

# KULTURMINNEDAGEN 2003

SØNDAG 14. SEPTEMBER KL. 1300

DIAKONHJEMMETS HOVEDKANTINE.

I år er dagen viet:

## VÅR MEDISINSKE KULTURARV

I samarbeid med Diakonhjemmet inviterer Vinderen Historielag til møte.

Foredrag av **professor Einar Kringlen** ved Vinderen psykiatriske klinikk.

Ledelsen ved Diakonhjemmet forteller om diakoniens plass i medisinsk historie og hvordan diakoni skiller seg fra annen medisinsk pleie.

Etterpå blir det omvisning med orientering om Diakonhjemmet i dag og før.

**VELKOMMEN**

*Diakonhjemmet 1910*



# MANNEN PÅ KRAGSTØTTEN

AV MADS ALMAAS

I Vinderen Historielags nærrområde er veidirektør Hans Hagerup Krag mellom annet kjent ved sin innsats for anlegget av Holmenkollbanen og vei bygging, dertil for å stå fremskuen på sin støtte. Her skal jeg trekke frem noe om hans særegne slektsomgivelser og tilknytningen til Nord-Trøndelag.

Hans far var teologen Hans Peter Schnitler Krag som mellom annet en tid var prest og prost i Grong. Han var en meget aktiv herre og fikk mellom annet utvirket at distriktets samer ble pålagt å rydde og vardemerke en mer enn 10 mil lang ridevei fra Grong og frem mot fjellbygda Røyrvik, hvor det var reist et kapell. Han har da også fått sin bronsesøtøtte på dette kirkestedet.

Mens presten bodde i Grong, ble sønnen Hans født, og dette stedet skal vi komme tilbake til. På samme tid ble det kullfyrte fyret på øya Villa i Flatanger planlagt. Hans Peter Krag tok så over nytt embete med sete i Vågå. Da han ble klar over den arbeidsledighet og nød som til dels rådde i distriktet, fikk han ordnet det slik at en del unge Gudbrandsdøler ble sendt oppover til Villa for å få erfaring fra det fagmessige steinarbeidet som pågikk ved oppføringen av fyret. Forhåpningene slo til, og noen av prestens "utsendte" fikk senere oppdrag ved

oppføring av grunnmurer og lignende i Øvre Gudbrandsdal.

Hva gjelder steinarbeid, kan vi merke oss at det heter at en bror av Hans H. Krag skal ha vært den første i Norge som fikk steinbruddsarbeidere til å bruke vernebriller mot øyenskader.

Stabbesteiner var fasttilbehør til veier som Krag fikk bygget. Som ung løytnant foresto han slik i 1857 utstikking av linje for Geirangerveien, som da den sto ferdig i 1889 hadde 5364 stabbesteiner!



På Voksenkollen står Krag pent, rolig støttende seg til en slags stor stabbestein. Det heter imidlertid at når Krag inspiserte veianlegg, pleide han å kaste tyngden av sitt sportstrenede legeme mot stabbesteiner for å forvise seg om at de sto støtt og fast. Som historien går, skulle han imidlertid ha holdt opp med dette, etter at han en gang glemte å tenke på at han hadde reiseblekkhuset sitt i lommen!

Foran er nevnt veidirektørens fødested Grong, og det skulle få sin betydning. Fra omkring 1845 kom det på tale å få anlagt en veiforbindelse fra Namsens dalføre og østover til det veiløse grenseområdet Lierne. Det ble også foreslått en helt annen trasé fra bygda Snåsa, meget lenger sør.

Hans H. Krag ble meget aktiv i denne veisaken. Han kjempet bestemt og handlekraftig mot sparsommelige politikere som ikke ville strekke seg lenger enn å bevilge noe for en skarve vintervei ført over tilfrosne myrer og vann. Da arbeidet med vinterveien hadde tatt til, skulle Krag selv lede en befarings med høytstående embetsmenn og en statsråd.

For å vise hvor utjenlig dette alternativet ville bli, sørget Krag for at de høye herrer ble ført ut i de verste blauthol og myrer og brukte all sin overtakelseskunst til fordel for alternativet med bygget kjørevei, men øyensynlig til liten nytte. Statsråden som var med, skal ha bemerket: "Veidirektøren har nok sitt hjerte i Sandøladalen". Og Krag som hadde bodd i Eksingedalen, skal ha replisert: "Nei, herr statsråd, mitt hjerte er i Eksingedalen, men min forstand er i Sandøladalen."

Nesten selvsagt endte det imidlertid

slik at Krag fikk kjempet sitt alternativ gjennom, og i 1892 kunne en kjørevei fra Grong til Lierne åpnes. Krag ville selv være med på dette og avsto invitasjon til den samtidige åpning av Bandak-kanalen. 12. september 1892 kunne han derfor sende sitt gratulasjonstelegram til kanalåpnerne:

I Sandødalen under Regnveir og Blæst  
På smalsporet Vei mig trækker en Hest.  
Mig venter "Sibirien", Fladbrød og Melk  
Men nede ved Bandak i smykket Salon  
Man fester og jubler og lever "bon"  
Kanalen er ferdig, det går så glat,  
Hvor fossen fordum en Stengsel sat.  
Stop-: Jeg må videre fremover Heien!

Dog: Leve Kanalen, Jernbanen og Veien  
Det ønsker på denne Jubeldag,  
Skranglende på Kariolen,  
Veidirektør Krag.

Nå var "Krags vei" i Nord-Trøndelag åpnet, og ved veiens 100-års jubileum falt det i min lodd som administrasjonssjef og veihistoriker å holde en tale, klissvåt og i kaldt høstregn. Jeg flettet da inn at selv om det kunne fremheves at veidirektør Krag hadde fått anlagt en mellomriksvei via sitt fødested, så var dette selvsagt ikke ment som et spark til Kjell Opseth for at han som samferdselsminister fikk fremført stamvei Oslo-Bergen via sin hjemplass!

Kilder:  
Kjell Hegdalstrand: Til Gosen via Sibirien, Norsk vegmuseum 1993.  
Mads Almaas: Om veiger, bruer og folk i Nord-Trøndelag, Statens vegvesen N-T 1999.

# HANS HAGERUP KRAG

AV FINN HOLDEN

Hans H. Krag var prestesønn. Hans yngre bror, Ole H. Krag, var oberst og direktør for Kongsberg våpenfabrikk. Han er mest kjent for å ha konstruert, sammen med bøsse-maker Erik Jørgensen, Krag-Jørgensen-geværet, som ble antatt av forsvaret i Danmark, i USA og i Norge i 1894. Dikterne Thomas og Vilhelm Krag var brorsønner av de to brødrene.

I biografier over Hans H. Krag oppdager man med en gang et merkelig forhold. Han ble utdannet offiser og gikk rett inn i Statens veivesen som 23 årig løytnant. Som offiser tjenestegjorde han i hæren og tok samtidig høyskoleutdannelse. 34 år gammel ble han i 1863 konstituert som veidirektør i dennes sykdomsfravær, men først i 1866 gikk han ut av det militære og fast inn i veivesenet. Han ble tilsatt som veidirektør i 1873, og i hans tid ble det slutt på at offiserer kunne gå rett inn i veivesenet uten ingeniørutdannelse i veibygging.

