

Leif Kåre Solberg
Magister i sosiologi
September 2021

Rekreasjon – Hovedøya



Rekreasjon - Hovedøya

- Forsvarsverk 1808 – til 2. verdenskrigen

Under Napoleonskrigene ble det anlagt to kanonstillinger i 1808 for å dekke innseilingen til byen. Videre er det fire krutthus på øya fra 1826–27. Et stort lagerhuset, Lavetthuset, ble bygget i 1847. Bygningen anses som Norges største

utmurte bindingsverkshus. Der ble det oppbevart bl.a. lavetter understell for kanoner, våpen, vogner, sleder og telt.

Kommandantboligen ble bygget i ca. 1850, opprinnelig som et militært laboratorium. Den ble ombygget til bolig på 1885-tallet. Hovedøya ble lagt ned som eget forsvarsanlegg omkring 1850. Lindøysundmagasin ble bygget i 1867.

Sett fra Akershus - Hovedøya med Lavetthuset med inngang på midten, vestre krutthus, vaktmesterbolig, sjøhus står ennå leid bort til Arbeidernes motorbåtforening og Danmark senere Revierhavnen Baatforening hold til. Legg mekre til intet tre å se. Oslo Museum. 1855.¹

Revierhavnen Baatforening betydning for de andre

båtforeningene

I 1853 ble Revierhavnen Baatforening stiftet, og i 1905 ble den flyttet til Hovedøya.² I 1910 hadde foreningen 304 medlemmer, av disse med båt 267. I 1923 hadde foreningen 384 medlemmer, av disse med båt 373.

I 1853 til 1860 hadde høyborgerlig medlemsmasse med ett unntak som var bud i Revisjonsdepartementet.

Marineminister Henrik Steffens Hagerup, Carl Conrad Møller og Lars Ihle var i familie; grunnloven Christian Magnus Falsen var formann i konstitusjonskomiteen på Riksforsamlingen og fikk senere hedersbetegnelsen «Grunnlovens far». Herman Wedel-Jarlsberg ble i 1836 utnevnt til stattholder i Norge med fullmakt som visekonge. Statsministere Peder Anker, Emil Stang, Frederik Stang og Christian Homan Schweigaard, Johan Henrik Rosensvård i Stockholm, Carl Otto Løvenskiold i Stockholm. Fredrik Stang justisminister 1912–13, utenriksminister Nils Claus Ihlen, justisminister Christian Krohg (politiker).

Varamann, stortingsrepresentant: Hans Grøn, Carl Michelet, Ole Jørgensen, var i familie med Jens Severin Gasman, Knud Kraft Holck, Ole Elias Holck, Niels Schjøtt Møller, Ole Hauge, Erling Bühring-Dehli, Ragnvald Berg, Emil Stang (d.y.) nestleder i Arbeiderpartiet i 1918, og ble etter Kyrre Grepps død i 1922 leder. I 1923 brøt han med Arbeiderpartiet og var en av stifterne av Norges Kommunistiske Parti (NKP). Han var høyesterettsjustitiarius.

Sommersted Bygdøy: Jacob Chr. Abelsted, August Gasman, Ivar Rytterager, Carl Ludwig Peters. Niels Egidius Møller (Gasmann), Jacob Faye, Christian Benneche, Christian Adolf Benneche, Hans Andreas Benneche, Nicolai

¹ Hans Rosenørn Gruner (1822–1912). *Havnepanorama VII. Hovedøya* Tegning. Oslo Museum. 1855.

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Hans_Rosen%C3%B8rn_Gr%C3%BCner_-_Havnepanorama_VII_-_1855_-_Oslo_Museum_-_OB.03215.G.jpg

² Leif Kåre Solberg. *Revierhavnen Baatforening 1853-2003*. St. Hallvard, Oslo Byes Vel. 2003/2.

https://www.nb.no/items/URN:NBN:no-nb_digitidsskrift_2015021681038_001



Caspary, Thorleif Schjelderup, Peter Tidemand Malling (Pipervigen B), Bleikøya: Jørgen Gjerdrum. Sjursøya: Carl Michelet. Majorstua: Lars Ihle.

Første styret: formann advokat Hans Grøn, mudringsinspektøren og sjøkaptein Bent Mogens Hall, boktrykker Jacob Chr. Abelsted,

Andre styret: formann examinatus juris, kopist i revisjonsdepartementet, skogeier Ivar Rytterager, Bent Mogens Hall, Jacob Chr. Abelsted, løytnant Carl Conrad Møller, handlesfullmektig, skipsmegler August Gasman, maler, David Arnesen, maleren Ole Theodor Heide, konditor Carl Ludwig Peters. litograf, fotograf Fedor Tegner, arkitekt, miniatyrmaler, litograf og kamera system Olaus Krøger von Holck.

Pipervigen (Frøgnerkilen) båtforening ble stiftet i 1860 og frem til 1874 hadde de to foreningene felles formann, Ivar Rytterager. I 1854 ble området regna som «en ved Urenslighed ækkel og stinkende Strækning».

«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 «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.

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.

I 1870 endret den navn til Baadforeningen i Filipstadbukten. I 1925 ble den flyttet videre til Lahellemoloen i Hjortnesbukten under navnet Baatforeningen av 1860, før den i 1954 ble slått sammen med opprinnelig Baateierforeningen Filipstad (1912-28) Framnes Båtforening (1919-1928) disse danner ny Frognerkilens Baatforening (1928-1954). Frognerkilens Baatforening foreninger til Frognerkilens Båtforening av 1860.³ Filipstadbukten frem til 1925. Filipstadbukten frem til 1925.



Da stasjonen til Drammensbanen (Vestbanen) ble anlagt i 1872, ble også bryggeanleggene utvidet, og småbåtene flytta til Filipstad. Det ble reist en murhusrekke foran småhusene, som fikk adresse Sjøgata. Da ble også vestbanestasjonen anlagt og husrekka i Sjøgata bygd for å skjule Vikabebyggelsen for ankommende gjester. Bildet er antakelig tatt i 1877. Foto: Olaf Martin Peder Væring/Oslo museum.

Kristiania Seilforening ble stiftet i 1878 fra Revierhavnen Baatforening

og Baadforeningen i Filipstadbukten.

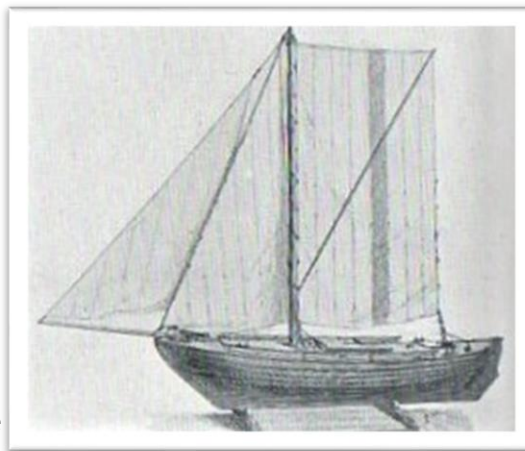
Foreningen ble stiftet hjemmet hos legen Oscar Egede Nissen, som var medlem i Revierhavnen Baatforening. Han hadde allerede i 1864 vært blant stifterne av Christiania frivillige Skarpskyttercorps - og i 1877 av Christiania Skiklub. Samme år som seilforeningen i 1878, stiftet han en lokalforening av Totalavholdsselskapet i Kristiania, året etter. Fyrstikarbeiderstreiken i Kristiania i 1889 radikalisererte både ham og bl.a. Henrik Ibsen, men Nissen meldte seg inn Det Socialdemokratiske Parti, Arbeiderpartiet. Fra 1894 til 1898 var han redaktør i Socialdemokraten, nå Dagsavisen, formann i Arbeiderpartiet 1906-1911.

