Oslo kommune
Byantikvaren

Verneplan

Verneplan for Holmenkollbanen



Byantikvaren

Innholdsfortegnelse

Forord 5
Holmenkollbanen – kort historikk 7
Aksjeinnbydelse 7
Ny teknologi 10
Bebyggelsen langs Holmenkollbanen 10
Ulike epoker og stilpreg i Holmenkollbanens bebyggelse 10
Bevaringsvurderinger 12
Bevaringsvurderinger – innledning 12
Verneverdi – kriterier for vurdering 13
Holmenkollbanens stasjoner – katalogdel 22
Frøen 23
Steinerud 28
Vinderen 32
Gaustad 36
Ris 42
Slemdal 46
Gråkammen 52
Gulleråsen 55
Vettakollen 59
Skådalen 64
Midtstuen 67
Besserud 70
Holmenkollen 75
Voksenlia 79
Skogen 83
Lillevann 87
Voksenkollen 94
Frognerseteren 99

Litteraturliste 104
Bøker 104
Tidsskrifter 104
Vedlegg 105

Forord

Holmenkollbanen har stor attraksjonsverdi for Oslos befolkning og besøkende. Det er en spektakulær banestrekning som tar den reisende fra byen og ut i naturen, på fottur, skitur, til akebakken eller på skirenn. Holmenkollbanen har hatt uvurderlig betydning for den vekten oslofolk legger på Marka når de skal fortelle om kvalitetene ved byen sin.

Holmenkollbanens historie går tilbake til 1890-tallet, og anleggets verdi som kulturminne er anerkjent. Allerede i 2001 utga Oslo Sporveier sin verneplan – *Neste Stopp!* Der fikk Holmenkollbanen en fremtredende plass, og alle stasjonene fra Slemdal og opp ble prioritert for vern. Bystyret fattet et vedtak om oppgradering av Holmenkollbanen til metrostandard før VM på ski i Holmenkollen i 2011. Det har bidratt til å sikre banestrekningen et langt videre liv, men gir samtidig begrensninger når det gjelder mulighetene for bevaring. Metrostandard medfører bl.a. etablering av strømførende skinner, sikkerhetsgjerder og rette perronger som er lengre enn de gamle. Byantikvaren har i forbindelse med arbeidet med bevaringsplanen foretatt en gjennomgang, vurdering og prioritering av hva som bør vernes, med det siktemål å videreføre og ivareta så mye av Holmenkollbanens tradisjonelle uttrykk som mulig.

Bystyrets oppdrag

Byantikvaren ble 30.06.08 gitt i oppdrag av bystyret å fremme snarlig bevaringsplan for stasjonsområdene langs Holmenkollbanen, basert på bystyrets vedtak 12.06.08. Byantikvaren henstilte, med henvisning til sektoransvaret, til Ruter AS å iverksette arbeidet med å utarbeide en bevaringsplan. Ruter bevilget 07.05.09 kr. 100.000,- gjennom Sporveishistorisk råd til arbeidet. Bevaringsplanen er utarbeidet på grunnlag av etnolog Elisabeth Høvås' registreringer, og avdelingsleder Morten Stige har hatt ansvaret for konklusjoner og sluttføring av bevaringsplanen.

Byantikvaren takker med dette for bistand fra bl.a. Lokaltransporthistorisk forening v/ Espen Riis-Andersen og Bjørn Andersen, en rekke ansatte i KTP AS, Ruter, AF-gruppen, Byarkivet og Riksantikvarens arkiv.

Oslo, 20.02.2012

Janne Wilberg

Byantikvar



Aksjeinnbydelse for etablering av Holmenkollbanen ble lagt ut i 1895. Forsiden viser den tenkte trikketraséen etablert i uberørt landskap med nye bolighus i dragestil.

I 2001 utga AS Oslo Sporveier *NESTE STOPP! Verneplan for bygninger – Sporveiens bygningshistorie.* Hensikten med Byantikvarens verneplan for Holmenkollbanen er å identifisere og beskrive verneverdiene i bygningsmiljøene på de enkelte stasjons-områdene. Byantikvarens verdivurdering omfatter de enkelte bygningstypene på hver stasjon, samt selve perrongområdet og den landskapsmessige sammenhengen.

Holmenkollbanen – kort historikk

Aksjeinnbydelse

I 1895 ble det lagt ut «Indbydelse til Aktietegning for Anleg af Elektrisk Jernbane til Holmenkollen». Innbydelsen inneholdt et økonomisk overslag over kostnadene til utbygging av banen samt en plan over utstykking av tomter langs banen.

I de siste tiårene av 1800-tallet hadde en stor del av innbyggerne i Kristiania fått bedre og tryggere økonomi og mer fritid. Samtidig hadde et endret natursyn og økt interesse for sport og friluftsliv ført til at det ble populært, spesielt blant borgerskapet, å dra ut i naturen på søndagene. Interessen for skisport økte sterkt rundt århundreskiftet, noe polfarerne Nansen og Amundsen bidro til.

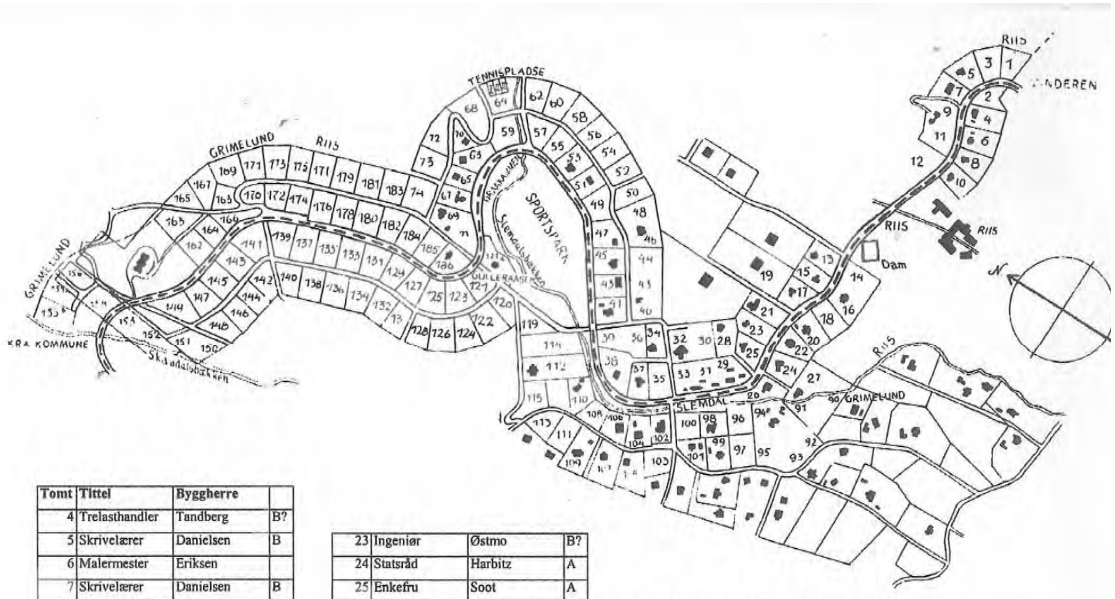


Skientusiaster på Majorstuen stasjon. Skisporten stod sterkt i Norge etter Fridtjof Nansens og Roald Amundsens polferder. Stasjonsbygningen hadde arkitektonisk utstyr som vi kjenner igjen fra andre stasjonbygninger langs banen. Bygningen er revet. Foto: Oslo byarkiv

Frognerseteren som utfartssted åpnet allerede i 1864 etter initiativ fra Thomas Heftye, formann i Den Norske Turistforening. Samtidig presenterte de to ingeniørene

Albert Fenger-Krogh og Halvor Emil Heyerdahl ideen om å bygge en bane opp til Holmenkollen. Planene var klare tidlig på 1890-tallet. Problemet var imidlertid å få banen økonomisk lønnsom; det var for risikabelt å basere seg kun på utfart om søndagene og turisttrafikk.

Slutten av 1800-tallet var en periode med sterk økonomisk vekst, stor økning i folketallet i Oslo og dermed stor etterspørsel etter nye boliger. Forslaget fra Heyerdahl om å legge til rette for villatomter langs banestrekningen, var en medvirkende årsak til at banen kunne realiseres. I 1895 kom innbydelsen til å tegne aksjer i baneselskapet. Som bilag til aksjeinnbydelsen ble det gjort oppmerksom på at gårdene Grimelund og Ris hadde inngått kontrakt med selskapet om å avstå grunn til boligtomter langs banen. Det er derfor naturlig å se utbyggingen av Holmenkollbanen i sammenheng med utbyggingen av villaer langs banestrekningen.



Tomt	Tittel	Byggherre	
4	Trelasthandler	Tandberg	B?
5	Skrivelærer	Danielsen	B
6	Malermester	Eriksen	
7	Skrivelærer	Danielsen	B
8	Bogholder	Ellefsen	A
9,11	Gen.kr.kom.	Bratlie	F
10	Faktor	Rudolf	B
13	Byråsjef	Bødtker	A
15	Doktor	Langberg	F
16	Kontorsjef	Thrane	
17	Ingeniør	Heyerdahl	F
19	Advokat	C. Bjerke	A
20	Lærer	Johansen	B
21	Eksp.sekr.	Hagerup Bull	A
22	Frøknene	Hansen	B

23	Ingeniør	Østmo	B?
24	Statsråd	Harbitz	A
25	Enkefru	Soot	A
27	Candidat	Grette	B?
28	Kaptein	Holtan	A?
32	Kaptein	Morgenstierne	A
34	Kaptein	Sauerzapff	F
37	Direktør	Grosch	A
38	Handelsmann	Aasheim	A
40	Gen.konsul	Hesselberg	F
43	Doktor	Geelmuyden	F
41	Malermester	Jensen	
46	Direktør	Sejersted	A
67	Kaptein	Sørlye	F

94	Kunstmaler	Schneider	A
99	Innkassator	Bye	F
101	Byggmester	Larsen	B
102	Kaptein	Smith	F
104	Lærerinne	Scheel	A
105	Faktor	Jacobsen	B
107	Enkefru	Hammer	A
110	Overingeniør	Kielland	A?
149	Kaptein	Friis	F
u.nr	Prem.løintn.	Broch	F
u.nr	Ingeniør	Bjerke	A

A - arkitekttegnet villa
B - byggmestervilla
F - ferdighus

[1] Kartet fra Erichsen 1948:56. Villaer påbegynt før 1900 basert på branntakstprotollene for Aker.

Villaer oppført i Holmenkollbanens tomtebelte ca. 1900. Omtrent en fjerdedel av villaene var ferdighus, omtrent en fjerdedel var byggmesterhus, resten dvs. ca. halvparten, var tegnet av arkitekt.

Utbyggingen av Holmenkollbanen var et resultat av nye byplanmessige ideer med vekt på utbygging av moderne kommunikasjonsmidler, som medførte at områder i større avstand fra byen kunne tas i bruk til boligformål. Det var imidlertid spesielt for Holmenkollbanen at målsetningen for utbygging av banen i første omgang var å frakte folk ut i naturen, til friluftsanleggene i Holmenkollen. Villautbyggingen var et middel for å gjøre banedriften lønnsom.

Det gikk seks år fra de første planene ble presentert i 1890 til AS Holmenkollbanen ble stiftet og bygging av banen startet. AS Holmenkollbanen skulle få disponere gratis grunn til bygging av banen og administrere salget av tomtene. Det var en klar forutsetning at banebyggingen var påbegynt 1. mai 1896 og at tomtene var solgt innen ti år.

Baneselskapets plan var å oppnå lønnsom drift av banen i årets 300 hverdager og ha avgang hvert 15 min. Det var satt av et 16 m bredt belte til selve banen som ble planlagt med dobbeltspor i hele banestrekningen.

I februar 1898 åpnet kong Oscar II banen frem til Slemdal. I mai samme år ble den ført frem til Holmenkollen, dagens Besserud stasjon. Slemdal var de første årene banens hovedstasjon, og var den første som fikk stasjonsbygning ved siden av endestasjonen på Holmenkollen. På Slemdal ble også baneselskapets administrasjon plassert. Her var det vikespor med vognhall, verksted og kraftforsyningsstasjon.



Slemdal stasjon, ca. 1905. Holmenkollbanen åpnet i mars 1898 frem til Slemdal, senere samme år ble den forlenget til Holmenkollen, dagens Besserud stasjon. Stasjonsbygningen er produsert av Strømmen Trævarefabrik. Ukjent fotograf. Foto: Oslo Museum

I 1916 ble banen forlenget med dobbeltspor fra Holmenkollen stasjon, nåværende Besserud, fram til Frognerseteren stasjon. Denne delen av banen er omtalt som Tryvannsbanen.

Ny teknologi

Opprinnelig gikk planene ut på å anlegge en dampjernbane som skulle basere seg på søndagstrafikk opp til Holmenkollen. Anlegging av elektrisk trikk fra Østbane-stasjonen til Majorstua i 1894, medførte at det ble mulig å videreføre den elektriske banen. Dette var en langt rimeligere løsning enn dampjernbane.

Bebyggelsen langs Holmenkollbanen

Slutten av 1800-tallet og begynnelsen av 1900-tallet var preget av søken etter nasjonal identitet, noe som også kom til uttrykk i arkitekturen. Interessen for det nasjonale medførte en vektlegging av den upanelte lafte- og stavarkitekturen som man mente var genuint norsk. Bygninger i lafteverk med et romantisk og tilbakeskuende uttrykk, prydet med dragehodeornamentikk, ble populært. Et vesentlig trekk ved dragestilen er dessuten vekt på konstruksjon i synlig tømmer og kombinasjon av konstruksjonsprinsippene lafteverk og stavverk. Holmenkollen Turisthotell oppført 1889 og Frognerseteren Hovedrestaurant, 1891, tegnet av arkitekt Holm Hansen Munthe, dannet forbilder for både den tidlige villabebyggelsen og stasjonsbygningene langs banen. Denne stilen dominerte også sanatorie-bebyggelsen i Holmenkollen.

AS Holmenkollbanen engasjerte seg også i utbyggingen av villaer langs banen og utarbeidet klausuler for utformingen. De presenterte ferdighus fra Strømmen Trævarefabrik, noe som understreket ønsket om en overordnet styring og et helhetlig arkitektonisk preg langs banestrekningen.

Strømmen Trævarefabrik hadde engasjert arkitekt Holger Sinding Larsen til å utforme de første ferdighusene. Husene var delvis preget av dragestil. I samtiden ble villaenes arkitektur omtalt som «norsk stil».

I løpet av banens historie er det blitt oppført tilbygg til de opprinnelige stasjonsbygningene, samt nye stasjonsbygninger og leskur som ble preget av sin tids arkitektur.

Ulike epoker og stilpreg i Holmenkollbanens bebyggelse

De første stasjonsbygningene på Slemdal og Holmenkollen stasjon ble tegnet av Paul Due og var produsert av Strømmen Trævarefabrik. Bygningene hadde et klart dragestilpreg.

I perioden 1910-1920 var nybarokk en dominerende stilretning. I denne perioden stod arkitekt Erik Glosimodt for de fleste stasjonsbygningene langs Tryvannsbanen. Han tegnet også nye léskur og ventepaviljonger til Holmenkollbanen, alle preget av nybarokk med nasjonalt motivrepertoir i detaljeringen. Arkitekturen langs Holmenkollbanen, som bar preg av dragestil og nordisk nybarokk, ble et forbilde for bebyggelsen langs banen og ble omtalt som «Holmenkollstilen».

Kristoffer Lange var en av mellomkrigstidens og etterkrigsmodernismens anerkjente arkitekter som også satte sitt preg på bebyggelsen langs Holmenkollbanen, blant annet med holdeplasskur i betong på Slemdal, oppført på 1930-tallet.

På 1970-tallet utformet arkitektene Telje-Torp-Aasen en prefabrikert léskurtype som ble satt opp flere steder langs banen.

Langs banestrekningen finner vi i dag også enkelte léskur i stål, utformet av designer Odd Thorsen på 1980-tallet. Dette er en standard léskurtype som finnes på en rekke andre bane- og busslinjer i Oslo. Disse léskurene har skilt og benker som inngår i et modulsystem og leveres i en pakke.

Arne Henriksen har i løpet av 1990-tallet supplert holdeplassbebyggelsen på Tryvannsbanen med enkelte nye holdeplasskur. Disse ligger nær opptil holmenkollarkitekturen i materialbruk, men har et tidsmessig formspråk.



Holmenkollbanens trasé og tomtebelte lå på 1890-tallet i Aker. Området var ikke berørt av Kristianias bygningslovgivning. Det såkalte byggebeltet, der Kristianias bygningslovgivning var gjeldende i et belte utenfor bygrensen, begynte ved Majorstuen og sluttet ved Vinderen.

Bevaringsvurderinger

Bevaringsvurderinger – innledning

Etablering av metrostandard på Holmenkollbanen har etter Byantikvarens syn dessverre vist seg å være lite forenlig med en ideell bevaring av banestrekningens opprinnelige stemning og uttrykk. Omleggingen medfører at stasjonsområdene fremstår svært endret: fagverksmastene med Kvikk-Lunsj-reklamer og kjøreledningene må fjernes, plattformanleggene må forlenges betraktelig og rettes ut, og det må etableres kraftige gule strømførende kjøreledninger i skinnegangen. I tillegg kommer høye sikkerhets-/nettinggjerder hhv. mellom sporene, og mellom sporene og ut- og inngående perrong. Stasjonene fornyes videre med bl.a. nye/ moderne lyktestolper, ny/moderne belysning og nye/moderne informasjonstavler i relativt stort format. Mye av den opprinnelige bebyggelsen langs banen er i utgangspunktet tidligere revet eller flyttet, og mange bygninger er endret. Vi sitter dermed hovedsaklig igjen med bygningsbevaring som aktuell vernestrategi for den opprinnelige Holmenkollbanen. Besserud (opprinnelig Holmenkollen) stasjon er svært viktig som den opprinnelige endestasjonen på Holmenkollbanen. Den er derfor prioritert ved tilbakeføring av flere miljøelementer, som opprinnelig struktur og landskap, fagverksmaster med kjøreledninger, belysning m.v.

Økt bruk av ressurser på tilbakeføring og restaurering av gjenværende bebyggelse og andre vernverdige elementer i tilknytning til stasjonsområdene, vil kunne styrke Holmenkollbanens opprinnelige uttrykk og identitet. Reetablering av flere av Erik Glosimodts ventepaviljonger på inngående side og de opprinnelige letakene på utgående side, som ble etablert i tilknytning til banens forlengelse i 1916, vil også kunne bidra til å styrke banestrekningens identitet og opprinnelige stemning. Gamle fotografier dokumenterer en rekke av disse elementene, og Byantikvaren vil kunne støtte et ønske om tilbakeføring, med unntak av enkelte prioriterte skur fra senere perioder. En tilbakeføring forutsetter imidlertid en nærmere utredning og vurdering før Byantikvaren kan gi sin endelige anbefaling for det enkelte stoppested. Byantikvaren ønsker ikke nødvendigvis en etablering av letak og ventepaviljong der det ikke har vært oppført opprinnelig. Det er derfor tatt forbehold i ordlyden i tilknytning til den enkelte stasjon om dette. En slik reetablering vil kunne gi banestrekningen tilbake et mer helhetlig og samlet uttrykk, med historisk forankring i banens tilblivelsestid.

De enkelte stasjoner langs Holmenkollbanen er gitt en vernevurdering, samt en konklusjon. Det er redegjort for kriterier for vern nedenfor. Vernekonklusjoner for det enkelte stasjonsanlegg med bygninger fremgår av tabelloversikt etter avsnitt om Kriterier for vern.

Verneverdi – kriterier for vurdering

Følgende kriterier er lagt til grunn for Byantikvarens vurdering av verneomfang i tilknytning til bebyggelse og leskur langs Holmenkollbanen.

- Autentisitet/opprinnelighet knyttet til åpning av banen i 1898. Svært høy verneverdi.

- Autentisitet/opprinnelighet knyttet til banens forlengelse til Tryvann i 1916. Svært høy verneverdi. (Forsinket oppsetting av ventepaviljonger tilsier at paviljonger oppført t.o.m. ca. 1930 har svært høy verneverdi.)

Hvor høy verdi skal senere tilføyelser/nyere leskur, oppført uten tilknytning til banens 1. og 2. byggetrinn, tilkjennes? Bevaring av senere leskur vil hindre tilbakeføring/ helhetlig fornyelse langs strekningen. Byantikvaren har derfor konkludert med at senere skur og standardskur, som finnes i større antall langs andre banestrekninger i Oslo, primært bør vernes i tilknytning til disse, slik at mest mulig helhetlige strekninger oppnås. Byantikvaren anbefaler at ett utvalgt eksemplar av hver av de senere skurtypene, unntatt standardskur, vernes langs Holmenkollbanen.

Letak i stål ca. 1930– 40. To stålsøyler med bakplate (stasjonsnavnskilt) og rektangulær avrundet overdekning. (Vinderen, Vettakollen, Gulleråsen uten takplate.) Byantikvaren anbefaler at letaket bevares på Vinderen. Vettakollen stasjon har opprinnelig stasjonsmesterbolig og bør tilbakeføres til et mer opprinnelig miljø.

Plasstøpt betong skur ca. 1930–40, utformet i funksjonalistisk stil av arkitekt Kristoffer Lange. Skurtaket bæres av to kraftige søyler med trompetformet avslutning ved overgang mot tak. Langs Holmenkollbanen finnes leskurtypen i dag kun på Slemdal stasjon. Tilsvarende leskur fantes tidligere også på Smestad og Heggeli stasjoner. Byantikvaren anbefaler at leskuret bevares på Slemdal stasjon.

Betongskur ca. 1970. Prefabrikert standard katalogskur, formgitt av arkitektene Telje-Torp-Aasen, utført i betong med fire hjørnesøyler og flatt utkraget betongtak, avrundet i begge ender. Standardskur brukt over hele landet. Leskuret finnes med og uten sideplater i naturbetong på hhv. Steinerud og Skådalen. På Steinerud står betongskuret med sideplater på et gammelt gråsteinsfundament, opprinnelig høyst sannsynlig fundament for en av Glosimodts ventepaviljonger, som anbefales tilbakeført der. Skurtypen har ikke spesiell verneverdi i fht. Holmenkollbanen.

Sekskantet betongskur ca. 1970. Prefabrikert betongskur med sekskantet grunnplan. (Slemdal, Midtstuen) Standardskur brukt over hele landet. Skurtypen har ikke spesiell verneverdi i fht. Holmenkollbanen. Byantikvaren går ikke inn for vern av denne typen i tilknytning til Holmenkollbanen.

Odd Thorsens letak fra 1984. Standardskur brukt over hele landet. Skurtypen har ikke spesiell verneverdi i fht. Holmenkollbanen. Byantikvaren går ikke inn for vern av denne typen i tilknytning til Holmenkollbanen.

