

FINN HOLDEN

VESTRE AKER

EN BYGD BLIR BY



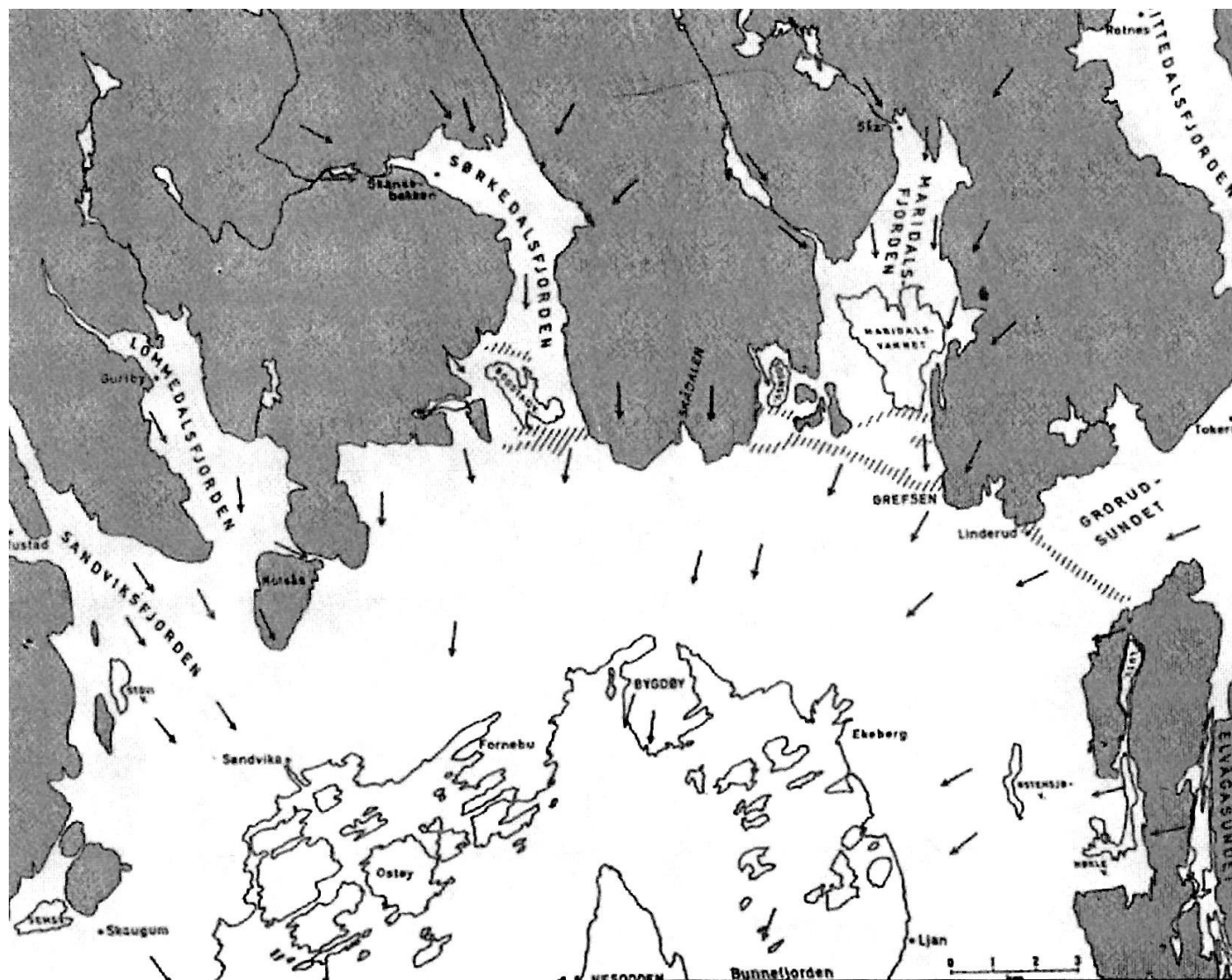
Vestre Aker
6.02.2019



Vestre Aker bydel fra 2004. I vest: Lysakerelva, i nord: markagrensen, i øst: Gaustadbekken, i sør: Makrellbekken og Majorstuen