Modell av losskøyte av hvalerbåttypen fra Fiskeriutstillingen i Bergen 1865. Den hadde ikke vant - fra toppen av masten til dekk. Fra Gøthesen: Skagerrakkysten.

Under forsvaret av pariserkommunen i 1870, gift 1874 med Erika Nissen Lie. De ble skilt i 1895. Hun regnes gjerne som det nittende århundres største pianist, av internasjonalt format, kunstnerlønn fra 1874. Med henne kan man si bohemtiden ble innledet i Christiania hvor hun var sin tids fèmme fatåle. Sannsynligvis var Erika en av landets første seilende kvinner.⁴

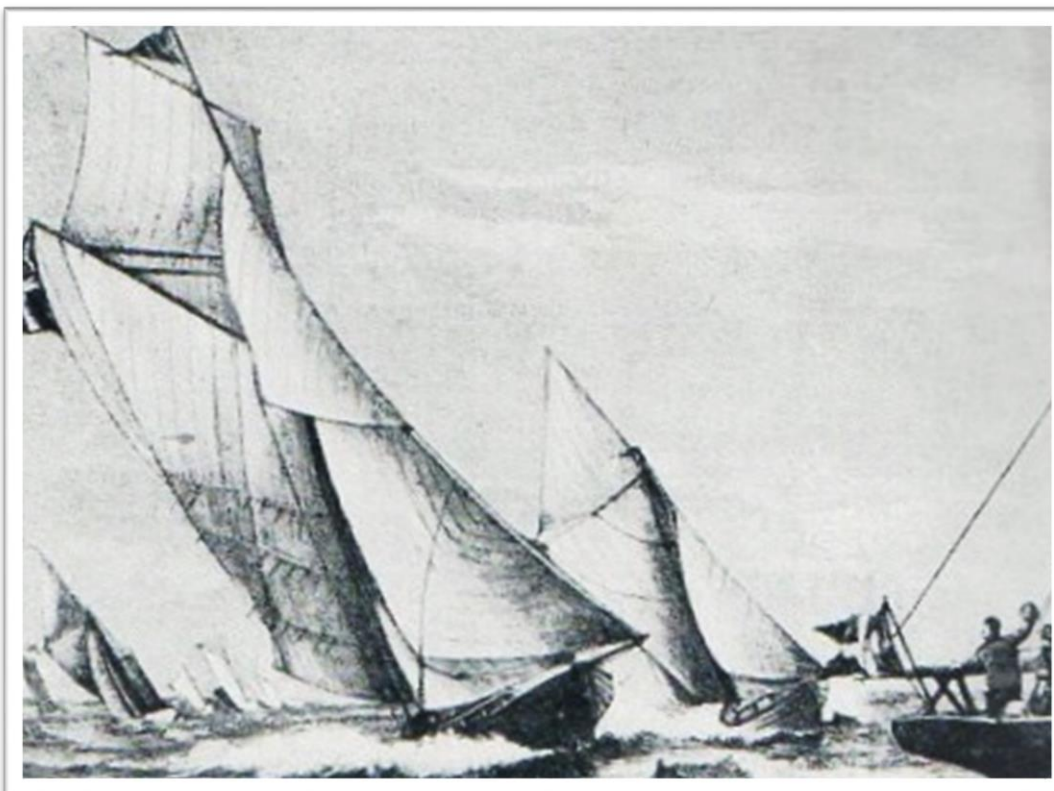
I 1882 var det 77 medlemmer med 44 fartøyer, og i 1888 hadde medlemstallet økt litt, til 90. Det besto et interessefellesskap mellom Vestre, Arbeiderpartiet mot Høyre. Høyre vant.

KS stiftelse var basert på nettopp slike åpne båter som nå var klassifisert i klasse 8 og 9. KS er at den ordinære generalforsamlingen senhøstes 1893 vedtok å fjerne klasse 8 og 9 fra båtregisteret. Eirene for klasse 8 og 9 melde overgang til Kristiania Ro- og Seilforening.



³ Leif Kåre Solberg. Revierhavnen Baatforening. *Baadforeningen i Pipervigen*. 2005. <https://revierhavnen.no/category/36>

⁴ Jonas Lie og Jonas Lie - forfatter og maler <https://forum.arkivverket.no/topic/112292-26660-jonas-lie-og-jonas-lie-forfatter-og-maler/>



Kappseilas ved Bellevue 17. august 1879. Forrest Stjernen, 14 ton, vant 1 premie, tilhørende Julius Foseid. Efter en tegning Carl Baagøe

Under jobbetiden eksploderte det med 481 medlemmer i 1903. Antallet båter hadde derimot nesten ikke steget; det var fortsatt bare 59 medlemsbåter. Kristiania Seilforening hadde skiftet profil fra en real seilforening til et organ for de nyrike med sosiale ambisjoner.⁵ I 1902 skiftet seilforeningen navn til Kongelig Norsk

Yachtklub, KYK, og samme år ble yachtklubbens «Dronningen» bygget, men ikke dagens «Dronningen».

Kristiania Seilforening skiftet navn Kongelig Norsk Yachtklub, KY, samme år ble yachtklubbens «Dronningen» bygget 1902. Norsk



Forening for Lystseilads, NFfl Det var for øvrig Julius Foseid, som foreslo navnet til Kongelig Norsk Seilforening (KNS) da NFfl endret

⁵ Leif Kåre Solberg. Revierhavns Baatforening. Restauranten <https://revierhavnen.no/category/30>

navn i 1903. I 1904 ble løsning i 12. time at KNS måtte bestå for å bevare splittflagget bare KYK skulle oppløses og dens medlemmer gå inn i KNS.

Norsk Forening for Lystseilads, NFfL, ble stiftet i 1883 av seilere på Østlandet, herav Revierhavnen Baatforening og Baadforeningen i Filipstadbukten. Statuttene åpnet eksplisitt for kvinnelig medlemskap på linje med menn. Det var for øvrig Julius Foseid, Revierhavnen Baatforening, som foreslo navnet til Kongelig Norsk Seilforening (KNS) da NFfL endret navn i 1903.



Langesund, 1893. i 7. klasse (seilbåter). Legg merke til spiringen.

