

Leif Kåre Solberg

Magister i sosiologi

Juni 2024

## Baadforeningen i Pipervigen

«Piperviken ansaaes for ikke mange aar tilbage for et Sted hvor skikkelige Folk neppe kunde komme enn mindre bo, og uagtet man naa nærmer sig dette Sted skjer det med en Engstelse eller Modbydelighed hvortil Aarsag antages formodentlig at være den stinkende Pøl hvortil Piperviksbugten er dannet. At denne Bugt egner sig til en skjøn Havn og Kai med bakenforliggende Torv for den Del av byen som er blevet liggende i dens Nærhed synes man ikke at vilde erkjende – ei heller at der langs Havnen er og kan bli fordelagtige pakkhustomte.»



«Baadforeningen i Pipervigen» hadde tilhold 1865-70 i enden av «Langbryggen» i Pipervika. Bildet er fra 1860-tallet. I bakgrunnen sees skuret hvor medlemmene kunne oppbevare årer og annet utstyr, samt de første gårdene i Sjøgagaten.» Båthuset var antagelig reist av arkitekt Olaus Krøger von Holck, tegningskolen, var styremedlem i Revierhavnen Baatforening.

Båthuset flyttet Filipstadbukten i 1925 eller Båtforeningen av 1860 i 1954 ble lagt ned.

Skipstømmermann Anton Hansen fra Drøbak ansatt som oppsynsmann, leide ut båter til ikke medlemmer. Vi finner også Hansen igjen i representantskapet for Christiania Skøiteklubb på 1860-tallet. Restauratøren i skuret solgte øl og mineralvann til medlemmene. Anton Hansen fikk sparken som oppsynsmann på årsmøtet i Pipervigen i 1862, blir 1864 Revierhavnen Baatforening oppsynsmann og den første restauratør frem til 1899, mens kona, Johanne Marie Hansen, overtar kafédriften til 1904.

Orda over stammer fra havnedirektør Johnsens budsjettforslag fra 1845. Inntil da hadde Pipervikas strand av forståelige grunner fått ligge i fred. Ifølge «Oslo havns historie for tidsrommet inntil 1954» ble området regna som «en ved Urenslighet ækkel og stinkende Strækning».

*Holmens Pottmageri og Holmens mekaniske Verksted - på Næsers generalkart 1860*

Vest for Pipervika, der hvor Aker Brygge ligger i dag, lå det på slutten av 1700-tallet en løkke som ble



kalt Holmen. I nord gikk den opp til "Pipervikens Strandlere" hvor Vestbanestasjonen eller Nobelmuseet ligger i dag, mens den sørover strakte seg til halvøya - eller "forbjerget" - Tyveholmen, som ga løkka navn. På midten

av 1700-tallet eide stiftsprost Otto Holmboe dette området. Holmboe var en "kundskabsrig og anset Geistlig" som i 1757 anla et pottemakeri og teglverk.

*Holmboes teglverk (Holmen)*



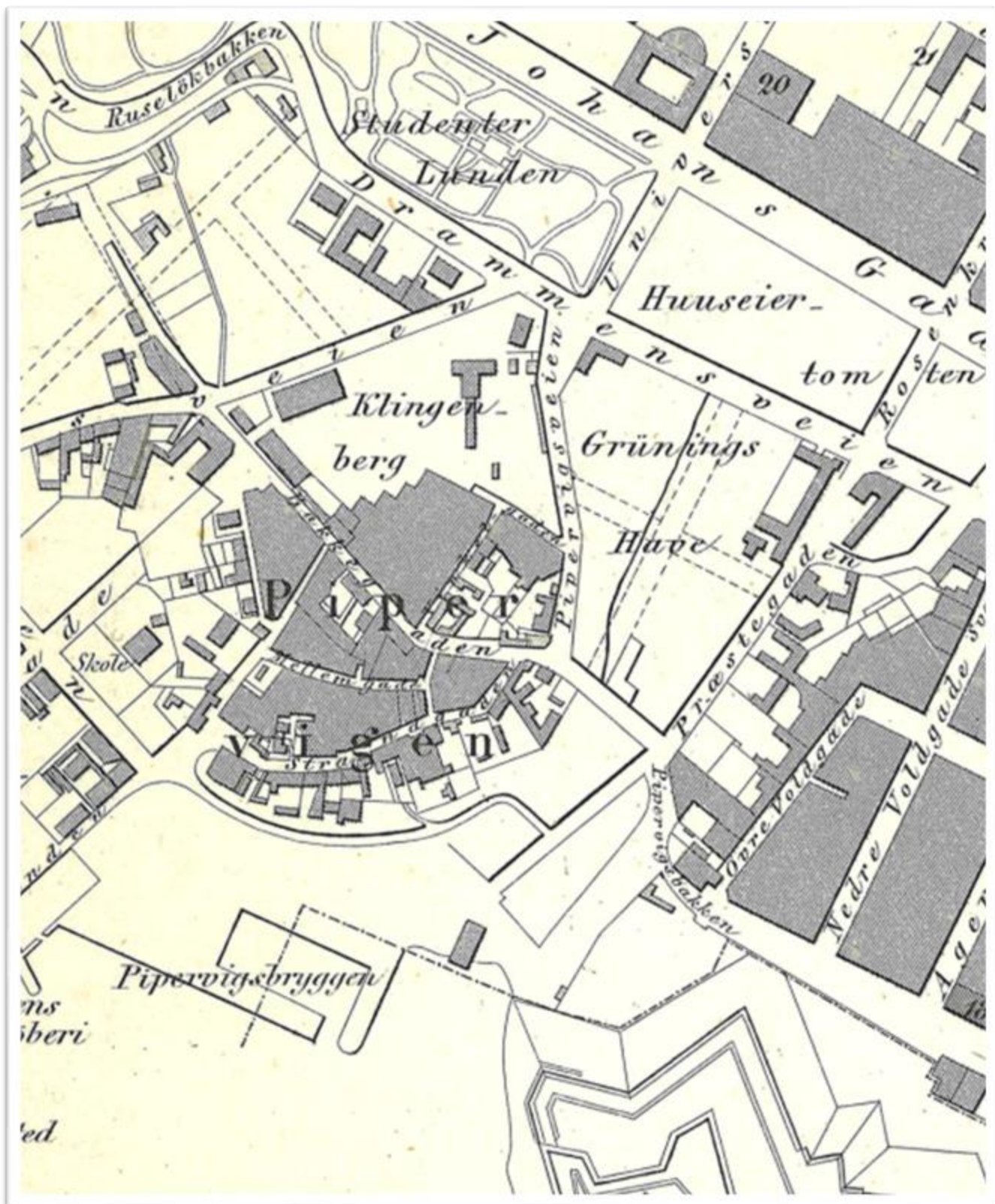
I 1770-årene produserte han blant annet blå, glasert takstein her. (Kilde: Alf Collett, Gamle Christiania-billeder, Christiania 1893 s. 169 og s. 363ff).

