

Ljanselva – en livsnerve i gammel og ny tid.



Her tar vi for oss den vestre delen av Ljanselva – fra Hauketo til Fiskevollbukta.



[Innledning](#)

[Bekker](#)

Vestre del

[Midtre del](#)

[Østre del](#)

v1

Steinhvelvbro. Ljabru betyr brua over Ljorn, som er det gamle navnet på Ljanselva (Ljarnarbru). Hva elvenavnet skal bety har det ikke vært mulig å finne ut av. Bygget ca. 1800.

v2

Slora. En slora er en slotteteig som ligger langs en bekk eller elv. Slora ligger på begge sider av jernbanen nord for Hauketo stasjon. Før utbyggingen av jernbanen og Hauketo st. i 1925 hadde elva to løp her. Det ene gikk i en stor slynge sydover gjennom Slora, og det andre fulgte dagens løp. I nærheten av Kollstien var det en badeplass.

v3

Løkens smie. Der det i dag er fotograf og andre virksomheter og Ljanselva forsvinner inn i den første elvetunnelen, var det en smie. Den ble anlagt i 1914, og smeden hette Løken. Til å begynne med var smedvirksomheten ikke særlig likt av Ljans fine beboere. Det endret seg imidlertid etter hvert til smedens fordel, og han utførte alt slags smedarbeide fra å lage sko til hest og til reparasjon av leker. Like bak husene forsvinner både Ljanselva og Prinsdalsbekken inn i fjellet. De går ikke inn på samme sted, men møtes inne i fjellet. Ljanselva og Prinsdalsbekken rant opprinnelig mellom fjellveggen og Løkens smie.

v4

Selau Mølle/Emballage-Skolen. På dette stedet, rett nedenfor begynnelsen av Kronveien, sto det først en mølle, som fikk sin vannkraft fra en dam i Ljanselva. Da mølla brant omkring begynnelsen av 1900-tallet, protesterte beboerne på Ljan mot at den skulle bygges opp igjen. Den offisielle begrunnelsen var at en kornmølle på grunn av kornstøvet var meget eksplosjonsfarlig, nesten som dynamitt. Den egentlige begrunnelsen for protesten var nok heller at beboerne på Ljan nå ønsket å bli kvitt all industriell virksomhet i området. For likevel å utnytte vannkraften fra elva, etablerte mølleeieren Selau en emballasjeskole. Elevene på denne skolen skulle lære å lage esker og kurver av spon eller kvister av pil. Denne emballasjen skulle brukes spesielt til transport av nyttevekster. Spon laget en med høvler drevet av vannkraft fra elva. Alle spor etter denne virksomheten er utvisket av senere vei- og jernbane-utbygging.

v6

Prinsdalsbekken rant i svinger der jernbanesporet nå er og møtte Ljanselva i nordenden av parkeringsplassen.

v7

Leikvoll. Åsen på oversiden av turveien langs elva, der det i dag er barnepark, het Leikvoll. Dette var et yndet utfartssted om sommeren for folk fra Kristiania. Her var det musikkpaviljong, danseplattning og benker. Folk kom i flokk og følge med toget til Ljan stasjon og danset og festet i lyse sommerkvelder. Historien forteller at det på St.Hans-festen i 1911 var det hele 3000 festdeltakere.

v8

Husflidskolen. På flaten like på østsiden av broen lå Husflidskolen. Den ble etablert med begrunnelse ganske lik Emballage-Skolen like ovenfor. Kruttverket, som lå like nedenfor, eksploderte nemlig i 1884. Det var ikke aktuelt å bygge opp kruttverket, og til erstatning for den virksomhet som hadde gått tapt, ble det bygget en husflidskole. Skolen var spesielt tilrettelagt for kvinner, slik at de skulle lære seg et håndverk og være økonomisk uavhengig av menn. Undervisningen omfattet spesielt sløyd og veving.