Julius Foseid hadde også sittet som den første generalsekretær i både Kristiania Seilforening og Norsk forbund for Lystseilads. Begge foreningene ble i praksis drevet fra hans kontor frem til 1898. I perioder satt han også som nestformann og formann i begge de gamle seilforeningene. I 1904 ble det etter lange diskusjoner mellom disse foreninger en løsning i 12. time at KNS måtte bestå for å bevare splittflagget bare KYK⁶ skulle oppløses og dens medlemmer gå inn i KNS.⁷ Gunnar Knudsen var en av initiativtagerne til etableringen av dagens KNS, og han ble foreningens første formann. Han var innbitt republikaner Han var også en profilert

Venstre-politiker og ble Norges statsminister fra 1912 til 1920. Han tonet tydelig flagg, venstre, om sitt standpunkt i flaggstriden under en seiltur i 1892 til København med kutteren Terje Viken. Styret, formann Colin Archer og nestformann Julius Foseid, sendte Knudsen et brev med krav om å slutte å føre «Foreningens Flag i forandret Form». Formann Gunnar Knudsen reagerte ved å melde seg ut.⁸

Seilklubben Ulabrand inngikk på 1961 i KNS.



NFfS landsregatta i Moss 1896.

Deltakerne i eskadre gjennom kanalen til start i Værlebukta syd for Jeløy.

Kristiania Ro- og Seilforening ble stiftet i 1886 i Revierhavnen Baatforening.

I 1892 har foreningen 32 medlemmer som ”viser en sørgelig mangel på interesse og forståelse for foreningens arbeide og beståen” og styret innstiller på at ”Foreningen oppløses og medlemmene innmeldes i Kristiania Seilforening. Dens kontantbeholdning og andre eiendeler overdras samme forening mod at der ved dennes fremtidige kappseiladser aabnes adgang for mindre baader, navnlig snekker med og uden skvettganger.”

⁶ Kongelig Norsk Seilforening 1883 – 1933

⁷ Leif Kåre Solberg. Revierhavnen Baatforening. *Restaurantens historie*. 2005. <https://revierhavnen.no/category/44>

⁸ Revierhavnen Baatforening - den første seilforening.

I følge Anthon Nielson behandlet KS forslaget på en ekstraordinær generalforsamling i 1893 hvor man vedtok å måtte avvente en ordinær generalforsamlings avgjørelse med hensyn til klasser for slike båter; fordi selv om KS lover omfattet en 9. klasse – 1½ tonns båter og under, var det ”angivelig” her et krav at båtene hadde dekk – ikke åpne båter. Nielsens bruk av ”angivelig” sikter nok til at KS stiftelse var basert på nettopp slike åpne båter som nå var klassifisert i klasse 8 og 9. KS er at den ordinære generalforsamlingen senhøstes 1893 vedtok å fjerne klasse 8 og 9 fra båtregisteret. Sett fra KS side var dette kanskje ikke et så klokt trekk. Man klarte rett nok å holde unna de upolerte seilerne i KRS, men mistet samtidig en stor del av sine beste seilere som nå gikk til KRS. På denne tiden var det nettopp disse småklassene som hadde størst regattatilslutning i Kristiania.



Klasse 9, mindre enn 1 ½ tonns båter.⁹

KRS endret navn til **Kristiania Seilforening** i 1902 og til slutt i 1924 til **Oslo Seilforening**. Den flyttet til Lille Herbern, Bygdøy i 1928, som klubben kjøpte av skipsreder A. O. Lindvig i 1926. Her er klubbhuset og restauranten. Klubben satser på breddeidrett, ikke toppidrett, og skal være en klubb for alle. Mellom 1930 og 1934 leide Oslo Kvinnelige Roklubb et båthus av foreningen her.

Seilklubben Ulabrand ble stiftet i 1896 i Revierhavnen Baatforening.

T. Thjømøe forteller at Ulabrand også var nært knyttet til Oslofjordens Snekkeforening, AIF-klubben Oslo Roklubb startet sannsynligvis som en underavdeling av Ulabrand. 1936 kjøpte den Høyerholmen i Asker og flyttet dit. Birkeland ble formann samtidig som han også var formann i Revierhavnen Baatforening, Sjømannsforbundet og i «Seilklub Ulabrand».

Seilklubben Ulabrand inngikk på 1961 i KNS.¹⁰ Under og etter krigen var det dårlig rekruttering og foreningen ble forgubbet, oppløst og gikk inn i KNS som solgte Høyerholmen til Asker kommune, som igjen etterlot den til Tømm Murstads seilskole gitt barn og unge grunnleggende kunnskaper i seiling, båtvett og sjømannskap. Tilsammen har rundt



25.000 barn lært å seile på leiren som i år fyller 50 år. Ulabrand er i dag kjent gjennom KNS høstregatta og junior avdeling som har navn etter foreningen (og losen).

⁹ <https://www.alamy.com/stock-photo/kristiania-ro-og-seilforening.html>

¹⁰ Leif Kåre Solberg. Revierhavnen Baatforening. *Seilsport*. del 1/2, del 2/2. 2005 <https://revierhavnen.no/category/41>.
<https://revierhavnen.no/category/42>

Arbeiderforeningene i RB

Arbeidernes roklubb

Det første idrettslag innen AIF med maritim tilknytning ble antagelig Arbeidernes roklubb stiftelsesdato, 29.07 1929. Ro pionerne protokoller fra før 1939 er tapt, men i roklubbens egen 50-årshistorie heter det at ”årsaken til klubbens start ene og alene hadde politiske perspektiver. Når vi vet at det blant klubbens stiftere er nevnt navn som Martin Tranmæl [den grå eminense i DNA 1913-60], Oscar Torp [formann i DNA 1923-45, forsvarsminister 1935-36, sosialminister 1936-39, statsminister 1951-55], Rolf Hofmo [formann AIF], Ingvald Haugen [som sto for utrenskningene av kommunister i Sjømannsforbundet etter krigen, var forbundets nestformann fra 1927, formann 1936-58],

Arbeidernes roklubb fikk ikke før 1939

Andreas Birkeland, som møttes en sommerdag for å starte en roklubb på sjekterøing så er vel meget sagt. Alle er jo kjente menn innenfor politikk og fagbevegelse. Fra RBs side var Anders Birkeland nøkkelpersonen. Han satt i alle RBs styre fra 1928 til 1940 og de siste seks årene som formann og formann i «Seilklub Ulabrand».. Ved siden



av disse vervene var han lønnet formann i Sjømannsforbundet, 1920-36, og satt antagelig sentralt i AIF. Dette ga den praktiske mulighet for å etablere arbeideridrettslag med til pionerne knytning til sjø.

Medlemmene i roklubben ble hovedsakelig rekruttert blant foreningens medlemmer med robåt. Den første tiden var det disse som ble benyttet til kappøing som mest foregikk mellom Hovedøya og Vippetangen, mens langturøingen gikk til bl.a. Bakernes feriehem på Helviktangen på Nesodden hvor nok bakermester C. Olesen som satt som RB-formann 1932-35, hadde innflytelse. I pakt med de beste AIK-tradisjoner var aktivitetene mangfoldige. 50-års beretningen angir: ”Idrettsaktivitetene var flere: Dragkamp, terrengløp,



fotball, sjakk, ski og ROING.

Kristiansen skriver at «klubbens tilholdssted var et leid mastehus på vestsiden av Hovedøybukta. Her kom også den neste roklubben innen AIF til, Oslo Roklubb.» Beskrivelsen passer på RBs masteskur som ble reist i 1931. Det hadde derimot søsterforeningen Oslo Roklubb. Båtforening pionerne ingens protokoller inneholder for øvrig intet om roklubbene, heller ikke om noen leieavtale.