Dette eksperimentet falt imidlertid ikke helt heldig ut: "I 1770-årene hadde man gjort forsøk på å bruke norsk glasert taksten - sannsynligvis fra stiftsprost Holmboes teglverk på Holmen. Denne viser seg imidlertid ikke å kunne stå i mot luften." (Kilde: Arno Berg, Vår Frelsers kirke, St. Hallvard 1933, s. 58).

Etter hvert havnet løkka i Overtoldbetjent Jens Andreas Selmers hender "hvor han i Forening med den som Portrætmaler bekjendte Kaptein Jacob Munch oprettede en Fabrik for Tilvirkning af Gips- ornamenter og hvide glasserede Kakkellovne m. m. Holmens Ornamentfabrik, der laa mellem den nuværende Vestbanegaard og Akers Verksted, var i Gang i flere Aar og blev under den følgende Eier, Grosserer og Konsul Nicolai Andresen, der kjøbte Løkken i 1831 og i nogen Tid drev Fabrikken sammen med Kaptein Munch, udvidet og

forbedret. Dens Tilvirkninger, navnlig dens glasserede Tagsten af ny Konstruktion samt Gesimsornamenter af brændt Ler og Gips, omtales i 1831 med megen Ros i Selskabet for Norges Vels Organ «Budstikken» (Ny Samling II, Side 5—8). " (Kilde: Alf Collett, Gamle Christiania-billeder, Christiania 1893 s. 364).<sup>1</sup>

"Kart over Christiania." Udatert, antakelig 1861. Fra Roede Oslo Museums samling. Inngangen til Baadforeningen i Pipervigen lå til helt



<sup>1</sup> Holmboes teglverk (Holmen). <https://www.teglverk.no/teglverk/330-holmboes-teglverk-holmen>

Men da behovet for å utvide byens kaianlegg ble prekært, fikk havnedirektøren idéen om at Pipervika kunne omskapes til havneformål. Første skritt mot fullbyrdelse av drømmen var å mane befolkninga til innsats: «For å befordre oppfylling var det av magistraten med tilslutning av de eligerte menn i 1835 gjort henvendelse til Akershus Stift om bemyndigelse til å la utgå bekjentgjørelse om at enhver som ville oppfylle noe av de moradsige (dynnet) grunner utenfor Pipervigen kunne vente seg tilstått skattefrihet i 10 år av det areal som måtte være oppfylt.»

For å skaffe plass til søkere på venteliste, organiserte Baadforeningen i Revieret i 1860 en filialforening i Pipervigen med 60 medlemmer. Den nye foreningen ble drevet som et underbruk av Revierhavnen inntil den i 1874 ble flyttet til Filipstadbukten. Løsningen av de organisatoriske båndene mellom foreningene gjorde det nødvendig å skille ut kappseilingen i en egen seilforening, Kristiania Seilforening, stiftet 1878.

Som en følge av byens deling i øst- og vestkant overtok Baadforeningen i Filipstadbukten det sosiale hegemoni i 1870-årene, mens Revierhavnen Baadforening definerte seg som en båtforening for de østlige bydeler og motsatte seg å flytte vestover.

I 1925 ble Baadforeningen i Filipstadbukten flyttet videre til Lahellemoloen i Hjortnesbukten under navnet Båtforeningen av 1860, før den i 1954 ble slått sammen med opprinnelig to andre foreninger til Frognerkilens Båtforening av 1860.

Havnedirektøren fikk i 1844–45 gjennomslag for å påbegynne kaianlegg i Pipervika. Interessen hans skal ha blitt tilskynda av en forespørsel fra lokale båteiere som søkte om å få anlegge en småbåthavn. De hadde inntil da fortøyd båtene sine til sjøloppførte båtstikk ved utløpet av Bislettbekken, i østre del av vika, hvor også kloakken rant. Pipervikas første kai var ei beskjedne trebrygge. Det vedtatte havneanlegget ble ikke ferdigstilt før i 1865. «Jaktehavna» var den nye havnas sentrale del. Den hadde en molo foran seg og en utstikker mot øst som seinere ble kalt «Stenutstikkeren». I tilslutning til moloen kom «Langbrygga» og i enden av den småbåthavna hvor de lokale båteierne fikk tilhold under navnet «Baadforeningen i Pipervigen».

