



Ole Johan Løvås (1900-1981)

Løvås Transportfirma 100 år!

Om grunnleggeren Ole J. Løvås

Av

Dag Kjetil Flater Hwang

16. september 2021



Innledning

Løvås – med den i dag formelle betegnelsen Løvås Transportfirma AS – ble etablert i 1921 og er ganske sikkert blant de eldste bedriftene innen lastebiltransport i Oslo – og trolig også i Norge. Bedriften er i dag spesialisert innen containerutleie, som et datterselskap i konsernet Norsk Gjenvinning Norge AS.

Dette skriftet er viet personen som etablerte firmaet i 1921 – Ole Løvås. Jeg som har utarbeidet skriftet, er et barnebarn av Ole Løvås. Jeg har dessverre ingen større innsikt i virksomhetens historie, verken gjennom muntlige overleveringer eller ved tilgjengelige dokumenter. Men forhåpentlig kan jeg likevel gi noen få bidrag til kunnskapen om firmaets opprinnelse og mannen som sto bak etableringen.

Dette skriftet inneholder også et fåtall fotografier. Jeg skulle gjerne ha hatt flere bilder av bedriften og av bilene. Det eneste som jeg har klart å finne fram for bruk til dette jubileet, er tre bilder som sannsynligvis er tatt på midten eller mot slutten av 1930-tallet, hvorav to bilder synes å være tatt samme dag. Jeg skulle gjerne ha funnet et fint portrettfoto av Ole Løvås fra 1930-, 1940- eller 1950-tallet, da han var godt etablert og på sett og vis i sin beste alder, men det har jeg ikke klart. Derimot har jeg en del andre ganske gode bilder, fra da han var yngre og eldre, samt mer avstandsbilder under fritid eller i familiære sammenhenger. Jeg har opplyst om årstall og i hvilken sammenheng bildene er tatt, så langt jeg har innsikt om det.

Ole Løvås - personalia

Ole Johan Løvås ble født 8. november 1900. Han vokste opp i Jevnaker kommune på Hadeland, på gården Løvås (på noen kart står stedet omtalt som Lauvås). De var ni søsken – fem gutter og fire jenter.

Ole Løvås giftet seg to ganger. I det første ekteskapet – med Olga Marie – inngått tidlig på 1920-tallet, fikk han to døtre, Svanhild og Bjørg. Bjørg forble ugift og barnløs, mens Svanhild (gift Flater) fikk to barn, Anne og Dag.

Ole inngikk sitt andre ekteskap – med Kathinka – på 1940-tallet, så vidt jeg vet under krigen. Han fikk ingen barn i dette ekteskapet.

Ole Løvås døde i Oslo 14. mai 1981.

Livsløpet og virket til Ole Løvås

I søskenflokket på Løvås gård var Ole nr. 3 i rekken. Han var imidlertid den eldste gutten, og han var således odelsgutt. Ole ønsket imidlertid ikke å overta gårdsbruket. Tidlig 1900-tall var på mange måter en brytningstid i landet, med overgangen fra et bondesamfunn til et samfunn mer basert på industri og byutvikling, og med

betydelige endringer i produksjonsteknikk, industri, energiforsyning, transport mv. (dette kan man lese om i romanene til Knut Hamsun!). I likhet med mange andre ungdommer på den tiden, var Ole sterkt tiltrukket av byen, ny teknologi og de arbeidsmuligheter som hovedstaden hadde å by på. Han valgte derfor å flytte til Kristiania, som ble hetende Oslo fra januar 1925. Ole Løvås bodde i Oslo resten av livet, de aller fleste årene i områdene Grünerløkka, Rodeløkka og Torshov/Lilleborg. Hans siste bopel var i Østgaards gate.

Jeg vet ikke nøyaktig året da Løvås flyttet fra Jevnaker til Oslo (Kristiania), men jeg mener å ha hørt at han var 16-17 år gammel, iallfall må det ha vært før han fylte 20 år. Jeg antar at Løvås i sin første tid i hovedstaden hadde lønnet arbeid. Før han startet sitt firma i 1921, gjorde han dessuten unna sin militærtjeneste, ganske sikkert i kystforsvaret, eventuelt sjøforsvaret. Jeg tror at han tjenestegjorde ved Oscarsborg i Oslofjorden, og dette understøttes dels av at han fortalte meg om noen opplevelser fra sjøen mens han var i det militære, og dels av et foto (ikke tatt med i dette skriftet) av en stor kanon, der en av soldatene likner på Ole.