Senere veidirektør A. Baalsrud skriver om Krag at ”han hadde også øye for at folkets små pengemidler i forhold til landets natur og størrelse tilsa stor forsiktighet, for ikke å si sparsomhet. Overensstemmende hermed blev der i hans tid i stor utstrekning bygget smale veier, ofte enkelt kjørebredde med møteplasser, men med hensyn til veienes beliggenhet i terrenget og særlig deres stigninger slo han intet av, idet hans forutsetning var at veiene måtte kunne gjøres bredere og også sterkere når tra-

fikkmengde og midler måtte tilsi det.” Hans motstandere bemerket at det ”formentlig blev gitt premie til de anleggsbestyrere som kunde bygge billigere enn de vedtatte bevilgningsoverslag.”

”Den strenghet som han således viste, lå ganske sikkert dypt i hans natur og kom tilsyne i all hans ferd. Spartansk levesett og religiøs livsoppfatning var ikke bare talemåter i hans munn, men han levde derefter, og da han dertil hadde en enestående kraft og utholdenhet og en tilsynelatende hensynsløshet i sitt arbeide, virket han på sine medarbeidere som en original som ikke alle forstod.

Han foretok en studiereise til Sveits i 1863 for å se på byggingen av alpeveiene. Inntrykkene fra Sveits fikk den største betydning for byggingen av våre egne høyfjellsveier. Særlig er veien over Haukelifjell knyttet til Krags navn. Han var med i marken og på kontoret fra veien ble påbegynt i 1860-årene til den var ferdig utbygd i 1891. Planen med profiler, transportberegning og økonomisk oversikt var et mønsterarbeid som fikk betydning for den senere behandling av veiprojekter. Han fikk i stand byggingen av Haukeliseter fjellstue, og han og anleggsbestyreren garanterte til å begynne med kostnadene for å få noe til oppe på fjellet.

Veidirektør Baalsrud skriver at mange av de eldre medarbeiderne så på Krag som en utidig og brysom tuktemester. ”For de yngre som etter hvert vokste opp, følte det derimot helt annerledes. For dem var Krag hele veivesenet; han



Tårnet i Hospitsveien 15 bygges på.  
Bildet er fra et familiealbum.

stod for dem som noe der absolutt ikke kunne være annerledes. De fleste likte hans iherdighet, hans iderikdom og satte oftest pris på å delta i utførelsen av de mangfoldige prosjekter selv om mange av disse ikke førte til noe. De yngre hadde jo også krefter til å holde ut, og ofte forløp arbeidsdagen i Kristiania på den måte at når kontortiden var slutt klokken 19, så fortsatte man oppe på Voksenkollen om kvelden så lenge det var lyst nok til utarbeid og senere i hans hytte, ”Tårnet” på Voksenkollen, hvor planer ble bearbeidet og diskutert inntil sengetid. Etter en tidlig frokost neste morgen dro man så ned til kontoret igjen. Herunder ble nybegynnere opplært, og visstnok meget få er de som senere ikke

med velvilje har tenkt tilbake på denne tid.”

Baalsrud skriver også at Krag ”prøvde for øvrig som regel de yngre ingeniører og kontorister før de ble antatt, og mang en historie fortelles ennå om denne originale metode, hvor samtlige ansøkere under Krags personlige ledelse skulle vise sin ferdighet vesentlig i diktat og regning. Det ble av ham også forlangt at alle veiingeniører skulle gjennomgå et kurs ved en utenlandsk høyskole før de fikk fast ansettelse. At Krags måte har skaffet veivesenet mange dyktige folk med arbeidsglede og innbyrdes samhold, er sikkert, og ennå føles virkningen derav.”

## Holmenkol-Voxenkol-Selskabet

Veidirektør Hans Krag var en ivrig friluftsmann. Han var med på å stifte Den norske Turistforening og også Akeforeningen i Kristiania. Han etablerte i 1884 en fast vær- og føremelding for de iherdigste skiløperne i Homansbyen. Her ble det hengt ut en kasse hver søn- og helligdag med melding om forholdene på Frognerseteren.

Etter Thomas Heftyes død i 1886 verserte det rykter om at private spekulanter ville kjøpe Frognerseterskogen. Veidirektøren inviterte borgermester Evald Rygh på en tur til Voksenkollen. Før de var kommet helt opp, krevde han at Rygh skulle gå opp det siste stykket med bind for øynene. Utsynet fra kollen ville da virke enda mer overveldende. Det virket. Rygh arbeidet fra da av sterkt for å få de kommunale myndighetene til å gå



Over: Anne Kure med venner på Kragsteinen før støtten settes opp. Familiebilde 1891.

Under: Postkort med utsikten fra Kragstøtten, den utsikten veidirektøren viste borgermester Evald Rygh. Postkort.



med på fru Heftyes rimelige salgstilbud.

Lungelege Ingebrigt Christian Lund Holm hadde siden 70-årene hatt planer om å anlegge et sanatorium i Holmenkollåsen. Dr. Holms tanke var at sol, luft, lys og vann var viktige betingelser for sunn helse og velvære.

Disse tre, Krag, Rygh og Holm, fikk med seg flere og stiftet 1888 Selskabet for Anlæggene paa Holmen- og Voxenkollen. Selskapet kjøpte 400 mål av Vestre Holmen og 200 mål av Voksen til en samlet sum av kr 22 100. Formålet var «at nyttiggjøre de for Øimedet indkjøbte Arealer af Vestre Holmen og Voxens Skov som Udfartssteder for Kristianias Befolkning». I lovene sto det at eiendommen skal tilhøre allmennheten.

Hundre mål ble solgt for kr 10 000 til dr. Holm til hans sanatorium. Den resterende kapitalen var for liten til de prosjekter som Krag og Rygh hadde planer om. De henvendte seg derfor til Kristiania Brændevinssamlag og Christiania Sparebank, som gjennom årene ytte stor støtte.

I 1894 mente Holmenkol-Voxenkoll-Selskabet at dets oppgave var fullført og overdro eiendommen til Kristiania kommune. Veidirektør Krag holdt imidlertid tilbake en tomt der Holmenkollen kapell ble bygd 1903. Han mente at når man lokket folk ut i skog og mark på søndagene i stedet for i kirkene i byen, måtte man gi folk tilbud om gudstjeneste ved skogen.

## Voksenkollen Hospits

Også veidirektør Krag hadde planer om hotell. Hans program var et hospits som ga ”billigt rekreatjonsophold, fortrinsvis

for anstrengte aandsarbeidere”. Aksjekapital ble skaffet til veie av venner og tilhengere av ideen, og 4. juli 1901 sto hospitlet ferdig til å ta imot de første gjester. Søkningen var stor til hotellet, for prisene var lave, for enkeltværelse og ”god familiekost” 3 kr, for dobbeltværelse 5 kr. Alt to år etter ble det åpnet en ny fløy i mur. Hospitlet lå i en bratt utsikt med fin utsikt og enkelt, men lyst og luftig interiør.

Hospitlet ble drevet helt fram til annen verdenskrig. Da ble bygget okkupert av tyskerne fram til krigens slutt. Resten av 1945 ble allierte styrker stasjonert på hospitlet, men fra 1946 var det igjen normal hotelldrift fram til 1951. Da overtok NATO hospitlet fram til 1957. Luftkommando Sør-Norge drev hospitlet



Postkort utlånt av Ivar Ulvestad.