Den første uttriggeren kom ikke til klubben før 1939, da den anskaffet to scullere, men da hadde den fått eget klubbhus innerst i Hovedøybukta året før 1938 – og der holder roklubben fortsatt til.

1934 ble **Roklubben Ulabrand** stiftet, senere **Oslo Roklubb**.

Organisatorisk ble den knyttet både til AIF til Seilklubben Ulabrand og Revierhavnen Baatforening. Klubbens stiftelse fant sted i maritime omgivelser i Oslo Sjømannsforbundets lokaler i Grev Wedels plass 5. Tilbudet til medlemmene, som den første tiden i hovedsak var sjømenn på land, var mangfoldig. Medlemsgruppen var bokstavelig «flytende». Allerede i stiftelsesåret hadde mange av det sittende styret fått hyre. Navnet «Ulabrand» ble 23. oktober 1936 endret til Oslo Roklubb for å unngå forveksling med Roklubben Ulabrand av samme navn. Mest sannsynlig er det at den nye roklubben ved stiftelsen på en eller annen måte ble tatt under vingene av skiforeningen Ulabrand som en rogruppe eller en ny forening innen foreningen. Ulabrand var selv en forening innenfor RB. Tidsmessig passer det at navneendringen kom i forbindelse med seilforeningen Ulabrand's flytting til Høyerholmen. Roklubben ble igjen RB, og det er en rimelig tolkning at båndene til seilforeningen Ulabrand ble oppløst; derfor ble det aktuelt å finne seg et annet navn. I pakt med de beste AIK-tradisjoner var aktivitetene mangfoldige. 50-års beretningen angir: "Idrettsaktivitetene var flere: Dragkamp, terrengløp, fotball, sjakk, ski og ROING."



Hele 3 000 nautisk mil i åpen livbåt gjennom 30 dager dette tilsvarer 2,25 knop.¹¹

Det første året baserte den seg på to livbåter som ble gitt av RB-medlemmet Thomas Olsen. I 50-årsberetningen for Oslo Roklubb heter det: «Første regatta – livbåtøing – gikk mot våre venner i Arbeidernes Roklubb,

hvor sistnevnte vant med 6 sekunder.».

De første firere (en uttrigger og en innrigger) kom til klubben i 1937 og klubben deltok for første gang i en regatta i Norges Roforbunds regi. Ved åpningen av sesongen 1938 hadde klubben hele 225 medlemmer, nå ikke lenger bare fra sjømannssiden. I 1938 ble det for første gang rodd regattaer over 2.000 meter. Banen gikk fra Ormsøybrua til Sjursøya.

På Hengsåsen ble det i 1850-årene oppført en husmann for ansatte på Bygdø Kongsgård. Det var servingsvirksomhet på Hengsåsen fra 1870-årene, kjent som Hengsåsen kafé. Huset ble noe utvidet i 1881 og på 1950-tallet. Kafévirksomhet opphørte



¹¹ Karin Gafvelin. *Livbåten*. Sjøgangen 1/2020

på 1980-tallet og bygningen leies nå ut som bolig?

Villa Hengsstrand i Bestumkilen ble til Oslo Roklubb i 1938.¹²

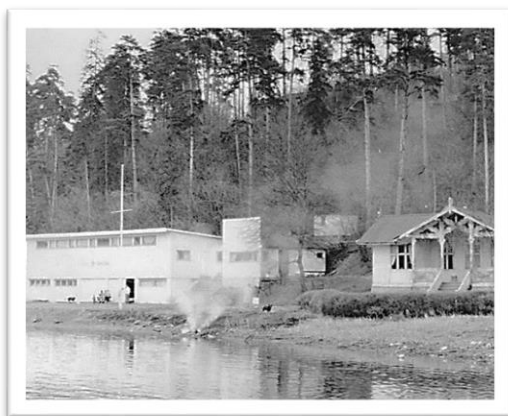
I 1938 flyttet begge roklubbene til sitt nye klubbhus innerst i Hovedøybukta. Oslo kommune bygde klubbhuset etter forhandlinger med «Rokomiteén i AIF».

Sesongen 1939 var betydningsfull. Sportslig sett var det stor aktivitet og fremgang. 35 starter i forskjellige regattaer og båttyper med et kretsmeesterskap såvel for damer som for herrer som gjeveste plasseringer.

Akkurat som man kunne undres over hensikten med stiftingen i 1896 av seilforeningen Ulabrand innen RB når man alt hadde en tilsvarende forening KRS, virker det pussig at samme mann, Birkeland, går i gang med å stifte en arbeiderroklubb nr. 2 mens Arbeidernes Roklubb kunne synes å dekke behovet. I motsetning til i 1896 er det denne gang mulig å gi et svar: Arbeidernes Roklubb var dannet for arbeidere med egen båt, men hva med dem uten båt? Burde ikke også de få en mulighet til å komme på sjøen? Den nye roklubben ble derfor stiftet for sjøfolk i land og andre politisk bevisste arbeidere uten egen robåt. Fred. Olsen & Co. var rederiet som gjorde dette mulig. Det hadde helt siden de begynte med dampskip i 1880-årene vært kjent som et foregangsrederi overfor sjøfolk. Gamlerederen selv, Fred. Olsen som døde i 1933, hadde vært en kjent "båtsporstmann" – en seiler som også var medlem av båtpionerforeningen og antagelig også av seilforeningen Ulabrand. Selvsagt kjente Birkeland ham og hans sønner Thomas og Rudolf, ikke bare som motpart for Sjømannsforbundet, men også som seilere og fra båtforeningen hvor også Thomas og senere Fred. junior var medlem. Rudolf var derimot ikke medlem. Nå ga Fred. Olsen (& Co) ifølge Oslo Roklubbs 50-årsberetning en livbåt som startgrunnlag for den nye foreningen.

Styret med den senere formannen, Anders Birkeland i spissen aktivt støttet etableringen av maritime AIF-lag (Arbeidernes Idrettsforbund). Før flyttingen hadde det vært sterk vekst i begge roklubbene, særlig i Oslo Roklubb som hadde vokst til hele 225 medlemmer. Den raske veksten både i antall medlemmer og scullere førte til at dette klubbhuset ble for lite allerede før innflytting.

Alt året etter, i 1939, kjøp av eiendommen «Hengstrand» blir også en realitet. Kjøpesummen på kr 22.000, i 2019 var det vært 758 675 kr. ble lånt i Arbeidernes Landsbank med medlemmer som kautionister. Eiendommen tilhørte Kongsgården og bestod av våningshus og stall. Nåværende båthus som kostet kr 9.500 ble bygget på dugnad av medlemmene med god hjelp av lærlinger fra Oslo Yrresskole.



Også her aner vi, som for Oslo Seilforening gjennom hele denne seilforenings historie, en meséns gullfinger, og Thomas Olsen er igjen den mest nærliggende.

