SAERS CLEMENS 23456789L
ØVRE SMESTAD VEI 30 C
0378 OSLO

Vennligst meld adresseforandring

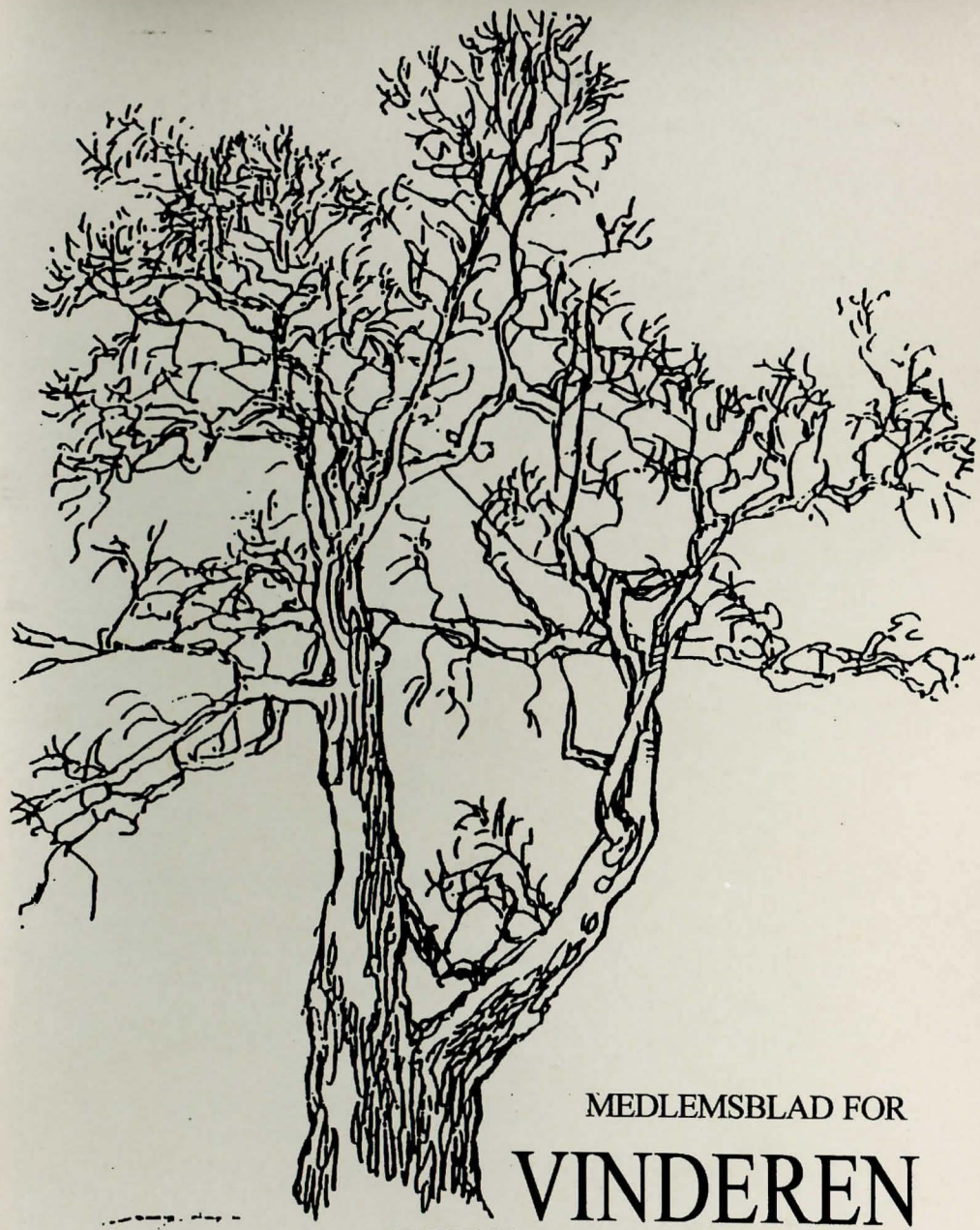
VINDEREN HISTORIELAG ISBN 0804-3256
Postboks 90, Vinderen
0319 OSLO
Hjemmeside: http://home.sol.no/~pbache/vindhist.html
Årskontingent kr 100.-
Postgirokonto 0825 0409339
Bankgirokonto 5084.05.24008
Telefon 22 50 70 83 - Per Henrik Bache, pbache@online.no
Redaktør Finn Holden, finnh@persbraten.vgs.no

26

INNHOLD

Redaktørens spalte ..... 2. omslagsside
Vårtur 1
Finn Holden: Holmenkollbanen 100 år 3
Planene - 3, Anlegget - 9, Holmenkollbanen i drift - 13, Villabebyggelsen - 20, Tryvannsbanen - 28, Undergrunnsbanen - 44, Holmenkollen som livsnerve i byen - 47, Okkupasjonen - 48, Etter krigen - 49
Lisen Heyerdahl Haanes: Halvor Emil Heyerdahl 58
Anne-Wenche Ore: Om å bo på landet - i alle fall langt fra byen 61
Rolf Gillebo: Holmenkolbanen- noen minner fra 50-årene og noen betraktninger over banens betydning 65
Knut A. Nilsen: Nordmarkstrikken, ved Finn Holden 69
Tor Øystein Olsen: Blomsterengene ved Blankvann 70
Hvor stod denne? Når er denne fra? 72
Sekretærens hjørne ..... 3. omslagsside

Falch Hurtigtrykk, Oslo 10562 www.falch.no



MEDLEMSBLAD FOR

VINDEREN HISTORIELAG

BYDEL VINDEREN **7. årg.**
Fra Frøen til Frognerseteren **NR 2/98**

REDAKTØRENS SPALTE

Dette nummeret er helt viet 100-årsjubileet for Holmenkollbanen. Redaktøren har heldigvis før arbeidet lest raskt (en kveld) manuset til Knut A. Nilsen: Nordmarkstrikken - Holmenkollbanen 100 år. Jeg har derfor kunnet legge meg på en annen linje. Knut A. Nilsen har naturlig nok skrevet om helheten, utviklingen av A/S Holmenkolbanen med andre vestlige forstadsbaner og undergrunnsbanen. Jeg har lagt hovedvekten på banens historie i vår bydel og betydningen for den: anleggsarbeidet, driften av den eldste banen, husbygging og veibygging gjennom baneselskapet, banens betydning for bydelen. Derfor utfyller de to framstillingene hverandre samtidig som Nilsens bok er fyldigere og har bedre bildestoff.

Arbeidet med dette nummeret har krevd mye arkivarbeid på Oslo byarkiv, arkivet til Oslo Sporveier og Statsarkivet. Jeg vil takke for hjelpen jeg har fått fra Oslo byarkiv og Sporveienes arkiv.

I artikkelen omtales «Besserudhøidens Interessentskab» og «Holmenkollens Villabebyggelse» allerede i 1896. Er det noen av leserne som kjenner noe mer til disse foreningene?

To av dem som har vokst opp med banen og vært brukere av den i mange tiår, Anne-Wenche Ore og Rolf Gillebo, har skrevet hver sin artikkel om kontakten med banen. Truls Bartvik i Lokaltrafikkhistorisk Forening har vært så vennlig å låne meg en stor samling artikler om begivenheter i Holmenkollbanens historie.

Bare én artikkel er tatt med utenom stoffet til 100-årsjubileet, nemlig det vårlige brevet om blomsterengene ved Blankvann. Det er to grunner til det, først fordi dette er et vårnummer, for det andre fordi takket være Holmenkollbanen kan atskillig flere mennesker nyte blomsterengen ved Blankvann når de slipper å gå helt fra Majorstuen.

Finn Holden

VÅRTUR

Velkommen til trikketur

I anledning av Holmenkollbanens 100 års jubileum inviterer Vinderen Historielag til en tur med de gamle teakvognene

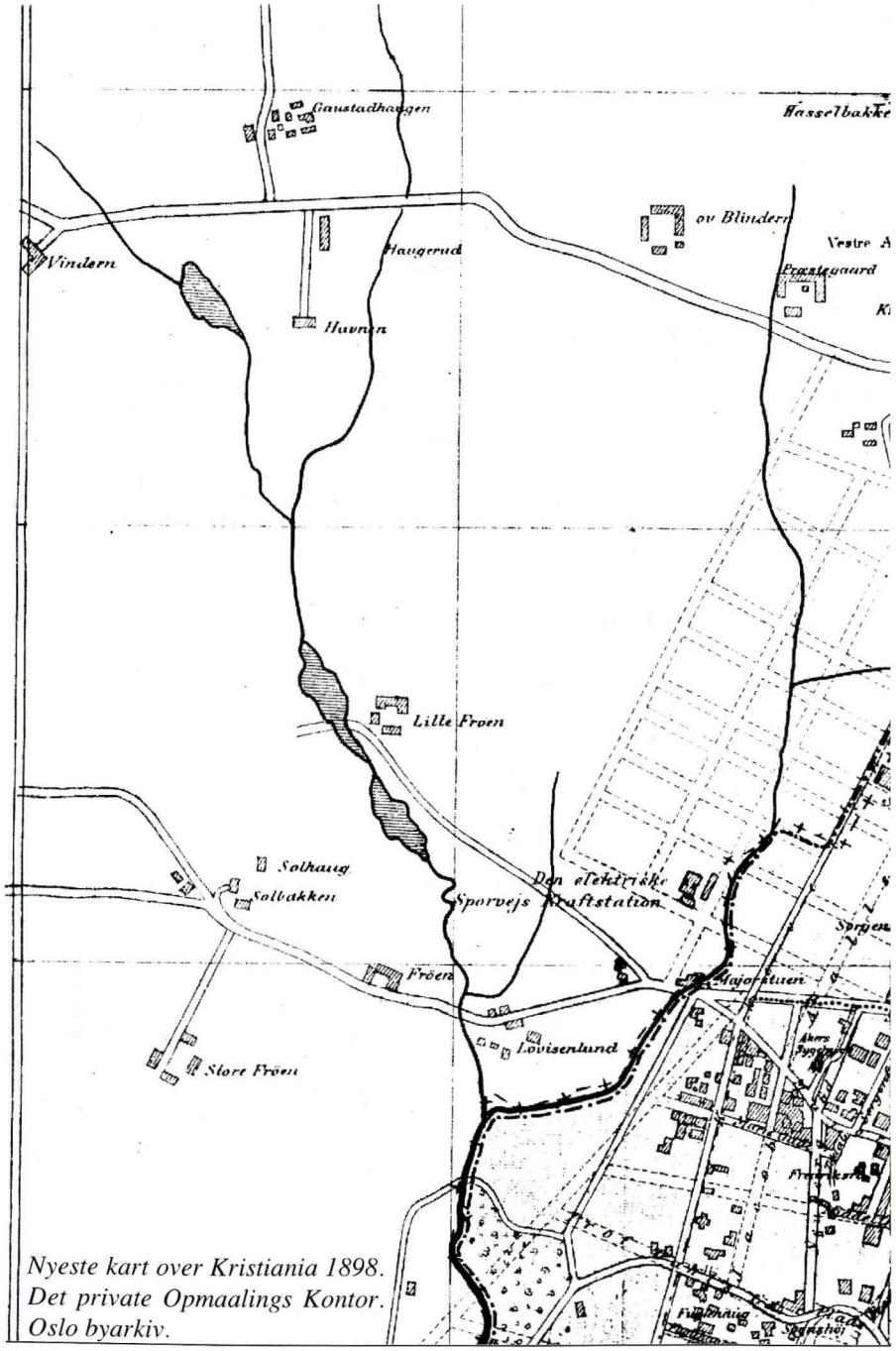
Vi møtes kl. 1855 på Majorstuen stasjon 16. juni.
(trikketuren starter 1900)

Trikketuren går fra Majorstuen til Frognerseteren og tilbake til Majorstuen. Det vil bli en stans på Frognerseteren. Dersom været er fint, blir det tid til en spasertur opp den gamle traseen til Tryvandshøiden stasjon. Vi har også mulighet til en picnic.

Vår guide på turen vil være direktør **Rolf Gillebo**.

Turen avsluttes på Majorstuen, det vil imidlertid være anledning til å gå av trikken på sin stasjon på hjemveien.
Det er begrenset plass i vogntoget (ca 100). Vi må derfor be interesserte melde seg til vår sekretær Per-Henrik Bache innen ***8. juni***.
Dersom tilstrømningen av interesserte blir overveldende, gjentas turen 17. juni til samme tid for dem som ikke fikk plass 16. Juni.
Vi håper på godt vær.

VEL MØTT



Nyeste kart over Kristiania 1898. Det private Opmaalings Kontor. Oslo byarkiv.

HOLMENKOLLBANEN

AV FINN HOLDEN

Planene

Holmenkollåsen lå langt fra byen og arbeidsplassene. Der kunne man ikke vente stor bebyggelse. De første planene om Holmenkollbanen baserte seg på sports- og sanatorietrafikken på søndagene. Man ventet at hverdagstrafikken ble så liten at det ikke ville gå mer enn en vogn hver time.

Mange parter kom med forslag til en Holmenkollbane. Utgangspunktet varierte: St. Hanshaugen, Dahlbergstien, Theresegate, Vestbanestasjonen og ved krysset Holtegaten-Bogstadveien. Traséen varierte noe, fram til Holmenkollen, enten noe lenger vest enn nåværende linje eller noe høyere opp. Det var forslag på dampjernbane, elektrisk jernbane og elektrisk sporvei, og forskjellig sporbredde.

En svensk ingeniør, Crafoord, fikk avgjørende betydning. I 1890 foreslo han en elektrisk jernbane fra Majorstuen til Holmenkollen med en sporvidde på 60 cm. Den traséen han foreslo, er svært lik dagens: fra Majorstuen over Frøen, Vinderen, Gaustad, Riis, Slemdal, i en sving over Skådalen fram til Holmenkollveien, til *«foden af de skovstrækninger som dels ere erhvervede af kommunen for at være et tilflugtssted for publikum, dels ere blevne udstyrede med anlæg beregnede paa dette»*.

En offentlig komité med ingeniør Fenger-Krog som formann avviste fle-

Den oprindelige Plan. Den oprindelige Plan for Anlægget var, som bekjendt, baseret paa Indtægten af en betydelig Søndagstrafik, medens derimod Hverdagstrafiken paa Grund af Forholdene var forudsat saa ringe, at den blot vilde kræve en Vogn hver Time — noget, som neppe kunde bfive lønnende.

Nærværende Plan. Nærværende nye Plan gaar derimod bl. a. ud paa at opnaa en gevinstbringende virkelig Sporveistrafik ogsaa for Aarets ca. 300 Hverdage med Vogne hvert 15de Minut og tænkes den hertil fornødne Søgning tilført Sporveien ved følgende Foranstaltning:

Medens al Bebyggelse langs Banen ved den oprindelige Plan var overladt til vedkommende Grundeieres Initiativ og Forgodtbefindende baade med Hensyn til Salg af Tomter og sammes Pris, hvorved Tidspunktet for Banens Rentabilitet blev gjort afhængig af Forholde, hvorpaa Selskabet ikke kunde øve nogen Indflydelse, agtes der nu samtidig med Baneanlæggets Udførelse hurtig istandbragt Villa-Bebyggelse langs Linien, hvilket formenes at kunne opnaaes ved:

1. at man af Grundeierne har erhvervet frit Terrain for en 16 m. bred Vei, hvorpaa Banen lægges samt for Tværveie og Paralelveie til Tomterne paa begge Sider af samme.
2. at man af Grundeierne har faaet fast paa Haand, Terrain for Bebyggelse paa begge Sider af Sporveien.
3. at man paa Basis af den herom oprettede Kontrakt kan tilbyde vort Publikum
   a. billige, smukt beliggende Villatomter med hensigtsmæssige Veitilgange samt Adgang til at faa opført bekvemme, hyggelige Boliger til nedenstaaende fordelagtige Priser,
   b. en reguleret planmæssig Bebyggelse af Nabotomterne og den hele Omgivelse (cfr. vedlagte Regulerings-, resp. Udparseleringsplan) og
   c. Adgang til ved et billigt Kommunikationsmiddel naarsomhelst — ikke blot nogle Gange om Dagen som med almindelig Jernbane — at komme ned til Byen og dens forskjellige Strøg.

Fra Prospektus, s. 1, 1895

re av de foreslåtte utgangsstedene, og konkluderte med at banen ikke burde gå lenger enn til bygrensen, dvs. Majorstuen. I 1892 ble det lagt ut tilbud om aksjetegning med magert resultat.

Den elektriske sporvei i selve byen fra 1894 skapte ny interesse for en Holmenkollbane. For det første var interessen stor blant publikum for det nye tekniske vidunder. Den elektriske sporvei hadde dessuten kraftstasjon på Majorstuen og kunne levere strøm til en Holmenkollbane. For det tredje gikk trikken til Majorstuen, som dermed kom nærmere sentrum. Dette kunne gi håp om større trafikk til Holmenkollen og større fortjeneste.

En offentlig aksjeinnbydelse i 1894 på en elektrisk sporvei fra bygrensen, Majorstuen, til Holmenkollen og beregnet på turister og gjester til sanatoriene, møtte liten respons. Kostnadene var beregnet til kr 600 000; Kristiania kommune tegnet seg for kr 65 000 og private for 130 000.

Holmenkollbane med byggetomter

Året etter ble det lagt ut en ny innbydelse med et viktig tillegg: Holmenkolselskapet tilbød boligarealer langs linjen til det boligsøkende publikum.

Holmenkollbanen ville skjære gjennom jordene til de store gårdene Riis og Grimelund, og selskapet hadde tatt kontakt med gårdbrukerne Halvor Torgersen (Riis) og Fridtjof Husebye (Grimelund). Selskapet overtok arealer

Det er neppe nødvendig nærmere at udvikle, hvilken Trang alle Mennesker har til at komme ud i den frie Natur.

Hidtil har det været kostbart at blive Eier af en Villa med den for en Kristianiamand fornødne lette Forbindelse med Byen. Men her bydes der endelig en saadan Anledning ogsaa for de, der ikke er velsignet med Formue, til at erhverve Hus og Grund med mindre aarlige Udgifter end Leien for en tilsvarende Bolig i Byen.

De Fordele Arrangementet byder ere følgende:

1. Man erholder et hyggeligt, sundt Hjem for sig og sin Familie tjenligt baade for Vinter og Sommer.
2. Man sikrer de Efterladte en Arv.
3. Arven nyder Familien godt af fra den Tid, Eieren begynder at betale Forsikringspræmien og er flyttet ind i sit Hus.
4. Man sparer Extraudgifter til Sommerophold paa Landet.
5. Naar Eieren i et forudbestemt Antal Aar har betalt Præmien, bortfalder denne, og Eieren faar derved en betydelig pekuniær Støtte i sin Alderdom.
6. Alle Ubehageligheder som Følge af at være Leieboer bortfalder, og naar man betaler Renter og Forsikringspræmie, saa er man *Herre i eget Hus* og paa egen Grund; man nyder alle Fordele, som en Huseier besidder; og man kan glæde sig ved at se *sin Eiendom stige i Værdi*, eftersom Bebyggelsen vokser rundt omkring
7. Man færdes ugenert paa sin Eiendom, idet Vaaningshusene komme til at ligge langt fra hverandre som Følge af Tomtens Størrelse — ca 4 Maal.
8. Trangen til kostbare Fornøielser udenfor Huset vil blive mindre; thi hjemme er det bedst, og den vakre Omegn med sine prægtige Skovtrakter vil give rigelig Anledning til Adspredelser og Opfriskning for Legeme og Sjel baade Vinter og Sommer for Voksne og Børn.

Fra Prospektus, s. 4, 1895

Forsiden til Prospektus, 1895

langs linjen i 150-300 meters bredde. I en overenskomst i oktober 1895 mellom A/S Holmenkolbanen og H. Torgersen og Fr. Huseby håndga gårdbrukerne tomter til baneselskapet for et tidsrom på 10 år for utparsellering på vilkår om «bebyggelse, brug, gjærdehold, kloakledning etc., og brugsræt for sælgerne om veie m.v. og forbud mod generende bedrift m.v.»

«Holmenkolbanens villakvarter av gaarden Riis» ble tinglyst, og det ble utbudt i alt ca. 200 tomter a fire mål til salgs til publikum. Hver tomt skulle bebygges med bolighus på høyst to etasjer og minst 10 meter fra nabogrunn og 15 fra vei eller bane. Selskapet hentet dessuten anbud på ferdige trehus på tre rom med kjøkken for kr 5 595 og fire rom med kjøkken for kr 18 070. Skjøtene ble tinglyst «hvorefter parcellen har ret til grundmursten, veie, vann og grus».

Denne gang ble aksjekapitalen økt til kr 800 000, fordi selskapet ønsket anlagt dobbeltspor til Slemdal og en fem meter bred vei langs banen til Riis og noe smalere veier lenger opp.

Holmenkollbanen var modell for Gråkallbanen i Trondheim: turistbane fra byen til marka, skistativer utenpå vognene og salg av villatomter langs banen.

«Indbydelse til Aktietegning» 1895

Holmenkolselskapet laget et eget «Prospectus» til «Indbydelsen». Her gjør selskapet overslag over driften framover og venter nå *«en betydelig sporveistrafik ogsaa for aarets ca. 300 hverdage med vogne hver 15 minut»*. Det reklameres for kjøpet: *«hyggelig, sundt hjem»*, arv til de etterlatte, sparer *«extraudgifter til sommerophold»* og *«trangen til kostbare fornøielser udenfor huset vil blive mindre»*.

Selskapet påregnet en stor trafikk med banen *«paa grund af den givne adgang til billig bebyggelse, egnens skjønhed og de smukke velindrettede beværtningssteder (hvoriblandt det nye holmenkolpalads) ovenfor banens endepunkt»*. Tomtene er store, fordi det er ikke vann- eller kloakkledning i området. Selskapet skriver bare at *«vand findes overalt i terrainet, saa man kun behøver at grave en brønd...eller anbringe en cisterne»*. Toalettforholdene er selvsagt ikke berørt.

De foreslåtte kjøretakstene ble kritisert som altfor høye: 25 øre på søndager og 15 øre på hverdager. I en avisartikkel skrev innbyderne at Holmenkollbanen ville bære seg. Langt flere enn 200 villaer kom til å bli bygd. *«Udenfor tomterne findes det betydelige arealer som hører til de sundeste og mest naturskjønne i byens omegn, og det har allerede meldt sig adskillige liebhabere ogsaa til disse.»*

I 1890-årene økte folketallet i Kristiania sterkt, leiegårder sprang i været, og det var stor boligspekulasjon i 1895. Aksjetegningen til Holmenkollbanen ble derfor stor nok til at selskapet våren 1896 begynte anlegget av banen.

Rentabilitet.

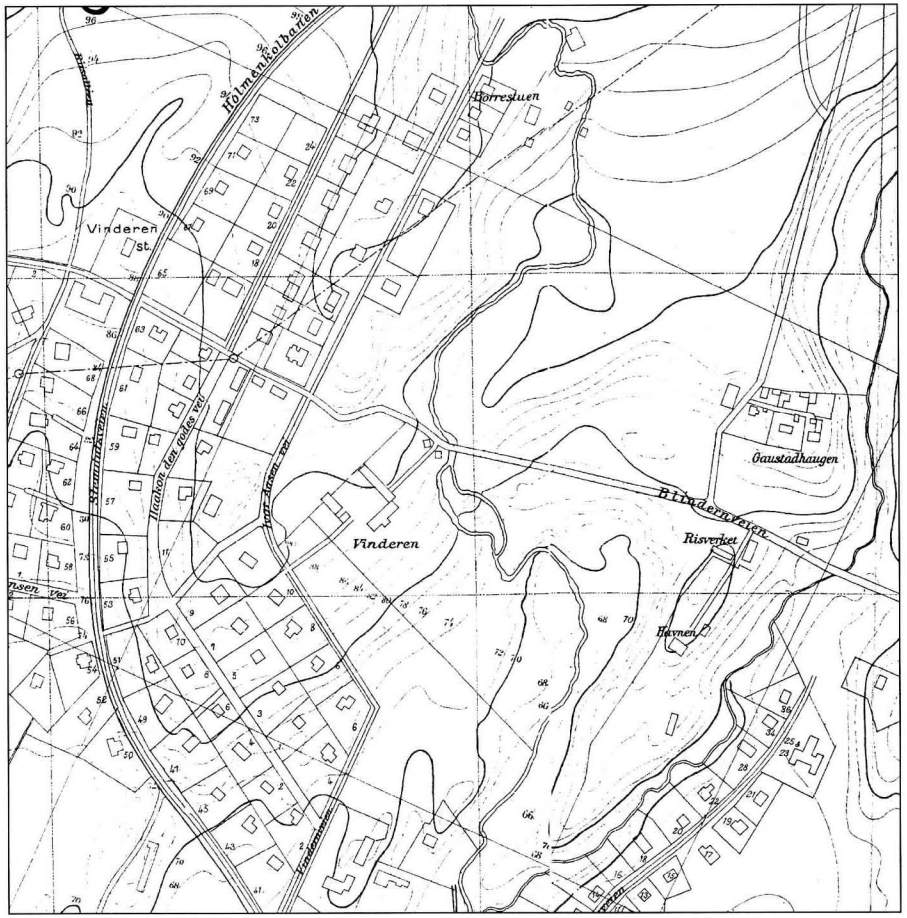
Indtægter.