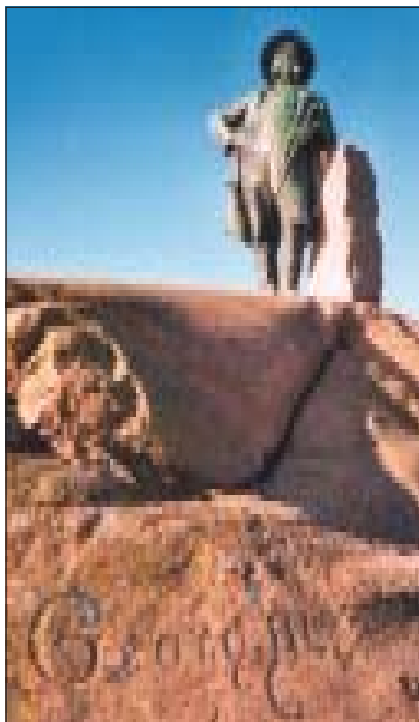
til begynnelsen av 1990-årene. Da ble Voksenkollen hospits revet for å bli erstattet av et boligsameie.

Kilder:

Baalsrud, Anton: Hans Hagerup Krag i Norsk Biografisk Leksikon, bind VII.

*Til høyre: Kragstøtten med navnetrekket til Hertug Georg (se medlemsblad 4/2002)*

*Nederst: Voksenkollen Hospits. Postkort utlånt av Ivar Ulvestad.*



## VEIDIREKTØR HANS HAGERUP KRAG

AV **ESKILD JENSEN**

Hans Krag var veidirektør i Norge i hele 30 år, fra 1873 til 1903. Han var en av de store, visjonære personligheter som var med på å prege det norske samfunn på så mange områder i annen halvdel av 1800-tallet.

I en tid hvor den nymotens jernbanen var det store svaret på alle samferdselsproblemer, lyktes det Krag å vinne forståelse og aksept for at Norge måtte ha et nasjonalt veinett med kjøreveier mellom de viktige distrikter på Østlandet og Vestlandet, og med veibygging også i Nord-Norge. Han fikk utarbeidet den første nasjonale veiplan. Og dette var i en tid hvor bilen ennå ikke var oppfunnet. Fjellovergangen fra Telemark over Haukelifjell til Hardanger og andre vestlandsbygder, og veiforbindelsen mellom Gudbrandsdalen og over til Geiranger, og til Stryn, ble bygd i Krag's tid som et resultat av hans pågående og framtidrettede innsats. Mye av planleggingen og utstikkingen i marken gjorde han personlig.

Ikke lenge etter at herrene Daimler og Benz hadde konstruert sine første automobiler, sendte Krag folk til Tyskland for å studere fenomenet. Han mente at bilen ville ha stor framtid i Norge, mens den alminnelige oppfatningen her hjemme var at dette bare var en kuriositet.

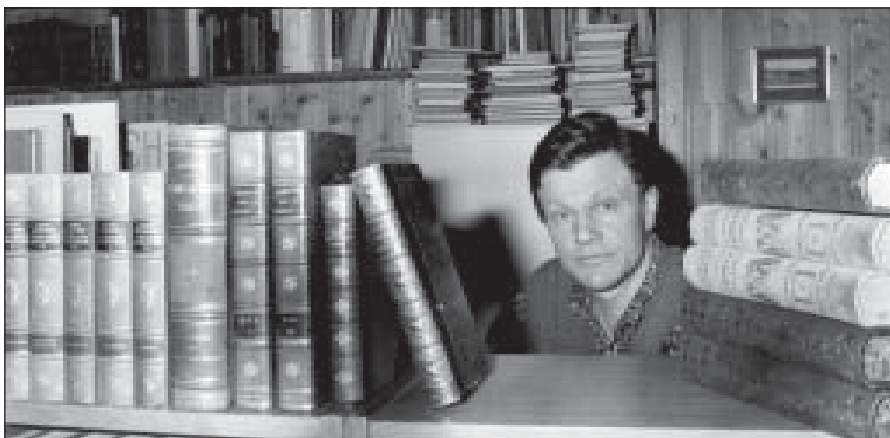
Hans interesser gikk i mange retninger. Han var en av stifterne av Den norske turistforening, og var sterkt opp-tatt av en sunn sjel i et sunt legeme.

Hans innsats for å sikre Thomas Heftyes eiendommer er godt beskrevet i en annen artikkel. Krag kom tidlig med i Den polytekniske forening, og var i mange år formann.

Med hans sterke personlighet og store engasjement i mange sammenhenger, ble det etter hvert skapt mange historier - sanne eller mindre sanne - om Krag. Ved befarings på Vestlandet av en vei langs en fjellvegg som stupte bratt ned i fjorden, lot han seg fire ned fjellveggen av to mann. "Fir," kommanderte Krag stadig, og karene firte. "Fir," lød det på ny og på ny. Til slutt var der ikke mer tau. "Fir," ropte Krag - plasket var stort. De to arbeiderne fryktet det verste da en søkkvåt veidirektør ble halt i land. Men hans kommentar var svært uventet: "Godt gjort, gutter. I handler efter ordre, I skal få en krone hver i belønning".

I en strid om hvor en ny vei skulle krysse Glomma, møtte samtlige fem stortingsrepresentanter fra Østfold opp på Krag's kontor. Deres talsmann hadde et ferdigskrevet innlegg: "De vover å motsette Dem folkets vilje, innbefattet amtsmanden, amtstinget og amtets stortingsmenn. Hvis De ikke bøier av, vil De snart merke følgene." Krag reiste seg, og svarte: "Jeg vet meget vel at De og mange med Dem vil henge meg, men jeg vet også at det er de som vil skjære meg ned." Året etter vedtok både amtstinget og Stortinget enstemmig Krag's forslag til brosted.

## ANTIKVARENS HJØRNE



I den gamle apotekgården på Vinderen står det et stort skilt over vinduet i annekstbygningen med påskrift: "Vinderen Antikvariat". Her holder antikvar Helge Rønnevig Johnsen til. Han har vokst opp i bydelen og har et helt utrolig kjennskap til personer og hendelser fra vårt distrikt. Vinderen Historielag har bedt ham om å skrive én eller to sider til hvert nummer av medlemsbladet. I tiden fremover vil leserne finne hans små historier under vignetten Antikvarens hjørne. I dette nummeret skriver han om en av de tidligere lærerne på Slemdal skole - frøken Bang.

"BANGA"

AV **HELGE RØNNEVIG JOHNSEN**

For noen år siden leste jeg den interessante boken om arkitekt Ove Bang.

Den kom ut i 1943, og er skrevet av Gudolf Blakstad og Herman Munthe-Kaas, to av funksjonalismens fremste representanter i Norge. De ville hedre sin arkitektkollega med en minnebok - Ove Bang døde nemlig året før, bare 47 år gammel.

I boken om Bang er det gjengitt en liten skisse med tittelen "Søster Maggie". Skissen forestiller en ung, søt pike med et litt trassig uttrykk tegnet i profil av broder Ove. Plutselig gikk den "brutale" sannhet opp for meg! Det var "Banga" jeg så på skissen.

Da jeg begynte på Slemdal skole i 1955, var frøken Bang en av skolens profiler. Hun hadde vært ved skolen siden før krigen, og vi forsiktige førsteklasinger med tilhold i den gule bygningen lærte av de eldre guttene at "Banga" skulle hun hete. Hun tilhørte den gamle skole der disiplin og borgerlige dyder nok ble foretrukket fremfor elevdemokrati og samlivs-

undervisning. Så streng syntes noen at hun var, at det var blitt laget en regle om henne der hennes kvaliteter relativt utilslørt ble avdekket:

"Her kommer Banga med stokk, stokk, stokk.