Ved kloakkutløpet øst i vika danna bryggeanlegget et basseng, og i bunnen av dette ble det anlagt ei landgangstrapp hvor båtpassasjerer kunne stige i land. Byens offisielle gjester ble tatt imot på «Slottsbygga» ved Tjuvholmsbukta. Myndighetene var ikke stolte av omgivelsene som møtte folk som ankom til byen med båt. Sjøl om det var reist noen nye leiegårder og mange av de små trehusa hadde fått påbygg av bindingsverk, ble ikke Vikas bebyggelse betrakta som god reklame for byen. Strøket framsto fortsatt som fattigslig og uryddig. Belastninga for byen ble ikke mindre da Drammensbanen og Vestbanegården åpna i 1872. For å skjule elendigheta for respektable båt- og jernbanepassasjerer, bygde man en mer representativ husrekke foran Strandgata og nærmere sjøen, som fikk navnet Sjøgata.

På 1870-tallet ble også bryggeanleggene utvida, og småbåtene ble fordrevet til Filipstad. Kloakkutløpet i Pipervika ble etter hvert flytta østover, og landgangsbrygga forlenga og ombygd til den i 1887 var blitt så fjong at den fortjente navnet Honnørbygga. Heretter ble byens offisielle gjester tatt imot der. Innvielsen fant sted i 1890 da keiser Wilhelm 2. ankom til byen. Blant andre prominente ilandstigere kan nevnes Fridtjof Nansen etter Fram-ekspedisjonen i 1896.

Langs stranda under Akershus festning lå det lenge flere badehus. Grunnen tilhørte festninga, men ble overtatt av havnevesenet i 1897. På 1890-tallet ble det gjort sprengnings- og utfyllingsarbeider med tanke på å benytte også dette området til havn. Vei og forbindelsesjernbane ble anlagt på begynnelsen av 1900-tallet,

## **Pipervigen – et stinkende moras – uegnet i 1858**

I 1850-årene var de sosiale skillelinjene i den ennå førindustrielle byen skarpe, men vest- og østkanten var ikke skapt. Grovt sagt bodde de kondisjonerte i gamle Christiania, og fortrinnsvis i søndre kvarter, mens allmuen bodde utenfor byen i forstedene øst og vest for byen. I enkelte av forstedene hadde rett nok en del embetsmenn bosatt seg av økonomiske grunner, og det var handelsborgere som hadde sine residenser på de gamle løkkeeiendommene. Mellom Christianiaborgerne og allmuen i forstedene var det for øvrig vanntette sosiale skott. Geografisk lå Revieret i Christianias søndre kvarter, og like utenkelig som at borgerskapet skulle anlegge en båthavn i forstedene, var det at allmuen i forstedene skulle søke seg til en båthavn i selve byen. Man kan si at Revieret var Christianiaborgerens revir. I et brev til Christiania Havnekommission i 18581 beskriver styret i Revierhavnen Baatforening selv dette slik:

Man kunne maaske vilde henvise Baadforeningen med sine Baade til Pipervigens Havn, men foruden at Havnen der er sa liden og optaget af de, der bo i og omkring Pipervigen, at Plads fortiden ei vil kunde faaes,

ligesom den lille for Baade bestemte Plads er saa lavvandet at den ei kan bruges uden i høi Vandstand, saaledes indsees det let, at det for den del af Befolkningen, som bor i selve Byen og dens nedre Del, vilde være meget tungvindt at søge derhen, paa samme Tid som det vilde være aldeles mod deres Interesse, der have Landsteder eller bo tilleie udover i Bækkelaget, Grønsund og Schulzøen (Sjursøya), Blegøen, Græsholmen og Lindøen. Elendighetsbeskrivelsen av båthavna i Pipervigen var kanskje noe overdrevet. Likevel nevnes ikke at mens selve byen fikk organisert privét(do)tømming i slutten av 1840-årene, fortsatte inn i 50-årene den uregulerte tømmingen fra bebyggelsen i Pipervigen på stranden og langgrunna i viken; der tidevannet skulle ta seg av saken. Hele viken mellom Kontrasjæret og Pipervigen som hadde vært en fiskerlandsby fra før Christiania ble anlagt, var ubebygd til ut på 50-tallet, og ble i sin samtid betegnet som et ”stinkende moras”. Etter datidens målestokk var det langt til Pipervigen geografisk, og enda lengre sosialt. For å komme fra søndre kvartal hvor storparten av foreningens medlemmer bodde, til den lille båthavna ”Stranden” som var blitt anlagt vest i Pipervigen i 1849, måtte man først gå opp hele Rådhusgade, ned Pipervigsbakken til kloppen over Bislettbekken og så forsere selve viken.

## Pipervighenshavnen – fra fattige fiskere til kjøpmenn

Etter ettertrykkelig å ha avvist havneplass i Pipervigen for hovedforeningen i 1858, må søknadspresset året etter ha blitt så tyngende at foreningsstyret likevel fant at søkerne som det ikke var plass til i hovedforeningen, burde kunne ta til takke med Pipervigen. Styret tok kontakt med medlemmene av havnekommissionen, og brukte muligens også sine forbindelser til medlemmet, rådmann Ebbell, og byskriver Rye for å skaffe utvidet havn i Bjørvika eller eventuelt en ny tillegghavn. Også boktrykker Malling som satt i formannskapet, og som selv var en av søkerne, hadde nok en viktig rolle i disse forhandlingene som må ha blitt ført vinteren 1859/60, og realiteten i saken ble avgjort tidlig på våren. Man må ha blitt enige om å ta i bruk den lite attraktive havnen i Piperviken som tillegghavn med 60 båtplasser. Der ble det også sikret tomt for båthus til lagring av utstyr og tørking av seil.

Som i Revierhavnen var krumtappen i foreningen oppsynsmannen, og styrets hovedansvar var å påse at han gjorde en tilfredsstillende jobb med øsing og vasking av båter, tørking av seil mv. Dette praktiske tilsynet krevde at styremedlemmer på vaktørn var fysisk tilstede hver dag, men det ble for langt fra Revieret til Pipervigen til at styremedlemmene i den gamle båtforeningen også kunne drive effektiv oppfølging i den nye havnen. Derfor måtte driften av den nye havnen formelt organiseres som en ny forening med tilstrekkelig mange styremedlemmer. I et skriv fra magistraten som ble lest opp på stiftelsesmøtet 23. mai<sup>2</sup> går det frem at kommunen var innforstått med denne organisasjonsmodellen.