På Hengsåsen ble det i 1850-årene oppført en husmannstue for ansatte gårdsarbeidere. Stedet er også kalt Åsen. I 1881 ble huset utvidet. Det har trolig vært serveringsvirksomhet på Hengsåsen fra slutten av 1800-tallet. I en taksering fra 1941 omtales stedet som "Hengsåsen Cafe". En ny mindre utvidelse ble gjort ca. 1950. Kafé virksomheten opphørte på 1980-tallet. Bygningen leies ut som bolig.

Krigsårene forsvant endel av medlemmene. Noen til Tyskland, andre til Sverige. En bakgrunn for dette var at medlemmene deltok i den illegale bevegelse med radio og egen «sveivepresse» i klubblokalene. Regattaer var ikke tillatt, men til gjengjeld ble samholdet blant de som var hjemme styrket gjennom langturroing og trening.

Sommeren 1941 inntok Sjøhirden deler av vårt område og det ble etter krigen søkt om erstatning for ødeleggelser på kr 4.000. - Uten resultat.

Oslo Roklubb. Båthus. Perioden 1944 - 1953

I de få beretningene som finnes fra denne perioden kan vi lese om oppgjør etter krigens dager. Økonomien var etter forholdene god, men båtutstyret mangelfull da materiell til bygging ikke var tilgjengelig. Import var heller ikke mulig. En navnesak med Christiania Roklubb som hevdet at vårt navn kunne forveksles med deres endte i vår favør.

Interessen for klubbaftener rapporteres som stor mens det på generalforsamlingene møter forholdsvis få. Klubben hadde i 1947 134 medlemmer. Oppbyggingen av klubben og aktiviteten skyter fart og det bestilles fra England 1 åtter, 2 firere samt årer.

I 1951 gjorde en propagandakomiteé¹³ fremstøt ovenfor Oslo Læregutthjem for å verve nye medlemmer. Resultatet ble magert da det rapporteres om stor konkurranse med fotball og håndball om rekrutteringen.

Brodahl badstuovn installeres.

¹² Norsk Folkemuseum. <http://arkiv.norskfolkemuseum.no/no/Tilknyttede-Enheter/Bygdo-Kongsgard/Folkeparken/Hengsengen/>

¹³ Historie | oslo-roklubb.no.

<https://www.bing.com/search?q=Hengstrand+Kv.+Roklubb&cvid=10d3f92b4a9b4e2ba9fb24413c023d4f&aqs=edge..69i57.3858j0i4&FORM=ANAB01&PC=U531>

Etter krigen viser det seg at flyttingen etter hvert gir samme resultat for disse foreningene som det tidligere hadde skjedd med RB selv og Oslo Seilforening. De sosio-geografiske faktorene overtok styringen på medlemssammensetning og rekruttering. I løpet av 50- og 60-årene får klubbene en alminnelig vestkantsammensetning inntil de på tiden for 50-årsjubileet sykner hen, men en gruppe roere fra i hovedsak Norske Studenters Roklubb går da inn for å drive Oslo Roklubb videre. Nå meldes det at den teller mellom 50 og 60 medlemmer med over 500 registrerte turer pr. år.

Hengstrand Kvinnelig Roklubb

Den 1. juni 1937 ble Oslo Roklubbs damegruppe opprettet. Samme år kunne medlemmene flytte fra telt til båthus på Revierhavnen Baatforening, Hovedøya.

Sesongen 1939 var betydningsfull. Sportslig sett var det stor aktivitet og fremgang. 35 starter i forskjellige regattaer og båttyper med et kretsmesterskap såvel for damer som for herrer som gjeveste plasseringer.

Etter flyttingen kommer det frem at roklubben også må ha hatt kvinnelige medlemmer fordi i 1940 ble Hengstrand Kv. Roklubb skilt ut som egen forening.

Eiendommen i 1951 utvikles videre ved at damegarderoben flyttes ned i båthuset

En annen premie i roing i 1968. Arbeidernes roklubb, Oslo roklubb og Hengstrand Kvinnelig roklubb drev tur- og mosjonering.

I 1934 ble **Arbeidernes motorbåtforening** stiftet i Revierhavnen Baatforening, AIF-lag.

Denne skiftet navn til **Arbeidernes båtforening** i 1936 Også denne klubben hadde båtforeningen som utgangspunkt og tilholdssted.



Motorbåtklubben vokste raskt med nye medlemmer ved siden av båtforeningen og fikk egen havneplass sør for Revierhavnen Baatforening i Hovedøybukta i 1936 og har rundt 100 båtplasser og aktive medlemmer. De har eget klubbhus med tilhold i kommunens bygning fra før 1855.

Arbeidernes båtforening to båthus før 1855. Hva disse er brutt til, kanskje oppbevaring av master.

Oslofjordens Snekkeforening. Fantest det åpenbart enda to foreninger innen RB. Den ene, Oslofjordens Snekkeforening, vet vi knapt noe om utover at den angivelig var knyttet til Ulabrand og sannsynligvis drev en form for snekkeregattaer for arbeidermedlemmer med motorsnekke. Oslofjordens Snekkeforening hadde Lars og sønnen Leif Dahlø var fra 1946 av Revierhavnen Baatforening.

Neptun

Også Neptun må ha vært en slags kappseilforening, som var, eller ble åpen også for motorbåter, men vi har ikke noen bedre informasjon om den enn Birkelands kanskje noe perifere minner fra 1953: Båtforeningen «Neptuns» fødselsdag kjenner jeg ikke til. Men når H.M. Neptun kaldte til regatta møtte alltid foreningens medlemmer fulltallig.»

Båtbeoerforeningen på Aker brygge ble stiftet 1998 ved hjelp av Revierhavnen Baatforening.

Revierhavnen Baatforening har bidradd til stifting av følgene: to båtforeninger, fire seilforeninger to roklubber og båtbeoerforeningen. Jernbanefunksjonærenes Båtklubb ble stiftet i 1907 og anlagt ved Alnas utløp. I 1923 skiftet den navn til Jernbanens båtforening, og i 1924 ble den flyttet til Akerselva. I 1963 ble den etablert på Hovedøya. Samme år ble også Akerselva båtforening fra 1928 flyttet ut til Hovedøya.¹⁴

Hovedøya, badeanlegg

¹⁴ Leif Kåre Solberg. *Friluftsgesamheten*, 2003. <https://revierhavnen.no/category/33>

Alt i 1820 ble det etablert en «bademaskin» (badeanlegg på flåte) i Revierhavnen. Senere ble det flere, både private og offentlige badeanlegg.

Hovedøya bad. Fotografering - 1930 — 1940 (ca.) Fotograf ukjent person. Oslo Museum.

Omkring århundreskiftet ble det anlagt et militært bad på øyas nordvestside. Kun ruinene av dette er bevart i dag.¹⁵ Det kjenner jeg ikke tid. Kanskje kom dette på Revierhavnen Baatforening grunn eller tvers over bukta.