Søndagstrafik (Helligdage og Festdage) med en Vogn + Tilhængevogn hvert 8de Minut, og en daglig Driftstid af 15 Timer i begge Retninger udgjør 225 enkelte Vogntur à 30 Passagerer = 6750 Personer — et Antal, der ved ugunstige Veirforhold sættes til det Halve.

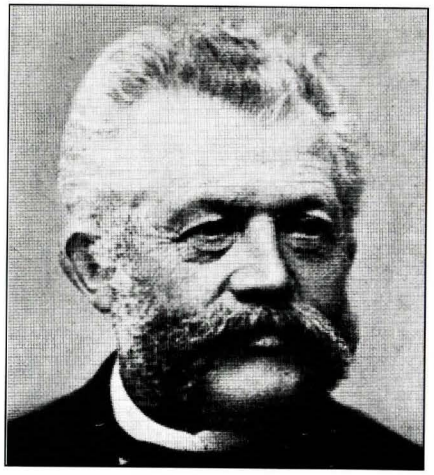
Hverdagstrafik med en Vogn hvert Kvarter og 15 Timers dagl. Driftstid vil med 2 Personer pr. Vognkilometer, som man antagelig snart vil kunne paaregne, udgjøre 2,00 × 120 × 6,6 = 1584 Personer pr. Dag

Altsaa for 30 Søn- og Helligdage à 6750 Personer = 202500

Fra Prospektus, s. 2, 1895

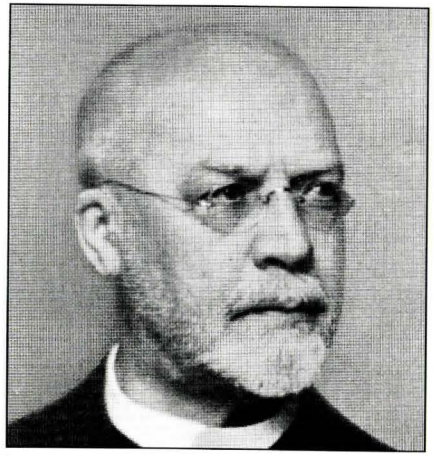


Kartet viser hvordan den første bebyggelsen bukter seg langs banen. Bebyggelsen på Lille Frøen skyldtes egen arkitektkonkurranse i begynnelsen av århundret. Kart over Kristiania utgitt ved Byens opmaalingsvesen 1921.



Ingeniør **Albert Fenger-Krog** (1835-1904) var kontorsjef i Veidirektoratet og driftsbestyrer i Christiania Elektriske Sporvei. Han hadde ansvaret for veianlegget over Haukelifjell, veianlegg i Telemark, lokaljernbaner og planleggingen av elektrisk sporvei i hovedstaden. Hans arbeid for Holmenkollbanen var et resultat av arbeidet i Voksenkol-Holmenkol-Selskabet for kjøp av eiendommer til glede for. befolkningen i hovedstaden. Planen for Holmenkollbanen var hans. Etter at anleggsperioden var over, gikk han tilbake til Statens Veivesen.

Ingeniør **Halvor Emil Heyerdahl** (1840-1917) bygde det første elektriske lysanlegget i Christiania i 1878. Han samarbeidet med Fenger-Krog om elektrisk sporvei i hovedstaden. Da de første planer om Holmenkollbane slo feil, foreslo han å kombinere byggingen av banen med salg av byggetomter. Han ledet maskinforretningen Heyerdahl & Co. Han var styreformann i byggeperioden og gikk etterpå av fordi han også var styreformann i den elektriske sporvei.



Advokat **Carsten Bjerke** (1853-1936) gikk inn i Holmenkolselskapet 1895 for å takle alle de juridiske problemene knyttet til anlegget, bygging og tomtesalg. Han var formann i styret for A/S Holmenkolbanen 1906-1933.

Bilder av de tre menn.
Fra Holmenkolbanen 50 år.

ANLEGGET

Ingeniør Fenger-Krog ble ansatt som administrerende direktør i byggeperioden med påtegnelsen i styret «Gagen fastsettes naar banen er færdig». Etter utført arbeid ble gasjen fastsatt til kr 5 000 pr. år.

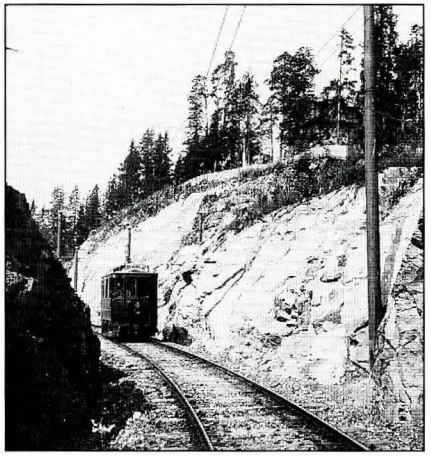
Ingeniørene Stenersen og Høyer-Ellefsen fikk entreprisen med et anbud på kr 148 970, og stasjonstomten på Majorstuen, 2.2 mål, ble kjøpt for kr 16 500.

Anleggsarbeidet begynte våren 1896. Traséen gikk over jorder, gjennom skog og noen steder gjennom fjell. Største stigning var 1:25. Anlegget var forholdsvis enkelt, likevel var det imponerende hvor fort arbeidet gikk. Utstikningen av linjen begynte i februar 1896, og arbeidet ble bortsatt til Stenersen og Høyer-Ellefsen 7. september samme år. I februar 1898, 18 måneder senere, var banelegemet lagt., dobbeltspor 3.2 km til Slemdal, enkeltspor 6.36 km videre til Besserud. og med anleggsvei (Slemdalsveien) til Slemdal. Det elektriske anlegget hadde Schuckert & co. i Nürnberg ansvaret for. Det arbeidet holdt godt følge med selve anlegget.

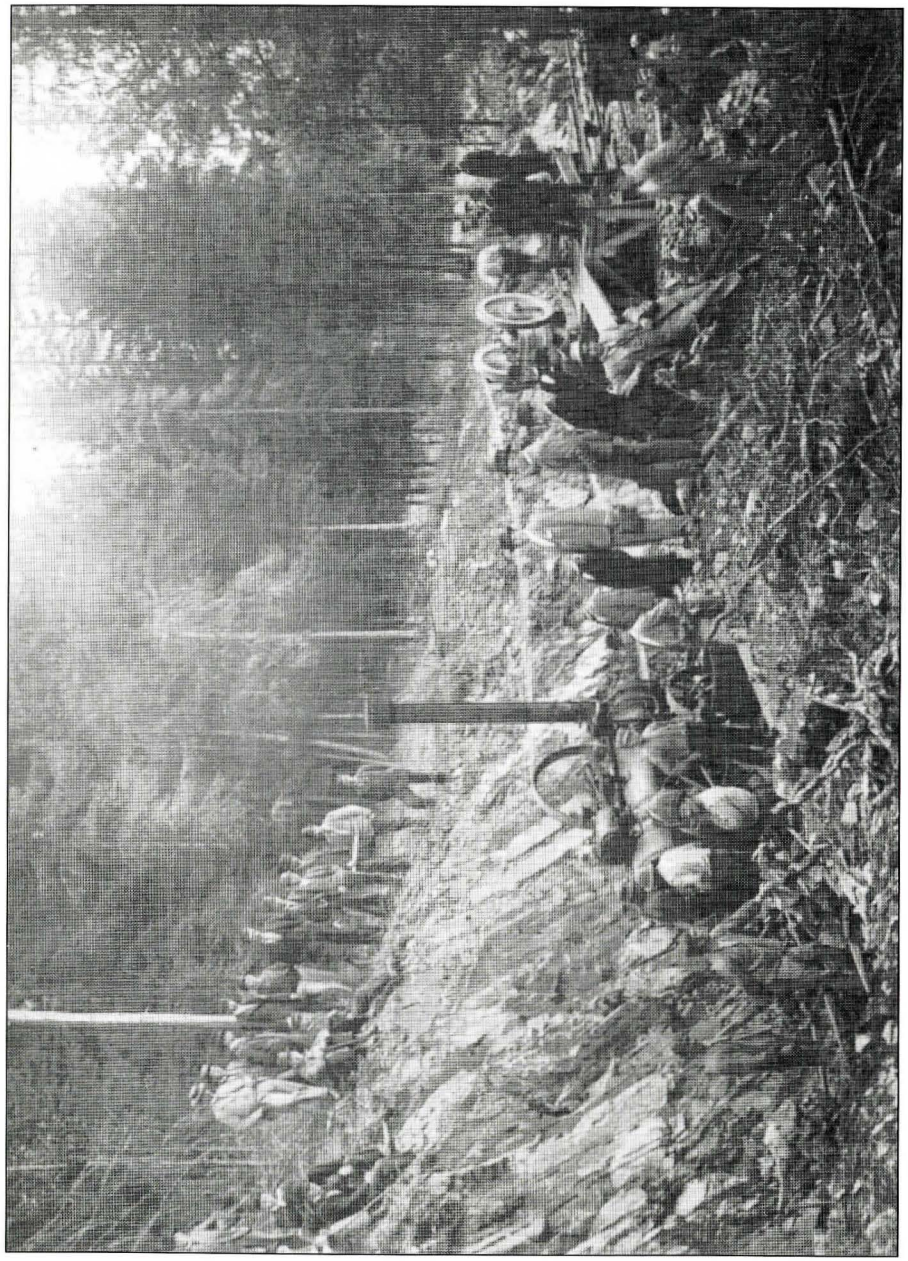
En årsak var den milde og snøfattige vinteren 1897/98 som tillot uavbrutt anleggsarbeid. Skiforeningen skrev at man måtte sørge for at «publikum uden fare og risiko kan passere banelegemet paa de almindeligste skiveie». Anleggsarbeidet foregikk uten store problemer. Stenersen og Høyer-Ellefsen måtte i 1897 betale kr 5.- til Vestre Aker Børnehjem for «mulkt for uforsigtige arbeidere». Samme år skrev byggefirmaet at to studenter som fikk bank i Frognerseterveien, selv var skyld i dette «for de har forstyrret arbeiderne i deres søvn».

Det var stor konkurranse om arbeidskraften pga. den intense husbyggingen på samme tid. Derfor steg arbeidslønningene, slik at budsjettet ble overskredet med ca. 220 000 kr. Sporvidden var den samme som bysporveiens, 143.5 cm, men med jernbaneskinner, ikke rilleskinner som sporveien.

Tomteeiere, representert i «Besserudhøidens Interessentskab» og «Holmenkollens Villabebyggelse» avsto fri grunn til banen. Sistnevnte avsto også fri tomt til endestasjonen. Dr. Holm på Holmenkollen Turisthotel overtok nedhuggede trær.



Den første trikk i skjæringen ved Gråkammen.



Mobilt pukkverk i linjen ved Gråkammen. Ukjent fotograf fra Kristiania tekniske skole, Oslo byarkiv.

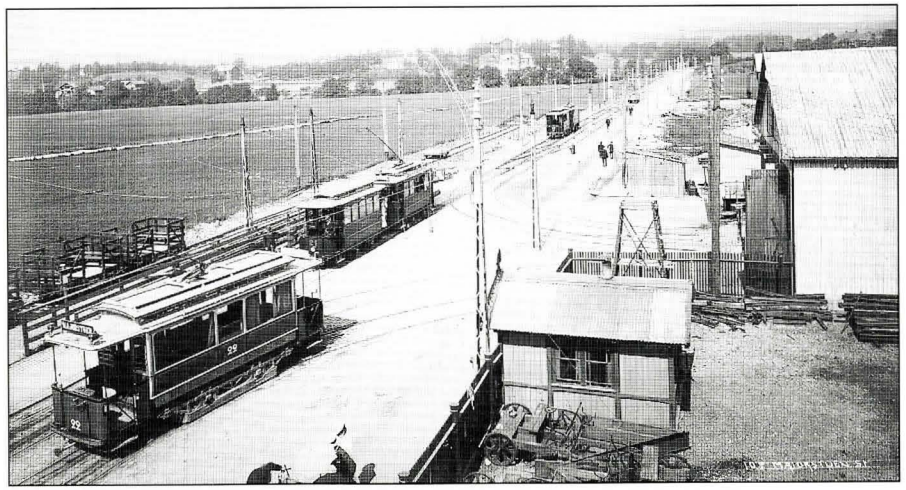
Helt til 1912 delte Holmenkollbanen og den elektriske sporveien stasjon på Majorstuen med direkte overgang for passasjerene på samme plattform.

Konsesjon

Først etter at banelegemet var ferdig lagt og bare det elektriske anlegget sto igjen, søkte A/S Holmenkolbanen om konsesjon. I departementets konsesjon av mars 1898 står det at banen kan *«trafikeres med en hastighed af indtil 20 km. i timen....Vognpersonalet maa i nærheden af veie, særlig ved krydsningen af disse, nøie have sin opmærksomhed henvendt paa de veifarendes heste eller andre dyr.»* Holmenkollbanen fikk konsesjon som jernbane, dvs. at den var skattefri og hadde egen trasée.

3. februar 1898 ble Holmenkollbanen åpnet av kong Oscar 2, som reiste fra Majorstuen til Slemdal og der steg ut på en festlig dekorert plattform. 19. februar reiste pressen med banen, og først 16. mars åpnet banen for regulær drift.

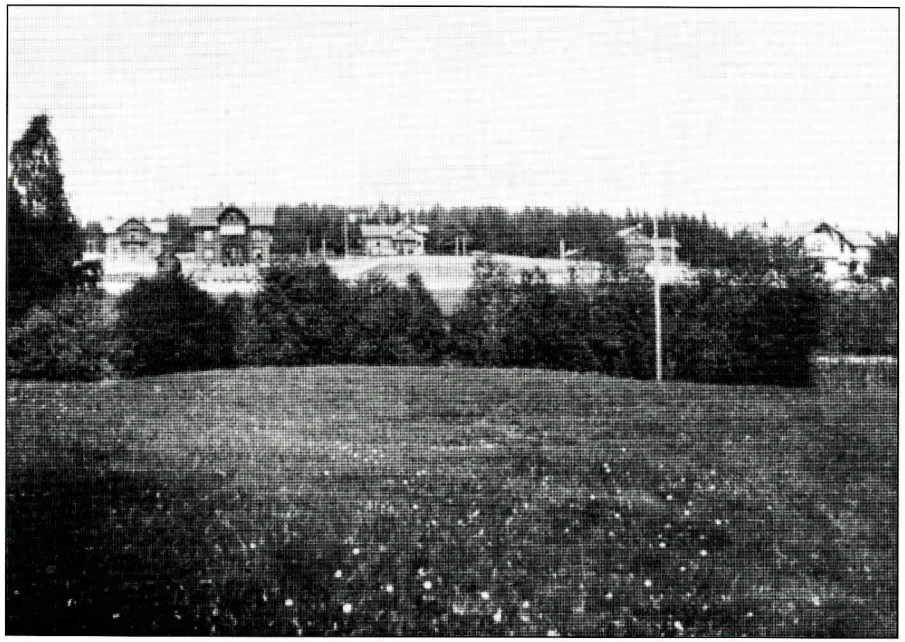
Morgenbladet skildret turen gjennom *«de deilige skovtragter»* opp til Slemdal i februar 1898: *«Saa gaar turen videre i de smukke vogne, bekvemme og rummelige, forsynede med hensigtsmæssige varmeapparater, der ogsaa fremkalde en betydelig temperatur med jevnt fordelt varme over hele vognen...Det var en fornøielse at lægge mærke til hvor roligt vognen bevægede sig, uden denne hoppen og slingring i kurvene som vi saa godt kjender fra vore sporvogner. Heller ikke var støien av den synderlig stærk, og man kunde godt tale sammen inde i vognen, uden at gjøre de øvrige passagerer delagtige i konversationen.»*



Majorstuen stasjon ved århundreskiftet. Nederst sees trikker fra Kristinia elektriske sporvei, lenger bort Holmenkolltrikk. På stasjonen var det overgang fra den ene bane til den andre. Ukjent fotograf.

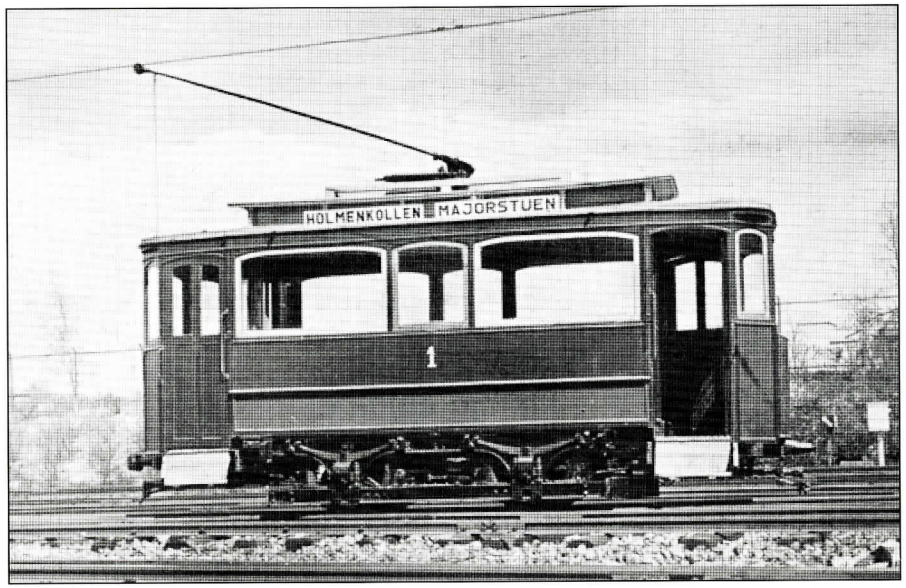
Takstene ble satt til Besserud 40 øre, til Slemdal 20 øre. Ved kjøp av 20 billetter fikk man 20 % moderasjon, for «Tyendebilletter» 50 %. Et «tyende» tjente på den tiden ca. 1 kr per dag, en vanlig arbeider ca. 2,50 kr, et brød kostet 10 øre, en liter melk 5 øre og smør 90 per kilo.

Protestene over høye takster var store, og to uker etter åpningen ble takstene satt ned: til Slemdal 15 øre og til Vinderen 10 øre. En «Holmenkollbeboer» klager i et brev «over den uforholdsmessig høie pris fra Midtstuen og Skaadalen, foreslaar taxten satt til 5 øre».



Den første villabebyggelse mellom Riis og Slemdal 1899. Fra Holmenkolbanen 50 år.

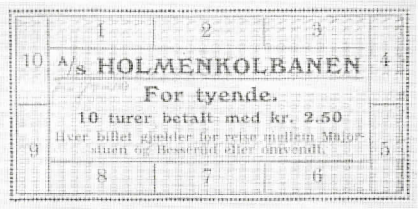
HOLMENKOLLBANEN I DRIFT



Vogn nr. 1 fra 1898. Fra Holmenkolbanen 50 år.

Et par måneder etter banens åpning ble hastigheten satt opp til 30 km nedenfor Slemdal og 25 km lenger opp. Det første driftsåret med 8 fulle driftsmåneder hadde Holmenkollbanen 651 740 reisende. Gods oppover banen ble først fraktet på egne tilhengervogner, men fra 1910 ble det kjørt egne godstog. Samme år økte passasjertrafikken med 23 % i forhold til året før.

Journalbøkene for selskapet viser søknad på søknad om prisreduksjon. Hvert år fram til første verdenskrig søker Holmenkollen Turisthotel og Sanatorium om prismoderasjon ved de «vanlige musikkaftener hver aften» fra slutten av mai til slutten av august og fri reise for orkestermedlemmene. Veidirektør Krag arbeider for å samle inn penger til bygging av Holmenkollen kapell og søker om lav billettpris ved konserter til inntekt for kapellet – 10 øre opp, 10 øre ned. En barneskole, Vålerengen, søker om prismoderasjon



Billettkort for tyende. Kan «kun benyttes av fast ansat tyende, syersker og vaskekoner i private huser langs banen».

for skoletur for 180 elever til Holmenkollen, en svensk skole for tur med 15 elever. Anne Kures hotel søker om billigste frakt på kull fra Majorstuen til Holmenkollen – bruker 150 tonn pr. år.

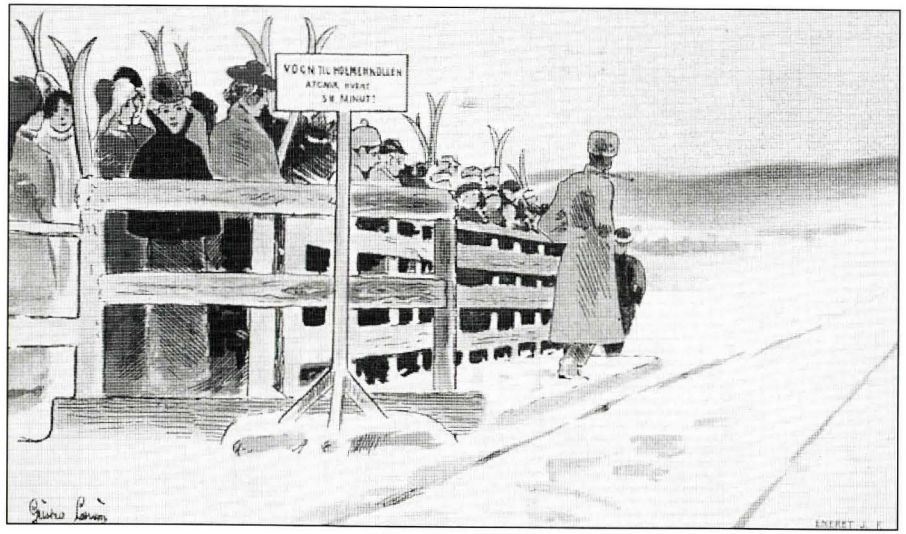
Likevel ble Holmenkollbanens inntekter høyere enn budsjettert, men det ble også utgiftene. Det første hele året kunne selskapet gi 4 % utbytte, senere ble resultatet dårligere. Færre enn ventet tok den lengste turen, Majorstuen – Holmenkollen. Dette skyldtes den økonomiske nedgangen ved århundreskiftet, og at bebyggelsen samlet seg om Vinderen og Slemdal.

Antall reisende til Slemdal oversteg prognosene, slik at togene måtte gå oftere enn selskapet hadde beregnet.. Banen kjørte fra begynnelsen 15 minutters rute fra kl. 615 til 2415. Etter ett år gikk det 7 1/2 minutters rute fra Vinderen. Søn- og helligdager samt festdager ble det *«kjørt saa hyppig, som det har vist sig nødvendig og som de forhaandenværende driftsmidler har tilladt»*, dvs. 7 1/2 minutts rute for helgetrafikken.