Av lekser og juling får vi nok, nok, nok. Hun tar oss i øra.

Og slenger oss i døra.

Her kommer Banga med stokk, stokk, stokk!"

Personlig husker jeg verken stokker, øretak eller slenging. Det var nok typen "gammal frøken" som vekket litt motvilje hos urolige gutter. Kanskje lærte vi litt av henne også. Jeg ser ikke bort fra at min forferdelige håndskrift, som jeg med glans har holdt ved like opp til denne dag, er noe som ble erhvervet i Bangas skjønnskrifttimer.

## INSKRIPSJON VED GAUSTADJORDET

AV **EVELYN BORCHSENIUS**

I sommer gikk vi en spasertur på Nils Houges turvei, veien langs Gaustadjordene fra Tuggerud til Løkka ved Sognsvann. Omtrent midtveis, på vestsiden av veien, er det litt fjell som ligger i dagen. Det ser ut som det har vært sprengt ut noen blokker. Midt på steinen var det meislet sirlig inn årstallet 1867 og under det muligens H. Hals. Er det noen som vet hva dette står for?

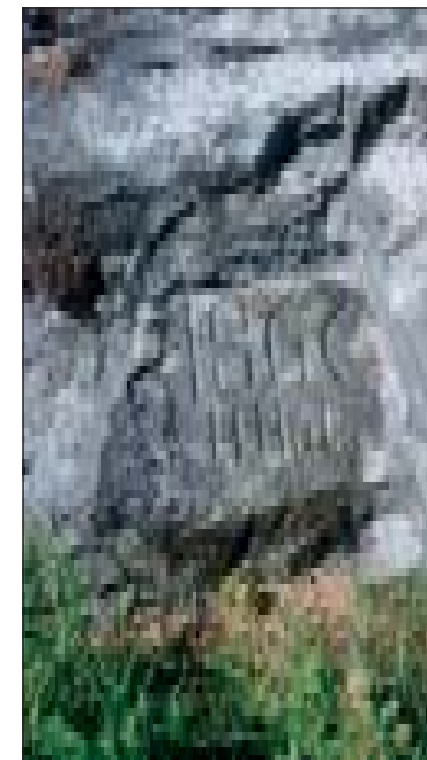


Foto: Evelyn Borchsenius.

# VERDENS FØRSTE SKIKART

AV ARILD HOLLAND

Det er gått vel 150 år siden Oslos (Christianias) omegn ble ”oppdaget” av byens befolkning. Innbyggere fikk øynene opp for et stort sett utforsket område gjennom Per Chr. Asbjørnsens fortellinger ”En natt i Nordmarken” og ”En sommernatt på Krokskogen”, samt ved hans samtidige Bernhard Herres jaktoplevelser i Nordmarka og Krokskogen. Herres etterlatte optegnelser i form av boken ”En Jægers Erindringer” kom ut i 1849 etter hans død samme år. Asbjørnsen var for øvrig sammen med

J.S. Welhaven initiativtaker til utgivelsen av boken som er kommet i flere utgaver – en bibliofilutgave i 1925.

I siste halvdel av 1800-taller kom skisporten for alvor inn i bevisstheten hos Christianias befolkning. Byens ungdom begynte å gå skiturer i Nordmarka, med stort sett Majorstuen som utgangspunkt. I 1877 ble Christiania Skiklub etablert og bygget sin skihytte på Frøensvollen. I 1883 ble Foreningen til Ski-Idrettens Fremme stiftet. Verdens første 50 kilometer langrenn ble arrangert i 1888 med start og innkomst Majorstuen.

*Deltaker i den første 50 km med en lang stav. I oppoverbakker kastet han den ene skien opp, mens han hinket oppover og støttet seg til staven.*



— Han sparket den ene skien opp og hinket etter på den annen.



— ridende på staven langt inn i skogen

*Deltaker i 50 km som bremser i utforbakke med den lange staven.*

En av deltakerne var Ernst Bjerknes som har gitt en livlig beskrivelse av sin deltakelse i boken ”Med ski, velosiped og skissebok”. Kapitlet om skirennen er gjengitt i Medlemsbladet nr. 1996/1. Det var bemerkelsesverdig at bygutten Bjerknes ble nr. 4 i rennet.

Ernst Bjerknes’ store interesse for skisport og friluftsliv varte livet ut. I sin bok skriver han: ”Etter hvert som utfarten tiltok, ble de almindeligste ruter oppgått, men selv langs disse kunde man ofte komme bort i vansker og ulende, fordi en ukjent skiløper hadde gått opp løipen og tatt feil av veien. (...) Dette satte mig på den tanke at det kunde være bruk for et skikart over Nordmarka. Jeg (...) la i vei med å tegne et skikart over den nærmeste del av Nordmarka.” ”Kart over Nordmarken og Sørkedalen for Skiløbere

og Turister” ble utgitt i mars 1890.

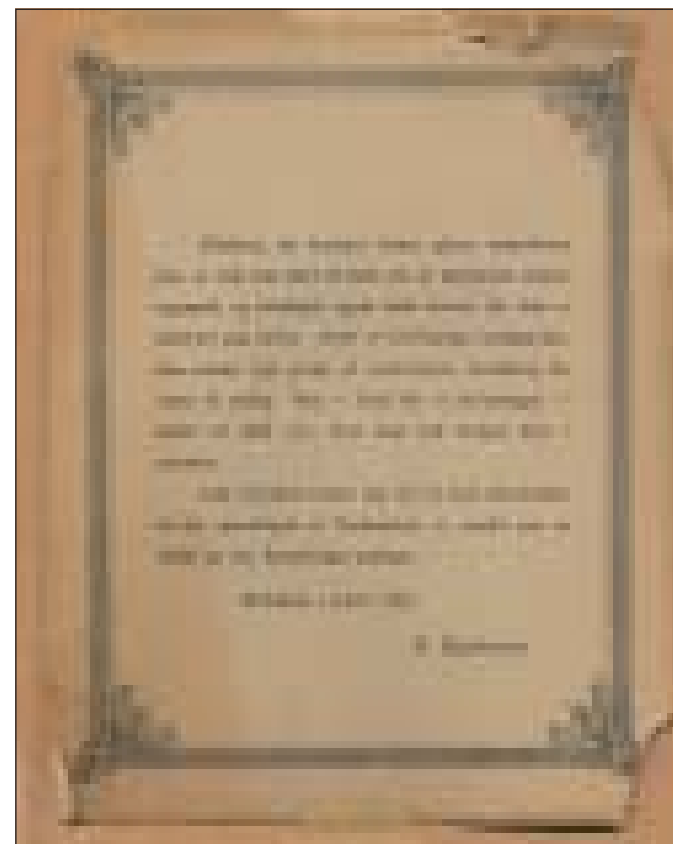
Kartet er foldet på samme vis som dagens kart. Det finnes også en spesialutgave oppklebet på lerret. Målestokk er 1:30.000 med ekvidistanse 20 meter. Kartet er på flere måter meget interessant. Det ble utgitt i en overgangstid hvor karttegnerne tok i bruk høydekurver med oppgitt ekvidistanse. Kartet har høydekurver, men Bjerknes har ikke gitt helt slipp på bruk av bakkestreker for å få frem terrengets helling. Det gjelder jordbruksområdene i Vestre Aker, Sørkedalen og Maridalen.

