til og fra Oslo måtte passere Nesoddlandet. På Nesodden var det store, ledige og rimelige eiendommer og det var muligheter for anlegg av dypvannskaier.

Da Norsk Brændelolje A/S med varemerket "MIL" ble etablert i 1920, var det allerede to konkurrerende oljeselskaper på Nesodden, nemlig de internasjonale "Esso" på Steilene og "Shell" på Granerudstøa/Svestad.

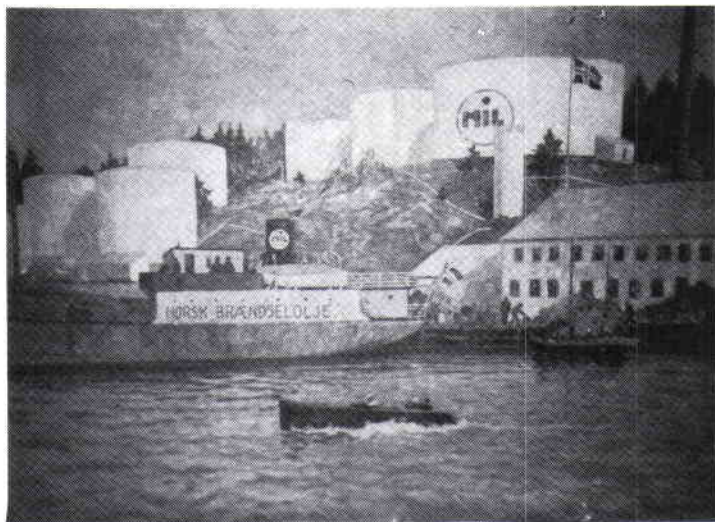
Initiativtakerne til Norsk Brændelolje A/S så en stor, fremtidig utvikling i oljeprodukter innen industri, skipsfart, landbruk og transport. Det var med en fremtidsrettet formålsparagraf virksomheten ble etablert selv om det primært skulle være å levere bunkers av fuel og diesel til handelsflåten. I så måte var Fagerstrand et gunstig sted.

Arbeidet med tankanlegget på Fagerstrand startet høsten 1920 med i første rekke å bygge kai, tanker, rørgater, tapperi og pumpestasjon.

Første del av anlegget stod ferdig i 1922, men allerede i desember 1921 kom den første last til anlegget med parafin som den gang også ble benyttet til oppvarming og belysning.

Ved utgangen av 1922 var det fire ansatte, men allerede i 1925 var tallet på ansatte økt til ti.

Tankanlegget var hele tiden i utvikling og det ble til stadighet bygget nye tanker av forskjellig størrelse til ulike produkter.



Maleri av Norsk Brændselsolje (MIL)

Til tross for vanskelige tider i Norge med stor arbeidsledighet, skarp konkurranse og små marginer, klarte "MIL" å anlegge kystdepoter for blant annet fiskeflåten flere steder i Oslofjorden. Disse anleggene ble oppfylt av mindre tankbåter fra Fagerstrand som også fungerte som et hovedimportanlegg.

Til distribusjonsanlegget i Oslo (Kristiania) som den gang lå på Paulsenbrygga i Akerselva, gikk det daglig fatbåt og lektere fra Fagerstrand. Som en følge av større omsetning ble det etterhvert også benyttet større importbåter som igjen førte til at det måtte bygges en tohundre meter lang kai. Det ble også bygget nye lagere, kontorbygg og en rekke installasjoner for å lette arbeidet og for å øke kapasiteten.

Da krigen brøt ut i 1939 ble det plassert en militær nøytralitetsvakt på anlegget som skulle sikre det mot sabotasjehandling. Den 9. april 1940, da "Blücher" ble senket ved Askholmene, litt syd for Fagerstrand, reiste militærvakten ut med en av anleggets båter og hentet to hundre fanger og firti omkomne. Dette bildet snudde seg raskt. Anlegget ble tidlig besatt av tyskerne. Det varte frem til frigjøringen i 1945.

Etter krigen var det en skrikende mangel på nær sagt alt og rasjonerin- gen av forskjellige produkter varte i mange år. Etterhvert som vareslagene ble frigitt, ble det en voldsom etterspørsel etter blant annet fyringsolje til industrien og bunkring til handelsflåten og hvalflåten som da var kommet i gang.