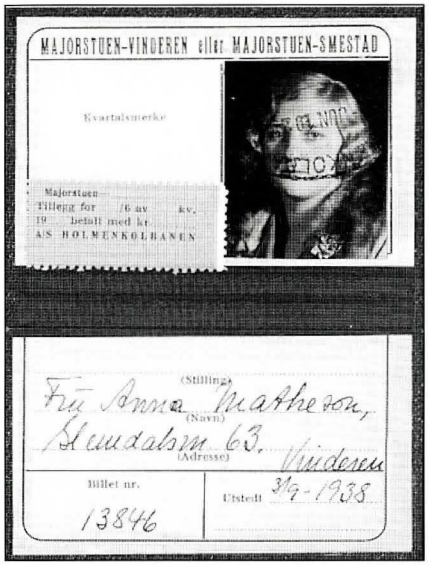
I 1900 ble det *«besørget 2 250 tonn vognladningsgods og 45 260 stykker frimærkegods mod 27 635 forrige aar. Tilvæksten i frimærkeforsendelsen skyldes væsentlig aabningen av Voxenkollen Sanatorium.»*

«Selskabet til Slemdals Vel» bad om nattvogn, «f. ex. 1230 og 100», og Holmenkollbanen opprettet en nattvogn, populært kalt «Pjoltertrikken», som gikk til 1904. Samtidig skrev Vellet at det var takknemlig for bedre oppvarming av vognene, men de var «endnu meget trækfulde»

Dobbeltsporet til Slemdal ble tidlig forlenget til Besserud.

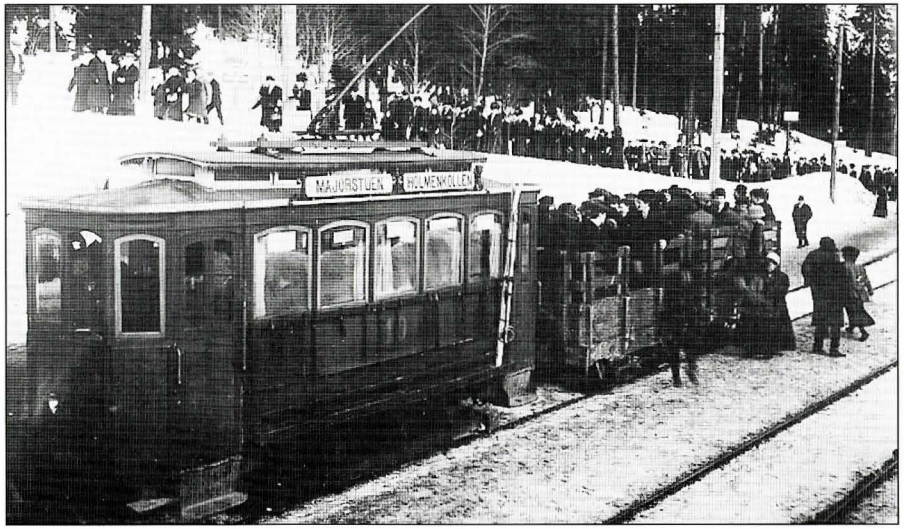


Kø på Majorstuen stasjon ca. 1900. Ingen overbygd perrong. Tegning av Gustav Lærum. Postkort. Fra Ulvestad.



Kvartalskort for Majorstuen – Vinderen eller Majorstuen – Slemdal.

Holmenkolldag ved Besserud før Holmenkollbanen kom. Fra Holmenkollen – historien og resultatene.



Holmenkolldag i banens første år. Kummerlig transport på bakerste vogn. Ukjent fotograf.

Stasjonene

Fra 1898 var det 11 stasjoner på banen: Frøen, Diakonhjemmets stoppested, Vinderen, Gaustad, Engerjordet, Riis, Slemdal, Gråkammen, Gulleråsen, Vettakollen, Skådalen, Midtstuen og endestasjonen Holmenkollen, i dag Besserud.

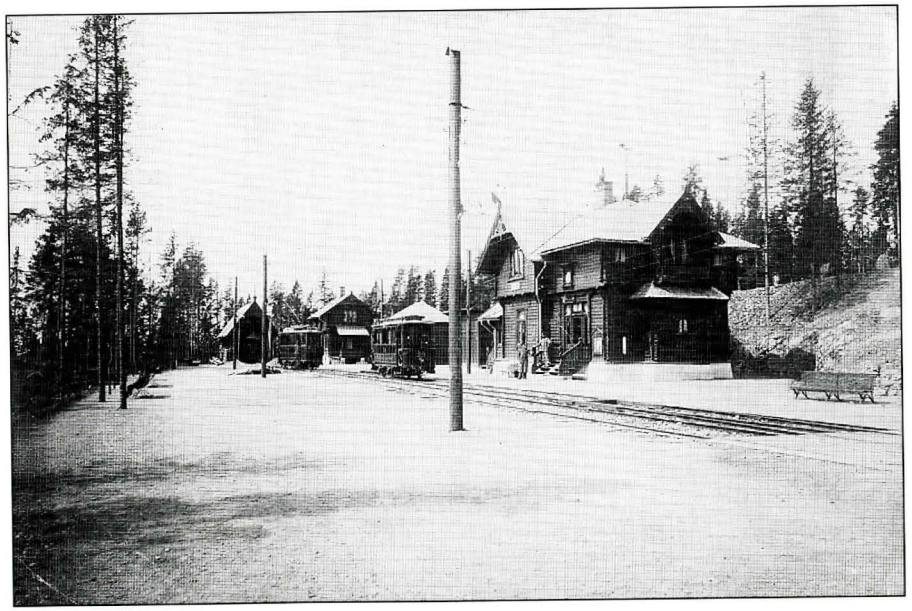
Ved åpningen protesterte Diakonhjemmet mot at Holmenkollbanen ville kalle stasjonen for Stenerud, og banen bøyde seg.

Avstanden mellom stasjonene var 400-500 meter. Mellom Engerjordet og Slemdal var det bare ca. 250 meter, så den må ha hatt status som «midlertidig stoppested». En tomteeier som i 1911 søkte Holmenkollbanen om samtykke til å dele sin tomt, måtte undertegne en erklæring om at han og senere eiere fraskrev seg retten til innsigelse mot en eventuell nedleggelse av Engerjordet stoppested. Stasjonen ble imidlertid først nedlagt i 1935 etter protester fra naboer som sa at over hundre personer brukte stasjonen daglig.

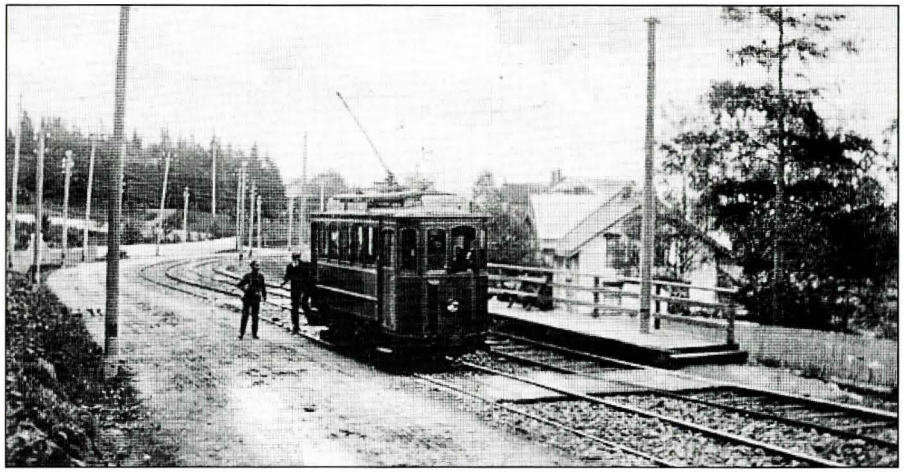
Hovedstasjonen på Holmenkollbanen lå på Slemdal med administrasjon, vognhall og senere kraftstasjon. Åpningsåret ble det innlagt telefon til Slemdal. Stasjonen hadde stasjonsmester og utsalg av kaffe, brus og tobakk, for det var langt mellom serveringsstedene i Aker. Både Slemdal og Holmenkollen stasjon (Besserud) hadde godsog billettekspedisjon og poståpneri. I 1907 ble det bygd en ny stasjonsbygning på Vettakollen også med poståpneri og godsekspedisjon. Nyere stasjonsbygg var stoppesteder med bolig for banens ansatte. Majorstuen hadde en meget enkel stasjon, som etter hvert fikk en overdekket ventehall og lokale for stasjonspersonalet.

Godsleveringen på den første Majorstuen stasjon. Utenlandske turister moret seg noe over skiltet. Fra Holmenkollbanen 50 år.

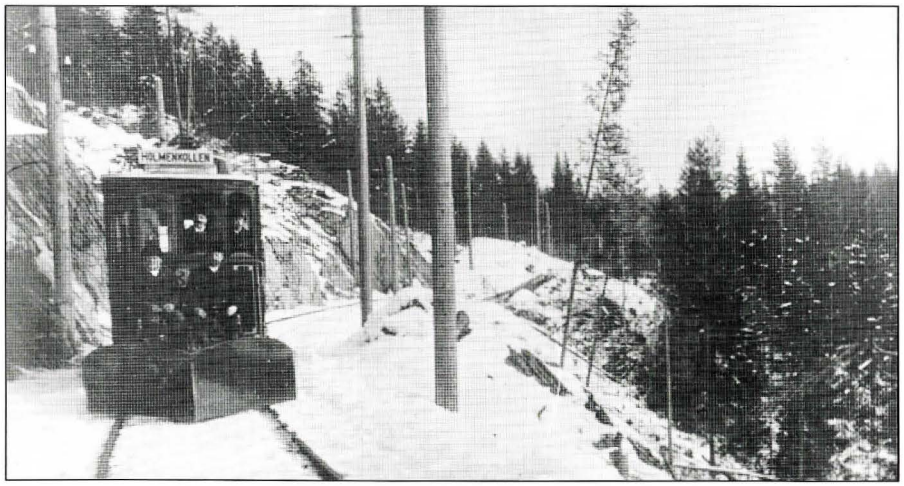
Slemdal stasjon. Se toalettbygget til venstre. Sporveismuseet.



Den første endestasjonen – Holmenkollen stasjon, i dag Besserud.



Engerjordet stasjon. Navnet kom av husmannsplassen av samme navn rett øst for stasjonen. Carl Joachim Hambro forteller at hans onkel, statsråd Johannes Harbitz «hadde sin villa i en stor have på Engerjordet, og da onkel Johannes i mange år var ordfører i representantskapet i Holmenkolbanen, stoppet trikken utenfor hans hus.» C.J.Hambro: De første studenterår, Oslo 1950. Jeg tviler på dette fordi stasjonen nevnes i årsberetningen for 1898, og statsråd Harbitz ble først formann i representantskapet i 1906. Det hvite huset i bakgrunnen var «Hvor er dette?» oppgaven i forrige nummer, det ligger i Slemdalsvingen. Fra Ulvestad.



Måkevogn ved Gulleråsen. Se mennene bak plogen.

Vognene

Fra starten hadde HKB 12 motorvogner med 16 sitteplasser og 10 ståplasser, og 10 tilhengervogner med 16 sittende og 16 stående. Helt fra begynnelsen ble ski og kjelker festet utenpå vognen i egne stativer med remmer. Vognene var små og ukomfortable, 6.5 meter lange og 2 m brede. Tilhengerne var åpne foran og bak, og på dager med særlig stor trafikk ble passasjerer også fraktet på de 6 åpne godsvogner.

Åpne tilhengervogner fra Skabo Jernbanevognfabrikk kostet 3800 kr, innelukkede vogner kostet kr 300.- mer pr. stykk.

En komité konkluderte høsten 1908 med å frarå gjennomgangsvogner mellom Holmenkollen og sentrum. Riktignok ville beboerne spare overgang på Majorstuen fra tog til sporvei, men den innsparte tid ville bare dreie seg om et par minutter. Viktigere var det at da måtte Holmenkollbanen bruke sporvogner på 2 meters bredde mot jernbanevognene på 3-3.2 meter. Sporveisvognene tok 42 passasjerer mot HKBs 66 og gikk saktere. Regnet pr. passasjer kostet trikken mer i anskaffelse enn jernbanevognene: 640 kr pr. passasjer mot 450 kr.

HKB støttet dette synet, og bestilte med en gang 4 nye jernbanevogner fra Skabo på Skøyen, og satte dem inn i trafikken i 1910. *«De vakte ualminnelig oppsikt. De lyse, luftige og vakre kupéer med de praktiske tverrseter og det solide utstyr, fortonet seg for publikum som de rene eventyr. Typen var ikke bare ukjent her hjemme, men også i utlandet.»* Dette var boggivogner med en teakkledning som var nesten uslitelig og med inngang foran og bak. Vognene hadde 64 sitteplasser og vendbare seter. De større vognene maktet å klare en trafikkøkning på ca. 23 % uten at antall vogner i daglig drift økte. Det var bøsser i vognene for innsamling til Holmenkollen kapell og til Kristiania Folkeskolers Feriekolonier.

Under første verdenskrig kom en ny vogntype, der vognføreren fikk eget rom. Dette var fortsatt trevogner. Flere av disse vognene var stille, men én vogn var annerledes: *«Lyden fra 42 kunne høres over store deler av Vestre Aker: En eiendommelig, melankolsk, flerstemt sang som jeg ikke har hørt maken til noen gang.»* (Lokaltrafikk nr. 15/1992).

Rundt 1920 kom en ny vogntype med passasjerbenk med fri sikt framover ved siden av vognførerens rom. Dette ble i mange år yndlingsplassen for barna, ofte med foreldrene plassert på forreste vendbare sete.

I slutten av 1930-årene kom de første stålvognene med inngang på midten, men fortsatt med sitteplass med fri sikt, vendbare seter og ski- og kjelkeholdere på utsiden.

Se fargeillustrasjoner i midtoppslaget

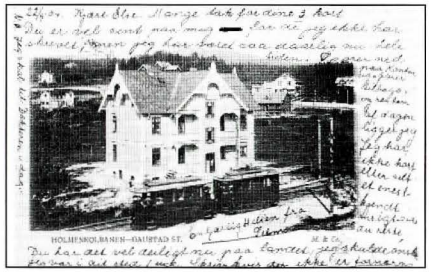
VILLABEBYGGELSE

Flytte langs banen – «flytte på landet»

Da Holmenkollbanen åpnet, hadde selskapet bare solgt ca. 20 tomter og bygd halvparten så mange hus. Det skyldtes overfloden på byggetomter i selve byen. Oslo vest, Majorstuen og Frogner, lå stort sett ubebygd, med gode kommunikasjoner og nær sentrum. Mange følte at *«å flytte til Vinderen og Riis var ensbetydende med å «flytte på landet» og si opp den daglige kontakt med den tilvante bytilværelse – nær butikker og venner. Og selv om både tomt og hus langs Holmenkolbanen falt relativt rimelig, lå byens leienivå atskillig lavere.»* (Holmenkolbanen 50 år, s. 53)

I 1899 falt boligmarkedet i hovedstaden. Det ble vanskelig å reise byggelån, og byggingen langs banen stoppet nesten opp. Nederst langs banen, ved Frøen og Volvat, var det allerede bebyggelse før Holmenkollbanen ble anlagt. Den første bebyggelsen kom langs banen fra Vinderen og oppover. Blant de første nybyggerne var to av banens stiftere, ingeniør H. E. Heyerdahl og advokat Carsten Bjerke. Det var få forretningsmenn blant de utflyttede, de merket kanskje best avstanden til kontorer og butikker.

Med dagens øyne er man først og fremst overrasket over hvor fort alt skjedde. Fra kjøpekontrakten ble undertegnet til «bebyggelsen var i orden», gikk det ofte bare ett år. To datoer står i HBKs protokoll: Når kjøpekontrakten ble undertegnet mellom

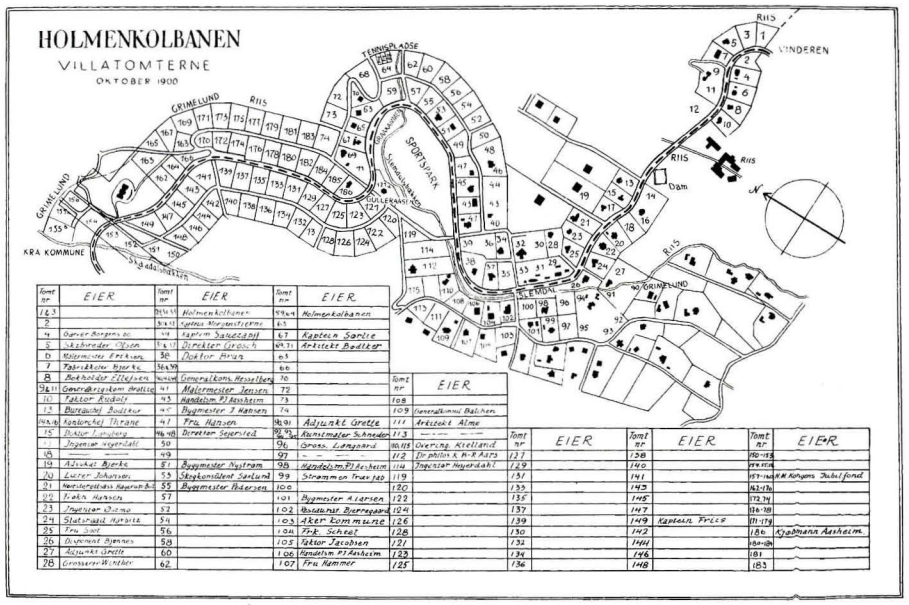


Et av de eldste husene langs banen står den dag i dag, ved Gaustad stasjon. Fra Ulvestad.

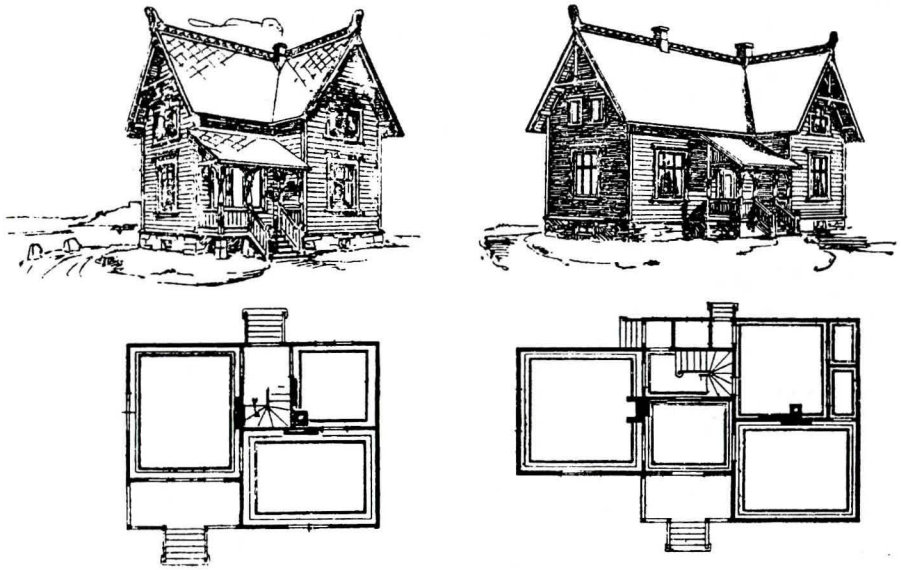
gårdbruker og kjøper, og når hustegningen ble godkjent av HBK og senere hvilket årstall huset ble oppført.

Riis gård lå nærmest byen og solgte flest tomter med priser på mellom 700 og 850 pr. mål, Grimelund fra 600 til 800 pr. mål. Fem år senere gikk de for 1000 kr pr. mål. Holmenkollbanen formidlet salget med et mellomlegg, som skulle dekke utgiftene til veianlegg og senere belysning, men alt i alt tapte banen på tomteforretningene sine.

Holmenkolselskapet var en pioner i sin byggevirksomhet. Banestrekningen fra Majorstuen til Holmenkollen la grunnlaget for boligbyggingen over hele Holmenkollåsen. Vinderen, Riis og Slemdal ble villabyer, *«skapt i tidens westend-stil»*. De store tomtene på fire mål begrenset utvalget av kjøpere, men bøtet på savnet av en ordentlig reguleringsplan. På denne måten



Kart over villaområder solgt ved Ris og Slemdal pr. oktober 1900. Fra Holmenkolbanen 50 år.



Hustegninger med prisanbud fra Strømmens Trævarefabrik. Fra Prospektus.

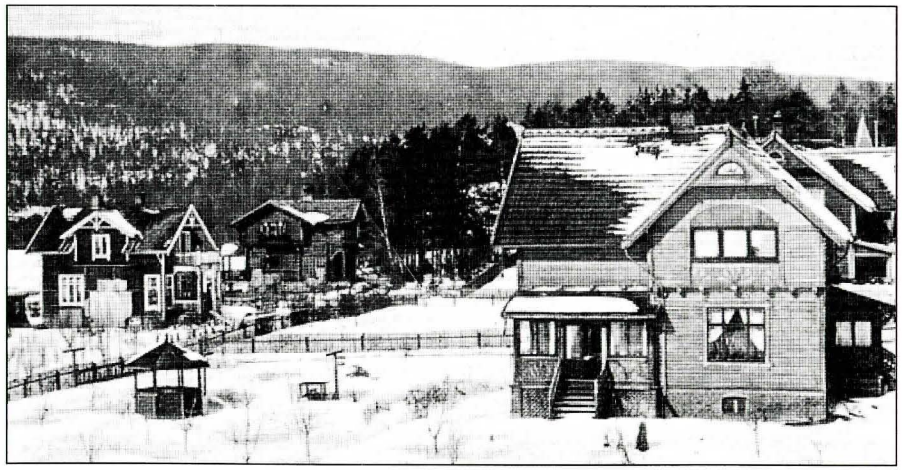
skiller Holmenkollstrøket seg fra andre områder i byen. Her kom banen før bebyggelsen. I andre villastrøk kjempet befolkningen lenge for å få et kollektivtilbud.

Holmenkollbanen opparbeidet de første årene seks km villaveier, støttet veibelysning og bidrog til å opparbeide akebakkene. Selskapet sørget for drift av telefonstasjon og postombæring i villastrøket opp til Skådalen. Før selskapet i 1912 søkte om konsesjon på strekningen til Frognerseteren, hadde det sikret seg et tomtebelte ved Voksenåsen og Lillevann.

Siden Holmenkollbanen hadde kontakt med et byggefirma og leverte hustegninger, kunne det lett ha blitt en ensartet trebebyggelse langs banen. Imidlertid valgte de fleste å benytte egen arkitekt. De eldste husene er derfor preget av de ulike stilarter rundt århundreskiftet, dragestil, jugend og nyklassisistisk. Selskapet hadde regnet med at mange ville bygge hus utenfor byggebeltet. Dette skjedde ikke, og det førte også til nedgang i ventede inntekter for banen.

Årsberetningen for 1898 sier at HKB da hadde solgt ca. 90 av de håndgitte tomter langs banen. Dessuten hadde Riis og Grimelund selv solgt en del villatomter. Det var heftelse på tomtene at de skulle bebygges innen ett år, men under krisen fikk mange tomteeiere utsettelse. Mange av dem hadde planlagt å ha leieboere, men husleiene i byen falt voldsomt. Det førte til konkurranse mellom huseierne om å beholde leieboerne. Slo en huseier leien ned med ti prosent, kunne naboen slå ned med 15 prosent for å beholde leieboeren.

1905 var det vanskeligste året for tomtesalg. Da utløp kontrakten med Riis og Grimelund. Det viste seg at selskapet hadde tapt ca. kr 33 000, i stor grad på videresalg av tomter etter



Hus i sveitserstil ved Slemdal. Fra Ulvestad.

at den første eier ikke hadde bygd hus. Det siste året forsøkte selskapet å selge tomter uten fortjeneste, men fikk solgt bare noen få.

Fra 1906 begynte boligbyggingen igjen, og raskere langs Holmenkollbanen enn i noe annet strøk i Aker. Bolignød i byen fra 1906-1914 stimulerte boligbyggingen. Grunneierne solgte de gjenværende tomtene og utparsellerte nye tomter. Banen hadde opparbeidet villaveier og 3 tennisbaner ved Gråkammen. Nå ble det bygd villaer oppover åshellingen. Etter avtale med *«Slemdal vel»* ble mange veier rundt Slemdal forsynt med elektrisk lys, og villaboerne betalte strømavgift til banen. Holmenkollbanen ble livsnerven i de mange nye samfunnene i Vestre Aker.

Kjøp tomt og bygg raskt

I dårlige tider kunne tomteeierne få utsettelse på kravet om å bygge innen ett år. Verre var det når det tok lang tid. En tomt ble kjøpt høsten 1898, men tomten forble ubebygd. Sannsynligvis fikk eieren et krav om å få huset ferdig innen 1. juli 1908, for i 1910 ble han dømt ved Aker sorenskriveri fordi huset ennå ikke var ferdig. Året etter ble det satt extraretssak i venteværelset på Slemdal stasjon for å fastsette erstatningen til Holmenkollbanen for tapt fortjeneste fordi huset først ble oppført tre år senere, i 1911. Beregningsgrunnlaget var antatte reiser for *«en gjennemsnitsfamilie, hvad antal børn, økonomisk evne, selskabelighed m.v. angik»*.