Et særtrekk ved gamle kart – norske og utenlandske - var illustrasjoner i marginen, ofte med opplysninger om kartområdet. Et eksempel er ingeniør-offiserene Vibe og Irgens’ kart over Christiania og som jeg beskrev i



Medlemsbladet nr. 2002/3. I Bjerknes-kartetets hjørner finnes tegninger av Grøttum, Frøensvollen, Fyllingen og Skjærsvøen. Kunstnerens navn er ikke oppgitt, men er etter overveiende sannsynlighet Ernst Bjerknes selv. Jeg kjenner ikke til andre Nordmarkskart med illustrasjoner.

Kartet dekker et område avgrenset i syd til Ullern - Majorstuen, i vest Østervann - Lyse, i nord Kikut - Helgeren, og i øst Tømte - Maridalen med Maridalsvannet. Bydel Vinderen er derfor i sin helhet dekket av kartet. Skiløypene er inntegnet med rødt. Vi må kunne gå ut fra at Bjerknes her bokstavelig talt satte



*Orientering for skiløperne. Tekst på omslaget.*

spor etter seg, ved at alle senere norske kart angir skiløyper i rødfarve.

Et særtrekk ved kartet er opplysninger om hoppbakker. Skisporten var i begynnelsen sterkt påvirket av skihopping, og det var derfor ønskelig å vise hvor man kunne finne hoppbakker. Karttegnet er tre tykke 4 mm lange røde streker for "Store Skibakker" og to streker for mindre bakker. Selv om kartet har høydekurver og avstanden mellom disse viser hvor terrenget er bratt, har Bjerknes likevel ved korte, røde streker

på tvers av skiløypene angitt "Bratte Bakker eller skarpe Svinge". Dette er sannsynligvis gjort for at utrente kartlesere ikke skal bli ubehagelig overrasket, da kartlesning var fremmed for de fleste.

Skiløypene kunne fortjene en egen artikkel, men det vil føre for langt å beskrive dem her. Men jeg kan sitere fra Bjerknes' ovennevnte bok, skrevet 50 år etter at kartet ble utgitt: "Når jeg nu ser på mitt gamle skikart, er det to av de mange løyper jeg gikk op som særlig har festet sig i erindringen, fordi de gikk

gjennom terreng som dengang var fullstendig fremmed for skiløpere. Den ene gikk fra Øiungen over Fagervann til Maridalshammeren og den annen fra Bogstadvannet over Venneråsen til Lyse. De måtte prikkes på kartet som mindre kjente skiveier." Dette viser at det vi i dag kaller nærområder, var praktisk talt ukjente for vel 100 år siden. Bjerknes kunne for øvrig trygt ha tatt med en annen løype som er angitt som "Mindre befærdet Ski- og Vintervei": Fra Fyllingen gård i rett linje nordover gjennom Porten til Sandungen. I dag er løypa lagt om med mange kurver.





Hvor nøyaktige var høydeangivelsene? Tatt i betraktning det utstyr dagens karttegnere har til rådighet, er Bjerknæs' høydemålinger meget gode. Noen eksempler nederst på siden.

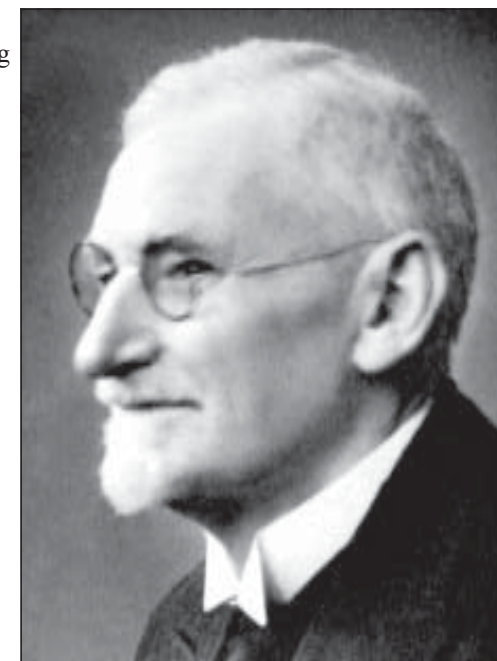
Det er gått 113 år siden Ernst Bjerknæs utga sitt kart. Statens kartverk utga i fjor et nytt kart over den sydlige del av Nordmarka. Det har fått navnet "Kikut" og dekker (på to sider) området fra Slemdal til Katnosa – Stryken. Målestokk er 1:25.000 og ekvidistanse 10 meter. Det er trykket på "miljøvennlig plastpapir", og min erfaring er at det tåler godt fuktighet.

Hvorledes står så Bjerknæs' kart seg sammenlignet med nykommeren? Forbausende bra! Ovenfor er vist at høydemålingene ikke har store avvik fra dagens høydeangivelser. For å få frem høydeforskjellene har Kartverket valgt å skyggelegge skråningene. Det kan være en smaksak, personlig ville jeg ha foretrukket et kart uten skyggelegging. Men høydekurvene er inntegnet med så svakt opptrukne streker at de kan være vanskelige å se. For en som kjenner terrenget godt fra før, er ikke dette så viktig, men for nye brukere av Marka er det en ulempe.

Bjerknæs-kartet er i dag meget sjeldent. Et nytrykk kom for en del år tilbake. Bjerknæs har i sin bok som vedlegg et avtrykk av kartet hvor 50 km løypa fra 1888 er inntegnet. Den var 25 km lang og ble gått to ganger.

Til slutt noen ord om familien Bjerknæs som var meget godt kjent i vitenskapelige kretser. Ernst Bjerknæs var sønn av den verdenskjente fysiker og matematiker Carl Anton Bjerknæs (1825-1903), professor ved Universitetet i Oslo. Berømmelsen var først og fremst basert på hans forskning i hydrodynamikk. Ernst Bjerknæs (1865-1955) var bror av den enda mer berømte Vilhelm Bjerknæs (1862-1951) som er skaperen av den moderne værvarsling gjennom "Bergens-skolen". Ernst Bjerknæs var utdannet ved den tekniske høyskole i Berlin 1891 og var bl.a. reguleringsjef i Christiania 1903-05. Han arbeidet mye med bl.a. byregulering, inntil han i 1908 startet som uavhengig konsulent i reguleringsarbeider. Ernst Bjerknæs var et friluftsmenneske og tok ut patent på en skibinding. Han hadde derfor de beste forutsetninger for å utarbeide verdens første skikart.

Kilde:  
Ernst Bjerknæs: Med ski, velosiped og skissebok.  
Jacob Dybwads Forlag. Oslo 1944.