Til å møte denne etterspørsel stod selskapet, nå med varemerket "BP", fremst i konkurransen og måtte anskaffe blant annet flere lektere og mindre tankskip i 500-tonnsklassen. Mye av denne tonnasje hadde sin virksomhet fra Fagerstrand. Det kan nevnes at Borregård alene brukte ca. 500 tonn i døgnet og måtte praktisk talt ha en båtlast hver dag. En tankbåt gikk også hver dag til Mølnbacka Bruk i Sverige. Ellers var det store leveranser til fabrikkene i Drammensvassdraget, Skiens- og Glommavassdragene. Etterhvert ble det bygget egne importanlegg for tungolje på disse stedene.

Den økte importen av biler og traktorer medførte at drivstoff til disse ofte ble levert i kanner og fat. Det var meget arbeidskrevende og kostbart. Heldigvis ble omsetningen så stor at det ble mulig å foreta leveransene til stasjon- og landbrukstanker med tankbiler. For deler av Østlandsemrådet ble det aktuelt å kjøre dette direkte med tankbiler fra Fagerstrand.

I tillegg ble varespekteret utvidet til også å omfatte løsningsmidler noe som igjen krevde nye tanker med et enormt rørledningssystem. Det ble også bygget fabrikker for bilpleiemidler, vaskemidler og smøreolje.

Hele utviklingen medførte at det også ble kjøpt flere eiendommer, bygget ny kai, velferdsbygg, kon- torer og tjenesteboliger.

Omsetningen steg jevnt og sikkert frem til 1970-årene da mange funk- sjoner ble overført til blant annet



Sjursøya med Ekeberg tankanlegg og importen ble avløst av utbyggingen på Mongstad.

Som følge av dette ble en rekke arbeidsplasser overført til Sjursøya og "BP" bleutskilt med en mindre del på Fagerstrand. Smøreolje-produksjonen ble overtatt av NOROL som fortsetter i regi av

Statoil Norge A/S, er stadig i utvikling og fortsatt har en stor betydning for Nesodden kommune og lokalmiljøet.

Statoil har også leiet ut både bygg og eiendommer til andre aktiviteter på Fagerstrand.

Gjennom alle år har utbyggingen av anlegget skaffet mange entreprenører store arbeidsoppgaver og mange arbeidsplasser, også til håndverkere i forskjellige bransjer.

Selskapet med forskjellige firmanavn opp gjennom årene, har vært og er en god arbeidsplass og en god inntektskilde for Nesodden kommune og de handlende i kommunen. Også de stedlige humaniære organisasjoner har fått velkomne gaver opp gjennom årene.



NORSK BRÆNDELOLJE A/S
Norwegian Oil Supply Co. Ltd

Eneforhandler av:

ANGLO IRANIAN OIL CO LTD'S
verdenskjente mineraloljeprodukter.

BRITISH  PETROLEUM



Arne Eriksen:

Litt om skihopping på Fagerstrand.

Det hevdes at nordmenn er født med ski på beina, men det gjelder ikke alle. Noen er født med "tønnestaver" og noen ikke det engang. Men interessen den må sies å være medfødt. For å gå litt tilbake i tid til de «harde 30 åra», var ikke ski alle barns eie.

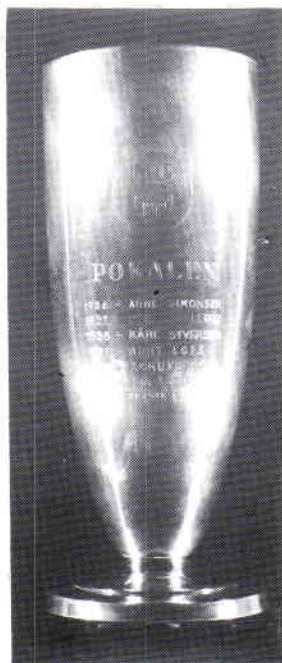
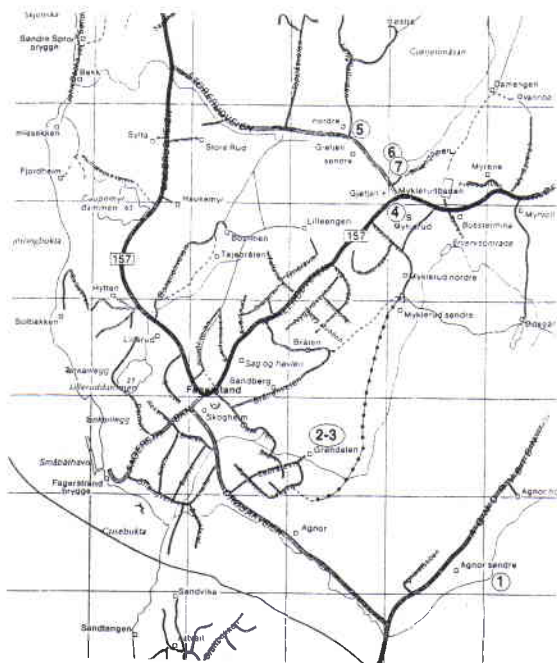
Vår dyktige skolelærer A. G. Bakka, som også var en utmerket sløydlærer, tok konsekvensen av dette og organiserte et glimrende tiltak ved å sette igang skiproduksjon på sløydsalen som kveldshobby.