Overfor kommunens representanter må Baadforeningen i Revieret ha påtatt seg å tilrettelegge det nødvendige organisatoriske arbeid. Styremedlemmet, tegnelærer Olaus Krøger von Holck som sammen med slottsarkitekt Linstow hadde ansvaret for arkitektundervisningen på Den Kongelige Tegneskolen, påtok seg sannsynligvis å tegne det nye båthuset slik han tidligere hadde gjort i Revieret. Allerede i april ble Baadforeningen i Revierhavnens statutter trykket opp i den nye foreningens navn og i disse ble den døpt Baadforeningen i Pipervigen. Samtidig ble skipstømmermann Anton Hansen fra Drøbak ansatt som oppsynsmann. Med dette begynte kostnadene å løpe i den nye båthavnen, og kjøpmann Julius Pettersen (Petersen) ble oppnevnt som kasserer. Statuttene med kontingentsatser ble distribuert og medlemmer kunne tegne seg mot innbetaling av inntredelskontingenten på én Spd. i Pettersens forretning på toppen av Raadhusgaden, på hjørnet av Piperviksbakken.

Først på dette stadiet, den 7. mai, blir den formelle søknad oversendt magistraten som legger den frem for formannskapet, og 9. og 16. mai strøs det sand på de beslutninger som for lengst er fattet og iverksatt. I følgeskriv fra magistraten 19. mai anmodes Rytterager om å hevende seg til havnefogden om ”hva der i Anledning Deres paa Baadforeningens Vegne under 7de d. M. indgivne Andragen de er besluttet.” I vedtaket av 19. mai avstås havnen i Pipervigen samt grunn til oppbevaringsbod – inn til byens behov måtte kreve den fjernet. Det ubehagelige problemet med at havnen alt var fullt opptatt av båtene til Pipervighens fattige beboere løses med en kjent og gjennomskinnelig politisk skinnmanøver hvor man under henvisning til de fattiges behov, fremmer de velstående interesser. Båtforeningen får overta havneområdet – og de får det vederlagsfritt:

”Forsåvidt det kan være brakt på Bane at der skal erlægges Afgift til Byen for at benytte Baadhavnen har Havnecommissionen ikke troet at burde tiltræde dette. Baadeierne ere for en stor Del fattige Folk, hvis eneste erhverv deres Farkost afgiver. At intræde i Baadforeningen hvortil for den Orden som dermed opnaas, bør opmuntres, koster dem allerede Noget. Afgiften maatte i alle Fald sættes saa lavt, at det ikke kunde blive

nogen Gjenstand for Bycassen og dens Indrivelse ville vistnok blive forbunden med uforholdsmæssig Uleilighed og Vanskelighed. Havnecommissionen har for øvrig udtrykkelig bestemt at der ikke skal være nogen betingelse for at lægge sin Baad paa det betegnede Sted i Havnen, at Vedk. er Medlem af Baadforeningen.”

Den nye havnen i Pipervigen, løste de akutte problemene med ventelistene i Revierhavnen. I desember 1860 skriver Rytterager i et brev til formannskapet: ” Baadforeningen ved Revierhavnen tæller nu 120 Medlemmer og Foreningen i Pibervigen omtrent 60 fra den mer besiddende ned til den simple dagarbeider og flere haves ikke Plats til. ” I et av havnevesenets skriv et par år senere oppgis antallet til 56 plasser, og dette antallet holdt seg antagelig ganske konstant så lenge foreningen lå i Pipervigen. M.a.o. ble det neppe noe av at fattige fiskere og andre beboere fra Pipervigen ble oppmuntret til å søke medlemskap – og medlemmer ble de i hvert fall ikke. De måtte finne seg båt plass som best de kunne utover Holmen og Tyveholmen.

## En filial av Baadforeningen i Revierhavnen

Skogeier og Kongelig fullmektig i Revisjonsdepartementet. Ivar Rytterager. 1818 – 1898.

Da det formelle oversendelsesbrevet ble undertegnet av magistraten lørdag 19. mai, var båtsesongen alt i gang. Det hastet derfor med å få plassert båtene i den nye havnen og skaffe styremedlemmer som kunne følge opp den nyansatte oppsynsmann Hansen. På kort varsel ble det kalt inn til konstituerende møte onsdag 23. mai og av innkallingen går det frem at oppsynsmann Anton Hansen skulle begynne utplasseringen av båter i havnen allerede dagen etter.

Rytterager bekjentgjorde i pressen at de som hadde tegnet seg som medlemmer og fortsatt ønsket å tre inn i foreningen ”ville behage at møde i Bager Bjørnstads hus i Pipervigen” den 23. mai 1860 kl. 7 hvor regler for Foreningen ville blive forelagte og bestyrelse valgt m.v.(...) Som kasserer fungerer inntil videre Kjøbmand Julius Pettersen ved Pipervigsbakken, til hvem indtrædelseskongent m.v. betales. Baaderne antages at kunne modtages af den antagne Opsynsmand Skipstømmermand Anton Hansen førstkomende Thorsdag og følgende dage.”

På stiftelsesmøtet refereres korrespondansen med kommunen. Statuttene og Revierhavnen Baatforenings instruks for oppsynsmannen vedtas for den nye foreningen. Revierhavnens Baatforenings formann velges som formann også i den nye forening.