Trikkekort for skolebarn.

Beregningen så slik ut:

«Mandens	aarsbillet	kr.	40.-
Konens	«	«	35.-
3 skolebarn	«	«	60.-
Gods og tyendebilletter		«	35.-
Besøgende m.v.		«	80.-/250.-»

(Sporveienes arkiv)

HBK sa at boligen dessuten ville ha gitt selskapet *«en række indtegter saaledes ved leie av arbeidsfolk og heste, leverance av madjord og sand, electrisk lys, postboxe, snerydningsarbeide m.v.»* Motpartens advokat hevdet at Holmenkollbanen hadde krav på å få tomten bebygd, men at den som bor i boligen, *«har ingen forpligtelse hverken til at være gift, have børn eller holde selskaber»*. Skjønnsmennene kom fram til at Holmenkollbanen skulle få en erstatning på kr 350.- for tapt fortjeneste.

Veksten i antall sesongreisende 1900 – 1914:

1900	138 408	1908	313 059
1902	193 224	1910	408 698
1904	222 905	1912	537 897
1906	300 873	1914	771 100

(Holmenkolbanen 50 år, s. 59)

Konflikt med banen

Innbyggerne langs Holmenkollbanen fikk et nært forhold til banen. Trafikken var så liten at konduktørene kjente de fleste av de faste trafikantene. Holmenkollbanen ble et klagekontor for folk. Mange av familiene langs banen anskaffet hund når de «flyttet på landet». Banens styre fikk gang på gang klager over gneldrende husdyr, vann som fløt inn fra naboens hage, trær som skygget for naboens hage, og hagegjerder som naboene ikke likte. Som oftest sendte banen saken tilbake med påtegningen *«Styret uvedkommende»*. Banen måtte betale erstatning for kuer som ble kjørt ned.

Lokale velforeninger tok seg av strøkets særoppgaver og ble etter hvert strøkenes talerør overfor kommunen og overfor Holmenkollbanen.

Så lenge trafikken var liten, mente Holmenkolselskapet at kontroll av billetter ikke var nødvendig. Ordningen førte til misbruk etter hvert som trafikken steg og ble mindre oversiktlig. Både barn og voksne *«nøt i lange perioder banens gjestfrihet uten vederlag»*. (Holmenkolbanen 50 år, s: 72)

I 1914 påbød styret konduktørene å foreta kontroll av sesongbillettene på hver tur. Det utløste mange avisinnlegg om *«den hensynsløse direksjon»*, om *«trakasserier»* og *«anstaltmakeri»*. Slemdals Vel tillyste massemøte, som med stort flertall oppnevnte en komite som skulle forhandle med direksjonen om den nye billettkontrollen.

«Klaus» skrev i Ørebladet:

«Før kunde man reise med Holmenkoltrikken,

og nikke fortrolig og sige: «Sæsong».

Slemdalsveien 113, bygd 1897, revet 1977. Antagelig den første villaen langs Holmenkollbanen.

Men nu er det slut med den letvindte nikken,

nu føres kontrol over, «hvi`kken er hvi`kken»,

og det mener mange, er ikke «bon ton».» (Holmenkolbanen 50 år, s. 73)

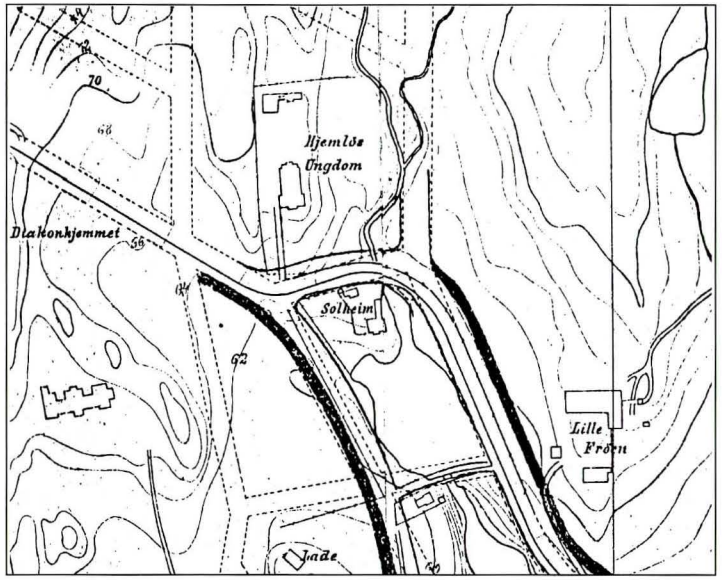
På Holmenkollbanens generalforsamling for 1915 påviste styret at inntektene hadde steget etter at kontrollen var innført. Regnskapet viste at mange tidligere måtte ha kjørt uten billett.

Andre baner

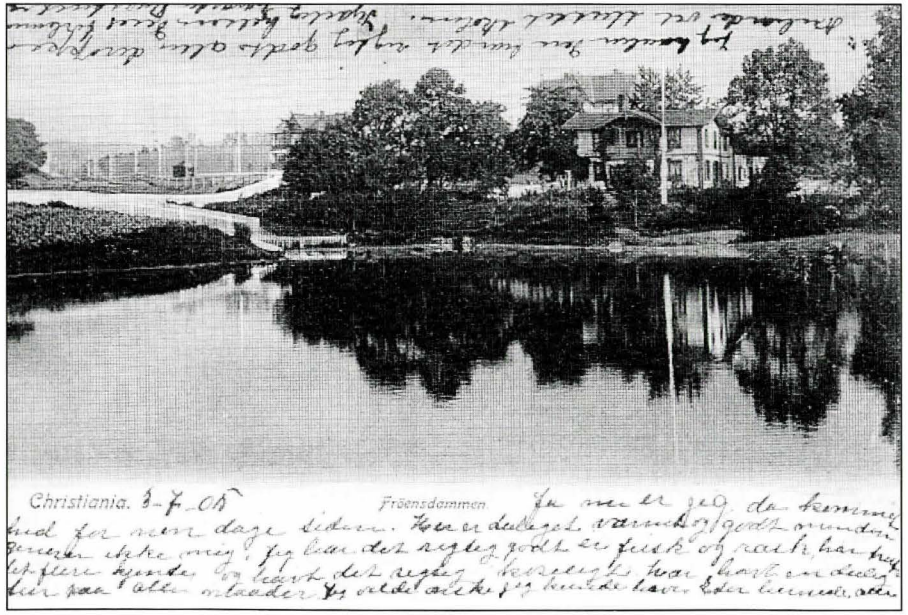
Fra 1905 økte både trafikken og takstene. Da hadde selskapet også mange idéer om forlengelse av banen. Alt ved åpningen av banen i 1898 hadde ledelsen tanke om en undergrunnsbane ned til sentrum. Senere kom tanken om en forlengelse fra Skådalen opp til Frognerseteren. Samtidig syslet man med idéen om en bane fra Gaustad over til Gjetemyren, noe som ville knytte de nordlige delene av byen til banen.

I slutten av 1850-årene ble Sørkedalsveien anlagt, og det vokste fram en villabebyggelse helt opp til Smestadbakken. Før århundreskiftet tok en rekke beboere opp planen om å bygge en 30 meter bred og rett «Akersavenue» i stedet. Forsøket mislyktes pga. dårlig økonomi. Ti år senere tok en komité spørsmålet opp igjen med ønske om å få både en sporvei og en ny, bredere vei, men våget av økonomiske grunner ikke å foreslå vannog kloakkledning samtidig. Men nå kom banen: Private bidro med kr 70 000, Aker kommune la linjen til Smestadbakken, og Holmenkollbanen skulle stå for driften.

Den nye Majorstuen stasjon fra 1914 hadde to innganger, en i nord for Holmenkollbanen, en i sør for Smestadbanen. Fra Ulvestad.



Kartet fra 1911 viser de to Frøensdammene. Holmenkollbanen kjøpte opp området, tømte dammene og la om traséen i 1933. Oslo byarkiv.



Den øverste Frøensdam opp til det hvite huset i svingen, «Solheim». Holmenkollbanen og Slemdalsveien gikk rundt huset fram til 1933. Fra Ulvestad.

I 1912 ble Smestadbanen åpnet enkeltsporet til Smestad. I 1914 ble det bygd en ny stasjonsbygning på Majorstuen med to innganger, en til Smestadbanen, en til Holmenkollbanen. Selv om bygningen ble bygd som et provisorium inntil tunnelbanen var ferdig, hadde den plass for plattform, køoppstilling, venterom og gods- og billettekspedisjon.

Smestadbanen ble overtatt av Aker kommune 1924, som et kommunalt selskap, A/S Akersbanerne, men Holmenkollbanen foresto driften.

I 1922 begynte Akersbanerne anlegg av en bane til Sognsvann. To år senere ble det arbeidsstans pga. lønnsvilkårene, og arbeidet ble først tatt opp igjen 9 år senere.

Ved overgangen ved Frøen stasjon var det to større dammer, en bred ca. 100 meter lang på nordsiden, en ca. 250 meter lang og pæreformet nedover mot Majorstuen. Holmenkollbanen fulgte Slemdalsveien rundt Frøensdammene. I 1910 kjøpte banen opp dammene og hele Majorstuområdet. Så sent som i 1923 la Holmenkollbanen fram to alternativer for denne banen og en innføring av en ny Sognsvannsbane: 1) øst for *«Solheim»*, det hvite huset i svingen nord for Frøen stasjon, og 2) vest for «Solheim» over en tørrlagt Frøensdam. Holmenkollbanen ønsket det siste alternativet og kjøpte tomt fra *«Solheim»* og Diakonhjemmet, men avventet en regulering av hele strøket.

I 1933 søkte Holmenkollbanen departementet om å få rettet ut det gamle sporet over den tørrlagte Frøensdammen og få flyttet Frøen stasjon til den gamle dammuren for Øvre Frøensdam. Akersbanerne søkte om å få ført Sognsvannsbanen over den tørrlagte Frøensdammen. Dette ble gjort og Slemdalsveien utvidet.

Akersbanerne åpnet Sognsvannsbanen i 1934 Da var allerede Holmenkollbanen slått sammen med Smestadbanen og Sognsvannsbanen til et selskap der Aker kommune hadde flertallet i styret. Året etter vedtok departementet navnene Sognsvassbanen og Sognsvatn stasjon.

TRYVANNSBANEN

Folk som skulle lenger opp i Holmenkollåsen enn til Besserud stasjon, enten på tur til Frognerseteren, til sanatoriene eller opp i Marka, kunne gå videre eller kjøre vogn med Holmenkollen Skydsstation som hadde stall rett overfor Besserud. Selv om vognene var dårlig besatt fra Slemdal til Besserud, var det likevel en del trafikk videre oppover.

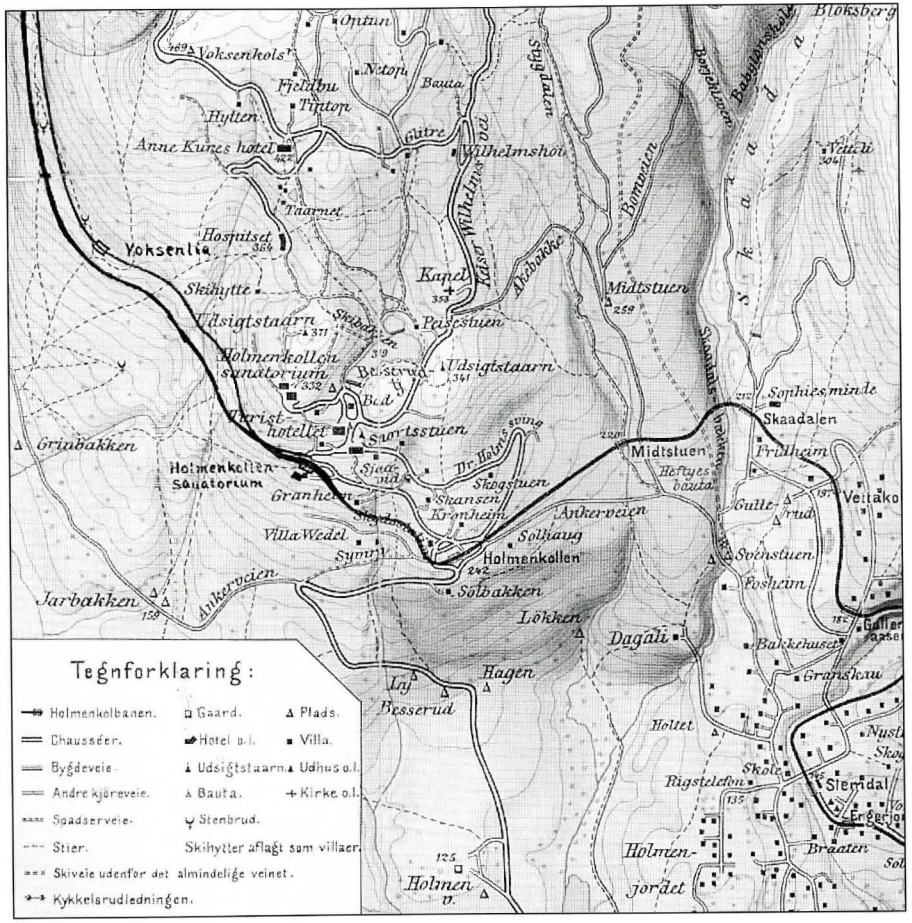
På den andre siden av Holmenkollveien for Besserud stasjon lå (og ligger ennå) bygningen til Holmenkollen Skydsstation. På det beste ble skysstasjonen drevet med 20-30 hester. Hester stod i staller på skysstasjonen eller i pensjon på husmannsplassen Jarbakken i Ankerveien. Kjøreturene gikk mest fra Besserud til Frognerseteren eller Holmenkollen Turisthotel og Sanatorium, enten fra Besserud eller til og med nede fra sentrum. Dr. Holms vei ble spesielt anlagt for kjøring; den hadde slakere stigning enn Holmenkollveien, og sledeføret holdt lenger.

I 1898 offentliggjorde overingeniør H.E.Heyerdahl en plan om en Frognerseterbane i to alternativer:

1) fra Holmenkollbanens endestasjon (Besserud), rundt Voksenåsen, forbi Lillevann til Frognerseteren,

2) fra Midtstuen, rett opp Frognerseterveien («Korketrekkeren») som en taueller tannhjulsbane med en stigning på 1:8.

Holmenkollen Skydsstation rundt århundreskiftet. Åtte vogner, hver forspent med to hester og med uniformakledd kusk. Telefonnr. på veggen: Bygdø 179. Bilde i privat eie.



Kart over bydel Vinderen, tegnet i 1907 av kapteinene Abrahamson og Qvale. Tryvandsbanen tegnet inn. Sporveienes arkiv.

Første alternativ ble valgt, men nedgangstider i Norge etter århundreskiftet stoppet prosjektet. Et nytt selskap, A/S Tryvandsbanen, tok planene opp igjen i 1910/11. Selskapet skrev i en betenkning at

Holmenkollen Station (Besserud) var uheldig som endestasjon. Den lå for langt nede i åsen, folk kviet seg for turen videre oppover. Selskapet mente at Tryvannsbanen ville skape en trafikkøkning til fordel for hele Holmenkollbanen.

Planene var forandret fra 1898: Nå skulle traséen gå til Tryvannshøyden,

ikke til Frognerseteren, dobbeltsporet hit og enkeltsporet den siste 800 meter lange strekningen til Tryvannshøiden stasjon.

Stortingsproposisjonen nevner følgende stasjoner på Tryvannsbanen med formål: Holmenkollen Sanatorium – for sanatoriet, turisthotellet og nær bebyggelse. Voksenlien stoppested – for hospitset, Kures hotel m.m. Voksenskogen stoppested – for fremtidig bebyggelse. Lillevann stoppested – for fremtidig bebyggelse. Voksenkollen stasjon – for Voksenkollen sanatorium Frognerseteren – for trafikken til Frognerseteren Tryvannshøiden – endestasjon.

Om hensikten står det:

1. Trafikk til Frognerseteren og Tryvandshøiden
2. Trafikk til etablissementene på Holmen- og Voksenkollen
3. Den private bebyggelse og kommende bebyggelse.

Gårdbruker Hans Woxen på Vestre Voksen gård avsto fri grunn til dobbeltspor og ev. vei langs banen samt fri grunn til en stasjon, vei fra Voksenkollen Sanatorium til stasjon og håndgav tomter i 10 år i ca. 125 ms bredde på begge sider av banen til en pris av kr 300 pr. mål.

Skinnene til Holmenkollen Sanatorium ble lagt raskt fordi man var klar over at *«driften paa det første stykke vilde blive særlig indbringende i tiden indtil resten af banestrækningen blev aabnet»*. (Notat i Sporveienes arkiv)

Holmenkollbanen flyttet i 1915 en vokterbolig fra Holmenkollen stasjon til Lillevann stasjon. Boligen var blitt oppført 1897-98.

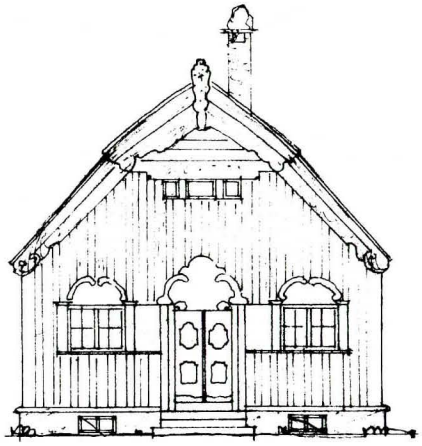
Holmenkollbanen foreslo navneendringer på stasjonene i 1915:

Ikke to stasjoner med navnet Holmenkollen; men Besserud på den nederste etter plassen nedenfor og Besserudhøyden like ovenfor.

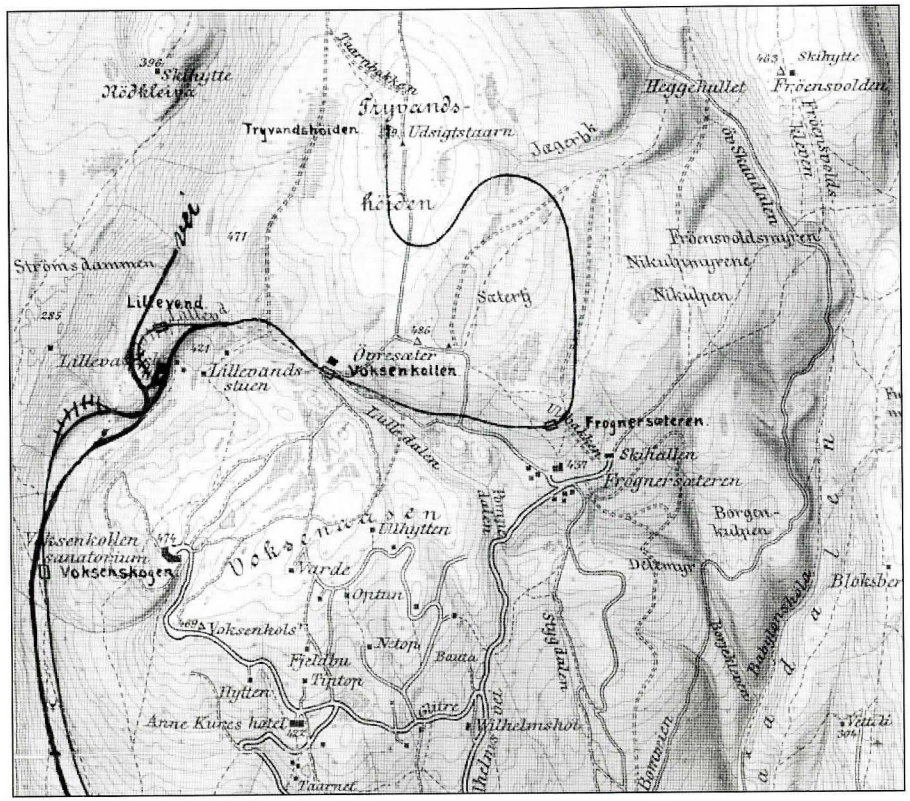
Ikke tre stasjoner med navnet Voksen, men i stedet Lia, Skogen og Voksenkollen. Senere ble det bestemt Voksenlia og det enklere navnet Holmenkollen i stedet for Holmenkollen Sanatorium.

Arkitekt Glosimodts stasjoner

Arkitekt Erik Glosimodt leverte tegninger til de nye stasjonene Skogen og Lia med venteværelse og bolig for en ansatt. Disse ble bygd av Strømmen Trævarefabrikk. Glosimodt tegnet også stasjonsbygninger til Frognerseteren



Originaltegning av stasjonsbygning på Skogen og Lia stasjon av ark. Glosimodt. Sporveienes arkiv.



Samme kart 1907 med inntegnet trasé for Tryvannsbanen. Kartet viser utviklingen i bebyggelsen som følge av banen. Sporveienes arkiv.

og Tryvannshøiden stasjoner med svalgang, ventestue med peis, dameværelse og sanitære rom for herrer og damer, på Tryvannshøiden også et kaffekjøkken med buffet.

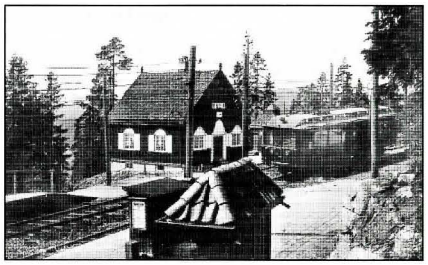
Kristiania Folkerestauranter brevvekslet i 1916 med Holmenkollbanen om restaurant i stasjonsbygningen på Tryvannshøiden stasjon, men hevdet at da måtte stasjonsbygningen være større enn tegnet. Som vi vet i dag, dette ble bare planer, som ikke kom lenger enn til at banen bygget gangsti fra Frognerseteren stasjon til selve Frognerseteren og fra den planlagte Tryvannshøiden stasjon til veien fra Øvreseter til Tryvannstårnet.

Skogenveien

Den viktigste adkomst til byen for folk i Sørkedalen var fra 1898 endestasjonen Holmenkollen (Besserud). Etter at Tryvannsbanen var anlagt, ble Sørkedalen Vel opptatt av å skaffe en veiforbindelse mellom Strømsbråten og Sko-

gen stasjon. Velstyret ba i 1918 Tryvannsbanen om støtte til å anlegge en gangsti. Banen var villig til å yte mindre bidrag, men ikke til selv å opparbeide gangstien. Velstyret sto på, fikk fri grunn av Hans Woxen på Voksen gård og Westye Egeberg på Bogstad, støtte fra Tryvannsbanen, Aker kommune og en del private, og endelig i 1920 sto Skogenveien ferdig, 800 meter lang i 1 meters bredde.

Tryvannshøiden stasjon ved Øvreseter.



Lia stasjon, nå Voksenlia.
Oslo Bymuseum.