De interesserte var med på alt, fra å hugge trærne til tørking og skjæring av plank. Etter de opplysninger jeg har fått, kom de ferdige skipar på fra kr. 1.- til kr. 2.

Gutter fra Fagerstrand deltok i skirenn i Trollbakken i Frogn, og ble premiert i konkurranse med kretsens beste hoppere som hadde et flott og kostbart utstyr. Interessen for skihopping var stor og det ble bygget mange bakker i Myklerud krets.

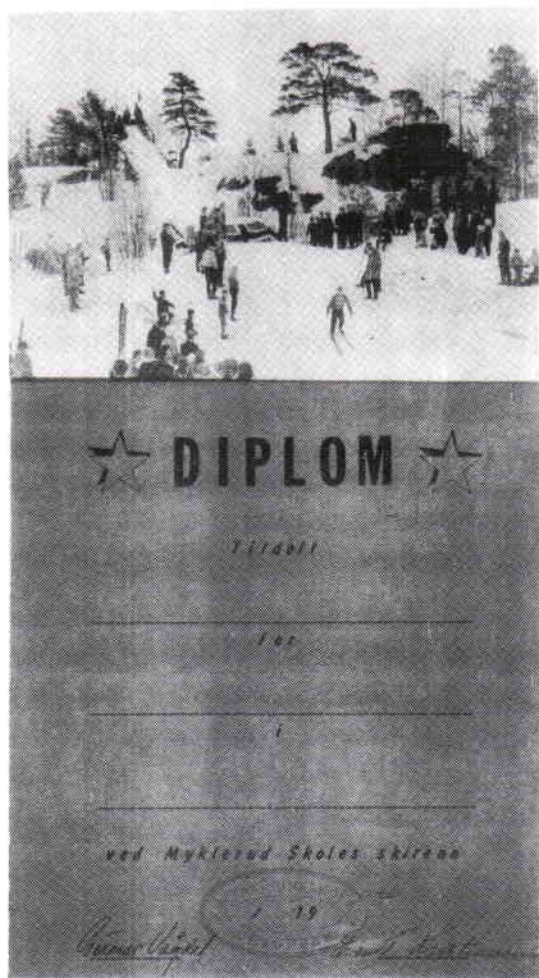
1. Agnorbakken ca. 12-15 m - benyttet ca.1930 til gutterenn. Ligger på S. Agnor gård og tilhører fam. Galby.
2. Bakkeløkka - bakkene. 2 bakker ca. 15 m. - benyttet 1920-50. Gutterenn og bedriftsrenn. Ligger i skogen til N. Myklerud og tilhører fam. Paulsen.
3. se ovenfor.
4. Kirkelibakken ca. 15 m. benyttet fra 1930 til 1970. Ligger på eiendommen til N. Myklerud og tilhører fam. Paulsen. Benyttet til premieskirenn for gutter.

5. Smiabakken - ca. 15 m - benyttet til skoleskirenn 1934-35. Ligger på N. Gjøfjell og tilhører fam. Wetlesen.
6. Kjondalsbakken (oppført som Myklerudbakken). Bakkerekord 33.5 m. Bakken ligger på N. Gjøfjell og tilhører fam. Wetlesen. Initiativtager Kåre Syvertsen og Thorstein Eriksen, som bygget bakken i begynnelsen av 1930 årene, med dugnadshjelp fra kretsen. Her har det også vært avholdt kretsskirenn. Bakken ligger sydvent og er ikke blitt brukt i de senere år.
7. Det ble bygget en mindre bakke som er vestvendt, men denne er også lite brukt.