Mye stoff – mange temaer

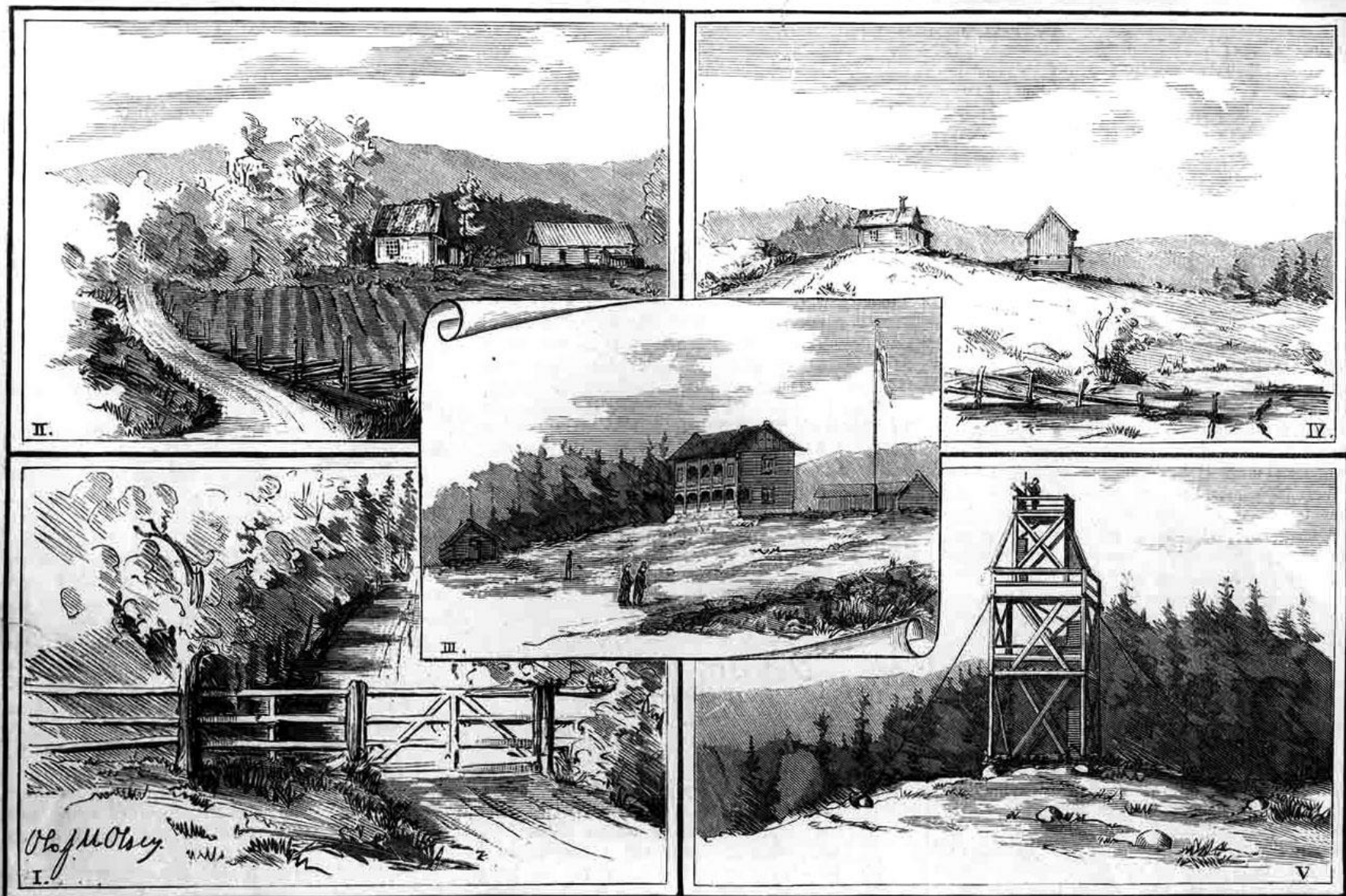
- Institusjonene på Holmenkollen og Voksenkollen
 - Arkitekturen i Vestre Aker 1890 - 2018
 - Kampen om utbyggingen
 - Fortetting fra 1990-årene
 - Fire selvbyggerlag
 - Forstadsbanene
 - «Push and pull» i Vestre Aker
 - Grend opprinnelig et begrep i landsbygda
 - Skiller Vestre Aker seg ut fra andre bydeler?
-
- Jeg har valgt her:
 - Pionerene bak Holmenkollbanen og Frognerseteren –
 - Visjoner og oppfyllelse



Den marine grense, havnivået ca. 8000 år f. Kr. Bosettingen inntil begynnelsen av 1900-tallet under grensen, 221 moh.