Arne Henriksens leskur 1994 A. Henriksen utformet leskur for Holmenkollbanen i 1994. (Skogen, Lillevann, Voksenkollen, Frognerseteren.) Samme år tegnet Arne Henriksen en rekke skurtyper og varianter for Sognsvannsbanen. Året etter utformet han nye skur for Røabanen, som ble fullstendig ombygd med nye leskur, skjermvegger og sitteplasser, alt i stor grad integrert med plattformer, ramper og det

øvrige anlegget. Leskurene signert Arne Henriksen har et sterkt arkitektonisk formspråk og uttrykk. Byantikvaren anbefaler at Arne Henriksens helhetlige anlegg med skur på Frognerseteren stoppested bevares i tilknytning til Holmenkollbanen. For øvrig anbefaler Byantikvaren at Arne Henriksens leskur primært bevares i tilknytning til Røabanen og Sognsvannsbanen, der en mer helhetlig bevaring langs banestrekningene bør vurderes.

Verneoversikt Holmenkollbanen

Stasjon	Vern *Neste Stopp!*	Byantikvarens vernevurdering
01 – Frøen 	Ikke omtalt spesielt. Thorsens standardskur omtalt generelt. (Se *Neste stopp!* s 126, 127 og 131)	Stoppestedet ble forskjøvet hit ca. 1933. Ingen opprinnelige leskur eller bygninger. Stoppestedet har i seg selv ikke erkjent verneverdi. Enarmete fagverksmaster har verneverdi som tidlig teknisk installasjon. Anbefales tilbudt Sporveismuseet/ Lokaltrafikkhistorisk forening. Leskur formgitt av Odd Thorsen er et standardskur fra 1980-tallet, og ansees ikke som verneverdig i tilknytning til Holmenkollbanen. Byantikvaren kan vurdere reetablering av Erik Glosimodts ventepaviljong og letak, på hhv. inn- og utgående side.
02 – Steinerud 	Ikke omtalt spesielt. Telje-Torp-Aasens katalogskur er omtalt generelt. (Se *Neste stopp!* s 126, 127 og 130)	Stasjonsområdet Opprinnelige plattformer i granitt har høy verneverdi. Stasjonsbygning/sveitservilla i privat eie har svært høy verneverdi, og er ivaretatt gjennom oppføring på Gul liste. Leskur i naturbetong på inngående side er et standard katalogskur fra 1970-tallet, tegnet av Telje-Torp og Aasen arkitektkontor. Skuret ansees ikke å ha spesiell verneverdi i tilknytning til Holmenkollbanen. Skuret står her på et opprinnelig gråsteinsfundament, antagelig oppført for en av Glosimodts ventepaviljonger. Byantikvaren kan vurdere reetablering av Erik Glosimodts ventepaviljong og letak, på hhv. inn- og utgående side.

03 – Vinderen 	Ikke omtalt spesielt. Leskuret er omtalt generelt. Står/har stått på eks. Skådalen, Vettakollen, Vinderen. (*Neste stopp!* s 129)	Stasjonsområdet er flyttet, endret og uten opprinnelige leskur eller bygninger. Opprinnelig stasjonsmesterbolig i drage-/sveitserstil ble tatt ned i 1978 og flyttet til Lokaltrafikkhistorisk forening på Vinterbro. Stasjonsområdet i seg selv har ikke erkjent verneverdi. Leskuret er fra 1930-40 tallet, samme type finnes på Vettakollen, samt restene av et på Skådalen. Letaket forteller banens endringshistorikk, og Byantikvaren anbefaler at et av letakene bevares. Vettakollen anbefales tilbakeført til et tilnærmet helhetlig miljø fra 1898. På Vinderen finnes ikke opprinnelig bebyggelse, og Byantikvaren anbefaler derfor at letaket bevares i tilknytning til Vinderen stasjon.
04 – Gaustad 	Bygningen er listet opp under: «Følgende bygninger er vurdert, men ikke utvalgt som verneverdige.» Bygningen er beskrevet slik: «Holdeplasskur i nybarokk/ nyklassisisme, tegnet av Erik Glosimodt. Høyt valmtak med elegant svai. Søyler med markerte kapitéldetaljer. Gaustad planlegges ombygd med midtplattform, og bevaring på stedet er umulig. Se Gråkammen, Gulleråsen og Besserud.» (*Neste stopp!* s 132– 133)	Stasjonsområdet med perronganlegg og sokkel for paviljong har høy verneverdi. Stasjonsbygningen «Villa Birkely» har svært høy verneverdi som del av den eldste bebyggelsen knyttet til etablering av banen i 1898. Bygningen er i privat eie og er ivaretatt gjennom Byantikvarens gule liste. Ventepaviljongen har svært høy verneverdi som del av den eldste bebyggelsen knyttet til banens forlengelse i 1916. Ventepaviljongen bør tilbakeføres til opprinnelig detaljering. Manglende søyle og vindusrammer med glass bør reetableres. Validatorer o.a. nyere innredning bør flyttes ut av skuret, og opprinnelig benk anbefales reetablert. Paviljongen bør bevares på stedet, på sin opprinnelige granittsokkel, som har høy verneverdi. Byantikvaren kan vurdere reetablering av Erik Glosimodts letak på utgående side.

05 – Ris 	Bygningen er listet opp under: «Følgende bygninger er vurdert, men ikke utvalgt som verneverdige.» Bygningen er beskrevet slik: «Godt bevarte detaljer. Profilerte sperreender. Smekre paneldetaljer, øverst i gavlene spaltepanel med utskårne ender. Avfasede hjørnestolper.» (*Neste stopp!* s 132 – 133.)	Stoppestedet fremstår med endrete plattformer og har lav verneverdi. Leskuret, antagelig opprinnelig privét i sveitserstil fra Slemdal stasjon, er senere flyttet hit. Det har svært høy verneverdi som del av den opprinnelige bebyggelsen langs banen. Kan vurderes flyttet til Besserud dersom det dokumenteres at tilsvarende har stått der. Byantikvaren kan vurdere reetablering av Erik Glosimodts ventepaviljong og letak, på hhv. inn- og utgående side.
06 – Slemdal 	Slemdal hpl.skur. «Holdeplasskuret i sin helhet. Kan eventuelt flyttes ved ombygging, helst internt på stasjonen.» (*Neste stopp!* s 80)	Stasjonsområdet på Slemdal fremstår sterkt endret; opprinnelig bygningsmasse er revet eller flyttet, og begge plattformene er flyttet lenger nord. Stasjonsområdet har ikke anerkjent verneverdi. Leskur i funksjonalistisk stil på inngående plattform har bevaringsverdi og anbefales bevart på stedet. Leskuret kan ev. flyttes internt på stasjonen. Bakvegg bør tilbakeføres med glass i øvre del. Leskur i betong fra 1970-tallet er et standardskur og ansees ikke å ha verneverdi i tilknytning til Holmenkollbanen. Byantikvaren kan vurdere reetablering av Erik Glosimodts ventepaviljong og letak.
07 – Gråkammen 	Gråkammen hpl.skur. «Holdeplasskuret i sin helhet. Samtlige Glosimodt-skur i begge de to variantene vernes fra Slemdal og oppover. Bør restaureres. Tilbakeføring til opprinnelige farger bør også vurderes.» (*Neste stopp!* s 80)	Stoppestedet med den høye opprinnelige forstøtningsmuren, samt forstøtningsmuren 100 m høyere opp er fra etablering av banen og har svært høy verneverdi. Ev. plattform-forlengelse o.l. må tilføyes nennsomt. Ventepaviljongen har svært høy verneverdi som del av den eldste bebyggelsen knyttet til banens forlengelse i 1916. Ventepaviljongen bør tilbakeføres til opprinnelig detaljering. Validatorer o.a. nyere innredning bør flyttes ut av skuret, og opprinnelig benk reetableres. Byantikvaren kan vurdere reetablering av Erik Glosimodts letak på utgående side.

08 – Gulleråsen 	Gulleråsen hpl.skur. «Holdeplasskuret i sin helhet.» (*Neste stopp!* s 80)	Stoppestedets opprinnelige organisering er ukjent og fremstår fornyet uten synlige opprinnelige elementer og tilkjennes derfor ikke verneverdi. Ventepaviljongen har svært høy verneverdi som en antatt del av den opprinnelige bebyggelsen knyttet til banens forlengelse i 1916. I forbindelse med fremtidig vedlikehold bør vente-paviljongen tilbakeføres til mest mulig opprinnelig detaljering. Validatorer o.a. nyere innredning frarådes etablert inne i skuret, og opprinnelig benk kan vurderes reetablert. Byantikvaren kan vurdere reetablering av Erik Glosimodts letak på utgående side.
09 – Vettakollen 	Vettakollen stasjonsbygning «Bygningens eksteriør.» (*Neste stopp!* s 80)	Stasjonsområdet fremstår tilnærmet opprinnelig og har svært høy verneverdi. Områdets opprinnelige miljø og funksjon bør synliggjøres og tilbakeføres i størst mulig grad. Det bør ryddes opp, bl.a. ved å etablere mindre fremtredende skilting, møbler og gjerder. Stasjonsbygningen har svært høy verneverdi som del av den eldste bebyggelsen langs Holmenkollbanen, knyttet til etableringen i 1898. Bygningen bør tilbakeføres til opprinnelig utseende. Letak i stål fra 1930-40-tallet finner vi også på Vinderen. Byantikvaren anbefaler at ett eksempel på denne typen bevares, og da det på Vinderen. Byantikvaren kan vurdere reetablering av Erik Glosimodts letak på utgående side.

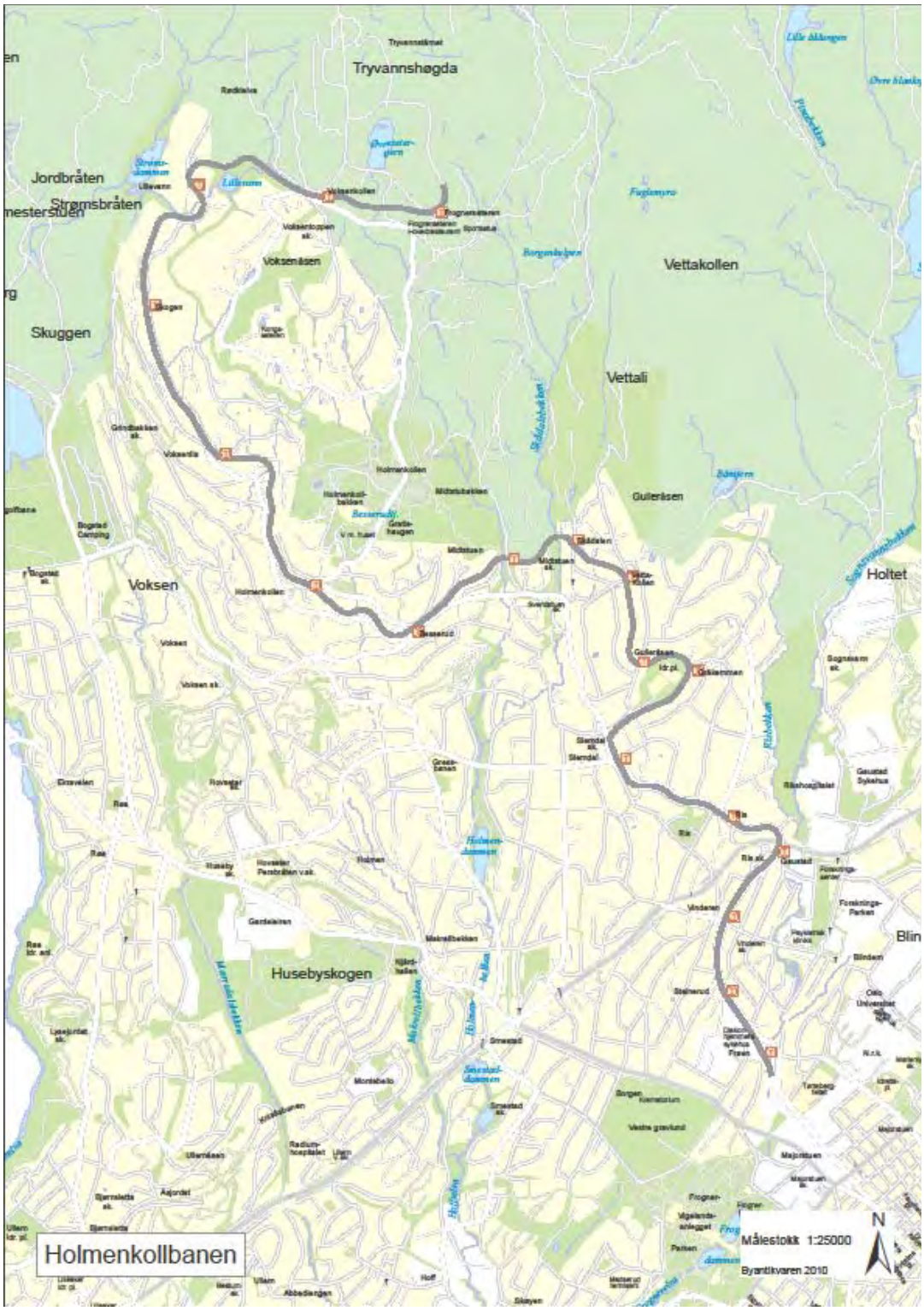
10 – Skådalen 	Leskuret er omtalt som type. (*Neste stopp!* s 129)	Stasjonsområdet bør ivaretas. Leskuret i naturbetong på inngående side er et standard katalogskur fra 1970-tallet, tegnet av Telje-Torp og Aasen arkitektkontor. Tilsvarende venteskur, men med sidevegger, står på Steinerud. Skuret ansees ikke å ha spesiell verneverdi i tilknytning til Holmenkollbanen, men ett anbefales bevart for å fortelle banens endringshistorikk. Byantikvaren anbefaler at skuret på Skådalen bevares. Byantikvaren kan vurdere reetablering av Erik Glosimodts letak på utgående side.
11 – Midtstuen 	Leskuret er omtalt som type. (*Neste stopp!* s 130)	Stasjonsområdet er sterkt endret og uten opprinnelige elementer, og anses ikke bevaringsverdig. Leskuret i betong er et standardskur fra 1970-tallet, og ansees ikke å ha spesiell verneverdi i tilknytning til Holmenkollbanen. Byantikvaren kan vurdere reetablering av Erik Glosimodts ventepaviljong og letak.
12 – Besserud 	Besserud stasjonsbygning. «Eksteriør, bygningsvolum. Plassering bør ligge fast, sammen med plattform med vernet holdeplasskur på motsatt side av sporene. Utvendig kledning og eksteriørdetaljer bør tilbakeføres ved fremtidig vedlikehold.» Besserud hpl.skur. Holdeplasskuret i sin helhet.	Stasjonsområdet på den opprinnelige endeholdeplassen «Holmenkollen» har svært høy verneverdi. Organisering, utforming og opprinnelig bebyggelse bør i størst mulig grad tilbakeføres til opprinnelig plassering og utseende. Fagverksmaster som er synlige fra stasjonsområdet; nordover t.o.m. oversiden av broen, og sørover t.o.m tiende mast, har høy verneverdi for opplevelsen av et autentisk miljø. Kjøreledningene er også bevaringsverdige og nødvendige for opplevelsen av et autentisk miljø. Stasjonsbygningen har svært høy verneverdi som del av opprinnelig bebyggelse knyttet til etableringen i 1898. Bygningen bevares med opprinnelig plassering og anbefales tilbakeført til opprinnelig utseende og detaljering.

	(*Neste stopp!* s 81)	Ventepaviljongen har svært høy verneverdi som del av den eldste bebyggelsen knyttet til banens forlengelse i 1916. Paviljongen bør tilbakeføres til opprinnelig detaljering. Validatorer o.a. nyere innredning bør flyttes ut av skuret, og opprinnelig benk anbefales reetablert. Vokterboligen på Lillevann anbefales vurdert flyttet til tilnærmet opprinnelig plassering på Besserud stasjon og tilbakeført til opprinnelig utseende og detaljering. Privétbygning, i dag leskur på Ris, antas å være tilnærmet identisk med opprinnelig privétbygning på Besserud. Bygningen anbefales derfor flyttet til Besserud for å komplettere anlegget, og tilbakeført til opprinnelig plassering, utseende og detaljering. Ytterligere kildesøk må gjøres for å fastslå eksakt plassering og utforming.
13 – Holmenkollen 	Holmenkollen stasjonsbygning. «Eksteriør. Eventuelt opprinnelig interiør.» Holmenkollen hpl.skur «Det eldste holdeplasskuret i sin helhet, mens det nye leskuret ikke omfattes av vernerestriksjoner.» (*Neste stopp!* s 81)	Stasjonsområdet er sterkt endret etter omlegging til metrostandard og har ikke verneverdi i seg selv. Stasjonsbygningen tegnet av Glosimodt (ca. 1916), har svært høy antikvarisk verdi som del av den eldste bebyggelsen langs Holmenkollbanen, knyttet til forlengelse av banen i 1916. Bygningen bør i størst mulig grad tilbakeføres til opprinnelig utseende og detaljering. Bygningen bør bevares i tilknytning til Holmenkollen stasjon.
14 – Voksenlia 	Voksenlia stasjonsbygning «Eksteriør. Eventuelt opprinnelig interiør.»	Stasjonsområdet fremstår endret. Opprinnelige perronger i granitt har høy verneverdi og bør videreføres i fornyet anlegg. Stasjonsbygningen har svært høy verneverdi som del av den eldste bebyggelsen langs banen, knyttet til banens forlengelse i 1916.

	(*Neste stopp!* s 81)	Stasjonsbygningens fasader bør tilbakeføres til sitt opprinnelige utseende. Leskur tegnet av Arne Henriksens erkjennes ikke spesiell verneverdi i tilknytning til Voksenlia stasjon. Byantikvaren kan vurdere reetablering av Erik Glosimodts letak på utgående side.
15 – Skogen 	Skogens stasjonsbygning. «Store endringer, men anlegget som helhet interessant." Vernes som del av miljø. Tilbakeføring bør vurderes.» Utedo Skogen stasjon «Eksteriør, miljø.» (*Neste stopp!* s 81)	Stasjonsområdet fremstår svært endret og tilkjennes derfor ikke verneverdi. Undergang/konstruksjon bør bevares. Stasjonsbygningen har svært høy verneverdi som del av den eldste bebyggelsen langs banen fra forlengelsen i 1916. Stasjonsbygning og privet bør i størst mulig grad tilbakeføres til opprinnelig utseende og detaljering, jf. opprinnelige tegninger og fotografier. Leskur tegnet av Arne Henriksens erkjennes ikke spesiell verneverdi i tilknytning til Skogen stasjon. Byantikvaren kan vurdere reetablering av Erik Glosimodts letak på utgående side.
16 – Lillevann 	Lillevann stasjonsbygning. «Eksteriør». (*Neste stopp!* s 82)	Stasjonsområdet har opprinnelig granitt oppbygging i plattform og granitt støttemur med svært høy verneverdi. Støttemuren med stolper anbefales istandsatt og restaurert. Stasjonsbygningen stod opprinnelig på endestasjonen, Holmenkollen stasjon, nåværende Besserud og har svært høy verneverdi som del av den opprinnelige bebyggelsen fra 1898. Bygningen anbefales vurdert flyttet tilbake til Besserud for rekonstruksjon av opprinnelig stasjonsmiljø. Nyere kledning anbefales fjernet og bygningen anbefales tilbakeført til opprinnelig utseende. Leskur tegnet av Arne Henriksens erkjennes ikke spesiell verneverdi i tilknytning til Lillevann stasjon. Byantikvaren kan vurdere reetablering av Erik Glosimodts letak på utgående side.

17 – Voksenkollen 	Voksenkollen stasjonsbygning «Eksteriør. Eventuelt opprinnelig interiør.» (*Neste stopp!* s 82)	Stasjonsområdet er redusert som et helhetlig kulturmiljø pga. store endringer. Senere brokonstruksjon etablert for krysning av banen har verneverdi. Stasjonsbygningen har svært høy verneverdi som del av den eldste bebyggelsen langs banen knyttet til forlengelsen i 1916. Stasjonsbygningen bør i størst mulig grad tilbakeføres til opprinnelig utseende og detaljering, jf. opprinnelige tegninger og fotografier. Leskur tegnet av Arne Henriksens erkjennes ikke spesiell verneverdi i tilknytning til Voksenkollen stasjon. Byantikvaren kan vurdere reetablering av Erik Glosimodts letak på utgående side.
18 – Frognerseteren 	Frognerseteren holdeplass. «Hele anlegget dvs. lehusene på begge sider, ekskl. sporområdet.» (*Neste stopp!* s 82)	Stasjonsområdets organisering har verneverdi. Leskur formgitt av Arne Henriksen har verneverdi i tilknytning til Frognerseteren stasjon.

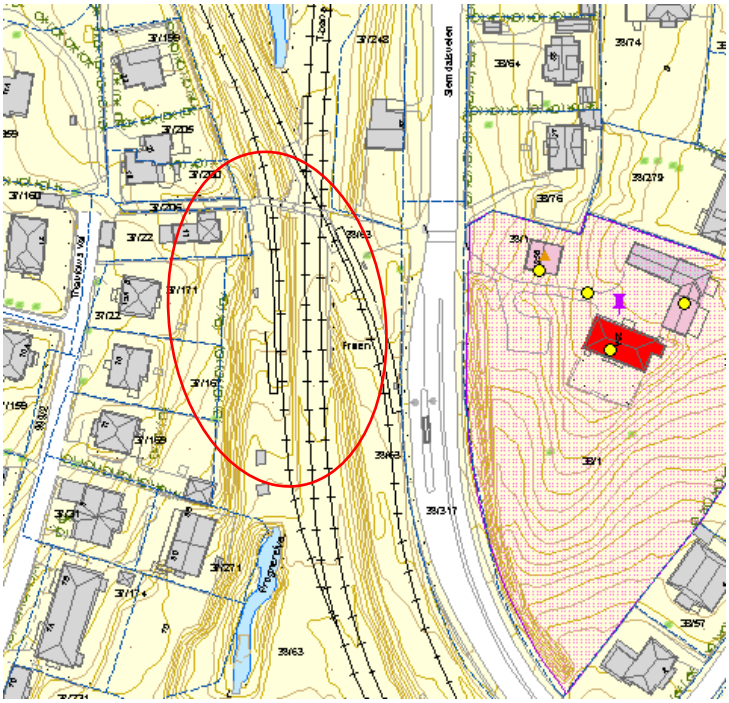
Holmenkollbanens stasjoner – katalogdel



Oversiktskart Holmenkollbanen 2011. (Byantikvaren)

Frøen

Slemdalsveien 25 g/br.nr: 38/63





Frøen, 2010. Krysning i plan på utgående plattform, videre via gangbro over Sognsvannsbanens trasé og inngående linje. Bilde sett fra utgående plattform. Foto: Byantikvaren/Høvås

Historikk Frøen er den første holdeplassen etter Majorstuen stasjon (som ikke medtas i denne verneplanen) og en av de opprinnelige holdeplassene fra 1898. Navnet Frøen kommer fra Store Frøen og Lille Frøen, tidligere gårdsanlegg i bydel Vestre Aker i Oslo. De første 30 årene gikk traseen langs Slemdalsveien, men da Frøensdammene ble demmet opp i 1933, ble traseen forskjøvet og anlagt på den opprinnelige dambunnen.