Løvås var meget interessert i maskiner og biler, og han skal visstnok ha vært meget dyktig til å utføre reparasjoner av motorer og andre mekaniske innretninger. Jeg husker at Løvås fortalte meg om en hendelse en gang da han tjenestegjorde i forsvarret og de fikk motorhavari ute i Oslofjorden, der risikoen for grunnstøting naturlig nok var meget høy. Han bidro da sterkt til at de fikk fart i maskineriet igjen. Jeg husker også fra min barndom at min mor ofte tilkalte sin far, da det var behov for å utføre reparasjoner på vår personbil.

Ved oppstarten av firmaet Løvås tror jeg at dette neppe primært var et transportfirma, men et verksted for reparasjon av ulike maskiner og mekaniske apparater. På 1920-tallet var maskiner flest svært verdifulle gjenstander, mens arbeidskraften kostet relativt lite. På den tiden var det derfor veldig utbredt å foreta reparasjoner selv av relativt enkelt utstyr (dvs. ting som vi *i dag* betrakter som enkle og ofte billige). Det står da også skrevet følgende på skiltet på veggen til firmaet i Markveien så sent som på midten/slutten av 1930-tallet (se bilde neste ark):

FOR SYKLER SYMASKINER
ELEKTR KOKE OG VARMEAPP
PRIMUSER LÅSER OG NØKLER

Jeg har ingen informasjon om når Løvås skaffet seg sin første lastebil, men jeg antar at det var ganske tidlig, for han må ha vært avhengig av å hente og frakte en del av maskinene og utstyret som han skulle reparere. Jeg vet ikke når Løvås kom i gang med mer variert og omfattende lastebiltransport, men han hadde iallfall flere biler senest fra tidlig 1930-tall, for min mor Svanhild (født i desember 1924) uttrykte seg om lastebiler i flertall, også når hun erindret virksomheten fra sin tidlige barndom.



På skiltets siste linje – under informasjonen om sykler, symaskiner etc. – kan lesere med godt syn svakt skimte skriften: LØVÅS TLF 71218



Ole Løvås med en av sine biler. Bildet er sannsynligvis tatt mot slutten av 1930-tallet, kanskje ved Løvås gård.

Hvor stor bedriften vokste seg til å bli under Ole Løvås, er jeg usikker på (dette vet kanskje etterfølgerne som overtok). Men jeg hørte iallfall at mor snakket om seks biler. Denne størrelsen på lastebilparken ble neppe oppnådd før tidligst mot slutten av 1930-tallet, eller kanskje først etter krigen.

Verkstedet og transportvirksomheten holdt til i Markveien på Grünerløkka gjennom mange årtier, jeg tror adressen var under gatenummerserien 56 (i Markveien fins det mange i denne serien, f.eks. 56B, 56C,...). Jeg vet ikke om virksomheten allerede fra oppstarten var lokalisert i de samme lokalene, men det kan uansett ikke ha gått mange årene før bedriften var installert i Markveien. Min mor bodde i de aller første årene av sitt liv på Vålerenga. Jeg tror at hun var rundt 6 år, da de flyttet til Grünerløkka, til en leilighet i Korsgata, like ved Markveien. En av begrunnelsene for å flytte, var å komme nærmere verkstedet, som jeg har oppfattet at allerede da lå i Markveien.

Selve verkstedet og kontoret lå inne i en bakgård omgitt av en tett boligbebyggelse, og ellers forretninger og næringslokaler på gateplanet ut mot Markveien. Etter dagens forhold ville denne plasseringen av verkstedet og ikke minst av lastebilparkeringen ikke ha blitt tillatt. De relativt store lastebilene som jeg kan huske fra slutten av 1960-tallet/begynnelsen av 1970-tallet, kunne det ikke ha vært enkelt å presse gjennom den ikke altfor brede portalen som man måtte kjøre via, for å komme fra gata og inn i bakgården. Innkjørselen fortonet seg iallfall rimelig komplisert for meg - en liten gutt! Fram til 1940-tallet var lastebilene kanskje ikke spesielt store, men etter hvert som lastebilene gikk opp i størrelse, er det tvilsomt om det kunne ha vært plass til flere enn to-tre lastebiler samtidig inne i bakgården.