Vestre del

[Innledning](#)

[Midtre del](#)

[Bekker](#)

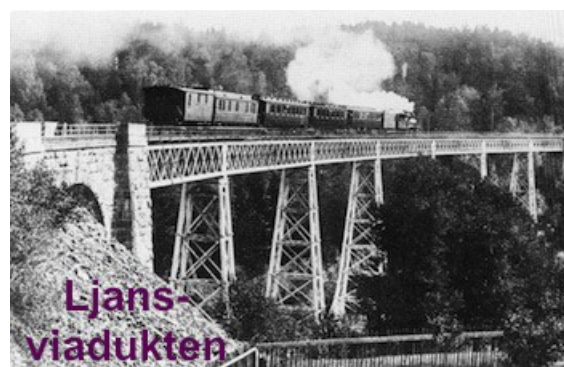
[Østre del](#)

v9

Kruttverket. Det var opprinnelig to kruttverk i Liadalen. Det første ble anlagt i 1750 og det andre i 1855. At kruttverk ble anlagt nettopp her, skyldes at beliggenheten den gang ble betraktet som ganske sikker i tilfelle eksplosjoner. Det smalt nemlig ganske ofte i de gamle kruttverkene. Det første kruttverket ble flyttet allerede før 1800. Til det første kruttverket hørte også til et salpeterverk, en stinkende affære basert på kompostering av gjødsel, slakt og latrineavfall. Det nyeste kruttverket lå like nedenfor fossen i Liadalen, og var i drift fra 1855 til eksplosjonen i 1884. Ulykken skjedde om natten, og krevde derfor kun to menneskeliv. Mye verre kunne det ha gått om ulykken hadde skjedd på dagtid med trafikk både på veiene og med jernbanen som da gikk i viadukt like over kruttverket. Ruinene etter kruttverket kan fortsatt sees. Ved elva ligger grunnmuren til stampehuset der kruttet ble produsert.

**v10**

Smålsbanen/Ljansviadukten. Jernbanebroa over elva var etter datiden et fantastisk stykke ingeniørkunst. På det høyeste 28 m over bakken. Broen ble åpnet i 1879 og sprengt i 1929. På nordsiden er alle spor av broen borte. Nede i dalen står imidlertid brofundamentene og det søndre brokaret igjen. Man kan også se den store skjæringen i fjellet videre sydover mot Holmlia.

**v11**

Fisketrapp ble bygget inne i tunnelen i år 2000. Dermed kunne laks og ørret komme opp i elven igjen. Tunnelen ble bygget i 1971.

v12

Store Ljan gård. Gården er antagelig den eldste gården på Ljan, og navnegård for Ljan-distriktet. I løpet av middelalderen ble den opprinnelige gården delt i fire. To av de andre gårdene er bevart som Ljabru og Stubljan. Den fjerde gården het Østre Ljan, og kom aldri i bruk igjen etter Svartedauden. Ingen vet eksakt hvor denne fjerde gården lå, men den kan ha ligget på Hallagerjordene. Store Ljan var den første gården som ble oppdelt til villatomter på Ljan. Hovedhuset, slik vi ser det i dag, ble påbegynt i 1720, men er ombygget og påbygget mange ganger siden da. I dag tilhører Store Ljan Oslo Kommune, og har blitt drevet som vernehjem.

**v13**

Lusetjernbekken renner ut i Fiskevollbukta. Den er stort sett nedgravet hele veien fra Holmlia.

v14

Utløpet for Ljanselva var opprinnelig sammen med **Lusetjernbekken**. Elva ble lagt i tunnel tidlig i 1960-årene. Før rant vannet der Ljabru-diagonalen går i dag (se rød strek på kartet) I fjellet er det anlagt en målestasjon som overvåker vannføring og kvalitet. Øverst i tunnelen er det et loddrett fall på ca 4 meter. Der er det bygget en fisketrapp for å hjelpe fisken opp når den skal gyte.

v15

Fangeleir. Tyskerne hadde fangeleir her ved Fiskevollen. Høsten 1944 bodde det 250 norske Grini-fanger her. Sammen med franske, italienske, polske og periodevis russiske fanger skulle de bygge et oljetankanlegg inne i Ljanskollen. Det ble anlagt et sidespor fra Østfoldbanen.