I tillegg til kretsrenn, ble det avholdt et annet populært skirenn i denne bakken. Kampen om "Milpokalen" (les: BP-NOROL-STATOIL). Denne troféen var en vandrepokal skjenket av Norsk Brenselolje A/S og måtte vinnes 3 ganger for å få den til odel og eie. Vinnere av "Milpokalen" er følgende: 1936 Arne Simonsen, 1937 Odd Gullerud, 1938 Kåre

Syversen, 1939 Arnt Løes, 1940 Åsmund Løes, 1948 Jon Strand, 1951 Trygve Gundersen. Etter dette er det ikke avholdt noe skirenn om "Milpokalen" vesentlig p.g.a snømangel. Vi får håpe at ungdommen blir inspirert av Bredesen & co., og at det blir brukbart med snø i åra som kommer.



Kåre Fenn:

Tre dager i mai - Fra krig til fred på Nesoddbåten

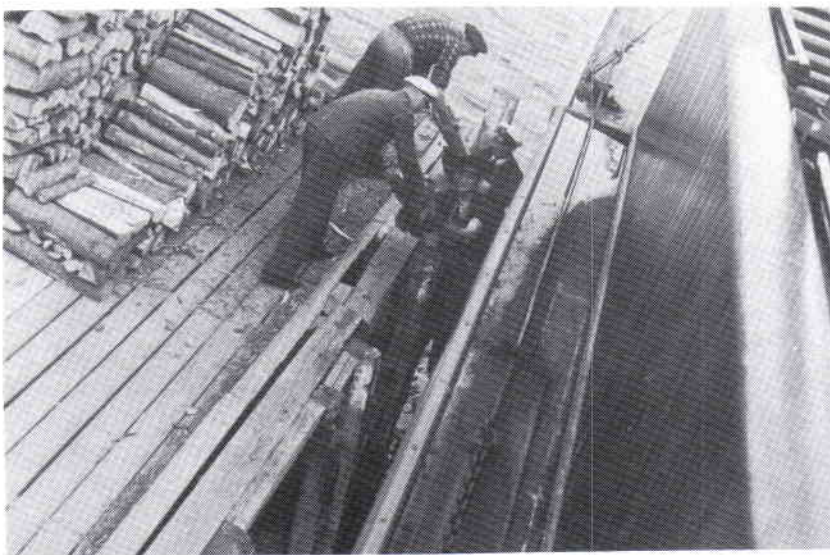
- et 50-årsminne fra pendlertrafikken
Nesodden - Oslo.

Gjennom krigsårene 1940 - 1945 var det mer en regel enn et unntak, at Nesoddbåtene ble avskåret fra å gå inn til byen med sin pendlerlast. Årsaken til dette var at både amerikanske og engelske fly nattestid ofte var over havneområdet og slapp ned miner for å "forstyrre" skipstrafikken okkupasjonsmakten holdt gående til og fra Oslo havn av strategisk betydning. Når vi hjemme på Nesodden kunne høre flydur på sen kveldstid eller utover i nattetimene, kunne vi med meget stor sikkerhet fastslå at det ikke dreide seg om tyske, men allierte fly. Bekreftelsen lot ikke vente. Det tyske luftvernartilleri sendte sine fargede "juletrelys" som en drepende fontene av sporlys over hele nordhimmelen, og med meget stor grad av sikkerhet kunne vi regne med at neste dag var havnebassenget sperret for innløp av lokaltrafikken, bl.a. pendlerbåtene fra Nesodden.

I en krigssituasjon er det også slik at det mest groteske kan gå over til å bli rutine i hverdagen. Slik ble det også etter at disse mineslippene kom oftere og oftere, nesten regelmessig. I førstningen ble det gjerne full stans i båttrafikken fra og til Nesodden. Treiders busser gikk med "knottgenerator" og var ellers lite egnet til å trafikere den "lange" veien helt inn til Oslo. Etter hvert ble det likevel mer system i galskapen. For å varsle den lokale båttrafikken om minefare, eventuelt etter de nattlige "fremmede" flybesøk, ble det reist et "trafikkfyr" på Malmøya. Var det blitt sluppet miner i løpet av siste natt, eller at det var grunn til å anta at så var skjedd, ble dette varslet med rødt lys. Så lenge havnebassenget var åpent for normal trafikk lyste det grønt lys. Det røde lyset var tent så lenge minesøk og eventuell uskadliggjøring av miner pågikk, og det kunne ta både dager og uker.