Trafikken på Tryvannsbanen

Tryvannsvognene fra Majorstuen var bare beregnet på reisende ovenfor Holmenkollen. I et brev høsten 1916 nektet Holmenkollbanen villaeierne omkring Holmenkollen stasjon å *«benytte Tr.vognene paa sin reise fra Kristiania og hjem; men en saadan ordning vil være til gene og hinder for det publikum, for hvem banen er bygget; man risikerer nemlig isaafald, at vognene blir fylt av Holmenkolreisende, saa der enten ikke blir plass – eller trangt om plass – for de Tryvandsreisende.»* (Sporveienes arkiv)

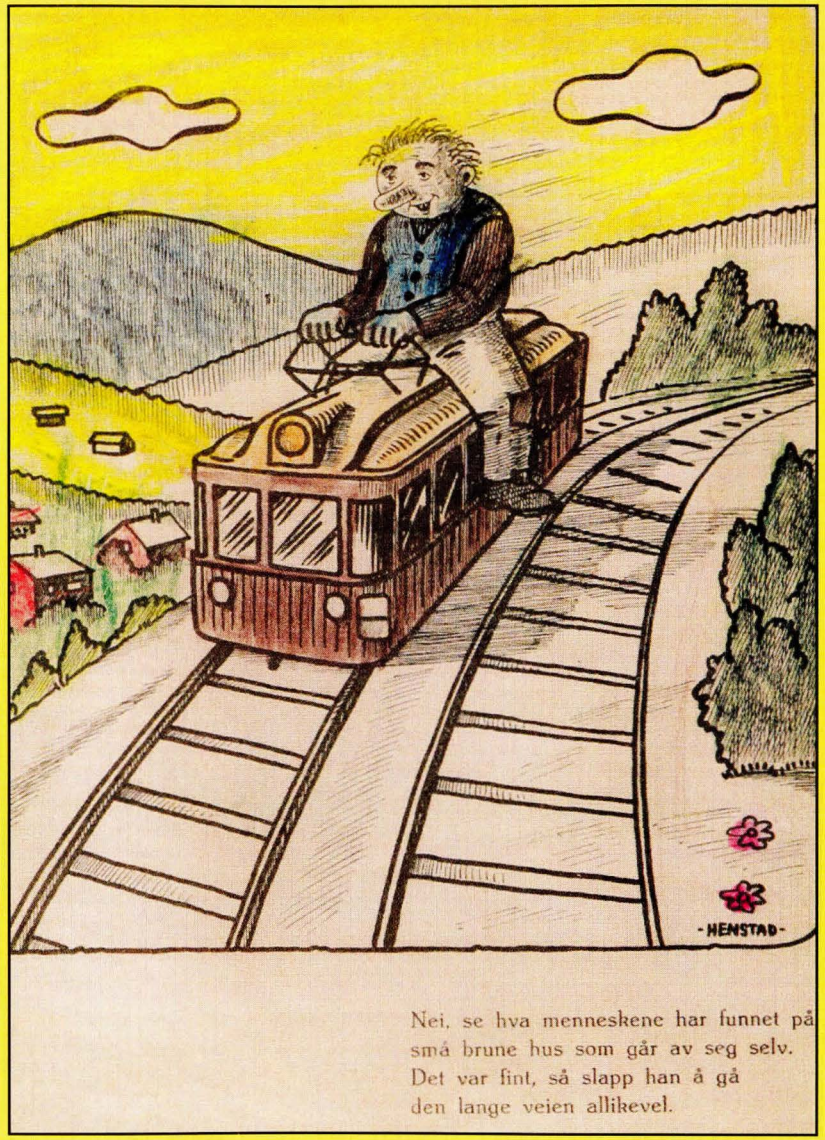
Tryvannsbanen ble offisielt åpnet i 1916. Togene ble merket TB, men passasjertrafikken gikk ikke lenger enn til Frognerseteren. Den siste strekningen ble bare brukt til transport av materialer ved byggingen av de tre radiomastene på Tryvannshøyden. I årsberetningen for 1917 står det at strekningen Frognerseteren – Tryvannshøyden fremdeles ikke vil bli åpnet for passasjertrafikk pga. mangel på vogner hos Holmenkollbanen Strekningen til Tryvannshøyden ble nedlagt i 1939 og skinnene fjernet, men traséen ligger igjen i dag som turvei.

Frognerseterbanen har en lengde på 11,9 km og ender 469 meter over havet. Farten steg til 35 km/t, og turen opp ble beregnet til 23 minutter.

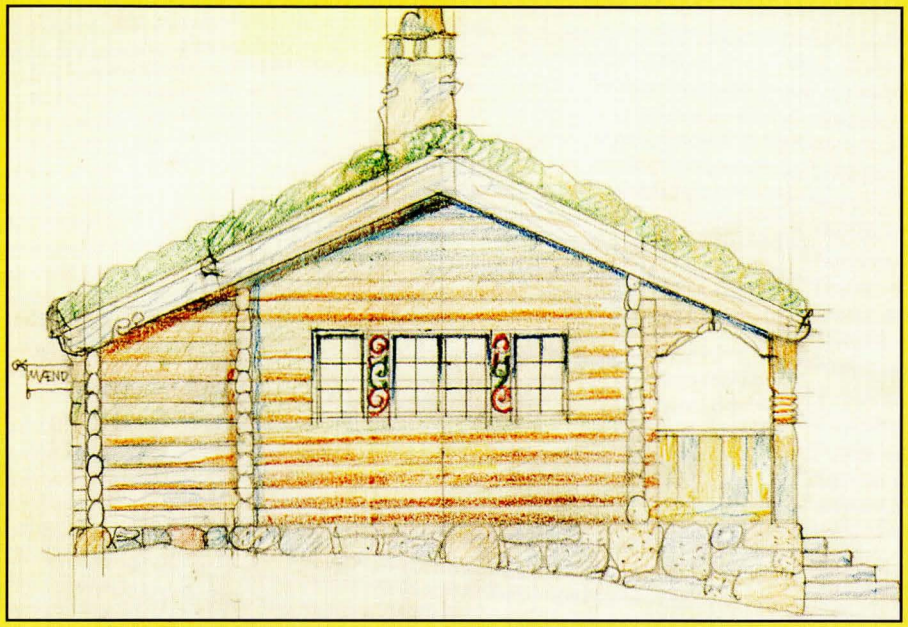
Tryvannsbanen sto for salget av tomter, og en oppgave for 1917 viser 31 solgte tomter fra 2.4 til 21.7 mål for kr 1000.- pr. mål. Fem av tomtene var på under 3 mål, og fem var over 10 mål. HKB protesterte i et brev mot tomteprisene, mente at de burde ha vært mellom 1000 og 4000 kr for målet, høyere jo nærmere stasjonene de lå. Dette gjaldt særlig for tomtene

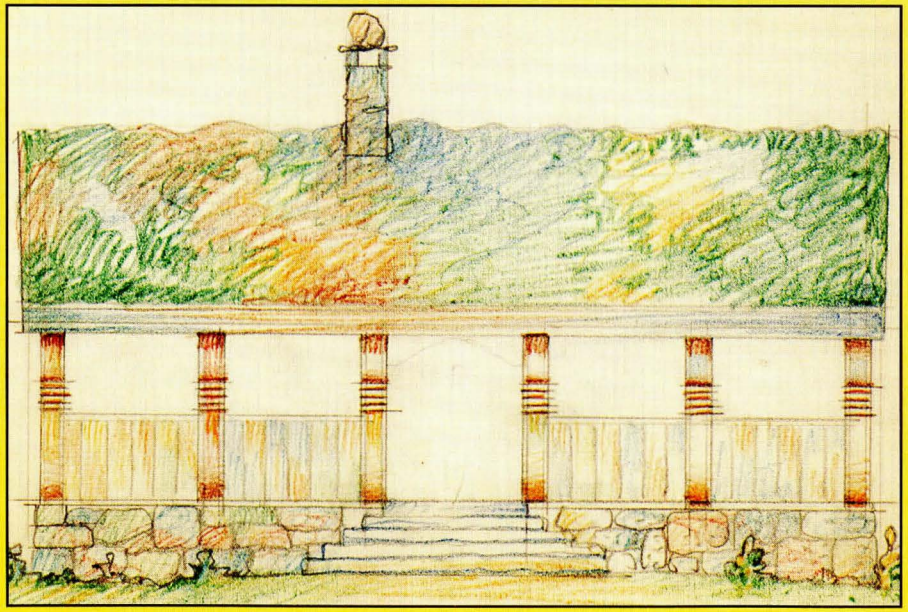
Albert Fenger-Krog: Holmenkollbanen ved Lille Frøen (1900). Maleriet viser en av Holmenkollbanens første vogner som fulgte Slemdalsveien opp til Vinderen. Midt i bildet Lille Frøen gård. I bakgrunnen til høyre ligger Gaustad sykehus. (Oslo Bymuseum)

Kinoreklame for Holmenkollbanen

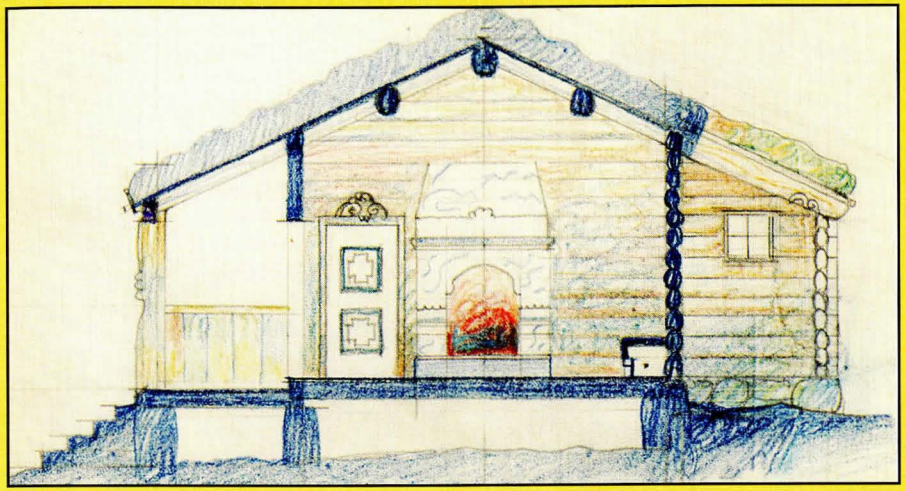


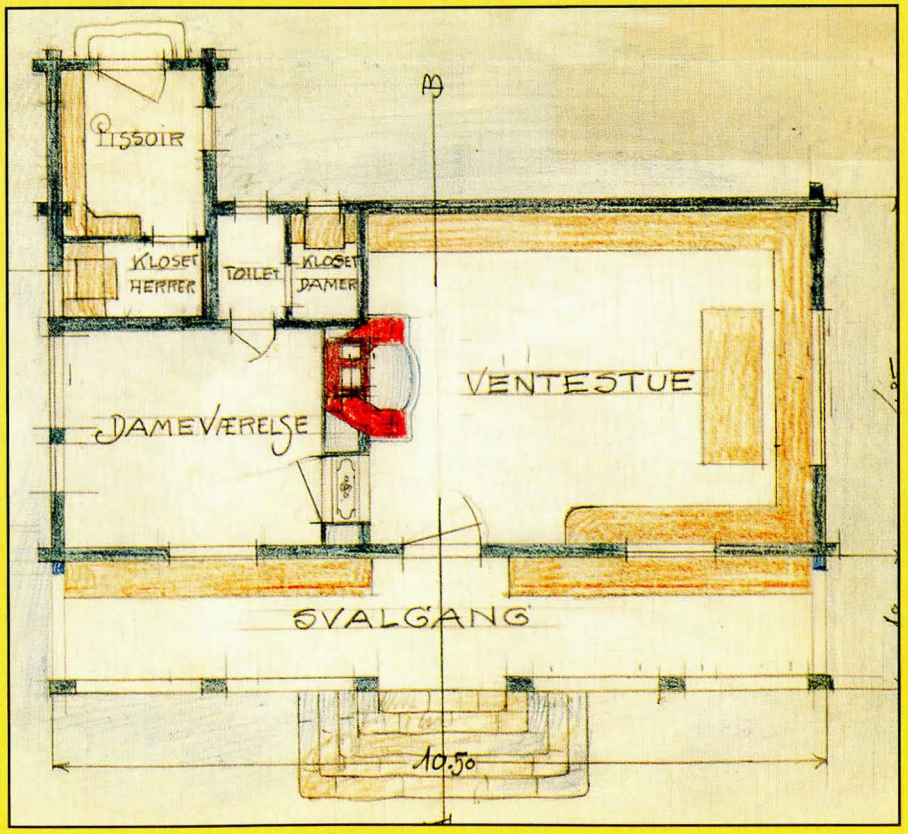
Holmenkollbanen i en skolebok.

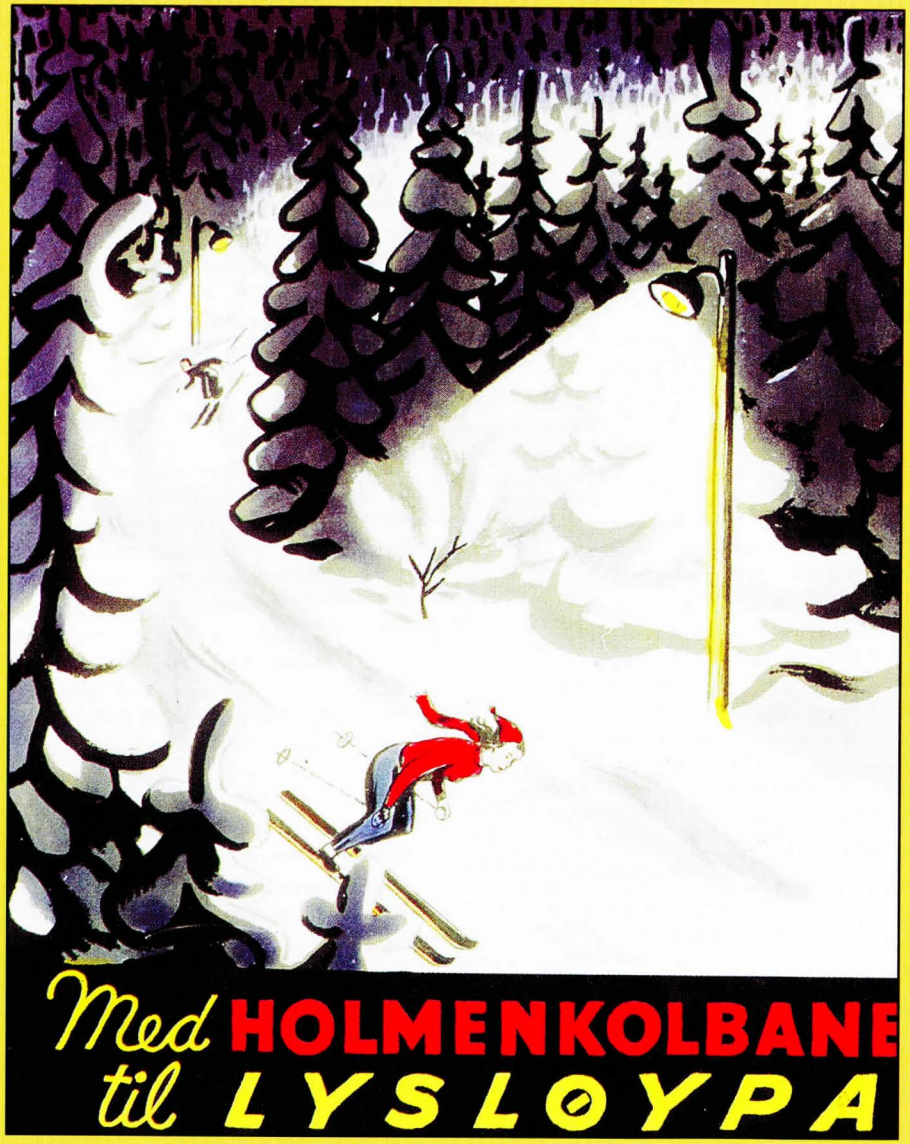




Utkast til ventestue på Frognerseteren og Tryvandshøiden.
Arkitekt: E. Glosimodt.

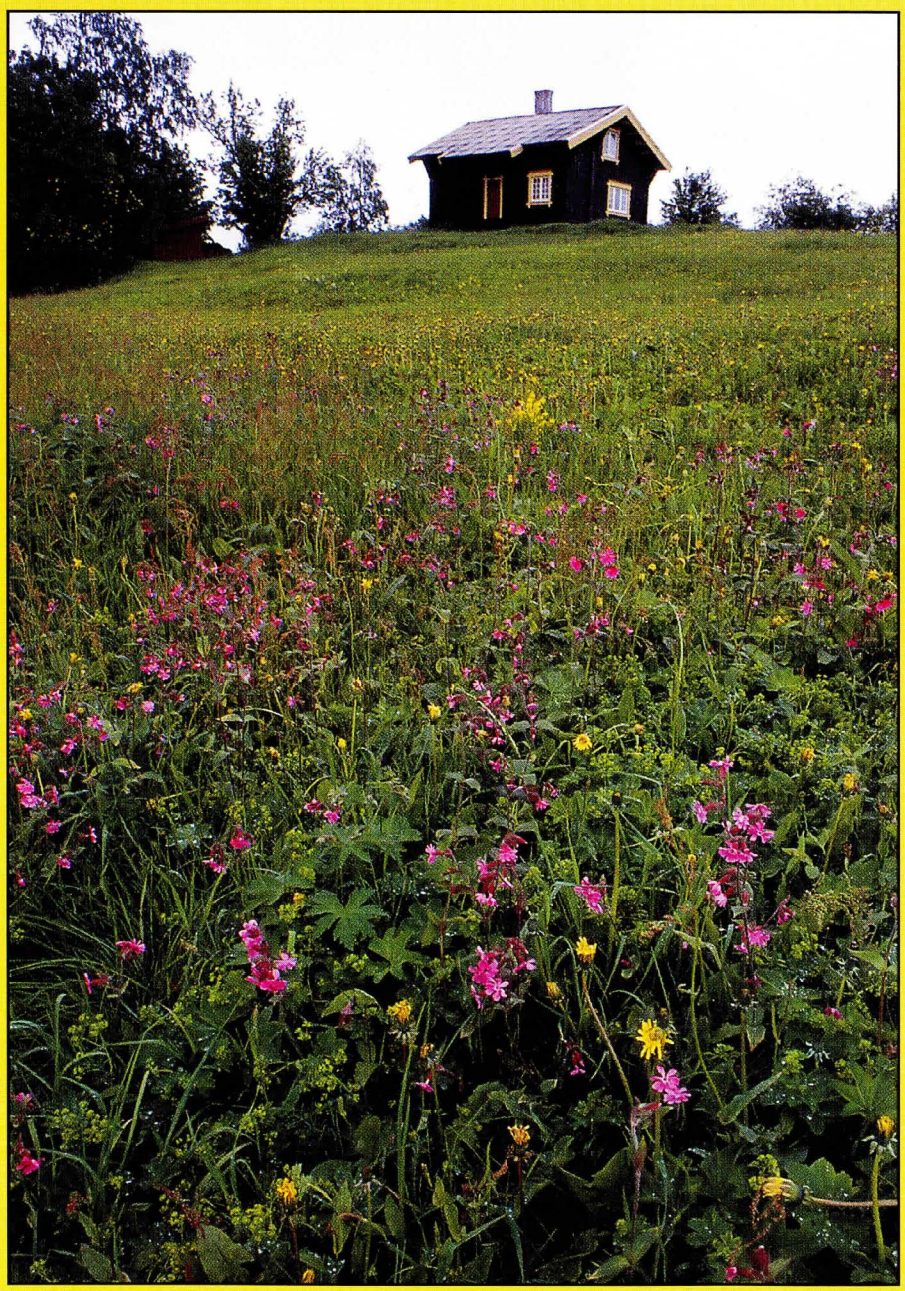




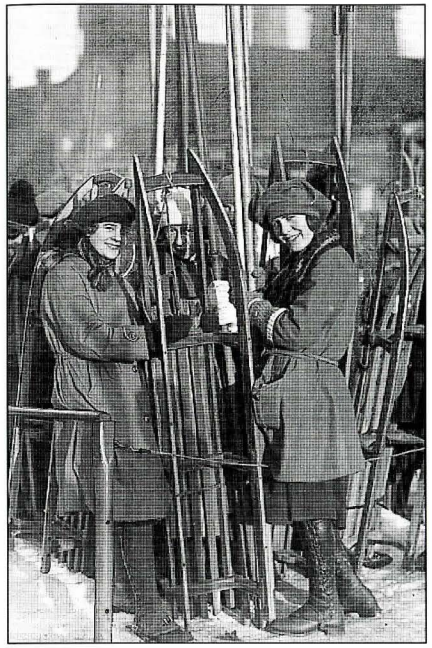


Kinoreklame for Holmenkollbanen.

Kinoreklame for Holmenkollbanen.



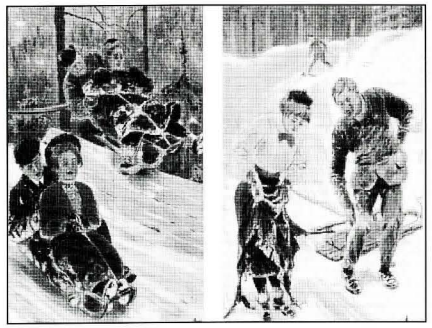
Blomsterengen på Blankvannsbråten. Foto: Helge Viken



Unge kvinner med fiskekjelker venter i køen på Majorstuen stasjon.

nær *«Holmenkollen (Sanatorium) hvor beboerne høster godt av kvartersruten i motsetning til timesruten paa den øvre del, og hvor billettprisen desuten er lavere»*. Ved tomtesalget hadde dessuten Tryvannsbanen ikke regnet med at veibyggingen i dette terrenget var meget kostbar.

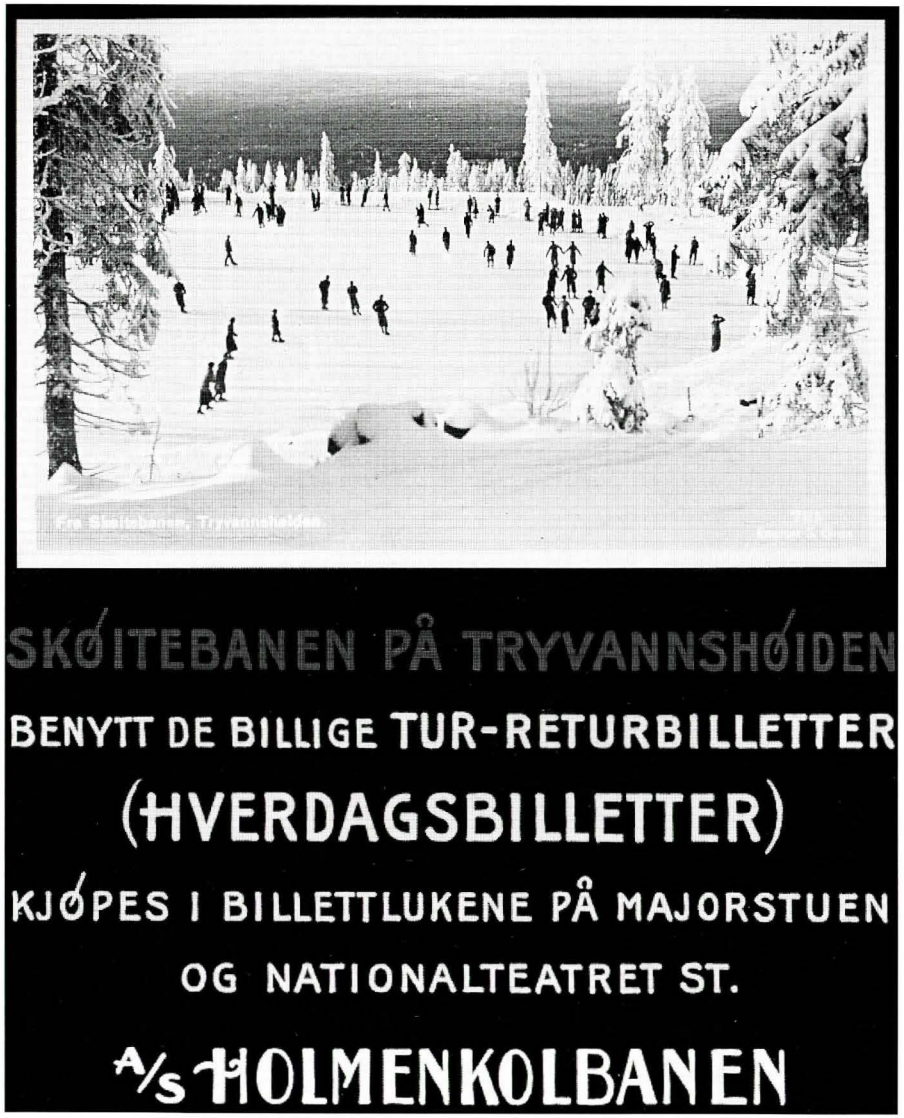
Passasjertallet steg sterkt, og 1917 utdelte Tryvannsbanen 6 % utbytte. Holmenkollbanen ønsket å overta Tryvannsbanen og kjøpte opp aksjer i 1918, men fikk bare kjøpt 80 av 335. Da benyttet Holmenkollbanen sin rett etter konsesjonsvilkårene fra Tryvandsbanen til å løse inn aksjene. Fra 1920 var sammenslutningen et faktum.