Kjøpmennene som var tallrike blant de menige medlemmer i Revierhavnen, fikk ikke slippe til i styreverv der før på midten av 1870-tallet, men i Pipervigen ble de tatt til nåde. Rytterager hadde alt i god tid før konstitueringen satt inn den jevnaldrende kjøbmann Julius Pettersen (Petersen) som kasserer. Ved særskilt valg ble han enstemmig valgt til kasserer som etter statuttene hadde stemmerett, men ikke vakt- og tilsynsplikt overfor oppsynsmannen. I tillegg valgte man ytterligere to kjøpmenn fra ventelisten, Bertrand Dahl og Chr. E. Schreiner, foruten sakfører Hausmann og boktrykker Malling som hadde deltatt i de forberedende møter med kommunen, samt Rytterager selv. I protokollen er det angitt at Malling som ikke var tilstede på møtet, fikk 14 stemmer, mens Rytterager fikk 13. Dette har forledet noen til å tro at Malling fikk flest stemmer og fungerte som formann fra stiftelsen, men årsaken i stemmeulikheten var nok heller at man den gang ikke anså det som god tone å stemme på seg selv. Ved enstemmighet ville derved den fraværende få en stemme mer enn de andre. Styret konstituerte seg raskt med Rytterager som formann også i den nye forening.



Ifølge statuttene skulle styret ha ni medlemmer inklusive kasserer, men det ble ikke fulltallig før på neste generalforsamling som ble holdt først i 1862. Av statuttene går det frem at styremedlemmenes hovedoppgave var å påse at oppsynsmannen gjorde jobben sin, mens det ikke synes å ha hatt særlig reell innflytelse på policyutformingen i egen forening før Rytterager gikk av, og foreningen flyttet til Filipstadbukten i 1874. Styret i Baadforeningen, d.v.s i Baadforeningen i Revierhavnen uttalte seg underforstått og med selvfølge på vegne av begge foreninger. Dette ser vi bl.a. av brevet som ble sendt til formannskapet 16. desember 1860.



Det er grunn til å merke seg at Rytterager her benytter Baadforeningen i bestemt form entall og med stor forbokstav, og den inkluderer også Pibervigen. Etter 1874 begynte man i Revierhavnen protokoller å referere til Baadforeningen i Filipstadbukten som en selvstendig forening, mens omgivelsene, for eksempel havnevesenet, fortsatte å betegne begge foreningene som "Baadforeningen" frem til 1905. Bare når et vedtak uttrykkelig gjaldt Filipstadbukten Baadforening ble dette navnet brukt.

Ved siden av at foreningene hadde felles formann, ser det også ut til at økonomien var noe diffust flytende mellom dem. I 1870 da Revierhavnen Baadforening flyttet lenger ut i Bjørvika til Festningsbryggen, ble det nye båthuset åpenbart delfinansiert av midler fra Pipervigens kasse uten at det finnes spor av formelle vedtak i protokollene til noen av foreningene. Dette lånet ble likevel nedbetalt innen 1874 da Baadforeningen i Piperviken selv måtte flytte grunn av byggingen av Vestbanen – og skiftet navn til Baadforeningen i Filipstadbukten. Båthuset som antagelig var tegnet av von Holck, ble med på flyttelasset og sto i Filipstadbukten frem til 1925.

*Da stasjonen til Drammensbanen (Vestbanen) ble anlagt i 1872, ble også bryggeanleggene utvidet, og småbåtene flytta til Filipstad. I samme forbindelse fant man ut at bebyggelsen i Pipervika ikke var representativ nok. Det ble reist en murhusrekke foran småhusene, som fikk adresse Sjøgata. Bildet er antakelig tatt i 1877. Foto: Olaf Martin Peder Væring/Oslo museum.*

*Ivar Rytterager bodde i leiligheten til høyre.*

Rytterager blir ved siden av formannsvervet i Revierhavnen også sittende som formann i Pipervigen de neste 14 årene, inn til flyttingen. Pettersen trekker seg som kasserer i 1862, men blir sittende som styremedlem til 1872, men får intet styreverv i Revierhavnen før i 1879. Der sitter han som nestformann sammen med Rytterager til begge dør 80 år gamle i 1898. Skipstømmermann Anton Hansen fikk sparken som oppsynsmann på årsmøtet i Pipervigen i 1862, men fra –64 ansettes han som oppsynsmann i Revierhavnen hvor han også blir den første restauratør frem til 1899 da han trekker seg, mens kona, Johanne Marie Hansen, overtar kafédriften. Vi finner også Hansen igjen i representantskapet for Christiania Skøiteklubb på 1860-tallet sammen med andre



medlemmer fra Baadforeningen.

*Peter Tidemand Mallings sommervilla «Solbakken på Bygdøy»*

Boktrykker og bokhandler Peter Tidemand Malling (født 24. november 1807 i Drammen, død 19. april 1878 i Christiania), var ved siden av styret i Baadforeningen i Pipervigen hadde sommervilla på Bygdøy, «Solbakken» (Harald Rømckes vei 11) oppført for P.T. Malling i 1858. Eiendommen, som ligger i Harald Rømckes vei 19, troner øverst på åskammen ned mot strandsonen ved Herbern. P.T. Mallings vei på Bygdøy.

## Selvstendig forening i Filipstadbukten – seilforening

Fra stiftelsen fikk nok medlemmene i Pipervigen en selvfølgelig rett til å delta i Baadforeningens interne foreningsregattaer som ble seilt fra 1853. I 1865 da lystbåtinteressen hadde våknet også i småbyene nedover fjorden, overtok Revierhavns Joh. Paulsen ansvaret for regattaene som fra da av ble åpne også for ikke medlemmer. De gikk etter hvert under navnet ”De paulsenske Regattaer”.