Foto fra ca. 1900 viser Frøensdammene og Slemdalsveien med den opprinnelige banetraseen. Foto: Oslo byarkiv

Stasjonsområdet Stasjonen er i dag todelt pga. Sognsvannsbanen som er ført inn mellom de to parallelle plattformene. Mot nord ligger utgående plattform i en stigning, før den krysser Sognsvannsbanen på en bro. Gående fra Slemdalsveien må krysse utgående spor i plan for å komme frem til gangbroen over Sognsvannsbanen og inngående linje. Plattformen for inngående linje ligger lavere i terrenget enn utgående linje (se foto forrige side). De eldste plattform-elementer er bygd i granitt, men er senere blitt forhøyet og forlenget.

Tekniske installasjoner o.a. materiell På grunn av den spesielle situasjonen med ulike plan på Frøen, finner vi her fagverksmaster som bærer kjøreledningen for ett enkelt spor. En bueformet arm bærer ledningen inn over sporet. Stoppestedet har nyere billettautomater og validatorer.

Opprinnelig/eldre bygningsmasse Byantikvaren kjenner ikke den fullstendige bygningshistorikken for stasjonen. På begge plattformer står i dag kun Odd Thorsens modernistiske letak med knekket takflate, oppført i 1984, samt frittstående billettautomater og validatorer.

Bygningsmasse 2010 Odd Thorsen-leskur på begge plattformer.

Verneomfang *Neste stopp!* «I forbindelse med verneplanen har man ikke sett det som Oslo Sporveiers hovedoppgave å prioritere standardskur som er vanlige over hele landet.» «Leskurene er gjennom bystyrevedtak i 1996 løftet ut av Sporveiens ansvarsområde og flyttet til kommunens samferdselsetat som i dag sitter med prosjektledelsen.» (*Neste stopp!* s 126 og 127)

Vernevurdering Stoppestedet og stasjonsområdet er flyttet fra opprinnelig plassering. Ettersom verken stasjonsområdet i seg selv, plattformer eller andre installasjoner er opprinnelige, har ikke stoppestedet i seg selv antikvarisk verdi. Fagverksmastene med buet, fremskutt arm finnes bare her og har derfor en viss verneverdi.



Fagverksmaster med én arm på Frøen. Her ser vi traseen videre nordover fra utgående plattform.
Foto: Byantikvaren/Høvås 2010

Konklusjon Stoppestedet ble forskjøvet hit ca. 1933. Ingen opprinnelige leskur eller bygninger. Stoppestedet har i seg selv ikke erkjent verneverdi.

Enarmete fagverksmaster har verneverdi som tidlig teknisk installasjon. Anbefales tilbudt Sporveismuseet/Lokaltrafikkhistorisk forening.

Leskur formgitt av Odd Thorsen er et standardskur fra 1980-tallet og ansees ikke som verneverdig i tilknytning til Holmenkollbanen.

Byantikvaren kan vurdere reetablering av Erik Glosimodts ventepaviljong og letak, på hhv. inn- og utgående side.



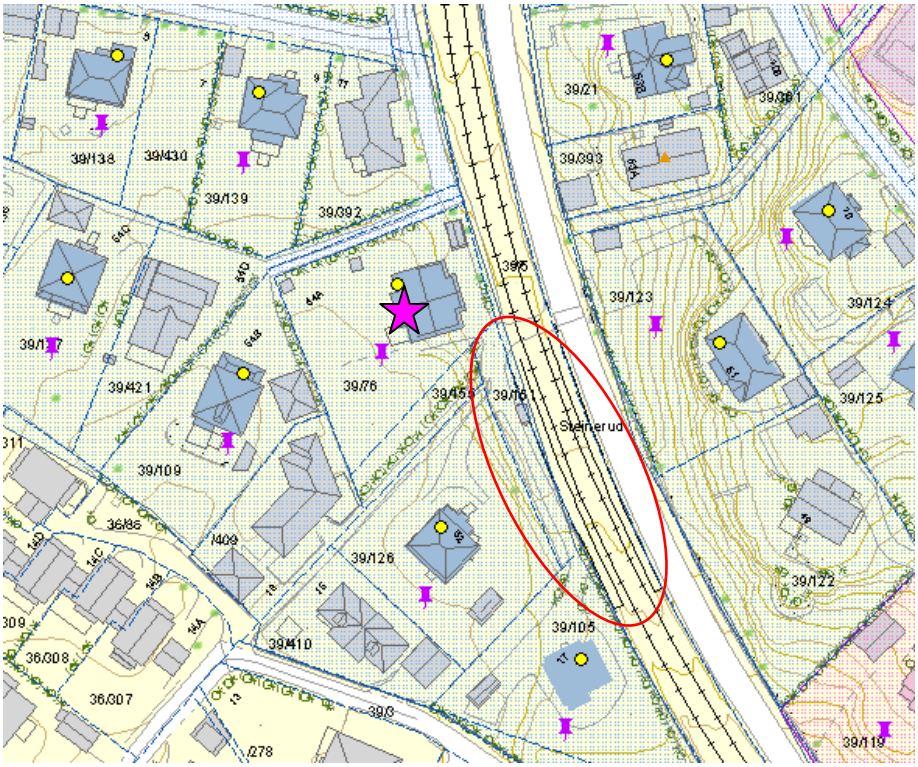
Inngående plattform. Foto: Byantikvaren/Høvås 2010



Utgående plattform med Odd Thorsens letak. Foto: Byantikvaren/Høvås 2010

Steinerud

Slemdalsveien 52 g/br.nr: 39/151





Stasjonsområdet sett mot syd. Foto: Byantikvaren/Høvås 2010

Historikk Stasjonen het opprinnelig Diakonhjemmet og åpnet i 1900, to år etter de andre stasjonene mellom Majorstuen og Holmenkollen. Stasjonen skulle betjene pasienter, besøkende og ansatte ved Diakonhjemmet sykehus. Etter hvert ble veien

fra stasjonen til sykehuset stengt, og Frøen ble benyttet for avstigning til sykehuset. Diakonhjemmet stasjon ble i 1936 omdøpt til Steinerud, som var navnet på gården som lå der sykehuset ligger i dag. Omkring 1900 ble det oppført en "stasjonsbygning" i form av en stor sveitservilla helt inntil stasjonsområdet. Villaen inneholdt flere leiligheter, i tillegg til flere venteværelser i 1. etasje. I en periode holdt Frøen politistasjon til her. Granittfundamentet på inngående side ser ut til å være et opprinnelig fundament for en av Glosimodts ventepaviljonger.



Steinerud stoppested med leskur fra 1970-tallet. Stasjonsbygning oppført ca 1900 med venterom/leiligheter til høyre. Foto: Byantikvaren/Høvås 2010

Stasjonsområdet Holdeplassen har parallelle perronger i granitt, senere forlenget og påbygd med betong og tre, samt asfalt og kanter av betongstein. Begge plattformene har runde stålrørsrekkverk. Krysningen i plan ligger nord for plattformene, og linjene er adskilt med nettinggjerde. På utgående side er det kun en enkel validator og ingen bygninger. På inngående side er det billettautomat, validator og et prefabrikert leskur utformet av arkitektene Telje-Torp-Aasen.

Opprinnelig/eldre bygningsmasse Stasjonsbygningen i sveitserstil, oppført tett inntil banen rundt år 1900, ble levert av Strømmen Trævarefabrik. Villaen er oppført i to fulle etasjer i maskinlaft. Bygningen er panelt, har T-postvinduer og saltak. En fremskutt midtark mot banen rommer trappeadkomst, med balkonger på hver side. Det nedre, venstre værelset mot banen var venterom, med egen trapp til bakkenivå. Hvor lenge bygningen var i bruk som stasjonsbygning og hadde venteromsfunksjon, er ukjent. En tilsvarende stasjonsbygning, «Villa Birkely», ble oppført på Gaustad stasjon.

På 1970-tallet ble det satt opp et standard leskur i naturbetong på inngående side, tegnet av arkitektene Telje-Torp-Aasen. Fire støpte søyler bærer takflaten, som har buet avslutning i hver ende. Plasseringen av den sirkelrunde åpningen i sideveggen gir lys og mulighet til å se når toget kommer.



Sveitserstilsvilla oppført for «A/S Holmenkolbanen» med eget venterom for banens passasjerer.
Foto: Byantikvaren/Høvås 2010



Leskur i naturbetong, tegnet av arkitektene Telje-Torp-Aasen på 1970-tallet. Det opprinnelige granittfundamentet kan tyde på at en av Glosimodts ventepaviljonger kan ha stått her. Foto: Byantikvaren/Høvås 2010

Bygningsmasse 2010 Sveitservilla, nå privateid, opprinnelig stasjonsbygning med venterom. Standard leskur i betong/naturbetong tegnet av arkitektene Telje-Torp-Aasen.

Tekniske installasjoner o.a. materiell Stoppestedet har nyere billettautomater og validatorer.

Verneomfang *Neste stopp!* **«**I forbindelse med verneplanen har man ikke sett det som Oslo Sporveiers hovedoppgave å prioritere standardskur som er vanlige over hele landet.» «Leskurene er gjennom bystyrevedtak i 1996 løftet ut av Sporveiens ansvarsområde og flyttet til kommunens samferdselsetat som i dag sitter med prosjektledelsen.» (*Neste stopp!*, s 126 og s 127)

Vernevurdering Stasjonsområdet anses å være nær opprinnelig, med plattformer som er påbygd og forlenget etter behov. Den eldste delen av perrongen er oppført i granitt, er fint utformet og har høy håndverksmessig kvalitet. Muren har noen mindre skader (løse stein), men fremstår i god teknisk stand. Stasjonsbygningen er privateid og fremstår i hovedsak som opprinnelig. Den er bevaringsverdig og oppført på Byantikvarens gule liste. Leskur på inngående side viser banens endringshistorikk. Det er to tilnærmet like leskur av denne typen på banestrekningen, det andre står på Skådalen. Leskuret på Steinerud fremstår relativt opprinnelig og med bra teknisk tilstand.

Konklusjon Stasjonsområdet Opprinnelige plattformer i granitt har høy verneverdi.

Stasjonsbygning/sveitservilla i privat eie har svært høy verneverdi som del av den eldste bebygelsen langs banen, og er oppført på Byantikvarens gule liste.

Leskur i naturbetong på inngående side er et standard katalog-skur fra 1970-tallet, tegnet av Telje-Torp og Aasen arkitektkontor. Skuret ansees ikke å ha spesiell verneverdi i tilknytning til Holmenkollbanen. Skuret står her på et opprinnelig gråsteinsfundament, antagelig oppført for en av Glosimodts ventepaviljonger.

Byantikvaren anbefaler en reetablering av Erik Glosimodts ventepaviljong på opprinnelig fundament samt letak, på hhv. inn- og utgående side, forutsatt at ytterligere undersøkelser dokumenterer sannsynligheten for at disse opprinnelig har vært oppført her.



Telje-Torp-Åsens 70-talls leskur hviler på en steinsokkel, antagelig opprinnelig oppført for Glosimodts ventepaviljong. Foto: Byantikvaren/Høvås 2010

Vinderen

Slemdalsveien 63/ 65 g/b.nr.: 39/5





Utgående plattform med letak fra rundt 1940. Foto: Byantikvaren/Høvås 2010

Historikk Vinderen stasjon har sitt navn etter gården Vinderen – på norrønt var navnet Vindarin. «Conditorigården», senere kalt «Jeppegården», ble oppført i 1902 og holdeplassen lå da i gaten utenfor denne. I 1913 stod banens administrasjons-bygning på Vinderen ferdig, og holdeplassen for inngående linje ble flyttet nordover og plassert foran denne.



Vinderen stasjon, med stasjonbygning med administrasjon for «A/S Holmenkolbanen». Bildet er tatt i 1955.
Foto: A.B. Wilse Oslo Bymuseum, Sporveismuseets samling

Stasjonsområdet Stasjonen har saksede plattformer, hvor utgående plattform ligger sør for planovergangen og inngående ligger nord for samme. Dette utgjør dagens stasjonsområde. Det er to ulike, enkle nyere letak – ett på hver av plattformene.

Opprinnelig/eldre bygningsmasse Glosimodts letak På utgående side stod det tidligere et letak i tre, utformet av Erik Glosimodt og var en del av hans bygningsprogram for Holmenkolbanen. Utformingen fremstår med ulike stiltrekk, se bilde neste side. Letaket bestod av to kvadratiske stolper, med en tett vegg mellom disse, og dekorativt utskårne knekter som bar et smalt valmet, teglsteinstekket tak. Den tette bakveggen mellom stolpene bar stoppestedets navn – og på bildet fra 1948 (neste side) ser vi et reklameskilt for Freia kokesjokolade; «Daglig drikk i alle hjem». Letaket var en del av Erik Glosimodts bygningsprogram. Letakene var plassert på utgående side, der behovet for overdekket venteareal var lite, mens de større vente-paviljongene ble plassert på inngående side, der behovet var større. Et tilsvarende letak sto på Ris.

En toetasjes administrasjonsbygning, oppført for «A/S Holmenkolbanen», tegnet av arkitektene Ekman, Smith & Michalsen, sto ferdig på inngående side i 1913. Bygningen var panelt og hadde valmet tak, med takoppløft mot syd og takark mot øst. Den hadde smårutete høye krysspostvinduer i første etasje og smårutete tofagsvinduer, delvis med skodder i andre etasje. Bygningen var utstyrt med en søylebåret overdekning mot banen. Bygget innholdt venterom, billett- og godsekspedisjon samt postkontor i 1. etasje. Administrasjonens egne kontorer lå i

2. og 3. etasje frem til 1960-tallet, da administrasjonsfunksjonene ble flyttet til Majorstuen. Etter at bygningen mistet sin hovedfunksjon, forfalt den og ble revet i 1971.



Foto fra 1917 viser utgående plattform, med trestolper og «Jeppegården» i bakgrunnen. Foto: A. B. Wilse, Oslo Museum, byhistorisk samling.



Vinderen stasjon (1948), utgående plattform med letak som på Ris. Perrongen er blitt forhøyet, og det er etablert rekkverk mot gaten. Foto: Knut André

Rundt 1950 ble det lille letaket i tre byttet ut med dagens letak, som består av en avlang takflate med avrundete hjørner i sandwichkonstruksjon av tre og stål. Taket hviler på to slanke stålsøyler i bakkant, og stasjonsskiltet er oppspent mellom disse søylene. Arkitekten er ukjent.

På inngående side ble det på 1980-tallet etablert et av designer Odd Thorsens leskur i plast og stål.

Bygningsmasse 2010 Avlangt letak fra ca. 1950 på utgående plattform. På inngående plattform Thorsens letak fra 1980-tallet.

Tekniske installasjoner o.a. materiell Stoppestedet har nyere billettautomater og validatorer.

Verneomfang *Neste stopp!* **«**Holdeplasskuret i sin helhet. Kan eventuelt flyttes ved ombygging, helst internt på stasjonen.» (*Neste stopp!,* s 80 + s 129)

Vernevurdering: Stasjonsområdet er flyttet og endret, og all opprinnelig bebyggelse er revet. Endringene er ikke lesbare i dagens kulturmiljø, og stasjonsområdet representerer derfor ingen antikvarisk verdi i seg selv. Leskuret på utgående side har verdi som eksempel på ulike letak som har vært på banestrekningen. Dette er fra 1930-40 tallet med klare funkistrekk og fremstår i bra teknisk stand.

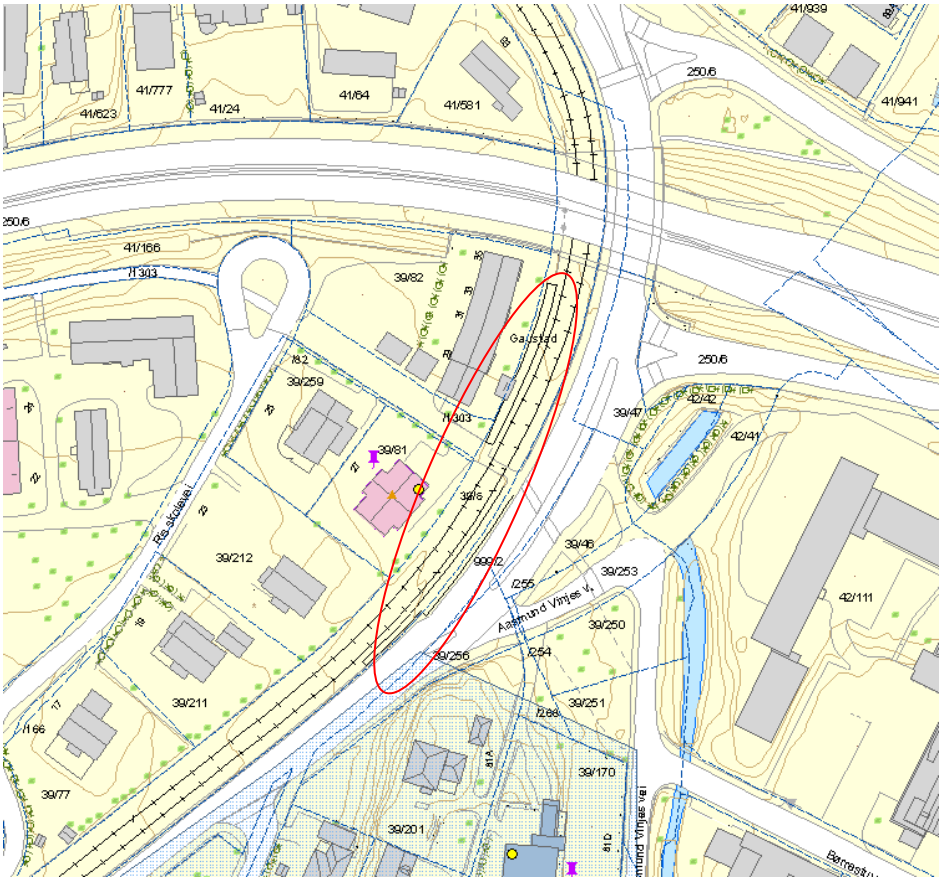
Konklusjon

Stasjonsområdet er flyttet, endret og uten opprinnelige leskur eller bygninger. Opprinnelig stasjonsmesterbolig i drage-/sveitserstil ble tatt ned i 1978 og flyttet til Lokaltrafikkhistorisk forening på Vinterbro. Perrongområdet i seg selv har ikke erkjent verneverdi.

Leskuret er fra 1930-40-tallet, samme type finnes på Vettakollen, samt restene av et på Skådalen. Letaket forteller banens endringshistorikk. Byantikvaren anbefaler at et av letakene bevares. På Vinderen finnes ikke opprinnelig bebyggelse, og Byantikvaren anbefaler derfor at letaket bevares i tilknytning til denne stasjonen. På Vettakollen stasjon står opprinnelig bebyggelse, og stasjonsområdet der anbefales tilbakeført til et tilnærmet helhetlig opprinnelig miljø fra 1898.

Gaustad

Slemdalsveien 81 g/b.nr.: 39/5





Stasjonsområdet sett fra sør med Glosimodts paviljong t.v. Foto: Byantikvaren/Høvås 2010



Stasjonsområdet sett fra sør med den opprinnelige stasjonsbygningen «Villa Birkely». Foto: Byantikvaren/Høvås 2010

Historikk Gaustad stasjon er en av de opprinnelige holdeplassene på Holmenkollbanen. Stasjonsbygningen «Villa Birkely» ble oppført av «A/S Holmenkolbanen» rundt 1903. I 1.etasje ble det etablert et venteværelse. Rundt 1921 ble det oppført en ventepaviljong, tegnet av Erik Glosimodt, på inngående plattform.

Stasjonsområdet Da «Villa Birkely» fungerte som «stasjonsbygning», lå sannsynligvis avstigningen foran denne, noe som ga et mer konsentrert stasjonsområde. Nå består området av to saksede plattformer, hvor utgående plattform ligger parallelt med Slemdalsveien og sør for planovergangen. Inngående ligger nord for samme. Veitraséen på tvers av sporene er stengt, og den brukes nå kun som overgang i plan for gående. Billettautomater og validatorer på begge plattformene.

Opprinnelig/eldre bygningsmasse «Villa Birkely», en stasjonsbygning i sveitserstil, ble oppført tett inntil banen ca. 1903. Bygningen ble levert av Strømmen Trævarefabrik og arkitekten er ukjent. Villaen er oppført i to fulle etasjer i maskinlaft. Bygningen er panelt, har T-postvinduer og saltak. En fremskutt midtark mot banen rommer trappeadkomst, med balkonger på hver side. Det nedre, venstre værelset mot banen fungerte som venterom med egen trapp til bakkenivå. «Villa Birkely» inneholdt for øvrig fire leiligheter. Villaen står på Byantikvarens gule liste. Hvor lenge bygningen var i bruk som «stasjonsbygning» og hadde venteromsfunksjon er ukjent. En tilsvarende villa ble rundt 1900 oppført på Steinerud stasjon.

Rundt 1920 fikk inngående plattform en ventepaviljong tegnet av Erik Glosimodt. Paviljongen står på en sokkel, som er blitt forhøyet i takt med plattformen. Vente-paviljongen er utformet i nybarokk og nyklassisistisk stil og grunnflaten er på ca. 5 X 3 m. Bygningen har tre tette vegger og åpen søylebåret front mot banen. Taket er et høyt valmtak. I begge kortvegger sitter torams vinduer.



Fronten mangler en søyle, den er lagret og skal remonteres. Foto: Byantikvaren/Høvås 2010



Sokkelen bærer preg av å ha blitt forhøyet og er senere pusset. Foto: Byantikvaren/Høvås 2010

Bygningsmasse 2010 Ventepaviljong på inngående plattform og «Villa Birkely».

Tekniske installasjoner o.a. materiell Det er ingen opprinnelige tekniske elementer bortsett fra en rekke nye og gamle fagverksmaster fra 1930-tallet. Stoppestedet har nyere billettautomater og validatorer.