1914 og i 1924 ble det anlagt offentlige bad på Hovedøya.¹⁶ Et for herrer og et for damer hvor man badet uten badedrakt etter hvert med badedrakt. Badene ble stengt av helsemyndighetene i 1951 på grunn av den tiltakende vannforurensningen på den tiden. I løpet av de 37 årene badet var åpent hadde det over 8 millioner besøk. Senere har rensingen av kloakken fra byen medført at Hovedøya igjen er blitt et meget populært fritids- og friluftsområde. I 1931 kom Ingjerstand bad hvor man brukte badedrakt.¹⁷

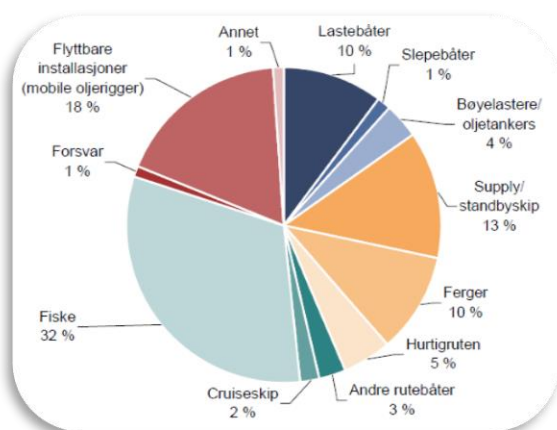


¹⁵ Berg, A. 1967. Hovedøya i 16-1700 årene. St. Hallvard, årgang 45. s. 39-46

¹⁶ Hovedøya. <https://no.wikipedia.org/wiki/Hoved%C3%B8ya>

¹⁷ Leif Kåre Solberg. *Badesaken*. St. Hallvard, Oslo Byes Vel. 2009/2. https://www.nb.no/items/URN:NBN:no-nb_digitidsskrift_2015021681023_001?page=5&searchText=

Ferge. El-ferge fra 1906



Drivstofforbruk fordelt på alle skipstyper i Norge 2007 var samlet på 1.2 millioner tonn diesel, med unntak av fritidsbåter. Olje 36 %, fiske 32%, alt annet 32 %. Det samme som miljøeffekten av 84 ferger med batteridrift. Dette tilsvarer en kolonne med tankbiler fra Stortinget til Gardermoen.¹⁸ Kilde: Statistisk sentralbyrå, rapport 40/2010.

Batteridrevne ferger har vært kjent siden 1880-tallet.. De første ferger med batteridrift startet den 1. august 1894 på Vågen i Bergen.

Revierhavnen Baatforening drev egen fergetrafikk fra 1906 til 1968 mellom Vippetangen og Hovedøya.

Den 14. februar 1906 mottok styret et brev hvor det ble foreslått å opprette en elektrisk fergeforbindelse da dette var tidsmessig og billigste ordning idet elektrisk strøm kan fås fra elektrisitetsverket og den blir også billig i drift, ca. 22 øre pr.

fartstime. I vedtak 15. april 1906 ble dette bestemt. En elektrisk ferge ble bygget i eketre, 8 meter lang og 2 meter bred med seildukstak, og med en kapasitet på om lag 25 personer. I ferdig stand kostet den ca. 3 500 kroner og den kunne betjenes av én mann. Billettprisen var 5 øre for medlemmer og 10 øre for ikke-medlemmer. Fri befordring skulle følgende ha: Akershus kommandant, dennes adjutant og kontorpersonele. Felttøymesteren med husstand, begge oppsynsmenn med hustruer. Overfart av militære mannskaper som holdt til på Hovedøya derimot måtte betale. Ladestasjon var på Vippetangen. Noen fast rute opprettholdes ikke. Befordringen skjer når det trengs. Foreningen får også gratis telefon i båthuset og Vippetangen, med tilknytning til Kommandantboligen. Linjen kobles opp på militærets kabel. El-ferge ble opprettholdt til ut 1910.¹⁹

Den typiske batterifergen var liten; bare 8 meter lang og 2 meter bred med en kapasitet på 18 passasjerer med deplasement på 5,9 tonn, og var utstyrt med propell i hver ende så den ikke trengte å svinge om på ruten mellom fergekaiene. Båten var symmetrisk utformet med elektromotoren i midten, omringet med batteriene med en samlet vekt på 1,4 tonn. Disse hadde en rekkevidde på 100 km med sine 12 V batterier.²⁰

I 1911-1916: Foreningen skaffer to passende motorbåter til fergetrafikken. Fergene brukte 15 minutter i den travleste tid, mot 20 minutter normalt. Fergene het «Vippetangen» og «Hovedøya».

I 1917-1938: Foreningen skaffer tre el-ferger. Fergene het «RB I», «RB II» samt «RB III» hver med 40 sitteplasser.

I 1938 kommer det en ny «RB IV» motorferge. Den var 13,5 meter lang og hadde 75 plasser. Samtidig får «RB II» og «RB III» av de gjenværende ferger ny dieselmotor. 23 april 1940 rekvirerte tyskerne den nye fergen «RB IV». 28/11 1940 mottok båtforeningen 18 300 kroner, hvilket svarte nokså nøyaktig til kjøpesummen på fergen. Men den nye fergen fikk ikke lang levetid. En dag mens den lå fortøyd ved Palébrygga skjedde det en eksplosjon om bord i et fartøy som lå ved siden av og eksplosjonen var så voldsom at man fant vrakrester på Jernbanetorget. Det ble altså fergens sørgelige endelikt.

I desember 1941 ble «RB III» rekvirert av tyskerne. Leien ble fastsatt til 120 kroner pr. måned. Fergen gikk også under krigen.

1946-48. «RB II» 37 passasjerer gammel ferge var bygget i 1917. Nye ferger samt «RB V» 49 passasjerer og «RB VI» 47 passasjerer ble bygget. I jubileumsåret 1953, var ny ferge «RB III» og «RB IV» forsvunnet.²¹

I 1968, etter at forsvarets personell har flyttet på land, gir kommunen Revierhavnen Baatforening pålegg om bestilling av stålfergen «Hovedøya». Revierhavnen Baatforening går nesten konkurs. «Hovedøya» blir derfor solgt til kommunen og ligger nå på kommunens område på Hovedøya.

I 1968 går driften av fergene over til Thor Bøe.

I 2021 blir det lagt ut anbud for el-ferge igjen.

Kommunen drev egen gratis ferge fra 1914 til 1951 til badene på Hovedøya som var inngjerdet. Motorfergene gikk også under krigen.²²

- Bensinstasjonen, 1911 – 1973, først i Norge.

¹⁸ Den Norske Gasskonferansen. *Fremtidens skipstrafikk er elektrisk*. 20. April 2016.

<https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=19&ved=2ahUKEwil8c-H4-3kAhVosIsKHUNYAwaAQFjASeGQICBAC&url=https%3A%2F%2Fgasskonferansen.com%2Fimages%2Fforedrag%2FOddMoen.pdf&usg=AOvVawOpxERkviAs8mqFitSvNjid>

¹⁹ Leif Kåre Solberg. Revierhavnen Baatforening. *Restauranten*. 2005. <https://revierhavnen.no/category/30>

²⁰ Batteriferge. <https://no.wikipedia.org/wiki/Batteriferge>

²¹ Johann Pedersen. Revierhavnen Baatforening. *100-års beretning 1853-1953*.