Kristiania og Nordmarka

- Thomas Heftye kjøper Frognerseterskogen 1864 og utbedrer seterveien
- Veidirektør Krag ++ anlegger Holmenkollveien
- Dr. Holm bygger Holmenkollen TuristHotel og Sanatorium
- Skiforeningen anlegger Holmenkollbakken 1892
- Byen kommer nærmere: Frogner og Majorstuen bygges ut
- Kristiania elektr. sporvei med Briskebytrikken til Majorstuen 1894 med kraftstasjon på Majorstuen



Partier af Frognersæteren.

I. Grimelundsgrinden. II. Sadelmagerbraaten. III. Frognersæteren. IV. Øvre Frognersæteren. V. Tryvandsheiden.



Skiløpere på vei opp bakken til Lille Frøen før Holmenkollbanen 1898.

1888. Ski-Rend 50 Km.

For at opmuntre Ungdommen til en fornuftig Træning og en rigtigere Forstaaelse af Skiløbningens Nytte har en Privatmand opstillet en Præmie til en Værdi af 400 Kr. for et Længdeleb paa omtr. 50 Km., udført i Aaret 1888 efter Regler og Bestemmelser, der senere vil blive bekjendtgjort.

Rendet vil blive afholdt under Ledelse af

**Foreningen til Ski-Idrættens
Fremme.**

Christiania, Decbr. 1886.

(323)



Start, matstasjon og mål på Majorstuen



Verdens første skikart,
tegnat 1890 av
Ernst Bjerknes.