Akende. Fra Ulvestad

Aking ble en masseidrett i 1920-årene i stor grad på grunn av Holmenkollbanen. Akeforeningen ble stiftet i 1905 og fikk først til en avtale med banen om befordring av kjelker fra Majorstuen med banen til Holmenkollen stasjon og videre med kjelke opp til Frognerseteren. Akebakken gikk fra Frognerseteren til Svendstuen, men folk akte gjerne videre ned til byen. I 1912 bygde Holmenkollbanen en garderobe for ski og kjelker på Majorstuen stasjon (der Tomm Murstads butikk ligger i dag). Fra 1922 ble det holdt store akekonkurranser i Korketrekkeren, og banen fraktet opp til 50 000 kjelker i løpet av en sesong. I løpet av 30-årene sank interessen.

I begynnelsen av 1930-årene bygde Oslo Kommune en skøytebane nedenfor Tryvannstårnet. Meningen var å skape verdens beste skøytebane, et «Nordens Davos». Ved åpningen i 1934 satte NSB opp billigtog fra Drammen, og Holmenkollbanen fraktet 38 000 passasjerer, over halvparten med skøyter. Søndagen etter fraktet banen ca. 1 800 passasjerer med ski og



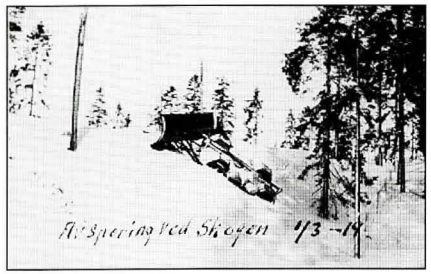
Kinoreklame for Tryvann stadion.

20 000 med skøyter. Det ble offentliggjort planer om et storhotell ved inngangen til banen. Men storm og isende vind ødela alle planene. Ved OL i 1952 ble skøyteløpene arrangert på et forurenset Bislet og ikke på Tryvann stadion.

Snørydning

Årsberetningene antyder enkelte år at vinteren har budt på store problemer. Vinteren 1929 var driftsutgiftene store pga. *«ualmindelig uheldige vær- og føreforhold»*. Aftenposten forteller om snestorm med inntil 4 meter høye snefonner i København og tog som står fast, og klager samtidig over den snøløse vinteren her: *«Nordmarken stadig uten sne»*. Senere kom sneen. Aftenposten har lang reportasje om snebrøytningstur til Sørlandet, men uten at det nevnes problemer på Holmenkollbanen. På Holmenkolldagen fraktet banen 45 000 passasjerer med køer både på Majorstuen og ved Nationaltheatret.

«Studenter måker sneen i Lillevann skjæringen». Sporveismuseet.



Avsporing ved Skogen 1.3.14. Sporveismuseet.

I årsberetningen for 1931 står det om «ekstraordinære snerydningsutgifter». I februar lyder det «Nordmarken nedsnedd» og *«over 1/2 meter nysne»*. 18. februar melder Aftenposten om *«et snefall, hvis make ikke kan huskes»* med brøytekanter på 4 meter og med stor reportasje om snømåking på veiene på Voksenkollen. Det er store trafikkforstyrrelser på hele Østlandet og Sørlandet, men igjen er ikke Holmenkollbanen nevnt. Derimot var det rekordutfart med banen søndag 22. februar med 35 000 passasjerer jevnt fordelt utover dagen, om formiddagen til Frognerseteren, utpå dagen til Holmenkollen.

UNDERGRUNNSBANEN

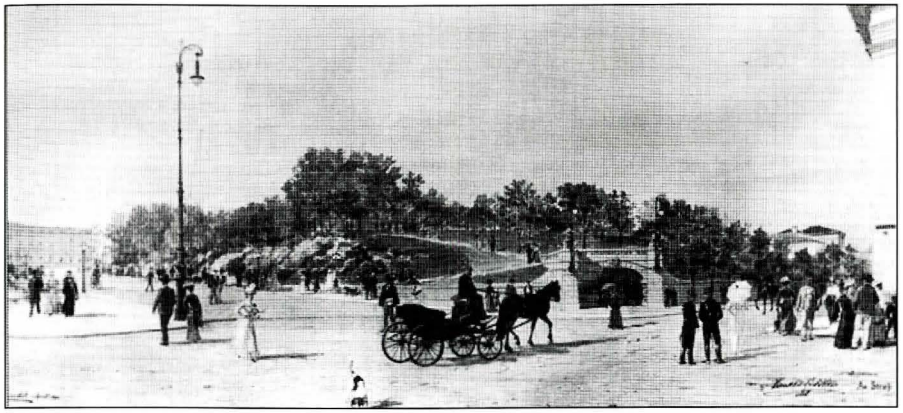
Planene om en fortsettelse i tunnel til sentrum ble først formulert i 1900, men lagt til side. Av flere grunner ønsket Holmenkollbanen linjen forlenget ned til sentrum. Når de faste reisende slapp omstigning på Majorstuen, ville flere bosette seg langs banen. Byens sportspublikum ville komme lettere ut i Nordmarka. I sum: flere reisende.

Tunnel eller sammenslutning med sporveien?

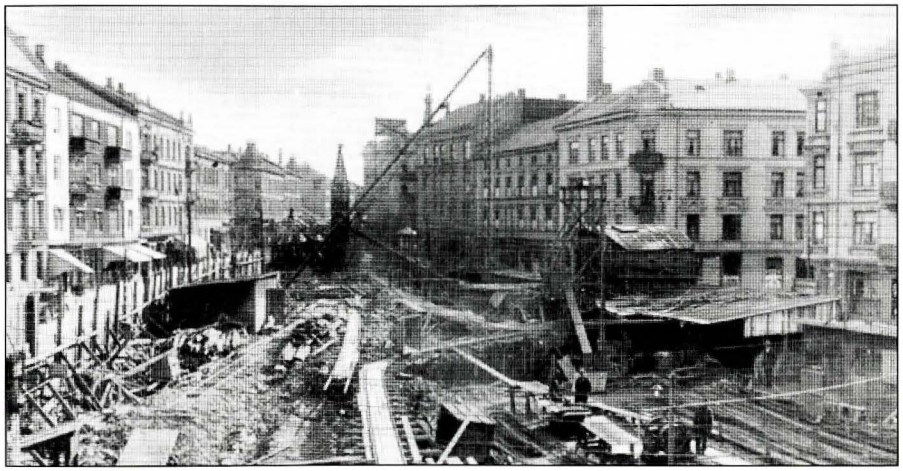
I 1907 tok Kristiania elektriske sporvei initiativ til sammenslutning mellom banene. Sporveien ville i tilfelle snarest mulig sette i gang «gjennomgangsvogne» uten omstigning på Majorstuen. Funksjonærene på Holmenkollbanen ville få beholde sine plasser. Holmenkollbanen gikk sterkt imot fusjon fordi aksjene på HKB var langt mer verdifulle og fordi man ikke visste om Kristiania kommune ville innløse sporveien året etter. Man måtte avvente situasjonen. HKB hadde også ansvar overfor grunneierne langs banen som ville berøres sterkt av en sammenslutning.

En ekstrordinær generalforsamling i febuar1908 behandlet spørsmålet om en sammenslutning eller eventuell undergrunnsbane. Harald Boe, senere direktør i Tryvannsbanen, kjempet for sammenslutning. Han hevdet at bygging av en undergrunnsbane ville gjøre aksjene i HKB nesten verdiløse og at en undergrunnsbane til Fredriksgate ville gi en tidsbesparelse som ville bli «minimal». HKBs direktør Finn Sejersted frarådde sammenslutning, vognenes størrelse og skinnegangen var ikke tilpasset hverandre. Han ønsket derfor fortsatt ordningen med omstigning på Majorstuen. Direksjonen sier dessuten om tunnelprosjektet at *«der ikke er nogensomhelst tale om nu at søge denne sag gjennomført»*.

Akersposten skriver 9.2.1908 *«Det maa indrømmes af alle, at den forbindelse, som beboerne langs Holmenkollbanen nu har med byens centrum, er alt andet end bekvem og stemmende med tidens krav. Holmenkollbanen og Kristiania elektriske sporvei har samme sporvidde, og er iøvrigt saa ligt udstyret i teknisk henseende, at man indtil for faa aar siden meget ofte saa ialfald Kristiania elektriske sporveis vogne benytte Holmenkollbanen....Millionprosjektet «undergrunnsbanen» synes at være en levning fra jobbetiden. Det forudsætter en saa stærk øgning af passagertrafiken, at vi neppe kan tro den nedsatte komité vil finde den gjennemførbar.»* Akersposten anbefaler derfor sterkt en sammenslutning av baneselskapene selv om linjen fra Majorstuen *«med stor krog om Drammensveien ikke er ideel, men noget er bedre end intet»*. Det kan tenkes en bedring ved at beboerne omkring Bogstadveien krever en mer direkte linje til byen, skriver avisen. (Sporveienes arkiv)



Den planlagte stasjonen under Abelhaugen. Fra Aspenberg.



Valkyrieplass faller i dypet. Fra Holmenkolbanen 50 år.

Tunnel

Likevel tok Holmenkollbanen opp tunnelspørsmålet med kommunen. Kristiania kommune protesterte av flere grunner. Kommunen ville lide økonomisk fordi færre reisende da ville bruke den kommunale bysporvei. For det andre ville en stor strøm av trafikanter «overlesse» Karl Johans gate. For det tredje var kommunen redd for utflytting av gode skattebetalere til Aker kommune. Til slutt sa likevel kommunen ja til prosjektet på betingelse av at endestasjonen ble anlagt ytterst i Ruseløkkveien (7. juni-plassen i dag).

Valkyrieplass faller i dypet

Tunnelarbeidet begynte i 1912. Sprengningsarbeid fra sjakter i gatenivå førte til sprekkdannelser i bygg opptil 200 m fra tunnelområdet. Størst var problemene på Valkyrie plass, der gaten under sporveisskinnene forsvant i dypet. En undersøkelseskomité konstaterte at flere av byggene hadde dårlige fundamenter, og at Kristiania hadde dårlig undergrunn. Tunnelgravingen var derfor ikke eneste årsak til uhellene i rundt 30 bygårder som var beskadiget. Pga. trussel om erstatningskrav fra mange av gårdeierne og uenighet med kommunen og departementet om hvor endestasjonen skulle ligge, stoppet Holmenkollbanen byggingen av tunnelen i 12 år.

I 1926 begynte anleggsarbeidet igjen. Da hadde departement og kommune i mellomtiden bøyd seg for Holmenkollbanens ønske om endestasjon under Abelhaugen. Selskapet hadde dessuten planer om en framtidig forlengelse av tunnelen videre gjennom sentrum. I 1928 ble tunnelen Majorstuen-Nationaltheatret åpnet av kong Haakon.

Fridtjof Nansen på vei over fjellet fra Bergen til Kristiania 1884.
Fra Holmenkollen – historien og resultatene.

Se fargeillustrasjoner i midtoppslaget

HOLMENKOLLBANEN SOM LIVSNERVE I BYEN

«Forstadsbanene har greidd det kunststykket som en ikke skulle tro mulig, nemlig å flytte byen på landet eller å føre landet inn i byen. Bedre sagt: gjort det mulig for byens arbeidende folk, de fra kontorene, butikkene og fabrikkene å bo i et landskap med vid horisont og frisk luft. Avstander som før ble regnet i timer, regnes nå i minutter.» (Holmenkolbanen 50 år, s. 129)

Anlegget av undergrunnsbanen var like viktig som husbyggingen oppover åsen. Mange av byens autoriteter ville ha overgang fra bane til sporvei ved den gamle bygrensen. Ledelsen av Holmenkollbanen så lenger. Banen fikk nettopp sitt store faste klientell fordi den brakte de faste reisende raskt inn til byen og uten skifte. Trafikken økte på nytt.

Holmenkollbanen og utfarten til Nordmarka

«I mine unge dager, sa Nansen, kunne jeg den ene lørdag gå fra Syvertsenhjørnet i Homansbyen til Frognerseteren, og den neste lørdag finne igjen mine ukegamle ukryssede skispor. Det kan jeg ikke gjøre i dag, sa Nansen i 1915.» Den gang var det det ikke flere som gikk i Nordmarka enn at alle kjente hverandre. Dukket det opp nye, ble de spurt om hvor de kom fra. (medlemsbladet 1/97). (Holmenkollbanen 50 år, s. 141)

I julenummeret til Norsk Idrætsblad for 1895 står det: *«Mindre prætensioner* (enn de nye institusjonene lenger ned i åsen) *stiller det ældste sted her oppe i aasene, consul Heftyes gamle sted Frognersæteren, men hver en synes ligesom han er medeier i dette kjære sted. Og dog er det ikke saa overordentlig længe siden, at den der havde gjort en tur derop, ansaas for en bereist mand her i byen.»* (Vevstad, s. 39-40).

Mellom Nansens første skitur til Frognerseteren i 1880-årene og hans tale i 1915 skjedde to viktige begivenheter: Holmenkollrennet ble åpnet i 1892 og Holmenkollbanen i 1898. Skipionerene la de første løypene i Oslomarka, og banen påskyndet utviklingen i vesentlig grad. Derfor hevder Knut A. Nilsen at skisportens vugge ikke sto i Morgedal, men var en liten brunmalt trikk til Besserud!

Holmenkollbanen forandret både skiturenes lengde og antall skiløpere. Før banen kom, gikk skiturene oftest til området rundt Frognerseteren. Fra 1890-årene sluttet de ved Slakteren og Blankvannsbråten. Foreningen til Skildrettens Fræmme bygde i 1910 Skjennungsstua som overnattingssted for skigåere. Etter anlegget av Tryvannsbanen til Frognerseteren i 1916 gikk den jevne søndagsfarer lenger inn i Nordmarka, og Kikut ble bygd i 1926.

Den eldste Holmenkollbanen brakte tusener skiløpere ut i Nordmarka.

Undergrunnsbanen økte antallet. Køene utenfor Majorstuen og Nationaltheatret var lange på de store utfartsdagene.

Tilskuertallet på Holmenkolldagen 1929 var hele 40 000, men året etter arrangerte Norge VM på ski, og 60 000 tilskuere var i bakken.

Holmenkollbanen under okkupasjonen

Under krigen, uten Holmenkollrenn og skikonkurranser, trakk Holmenkollbanen hver lørdag flere reisende enn på Holmenkollsøndagene i 1930-årene. Og på søndagene ble det stadig satt nye rekorder for trafikk helt til topps.

Privatbilismen stagnerte og folk bosatt langs banen måtte ty til Holmenkollbanen. Rekordsøndagen før krigen var i september 1939 med 56 000 passasjerer. I mai 1943 kom krigstidsrekorden med 94 331 passasjerer. *«Det var kø ved Nationaltheatret og Majorstuen stasjoner i nesten 6 timer, men vognene gikk så å si fullpakket helt til langt på kvelden,»* skrev Aftenposten. Skisøndagene gikk køene av skiløpere nedover Karl Johan og oppover Slemdalsveien. På hverdager ble det forbudt å ta med ski eller kjelke i de hardeste periodene.

I 1940 var passasjertallet 10 909 559, toppen ble nådd i 1945 med 22 556 250 passasjerer. Året etter gikk passasjertallet ned med to millioner. Påkjenningen på materiellet ble stort, alt disponibelt materiell måtte utnyttes fullt ut, og banen fikk ingen fornyelser av vognparken.

Tyskerne bygde leir langs Sognsvann- og Røabanen, og spesielt på disse banene var det mange «grønnkledde» passasjerer. Tyskere ble sittende ensomme på setene sine selv om vognene var overfylte. Det samme gjaldt for de norske nazistene, folk i hirduniform eller med nazimerke. Dette skapte stor irritasjon hos nazistene. Banen måtte sette opp plakater som forbød demonstrasjon mot tyskere og nazister, med bl.a. forbud mot *«bytte av plass når man kommer ved siden av et NS-medlem eller en tysker»*.

Til trafikantene!

Efter bestemmelse av Fylkesmannen i Oslo og Akershus overtar Hirdregiment nr. 7 fra 17. okt. 1942 vakthold i A.s Holmenkolbanens vogner for å påse at det ikke forekommer demonstrasjoner av noen art. – Som demonstrasjon regnes bytte av plass når man kommer ved siden av et NS-medlem eller en tysker eller at man unnlater å ta plass ved siden av NS-medlemmer eller tyskere når dette ellers vilde være naturlig.

A.s Holmenkolbanen

Det er

FORBUDT

å stå i vognen så lenge det finnes sitteplasser. De som ikke etterkommer påbudet blir fra idag bortvist fra vognen og straffet.

Das Stehen in dem Wagen

IST VERBOTEN

solange es noch Sitzplätze gibt. Wer dem Gebote nicht Folge leistet, muss den Wagen verlassen und wird bestraft.

Oslo, 4. mai 1944.

Politipresidenten i Oslo.

Plakater fra Holmenkollbanen under krigen. Fra Holmenkollbanen 50 år.

ETTER KRIGEN

Kø i Studenterlunden på Holmenkolldagen 1946. Fra Holmenkolbanen 50 år.

De første nye vogner etter krigen, bestilt fra Skabo Jernbanevognfabrik i 1942, ble tatt i bruk Holmenkolldagen 2. mars 1946. Holmenkollbanen fikk et stort overskudd i krigsårene, og fikk nedbetalt mye av gjelden i krigsårene.

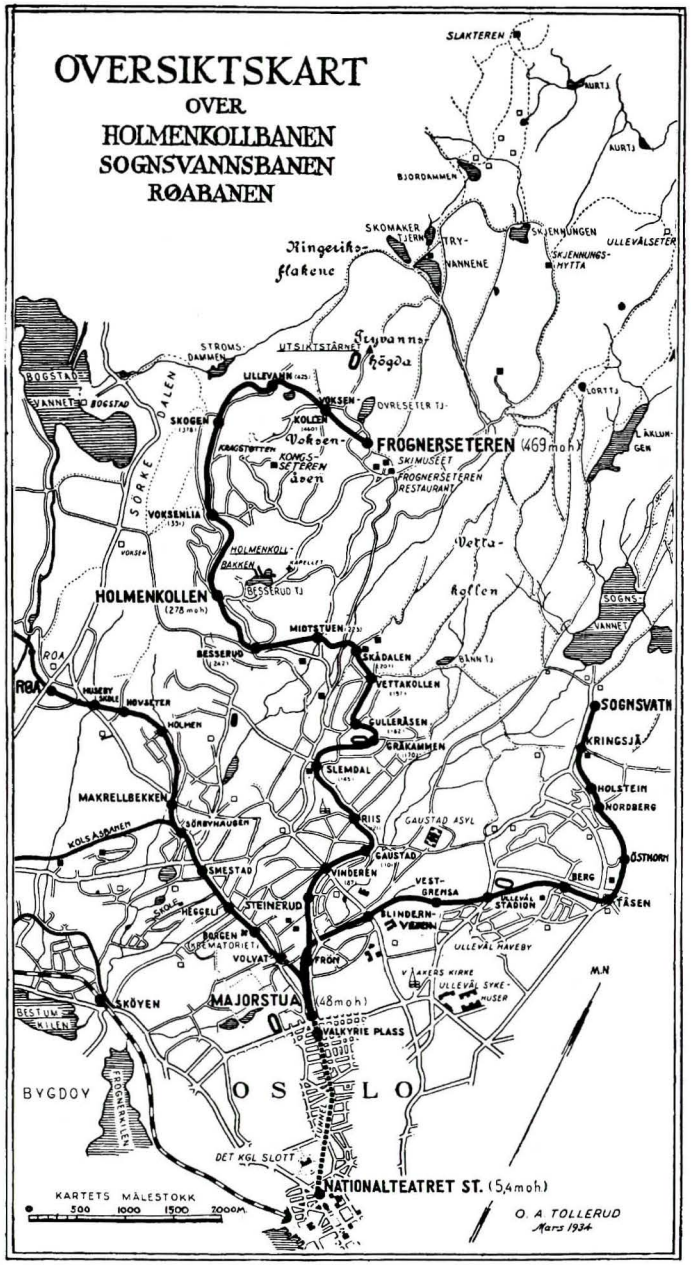
Senere fikk Holmenkollbanen nye vogner i 1950-årene.

Bilen var rasjonert i etterkrigstiden fram til 1960. I 1950-årene var det derfor lange køer på Nationaltheatret og Majorstuen på de store skidagene. Spenningen var alltid like stor: Hvor lang er køen i dag?. Vi kunne vente opptil en time før konduktøren ved sperringen slapp neste pulje fram til trikken. Så var det hastverk, mennene for å binde skiene fast i remmen utenpå vognen, kvinnene for å få sitteplass, tre på hvert sete.

Da bilsalget ble fritt fra 1960, økte bilismen sterkt, og færre tok Holmenkollbanen. I 1965 fraktet banen 16.5 millioner passasjerer, i 1972 13.2 millioner. På selve Holmenkoll-Frognerseter-linjen gikk passasjertallet ned fra seks til 3.2 millioner fra 1955 til 1972.

Gamle teakvogner og utskifting

I 1960-årene ble det klart at både banen og vognparken trengte fornyelser. Over halvparten av vognene var bygd før andre verdenskrig, noen før første. Dette var et altfor stort løft for det privateide selskapet. I 1973 overtok Oslo kommune aksjemajoriteten i Holmenkollbanen. Flere av vognene ble ombygd, likevel var det ofte problemer og uhell med disse vognene.



Holmenkollbanens linjer i 1948. Fra Holmenkolbanen 50 år.

Selv om vognene var til kontinuerlig ettersyn, var de gamle og skrøpelige. Avisreportasjer om Holmenkollbanen viser tydelig situasjonen: bremsesvikt og kortslutninger, stadige klager og mistillit fra brukerne, og allment erkjent behov for nye vogner, men nyanskaffelser tok tid.

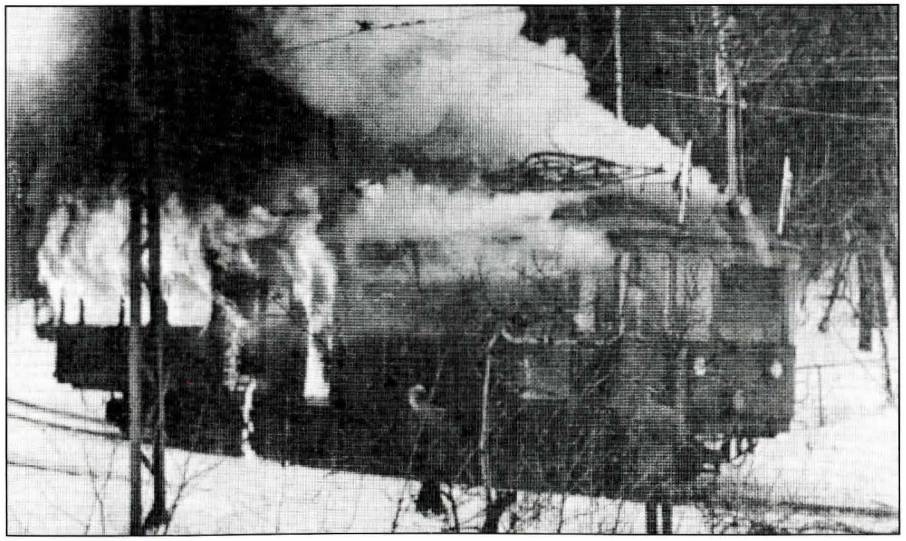
Imens skjedde det mange ulykker.

Ved 16-tiden i januar 1965 hoppet en oppadgående vogn av sporet like nedfor Holmenkollen stasjon. Togføreren på nedgående spor kom rundt svingen da han så motgående vogn spore av. Han bremset ned det han kunne, men klarte ikke å forhindre sammenstøtet. Vognene ble trykket sammen. Det var få mennesker foran i vognene, 11 passasjerer kom til skade, og linjene var først klare ved midnatt.

I mai 1974 oppsto det brann i en vogn i Volvattunnelen uten personskader.. Under Holmenkollrennene i 1977 tok det fyr i en trikk fra 1934. Trikken var på vei oppover for å hente tilskuere fra Holmenkollen da det skjedde en kortslutning under gulvet, og kjøreledningen falt ned. Uhellet førte til full stans i trafikken i halvannen time under 50-kilometeren.

I august 1978 var det et sterkt uvær i Oslo, som resulterte i at det tok fyr i to av de gamle vognene. Strømmen til den ene av vognene ble ikke brutt, slik at vognen brant helt ned. Begge vognene var uten passasjerer, den ene på Vettakollen, den andre på Frognerseteren Omtrent samtidig kolliderte to tog på Majorstuen og forårsaket strømstans som stoppet ca. 50 vogner i morgenrushet.