²² Leif Kåre Solberg. Revierhavnen Baatforening. *Masteskuret*. 2005. <https://revierhavnen.no/category/29>

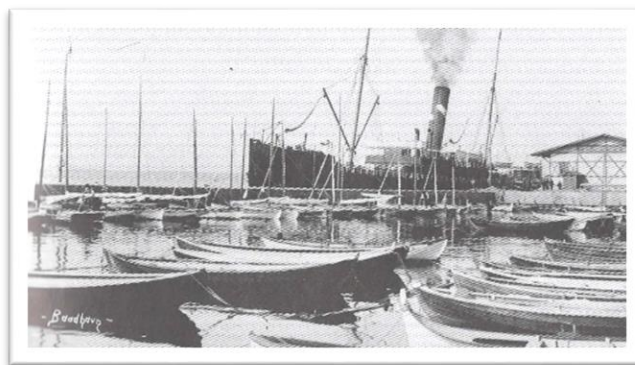
Vippetangen 1902-04. Kanskje denne båten Poul Henning Irgens 1880 lå Revierhavnen Baatforening.

Revierhavnen Baatforening hadde dampsjalupp, var firmaet Olsen & Borge A/S. Skipsreparasjonsverksted, Christiania. Etbl 1874. Ca. 120 ansatte.²³ Revierhavnen anskaffet seg en liten dampsjalupp i 90-årene.

Det er i liten uoverstemmesle, bilde viser to? motorbåt-dampsjalupp motorbåter ved Vippetangen 1902 - 1904.

Den første motorbåt kom til Hovedøya i 1906? Det var en C. Løvaas mek. Verksted, produsent av motoren «Oslo». Drev også verksted i Revierstredet 2. 1905, 1906.²⁴

I 1905 vardet registrert 12 motorbåter her i Oslo. I 1910 vat antallet steget til 79.²⁵



Prisen på bensin omregnet til 2019 kroner var ca. 100 kroner pr. liter i 1902. Spørsmålet nå var hvordan skaffe bensin og parafin?

Motorbåtene og fergene begynte mer og mer å trenge seg inn i båthavnen i 1910, og det ble diskutert å bygge en bensinbu så motorbåtene og fergene kunne få kjøpt bensin og parafin. 15. mars 1911 ble det fattet vedtak om å sette opp en bensinbu på skjæret og den skulle bygges på peler.²⁶ I 1973 opphørte foreningens salg av bensin.

Det var ikke bensin som startet opp oljeindustrien i 1860-årene, men etterspørsel etter parafin til lyslamper ca. 1913 ble solgt på apotek.

«Den første stasjon var Vestlandske Petroleums Co. som etablerte seg i Bergen i 1891. Deretter kom Østlandske Petroleums Co. i 1893, Esso og Shell i 1912, Mobil i 1918, BP i 1920 og Texaco i 1930. Norges første bensinstasjon ble bygget i 1912 og lå i Tønsberg.»²⁷

Bensinstasjonen som er 1911.

Båtforengens bensinstasjon på Hovedøya 1915.²⁸

Bygningen til høyre var ca. 17 meter lang og bl.a. inneholdt fat av råolje, bensin og parafin. Foran ligger en seilbåt og en motorbåt.

Det var først og fremst fiske- og nyttefartøyer som tok i bruk forbrenningsmotorene en gang på begynnelsen

av 1900-tallet, men raskt ble også fritidsbåter motorisert. Ganske tidlig ble det etablert pumper på kaier og brygger.²⁹ Men neppe før 1911.

²³ Olsen & Borge A/S http://industrimuseum.no/bedrifter/olsen_borge_a_s

²⁴ C. Løvaas mek. Verksted. https://mtdb.no/index.php/C_L%C3%B8vaas_mek_verksted

²⁵ Johann Pedersen. *Revierhavnen Baatforening*. Op. cit.

²⁶ Johann Pedersen. *Revierhavnen Baatforening*. Op. cit.

²⁷ Bensinstasjonsboken: Utvalgte sider – Yumpu. <https://www.yumpu.com/no/document/read/62847547/bensinstasjonsboken-utvalgte-sider>

²⁸ Johann Pedersen. *Revierhavnen Baatforening*. Op. cit.

²⁹ Akershusbasen Instagram posts (photos and videos). <https://www.instazu.com/tag/Akershusbasen>

- Østlige bydeler. Flytting til Hovedøya

Allerede på årsmøtet i 1858 blir det vedtatt at opptak av nye medlemmer ikke skal følge et strengt ansiennitetsprinsipp, men det skal tas hensyn til hvordan vedkommende bor, helbreden, økonomien etc.

Det mest interessante ved utsagnet er derfor at det allerede på den tiden eksisterte et ideologisk behov for arbeidere som alibi. Rytteragers påberopelse av foreningens brede sosiale sammensetning, virker som sosialdemokratisk erklæring 50 år forut for sin tid.³⁰ Medlemsprotokollen bekrefter ikke påstanden om dagarbeidere. Det nærmeste man her kommer er et par handelsbetjenter og departementsbudet Ole Pettersen som under tittel av «agent» ble ekskludert i 1884.

Vedtaket understøtter at foreningen ikke fulgte en eksklusiv Yacht Club-policy, og det uttrykte uten tvil sosial forståelse. Arnesens venn Henrik Wergeland (bodde i «Grotten») ble for øvrig «blackballed» (det var nok med at én av medlemmene tok svart ball i motsetning til hvit ball), som upassende da han søkte medlemskap i Skarpskytterselskapet. Lars Ihle med i Christiania Borgerlige Infanterikorps. Konkurransen var ytterst stor og koret meget eksklusivt. Opptagelsen skjedde ved hemmelig valg med sorte og hvite kuler. En eneste sort var nok til å sette en varig stopper for kandidatens høye livsmål.

I 1860 skriver Ivar Rytterager i et brev til formannskapet «Baadforening ved Revierhavnen tæller nu 120 Medlemmer og Foreningen i Piberviken omtrent 60 fra den besiddende ned til simple dagarbeider og flere haves ikke Plass til.»

Vedtekten 1879 kjenner vi. Der heter det «§ 2: Mellom flere søknader bør den, hvis andragende er eldst, ha fortrinnsrett, med mindre ansøkers helbredstilstand, familieforhold og bosted gir anledning til å fravike denne regel.»

I medlemsmøte 12 januar 1902 ble det bestemt at kunne foreningen ikke få havnen ved Baadforening ved Revierhavnen (ved Vippetangen), skulle man søke å få Hovedøyabukten. Under ingen omstendighet ville man høre tale om Hjortnesbukta innenfor Brannskjærene.

I brev av 19. mars 1904 fra foreningen til kommunen heter det:

«Ordningen av båthavnsprosjektet for de østlige bydels vedkommende som i og med dette kan anses avgjort. Den gode anledning en sådan godt ordnet båthavn vil gi folk, som ellers ikke har anledning landopphold, til å komme ut å trekke frisk luft, ved at de kan holde båt og på den måten styrke seg i deres fristunder, for på den måte med fornyet kraft å kunne gå til sitt arbeid. Det er også et av foreningens formål, idet dens statutter gir de søkere som er dårlige av helbred eller hvis bosted er usunt, fortrinnsrett til å opptas som medlemmer.»³¹

Det var radikalt på 1800-taller, men blant medlemmer var det ingen arbeidere, unntatt et bud. På 1904 ble virkeliggjort, da kom lærere, formenn og nedre del borgere inn som medlemmer. 10 år, 1914 – 1920, kom dagarbeidere og andre arbeidere. Med ulike varianter bestod dette vedtaket til 1970-tallet.