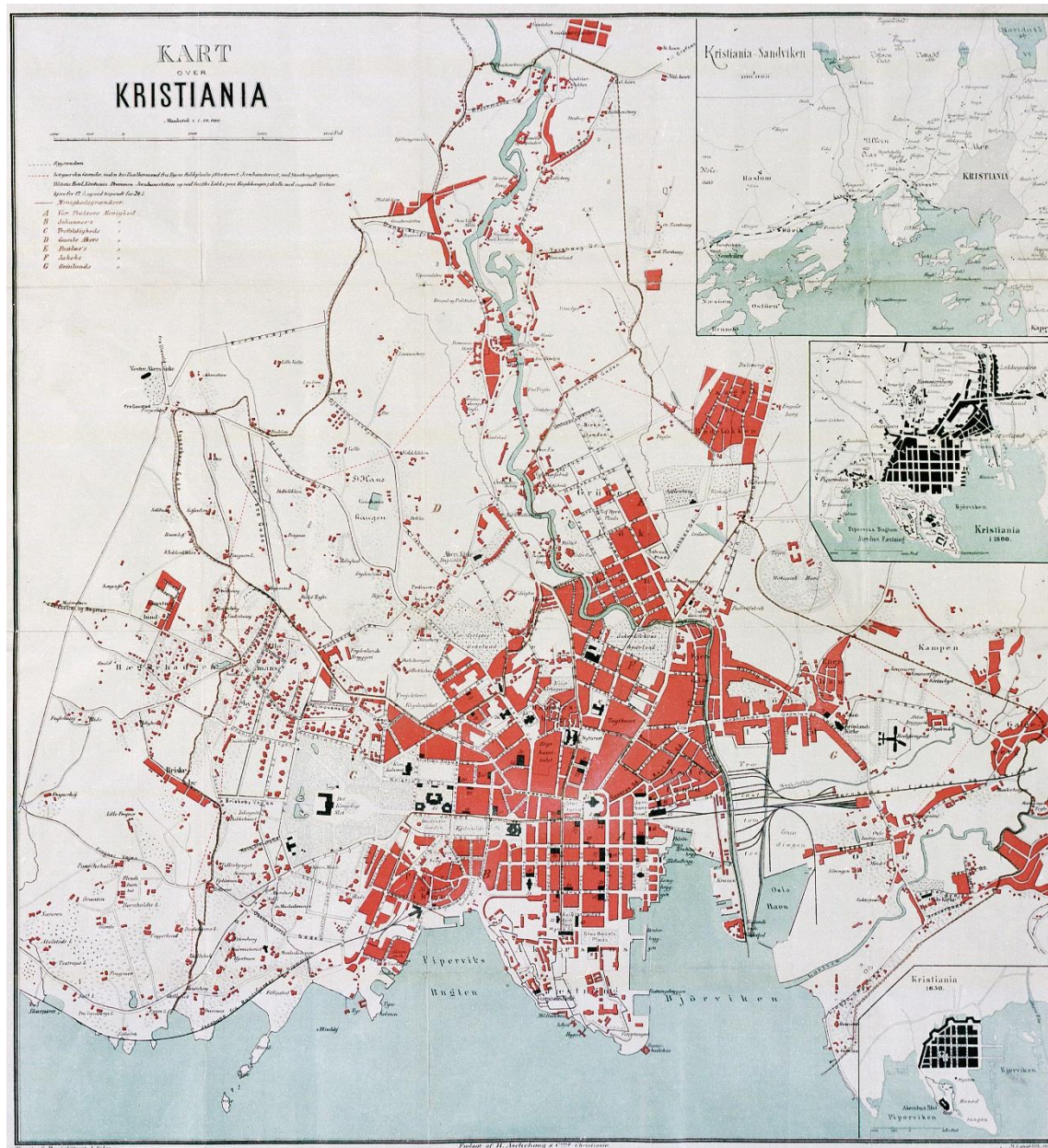
Peisestuen ved Besserudmyren, bygd 1889



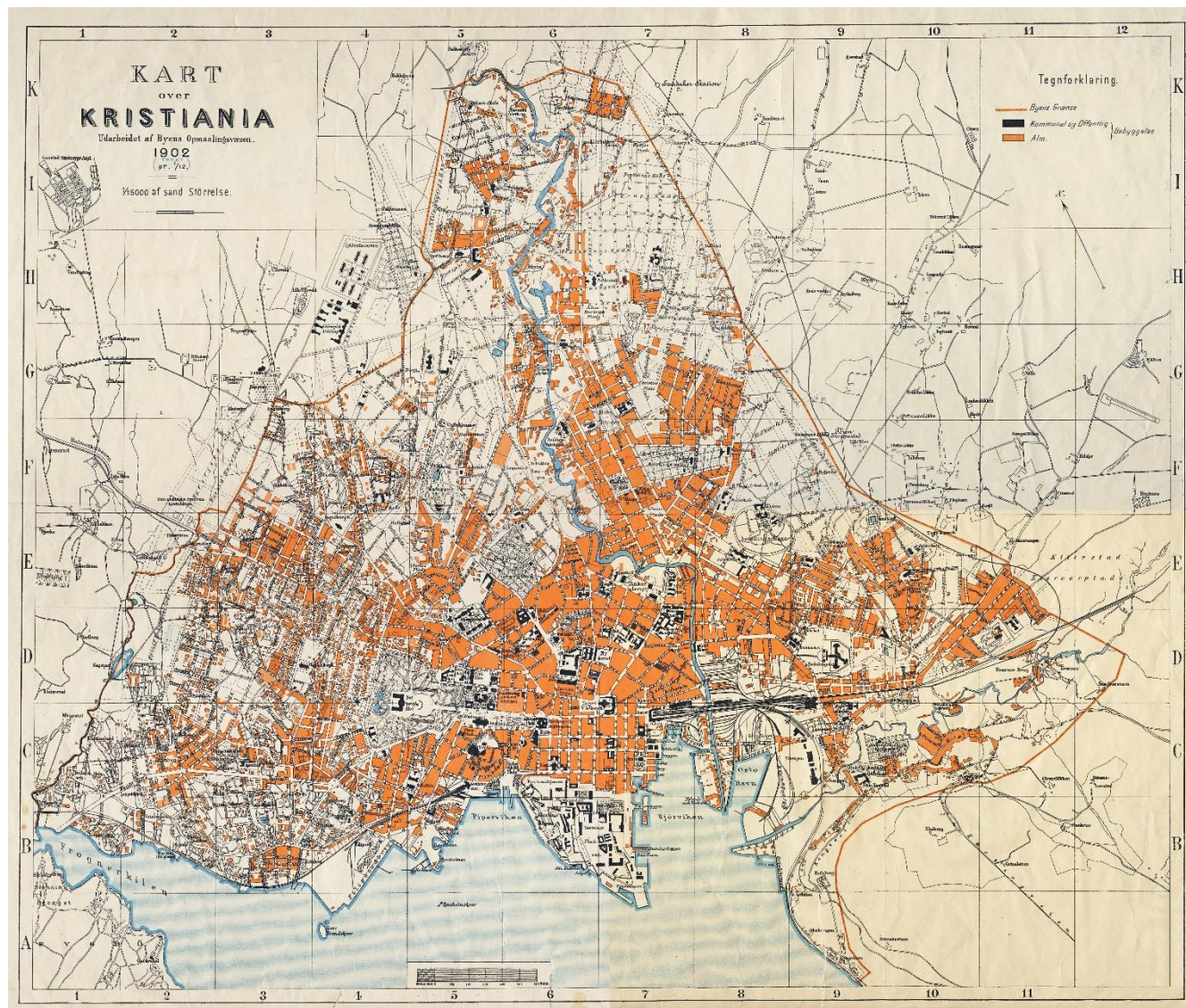
Peisestuen - interiør med nasjonalhelten på veggen