*Bildet øverst:  
Ernst Bjerknæs.*

*Kartet på side 16 og 17 er utsnitt av verdens første skikart 1890. Nederst til høyre går løypa ut fra Majorstuen.*

*Kartet til høyre viser verdens første 50 km. Matstasjon på Majorstuen nederst til høyre.*

*Alle tegninger utført av Ernst Bjerknæs.*



Sted	Bjerknæs	Statens kartverk
Vettakollen	411m	419m
Kobberhaugene	515	515
Kikut	600	612
Råkollen	528	492
Skjennungen	418	418

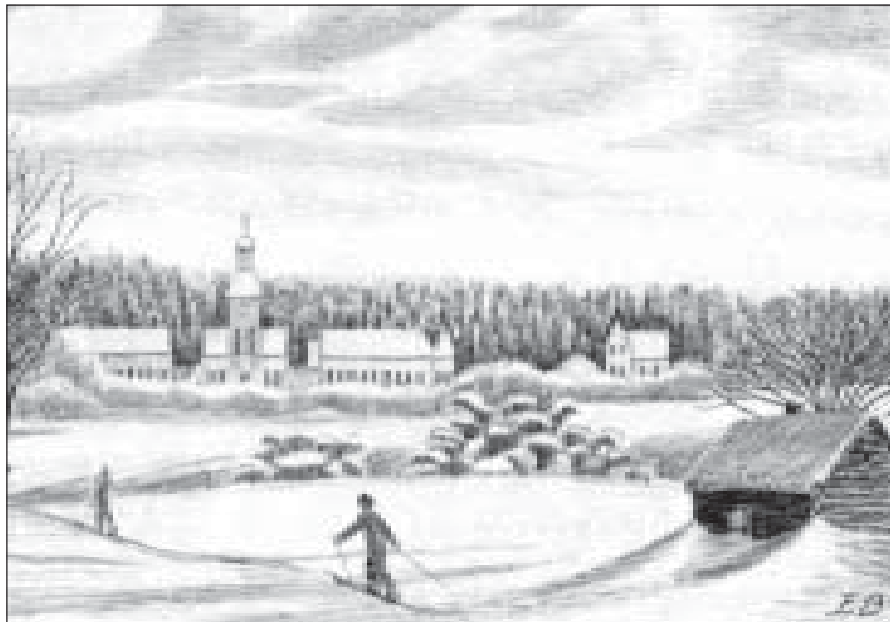
# SKILØPNING I 80-ÅRENE

AV ERNST BJERKNES

Det var vel ikke før i 1880-årene at Nordmarka for alvor ble oppdaget av skiløperne. Søndagsturene i de dager var rene oppdagerferder, og pionerene hadde en herlig tid. Det hendte at man fant sine egne spor urørt siden forrige søndag, og friske spor var så sjeldne at man spurte seg selv: "Hvem i all verden kan ha gått her?" Ellers var det ikke annet å se i den dype, løse sneen enn far etter skogens dyr.

Bortsett fra de få veier som fra Mari-dalen og Sørkedalen førte opp til plassene i Nordmarka, fantes det jo ikke andre

veier enn vinterveiene for skogbruket, og de endte som oftest ved en tømmer-lunne eller en koie midt i tykke skogen, så når man fulgte dem, måtte man enten stå samme vei tilbake eller ta seg videre frem på måfå. Dertil kom at vinterveiene ble forandret fra år til år etter skogsdriften, så det var ikke liketil å ta seg frem for en ukjent. De kronglete sommerstier var heller ikke lette å følge, nedsnedd og bortgjemt som de var, bak busker og snetunge graner. Men vidunderlig var det! Det kunne nok være slitsomt å brøyte seg frem i løssneen i tett skog og ulende eller krysse seg nedover ukjente åssider, men var man så uheldig å treffe



Skiløper foran Gaustad sykehus.



Kamphaug.

på en nedsnedd skogsvei hvor ingen hadde gått eller kjørt, kunne man få fine løyper, og alt strevet var glemt. Og når man etter mer eller mindre slit kom frem til sitt bestemmelsessted på en eller annen av de hyggelige plasser i Nordmarka, ble man alltid godt mottatt. De var vant til å huse turister om sommeren, men byfolk så langt til skogs om vinteren var et sjeldent syn. Da ble mottagelsen gjerne dobbelt hyggelig, og så gikk praten om veier og føre og om hvor man best kunne ta seg frem på ski. (...)

Det var aldri tale om å rydde eller merke opp løyper den gang. Det hendte derfor ofte at mindre lokalkjente skiløpere tok feil og kom frem på ganske andre steder enn forutsatt. Dette satte meg på den tanke at det kunne være bruk for et skikart over Nordmarka (...)

Fra dette arbeide [med skikartet] og de dermed forbundne oppdagelsesturer

rundt omkring i Nordmarka har jeg mange av mine beste ungdomsminner. Jeg drog rundt fra plass til plass og spurte og grov etter veier og stier hvor man kunne ta seg frem på ski. Det er nokså eiendommelig nu å tenke tilbake på hvor ofte jeg fikk et rent negativt svar. Nei da, der var det nok ikke fremkommelig. Man må huske på at det ikke var rart beventd med skiløperferdigheten den gang, selv blant skogsfolk i Nordmarka. Men når jeg fikk slike svar, hadde jeg gjerne en trumf i bakhånden: jeg spurte om de trodde han Nils Kamphaug kunde greie å ta seg frem der. Ja han Nils ja, det var en annen sak. Han kunne nok ta seg frem hvor det skulle være. Og så kom vi på glid med diskusjonen om hvor den og den løypen best kunde legges, og etter disse forklaringer drog jeg så i vei for å finne en brukbar løype og merke den av på kartet med en rød strek. Det var et besværlig, men



Over: Slakteren. Alle svart-hvitt-tegningene gjort av Ernst Bjerknes. Alle fem bildene er beskåret på sidene.

Under: Skiløpere forbi låven til Lille Frøen Postkort utlånt av Ivar Ulvestad.



Bjørnholt.

morsomt arbeide. Jeg tok fatt allerede om høsten og trasket i vei langs vinterveiene gjennom bløte myrer og i ulende langs vannene, men da sneen kom, blev det bedre, og jeg fikk den ene herlige skitur etter den andre. (...)

Men det var ikke bare ungdom og premieløpere som drev skisporten nu. I den raske utvikling tok de eldre generasjoner ivrig del, og etter hvert kom også damene med. Og disse skiløpere interesserte sig mindre for hopp og langrenn, men desto mer for en frisk skitur i skog og mark. Pionerens beretninger om de herlige turer i Nordmarka fristet, og litt etter litt rykket det store publikum inn i Nordmarkas skoger. Dette gikk imidlertid i høy grad utover løypene. De fleste skiløpere som hittil hadde våget sig inn i skogen, var øvede folk, som hadde lært å stå på sine ski og styre dem fra øvelser i hopp og slalåm på jordene i Aker. Men blant det store publikum, som

nu begynte å befolke skogen, var det mange som snøtt nok hadde hatt ski på bena, før de av venner og bekjente blev dratt med ut i terrenget. Resultatet av dette var ikke alene at løypene blev utslitt, men for en stor del omdannet til rene rutsjebaner med dype og brede spor og en masse dumpe og staup etter de mange fall. Det blev snart slutt med de morsomme slalåmløp i de sterkt beferdede løyper nærmest byen. Man satte bare av skiene i de dype spor og lot det stå til, så gikk de av sig selv som en annen sporvogn, når man bare helte sig litt innover i svingene.