Verneomfang *Neste stopp!* «Ventepaviljongen er vurdert, men ikke utvalgt som bevaringsverdig.» «Holdeplasskur i nybarokk/nyklassisisme, tegnet av Erik Glosimodt. Høyt valmtak med elegant svai. Søyler med markerte kapitéldetaljer. Gaustad planlegges ombygd med midtplattform, og bevaring på stedet er umulig. Se Gråkammen, Gulleråsen og Besserud.» (*Neste stopp!* s 132, 133)

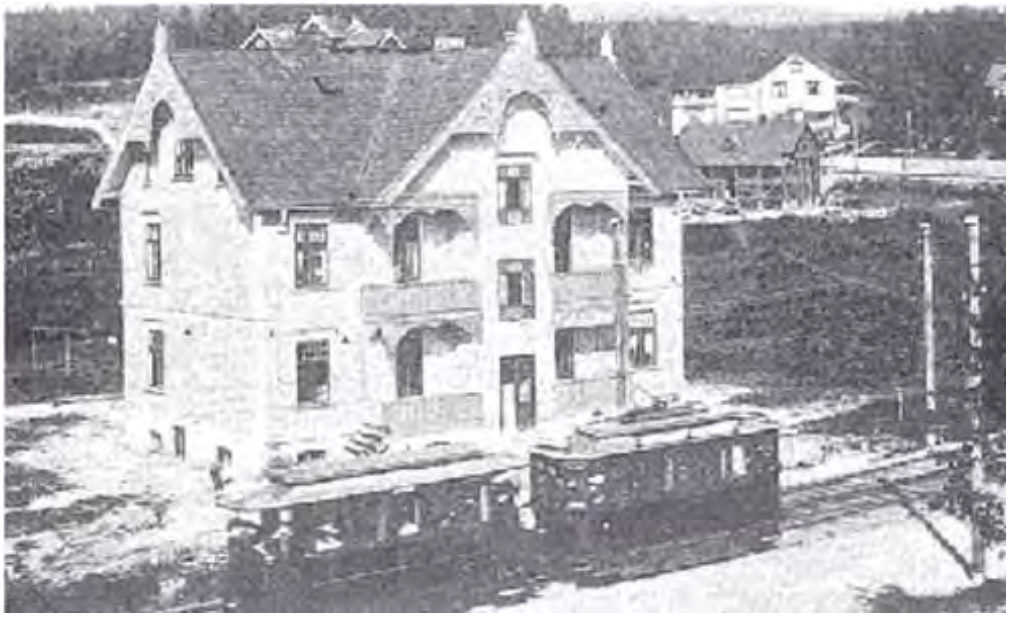
Vernevurdering Stasjonsområdet er antagelig noe endret gjennom forskyvning av inngående plattform, antagelig i forbindelse med forlengelsen av banen i 1916. Plattformene har synlige senere påbygninger. Stasjonsbygningen «Villa Birkely» har svært høy verneverdi som del av den eldste bebyggelsen knyttet til etablering av banen i 1898. Bygningen, g/br.nr: 39/81, er privateid og oppført som bevaringsverdig på Byantikvarens gule liste. Ventepaviljongen står på sitt opprinnelige fundament og utgjør en del av banestrekningens opprinnelige bebyggelse, knyttet til banens forlengelse i 1916. Bygningen har svært høy verneveverdi. Paviljongen har enkelte skader, som manglende søyle og manglende glass i vinduene, men fremstår forøvrig med høy materiell autentisitet og i relativt god teknisk tilstand.



De fine opprinnelige dekordetaljene er intakt. Foto: Byantikvaren/Høvås 2010



«Villa Birkely» ble oppført med venterom for «A/S Holmenkolbanen»s passasjerer i rommene nede til venstre for inngangspartiet.



Et gammelt postkort fra banens tidlige tid viser «Villa Birkely». Faksimile av udatert foto fra Mittet & Co i: Bloch-Nakkerud og Larsens *Hilsen fra Kristiania*

Konklusjon Stasjonsområdet med perronganlegg og spesielt opprinnelig fundament for ventepaviljong har høy verneverdi.

Stasjonsbygningen «Villa Birkely» har svært høy verneverdi som del av den eldste bebyggelsen knyttet til etablering av banen i 1898. Bygningen er i privat eie og er oppført på Byantikvarens gule liste.

Ventepaviljongen har svært høy verneverdi som del av den eldste bebyggelsen knyttet til banens forlengelse i 1916. Ventepaviljongen bør tilbakeføres til opprinnelig detaljering. Manglende søyle og vindusrammer med glass bør reetableres. Validatorer o.a. nyere innredning bør flyttes ut av skuret, og opprinnelig benk anbefales reetablert. Paviljongen bør bevares på stedet, på sin opprinnelige granittsokkel, som har høy verneverdi.

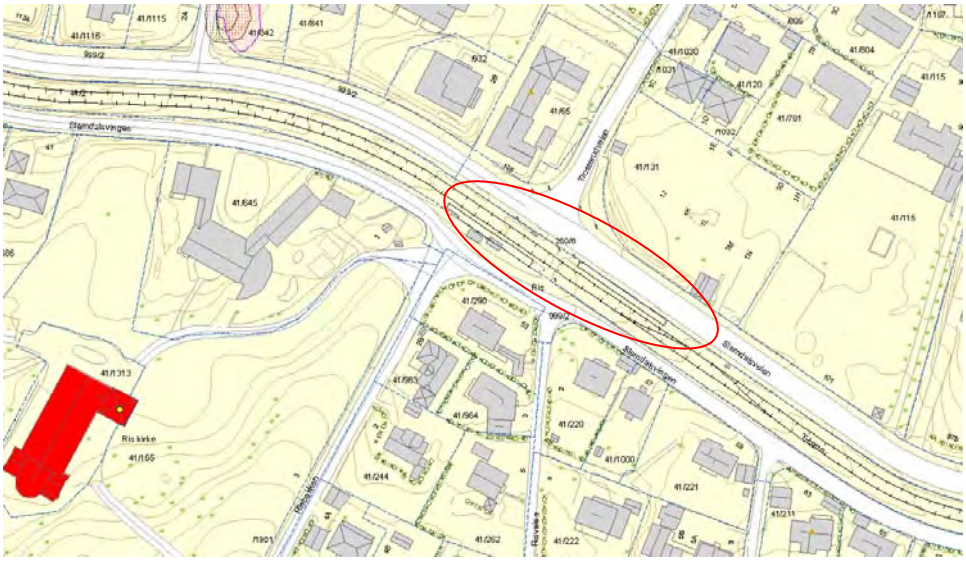
Byantikvaren kan anbefale reetablering av Erik Glosimodts letak på utgående side, forutsatt at ytterligere undersøkelser dokumenterer sannsynligheten for at et slikt opprinnelig har vært oppført her.



Fasade nord. Foto: Byantikvaren/Høvås 2010

Ris

Slemdalsveien 103 (105?) g/b.nr.: 41/2





Ris stoppested sett nord- og sørover (under) i april 2010, arbeidet med omlegging var da godt i gang.
Foto: Byantikvaren/Høvås



Historikk Ris er en av de opprinnelige holdeplassene fra 1898, og har sitt navn etter gården Ris. Opprinnelig bebyggelse/letak i tilknytning til etablering av banen er ikke kjent. Leskuret i sveitserstil på inngående side sies å ha vært en privetbygning på Slemdal stasjon, og ble flyttet hit rundt 1916.

Eldre foto viser en slik bygning der, og indikerer at dette er sannsynlig. Det har ikke vært mulig å få dette bekreftet innenfor prosjektets rammer. I forbindelse med forlengelsen av banen i 1916 ble det etablert et letak på utgående side. Letaket var en del av Erik Glosimodts bygningsprogram. Disse ble plassert på utgående side, der behovet for overdekket venteareal var lite. Utformingen fremstår som en stilblanding med trekk fra både sveitserstil og nyklassisisme/nybarokk. Letaket er senere revet. De større ventepaviljongene ble plassert på inngående side der behovet var større.

Stasjonsområdet Stoppestedet består av to saksede plattformer med overgang i plan. Plattformene er bygget på i flere omganger og den opprinnelige plattformen på utgående side er ikke synlig i dagen. På inngående plattform er det ingen bygninger eller tekniske installasjoner.

Opprinnelig/eldre bygningsmasse Letak I forbindelse med forlengelsen av banen i 1916, ble det oppført et letak på utgående side, se foto fra 1955. Erik Glosimodts letak bestod av to kvadratiske søyler og en tett bakvegg. To dekorativt utskårne knekter bar et smalt valmet, teglsteinstekket tak. Bakveggen bar stoppestedets navn og antagelig et reklameskilt, jf. foto av tilsvarende letak på Vinderen.



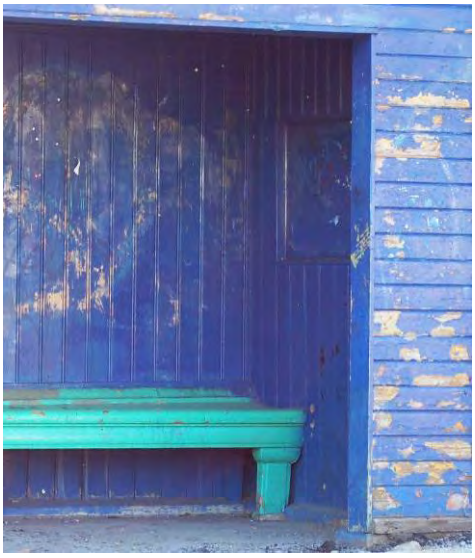
Ris stoppested rundt 1955. Eventuell ventepaviljong er skjult bak trikken. Foto: R. C. Wilse/Oslo Museum

Leskur i sveitserstil på inngående side sies opprinnelig å ha vært privét på Slemdal stasjon. Når bygningen eventuelt er flyttet hit, er ukjent. Det antatte privétet er utformet i sveitserstil og har pulttak. Bygningen er panelt, har avfasete hjørnebord og utskårne sperreender. På kortveggene er det vindusåpninger og over disse spaltepanel med utskårne ender. Det som trolig er en plassbygd benk, strekker seg langs bakveggen og er utstyrt med profilert frontlist og ben med kapitelliknende detaljer. Ettersom leskuret sies opprinnelig å ha vært privetbygning på Slemdal

stasjon, antas den å være fra slutten av 1890-tallet, tegnet av Paul Due og produsert på Strømmen Trævarefabrik.

Bygningsmasse 2010 Leskur, antagelig opprinnelig privet på Slemdal, på inngående side.

Tekniske installasjoner o.a. materiell Nær alt av tekniske elementer er fjernet grunnet ombygging. Nyere billettautomater og validatorer.





Dette sies å være et privét fra banens oppførelsestid, opprinnelig oppført på Slemdal stasjon og senere flyttet til Ris. Benken har kapitéldetaljer som minner om Erik Glosimodts formspråk og kan tenkes å være et etablert i forbindelse med flyttingen omkring 1916. Foto: Byantikvaren/Høvås 2010

Verneomfang *Neste Stopp!* «Bygningen er vurdert, men ikke utvalgt som verneverdig.» «Godt bevarte detaljer. Profilerte sperreender. Smekre paneldetaljer, øverst i gavlene spaltepanel med utskårne ender. Avfasede hjørnestolper.» (*Neste stopp!* s 132 og 133)

Vernevurdering Det er ingenting ved stoppestedets utforming som viser at dette er et av de eldste stoppestedene, utover leskuret: Modernisering av plattformene vanskeliggjør lesbarheten. Stoppestedets antikvariske verdi er derfor liten. Leskuret har høy antikvarisk verdi som antatt del av den eldste bebyggelsen langs banen, og som eksempel på opprinnelig privetbygning i tilknytning til stasjonsanlegget på Slemdal. Bygningen har stilhistorisk og arkitektonisk verdi. Leskuret har høy grad av materiell autentisitet og god tilstand. Hvis skuret er ombygget og flyttet, er dette representativt for hvordan «A/S Holmenkolbanen» flyttet bygninger etter behov. Dersom skuret er flyttet, er det en av banens eldste bygninger, sammen med stasjonsbygningene på Besserud og Lillevann. Det har videre teknikkhistorisk verdi som eksempel på bruken av tidlige ferdighus (fra Strømmen Trævare).

Konklusjon: Stoppestedet fremstår med endrete plattformer og har lav verneverdi.

Leskuret, antagelig opprinnelig privét i sveitserstil fra Slemdal stasjon, er senere flyttet hit. Det har svært høy verneverdi som del av den opprinnelige bebyggelsen langs banen. Privétbygningen bør vurderes flyttet til Besserud, der det har stått et tilsvarende. Se Besserud stasjon.

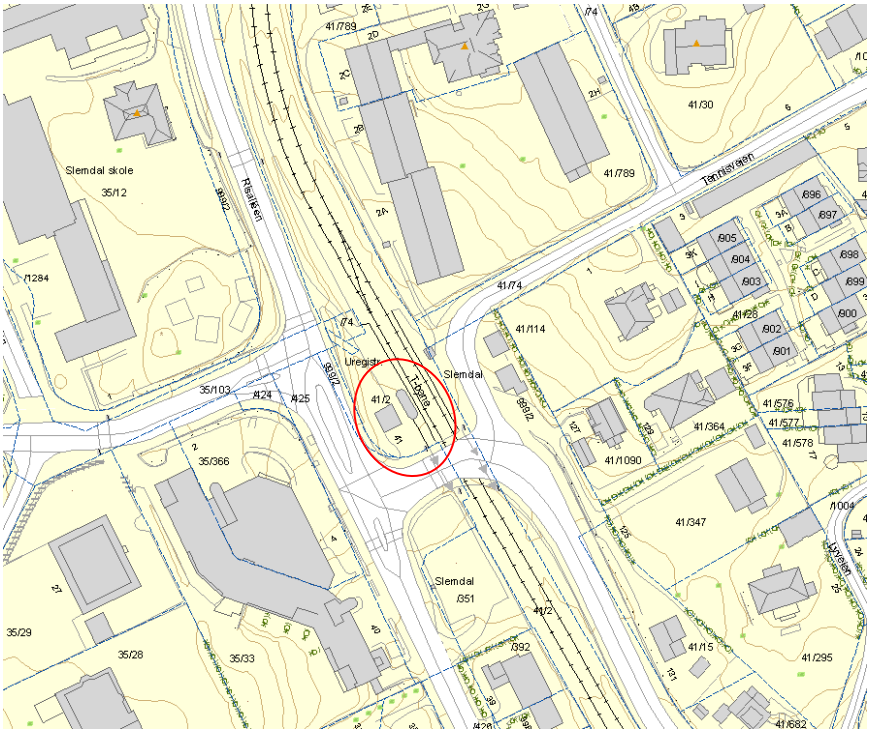
Byantikvaren kan vurdere reetablering av Erik Glosimodts ventepaviljong og letak, på hhv. inn- og utgående side.



Leskuret på Ris. Opprinnelig del av banestrekningens eldste bebyggelse? Foto: Byantikvaren/Høvås 2010

Slemdal

Slemdalsveien 131 g/b.nr.: 41/2





Slemdal inngående side med Krsitoffer Langes leskur. Foto: Byantikvaren/Reusch 2009



Slemdal stasjon ca. 1900. Fotograf Skøien/Oslo byarkiv



Skuelystne ventet for å se om kong Oscar II kom til Slemdal stasjon i 1898 i anledning åpning av Holmenkollbanen. I bakgrunnen ses vedbod og til høyre privetet. Foto: Oslo byarkiv

Historikk Slemdal var hovedstasjonen på Holmenkollbanen, og i noen måneder også endestasjon. I årene 1898 til 1907 lå banens administrasjon her, med en rekke

bygninger knyttet til banens drift. Tidligere lå avstigningspunktet sør for dagens krysningspunkt i flg. eldre kart og fotografier. Rundt 1950 ble inngående plattform flyttet nord for krysningspunktet mellom banen og Slemdalsveien, og dagens leskur ble oppført. Ettersom leskuret på utgående side er fra 1970-tallet, er det nærliggende å anta at denne plattformen ble flyttet nordover til dagens posisjon omtrent samtidig.

Stasjonsområdet Det tidligere stasjonsområdet med ulike bygninger er omgjort til en holdeplass med to nyere parallelle plattformer, der krysning i plan for bil og fotgjengere skjer sør for disse. Vest for inngående plattforms leskur ligger det en liten bygning for kaffesalg på omtrent 5 x 6 m. Bygningen er relativt ny, men fotografier viser at det har vært tradisjon for å ha kioskbygning her fra tidlig 1950-tall.

Opprinnelig/eldre bygningsmasse Både Slemdal og «Holmenkollen station» hadde status som stasjon og dermed en bygningsmasse i henhold til dette fra starten. Den opprinnelige stasjonsbygningen var tegnet av arkitekt Paul Due og levert av Strømmen Trævarefabrik. Bygningen var en speilvendt utgave av den som ble oppført på daværende «Holmenkollen station», nåværende Besserud. Samme fabrikk leverte også de andre bygningene, det vil si privét, vognhall og godsbygg. Det er imidlertid usikkert hvem som tegnet disse. Etter relativt kort tid ble det oppført en trafostasjon, samt en administrasjonsbygning. Trafoen leverte i en periode også strøm til villaer langs banen. Stasjonsbygningen ble tatt ned i 1978, pga. veiutvidelse og gjenoppført på Lokaltrafikkhistorisk forenings område på Vinterbro i Akershus. Privét er muligens ombygget og i bruk som leskur på Ris stoppested.
Arkitekt Kristoffer Lange utformet leskuret i funkisstil på inngående side, oppført i 1951. To betongsøyler bærer det avlange taket i betong, med avrundete ender. Søylene har trompetformet overgang mot taket. Bakveggen har stående panel. Den var imidlertid opprinnelig todelt med tett, profilert vegg nede og glass/åpent over. På utgående side er det et prefabrikert venteskur i naturbetong fra 1970-tallet, med knekte sidevegger som gir en sekskantet grunnplan og skjevrøstet saltak. Det er ukjent hvem som sto for utformingen. Tilsvarende standardskur finner vi også på Midtstuen.

Bygningsmasse 2010 Leskur fra 1951 og fra 1970-tallet. Se foto nedenfor.



Standard leskur i naturbetong fra 1970-tallet. Brukt over store deler av landet. Foto: Byantikvaren/Høvås 2010



Kristoffer Langes leskur i funksjonalistisk stil, oppført i 1951. Foto: Byantikvaren/Høvås 2010

Tekniske installasjoner o.a. materiell Billettautomater og validatorer.

Verneomfang *Neste Stopp!* «Holdeplasskuret i sin helhet. Kan eventuelt flyttes ved ombygging, helst internt på stasjonen.» (*Neste stopp!* s 80 – vi antar at det her vises til det eldste skuret i funksjonalistisk stil.)

Vernevurdering Stasjonsområdet på Slemdal fremstår sterkt endret. All opprinnelig bygningsmasse er revet eller fjernet, og begge plattformene er flyttet lenger nord. Endringene er ikke lesbare i kulturmiljøet, og bidrar derfor ikke til å fortelle områdets endringshistorikk.

Leskur på inngående plattform er tegnet av arkitekt Kristoffer Lange, og utformet i etterkrigs-funksjonalisme. Leskuret har arkitektonisk kvalitet og fremstår relativt autentisk. Bakvegg bør tilbakeføres med glass i øvre del. Leskuret er i god teknisk tilstand.

Leskur på utgående plattform er et standardskur i naturbetong, prefabrikert og typisk for 1970-tallets modernisme. Leskuret fremstår omtrent som opprinnelig, men er i dag malt innvendig. Standardskuret har vært i bruk over hele landet og tillegges ikke spesiell vernverdi i tilknytning til Holmenkollbanen.





Kristoffer Langes leskurpå inngående side. Foto: Byantikvaren/Høvås 2010

Konklusjon Stasjonsområdet er sterkt endret og anses derfor ikke bevaringsverdig.

Leskuret i funksjonalistisk stil på inngående plattform har bevaringsverdi og anbefales bevart på stedet.

Leskur i betong fra 1970-tallet ansees ikke å ha verneverdi i tilknytning til Holmenkollbanen.

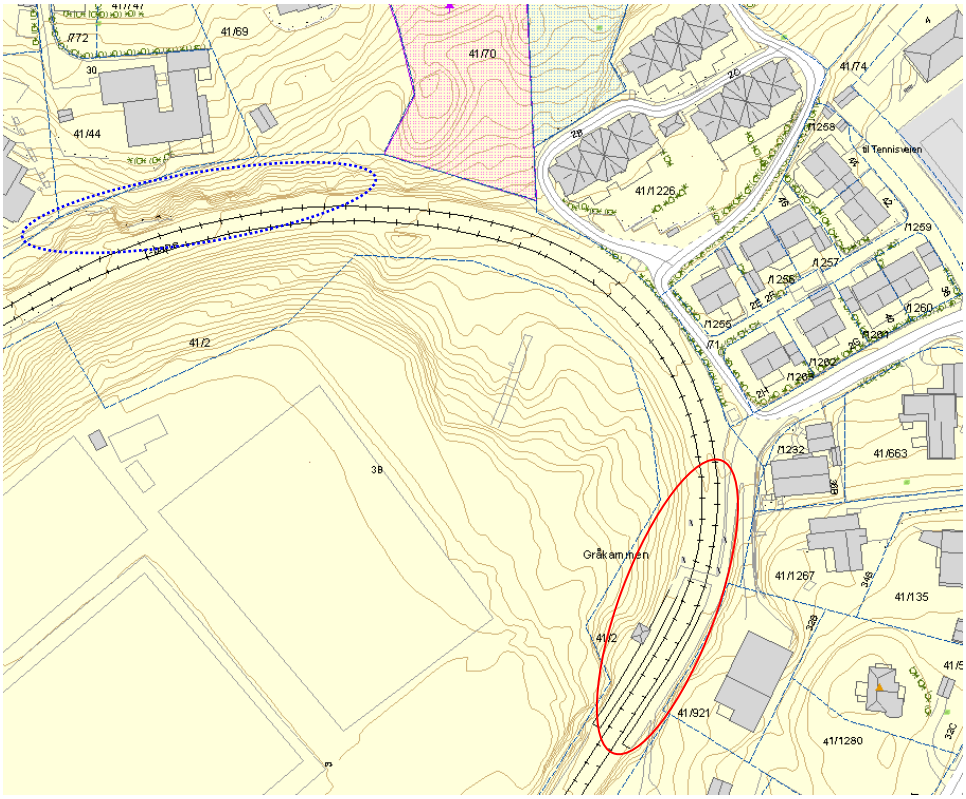
Byantikvaren kan vurdere reetablering av Erik Glosimodts ventepaviljong og letak.



Stasjonsbygningen på Slemdal ble demontert i 1978 og gjenoppført i 1985 på Lokaltrafikkhistorisk forenings museumsområde på Vinterbro. Stasjonsbygningen på Slemdal var speilvendt, men ellers identisk med stasjonsbygnngen på «Holmenkollen station». Foto: Håkon Kinck Gaarder, LTF

Gråkammen

Tennisveien 36 g/br.nr: 41/2





Gråkammen stasjonsområde fikk tilføyd en Glosimodt-paviljong ca. 1921. Foto: Byantikvaren/Reusch 2009

Historikk Gråkammen er en av holdeplassene fra 1898. I forbindelse med banens forlengelse til Frognerseteren i 1916, ble det etablert en ventepaviljong tegnet av Erik Glosimodt. Gaustad, Gulleråsen og Besserud har i dag tilsvarende ventepaviljonger.