Holmenkollrennet 1897 – før Holmenkollbanen kom

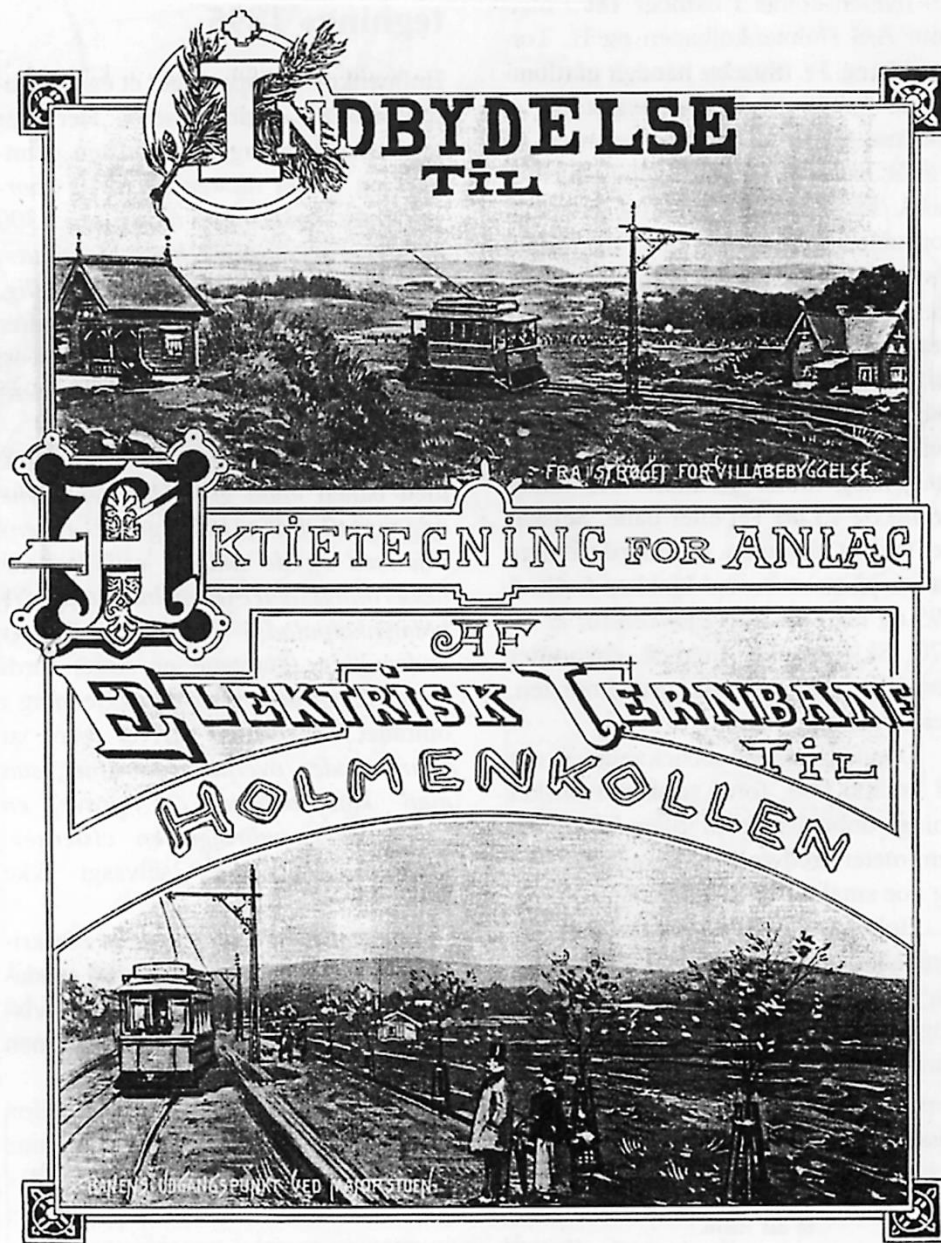


Solems kart
1875.
78.866 innb. i
Kristiania.