De øvede skiløpere søkte derfor stadig videre og videre innover for å finne gode løyper. Dette førte til at man ikke lenger lot sig nøye med en søndagstur, men måtte ta lørdagen med og overnatte på en av stuene i Nordmarka. Og så blev det liv i stuene om lørdagskveldene til langt ut på natten. Disse



kveldsturer i mørke hadde også sin sjarm, særlig etter at man kunde få kjøpt tyri-fakler i sportsforretningene. Da kunde man ofte se rene fakkeltog komme ned gjennom løypene i skogen. Det var ikke lett å stå med fakkell. Den matte holdes til siden og bakover for at man ikke skulle bli blendet eller oppbrent i ansiktet, men allikevel var det vanskelig å se retningen i det flakkende fakkelskinn.”(...) Når det var godt skiføre om søndagene, kunde man se lange rader av skiløpere som strevet oppover jordene mot skogen. Man gikk nødigg på ski i lindvær den gang, da smøring ikke var oppfunnet, og å smøre med voks, som hoppløperne til dels brukte, var verre enn ingenting når man skulde oppover bakke. Hovedruten fra byen til Nordmarka gikk, før Holmenkollbanen blev anlagt i slutten av 1890-årene, over Sognsvann til Ullevålseter og Kamphaug; de inntok den gang samme sentrale plass som Slakteren og Svartorseter senere har fått. Adkomsten til Kamphaug var meget lettere enn til Slakteren, da man unngikk de tunge oppstigninger over Tryvannshøyden, Skådalen eller Vettakollen, og fra Kamphaug hadde man hele skogsterrenget fra Nittedal til Sandungen foran sig. Man spente på sig skiene ved Majorstuen eller lenger nede i byen og la veien over jordene forbi Lille Frøen og Gaustad omtent etter samme rute som nu, eller man startet nedenfor St. Hanshaugen og fulgte Ullevålsveien til Furulund og så videre over Ullevåls- og Sognsjordene til Sognsvann.

Fra Majorstuen gikk ruten like bak låven på Lille Frøen og videre nedenfor Vinderen og Ris og oppover Engerjordet til Slemdal, en liten plass som lå på

haugen like ved den nuværende stasjon. Her kunne man få kaffe og brus og selters, og det var nok mange skiløpere som tok sin første hvil her. (...) Fra Slemdal måtte man ned en liten bakke og over Slemdalsbekken, og da den ofte kjøvet, kunne den være vrien nok å komme over. Den ble da også alminnelig kalt damenes fallgrube. Fra Svendstuen kunne man så velge mellom de forskjellige ruter gjennom Skådalen eller langs Ankerveien, men hovedmassen av skiløpere drog visstnok opp Korketrekkeren til Frognerseteren og Tryvannshøyden, som nok var endepunktet for en stor del av det skiløpende publikum. (...) En av de alminneligste søndagsformiddagsturer gikk omtrent så langt som til Glåmene, som visstnok i denne tid fikk navnet Appelsinhøydene, fordi man her spiste sin appelsin før man atter tok fatt på hjemveien. Eller man tok rundturen om Blankvannsbråten, Lørenseter og Ullevålseter. Men for en heldags-tur drog man gjerne så langt som til Bonna og Fyllingen og opp til Kikut eller over Liggeren og Tømte til Mellemkollen eller andre steder.

Utdrag fra Ernst Bjerknes: Med ski, velosiped og skissebok

## VESTRE AKER

### AV FINN HOLDEN

Nå er de nye bydelsnavnene bestemt av bystyret. Som foreslått av byrådet fikk den nye bydelen Røa og Vinderen navnet Vestre Aker, mens bydelen Sogn, Grefsen-Kjelsås ++ fikk navnet Nordre Aker. Det fører til at Vestre Aker menighet ligger i Nordre Aker bydel, mens Nordre Aker prosti ligger øst for Nordre Aker bydel. Dette har utløst ulike reaksjoner

fra lettelse til uttrykkene irrasjonelt og horribelt om bydelsnavnet Vestre Aker.

Byrådet ønsket ikke bydelsnavn av typen Røa-Vinderen, som populært ville ha blitt til ”Rødvin” eller Vinderen-Røa. Vinderen Historielag foreslo navnet Bydel Holmen siden Holmengårdene ligger i sentrum av den nye storbydelen med en av gårdene i Bydel Røa i dag, den andre i Bydel Vinderen. Mange oppfattet Holmen som et altfor mye brukt





Over: Fiskere i Frøensdammen. I bakgrunnen Lille Frøen. Postkort fra 1903.  
 Under: Melkehentere fra Ris gård. Postkort fra 1910.  
 Begge postkort utlånt av Ivar Ulvestad.



stedsnavn i Norge. Derfor ble Voksen foreslått som bydelsnavn siden gården har vært en av de største gårdene i det gamle Aker og eid av samme bondeslekt i flere hundre år. Gården ligger imidlertid i utkanten av den nye bydelen, så mange protesterte mot forslaget. Bydelsutvalget ønsket Holmenkollen som bydelsnavn, noe problematisk siden hoppbakken med omgivelser ikke ligger i den nye bydelen. Som et kompromiss foreslo byrådet Vestre Aker, og dette ble vedtatt av et enstemmig bystyre.

I 1861 ble Aker herred delt i to sogn, Vestre Aker og Østre Aker. I 1906 ble Vestre Aker igjen inndelt i to sogn, Ullern og Vestre Aker sogn. Historisk er bydelsnavnet Vestre Aker irrasjonelt siden Vestre Aker menighet fra 1906 grovt sett har omfattet det som nå blir Bydel Nordre Aker. Geografisk stiller saken seg imidlertid helt annerledes. Den vestligste delen av det gamle Aker får nå det geografisk riktige navnet Vestre Aker. På en måte kan vi si at bystyret retter opp den feilen som begått i 1906 da den østlige delen av Vestbygden i Aker ble kalt Vestre Aker.

Mange har imidlertid oppfattet Vinderen-området naturlig som del av Vestre Aker, slik som postkortene om melkehenting fra Ris gård og fiskere ved Frøensdammen viser. Derfor synes jeg at Vestre Aker er et godt navn på bydelen i nordvest, når forslagene Holmen og Voksen ikke ble god tatt.

Nordre Aker som navn på bydelen lenger øst er et kompromiss når byrådets forslag om Nydalen ble så dårlig mottatt. Her var ikke noe gårdsnavn samlende for hele bydelen. Som bydelskartet viser, overføres Gaustad sykehus og Rikshos-

pitalet fra Bydel Vinderen til Bydel Nordre Aker.

Et viktig poeng til slutt. Vedtaket om nye bydelsnavn fra januar 2004 fører til at det ærverdige Aker-navnet bevares i navnet på to av bydelene. Dette gjør at vi bør kunne se på vedtaket som et lykkelig kompromiss. Dessuten er det fint at omtrent halvparten av bydelene har fått navn fra en av de gamle bondegårdene i bydelen. Akergårder og Aker herred lever videre i bydelsnavnene!

## De nye bydelsnavnene

- Bydel 1 Gamle Oslo
- Bydel 2 Grünerløkka
- Bydel 3 Sagene
- Bydel 4 St. Hanshaugen
- Bydel 5 Frogner
- Bydel 6 Ullern
- Bydel 7 Vestre Aker
- Bydel 8 Nordre Aker
- Bydel 9 Bjerke
- Bydel 10 Grorud
- Bydel 11 Stovner
- Bydel 12 Alna
- Bydel 13 Østensjø
- Bydel 14 Nordstrand
- Bydel 15 Søndre Nordstrand

## SØKER SLEKT BLANT 9000 JOHANSEN'ER OG OLSEN'ER

AV FINN HOLDEN

Dette var førstesideoppslag i Aftenposten Aften fredag 25. april i år. Amerikaneren Darrell Frogness lette etter sine slektninger i Norge. Det han visste, var at slektningene het Olsen og Johansen og kanskje bodde i Oslo. Jakten på norske slektninger var derfor blitt en tålmodighetsprøve for Frogness.