Var det røde lyset kommet på i løpet av natten, måtte Nesoddbåtene avbryte kursen mot Piperviken. Og når dette var aktuelt, ble kursen satt mot kai ved Nordstrand Kull- og Vedbolag. For å komme videre til byen, var det å fortsette til fots, oftest stormløp man snarveien gjennom villahaver med mataukende potetparseller til eiernes store fortvilelse, og kom opp til Nordstrand stasjon. Derfra med toget inn til Oslo Østbanestasjon. Om ettermiddagen var det å ta samme veien tilbake, tog fra Oslo Ø til Nordstrand, båt til Oksvald og buss hjemover, for så å tilbakelegge det siste stykket til fots før man var helt hjemme, for så og ta en "strek" før man neste dag måtte belage seg på å gjøre akkurat det samme for å komme på jobb i byen. Hovedinntrykket fra denne tiden er, at man som bosatt på Nesodden, mer måtte konsentrere seg om selve reisen til og fra arbeidsstedet inne i byen, enn om selve jobben. Blokkingen av havneområdet og de følger det fikk for oss pendlerne fra Nesodden, gikk etter hvert over i en mer permanent fase. Det ble også etter hvert for risikabelt å la Nesoddbåtene anløpe kaien ved Nordstrand. Det var i et hvert fall den offisielle begrunnelse. Men det har også vært hevdet at okkupasjonsmakten brukte "mineslipp" som et påskudd for å holde sivile borte fra havnen, slik at okkupantenes lysskye trafikk kunne utøves uten at "uvedkommende" øyne kunne være vitne til hva som skjedde. Når det så var nødvendig å om dirigere pendeltrafikken mellom Nesodden og Oslo, fikk man perioder med lengere og lengere varighet, hvor trafikken ble ledet over fra Bomansvik brygge til Bekkensten brygge i Bunnefjorden. Fra Bekkensten gikk så reisen videre med buss - A/S Rutebilene II (Schøyens Bilsentraler A/S), til Jernbanetorget. Og det var gamle ærverdige D/S "Helvig" som trafikerte strekningen mellom Bomansvik og Bekkensten. På Nesoddsiden var det Treiders busser som fraktet de reisende til og fra Bomansvik. At bussene gikk helt ned til Bomansvik brygge er en "smule" overdrevet. Enkelte turer om morgningen hendte det nok at bussene kjørte ned til bryggen med sine passasjerer, men bussene kunne ikke ta passasjerer med opp igjen fra Bomansvik brygge. Grunnen til det var, som nevnt, at bussene "fyrte" med ved, som for øvrig store deler av den tillatte biltrafikk ellers gjorde. Biler og busser var forsynt med store eller mindre "ovner", generatorer, hvor brennstoffet var treknott på en tommes størrelse, fortrinnsvis av løvtrevirke - osp og or var visst best. Nesoddbussene hadde derfor sin faste holdeplass helt oppe på riksveien ved nedkjøringen til Bomansvik. Passasjerene som kom fra Oslo, måtte da forsere bakkene opp fra Bomansvik brygge, d.v.s.

Gamle Bomansvikvei, for så å bli presset inn på en overbefolket buss, ja, som til og med hadde trengsel av betalende passasjerer bak på kuffertlemmen, for i det hele tatt å ha noe håp om å komme hjem uten å behøve å gå!



Ikke bare bussene fyrte med ved under krigen, det gjorde også båtene

Dette var krigshverdagen for Nesoddpenderne - ikke bare - men også tyske soldater med stor opp-pakning og gevær, reiste til og fra Nesodden på denne måten, de holdt jo til på Varden, som kjent. Blant eldre og yngre reisende Nesoddbeboere gikk det, nær sagt - selvsagt sport i det å slå de grønnkledte i kappløpet opp fra Bomansvik brygge til de ventende bussene på toppen. Sjelden fikk noen av de grønnkledte sitteplass. Det hendte jo også at okkupantene foretok kontroller av de reisende på denne strekningen spesielt på Mosseveien mellom Oslo og Ljansbruket. Alle passasjerene ble da kommandert ut av bussene og måtte stille på rekke på veikanten for kroppsvisitasjon, samtidig som all bagasje inne i bussen ble "saumfart". Så langt fra noen hyggelig foretelse! Det er klart at alt dette fortonet seg som noe slitsomt i lengder, men man tok det vel som en utfordring i den situasjon vi befant oss i, for å overleve. Vi var jo overbevist om at dette ville ta slutt en dag og at vi igjen kom over i normale forhold. Ikke for det, selv den daglige,