Befolkning i Kr.
 1845 25.677
 1875 76.866
 1900 227.626

Bosettingen 1900. Kart 1902.

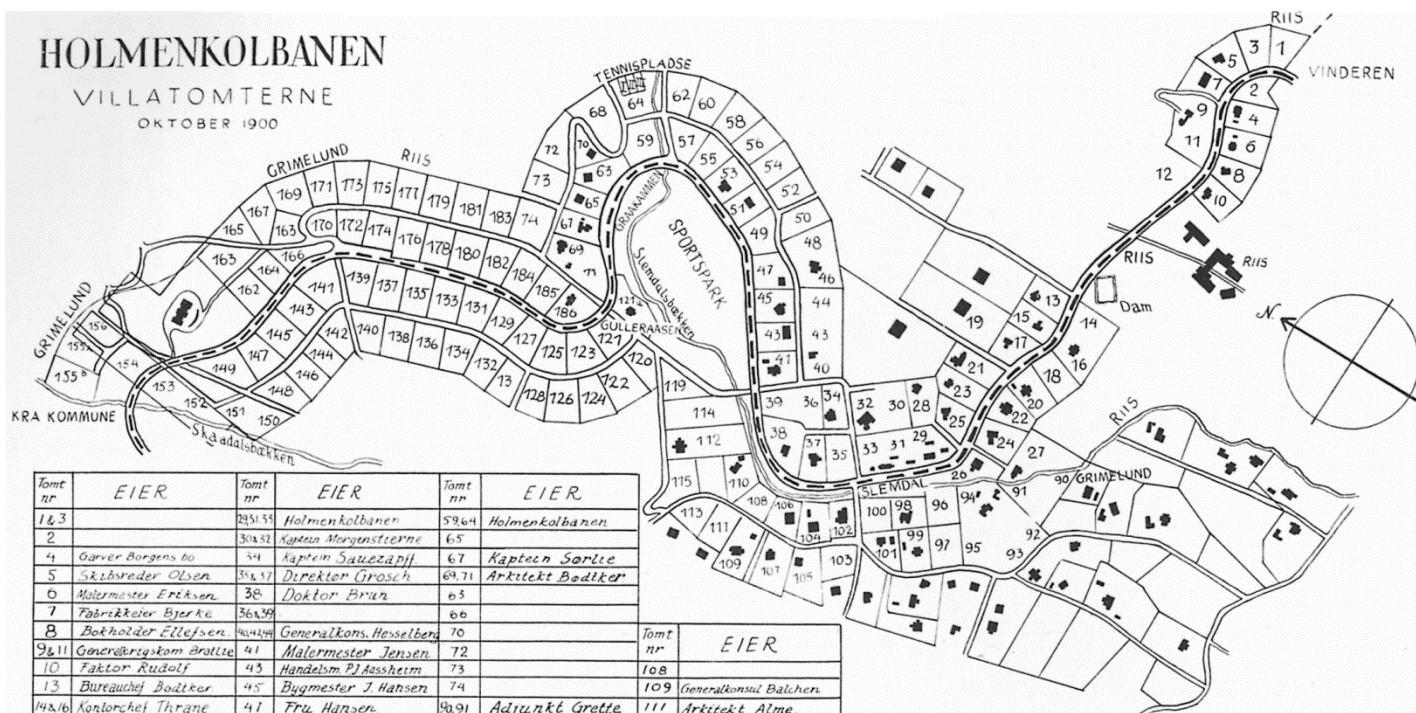


1. Aksjetegning til bane – mislykket
2. 2. aksjetegning med tomt og hus langs banen - vellykket

HOLMENKOLBANEN

VILLATOMTERNE

OKTOBER 1900



Tomt nr	EIER	Tomt nr	EIER	Tomt nr	EIER
1 & 3		23 & 31	Holmenkollbanen	59 & 64	Holmenkollbanen
2		30 & 32	Kaptein Morgenstjerne	65	
4	Gårver Bergens bo	34	Kaptein Sæueadpfl	67	Kaptein Sæue
5	Skeibredt Olsen	35 & 37	Direktor Grosch	69 & 71	Arkitekt Bodtker
6	Møllermester Eriksen	38	Doktor Bruun	68	
7	Fabrikkeier Bjerke	36 & 39		66	
8	Bokholder Ellefsen	40 & 42	Generalkons. Hesselberg	70	
9 & 11	Generalkons. Brattlie	41	Møllermester Jensen	72	
10	Faktor Rudolf	43	Handelsm. Plassheim	73	
13	Bureauchef Bodtker	45	Bygmester J. Hansen	74	
14 & 16	Kontorchef Thrane	47	Fru Hansen	90 & 91	Adjunkt Grette
15	Doktor Langberg	46 & 48	Direktor Sejersted	92 & 93	Kunstmal. Schnedor
17	Ingeniør Heyerdahl	50		96	Gross. Løngård
18		49		97	
19	Advokat Bjerke	51	Bygmester Nyström	98	Handelsm. Plassheim
20	Lærer Johansen	53	Skogkonsulent Sarlund	99	Strømmen Træfab
21	Høsterelevass Hagerup Bull	55	Bygmester Pedersen	100	
22	Fruin. Hansen	57		101	Bygmester A. Larsen
23	Ingeniør Ostmo	52		102	Restaurat. Berregaard
24	Statsraad Hørst	54		103	Aker Kommune
25	Fru Soot	56		104	Frk. Scheel
26	Disponent Bjørnes	58		105	Faktor Jacobsen
27	Adjunkt Grette	60		106	Handelsm. Plassheim
28	Grosserer Wintner	62		107	Fru Hammer

Tomt nr	EIER
108	
109	Generalkonsul Balchen
111	Arkitekt Alme

Tomt nr	EIER	Tomt nr	EIER	Tomt nr	EIER
113		138		150-153	
114	Overing. Krelland	139		154-155	
115	Dr. philos. K. B.-R. Aars	140		157-160	H.M. Kongens Jubelfond
116	Ingeniør Heyerdahl	141		162-176	
117		142		172-74	
118		143		176-78	
119		144		179-181	
120		145		186	Kjødmand Aasheim