Darrell Frogness visste litt mer da han begynte. Besteforeldrene het Waldine Wahlstedt og Jørgen Johansen, og hadde bodd i Christies gate 36 på Grünerløkka rundt 1900. Bestemorens familie var ikke helt fornøyd med bakgrunnen til datterens mann. De hadde lite penger å rutte med, men nok til å reise ut. Derfor utvandret de og ankom USA i 1903, og etter kort tid skiftet de etternavn til Frogness. De følte vel at det var en god amerikanisering av navnet Frogner-seteren, som Jørgen var født.

Darrell tok ikke kontakt med slektsforskerforeninger, heller ikke med utvandrerinstitusjoner eller norske arkiver. Han søkte på Internett og fant adresser til Olsen'er og Johansen'er i Oslo og tok til å sende brev på slump til Oslofolk som het Olsen og Johansen. Etter 40 brev fikk han kontakt med Aftenposten og sa til avisen: "Siden jeg ikke har så mye å gå etter, sender jeg ut litt på slump. Jeg prøver å kombinere både fornavn og etternavn som har tilhørt slekten min. Forhåpentlig treffer jeg blink snart."

Ti dager senere skrev han i en epost til avisen: "Pretty certain we've located a living relative in Norway!!! I'm so excited!! How can I thank you?" Da hadde et tyvetall Osloboere kontaktet ham for å hjelpe.

Medlem av DIS-Norge (Databasehandling i Slektsforskning), Petter A. Heier, hadde lest Aftenposten Aften og søkt i DISTreff etter Jørgen Johansen og

Amerikaner jakter på familien i Oslo

## Leter blant 9000 Olsen'er og Johansen'er

*Familiebildet og de to avistekster er hentet fra Aftenposten Aften.  
Under: Øvreseter 1906. Postkort utlånt av Ivar Ulvestad*



**Familiebilde.**  
Her er bildet fra ca.  
1906 som viser Olve  
Jensdatter Johansdatter  
(Kauens jernverk), Olve  
vns søster, søster  
(Søgnest) og deres søn-  
ner. Den yngste er Ole-  
Erik Syver Jørgensen  
Kinnestad, Kauens jern-  
verk.





funnet ham og søsteren Oline som slektninger til DIS medlem Inger Finstad. Dermed ble kontakten gjort, både til Darrell Frogness i USA, til Ingar Finstad og videre til dennes gamle klassekamerat fra Sørkedalen, Kaare Finnerud, sønnesønn av Oline Johansen, og altså tremenning av Darrell.

Foreldrene til Jørgen Johansen bodde på Øvreseter, det vil si Øvre Frognerseier, nedenfor Tryvannstårnet, og der ble Jørgen født. Han hadde åtte søsken. En av dem var den eldre søsteren Oline Jonette Johansdatter. Hun giftet seg med Olavus Jørgensen Finnerud, som kom fra en annen liten plass i utkanten av Nordmarka. De bodde først på hans fødested, Svartorseter i Nordmarka, men flyttet rundt 1893 til Finnerud. De overtok gården og fikk sju barn. Deres oldebarn bor der og driver serveringen på Finne-  
rud i dag.

Nå ønsker Darrell å utveksle familiehistorier, sende noen bilder og kanskje komme på besøk til tremenninger han nå har fått kontakt med. "Bare det å gå ned den samme gaten som bestefaren min ville være fantastisk," sier Darrell. Til Ingar Finstad sa Darrell at dette var en av de beste dagene i hans liv, da hans eneste slekt i USA er etterkommerne hans. Han har ingen søskenbarn eller tremenninger der.

Kilder:

Aftenposten Aften 25. april og 13. mai 2003.

Epost fra Ingar Finstad.

Samtale med Petter A. Heier

## Alle har en tremenning i USA

**Norsk Utvandermuseum** får daglig brev fra mennesker som søker etter slektninger i Norge.

- For 60 år siden sa man at alle har en onkel i Amerika, og det var nok sant da. Nå er det mer riktig å si at alle har en tremenning eller firmenning i Amerika, sier Knut Djupedal, direktør for Utvandermuseet.

Ifølge Djupedal er historien til Darrell Frogness' besteforældre nok så typisk.

- Folk søkte gjerne inn til byene for å finne arbeid, for så å dra videre til USA. Det er derfor ikke sikkert slekten har særlig tilhørighet i Oslo, sier Djupedal.

Under en folketelling i USA i 1990 oppga 3,9 millioner mennesker at de hadde opprinnelig tilhørighet til Norge. Men i følge Djupedal har mange problemer med å finne slektningene sine siden det ikke ble vanlig å holde på etternavnet i Norge før mot midten av 1900-tallet.

- Men har man tålmodighet, finner man som regel frem til slutt, sier Djupedal.

## KULTURSTI VED HOLMENDAMMEN

REFERAT AV ANNE-WENCHE ORE

Øsende regn, pøsende regn – Vinderen Historielags to kvinnelige medarbeidere mintes Sigbjørn Obstfelder 23. juni ved Holmendammen – tik tak det regner i dag.

Vi hadde som årene før, laget en kultursti med 12 bilder med tilhørende spørsmål.

Været til tross, 31 entusiastiske deltakere leverte svarskjema. Vi takker alle som deltok med smil og latter og lefsede svarskjema og ønsker velkommen igjen til neste år.

Det var ingen som hadde 12 riktige. 1 hadde 10 riktige, Nora Sunde, hun bommet på spørsmål 4 og 7. Vi hadde 2 ekstrapremier, den ene fikk Nora. Den andre gikk til Anna Gran-Henriksen som hadde 9 riktige. Det hadde 4 andre også, men Anna vant loddtrekningen.

Her er spørsmålene og de riktige svarene med fete typer:

1 Skøytebane i 40 år, nå parkeringsplass. Hvor?

Ved Gråkammen Ved Holmenkollen **Ved Tryvannstårnet**

2 Nå Oslo Montesorrikskole. Hva het bygningen opprinnelig?

Vettali **Holmsborg** Akersborg

3 Snøplog på Holmenkollbanen i gamle dager. Hvor er vi? (se side 32)

**Mellom Gråkammen og Gulleråsen** Mellom Skådalen og Midtstuen Ved Besserud

4 Stasjon på Holmenkollbanen. Hva het den opprinnelig (i dag Vettakollen)?

Ankerveien **Greveveien** Skogryggveien

5 Stilren bygning på Vinderen. Hvilken stil?

**Funkis** Barokk Klassisk

6 Kjent bygning på Frøen. Hva var den opprinnelig?

Frøen Sykehjem Hovedkontor for Freia **Hovedkontor for Hafslund**

7 Damer venter på trikken. Når er dette bildet tatt? (se 3. omslagsside)

**1902** 1922 1882

8 Bygning i Holmenkollveien 83. Hva var det her i 1920 – 1940?

Skysstasjon **Brannstasjon** Bevertningssted

9 Gammel husmannsplass ombygget i 1953. Den ligger ved en akebakke. Hvilken?

Akestien Heftyebakken **Korketrekkeren**

10 Glade folk ut på ski. Når?

Ca 1945 **Ca 1925** Ca 1905

11 Kjent gammel bygning i Holmenkollanlegget, flyttet i 1997. Hva var det her opprinnelig?

Skimuseum Barnehage **Serveringssted**

12 En gård i bydelen. Hvilken?

**Grimelund** Ris Vinderen

Av de 31 svarene kjente 28 stilarten funkis, 27 visste hva Peisestuen opprinnelig var. Det vanskeligste spørsmålet var stasjonsnavnet, bare 4 svarte Greveveien, mens 13 svarte Ankerveien og 14 Skogryggveien.