*Filipstadbukten Båtforening ca. 1880. Legg merke til båthuset som kanskje er fra 1853. Bildet skjult bar trærne på Bygdø, sto sommerstedet to etasjer av formannen Ivar Rytterager, (1860-74). Han eide 25 mål.*

Så lenge foreningen i Pipervigen fungerte som et delvis underbruk av Revierhavnen var det imidlertid ikke behov for noen egen regattakomiteé. Den kom først i 1875 med representanter fra begge foreninger – etter at Filipstadbukten reelt begynte å fungere som en selvstendig forening. Siden regattakomiteéen ble oppfattet som et selvstendig organ, kunne regattaene ikke lengre finansieres som løpende driftsoppgaver; det krevdes nå formelle årsmøtevedtak. Slike tilskudd ble gitt på årsmøtene i begge foreningene fra 1875. Tre år senere utviklet regattakomiteéen seg til Kristiania Seilforening, også den med stiftere, styre og medlemmer fra de to foreningene.

Dampskipskaptein og kasserer Johan Henrik Konow som satt i RBs styre fra 1879-93, var i perioden 1880-86 også valgt inn i Filipstadbukts styre fra 1880 til 1886, og fra 1887 satt han i også seilforeningens styre. Som vanlig gir ikke protokollene i båtforeningene noen som helst opplysning om de underliggende årsaker til denne dobbeltfunksjonen, men overfor FB må det ha dreid seg om et forsøk på å gjenopprette en tett forbindelse mellom båtforeningene via en personalunion på styrenivå. Da Konow også ble valgt inn i styret i seilforeningen, fikk han en helt sentral stilling i byens seil- og båtliv. Vi kan ikke vite sikkert retningen på innflytelsen, men rekkefølgen på begivenhetene tyder på at plasseringen av Konow i styrene i både FB og KS kan forstås som Rytteragers virkemiddel til å utøve RBs strategi overfor de to andre foreningene. Mot slutten

av 1880-årene ser det ut til at RBs evne og vilje til strategiske disposisjoner i norsk seilspport nærmest er over. Det passer også godt med at Konow trakk seg fra, eller ble sparket fra, styret i FB i 1886.

## Vestkantforeningen



*Filipstadbukten Båtforening, med damebadet «Eyr», ca.1900. Kristiania. Norsk Maritimt Museum*



Oslo. Fra Filipstad. Datering 1925 (ca). Fotograf ukjent person Oslo Museum



Utsikt fra "Kongen". Datering 1925 (juni). Fotograf. Wilse, Anders Beer. Oslo Museum

Flyttingen til Filipstadbukten falt sammen med veksten av industribyen Kristiania som delte seg i en øst- og en vestkant. Dette fikk motsatte konsekvenser for de to båtforeningene. Borgerskapet som flyttet

vestover orienterte seg i økende grad mot foreningen i Filipstad, mens rekrutteringen til Revierhavnen begynte å komme fra den nye østkanten – i begynnelsen rett nok ikke arbeiderklassen derfra, men ulike grupper funksjonærer og handlende. Blant de kondisjonerte begynte også kjøpmannsstanden å bedre sin sosiale status fra 70-årene, og de tok nye titler i bruk slik som: skipsreder og grosserer. Under jobbetiden i 1890-årene med byggingen av karrégårdene på Frogner, respektive Grünerløkka skjøt utviklingen fart. Da ble yachten en viktig måte å vise frem på som et synlig tegn på egen suksess.

## Bordo

Den eldste bruken av navnet Bordo er knyttet til, Bordo Hægge og Lisbeth. Deres sønn sadelmaker Halvar Bordo, døpt 10. mai 1722 i Stjørdal<sup>2</sup>. Bordo kan komme fra spansk og betyr: «til sjøs eller plomme». Bordo som navnet ukjent var her i Norge.

Det ser med dette ut til at Bordo-fornavnet til faren ikke ble brukt som utgangspunkt for det vanlige patronymmønsteret som ville gitt: Bordosøn. I stedet gis sønnen faren fornavn som etternavn, og dette ble senere tatt i bruk som slektsnavn. Prinsippet er likevel kjent fra andre slektsnavn som Magnus og Sewerin.

Navneskiftet i 1722 kan derfor sees som et uttrykk for sosial mobilitet og streben etter høyere sosial status. I så fall må vi tro at Bordo var en mann som hadde gjort det godt i livet, og som ønsket fortsatt fremgang for sine etterkommere.

Sadelmakeriers og bakerens barn, særlig døtrene, fikk tydeligvis ikke så lett gjennomslag for bruk av familienavnet. Ved dåpen blir de ikke alltid funnet verdige til å bli gitt fars familienavn selv når dette finnes (Bordoe).

For Bordo-familien var situasjonen motsatt. De var sosialt og økonomisk oppadgående. At de bygde seg et prestisjebygg på Carl Johans gate var nok til hjelp overfor presten, men heller ikke mer. Det ser ut til at sønnene til nød kunne døpes Bardoe, mens familiestatusen ikke var høy nok til å oppveie kvinnefaktoren: jentene ble døpt Bredesen og Jensen. Men selv dette mønsteret var inkonsistent; det kan vel også dreie seg om en prestefaktor.

Bruken av Bredesen/Jensen ved dåpen av døtrene illustrer vel for øvrig en tidstypisk overgangsform. Det dreier seg her om bruk av en kvasi-patronymform. Døtrene døpes med utgangspunkt i fars reelle navn som