121		146		180-182	
122		147		181	
123		148		183	

Tomtekart over Holmenkollbanen fra Ris til Gulleråsen.

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 Sjæl baade Vinter og Sommer for Voksne og Børn.

Hvorfor købe tomt og bygge hus? (Se punkt 4 og 8)

tabilitet.

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 Vognture 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 $2,00 \times 120 \times 6,6 = 1584$ Personer pr. Dag

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

Prospektus, s. 2, 1895

Innbydernes beregning av inntektene. Fra Prospektus.

Men likevel: søndagen er viktigere enn hverdagen

.

Marka ligger der:

«Den vakre Omegn med sine prægtige Skovtragter vil give rigelig Anledning til Adspredelser og Opfriskning for Legeme og Sjel baade Vinter og Sommer for Voksne og Børn.»



Hjerteligste Gra-
tulationer!
Kristian.

Holmenhol-Reiset
1906.



Kø på Majorstuen av skiløpere før første verdenskrig –
og under andre verdenskrig, men da med annet tøy og skiutstyr.



Skitrikk på Vinderen stasjon – skiene bindes fast på siden av trikken



Holmenveien 19, bygd 1897, i dag barnehage.



Havna allé 9, tegnet av Arne Korsmo og Sverre Aasland ca. 1935.



Vestre Aker 1938.
Holmenkollbanen 1898
Smestadbanen 1912,
Tryvannsbanen 1916,
Røabanen 1935.

Bebyggelse langs banene,
nær banene, over marine
grense – svært få.
Røa et unntak – veimøte.



Holmenhauggrenda 1950-54. Grend, begrep hentet fra bygda.



Hovseter, sent 1960-tall: høyhus, lave blokker og friareal.



Midtstugrenda nær stasjonen.



Voksen skog, terrassehus, 1970-årene. Forslag fra 1500 til 3200 boliger. Resultat 2100 nedenfor Holmenkollbanen, ingen ovenfor.





Østre og Vestre Voksen, bakerst låven til Vestre V. Dronefoto.



Låven på Vestre Voksen, vestsiden. På østsiden ligger Sørkedalsveien.