I 1978 startet en påtrengt fornyelse av vognmateriellet. Gjennomsnittlig 40 år gamle vogner ble skiftet ut med ca.



Holmenkolltrikk fra 1934 i brann ved Gulleråsen 14.3.1977

Sju skadd i togsammenstøt

Klokka ti på halv åtte i går morges kunne første tog gå forbi ulykkesstedet på stasjonsområdet på Majorstua, der sju mennesker ble lettere skadd under en togkollisjon lørdag formiddag. De sju passasjerene kunne gå hjem etter behandling på legevakta lørdag. De to trikkene, en fra Holmenkolbanen og en fra Kolsåsbanen, støtte sammen i pensen der de to linjene løper sammen. Det blir ikke gitt noen opplysninger om årsaken før en undersøkelseskommisjon fra NSB og Oslo Sporveier har avsluttet arbeidet. Mens ryddearbeidet pågikk på ulykkesstedet ble trafikken opprettholdt med busser på strekningene fra Majorstua til Frognerseteren, Sognsvann og Makrellbekken.

(Foto: JACQUES HVISTENDAHL)

Reportasje i Dagbladet.

Nr. 25 - Onsdag 1. april 1981 Løssalg kr. 2,- 77. årgang

HOLMENKOLBANEN NEDLEGGES!

Holmenkolbanen nedlegges! Dette er det mest aktuelle sparetiltak innen Oslo Kommune akkurat nå og det var enstemmig i Sporveisstyret i går kveld om at man måtte gå til det skritt for å få spart de millionene på kollektivtrafikken i Oslo som finansrådmannen har forlangt. Samtidig går Sporveisstyret også inn for at det kjøres halvtimesruter på Sognsvann- og Røabanen hele driftstiden utenom rushtiden, da det vil bli 20 minutters rute.

1. aprilspøk 1981 fra Ullern Avis/Akersposten.

45 nye. Med sikte på en framtidig forbindelse øst-vest satset Sporveien på at Holmenkollbanens vogner skulle ligne svært mye på T-bane-vognene på østlige linjer. Prøvekjøringen med de nye vognene begynte på Røalinjen, mens Frognerseterlinjen kom sist pga. de skarpe svingene som krevde spesielle vogner.

«Teakvognene på vei oppover Holmenkollåsen mot Frognerseteren er kanskje det man i alle år har forbundet med Holmenkolbanen. Og selv om de fleste av de gjenværende 11 eksemplarene av vogntypen i det siste har stått mer enn de har gått, mener Sporveiene at de skal i trafikk igjen så fort som mulig.» Dette er ingressen til en større reportasje i Aftenposten 5. mars 1986. Åtte av disse vognene ble levert til vinterolympiaden i Oslo 1952. Disse var blitt bygget om til enmannsbetjening, mens de andre linjene på Holmenkollbanen og Kolsåsbanen fikk 33 helt nye T-banevogner. Teakvognene og stålvognene på Holmenkollbanen er spesielt tilpasset perrongene og de mange krappe svingene, mens de ordinære T-banevognene ikke kan brukes. Derfor regnet avisen med at teakvognene med numrene 601-612 først ville bli erstattet med leddtrikker rundt år 2000.

Avsporing ved Midtstuen 1987

Ved 15-tiden 22. oktober 1987 skulle vogn 606 fra 1951 stoppe ved Holmenkollen stasjon for å ta opp passasjerer på vei ned til sentrum. Men sannsynligvis sviktet bremsene, trikken fôr forbi Holmenkollen, videre i full fart forbi Besserud, for så å spore av i en høyrekurve, bli kastet over motgående spor og bli smadret mot perrongen på Midtstuen stasjon, 1400 meter lenger nede. Passasjerer sa at «trikken fløy». Få minutter etter var 10 ambulanser på plass sammen med brannvesenets redningsavdeling. Da brannvesenet skulle rette opp vognen med en kran, falt vognen nesten fra hverandre.

Trikken var på forhånd sent ute, så mange passasjerer trodde at vognføreren forsøkte å ta igjen noe av forsinkelsen og overlate passasjerer på Hol-

menkollen stasjon til en ekstra vogn. Men så økte farten, og passasjerer ble kastet vegg-i-mellom. Før de visste ordet av det, sporet trikken av. Øyenvitner på Besserud stasjon, som så trikken passere i vill fart, ringte til politiet fra postkontoret på stasjonen. En kvinne omkom og 12 ble skadet.

Ulykken skyldtes at et bremseslag røk tvers av i en sveiseskjøt og den elektriske bremsen sviktet. Bydelsutvalget i Vinderen forlangte nye vogner snarest mulig.

Førerløs arbeidsvogn gjennom byen

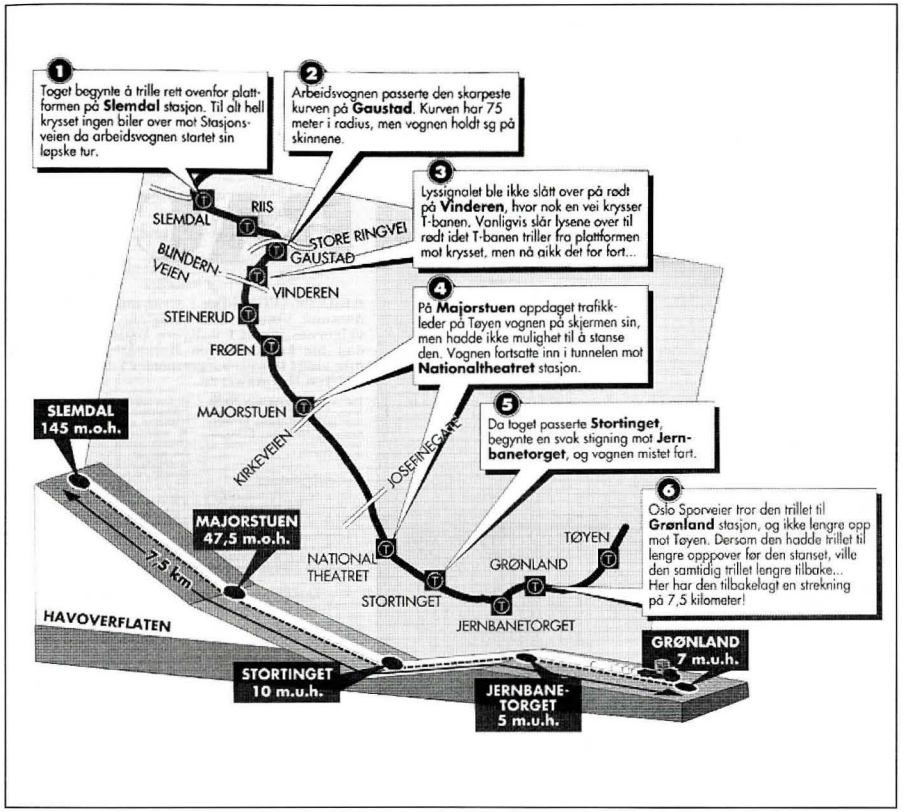
Natten til mandag 27. juni 1994 kjørte en førerløs arbeidsvogn løpsk på Slemdal stasjon. Et arbeidslag på to mann arbeidet på skinnegangen ovenfor Slemdal stasjon ved 02-tiden om natten, da arbeidsvognen plutselig løsnet. Den trillet nedover mot sentrum og passerte først krysset ved Slemdalsveien, hvor trafikklysene var koblet ut på grunn av arbeidet ovenfor stasjonen. Arbeidsvognen trillet videre til Vinderen, der farten var så stor at lyssignalene ikke fikk tid til å slå over til rødt for biltrafikken.

Trafikklederkontoret på Tøyen så vognen på skjermen først da den kom til Majorstuen. Så forsvant arbeidsvognen ned i tunnelen, passerte Nationaltheatret, Stortinget, Jernbanetorget og stoppet ved Grønland stasjon. Rett etter Stortinget stasjon dundret arbeidsvognen over en «sporsperre», en plate som lå over skinnene for å hindre at vestgående vogner kom over i banelegemet til de østgående tog.

Politiet anslo at vognen hadde hatt en topphastighet på 200 kilometer i timen, og at den ikke stoppet før Tøyen stasjon, for så å trille tilbake til Grønland. Oslo Sporveier avviste dette, mente at vognen ikke kunne ha kjørt raskere enn 60-70 km i timen, for skinnene ville ikke ha tålt større fart.

NSB kontrollerte vognen etterpå og mente at bremsesvikt var årsaken til den løpske vognen.

Avsporing ved Midtstuen. Aftenposten.



Den førerløse arbeidsvognens rute gjennom byen. Kart i VG.

Baneforbindelse øst-vest

Sammenknytningen av forstadsbanene i øst og vest i 1990-årene medførte en total utskifting av de gamle teakvognene fra olympiaden i 1952.

Sammenknytningen øst – vest er i tråd med planene til Holmenkollbanens pionerer. De ønsket at de faste reisende på Holmenkollbanen skulle få en så enkel og rask transport som mulig til arbeidet i byen. Dessuten ønsket de at flest mulig av byens innbyggere og turister skulle komme lettest mulig opp i Nordmarka. Hundre år etter at de første vogner gikk opp til Slemdal og Besserud, er målet nådd. Hele byens befolkning kan lett komme opp i Nordmarka, og Holmenkollen er et begrep kjent over store deler av verden.

Pionerene fra Holmenkollbanens første år har fått oppfylt sine mål.

Kilder:

Aftenposten, 1. kvartal 1929 og 1931.

Aker 1837-1937, bind III, Oslo 1940.

Andersen, Bjørn: Holmenkollbanen – kort historikk fra 1898 til 1993. Oslo 1993.

Aker sorenskriveri, extraretsprotokoll nr. 80 for 1909-1913, Oslo Sporveiers arkiv.

Aspenberg, N.C.: Trikker og forstadsbaner i Oslo, Oslo 1994.

Christensen, Trygve: Sørkedalen Vel 100 år, 1898-1998, Oslo 1998.

Erichsen, E. W. (red.): Holmenkolbanen 50 år, Oslo 1948.

Fasting, Kaare: Sporveien 100 år, 1875-1975, Oslo 1975.

Hammer, S.C.: Kristianias historie, bind V, Oslo 1928.

Hegdal, Torgrim: Holmenkolbanen 100 år, TOBIAS, Oslo 1997.

A/S Holmenkolbanen: årsberetninger, journalbøker og saksmapper, Oslo Sporveiers arkiv.

Kjeldstadli, Knut: Oslo bys historie, bind 4, Oslo 1990.

Kristiania kommune, aktstykker, Oslo byarkiv.

Larssen, H.O.E.: Holmenkolbanen – en personlig beretning, Lokaltrafikk nr. 14-17, Oslo 1992.

Panteregister for Akers Tinglag, Statsarkivet i Oslo.

Strandholt, T.: A/S Holmenkolbanen 1896-1975, København 1991.

Vaage, Jacob og Kristensen, Tom: Holmenkollen – historien og resultatene, Oslo 1992.

Vevstad, A.: Det begynte med Frognerseterskogen, Oslo 1989.

Diverse artikler i medlemsbladet til Vinderen Historielag.

Støy og stillhet

Snart er det ett år siden Oslo Sporveier åpnet for pendeldrift mellom Bergkrystallen og Frognerseteren, og med det satte inn nytt vognmateriell på strekningen. Vi ble lovet «støysvake» nye vogner. Realiteten er, som alle vet, at de nye vognene bråker mye mer enn de gamle. De hviner, piper, skriker, dundrer og romler. Folk langs banen vekkes opp om natten. Dersom vi er ute, må vi vente med å snakke sammen til vognene har passert. Inne rister det i gulvene når vognene går forbi.

Vi har fått mange forklaringer og forsikringer fra Oslo Sporveier om at dette kun er «barnesykdommer». Det er på grunn av gummiforingene på hjulene, skinneskjøtene, det er fordi det ble bestilt feil hjul, smøringen er ikke riktig, vognene er tyngre, det er svinger her, det er stigning her, det er fordi det er så kaldt, det er på grunn av telen i jorden i år, kombinert med lite sne . . .

En dag jeg er ute med fireåringen vår, kommer det en gammel teak-trikk nedover mot Gaustad stasjon der vi bor. «Se, mamma, der kommer det en spøkelsestrikk!» sier han. «Å», sier jeg, «hvorfor sier du det?» «For den hører vi ikke når den kommer,» svarer gutten. Av barn og fulle folk får man høre sannheten.

Hvorfor i all verden finner vi oss i dette? **IDA BETH HALD**

Leserinnlegg i Aftenposten 22.3.1996

HALVOR EMIL HEYERDAHL

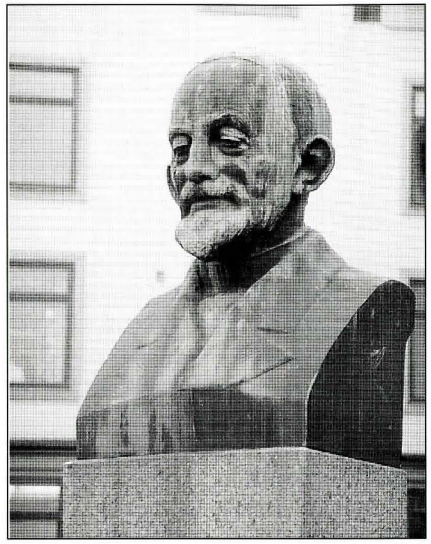
AV LISEN HEYERDAHL HAANES

Halvor Emil Heyerdahl ble født i 1840 i Urskog og var av bondeslekt. Den eldre broren Anders ga ham en så god undervisning i matematikk og fysikk at han ble tatt opp som elev på Den polytekniske høyskolen i Hannover, 16 år gammel. Han fikk seile med en bark til Lübeck og gikk så til fots til Hannover, der han studerte 3-4 år ved høyskolen. Som ferdig ingeniør arbeidet han først ved jernbanen i Hannover, og han var 23 år gammel da han bygde et gassverk i Mühlhausen.

I 1867 befant han seg i Glauchau hvor han ble disponent for noen møller og ble forelsket i møllerens datter, som senere ble min bestemor. Etter 17 år i Tyskland kom han tilbake til Norge med mange nye inntrykk og en begeistring for teknikkens landevinninger.

Vel hjemme i Norge var han arkitekt for et merkelig byggverk i Rosenborggt. 9, på folkemunne kalt «Rosenborg slott». Det hadde et høyt tårn med utsikt over Christiania og Aker og var bygd i gotisk stil. Oppvarmingen skjedde med varmluft fra en stor kjele i kjelleren. Derfra førte kanaler til gulvene i alle rom. Det fantes også samtalemuligheter i alle værelser gjennom et rørsystem som endte med en taletut som var tillukket med en fløyte i det værelset som man ville snakke med.

Det ble sagt om min bestefar at han aldri unnet seg en fridag, men han tok seg god tid til musikk og kunst. Han



Byste av H. E. Heyerdahl på Majorstuen stasjon. Billedhugger: Gustav Lærum. Foto: Kristian Qvigstad.

hadde også lært fiolinspill av storebroren Anders og var en habil amatørmusiker. Kjelleren på Rosenborg var innredet som musikkværelse med notepulter, og her musiserte Kvartettforeningen med bl.a. Johan Svendsen som skrev Fiolinromanse tilegnet Heyerdahl. De møttes hver 14. dag i vinterhalvåret og ankom gjennom en tunnel fra en grotte i haven. De spilte kvartett og sekstett. Teatermaler Jens Wang har malt et morsomt bilde av denne Kvartettforeningen.

Han bygde det første elektriske anlegget i landet ved Bentse Brug i 1878. Da kronprins Gustav med gemalinne besøkte Norge i 1882, ble

En krets av forgrunnsskikkelser i 1880-årene musikkliv kledd som munker i drakter fra en munkeorden fra Salzburg, som på 1700-tallet dyrket musikk. Lengst til venstre er komponisten Johan Svendsen, nr. 4 fra venstre sittende H.E.Heyerdahl. Maleri av Jens Wang fra Heyerdahls hjem i Rosenborggaten.

slottet belyst utenfra med to elektriske lamper. Aftenposten skrev: *«Som ved et trylleslag trådte slottets fasade frem av dunkelheten, strålende i et skinnende lys som om solens stråler var falt på det. Publikum hilste denne plutselige og uventede åpenbarelse med hurrarop.»*

I 1877 anla han det første telefonanlegg. Han hadde den gang en maskinforretning på Jernbanetorvet. Linjen gikk mellom hans kontor og lageret. Pressen var invitert, og skrev etterpå at nok var det meget interessant, men noen praktisk betydning ville det neppe få!

I mellomtiden hadde Heyerdahl og ingeniør Albert Fenger-Krog anlagt den elektriske sporvei fra Østbanen til Majorstuen. Etter det første mislykte forsøket på å få tegnet aksjer til bygging av Holmenkollbanen, forsto Heyerdahl at for å skaffe trafikanter til en lønnsom drift, måtte det være bebyggelse langs banen. Sammen med Fenger-Krog og advokat Carsten Bjerke tok han kontakt med gårdbrukerne Halvor Torgersen på Riis og Frithjof Husebye på Grimelund om et byggebelte langs banen med ca. 200 tomter på 4 mål eller mer med en villamessig bebyggelse. For å unngå spekulasjon med tomtene ble det bestemt at de skulle være bebygget et år etter overtagelsen.

Holmenkollbanen ble bygget på 1 1/2 år, og det tok 5 år før den nødvendige aksjekapital var skaffet. Rundt 1895 flyttet Heyerdahl opp i sitt hus «Solbakken», som lå mellom Ris og Slemdal stasjon. I nærheten lå før i

tiden Engerjordet stasjon. Det er blitt meg fortalt at dette var min bestefars påfunn, den lå nemlig rett overfor hans hus! (Se bilde og omtale av stasjonen annet sted)

Jeg traff dessverre aldri min bestefar, men mine 15 og 18 år eldre søstre forteller om en hyggelig og morsom mann. En vårdag ber han dem om å komme ut i haven. Der sitter de nydeligste emaljesommerfugler på grenene, nåler de senere skulle ha på kjolene sine.

For sin innsats med den elektriske sporvei, «Blåtrikken», ble det reist en byste av ingeniør Heyerdahl i trikkesløyfen på Skøyen. Den ble laget av billedhuggeren Gustav Lærum, som også laget den flotte skulpturen av veidirektør Krag. Bysten er nå flyttet til Majorstuen stasjon i noe redusert tilstand uten den opprinnelige balustrade og trappeanlegg, signert arkitekt Carl Berner. Der står han nå på en 3 meter høy sokkel med et lite smil om munnen og titter ned på de forbipasserende under tunge øyelokk.

Han ble hedret med St. Olavs orden og Vasa orden.

OM Å BO PÅ LANDET – I ALLE FALL LANGT FRA BYEN

AV ANNE-WENCHE ORE

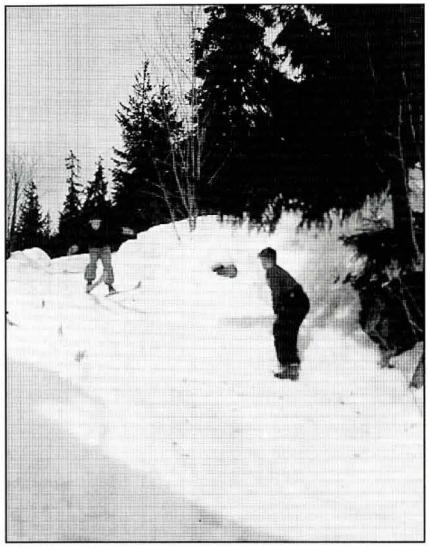
I min barndom var det et skilt i Lillevannsveien ved Voksenlia stasjon. Der sto det: TIL OSLO. Bodde vi på landet? Det er et definisjonsspørsmål. Dersom noen hadde spurt oss barn som bodde ovenfor

Holmenkollen for vel 60 år siden, om vi bodde på landet, ville svaret vært negativt. For oss var landet Ringerike, Toten eller andre steder hvor vi hadde slektninger med bondegårder. På vår kant av verden, høyt oppe og langt unna, så vi riktignok gårdene i Sørkedalen som var vårt nærmeste bondeland. Vi fikk melk fra en av dem kjørt til oss med hest og kjerre, og kuene kom av og til opp lia for å beite.

Om vi ikke bodde på landet, bodde vi landlig, med mye frisk luft, mye natur og få mennesker og enda færre biler. Med bebyggelse som en blanding av hytter og bolighus var strøket nærmest som en utmark å regne. Vi følte oss av og til som «innfødte» når barn fra byen kom på weekendbesøk. Holmenkollbanen var vår hovedforbindelse med Oslo.

Først da jeg ble plassert i landsklassen på skolen nede i byen, oppdaget jeg at jeg hadde vokst opp minst like langt fra byen som fra det egentlige bondelandet.

Det fantes ikke butikker ovenfor Holmenkollen, ikke engang en kiosk med aviser og godter. Konsentrasjonen



av hus var rundt Lillevann og Voksenlia stasjoner med spredt bebyggelse rundt selve

Voksenkollen. Det var to hoteller, Anne Kure og Voksenkollen hospits. I alle fall på hospitset bodde en del gjester i lengre tid, det var et godt sted for salg av maiblomster og Holmenkollski. For øvrig var det natur, mye tett skog. Det var bare skog mellom vårt hus og Voksen gård, en skog med bær og sopp som ble plukket og brukt. Elg, rev og hare kunne vi treffe over hele området. Nå finnes dyrene bare øverst oppe rundt Voksenkollen. Min barndoms skog nedover i lia er full av blokker.

Naturen ga oss gode lekemuligheter, Om vinteren var skiterrenget rett

utenfor stueveggen. Det var naturlig selv for 8-9 åringer å gå på skitur sammen med jevnaldrende innover mot Slaktern, Blankvann og Turnhytta som Kobberhaughytta het den gangen. Etter hvert prøvde vi oss i Tryvannskleiva også, det var ikke mange av oss som hadde spesialski.

Vi mindre gikk mest på skøyter på Sundtsdammen, en branndam for nærdistriktet som fremdeles ligger ikke langt fra Anne Kure-tomten. Jeg var ikke noen stor skøyteløper, men det sies at det foregikk bandykamper der. De noe eldre hadde sine bandykamper på Strømsdammen. For å komme dit måtte vi gå gjennom tett skog eller ned en meget bratt sti fra Lillevann stasjon.

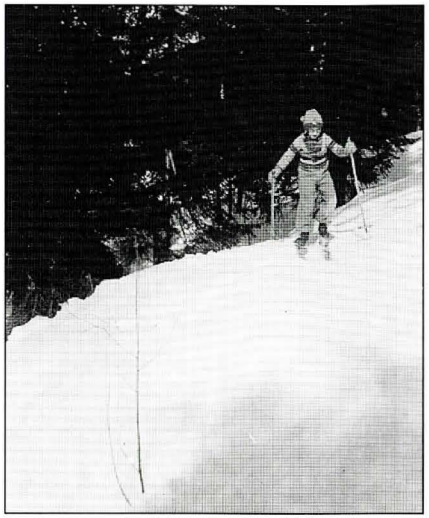
Vi badet i begge dammene også, men jeg fikk ikke gå alene til Strømsdammen på grunn av den mørke skogen og på grunn av huggorm som det var mye av. I min familie måtte vi derfor ha på langstøvler sommerstid hvis vi gikk i skogen.

Sundtsdammen ligger ved Orreveien, dit var det trygt å gå.

Mange av oss var sjelden på sommerferie i nærheten av sjøen, derfor lærte vi relativt sent å svømme. Men med svømmebelte kom vi langt.

Tryvann stadion ble anlagt i 1935. Der var ikke skøytesesongen avhengig av barfrost, det ble etter hvert til at vi stort sett gikk på skøyter der.

I slutten av 30-årene kom rattkjelken inn i vårt liv og med den aking. Vi akte Lillevannsveien fra Lillevann. Det gjaldt å ha så god fart at vi greidde sletten ved Skogen stasjon. Vi akte Voksenkollveien fra Soria Moria-tomten ned til Keiser Wilhelmsvei (nåvæ-



rende Holmenkollveien) og så ned til Holmenkollen. Faren for å møte biler var liten, men jeg ble nesten påkjørt av Quislings bil i Voksenkollveien en gang under krigen. Vi akte i Korketrekkeren også, det ble så mange rattkjelker inne i trikken at alle som hadde kjelke med nedfellbart ratt, fikk beskjed om å sette kjelken utenpå trikken. Med økende alder ble vi mere sosiale, og akingen foregikk med fiskekjelke og styrestang.