Stasjonsområdet Holdeplassen har to parallelle plattformer med krysning i plan for gående nord for disse. Plattformene ble opprinnelig utført i granitt, men begge er senere forhøyet og forlenget. Glosimodts ventepaviljong står på inngående plattform. Gråkammen stasjon ligger i svært bratt terreng, og er plassert på toppen av en høy og opprinnelig forstøtningsmur ut mot Hemingbanen.

Opprinnelig/eldre bygningsmasse De første årene etter åpningen i 1898 var det trolig ingen bygninger på stoppestedet. Ventepaviljongen signert Erik Glosimodt fra banens forlengelse i 1916, har en grunnflate på 4 x 3 m, tre tette vegger og en åpen søylebåret front mot banen. Paviljongen er utformet i nybarokk/nyklassisisme, med kinesisk-inspirert vipp i taket. To av veggflatene er utstyrt med et torams vindu. De opprinnelige tegningene viser fronten plassert på en kortvegg, med en midtåpning mellom to søyler og lavt rekkverk med stående spiler under håndlisten i hvert av sidefeltene. Paviljongen står på en granittsokkel, som er blitt forhøyet i takt med plattformen.

Bygningsmasse 2010 Glosimodts ventepaviljong oppført ca. 1921, pusset opp i 2002.

Tekniske installasjoner o.a. materiell Ingen kjøretekniske elementer eksisterer pga. ombygging. Stoppestedet har nyere billettautomater og validatorer. I tillegg til den høye steinmuren under ventepaviljongen er det også en fint utført steinfyllingsmur ca. 100 m nord for stoppestedet. Her ble det gjort et utsprengningsarbeid og større sikringsarbeid for å kunne føre banen frem (blåstiplet markering i kart).

Verneomfang *Neste Stopp!* Gråkammen hpl.skur. «Holdeplasskuret i sin helhet. Samtlige Glosimodt-skur i begge retninger i begge de to variantene vernes fra Slemdal og oppover. Bør restaureres. Tilbakeføring til opprinnelige farger bør også vurderes.»

Vernevurdering Stasjonsområdet Lite har skjedd med stasjonsområdet siden banen ble åpnet. Endringer i form av forlengelse og forhøyelse av plattformene er uttrykk for banens endringsbehov og er lesbare i plattformenes front.

Ventepaviljongen er utformet av arkitekt Erik Glosimodt i nyklassisistisk stil, med nybarokke trekk, og oppført i 1921. Paviljongen er spesielt utformet for Holmenkollbanen og har høy symbolverdi for banestrekningen. Tilsvarende ventepaviljonger finner vi i dag på Gaustad, Gråkammen, Gulleråsen og Besserud. Paviljongene har også delvis detaljering med arkitektonisk formspråk som vi gjenfinner i Glosimodts stasjonsbygninger. Til tross for istandsettelse som bl.a. har innebåret senere vindusutskifting, nyere listverk, o.a., har Glosimodts ventepaviljong høy arkitektonisk verdi og er i god teknisk tilstand.

Konklusjon Stoppestedet Gråkammen med den høye opprinnelige forstøtnings-muren, samt forstøtningsmuren 100 m høyere opp langs banen (se blåstiplet markering på kartet), har svært høy verneverdi og anbefales bevart. Ev. plattform-forlengelse o.l. må tilføyes nennsomt.

Ventepaviljongen har svært høy verneverdi som del av den eldste bebyggelsen knyttet til banens forlengelse i 1916. I forbindelse med fremtidig vedlikehold bør

ventepaviljongen tilbakeføres til opprinnelig detaljering. Validatorer o.a. nyere innredning bør flyttes ut av skuret, og opprinnelig benk anbefales reetablert.

Byantikvaren kan vurdere reetablering av Erik Glosimodts letak på utgående side.



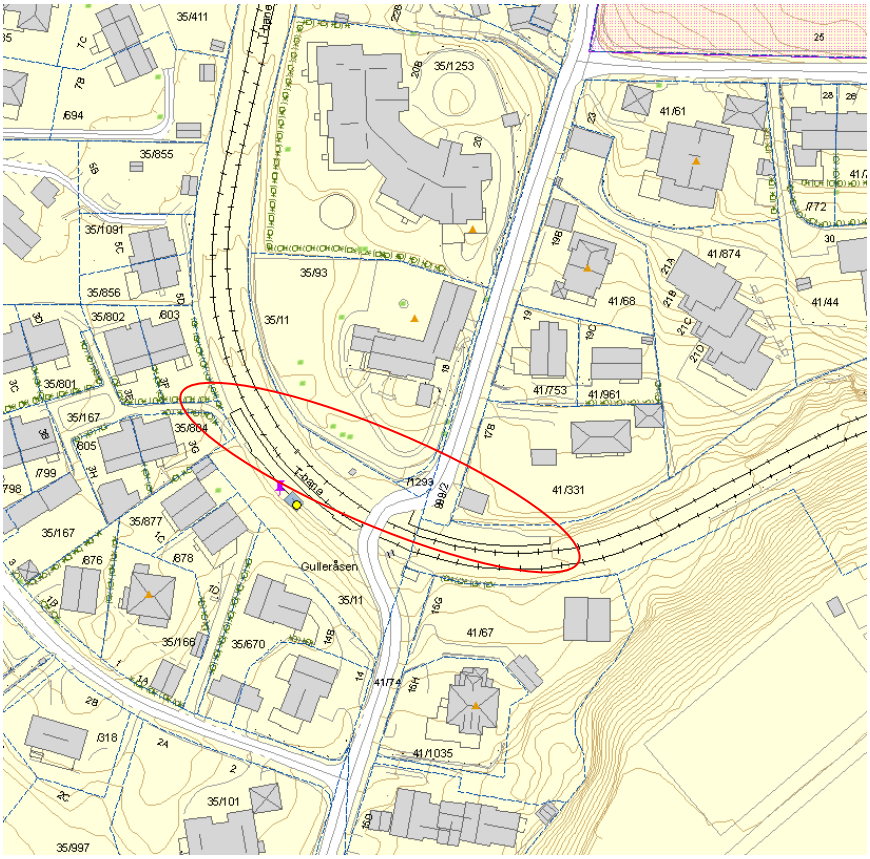
Glosimodts paviljong ble istandsatt i 2002. Når så mye er gjort fot å opprettholde bygningen i henhold til dens opprinnelige utseende, er det uheldig at validator o.a. tekniske elementer er plassert inne i den ellers svært harmoniske bygningen. Foto: Byantikvaren/Høvås 2010



En skal tett innpå for å registrere at bygningens ytre er en replika. Dette sees først og fremst på slikt som de skarpe kantene på søylene og pilastrene. Foto: Byantikvaren/Høvås 2010

Gulleråsen

Gulleråsveien 15 g/b.nr.: 35/11





Glosimodts paviljong på Gulleråsens inngående plattform. Foto: Byantikvaren/Reusch 2009



Gulleråsen stoppested, utgående plattform. Foto: Byantikvaren/Reusch 2009

Historikk Gulleråsen var opprinnelig navnet på en plass under Grimelund gård. Gulleråsen er en av holdeplassene fra den første Holmenkollbanen. En av Erik Glosimodts ventepaviljonger ble oppført på inngående plattform på begynnelsen av 1920-tallet. Muntlige kilder forteller at det i mange år var et større godshus på nedsiden av linjen, vis a vis dagens utgående plattform.

Stasjonsområdet Gulleråsen er en holdeplass med to saksede plattformer opprinnelig oppført i granitt, senere påbygd med betong. Disse ligger hhv. nord (inngående) og sør (utgående) for krysningspunktet i plan for gående og kjørende. Ventepaviljongen er oppført på inngående plattform.

Opprinnelig/eldre bygningsmasse Innenfor rammene av prosjektet har det ikke vært mulig å finne ut hvordan stoppstedet så ut, og/eller hvordan eventuelle bygninger var utformet den første perioden etter åpningen i 1898.

I årene etter baneforlengelsen, trolig rundt 1921, ble det oppført en paviljong tegnet av Erik Glosimodt i nyklassisisme, på inngående plattform. Den har en grunnflate på 4 x 3 m, tre vegger og åpen søylebåret front mot banen og høyt valmet tak. Det er torams vinduer i begge kortveggene. Paviljongen står på et høyt fundament, som på de andre stoppstedene. Den likner ventepaviljongene på Gråkammen og Besserud, men er enklere i detaljeringen enn den tilsvarende paviljongen på for eksempel Gaustad. Dette siste kan skyldes rehabilitering av bygningen i 1995.



Ventepaviljongen på Gulleråsen ser tilsynelatende ut som de andre Glosimodt-paviljongene. Imidlertid er taket redusert i høyden og det mangler den arkitektonisk viktige vippen. Alle overflater fremstår videre forenklet; pilastrene mangler på kortveggene, og kapitél- og basedetaljering mangler på søylene. Kledningen er enklere enn opprinnelig, den stilhistorisk viktige utskårne midtposten mangler, og det et er satt inn vinduer i plast. Dette kan innebære at bygningen er en helt ny konstruksjon, eller at kjernen er opprinnelig med nye ytre detaljer. Foto: Byantikvaren/Høvås 2010



Ventepaviljongen har fått ny sokkel. Foto: Byantikvaren/Høvås 2010

Bygningsmasse 2010 Ventepaviljong av E. Glosimodt på inngående plattform.

Tekniske installasjoner o.a. materiell Stoppestedet har nyere billettautomater og validatorer. Alt annet teknisk materiell fjernet fra området, med unntak av nyere sikringsskap på grunn av ombygging.

Verneomfang *Neste Stopp!* Gulleråsen hpl.skur. **«**Holdeplasskuret i sin helhet».

Vernevurdering Stasjonsområdet Det finnes lite tilgjengelig informasjon om hvordan stasjonsområdet så ut i 1898 eller etter utvidelsen til dobbeltspor i 1903, noe som vanskeliggjør vurderingen av stoppestedets opprinnelighet. Ventepaviljongen har antikvarisk verdi ettersom den er stilmessig interessant, den er tidsriktig utformet ved å kombinere nybarokk med nyklassisisme. Slik er den også representativ for flere (jern)banestrekninger fra samme periode og samme arkitekt. De fire paviljongene på Gaustad, Gråkammen, Gulleråsen og Besserud har høy symbolverdi ettersom de er spesielt utformet for Holmenkollbanen, og sammen er de gjenstående paviljongene ikoner for denne. De har også sterk tilhørighet til stasjonsbygningene som Glosimodt tegnet (bl.a. Holmenkollen og Skogen) og derfor «A/S Holmenkolbanen» sett under ett. Imidlertid har de også fellestrekk med andre stasjonsbygg over hele Sør-Norge. Glosimodts ventepaviljong har arkitektonisk verdi. Den har noe redusert materiell autentisitet (jf. vindusutskifting, nyere listverk, o.a.) og er i god teknisk tilstand.

Konklusjon Stoppestedets opprinnelige organisering er ukjent, og området fremstår helt fornyet og uten opprinnelige elementer. Det tilkjennes derfor ikke verneverdi.

Ventepaviljongen har svært høy verneverdi som en antatt del av den opprinnelige bebyggelsen knyttet til banens forlengelse i 1916. I forbindelse med fremtidig vedlikehold bør ventepaviljongen tilbakeføres til mest mulig opprinnelig detaljering. Validatorer o.a. nyere innredning frarådes etablert inne i skuret, og opprinnelig benk kan vurderes reetablert.

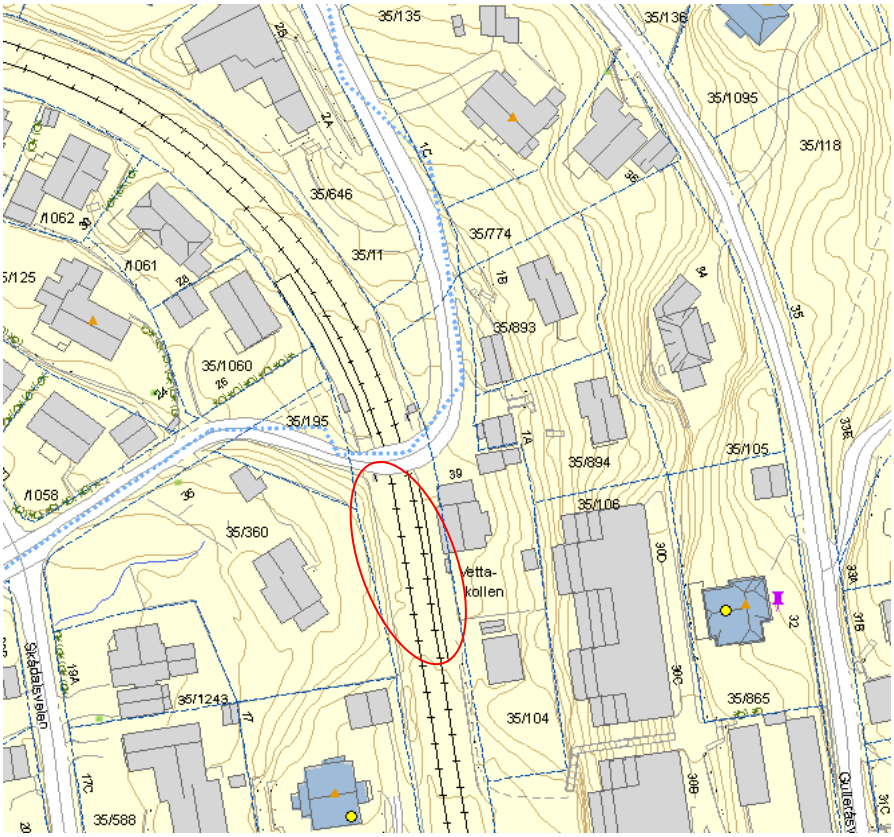




Ventepaviljongen sett fra siden og forfra. Byantikvaren/Reusch 2009

Vettakollen

Skogryggvn. 39 g/b.nr.: 35/11+104







Etablering av gjerder, hekker o.a. har ført til en privatisering av stasjonsområdet, og bidratt til å redusere lesbarheten av det kulturhistoriske miljøet. Letaket med navneskilt fremstår overgrodd og lite synlig. Foto: Byantikvaren/Reusch 2009 og Høvås 2010

Historikk Vettakollen stasjon er fra den første etappen av Holmenkollbanens utbygging. Stoppestedet het til å begynne med Greveveien, men skiftet navn allerede et par måneder etter at strekningen åpnet 31.05.1898. Navnet Vettakollen kommer av ordet *vete*, som betyr varde.

Stasjonsbygningen fra 1907 er, sammen med den på Besserud, de eneste gjenstående stasjonsbygningene fra Holmenkollbanens første byggeperiode.

Stasjonsområdet Stasjonen har saksede plattformer hvor utgående plattform ligger sør for planovergangen og inngående ligger nord for dette krysningspunktet. På utgående side ligger stasjonsbygningen, samt et leskur fra 1930–40-tallet. På inngående plattform er det et letak designet av Thorsen på 1980-tallet med knekt takflate, billettautomater og validatorer.

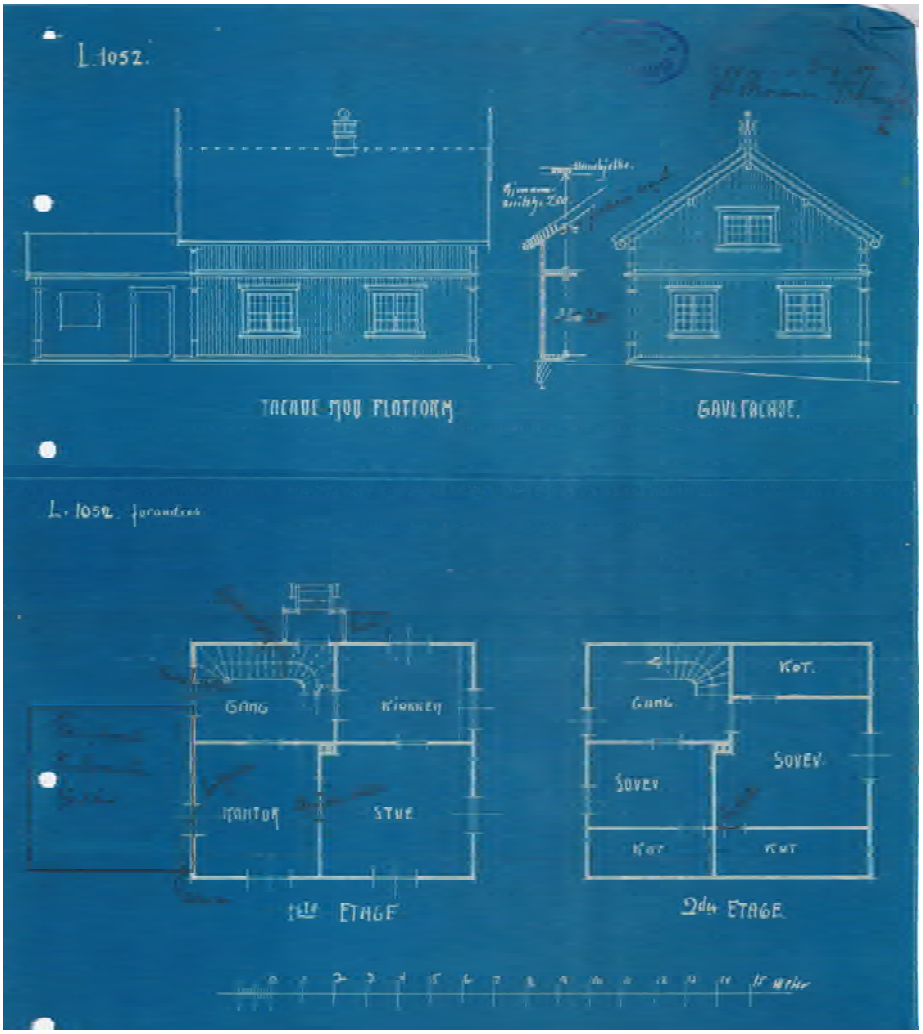
Opprinnelig/eldre bygningsmasse I perioden 1898–1907 hadde stoppestedet en liten bygning på ca. 5 x 5 m som fungerte som venteværelse og godsoppbevaring. I 1907 ble så dagens hoveddel oppført som et tilbygg. Den nye stasjonsbygningen i sveitserstil ble produsert av Strømmen Trævarefabrik. Bygningen er i to etasjer, og er oppført maskinlaft på en granittsokkel. Bygningen har saltak og ligger med langveggen parallelt med sporet. Ifølge den opprinnelige tegningen er det kontor, stue og kjøkken i 1. etasje, og soverom i 2. etasje. Fasadetegningene viser torams, smårutete vinduer. Imidlertid ble det valgt trefags krysspostvinduer i forbindelse med oppføringen.

Et pipeløp ligger utenpå nordre kortvegg. Nordfløyen fortsatte trolig å ha godsekspedisjon og tilsvarende funksjoner. Om pulttaket er opprinnelig er usikkert, da det ikke er funnet selvstendige tegninger for godsekspedisjonen.



Stasjonsbygningen med senere tilbygg, samt nyere letak. Byantikvaren/Reusch 2009.

Letaket litt sør for stasjonsbygningen er antagelig oppført ca. 1940. Tilsvarende letak finner vi på Vinderen. Arkitekten er ukjent. Letaket består av en avlang takflate med avrundete hjørner i sandwich-konstruksjon av tre og stål, som hviler på to slanke stålsøyler i bakkant. Stasjonsskiltet er oppspent mellom søylene.



Typetegning returnert til Strømmen Trævarefabrik, med påtegnete endringsønsker (Oslo byarkiv)

Bygningsmasse 2010 Stasjonsbygningen som nå benyttes til bolig med pizzarestaurant i nordfløyen. Letak fra 1940-tallet. På inngående side står et av Thorsens letak i stål og plast fra 1980-tallet.

Tekniske installasjoner o.a. materiell Av stående materiell som master og stolper står det her enkelte fagverksmaster fra 1930-tallet, eller kopier av slike. Videre en spesielt kraftig fagverksmast ved letaket fra 1940-tallet. Stoppestedet har nyere billettautomater og validatorer.

Verneomfang *Neste stopp!* Vettakollen stasjonsbyging. «Bygningens eksteriør» (*Neste stopp!* s 80)

Vernevurdering Stasjonsområdets utforming er trolig relativt opprinnelig. Imidlertid har oppsetting av gjerder, utemøbler o.a. forringet lesbarheten av området noe. Stasjonsbygningen er en av de tre eldste stående bygninger i banens historie. Bygningen har sin opprinnelige form og opprinnelig panel og vinduer, med unntak av enkelte vinduer som er skiftet ut. Enkelte detaljer i sveitserstil mangler. Bygningen fremstår med relativt høy autentisitet og høy antikvarisk verdi og med god teknisk tilstand. Letak fra 1930-40-tallet har sin opprinnelige form og har høy grad av

materiell autentisitet, og fremstår i god teknisk stand. Tilsvarende letak finner vi imidlertid også på Vinderen stasjon. På Vettakollen ligger det til rette for en tilbakeføring til opprinnelig situasjon, og bevaring er derfor ikke ønskelig her.



Den opprinnelige godsekspedisjonen med uheldig nyere belysning og skilting, og stasjonsbygningen i to etasjer. Foto: Byantikvaren/Reusch 2010





Det er fortsatt opprinnelige vinduer i bygningen, men mange er skiftet ut. Foto: Byantikvaren/Reusch/Høvås 2010

Konklusjon Stasjonsområdet har svært høy verneverdi. Områdets opprinnelige miljø og funksjon bør i størst mulig grad synliggjøres og tilbakeføres. Det bør ryddes opp, bl.a. ved å etablere mindre fremtredende skilting, møbler og gjerder.

Stasjonsbygningen har svært høy verneverdi som del av den eldste bebyggelsen langs Holmenkollbanen knyttet til etableringen i 1898. Bygningen bør tilbakeføres til opprinnelig utseende og detaljering.

Letak i stål fra 1930-40-tallet finner vi også på Vinderen stasjon. Vettakollen bør tilbakeføres til et mest mulig opprinnelig stasjonsmiljø fra 1898, og bevaring er derfor ikke ønskelig her.

Byantikvaren kan vurdere reetablering av Erik Glosimodts letak på utgående side.