Voksenkollen Panorama 500 moh.



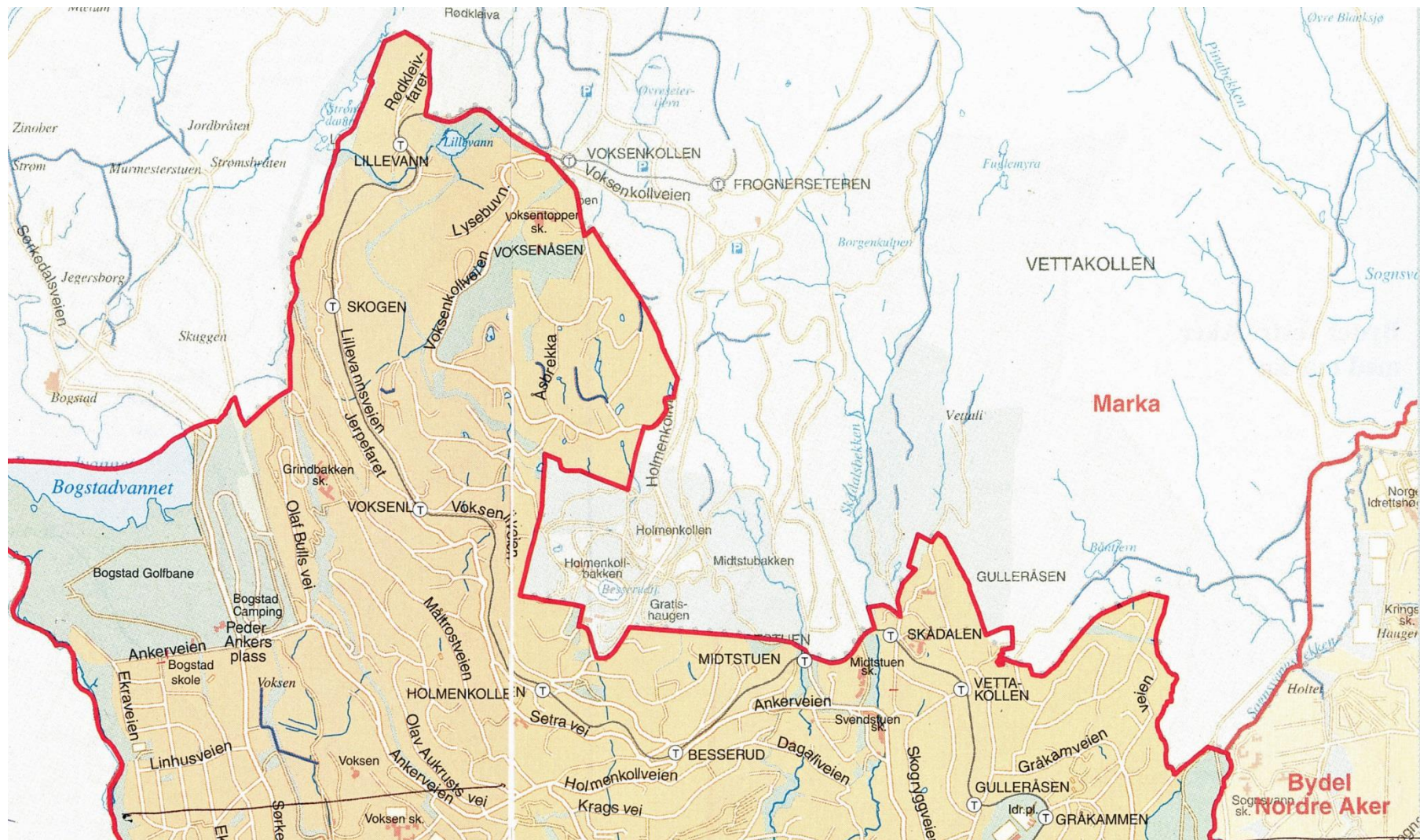
Voksenåsen sett fra en veranda i Aslakveien juni 2018



Lillevannsveien – alle tomter kan brukes.



Opp i høyden, ut i Marka – Voksenkollgrenda 460 moh.



Markagrensen mot Vestre Aker bydel – tallrike turveier ut i Marka



Boligbygging helt ut mot Marka – torv på taket, en ny grend.



Turvei fra Voksen skog mot Strømsdammen og Tryvannstua.