Stasjonsområdene var yndete lekeplasser. Noen holdt til ved Lillevann stasjon. Jeg tilhørte Voksenliagjengen. Oppoverplattformen var den eneste flate plassen i vårt området.Der samlet vi

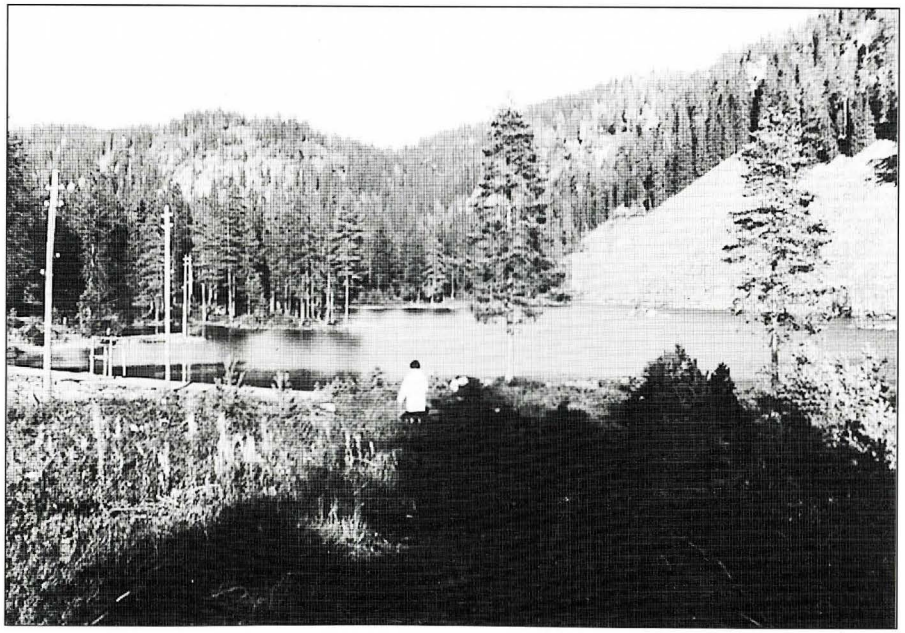
ungene oss hver ettermiddag. Vi slo dødball, allminnelig slåball gikk ikke. Plassen var ikke lang nok. Vi ventet også på dagens begivenhet, «Godsen» som kom klokken seks. Holmenkollbanen var livsnerven i vår tilværelse som bandt oss sammen med resten av verden.

Postdamen vår, som bodde i stasjonsbygningen, hentet vann i en stor brønn på plattformen. Brønnlokket var ideelt for Tripptrapptresko. I midten av 30-årene ble det bygget et hus på tomten rett ovenfor stasjonen hvor de anla diamantboret brønn og laget en vannledning ned til stasjonen hvor et lite hus med kran var til glede for familien Kraby på stasjonen, men heldigvis ble ikke brønnlokket fjernet.

Selve posthuset var vårt lille samfunns sentrum. Her foregikk allminnelig postarbeide, her var vår «vannpost». Fru Kraby fortalte meg en gang at der visste alle alt om alle bortsett fra om oss og en familie til. Fru Kraby solgte også skolebarnskort, vi på toppen hadde grønne kort som gjaldt fra Majorstuen til Frognerseteren, fra Gråkammen til Holmenkollen var det blå kort, mens stakkarene fra Slemdal og nedover hadde røde kort som bare gjaldt til Slemdal.

Voksenlia stasjon hadde før krigen et stort venterom med benker langs veggene og et bord i midten. Dette rommet ble brukt av de voksne til venting, vi barn brukte det til lekeværelse. På valgdagen ble venterommet brukt som valglokale med høytidelig lesing av valgloven og bortvisning av nysgjerrige unger.

Før vi nådde skolepliktig alder, var Oslo iallfall for meg bare et sted hvor fedre reiste hver dag. Jeg dro ikke lenger enn til Gaustad hvor mine besteforeldre bodde, og det samme



Strømsdammen

gjorde min mor som arbeidet på Ris skole.

6 år gammel begynte jeg på skolen og på mitt liv med Holmenkollbanen. De første årene tok jeg gjerne samme trikk som far, 9.30. Han foreleste fra 10.15 hver dag, jeg dro til en venninne på Slemdal til det ble tid for skolen. Vi satt alltid i røkekupéen annen benk fra inngangen på trikker med midtinngang og skinntrekk på benkene og annen benk fra skilledøren på trikkene med endeinnganger og stråtrekk og alltid på utsiktsiden. Begrepet passiv røking eksisterte ikke.

Etter hvert tok vi skoletrikken, 8.30 til skolen, 14.30 fra skolen. Vår familie spiste middag 14.45, og nåde den som kom for sent . Alle mine venner på Voksenlia hadde fedre med kontortid og middag kl 17, dette skapte en del problemer i mitt lekemønster. Min far satt meget hjemme og arbeidet, universitetet holdt ikke så mange med kontor den gangen.

Holmenkollbanen hadde den gang konduktører som holdt styr på skoleungdommen og ydet utmerket service på mange måter. Trikkene var så presise at man gjerne kunne stille klokken etter dem. Min far var svært distre og glemte ikke sjelden igjen pakker på trikken. Neste dag kunne pakken bli hentet på hittegodskontoret, da med påskriften docent Emil Smith.

Når vi yngre glemte noe på oppovertrikken, ventet vi i 20 minutter på neste nedovertrikk for å få sakene igjen. Å gå på skolen nede i byen hadde en stor fordel. Trikketuren tok 25 minutter hver vei og kunne med fordel brukes til lekselesning. Jeg ble svært flink til å kunne konsentrere meg med bråk omkring meg. Trikkene var et kapittel for seg selv. De fineste synes jeg den gang, var 113 og 114. Under krigen hadde den ene røslyng og den andre fioler malt i taket, det var reklame for noe kosmetikk, jeg tror det var Marwell Hauge. Det var et godt tegn for dagen å få en av de trikkene. At jeg, meget senere, 8. mars 1980, var med en av lykketrikkene da den kollide rte med en Østeråstrikk, sto ikke i min barndoms stjerner, men da var meget forandret og Voksenlia forlengst innlemmet i Oslo.

(Bilder fra familiealbumet)

HOLMENKOLBANEN

Noen minner fra 50-årene og noen betraktninger over banens betydning

AV ROLF GILLEBO

Se fargeillustrasjoner i midtoppslaget

Holmenkolbanen er 100 år i år. De minnene og oppfatningene som kommer nedenfor, skriver jeg ut fra to synsvinkler: For det ene er jeg oppvokst på Vettakollen og var en meget flittig bruker av banen i 50 – og 60årene. For det andre er jeg leder av Sporveiens T- bane-divisjon nå idag, og dermed vel en av de nærmeste til å kunne knytte AS Holmenkolbanens historie opp mot dagens banesystem som mine forgjengere meget fremsynt la grunnlaget for.

Holmenkolbanen fra Majorstuen til Besserud ble bygget mellom 1896 og 1898. Trafikkgrunnlaget skulle komme fra to «kilder», utfartstrafikk til Nordmarka og aktiv byutvikling langs banen. Av gårdbrukerne på Vinderen, Ris og Grimelund kjøpte banen et tomtebelte på begge sider av traséen. Samtidig bygget man nødvendige veier og annen infrastruktur. Dette førte til at vår bydel fikk en helt særegen «lineær» struktur. Alle institusjoner lå på rekke og rad langs banen fra Majorstuen og oppover. Dette gjaldt butikker, skoler og andre ting som postkontor, politistasjoner osv. Strukturen er fortsatt slik i dag. Vi reiser til Slemdal, Vinderen og Majorstuen for å gjøre noe. Vi reiser ikke så ofte på tvers av banen og over til andre sentre eller knutepunkter. AS Holmenkolbanen har således hatt en helt avgjørende betydning for hvordan vår bydel er utformet og hvordan den fungerer, også i dag.

Det at Holmenkolbanen sto for infrastrukturen, kan jo belyses med et enkelt (og lite) eksempel fra begynnelsen på 50-årene: Da min mormor skulle sette opp stolper og et tau å holde seg i opp langs bakken opp til vårt hus, var det helt naturlig for henne å ringe til Holmenkolbanen. Stolpene ble sveiset og malt på verkstedet på Majorstuen, og folk fra baneavdelingen kom opp og satte dem i bakken.

For oss som har gått på Slemdal og Ris skoler i 50-årene, var skoletrikken et bestemt kapittel. Det togsettet som skulle ha med seg barnehagebarna ned fra Tom Murstads og andre barnehager, gikk oppover litt over kl. 14.15 etter siste time på Ris og Slemdal skoler. Dette var en svært hard jobb for konduktørene. Vi elevene var ikke englebarn, og de konduktørene som hadde anlegg for å motta mobbing, ble mobbet. Mobbingen gikk bl.a. ut på å gi klarsignal eller stoppsignal til føreren ved hjelp av signalsnoren. Det er til og med noen av oss som husker at en konduktør på bakerste vogn ble stå-

ende igjen på Ris st. på grunn av dette. En del av konduktørene ba seg rett og slett fritatt fra denne tjenesten.

For skoleelever var det egne klippekort. Gule gjaldt nedenfra og opp til Slemdal, blå opp til Holmenkollen og grå helt opp. Skulle man reise nedenfor Majorstuen var det et ekstra klipp. Kortene fikk man i billettekspedisjonen i banens store og mørke administrasjonsbygg på Vinderen. Det lå der hvor Vinderen-senteret er nå. Kortet var utstyrt med hull slik at det var lett å binde en snor i det og henge det rundt halsen på vedkommende elev.

I 1957 ble de nye «gjennomstrømningsvognene» satt inn på Holmenkollbanen etter å ha gått på Røabanen noen år. Disse var bygget med inngang og sittende konduktør bak og utgang foran og på midten. Banen innførte disse for å spare den såkalte assistansekondukøren. Opp til Ris var det før dette som regel med to konduktører for å ta alt billettsalget. Problemet med vognene var jo at de kun hadde ca. 40 sitteplasser mot ca. 70 på de andre. Det var store protestmøter hvor banens ledelse måtte forsvare seg. Det er litt rart å tenke på at de nye, og meget forhatte vognene fra den gang, er de samme som våre høyt elskede trevogner nå i dag.

Det var den gang ikke radioforbindelse med vognene. Når det var feil på en vogn eller linjen måtte konduktøren ringe på hos nærmeste nabo og be om å få låne telefonen. Dette krevde litt mot fra konduktøren når det var sent på kvelden. Men det var aldri nei å få fra naboene.

Banen drev godstransport helt frem til 1960. Folk ringte til forretningene

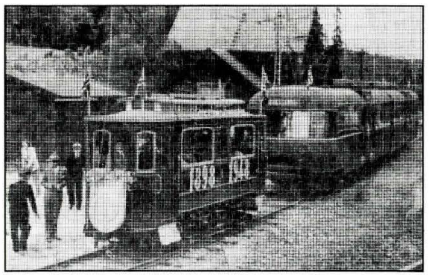
Administrasjonsbygningen på Vinderen. Sporveismuseet.

på Majorstuen og bestilte varer. Disse ble levert inn i banens godsekspedisjon på Majorstuen. Midt på dagen gikk en egen godsvogn oppover. Vognbetjeningen la pakkene inn i egne låste skap på hver stasjon. Alle husstander hadde nøkkel og hentet sine pakker selv. Den opprinnelige godsvognen ble om vintersøndagene utstyrt med havebenker og brukt i trafikken opp til Frognerseteren.

Kollisjoner mellom vogner forekom den gang også. På kvelden før Holmenkolldagen i 1956 kolliderte først 4 vogner på Gråkammen og deretter, under opprydningsarbeidet fra dette, to stykker på Gaustad. 6 vogner ble skadet. Dette kan kanskje taes som en slags historisk «trøst» for oss som driver banen nå i disse dager. Det var problemer før i tiden også!

I og med at det var konduktører, hadde selvfølgelig banen et langt mere menneskelig preg enn i dag. På de vognene der konduktører gikk rundt og ekspederte, passasjerene var det jo et meget høyt servicenivå. Konduktørene og førerne var jo også kjent med de faste passasjerene som brukte banen. Billettkontrollen var også av et langt enklere slag enn i dag: En kontrollør kom på vognen, tok konduktørens billettrapport og gikk gjennom vognen og kontrollerte alle kort og billetter. Vedkommende hadde helt selvfølgelig og stor myndighet . Dette var i og for seg både en kontroll av passasjerene og av at konduktøren ikke skulle jukse med billettene. Snikkjøring var det ikke mye av.

Det var årlig strid om takstpåslag. Banen måtte, p.g.a. inflasjonen og sta-



Vogn nr. 1 sammen med en «stålvogn» på Besserud stasjon under 50-års jubileet.

dig synkende trafikktall, ha takstøkninger hvert år for å kunne drive i balanse. Myndighetene holdt igjen. Det var årlig protestmøter mot slik fordyrelse av kollektivtrafikken.

Fremdeles i 50-årene var skitrafikken oppover på vintersøndagene meget sterk. Praktisk talt alle banens vogner var i trafikk hver søndag. Folk aksepterte å stå mye tettere ombord enn det vi gjør i dag. Svært mange av oss husker remmene som vi bandt ski i på utsiden av vognene.Vi husker også nervøsiteten over at vognføreren skulle kjøre før vi var ferdig med å binde på skiene og at vi ikke skulle finne igjen rette par ski når vi kom opp til Frognerseteren. Det gikk jo alltid veldig bra, men nervøsiteten var der. Banen hadde også egne «skipåbindere». Dette var folk som hadde deltidsjobber på søndager og som var plassert på Majorstuen i opptrafikken og på Frognerseteren, Voksenkollen og Skådalen i nedtrafikken. Med bilismens inntog fra 60-årene av er jo etter hvert denne søndagstrafikken blitt sterkt redusert.

Holmenkolldagen har jo alltid vært spesiell i hele banens historie. Vognene

hadde flagg. Absolutt alle vogner var reparert og i orden og gikk. Trafikken var sterk og store deler av banens personale var i aktivitet. Fremdeles i dag har vi den samme situasjonen. Vi setter vår ære i å få kjørt så mange som mulig opp og ned og ha så stor teknisk kapasitet som overhodet mulig. For oss som jobber her er det både en utfordring og morsomt å være med på denne dagen.

Det er nå 23 år siden banen gikk inn i Sporveien. Det er få personer i dag i Sporveien som har jobbet for AS Holmenkolbanen. Likevel er det blant mange ansatte på T- banen fortsatt en klar tilknytning til og identifikasjon med banens historie og tradisjoner.

Holmenkolbanen ble opprinnelig bygget med tysk teknologi i 1898. Vognen var små to-akslede sporvogner. Banens ledelse viste hele tiden stor fremsynthet. I 1910 gikk man over til store og brede boggivogner bygget i Norge etter amerikansk mønster. I 1928 sto tunnelen til Nationaltheatret ferdig. Riktig nok førte byggingen av tunnelen til senket grunnvannsstand og til at banen, p.g.a. erstatninger, måtte refinansieres (kanskje ikke så ulikt Gardermobanen?). Men det at tunnelstrekningen ble bygget, var den avgjørende forutsetningen for at Oslo senere har kunnet bygge ut et T- banenett som nå dekker det meste av byen. Oslo er antagelig den byen i verden som har mest T- bane pr. innbygger. Banen er ryggraden i byens trafikksystem og en avgjørende forutsetning for at vi har kunnet bevare og utvikle den bystrukturen vi har i Oslo.

A/S Holmenkolbanens ledelse klarte å drive banen med overskudd helt frem til 1975. Dette var ingen dårlig jobb med stadig økende bilisme og med ganske streng priskontroll. Etter hvert betydde dette at man ikke kunne klare å fornye driftsmidlene og da særlig vognene. Dette var jo også den direkte årsaken til at kommunen og Sporveien måtte tre inn og overta driften fra 1975 av.

Dermed var jo også grunnlaget lagt for en ganske betydelig utvikling i form av videre utbygging av banenettet med pendeldrift mellom de vestlige og østlige baner. Vi har også fått en utvikling i retning av en mindre «menneskelig» bane med mer automater og færre synlige ansatte. Dette siste er i stor grad en følge av samfunnsutviklingen med kraftig lønns- og levestandardsutvikling for alle slik at arbeidskraft i dag er relativt mye dyrere enn bruk av maskiner og automater av alle slag.

I juni skal vi feire Holmenkolbanens 100-år jubileum. Søndag 7. juni vil vi lage folkefest på Majorstuen og oppover langs banen. Forberedelser er på gang. Vi skal lage utstillinger, utgi en jubileumsbok og kjøre en god del av de gamle vognene som er tatt vare på. Bl.a. blir vogn 42 fra 1914 satt i stand og bygget tilbake til slik den var på 20- tallet for å kunne brukes ved jubileet og ved senere anledninger. Vi håper også å kunne vise frem en av de opprinnelige vognene fra 1898.

Vi håper at mange vil delta ved dette arrangementet. Det er jo absolutt verdt å minnes en bane som har hatt en slik stor betydning for utformingen av en hel bydel, for ikke å si hele byen.

Knut A. Nilsen: NORDMARKSTRIKKEN

VED FINN HOLDEN

Knut A. Nilsen har skrevet jubileumsboka til 100-årsjubileet til Holmenkollbanen. Resultatet viser et svært vellykket samarbeid mellom forfatter og bilderedaktør. Forfatteren vokste opp som søndagsbruker av Holmenkollbanen som innfallsporten til Marka og minnes, som jeg, spenningen hver søndag morgen når vi rundet Sphinxen-hjørnet (Kirkeveien-Slemdalsveien): Hvor lang er køen på Majorstuen i dag? Han gir i innledning og avslutning nærmest poetisk uttrykk for Markas betydning. Og det er Holmenkollbanen som har vært fødselshjelper for denne Markagleden. I de andre kapitlene går han gjennom banens og vognenes utvikling med en rekke morsomme og spennende detaljer.

Bilderedaktør Finn Nyquist er både rutinert forlagsmann og bilderedaktør og bosatt i bydelen. Holmenkollbanen fortjener en god historikk. Det har den fått. Boka er en nytelse å bla i og interessant å lese.

Den fortjener mange lesere og anbefales sterkt.

Skiløpere ved århundreskiftet.

BLOMSTERENGENE RUNDT BLANKVANN

AV TOR ØYSTEIN OLSEN

I mai er det gult av marianøkleblom, mens i juni preges engene av skogstorkenebb og ballblom. Prestekrage, rødknapp, gulmure og solblom tar over i juli før engene slås, og utpå høsten vil nye fargerike blomster som timian og ryllik sette preg på engene før løvfallet tar over fargespillet.

De praktfulle blomsterengene på Blankvannsbråten, Slakteren og Svartor har begeistret mang en Markatraver. Disse engene har det høyeste biologiske mangfold av blomsterarter i hele Oslomarka, og blomsterbildet endrer seg gjennom hele vekstsesongen.

På disse gamle slåtteengene fins det en rekke sjeldne arter, slik at artsmangfoldet kan komme opp i 40 arter pr m2. I tillegg til en flott blomsterprakt, er det et mylder av insekter og fugler på engene.

Slike blomsterenger er ikke naturlig natur som mange kanskje tror. Vi kaller dem slåtteenger, i motsetning til moderne fulldyrket og gjødslet kunsteng. Slåtteengene er kulturbetinget natur. De har oppstått ved rydding, slått og beite uten at jorda er vendt og uten tilsetting av kunstgjødsel.

Tor Øystein Olsen med gruppe ved blomsterengene ved Blankvannsbråten. Foto: Helge Viken

Slik natur vitner om tidligere tiders landbruk og viser fint samspillet mellom menneske — ljå — beitedyr — natur gjennom hundrevis av år. Gamle kulturbetingede naturtyper er i dag blant de mest trua naturtypene i Norge pga. endrede driftsformer i landbruket. Andre eksempler på kulturbetingede naturtyper er lyngheiene på Vestlandet og de gamle slåttemyrene som inneholder våre vakre og sjeldne orkideer.

Den beste og eneste form for vern av kulturbetinget natur, er fortsatt drift etter gammelt mønster. Kunstgjødsel ville favorisere noen få nitrogenelskende arter som ville drepe mangfoldet, og hvis områdene gikk ut av bruk, ville det føre til gjengroing. Engene og myrene må slås og lyngheiene må brennes og beites. Da verner vi ikke bare de naturtypene som har det høyeste biologiske mangfoldet av høyere arter i Norge, men også våre kulturelle røtter — det kulturelle og historiske mangfoldet.

På samme måte som ingen menneskelige inngrep er den beste og eneste form for vern av uberørt natur (som gammelskogen i Spålen–Katnosa), er fortsatt skjøtsel det beste vern for kulturbetinget natur. Vi må holde ved like det samspillet som naturen har tilpasset gjennom hundrevis av år — naturen må oppleve kontinuitet. Derfor har urskogen nesten like høyt biologisk mangfold som slåtteengene, men da av insekter, lav og sopp.

Blankvannsområdet ligger som en øy av kalkrike bergarter inne i Nordmarkas ellers sure berggrunn. Engene har utrolig nok vært slått helt fram til i dag. Denne kombinasjonen gjør at Blankvannsengene er blant de flotteste i Norge, og Fylkesmannen i Oslo og Akershus jobber med en verneplan for området, en plan som sikrer fortsatt slått og bevaring av gårdsmiljøene.

Vi må fortsatt kunne synge med Alf Prøysen: «Blåklokkevikua — den var lykka for meg». Og jeg vil tilføye: Blomsterengene ved Blankvann, de er lykka for oss!

Hentet fra Tidsskrift for Oslo og omegns turistforening med tillatelse av forfatteren og redaksjonen

HVOR STOD DENNE?
NÅR ER DENNE FRA?

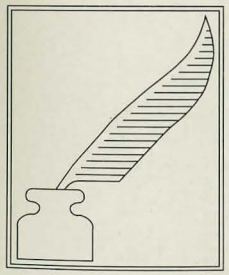
STYRET I VINDEREN HISTORIELAG
1997-98

Leder:	Anne-Wenche Ore	Styremedlem:	Evelyn Borchsenius
Nestleder:	Arild Holland	"	Else M. Astrup
Sekretær/kasserer:	Per Henrik Bache	"	Gunnar Sandsbraaten
Redaktør:	Finn Holden	"	Ole Krohn
		"	Øyvind Gaukstad

Historielaget har til formål å vekke interesse og skape forståelse for vår bydels historie. Det er viktig å ta vare på gamle minner i vårt nærmiljø som en kulturarv vi ønsker å gi videre.

Laget arrangerer medlemsmøter og gir ut et medlemsblad som kommer ut fire ganger i året. Laget ønsker å arbeide aktivt for å verne og merke fornminner og alle slags kulturminner i vår bydel.

Vi vil gjerne nå flest mulig av bydelens beboere og ønsker at de støtter laget med medlemskap eller deltar i vår virksomhet. Er du interessert i vårt arbeid, kan du ta kontakt med Per Henrik Bache, tlf. 22 50 70 83, eller pbache@online.no.



SEKRETÆRENS HJØRNE

Etter at enkelte styremedlemmer har vært flinke til å verve nye medlemmer, kan vi denne gang ønske velkommen til hele 48 nye siden 1. februar. Det er moro. Etter at vi har strøket 9 medlemmer av ulike grunner i samme periode, har vi pr. 15. mai 847 medlemmer i laget vårt.

Ovenfor vil dere finne at vi har gjort noen forandringer i styret vårt og det til beste for laget. Vi takker dem som har gjort en innsats i lengre tid og ønsker de to nye styremedlemmene velkommen.

De aller fleste har nå betalt sine skyldige kontingenter. Kassereren vil sette pris på at de som ser av sin adresselapp på baksiden at det mangler et 8-tall for 1998 kontingent, ordner opp for seg på eget initiativ.

Har du anledning til å besøke historielagets hjemmeside på internett, kan du finne det på http://home.sol.no/~pbache/vindhist.html

Vi gleder oss til trikketuren den 16. juni.

Per Henrik Bache