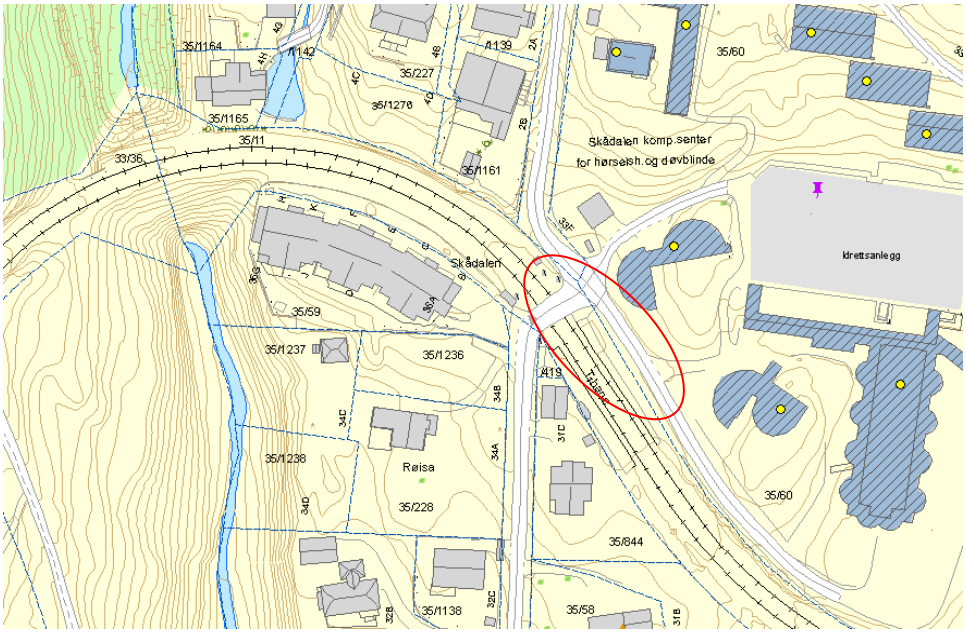




Letak fra 1930-40-tallet. Foto: Byantikvaren/ Høvås 2010/Reusch 2009

Skådalen

Skådalsveien 33 g/b.nr.: 35/011





Skådalens stasjonsområde sett fra sør. Så langt er det ikke funnet eldre fotografier av denne stasjonen, til forskjell fra de fleste andre på banestrekningen. Foto: Byantikvaren/Høvås 2010

Historikk Stoppestedet Skådalen ble etablert i forbindelse med etablering av banen i 1898.

Stasjonsområdet Det står et leskur i betong på inngående plattform. Holdeplassen har to parallelle plattformer, som ligger sør for planovergangen og veiens krysningspunkt.

Opprinnelig/eldre bygningsmasse Leskur fra 1930-40-tallet På utgående plattform står et skilt med stasjonsnavn mellom to søyler, antagelig et opprinnelig leskur fra 1930-40-tallet der taket er fjernet.



Skådalen har leskur tegnet av arkitektene Telje-Torp-Aasen. Samme type finner vi på Steinerud stasjon, men der med sidevegger. Foto: Byantikvaren/Høvås 2010

Leskur fra ca. 1970 På inngående plattform står det et prefabrikert leskur i naturbetong fra ca. 1970, tegnet av arkitektene Telje-Torp-Aasen. Det har vært oppført med og uten sidevegger. Det flate betongtaket med avrundet kant hviler på fire søyler og en bakvegg.

Bygningsmasse 2010 Leskur fra 1970-tallet er eneste bygningsmessige element.

Tekniske installasjoner o.a. materiell Stoppestedet har nyere billettautomater og validatorer.

Verneomfang *Neste stopp!* Stoppestedet er ikke vurdert spesielt. Leskurtypen(e) er omtalt generelt i *Neste stopp!* s 130.



Skådalens stasjonsområde sett fra nord. Foto: Byantikvaren/Høvås 2010

Vernevurdering Stoppestedets utforming, med to parallelle plattformer, er trolig relativt opprinnelig. Det er imidlertid få opprinnelige elementer på stoppestedet, noe som medfører at tidsdybden vanskelig lar seg lese. Leskur fra 1970-tallet, tegnet av arkitektene Telje-Torp-Aasen, har arkitektonisk verdi. Det er fint utformet og har tidstypisk materialbruk med naturbetong. Leskuret, som vi også finner på Steinerud, fremstår fint utformet også når det nyttes uten sidevegger, som her. Leskuret er et standard katalogleskur fra 1970-tallet, benyttet over hele landet. Leskuret har slik sett større verdi som del av en større helhet enn som et enkeltfenomen.

Konklusjon Stasjonsområdet bør ivaretas.

Leskuret i naturbetong på inngående side er et standard katalogskur fra 1970-tallet, tegnet av Telje-Torp og Aasen arkitektkontor. Tilsvarende venteskur, men med sidevegger, står på Steinerud. Skuret ansees ikke å ha spesiell verneverdi i tilknytning til Holmenkollbanen, men ett anbefales bevart for å fortelle banens endringshistorikk. Byantikvaren anbefaler at skuret på Skådalen bevares.

Byantikvaren kan vurdere reetablering av Erik Glosimodts letak på utgående side.

Midtstuen

Frognerseterveien 32 g/b.nr.: 33/36





Midtstuen stasjon sett fra sør. Foto: Byantikvaren/Høvås 2010

Historikk Stoppestedet Midtstuen ble etablert i tilknytning til etablering av banen i 1898. Opprinnelig het stoppestedet Frognerseterveien.

Stasjonsområdet Stasjonsområdets opprinnelige organisering med avstigning på gatenivå og krysning i plan, er sterkt endret. Avstigningsområdet ligger nå på en

brokonstruksjon over Frognerseterveien, og krysning av linjen foregår under den samme broen. Stoppestedet har et leskur i betong på inngående side.

Opprinnelig/eldre bygningsmasse Eldre foto viser at det på Midtstuens inngående side i perioden 1920-1975 stod en ventepaviljong signert Erik Glosimodt i samme nybarokke/-klassistiske stil som Gaustad og flere andre stoppsteder. Paviljongen på Midtstuen synes imidlertid noe lengre/større enn de som står i dag (2010).

Det har stått et letak av stål fra 1930/40-tallet på utgående plattform, av samme type som på Vettakollen. Det er usikkert når dette ble satt opp og tatt ned. På 1970-tallet ble det på inngående plattform (jf. Slemdal) oppført et enkelt prefabrikkert leskur i naturbetong med brukne sidevegger (sekskantet grunnflate) og skjevrøstet saltak, formgitt av en ukjent arkitekt.

Bygningsmasse 2010 Et enkelt leskur i naturbetong fra 1970-tallet på inngående plattform.

Tekniske installasjoner o.a. materiell Det er ikke opprinnelige eller eldre teknisk materiell på Midtstuen. Stoppestedet har imidlertid nyere billettautomater og validatorer.



Midtstuen med en av Glosimodts ventepaviljonger, ukjent årstall. Foto: Holmenkolbanen AS. Oslo byarkiv, Sporveismuseets samling



På Midtstuen finner vi idag et standard leskur fra 1970-tallet. Foto: Byantikvaren/Høvås 2010

Verneomfang *Neste Stopp!* Stoppestedet er ikke vurdert spesielt. Venteskuret er omtalt generelt i *Neste stopp!,* øverst s 130.

Vernevurdering Stasjonsområdet er sterkt endret og uten opprinnelige elementer og har derfor ikke verneverdi i seg selv. Leskuret er et standard venteskur i naturbetong fra 1970-tallet, brukt over hele landet. Leskuret er representativt for sin periode, men ansees ikke å ha spesiell verneverdi i tilknytning til Holmenkollbanen.

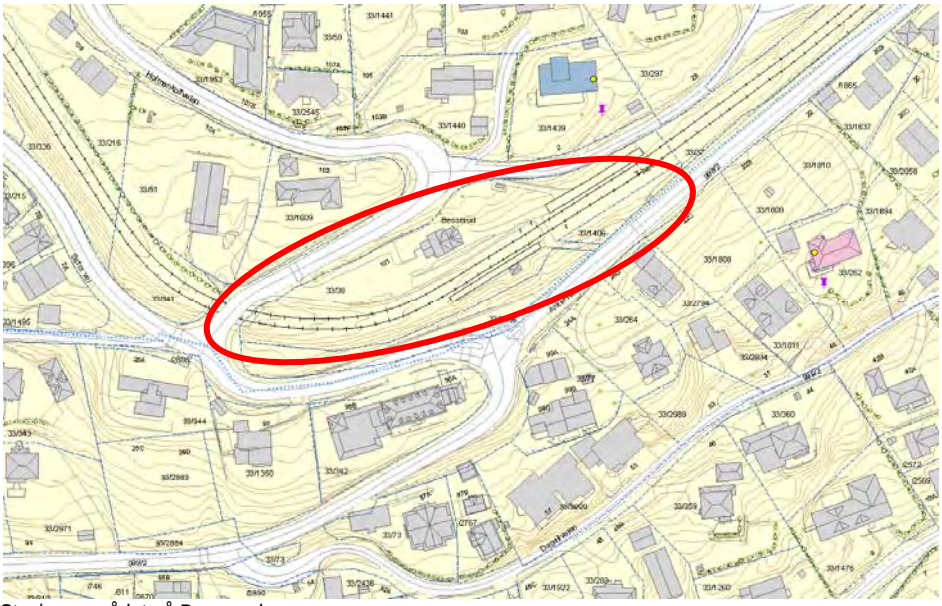
Konklusjon: Stasjonsområdet er sterkt endret og uten opprinnelige elementer, og anses ikke bevaringsverdig.

Leskuret i betong er et standardskur fra 1970-tallet, og ansees ikke å ha spesiell verneverdi i tilknytning til Holmenkollbanen.

Byantikvaren kan vurdere reetablering av Erik Glosimodts ventepaviljong og letak, jf. eldre foto.

Besserud

Holmenkollveien 101 g/b.nr.: 33/038



Stasjonsområdet på Besserud



Stasjonsområdet 2009, sett fra krysningspunktet og vestover. Foto: Byantikvaren/Reusch 2009

Historikk: «Holmenkollen station» var banens endestasjon frem til forlengelsen i 1916. Da fikk stasjonen navnet Besserud.

Stasjonsområdet: Stoppestedet har opprinnelig stasjonsbygning og rester etter en tidligere plattform med granittfront på utgående side. På inngående side står en opprinnelig ventepaviljong fra 1916. Stasjonsområdet ligger på en åpen flate i landskapet, og har saksede plattformer med krysning i plan for gående.

Bildet nedenfor er tatt i 1900 før stasjonen fikk oppbygde plattformer. Muligens har det senere vært etablert plattformer av tre, før permanente plattformer i granitt ble etablert på 1900-tallet. Utgående plattform er senere trukket lenger bort fra stasjonsbygningen, og på begge sider er plattformene blitt forlenget, påstøpt med betong og fått asfaltdekke.



Holmenkollen station i år 1900 stasjonbygningen (nærmest) og fire andre bygninger på stasjonsområdet. Fotograf: Skøien Foto: Oslo byarkiv

Opprinnelig/eldre bygningsmasse: Eldre fotografier tatt omkring 1900 viser en rekke bygninger på stasjonsområdet. Stasjonsbygningen ligger parallelt med skinnegangen, vest for denne lå det et privét med pulttak (utedo), dernest en bygning med lavt valmet tak. For enden av skinnegangen stod det en vognhall. Parallelt med denne lå en toetasjes bygning med beboelsesrom i 2. etasje, på byggetegningene kalt Vogterbolig.

Stasjonsbygningen var utformet i drage-/sveitserstil, tegnet av arkitekt Paul Due og levert av Strømmen Trævarefabrik. Den var opprinnelig utformet identisk med stasjonsbygningen på Slemdal, men speilvendt. Bygningen er maskinlaftet med utkraget 2. etasje på en grunnmur i granitt. På bygningens vestre kortvegg lå et mindre lagerrom med saltak. Bygningen hadde opprinnelig et sammensatt arkitektonisk uttrykk med rik bygningsmessig detaljering og valmet tak med bl.a. fremskutte gavlmotiv avsluttet med dragehaler. Hovedtrappen fra perrongområdet ledet til stasjonsfunksjonene i 1. etasje, med bl.a. gjennomgående venteværelse.
I 2. etasje lå beboelsesrom for stasjonsmesteren.

Stasjonsbygningen fremstår i dag panelt, med utvidet tilbygg mot øst, enkelte endringer mht. vindusåpninger og hovedtrapp samt bygningsmessig detaljering som dragehaler er fjernet. Tømmerkjernen og andre konstruktive elementer, som sperrer med profilerte sperreender, bjelkehoder og hanebjelke i gavlmotiv, er intakt.





Stasjonsbygningen fremstår i dag panelt, men bygningsstrukturen og konstruktive elementer er intakt. På inngående side finner vi Glosimodts ventepaviljong fra 1916. Foto: Byantikvaren/Reusch 2009

Privét lå nærmest stasjonsbygningen. Bygningen var oppført i panelt reisverk med pulttak, med detaljering typisk for sveitserstilen. Bygningen er senere fjernet. Privétet var antagelig utformet identisk med privét på Slemdal, som man antar er bygningen som i dag fungerer som venteskur på Ris.

Uthus På gamle bilder fra samme tid ses en mindre bygning med valmet tak bortenfor privét-bygningen. Bygningen var antagelig oppført i panelt reisverk, og er senere fjernet.

Vognhallen var tidstypisk utformet i sveitserstil. Vognhallen ble demontert i forbindelse med forlengelsen av banen i 1916.

Vokterboligen I forbindelse med forlengelsen av banen ble vokterboligen flyttet til Lillevann. Den er senere blitt kalt «godshuset». Bygningen var utformet i sveitserstil, oppført i maskinlaftet tømmer med utkraget 2. etasje og levert av Strømmen Trævarefabrik. Opprinnelige tegninger er gjengitt under Lillevann stasjon.

Ventepaviljongen ble oppført i forbindelse med banens forlengelse i 1916. Bygningen er utformet i nybarokk stil med trekk fra nyklassisisme. Den er tegnet av arkitekt Erik W. Glosimodt og byggetegningene er stemplet 1921. Paviljongen har en grunnflate på 4 x 3 meter og er utformet med tre vegger og åpen søylebåret front. Byggetegningen viser åpning på den ene kortveggen, med et lavt rekkverk mellom de to ytterste søyleparene. Skurets granittsokkel er blitt forhøyet i takt med platt-formen, og bygningen «svever» i dag noe over plattformen på et betongfundament.

Bygningsmasse 2010: Opprinnelig stasjonsbygning og ventepaviljong.

Tekniske installasjoner og materiell: De opprinnelige tremastene med belysning ble antagelig byttet ut på 1930-tallet med dagens fagverksmaster. Stoppestedet har nyere billettautomater og validatorer.

Verneomfang *Neste stopp!*: Besserud stasjonsbygning. «Eksteriør, bygningsvolum. Plassering bør ligge fast, sammen med plattform med vernet holdeplasskur på motsatt side av sporene. Utvendig kledning og eksteriørdetaljer bør tilbakeføres ved fremtidig vedlikehold.» (*Neste stopp!* s 81)

Besserud hpl.skur. Holdeplasskuret i sin helhet. (*Neste stopp!* s 81)

Vernevurdering: Stasjonsområdets organisering fremstår som relativt opprinnelig. Forlengelsen av banen i 1916 medførte at vognhallen og vogterboligen ble fjernet, og traseen lagt noe om. Stasjonen og stasjonsbygningen utgjør den opprinnelige endestasjonen, og stasjonsområdet har svært høy verneverdi.

Stasjonsbygningen er den eneste av banens opprinnelige bygninger av denne typen som fortsatt står på opprinnelig sted. Bygningen har videre antatt høy grad av materiell autentisitet under nyere kledning. Bygningen anbefales tilbakeført i forbindelse med fremtidig vedlikehold.

En tilbakeføring av Vokterboligen, som nå står på Lillevann, vil ytterligere kunne styrke opplevelsen av et mer autentisk og opprinnelig miljø i tilknytningen til den opprinnelige «Holmenkollen station». Forutsatt at en nærmere utredning støtter denne vurderingen, vil Byantikvaren anbefale en tilbakeføring.

Det er videre grunn til å anta at den antatte tidligere privétbygningen fra Slemdal stasjon, som nå fungerer som venteskur på Ris, har vært identisk med tilsvarende bygning på Besserud. Stasjonsbygningene var identiske, kun speilvendte. Bildet fra 1900 antyder videre at volumet, takform og størrelse har vært lik. Forutsatt at en nærmere utredning støtter denne vurderingen, vil Byantikvaren anbefale en tilbakeføring slik at et mest mulig autentisk, opprinnelig og helhetlig stasjonsmiljø oppnås.

Ventepaviljongen har svært høy verneverdi som del av den eldste bebyggelsen knyttet til banens forlengelse i 1916. Ventepaviljongen fremstår noe redusert mht. autentiske bygningsdeler (jf. nyere vinduer, listverk, o.a.) Paviljongen bør tilbakeføres til opprinnelig detaljering.

Kjøreledningene er også bevaringsverdige og nødvendige for opplevelsen av et autentisk miljø.

Konklusjon og omfang: Stasjonsområdet på den opprinnelige endeholdeplassen «Holmenkollen» har svært høy verneverdi. Organisering, utforming og opprinnelig bebyggelse bør i størst mulig grad tilbakeføres til opprinnelig plassering og utseende.

Fagverksmaster som er synlige fra stasjonsområdet, dvs. nordover t.o.m. oversiden av broen, og sørover t.o.m. tiende mast, har høy verneverdi. Fagverksmastene med kjøreledninger bør bevares.

Stasjonsbygningen har svært høy verneverdi som del av opprinnelig bebyggelse knyttet til etableringen i 1898. Bygningen bevares med opprinnelig plassering og anbefales tilbakeført til opprinnelig utseende og detaljering.

Ventepaviljongen har svært høy verneverdi som del av den eldste bebyggelsen knyttet til banens forlengelse i 1916. Paviljongen bør tilbakeføres til opprinnelig detaljering. Validatorer o.a. nyere innredning bør flyttes ut av skuret, og opprinnelig benk anbefales reetablert.

Vokterboligen fra Lillevann anbefales vurdert flyttet til tilnærmet opprinnelig plassering på Besserud stasjon og tilbakeført til opprinnelig utseende og detaljering.

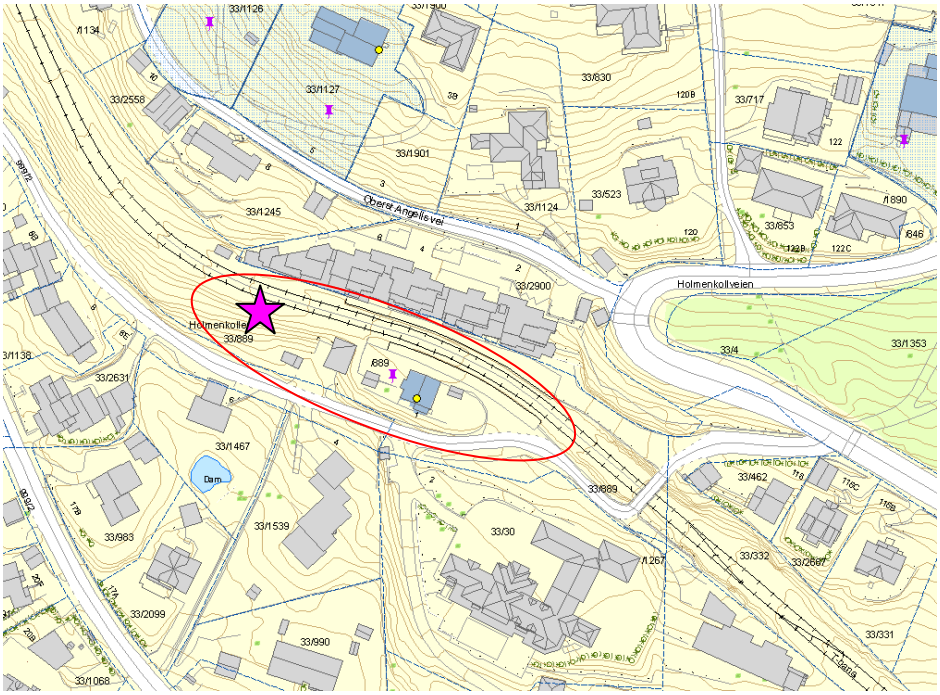
Privétbygning som i dag fungerer som venteskur på Ris, antas å være tilnærmet identisk med opprinnelig privétbygning på Besserud. Bygningen anbefales derfor flyttet til Besserud for å komplettere anlegget her. Privétbygningen anbefales tilbakeført til opprinnelig plassering, utforming og detaljering. Ytterligere kildesøk må gjøres for å fastslå eksakt plassering og utforming.



Nåværende Besserud da den enda var «Holmenkol Banens station paa Holmenkollen», det vil si før 1916. Foto: Wilse; Norsk folkemuseum

Holmenkollen

Lillevannsveien, g/b.nr.: 33/889



Stasjonsbygningen (blå) viser opprinnelig plassering, rosa stjerne viser hvor den ble flyttet i 2010



Stasjonsområdet ble ombygget i 2010, og den opprinnelige stasjonsbygningen fra 1916 ble flyttet.
Foto: Byantikvaren/Høvås 2010

Historikk: Da banen ble forlenget i 1916, fikk den første stasjonen navnet Holmenkollen Sanatorium. Navnet ble i 1919 forenklet til Holmenkollen. På stasjonen ble det rundt 1918 oppført en bygning med venteværelser. Stasjonsbygningen ble i 2010 flyttet lenger nord på stoppestedets område.



Holmenkollen stasjon på midten av 1940-tallet. Foto: Udatert fra *Holmenkolbanen 50 år* (1948:67)

Stasjonsområdet: Bygget om i 2010.

Opprinnelig/eldre bygningsmasse: Stasjonsbygningen er tegnet av arkitekt Erik Glosimodt omkring 1918, og ble produsert av Strømmen Trævarefabrik. Bygningen har identisk utforming med stasjonsbygningene på Voksenlia, Skogen og Voksenkollen. Erik Glosimodt utformet bygningene i nordisk nybarokk med dekorative elementer i nasjonalromantisk stil, som f.eks. mønespir og dekor nederst på vindskiene. Bygningene fremstod opprinnelig brunbeiset, i tråd med den nasjonalromantiske inspirasjonen, med hvitmalte inngangsdører og vinduer. Vinduer og dører hadde forseggjorte overstykker og belistning og vinduene vinduslemmer. Stasjonsbygningen ble i 2010 flyttet lenger nord på det nye stasjonsområdet, mens privetet er fjernet.

Bygningsmasse 2010: Stasjonsbygningen fra 1916 er flyttet og gjenoppført på ny grunnmur.

Tekniske installasjoner og materiell: Alt materiell ble fjernet i forbindelse med omlegging til metrostandard i 2010.

Verneomfang *Neste stopp!*: Holmenkollen stasjonsbygning. «Eksteriør. Eventuelt opprinnelig interiør.» (*Neste stopp!* s 81)

Holmenkollen hpl.skur «Det eldste holdeplasskuret i sin helhet, mens det nye leskuret ikke omfattes av vernerestriksjoner.» (*Neste stopp!* s 81)

Vernevurdering: Stasjonsområdet fremstår helt endret etter omlegging til metro-standard og har ikke verneverdi.

Stasjonsbygningen, tegnet av Glosimodt (ca 1916) har svært høy antikvarisk verdi, som del av den eldste bebyggelsen langs Holmenkollbanen. Den er utformet i nordisk nybarokk stil og har arkitektonisk verdi.

Konklusjon: Stasjonsområdet på Holmenkollen stasjon er sterkt endret etter omlegging til metrostandard og har ikke verneverdi i seg selv.