Jeg har ingen informasjon om antall ansatte, men det er vel sannsynlig at dette antallet i mange år lå relativt stabilt i intervallet fra 5 til 7-8, bestående av reparatører og sjåførere. På 1960-tallet, og kanskje lenge før (allerede fra 1940-tallet?), var det nok mest sjåførere som arbeidet i bedriften.

Ole Løvås gikk av med pensjon et stykke ut på 1970-tallet, jeg vil tro omkring 1974. Han hadde da i en overgangsperiode drevet bedriften i samarbeid med Geir Nordeng, som var opptatt som kompanjong, og som etter Ole Løvås sin fratreden videreførte og videreutviklet Løvås Transportfirma. Geir Nordengs sønn Harald tok noen tiår senere over ledelsen av foretaket, som i 2012 ble solgt til Norsk Gjenvinning. Selskapets historie for de siste 40-50 årene er det andre som må redegjøre for, men det er jo åpenbart at Løvås Transportfirma har opplevd en betydelig teknologisk og økonomisk utvikling etter at Ole Løvås trakk seg tilbake. Samtaler med to av de som ble ansatt i Løvås på slutten av «Nordeng-perioden» (Lars Anthony Breirem-Randin og Ivo Grøndahl), tyder dessuten på at Løvås Transportfirma har vært en god arbeidsplass.

Privatpersonen Ole Løvås

Ole Løvås gjorde bygutt av seg, men han besøkte regelmessig sin bror Peder som overtok gården. Ikke minst beholdt Løvås et nært forhold til naturen. Han elsket å fiske, især i ferskvann, og han var veldig glad i å stå på isen og pilke. Videre var Løvås en meget habil elgjeger, og i likhet med mange andre jegere likte han å fortelle spektakulære historier, der han nærmest kom i nærkamp med elgene!

Min mor har også fortalt meg om de mange bilturene som Ole og barna om sommeren tok til Katten (ved Nordstrand), for å bade i fjorden. Turene fant som regel sted om kvelden. Ifølge mor måtte hun utålmodig og lenge vente på avgang til badingen, fordi faren kom sent hjem etter å ha sittet på verkstedets kontor langt ut over stengetid.

Som ung jente gikk mor av og til som bud for Løvås, men i voksen alder arbeidet hun aldri i virksomheten.¹ For egen del husker jeg mine besøk hos bestefar i Markveien på 1960-tallet og tidlig på 1970-tallet. Det var en litt merkelig opplevelse. Verkstedet og kontoret var trangt, mørkt og gammeldags; der var det neppe gjort noen oppussing de siste 40-50 årene. Også lukten var fra en svunnen tid. Belysning, telefon, kontorbenk og annet kontorutstyr var oftest av den svært gamle sorten, og det var sikkert likedan for mye av verktøyet og andre gjenstander lagret på verkstedet. Med dagens øyne vil jeg karakterisere det som at jeg fikk følelsen av å komme til et museum!

Lokalene slik som de framsto på 1970-tallet, vitner om sparsommelighet og nøktern drift, noe som nok preget det store flertallet av nordmenn i generasjonen til Løvås. Disse hadde opplevd to verdenskriger, de harde 30-åra og de enda hardere 20-åra (Norge var et av de landene i Europa der 1920-åra var hardere enn 1930-åra; det synes å være lite kjent i dag). Denne nøkternhet vitner antakelig også om at Ole Løvås hadde mer interesse og teft for de tekniske sider ved sin virksomhet, enn han hadde for det rent forretningsmessige.

Jeg oppfatter at Ole Løvås var og ble betraktet som en «real kar», som vi gjerne sa før i tiden. Jeg er rimelig sikker på at han satte redelighet, pålitelighet og tillit i høysetet – disse gode gamle norske verdiene. Forhåpentlig satte også hans ansatte pris på dette.