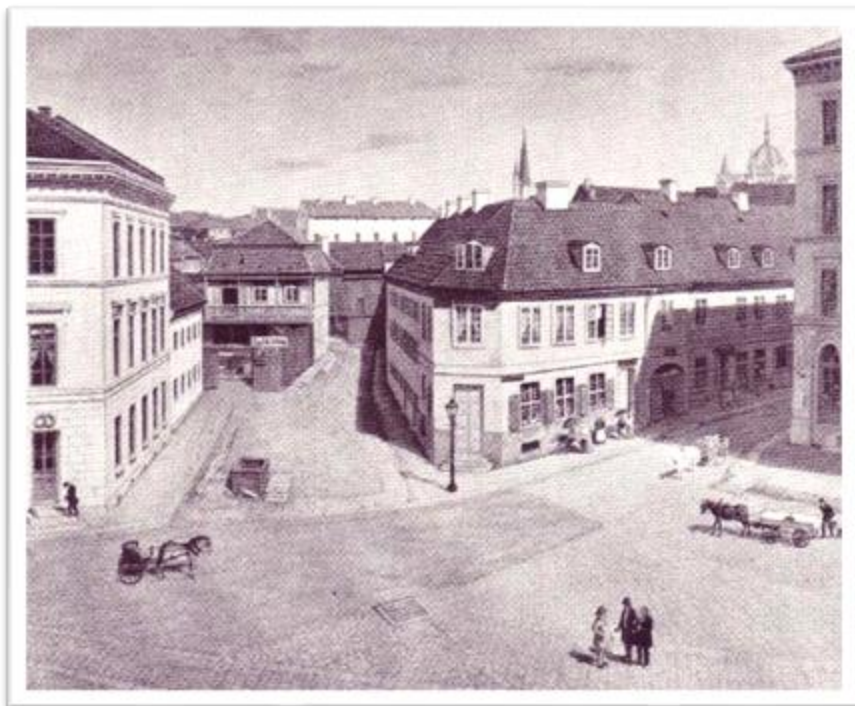
tillegges ”sen” i stedet for ”døtrer?”. Senere i århundret går jo for øvrig disse sen-navnene over til ordinære familienavn.

Bakermester Brede Pedersen Bordo f., 1792 Oslo, gift. 7/1 1817 Oslo. Karen Nilsdatter f. før 1797. Han skiftet navn fra Bordo til Bordoe.

Borger og bakermester Jens Peter Bordoe. Født 16 Nov 1817. Død 12 Des 1871 Oslo. Utdannet i Danmark 25 år gammel, bygget. Gift 10/6 1839 med Margrethe Anderssen, f. 3 Jun 1818. Død 4 Nov 1893, Oslo.

De fikk 9 barn: hvorav Petrine dåpt 1840. Senere gift med Carl Antonio Brambani.

*”Stortingspladsen” – 1857. Karl Johans gate. Fra forgrunden ved brønden gaar ret*



<sup>2</sup> Ministerialprotokoller, klokkerbøker og fødselsregistre - Nord-Trøndelag, SAT/A-1458/709/L0054: Ministerialbok nr. 709A02, 1714-1738, s. 143-144. <https://www.digitalarkivet.no/kb20070924660357>

fram Arbeidergaten, som først i 1858 blev ført igjennem til Christian IV's gate, i et smug, Smalgangen. Til højre Lille Græns egate. Længst til venstre Carl Johans gate 27, opført 1843 av **baker Jens Peter Bordoe**. Professor Karl Enslen. Oslo bymuseum

«Han bygget «Carl Johans gate 27, oppført 1843 på tomt fra Rosenkrantz's have, en løkke som optok hele det kvartal, hvori Grand Hotel nå ligger. Bordoe's enke solgte gården i 1874 for 60 000 spd. (I dagen verdi, 2019: 15,5 millioner kr.) til svigersønnen kjøpmann Carl Antonio Brambani.

Jens Peter Bordoe ble medlem av Revierhavnen Baatforening i 1858, robåt. Senere i 1860 medlem i Pipervigen båtforening.

«For at unngå gjenboer kjøpte de derværende huseiere (Professor Christen Heiberg og Bager Bordoe m. fl.) i 1845 den nevnte mark paa Grilnings løkke og utlagde den til åpen plats. (Stortinget plass) I 1855 solgtes den til Staten med forbehold av at den ikke måtte bebygges.»<sup>3</sup>

## Brambani

«I en Oslo avis sommeren 1890 kan vi lese mye interessant om Irgens. Her fortelles det om en ny oppfunnet maskin. Makenikus (mekaniker) P. Irgens i samarbeid med Johs. Andersen har konstruert en maskin som medes å ha stor fremtid foran seg. Maskinen kan brukes til å drive alminnelige vogne på veg, sporvogner, båter samt mindre verksteder.»<sup>4</sup>

«18. juni 1891 kan vi igjen lese om Irgens sin motor i Aftenposten. Motoren skal nå ha fått praktisk anvendelse, i det den brukes i **Brambani** sin båt. Denne båten har vært å se hver aften rundt bryggen ved Pipervigen, festingen samt Filipstadbukten. Maskinen jobber svært presist og driver båten frem med en fart på ca. 6 knop.»<sup>5</sup>

«Motoren, en tocyndret petroleumsmotor, var forarbeidet av en mekaniker Poul Irgens fra Kristiania, skriver. I Teknisk Ukeblad for 12 november 1891 skriver en innsender (overingeniør Roshouw i daværende Kristiania veivesen), (Johann Roshauw styremedlem Filipstadbukten Båtforening) i som hadde vært med på prøvetur med båten bl.a. følgende:

"Efter å ha foretatt flere turer med en liten "dampbåt" hvori hr. Irgens har innsatt en 2 hesters maskin, er vi kommet til den anskuelse at maskinen i alt vesentlig arbeider utmerket godt. Vi må derfor anbefale enhver, som vil anskaffe sig en sådan maskin om å gjøre sig bekjent med denne norske petroleumsmotor, innen man beslutter sig til å gå til utlandet efter den.

Det er av hensyn til vår industri meget å ønske, at oppfinneren må kunne få gå i gang med fabrikasjonen i stor målestokk, hvorved motoren vil kunne leveres billigst mulig. Det er især for mindre dampbåter, private lystbåter og lignende at disse maskiner egner sig, idet der ikke brukes nogen fyring og således heller ikke medfører de for sådanne uundgåelige ulemper av røk. smuss o.s.v -- Litt lukt, som nu følger med, vil lettelig kunne fjernes ved en hensiktsmessig ventilasjon av maskinen, som forøvrig er lett å betjene"<sup>6</sup>

I 1892 fikk han bronsemedalje for motoren i Kristiania.