Stasjonsbygningen tegnet av Glosimodt (ca. 1916), har svært høy antikvarisk verdi som del av den eldste bebyggelsen langs Holmenkollbanen, knyttet til forlengelse av banen i 1916. Bygningen bør i størst mulig grad tilbakeføres til opprinnelig utseende og detaljering. Bygningen bør bevares i tilknytning til Holmenkollen stasjon.



Den gamle stasjonsbygningen ble demontert og flyttet i 2010. Her før flytting. Foto: Byantikvaren/Høvås

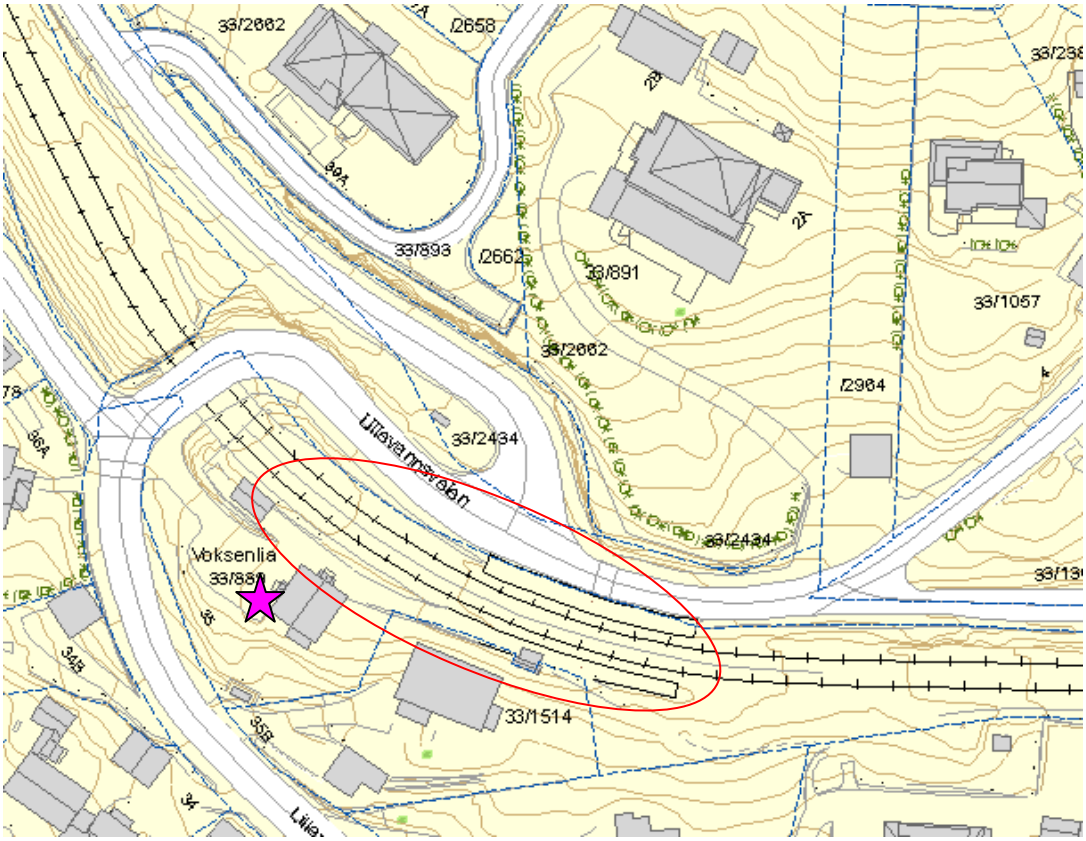




Stasjonsbygningen på Holmenkollen stasjon har bl.a. intakte mønespir og vindskidetaljering. Foto: Byantikvaren/ Elisabeth Høvås 2010

Voksenlia

Lillevannsveien 35 g/b.nr.: 33/889



Den bevaringsverdige opprinnelige stasjonsbygningen er merket med rosa stjerne.



Voksenlia stasjonsbygning sett mot nord og fra utgående plattform. Foto: Byantikvaren/Reusch 2009



Voksenlia stasjon. Foto: Anders Beer Wilse ca. 1930 (Oslo Museum)

Historikk Stasjonen ble etablert i forbindelse med Holmenkollbanes forlengelse i 1916 og het i mange år Lia. Voksen ble senere tilføyd, tatt fra stasjonen over, Skogen, som opprinnelig het Voksenskogen. En stasjonsbygning med bolig og venteværelse ble oppført rundt 1918. Postkontor i bygningen fra 1924–1990-tallet. Stasjons-området er delvis endret.

Stasjonsområdet har som opprinnelig to parallelle plattformer med opprinnelig granittmur fremdeles synlig ut mot skinnegangen. På inngående plattform, syd for den opprinnelige stasjonsbygningen, er et mindre leskur, etablert ca. 1993 og tegnet av arkitekt Arne Henriksen. Høye nettinggjerder mellom sporene og levegg i bakkant av inngående plattform oppført i 1990-årene, reduserer den opprinnelige åpenheten og sammenhengen i stasjonsområdet. Den opprinnelige krysningen i plan er erstattet med en undergang.

Opprinnelig/eldre bygningsmasse Stasjonsbygningen er tegnet av arkitekt Erik Glosimodt omkring 1918, og ble produsert av Strømmen Trævarefabrik. Bygningen har identisk utforming med stasjonsbygningene på Holmenkollen, Skogen og Voksenkollen. Erik Glosimodt utformet bygningene i nordisk nybarokk med dekorative elementer i nasjonalromantisk stil, som f.eks. mønespir og dekor nederst på vindskiene. Bygningene fremstod opprinnelig brunbeiset, i tråd med den nasjonalromantiske inspirasjonen, med hvitmalte inngangsdører og vinduer. Vinduer og dører hadde forseggjorte overstykker og belistning og vinduene vinduslemmer. Bygningens gavlfasade mot banen var gitt et helhetlig og sammenbundet arkitektonisk uttrykk, der dekorative overstykker prydet de smårutete vinduene, som ved hjelp av vinduslemmer igjen var forbundet med den midtstilte inngangsdøren til venteværelset. Inngangsdøren var videre kronet med et tilsvarende, men enda høyere døroverstykke, som til sammen utgjorde et hele. Inngangen mot banen er beholdt, men har senere fått nytt overbygg – og de dekorative overstykkene er gått tapt. Det samme gjelder også for den opprinnelige inngangsdøren til boligdelen, på

langveggen. I gavlen var det opprinnelig tre smårutete vinduer, som senere er utvidet i høyden. Stasjonsbygningene var opprinnelig innredet med venteværelse i 1. etasje og bolig for ansatte i 2. etasje.

Privetet er fjernet, og det ble oppført en enkel garasje med saltak på 1970-tallet. Arkitekt Arne Henriksens letak fra 1993 på inngående side er et lite rektangulært bygg på ca. 1 x 2 m med skjevrøstet saltak med et fremskutt takparti som hviler på to søyler og limtredragere. Det er oppført i tre med platekledt takflate. I leskuret er et blått skiltelement fra Thorsens designprogram anno 1984, samt en fastmontert benk.



Voksenlia – dagens situasjon. Foto: Byantikvaren/Høvås 2010

Bygningsmasse 2010 Opprinnelige stasjonsbygning fra ca. 1918, Arne Henriksens leskur fra 1993, samt støyskjerm på inngående plattform.

Tekniske installasjoner og materiell Alt eldre materiell er fjernet. Stoppestedet har nyere billettautomater og validatorer.

Verneomfang *Neste stopp!* «Eksteriør. Eventuelt opprinnelig interiør.» (*Neste stopp!*, s 81)

Vernevurdering Stasjonsområdet fremstår delvis endret. Opprinnelig privét er revet og arealet rundt stasjonsbygningen er privatisert med ny garasje m.v. Krysning i plan er erstattet med undergang, og nye gjerder og støyvegg er etablert. Endringene svekker den historiske lesbarheten. Perrongene med opprinnelig plassering og granittforkant har imidlertid høy vernverdi og bør bevares og videreføres i nytt anlegg.

Stasjonsbygningen har svært høy verneverdi som del av den eldste bebyggelsen langs banen, knyttet til banens forlengelse i 1916. Bygningens eksteriør har relativt høy grad av autentisitet med flere opprinnelige elementer. Stasjonsbygningens fasader bør på sikt tilbakeføres til sitt opprinnelige utseende.

Leskur formgitt av arkitekt Arne Henriksen. Leskuret har arkitektonisk kvalitet og verdi. Han utformet leskur også langs Røabanen og Sognsvannsbanen. Etter Byantikvarens vurdering er leskuret på Voksenlia ikke spesielt verneverdig i tilknytning til Holmenkollbanen. Byantikvaren anbefaler imidlertid at ett eksempel på hans leskur langs banestrekningen bevares, og valget er falt på Frognerseteren. Byantikvaren anbefaler at Arne Heriksens leskur på et senere tidspunkt vurderes for et mer helhetlig vern langs Røabanen og/eller Sognsvannsbanen.

Konklusjon Stasjonsområdet fremstår endret. Opprinnelige perronger i granitt har imidlertid høy verneverdi og bør videreføres i fornyet anlegg.

Stasjonsbygningen på Voksenlia har svært høy verneverdi som del av den eldste bebyggelsen langs banen, knyttet til banens forlengelse i 1916. Stasjonsbygningens fasader bør tilbakeføres til sitt opprinnelige utseende.

Leskur tegnet av Arne Henriksens erkjennes ikke spesiell verneverdi i tilknytning til Voksenlia stasjon.

Byantikvaren kan vurdere reetablering av Erik Glosimodts letak på utgående side.



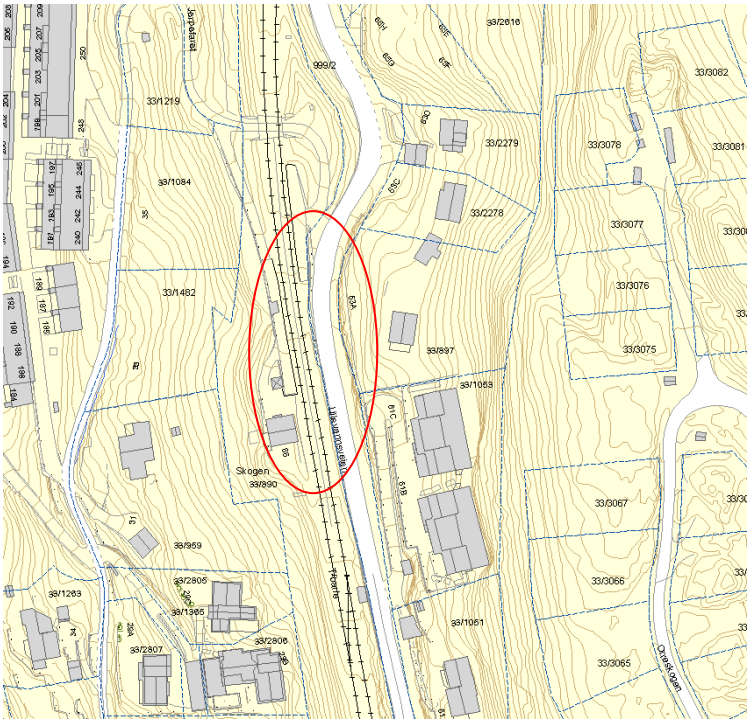
Nyere tak over inngangsdør, opprinnelige overstykker og vinduslemmer mangler. Bygningen har intakte utskårne mønespir og vindskier med detaljering i nasjonalromantisk stil. Foto: Byantikvaren/Reusch 2009



Foto: Byantikvaren/Høvås 2010

Skogen

Lillevannsveien 66 g/b.nr.: 33/890





Skogen stasjon, 1920, med alle dekorative fasadeelementer intakt. Foto: Mittet & Co, Oslo Museum

Historikk: Da stoppestedet ble etablert i forbindelse med banens forlengelse i 1916, fikk det navnet Voksenskogen. Navnet ble senere endret til Voksenlia. Opprinnelig var det krysning i plan ved nordre hjørne av stasjonsbygningens gavlvegg, i dag ligger plattformene lenger nord og har krysning via undergang. På inngående side av linjen ble det oppført en stasjons-/venteromsbygning kort tid etter at Tryvannsbanen åpnet, ca. 1918.



Omlegging til metrostandard i 2010 krever inngrep i banelegemet. Stasjonsbygningen og privét tegnet av Erik Glosimodt skal bevares. A. Henriksens leskur har ikke erkjent verneverdi her. Foto: Byantikvaren/Høvås 2010



Stasjonsbygning og privét tegnet av Erik Glosimodt. Foto: Byantikvaren/Reusch 2009

Stasjonsområdet: Stoppestedet har to parallelle plattformer, med et enkelt skur fra 1993 på inngående plattform. Stasjonsområdet er relativt kraftig endret fra krysning i plan ved nordre hjørne av stasjonsbygningens gavlvegg, frem til dagens plattformer som ligger lenger nord og har krysning under via undergang.

Opprinnelig/eldre bygningsmasse: På stoppestedet ble det ca. 1918 oppført en stasjonsbygning med venteværelse og bolig, utformet av arkitekt Erik Glosimodt i nordisk nybarokk. Bygningen var identisk med stasjonsbygningene på Holmenkollen, Voksenlia og Voksenkollen stasjon. Alle ble produsert av Strømmen Trævarefabrik. Bygningen har mønespir og vindskier som er svakt brukket og dekorert nederst med dragestilsmotiv. Opprinnelig hadde bygningens torams, smårutete vinduer i første etasje med et barokkpreget overstykke og lemmer. Det samme overstykket fantes også over inngangsdørene; en på kortveggen inn til venteværelset og en på langveggen til boligdelen. På et senere tidspunkt ble overstykket fjernet og inngangspartiene fikk et overbygg. I gavlen i andre etasje var det opprinnelig tre smårutete vinduer. Samtidig som stasjonsbygningen ble oppført, ble det satt opp et privet (utedo). Privetet på Skogen er det eneste som er bevart.



Stasjonsbygningen på Skogen fremstår i dag forenklet, og uten vinduslemmer, vindusoverstykker og inngangsparti på gavl mot banen. Foto: Byantikvaren/Høvås 2010

Glosimodts priveter hadde de samme nybarokke stiltrekkene som hovedbygningene, men med en enklere utforming. Privetene hadde kvadratisk grunnplan med et pyramidetak med løtet senter. Arne Henriksens letak ble oppført på inngående side i 1993 og er et lite rektangulært bygg på ca. 1 x 2 m med skjevrøstet saltak med et fremskutt takparti som hviler på to søyler og limtredragere. Det er oppført i tre med platekledt takflate, og gir rom for et blått skiltelement, Thorsens designprogram anno 1984 samt en fastmontert benk.

Bygningsmasse 2010: En stasjonsbygning, privet og leskur.

Tekniske installasjoner og materiell: Alt stående materiell er fjernet. Stoppestedet har nyere billettautomater og validatorer. Granittoppbyggingen i undergangen, som er bygget for å gi et krysningspunkt fritt fra banelegemet, er fint konstruert og viser samhørighet til andre tilsvarende konstruksjoner (bro på Voksenkollen, forstøtningsmur på Lillevann).



Arne Henriksens leskur. Foto: Byantikvaren/Reusch 2009

Verneomfang i *Neste stopp!* Skogens stasjonsbygning. «Store endringer, men anlegget som helhet interessant.» «Vernes som del av miljø. Tilbakeføring bør vurderes.» (*Neste stopp!* s 81)

Utedo Skogen stasjon «Eksteriør, miljø.» (*Neste stopp!* s 81)

Vernevurdering: Stasjonsområdet er svært endret, med forskyvning og forhøyelse av plattformene og kryssing via undergang.

Stasjonsbygningen og privet er fra ca. 1918 og har et opprinnelig utseende, til tross for enkelte vindusutskiftninger og dør- og vindusforblendinger. Endringene kan imidlertid tilbakeføres. Bygningens alders- og historiefortellende verdi er noe svekket av disse inngrepene og av endringene av plattformene. Stasjonsbygningen og privetet er blitt nærmest avskåret fra stasjonsområdet på grunn av plattformenes høyde.

Leskur tegnet av arkitekt Arne Henriksen har arkitektonisk verdi. Han utformet leskur også bl.a. langs Røabanen og Sognsvannsbanen. Etter Byantikvarens vurdering har leskuret på Skogen ikke spesiell verneverdi i tilknytning til Holmenkollbanen.

Konklusjon: Stasjonsområdet på Skogen fremstår svært endret og tilkjennes liten verneverdi. Undergangens konstruksjon bør bevares.

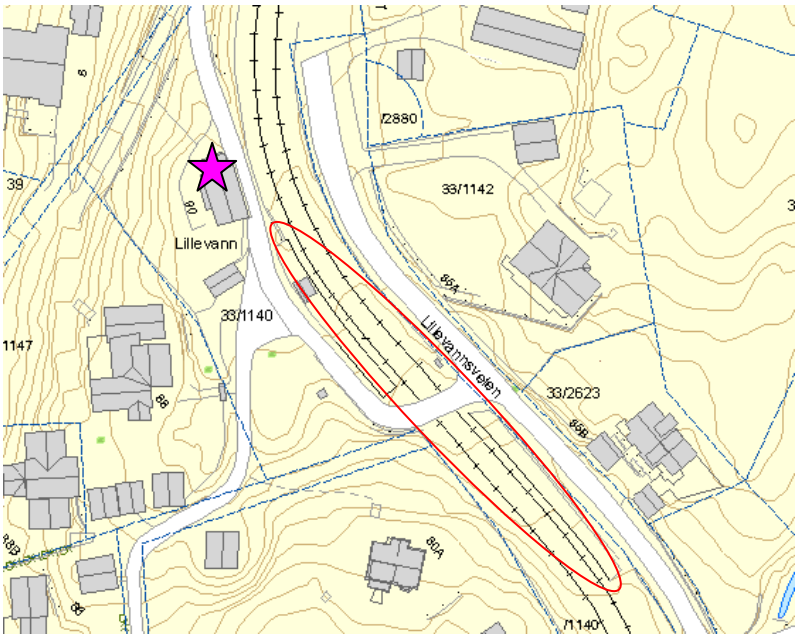
Stasjonsbygning og privét på Skogen stasjon har svært høy verneverdi som del av den eldste bebyggelsen langs banen. Stasjonsbygning og privet bør i størst mulig grad tilbakeføres til opprinnelig utseende og detaljering, jf. opprinnelige tegninger og fotografier.

Leskur tegnet av Arne Henriksen erkjennes ikke spesiell verneverdi i tilknytning til Skogen stasjon.

Byantikvaren kan vurdere reetablering av Erik Glosimodts letak på utgående side.

Lillevann

Lillevannsveien 90 g/b.nr.: 33/1140





Lillevann stasjon 2009. Merk synlig granitt i plattformens sidekant. Foto: Byantikvaren/Reusch



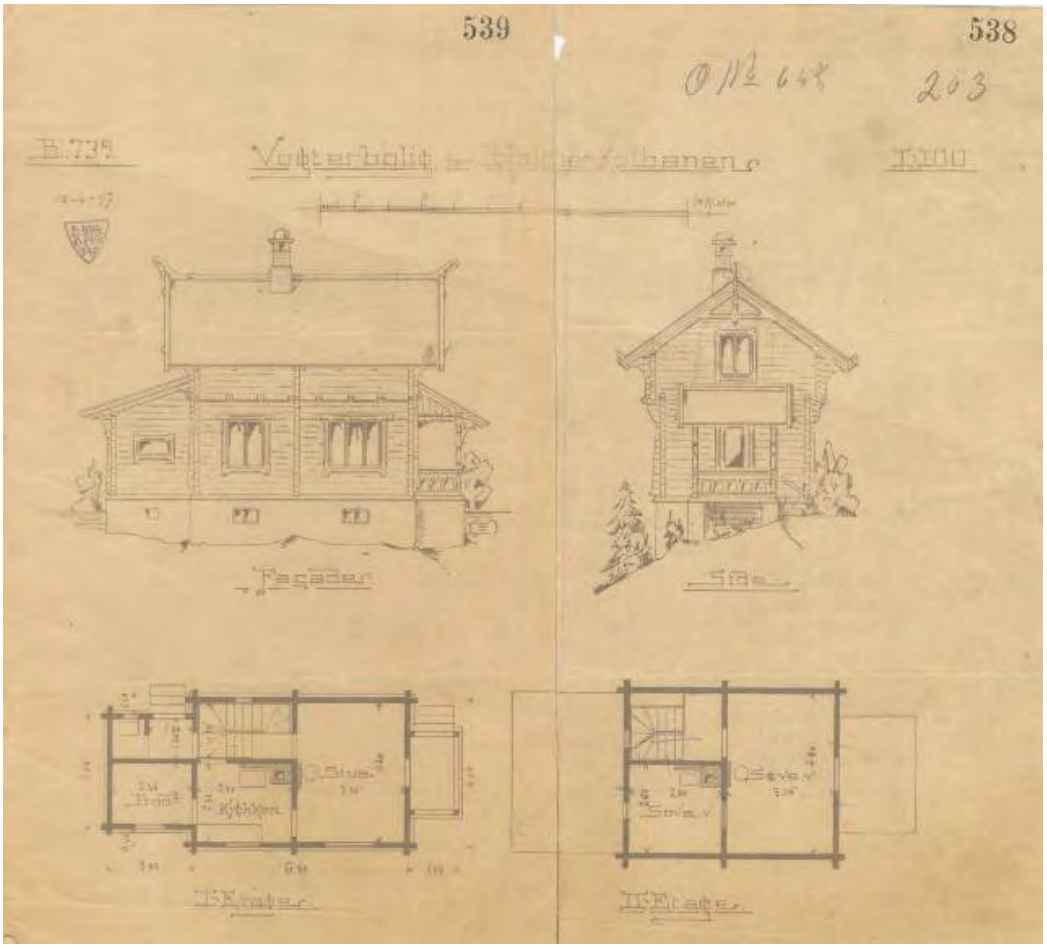
Stasjonsområdet på Lillevann er preget av arbeidet med standardomlegging av banen. Her sett fra overgang i plan hv. mot nord (over) og syd. Foto: Byantikvaren/Høvås 2010



Historikk: Stoppestedet Lillevann ble etablert i 1916. Vokterboligen på Holmenkollen stasjon (nåværende Besserud) ble flyttet hit for å fungere som stasjonsbygning og bolig for ansatte. Bygningen står på inngående side av linjen og inngår ikke i dagens bruk av stasjonen.

Stasjonsområdet: Stoppestedet har saksede plattformer med krysning i plan nord for utgående plattform og sør for inngående plattform. Eldste del av de permanente plattformene har oppbygging i granitt. De har senere fått påstøp og fronter i betong samt asfaltdekke. Vokterboligen og et leskur formgitt av Arne Henriksen står på inngående plattform. Banens trasé ble opprinnelig bygget opp med en høy og forseggjort forstøtningsmur der banetraséen gjør en sving ovenfor vokterboligen. Muren avsluttes med fire stolper og rekkverk på oversiden mot banen.