- Revierhavns Baatforening marginalisert i seilSPORTS historie

Man kan stille spørsmål om hvorfor mye av det som nå kommer frem, særlig om de første 25 årene av norsk seilSPORTS historie først kommer nå – hvorfor har det ikke vært kjent tidligere? - Svaret er todelt.

Revierhavns Baatforening har aldri belyst temaet i den historie som er utgitt ved diverse jubileer. Da Revierhavns Baatforening fylte 50 år var medlemssammensetningen helt annerledes enn i årene etter stiftelsen. Det var ikke lenger hverken kompetanse eller interesse innen foreningen selv for å skrive denne historien. Ved 75-årsjubileet regnet foreningen seg som en arbeiderbåtforening og selv om det satt sentrale seilere i ledelsen, var de orientert mot Oslo Seilforening – ikke mot KNS og seilhistorien som var knyttet til den. Ved 100-årsjubileet var situasjonen nær den samme, men nå var nær alle forbindelser med norsk seilSPORT brutt. Ved alle disse anledninger nøyde man seg stort sett med å gi ut utdrag av foreningsprotokollene, men foreningsprotokollene alene gir ingen informasjon om båtforeningens plass i seilhistorien. Først når de basale opplysningene fra protokollen blir sammenholdt med andre kilder og satt inn i en kontekst, trer det frem et spennende og nyansert bilde av foreningens historie. Direkte feil i foreningens egen historieskrivning har i tillegg bidratt til direkte misoppfatninger av hva slags forening båtforeningen var da den ble stiftet.

Til 50-årsjubileet nøyde styret seg med å utgi et litt tilfeldig utdrag av protokollene på i alt 15-sider i redusert A5-format. Nivået på denne beretningen illustreres av at den gjengir 29. april i stedet for 28. april 1853 som stiftelsesdato. Og den fortsetter med flere andre unøyaktigheter som senere forfattere bygger sine konklusjoner på. Her kommer for første gang påstanden om at protokollen for det konstituerende møte er undertegnet av 11 møtedeltagere. Protokollen viser derimot at det ikke dreier seg om signaturer, men om personnavn som er innført av referenten. Denne detaljen som kan synes ubetydelig, ble videreført i foreningens senere historieskrivning, og skulle senere føre til at foreningen ikke ble oppfattet som en lystbåtforening, men delvis som en sammenslutning av kommersielle interesser på havnen. Tre av stifterne ble tolket som firmarepresentanter: ”D. Meydell & Olsen, Ellefsen & Jensen og Møller & Bøchmann” som tegnet seg på vegne av firmaer. Personene bak disse tre ”firmaene” er nå identifisert som ordinære medlemmer uten noen firmatilknytning eller kommersielle interesser på havnen. Grunnen til at referenten bandt dem sammen med tegnet. ”&” kan være at det dreide seg om sameiere av båt, eventuelt med delt medlemskap.

³⁰ Leif Kåre Solberg. *Revierhavns Baatforening 1853-2003*. St. Hallvard, Oslo Byes Vel. 2003/2. Op.cit.

³¹ Johann Pedersen. *Revierhavns Baatforening*. Op. cit.

Nøkkverket og hovedkilden for all senere skriving av norsk seilsporthistorie er jubileumsskriftet for Kristiania Seilforening: "Kongelig Yachtklub Kristiania 1878- 1903". Problemet med denne fremstillingen er at den ble til i en kampsituasjon og historieskriveren var selv en av hovedaktørene i de pågående kamper. En nærmere gjennomgang av nøkkverket, jubileumshistorien fra 1903, må konkludere med at den langt på vei bør oppfattes som et partsinnlegg i den nylig avsluttede linjekampen som samme året endte med navneskiftet fra Kristiania Seilforening til Kongelig Yachtklub Kristiania. Den bør også forstås som et innlegg den pågående striden med NFfL som var på sitt heteste i 1903. I begge disse konflikter hadde historieskriveren Peter Tidemand Malling jun. f. 1864 selv en av hovedrollene. Også i selve klassikeren om seilsporthistorie: Halvd. Hansens KNS-historie fra 1933, var det Malling som hadde ansvaret for stoffet frem til 1904, og her baserer han seg på sin egen fremstilling fra 1903.

I forhold til det den gang ledende seilmiljø i Kongelig Yachtklub/KNS var båt-foreningen blitt marginalisert ti år tidligere, og i den grad den ble husket var det som eksponent for linjer i norsk seilsporthistorie som på denne tiden nylig var nedkjempet. Den eneste gjenværende representant for båtforeningen, Julius Foseid, hadde Malling selv vært med på å gi sparken som sekretær i Kristiania Seilforening fem år tidligere, for selv å overta posisjonen, og i NFfL var Foseid fortsatt hovedmotstander i den pågående konflikt.

Når vi ikke kjenner skriftvekslingen som det refereres til, kan vi selvsagt ikke i dag ta stilling til realitetene i denne saken. Problemene med å tolke hva som skjedde i denne spesifikke saken, i Schollertsaken eller for den saks skyld gjennom hele 1890-tallet, blir ikke mindre av at historieskriveren Malling til de grader selv var deltager og part i konfliktene. Han satt selv i styret som stilte kabinettsspørsmål på Foseidsaken og overtok deretter sekretærstillingen etter Foseid. Det er derfor kanskje forståelig at han gjennomgående er tendsiøs i saksfremstillingen av hele 90-tallet. Han har åpenbart sine helter: Hellesen og Thune, mens først og fremst Foseid er fienden, som han prøver å usynliggjøre. For eksempel fremstiller han under kapitteloversikten "1889-1893 – Advokat Th. Hellesen" valgene i 1890-92 da Foseid satt som formann, slik: «Foreningens bestyrelse indskrenkes ved disse love til at bestå af formand og viceformand og et 3 die bestyrelsesmedlem. Som sådeant vælges Th. Hellesen. I ham fik bestyrelsen en kraft, der i høy grad bidrog til at bringe foreningen og ikke minst seilsporthistorien et mægtig skritt fremad. På generalforsamlingen det næste år valgtes Hellesen til viceformand og det næste år 1892 til formand.» Tatt i betraktning av at Hellesen bare fungerte i syv måneder inn til han ble syk og døde, er karakteristikken bemerkelsesverdig, særlig når den eneste sak Malling konkret nevner at Hellesen utrettet, er benkeforslaget i –92 om øvelsesbåter og forhøyd kontingent.

Det verste med Mallings historieskrivning er at alle senere fremstillinger av seil-historien bygger ganske reservasjonsløst på ham. På tross av slagsiden i hovedkilden, ser mønsteret i en rekke av konfliktene på 90-tallet ut til å være at seilforeningens raske omdannelse mot en Yacht Club av engelsk type, ikke skjedde uten sverdslag frem til 1898.

I den daværende situasjon må det ha fortonet seg som lite opportunt å legge vekt på Revierhavns Baatforenings betydning i seilhistorien.