Carl Anton Brambani, f. 1870. Oslo Museum

<sup>3</sup> Stortingspladsen" (Med 2 Illustrasjonstegninger Fra 1857 Og 1885). <https://historier.no/historier/stortingspladsen-med-2-illustrasjonstegninger-fra-1857-og-1885/>

<sup>4</sup> "Stortingspladsen". <https://historier.no/historier/stortingspladsen-med-2-illustrasjonstegninger-fra-1857-og-1885/>

<sup>5</sup> Kjetil Langsæther. *Norske bilhistorier*. 2014

[https://books.google.no/books?id=tID1CwAAQBAJ&pg=PT33&lpg=PT33&dq=%22Irgens%22+%22Brambani%22&source=bl&ots=vFUDbfKQUV&sig=ACfU3U0ULqXUQaM\\_N1kQxwBI3hE40DV-Uw&hl=da&sa=X&ved=2ahUKEwiziMbUiYHpAhUzw8QBHV5tCXQQ6AEwEnoECAoQAQ#v=onepage&q=%22Irgens%22%20%22Brambani%22&f=false](https://books.google.no/books?id=tID1CwAAQBAJ&pg=PT33&lpg=PT33&dq=%22Irgens%22+%22Brambani%22&source=bl&ots=vFUDbfKQUV&sig=ACfU3U0ULqXUQaM_N1kQxwBI3hE40DV-Uw&hl=da&sa=X&ved=2ahUKEwiziMbUiYHpAhUzw8QBHV5tCXQQ6AEwEnoECAoQAQ#v=onepage&q=%22Irgens%22%20%22Brambani%22&f=false)

<sup>6</sup> Teknisk Ukeblad for 12 november 1891

Carl Antonio Brambani, (f. 1834 i Oslo, død 1912). Gift i 1860 med Janna Petrine **Bordoe**, (f. 1840 d. 1920) i Karl Johans gate, Oslo, kalt Bordoegården. Senere ble denne gården kalt Brambanigården etter han drev bakerimaskinforretning.

Hans far: **Carl Antonio Brambani**, medlem av Baadforeningen i Revierhavnen i 1858. Han hadde seilsnikke. Ikke utmeldt i 1861. Han også deleier av en første motorbåt i 1890 som sønnen **Carl Anton Brambani**, f. 1870, om er deleier til motorbåten. Han var sannsynlig medlem av Filipstadbukten båtforening.

Om beliggenheten til båthavnen i Pipervigen hadde vært dårlig ansett, og foreningen fikk en slagside av de ikke spesielt ansette nye kjøpmenn fra jobbetidens Christiania, bidro byutviklingen til at prestisjen bedret seg. Båthavnen mellom byens ballasttomter og moloen ved damebadet Eyr lå i riktignok på vestkanten, men for nær Pibervigen og Aker Mek. Verk. til å være ”beste” vestkant. Først da Armékommandoen i 1888 stengte den sølele veien over den åpne tomten ved Aker med gjerde, ble den direkte forbindelsen til Pipervigen brutt. Hovedveien til havnen gikk deretter fra Munkedamsveien. Dette markerte fysisk at foreningen for alvor tilhørte Vestkanten. Fra da av og fremover i 90-årene overtok også Baadforeningen i Filipstad hegemoniet blant de kondisjonerte seilerne i Kristiania Seilforening.

Denne utviklingen kulminerte med omdannelsen av seilforeningen til ”Kongelig Yachtklubb” i 1902, noe som var mer enn et navneskifte. Gjennom 90-årene, frem til Kongelig Yachtklubb fikk bygget klubbhuset på Dronningen med medlemshavn i 1902, kom havnen i Filipstadbukten til å bli samlingsstedet for den nye gruppen yachteiere; deretter falt den tilbake til en ordinær vestkantforening.

---

Referanser:

- *Yngvar Kjelstrup. Oslo havnevesen: «Oslo havns historie: for tidsrommet inntil 1954» 1962.*  
<https://www.nb.no/nbsok/nb/2cdcb924f0079f8bc4187df2e74c377b?index=18#6>
- *Odd Brovold. Oslo havnevesen: Kjenn din havn. 1993.*  
<https://www.nb.no/nbsok/nb/4ab3d9586dc6f74f23ba80d7d090b8ea?index=1#44>
- *Morten Ole Mørch: «Vika – fra Stortingsgaten til Tjuvholmen». 2011.*  
<https://www.nb.no/nbsok/nb/23b8b95f04ed19826645a42e7a303fc1?lang=no>
- *Brev fra Revierhavnen Baatforening av 14. mai 1858 til Til Christiania Havnekommission i Forhandlinger i Oslo kommune 1852-1860, Byarkivet. Oslo havnevesen – eldste arkiv. Magistratens oversendelse 1870*
- *Hultmark AW, Magnussøn S. Frognerkilens Båtforening av 1860 – Historisk beretning. Oslo 1960*
- *Statuter for Baadforeningen i Pipervigen. Christiania i Bestyrelsen, April 1860. De trykkete statuttene er vedlagt: Protokol for Revierhavnen Baadforening 28/4-1853 til 1/5-1902.*
- *Brev fra Baadforeningen i Revierhavnen av 21. Desember 1860 til Christiania Formand- og Representantskab. Forhandlinger i Oslo kommune 1852-1860, Byarkivet. Oslo havnevesen – eldste arkiv. Magistratens oversendelse 1870*
- *Morgenbladet. 23. mai 1860*
- *Fra stinkende pøl til skjønn havn - Oslo – Dagsavisen.* <https://www.dagsavisen.no/oslo/fra-stinkende-pol-til-skjonn-havn-1.1623209#carousel-example-generic>