Opprinnelig/eldre bygningsmasse: Stasjonsbygningen på Lillevann er den opprinnelige «vogterboligen» fra Holmenkollen stasjon (nå Besserud). Den ble flyttet og tatt i bruk som stasjonsbygning på Lillevann i forbindelse med forlengelse av banestrekningen i 1916. Bygningen var utformet i drage-/sveitserstil, antagelig tegnet av arkitekt Paul Due og ble levert av Strømmen Trævare. Den er oppført i maskinlaftet tømmer i to etasjer, med utkraget andre etasje. Bygningen fremstår i dag sterkt endret. Den er forlenget og panelt, og tak over inngangspartiet og dekorative elementer som dragehaler og mønekam er fjernet.



Bygningen er benevnt "Vogterbolig" på de opprinnelige tegningene fra Strømmen Trævarefabrik. Riksantikvarens arkiv; Strømmen Trævarefabrik. Foto: Byantikvaren/Høvås 2010

Leskur, tegnet av arkitekt Arne Henriksen ble oppført på inngående side i 1993. Tilsvarende leskur står på bl.a. Voksenkollen.

Bygningsmasse 2010 På inngående side er det to bygninger; den gamle stasjonsbygningen/vokterboligen og et leskur av Arne Henriksen.

Tekniske installasjoner og materiell Fagverksmaster fra 1930-tallet. Stoppestedet har nyere billettautomater og validatorer.

Verneomfang *Neste stopp!* Lillevann stasjonsbygning. «Eksteriør» (*Neste stopp!* s 82)

Vernevurdering Stasjonsområdet har gjennomgått flere endringer. De opprinnelige plattformene er påstøpt betong og gitt asfaltbelegg. Gjerder og bilvei er etablert tett inntil stasjonsbygningen, og har skilt den fra stasjonsområdet. Det er dermed

vanskelig å oppleve dens opprinnelige tilknytning til stoppestedet. Stasjonsbygningen har videre ikke sin opprinnelige funksjon i behold. Byantikvaren kan derfor anbefale at den flyttes tilbake til Besserud, slik at et mer opprinnelig og helhetlig stasjonsmiljø kan gjenskapes der.

Vokterboligen har i seg selv svært høy verneverdi som del av den eldste bebyggelsen langs banen. Den har høy bygningsteknisk kvalitet, er relativt opprinnelig og har trolig også relativt høy grad av materiell autentisitet under kledningen. Den tekniske tilstanden anslås å være god.

Leskur tegnet av arkitekt Arne Henriksen har arkitektonisk verdi. Han utformet leskur også bl.a. langs Røabanen og Sognsvannsbanen. Etter Byantikvarens vurdering har leskuret på Lillevann ikke spesiell verneverdi i tilknytning til Holmenkollbanen.

Konklusjon: Stasjonsområdet har granittoppbygging i plattform og opprinnelig forseggjort støttemur med svært høy verneverdi som en del av det opprinnelige anlegget. Støttemuren med stolper og rekkverk anbefales istandsatt og restaurert.

Stasjonsbygningen stod opprinnelig på endestasjonen, Holmenkollen stasjon, nåværende Besserud. Den har svært høy verneverdi som del av den opprinnelige bebyggelsen fra 1898. Bygningen anbefales vurdert flyttet tilbake til Besserud for rekonstruksjon av opprinnelig stasjonsmiljø. Bygningen anbefales tilbakeført til opprinnelig utseende.

Leskur formgitt av Arne Henriksen erkjennes ikke verneverdi i tilknytning til Lillevann stasjon.

Byantikvaren kan vurdere reetablering av Erik Glosimodts ventepaviljong og letak.



Lillevand station, Tryvandsbanen, prospekt ca. 1920. Foto: Oslo byarkiv, Sporveismuseets samling



Lillevand stasjon, 1927. Overdekket inngangsparti på gavlveggen er fjernet og bygingen er forlenget og har fått en ekstra pipe. Foto: AS Holmenkolbanen, Oslo byarkiv



Lillevann stasjon, 2010. Bygningen er adskilt fra stasjonsområdet med vei og gjerde. Foto: Byantikvaren/Høvås



En opprinnelig forstøtningmur med stolper og rekkverk, sikrer banetraséen i svingen etter Lillevann stasjon. Foto: Byantikvaren/Reusch 2009





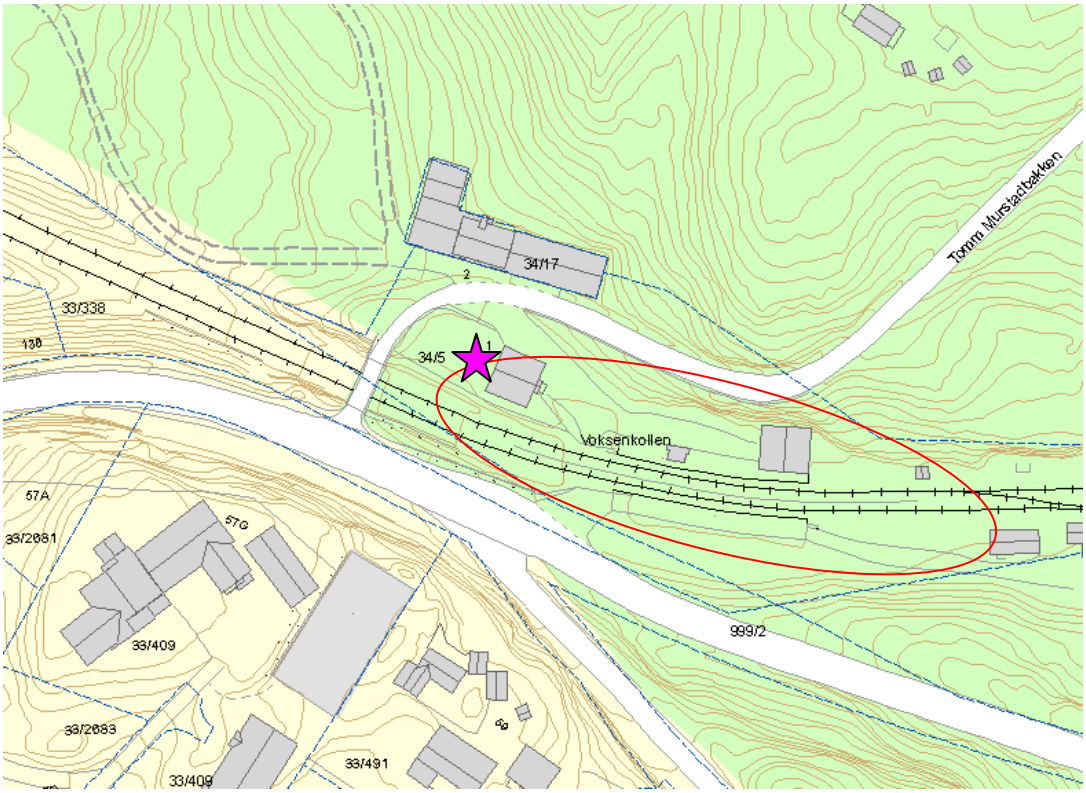
Murte stolper med smijernsrekkverk kroner den høye forstøtningsmuren. Foto: Byantikvaren/Reusch 2009



Søyler og rekkverk rammer fint inn utsikten mot marka sett fra banen. Foto: Byantikvaren/ Reusch 2009

Voksenkollen

Tomm Murstadbakken 1 g/b.nr.: 34/5





Voksenkollen 2010. Glosimodts stasjonsbygning fremstår svært forenklet i fht. opprinnelig utseende. Se foto neste side. Bygningen har fått ny fargesetting, og den doble inngangsdøren og de dekorative dør- og vindusoverstykker er fjernet. Vindskiene med dekorative detaljer er derimot intakt. Arne Henriksens leskur i forgrunnen.
Foto: Byantikvaren/Høvås



Voksenkollen station 1927. Glosimodts stasjonsbygning slik den så ut opprinnelig med dekorative veggfelt over tofløyet dør og over vinduene, samt mønespir og klokke som var synlig fra plattformen. Foto: Ukjent fotograf, Oslo byarkiv, AS Holmenkolbanen

Historikk Voksenkollen ble etablert som stasjon på «Tryvandsbanen» da Holmenkollbanen ble forlenget i 1916. Det ble her, som på Holmenkollen, Voksenlia og Skogen, oppført en stasjons-/venteromsbygning på inngående side av linjen. Den ble oppført ca. 1918, er tegnet av arkitekt Erik Glosimodt og produsert av Strømmen Trævarefabrik.

Stasjonsområdet Det var opprinnelig to parallelle plattformer med krysning i plan. Senere ble det etablert en bro for krysning av linjen på nedsiden av stasjonsbygningen. Utgående plattform er i dag lite markert i terrenget. Det står flere bygninger på stasjonsområdet, i tillegg til stasjonsbygningen og leskuret.

Opprinnelig/eldre bygningsmasse Stasjonsbygning og privét Ved åpning av banen i 1916 ble det oppført en stasjons-/venteromsbygning samt privét på inngående side. Stasjonsbygningen er utformet i nordisk nybarokk med nasjonalromantisk dekor. Bygningen har bl.a. dekorativt utformete mønespir og svakt brukne vindskier med dragestilsdekor. Opprinnelig hadde bygningen tofags smårutete vinduer i første etasje, både disse og inngangsdørene var prydet med dekorative overstykker og sidefelt. De dekorative overstykkene er fjernet, og inngangspartiene har fått

overbygg. I gavlen i andre etasje var det opprinnelig tre smårutete vinduer, som senere er utvidet i høyden og har fått en annen sprosseinndeling. Stasjonsbygningen på Voksenkollen er plassert med langsiden parallelt med skinnegangen. Dekoren viser tydelig hva som er tenkt som forside og bakside av bygningen: Vestre kortvegg mangler dekorativt felt over vinduene og de dekorative vinduslemmene. Den private hagen var fradelt med en liten hekk. Opprinnelig privét er fjernet.



Opprinnelig organisering av Voksenkollen stasjon med krysning i plan, og Erik Glosimodts stasjonsbygning med tilhørende privét. Foto: Ca. 1930, Anders Beer Wilse, Oslo byarkiv



Foto fra samme ståsted i 2010. Foto: Byantikvaren/Høvås

Annen bebyggelse Tidligere lå det et leskur på stasjonen, et enkelt reisverksbygg, med stående panelkledning og skjevrøstet saltak. På kortveggen mot øst var det en enkel dør inn til et lagerrom. På stasjonsområdet ligger det i dag en likeretter – en enkel nyere betongbygning med saltak.

Leskur I 1993 ble et leskur tegnet av arkitekt Arne Henriksen oppført noe øst for stasjonsbygningen. Arne Henriksens letak fra 1993 er et lite rektangulært bygg på ca. 1 x 2 m med skjevrøstet saltak med et fremskutt takparti som hviler på to søyler og limtredragere. Det er oppført i tre med platekledt takflate, og gir rom for et blått skiltelement, Thorsens designprogram anno 1984 samt en fastmontert benk. På utgående side står det tre enkle, brunbeisete reisverksbygninger med stående panel og treramsvinduer. Arkitekt og oppføringsår for disse bygningene er ukjent.

Bygningsmasse 2010: Opprinnelig stasjonsbygning, Arne Henriksens leskur, samt likeretter på inngående side. Tre enkle reisverksbygninger (lager o.a.) på utgående side.

Tekniske installasjoner og materiell Nyere billettautomater og validatorer.

Verneomfang *Neste stopp!* Voksenkollen stasjonsbygning «Eksteriør. Eventuelt opprinnelig interiør.»



Voksenkollen stasjon med den senere broen i forgrunnen. Bilde tatt av fotograf S. Gran, 1930. Foto: Oslo byarkiv

Vernevurdering Stasjonsområdet er endret bl.a. ved at krysning i plan er fjernet og erstattet med bro.

Stasjonsbygningen har svært høy verneverdi som del av den opprinnelige bebyggelsen langs banen. Opprinnelige dekorative detaljer i eksteriør og interiør styrker verneverdien. Bygningen anbefales tilbakeført til opprinnelig utseende og detaljering, basert på opprinnelige tegninger og eldre fotografier.

Leskur tegnet av arkitekt Arne Henriksen har arkitektonisk verdi. Han utformet leskur også bl.a. langs Røabanen og Sognsvannsbanen. Etter Byantikvarens vurdering har leskuret på Voksenkollen ikke spesiell verneverdi i tilknytning til Holmenkollbanen.

Konklusjon: Stasjonsområdet på Voksenkollen er redusert som et helhetlig kulturmiljø pga. store endringer. Senere brokonstruksjon etablert for krysning av banen har verneverdi.

Stasjonsbygningen har svært høy verneverdi som del av den eldste bebyggelsen langs banen. Stasjonsbygningen bør i størst mulig grad tilbakeføres til opprinnelig utseende og detaljering, jf. opprinnelige tegninger og fotografier.

Leskuret formgitt av Arne Henriksen har ikke verneverdi i fht. Holmenkollbanen.

Byantikvaren kan vurdere reetablering av Erik Glosimodts ventepaviljong og letak.



Skinnegangen med fagverksmaster sett fra den senere broen. Byantikvaren/Reusch 2009

Frognerseteren

Øverseterveien, g/b.nr.: 34/5

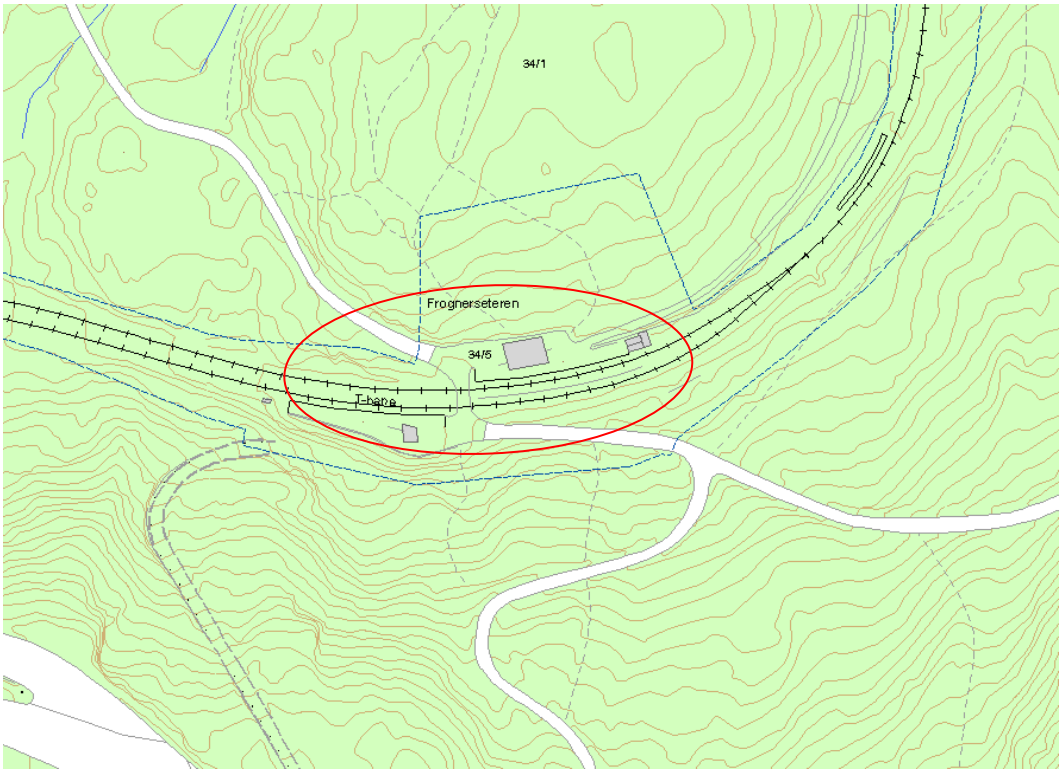




Foto: Byantikvaren/Høvås 2010

Historikk Etter at banen ble forlenget i 1916 har dette vært siste avstigning for passasjerer. Traséen gikk imidlertid videre frem til Tryvannshøgda. Her ble det anlagt en kunstisbane. Det forelå også planer om hotellutbygging, men det ble ikke realisert, og det ble derfor heller ikke etablert noe stoppested på Tryvann. Det ble imidlertid oppført en liten bygningn, av noen kalt «Norden» og av andre «Nordpolen». Deler av skinnelegemet ble fjernet på 30-tallet etter at radiotårnene var bygget. Skinnegangen fortsetter i dag litt forbi Frognerseteren, frem til et vognskjul.

Stasjonsområdet Stoppestedet har saksede plattformer med leskjul på begge sider. På utgående er det formet som et enkelt tak, på inngående er taket supplert med s-formete vegger.

Opprinnelig/eldre bygningsmasse Byantikvaren kjenner ikke til opprinnelig bygningsmasse på stoppestedet.

Leskur Senere ble det etablert et enkelt leskur, jf. bildet nedenfor. Skuret var en enkel reisverkskonstruksjon med panelt bakvegg og delvis panelte sidevegger. Det sto antagelig på stoppestedet inntil Arne Henriksens leskur ble etablert omkring 1993.



Bildet viser et leskur på inngående side, som i mange år stod på Frognerseteren. Bildets datering er ukjent, men det kan være fra 1970-tallet, basert på personenes bekledning.

Leskur I 1993 ble det oppført to leskur, begge tegnet av arkitekt Arne Henriksen. På utgående side formga han et åpent letak med skistativ, på inngående side et leskur med skjermende s-formet levegg og skistativ. Se bilder neste side.

Bygningsmasse 2010 Letak og leskur tegnet av arkitekt Arne Henriksen.

Tekniske installasjoner og materiell Billettautomater og validatorer.



Åpent leskur med skistativ på utgående side, tegnet av arkitekt Arne Henriksen, 2010. Foto: Byantikvaren/Høvås



Leskur med s-formet levegg på inngående side, også formgitt av arkitekt Arne Henriksen, 2010. Vi skimter letaket på utgående side i bakgrunnen. Foto: Byantikvaren/Høvås



S-formet vegg utført i lektepanel. Foto: Byantikvaren/Høvås 2010

Verneomfang *Neste stopp!* Frognerseteren holdeplass. «Hele anlegget dvs. lehusene på begge sider, ekskl. sporområdet.» (*Neste stopp!* s 82)

Vernevurdering Stoppestedets organisering fremstår som opprinnelig. Stoppestedet har videre en symbolverdi som banestrekningens sluttpunkt gjennom mer enn 90 år. Stoppestedets organisering bør derfor bevares.

Letak og leskur utformet av Arne Henriksens har høy arkitektonisk verdi. De har et originalt formspråk og en funksjonell utforming som løser oppgaven på en god måte. Material- og fargebruk viderefører den vi finner i banens eldste bygninger, mens utformingen har et moderne formspråk. Letaket og leskuret har sjeldenhetsverdi som spesielt utformet for stoppestedet, men er også representative gjennom likhetstrekk med andre venteskur formgitt av Arne Henriksen. Begge konstruksjonene har høy materiell og håndverksmessig kvalitet. Den tekniske tilstanden er god og kun mindre reparasjoner er nødvendig. Letaket og leskuret ansees å ha antikvarisk verdi som et arkitekturuttrykk for sin tid og som en del av Holmenkolbanens endringshistorikk.

Konklusjon Stoppestedets organisering har vernverdi og bør bevares.

Letak og leskur utformet av arkitekt Arne Henriksen har høy verneverdi og bør bevares.

Litteraturliste

Bøker

Amundsen, Kari, Berit Anderson, Ingeborg Hvidsten og Alf Stefferud. 2002. *Complet færdige Huse. Strømmen Trævarefabrik – ferdighusproduksjon 1884 – 1929,* Bonytt Forlag, Oslo

Bloch-Nakkerud, Tom og Lars F. Larsen. 1990. *Hilsen fra Kristiania,* Grøndahl & Søn Forlag A.S

Bruun, Ole Daniel. 2008. *Arkitektur i Oslo En veiviser,* Kunnskapsforlaget, Oslo

Erichsen, Erik Werner. 1948. *Holmenkolbanen femti år*, Fabritius & Sønner, Oslo

Fasting, Kåre. 1975. *Sporveier i Oslo gjennom 100 år* A/S Oslo Sporveier, Grøndahl & Søn Forlag A.S

Hartmann, Eivind, Øystein Mangset og Øyvind Reisegg. 1997. *Neste stasjon. En guide til jernbanens arkitekturhistorie*, Gyldendal Norsk Forlag ASA, Oslo

Hartmann, Eivind og Øystein Mangset. 2001. *Neste stopp! Verneplan for bygninger. Sporveiens bygningshistorie,* Baneforlaget, Oslo

Holden, Finn. 2000*. Vinderen. Fra fangstboplass til moderne bydel*. Baneforlaget, Oslo

Holme, Jørn (red). 2005. *Kulturminnevern Lov/forvaltning/håndhevelse* Bind I, 2. utg. Økokrim, Oslo

Hvidsten, Ingeborg. 2000. Ferdighus og villabebyggelse i AS Holmenkolbanens tomtebelte ca. 1895 – 1900. *Hov.oppg. i historie*, Universitetet i Oslo

Orvin, Harald W. 1992. *Fra Majorstuen til Holmenkollen. Historiske artikler fra bydel 23,* Risbladet, Oslo

Nilsen, Knut. 1998. *Nordmarkstrikken. Holmenkollbanen gjennom 100 år,* H. Aschehoug & Co., Oslo

Tidsskrifter

Byminner 3/1970

Vedlegg

Opprinnelige typetegninger Strømmen Trævarefabrik

Følgende tegninger er hentet fra Rikasantikvarens arkiv, «Strømmen Trævarefabrik»:

- Stationsbygning for HolmenKolbanen (Planer)
- Vognhall, Vedbod og Privet
- Vognhall
- Vognhall – konstruksjonstegninger
- Vedbod og Privet
- Privet
- Røsteplan for Skogen og Lia stasjoner
- Strømmen St. (Tilsvarer Vettakollen St.)
- Tværsnit
- Vogterbolig

Andre opprinnelige tegninger

- Aapen ventehall, Graakammen St. (Byarkivet)
- Gaustad St., grunnplan «Villa Birkely» (Sporveiens arkiv «Holmenkolbanen»)
- Fagverksmaster for kjøreledning 1923 (Byarkivet)
- Leskur ved Slemdal St., ark. K. Lange

Byantikvaren i Oslo

Besøksadresse:	Maridalsveien 3
Postadresse:	Postboks 2094 Grünerløkka, 0505 Oslo
E-postadresse:	postmottak@bya.oslo.kommune.no
Internettadresse:	www.byantikvaren.oslo.kommune.no
Telefoner:	
Oslo kommunes sentralbord	02180
Byantikvarens publikumsservice	23 46 02 95
Faks:	23 46 02 51
Åpningstider:	Resepsjon: kl. 08.00 - 15.30
	Kundemottak tirsdag - torsdag kl. 09.00 - 11.30 og 12.15 - 15.00
Tilgjengelighet:	Publikumsarealene er tilrettelagt for bevegelseshemmede