Jeg minnes Ole Løvås sin meget karakteristiske – *vuggende* – gange. Løvås utviklet gikt i relativt ung alder. Jeg vet ikke akkurat når han begynte å bli stort plaget av gikten, men han var kanskje bare i 30-årene. Hans yngre bror Helge, som også jobbet i firmaet i noen år, var enda mer giktisk og ble tidlig ufør. Det er lett å utlede av dette

¹ Da jeg bodde i Hekkveien (Carl Berner), hadde jeg på 1990-tallet og tidlig 2000-tallet en gammel nabo, som godt kunne erindre Løvås-bedriften. Han hadde aldri jobbet for Løvås, men han hadde i tidligere tider ofte gått som bud *til* Løvås.

at arvelige forhold spilte inn for denne lidelsen, men vi kan også være rimelig sikre på at yrket og det fysiske arbeidsmiljøet bidro til gikt og svekket helse. Mindre maskiner kunne Løvås reparere inne på verkstedet, men i Markveien fantes det ingen garasje eller innendørs hall for lastebilene. Vedlikehold og reparasjon av lastebilene, som de i all hovedsak utførte selv, innebar derfor timevis med hardt arbeid ute i høst- og vinterkulde, ofte liggende på bakken under lastebilene, slik som min mor fortalte meg. At Løvås i tillegg likte å gå på jakt og å pilke på isen, gjorde sikkert ikke gikten lettere å bære.

Jeg oppfattet aldri at Løvås gikk rundt og beklaget seg over sine smerter og den form for invaliditet, som dette må ha vært. Ole Løvås ville nok framstå som sterk og med de uttrykk for verdighet som gjaldt for sin generasjon. Og helt til slutt, når jeg først skriver om kropp og sjel: Ole Løvås hadde en stiv lillefinger. Ole fortalte meg at den stive fingeren var konsekvensen av et veddemål som han hadde gjort med sin bror Peder, jeg vil tro i deres ungdom. Ole hadde hånda på hoggestabben og Peder hadde øksa i hånda. Ole veddet på at Peder ikke ville bruke øksa, mens Peder veddet på at Ole ville trekke hånda tilbake. Begge tok feil. Tøffe Løvås-gutter...!



Ole Løvås pilker på isen - Gjersjøen i 1960.



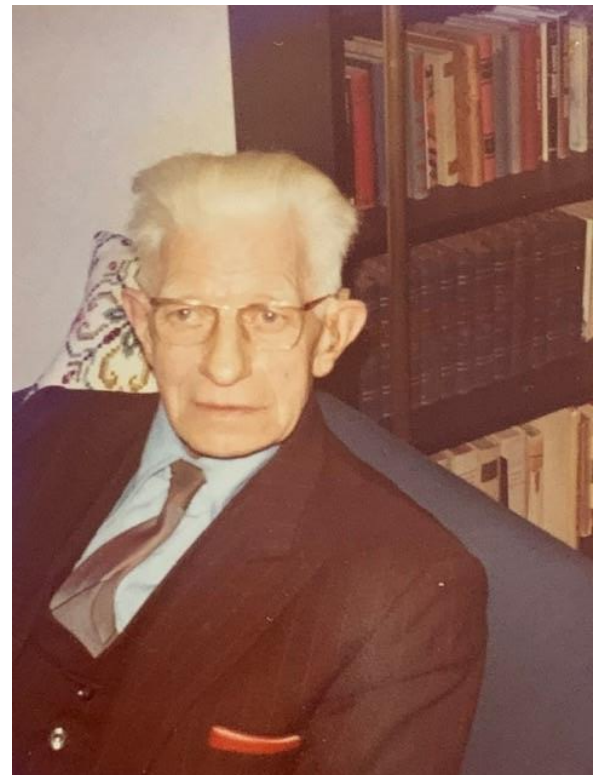
Ole Løvås med sin far på Løvås gård, omkring 1940. Fiskestanga i hånda!



Ole Løvås på jakt! Omkring 1940.



Ole Løvås med dattersønn Dag, sent i 1959 eller tidlig i 1960.



Ole Løvås julen 1977.



Ansatte i Løvås – og kanskje andre som hadde forretnings-/yrkesforbindelser til bedriften. Bildet er tatt i bakgården i Markveien, foran bygget der verkstedet holdt til. Bildet er ganske sikkert tatt på midten eller slutten av 1930-tallet.

Bildet øverst på **side 4** i dette skriftet er et forstørret utsnitt av bildet ovenfor. Bildet nederst på **forsiden** av dette skriftet er også tatt i bakgården i Markveien, samme dag som bildet ovenfor.



Bilde fra Ole Løvås sin forlovelse med Olga Marie, som høyst trolig fant sted i 1922 eller 1923.