

Vennligst meld adresseforandring

VINDEREN HISTORIELAG

Postboks 90, Vinderen
0319 OSLO

Årskontingent 1992 kr 100.-

Postgirokonto 0825 0409339

Telefon 14 39 21 - Per Henrik Bache

Redaktør: Finn Holden

FRA FØR NOV. 1906

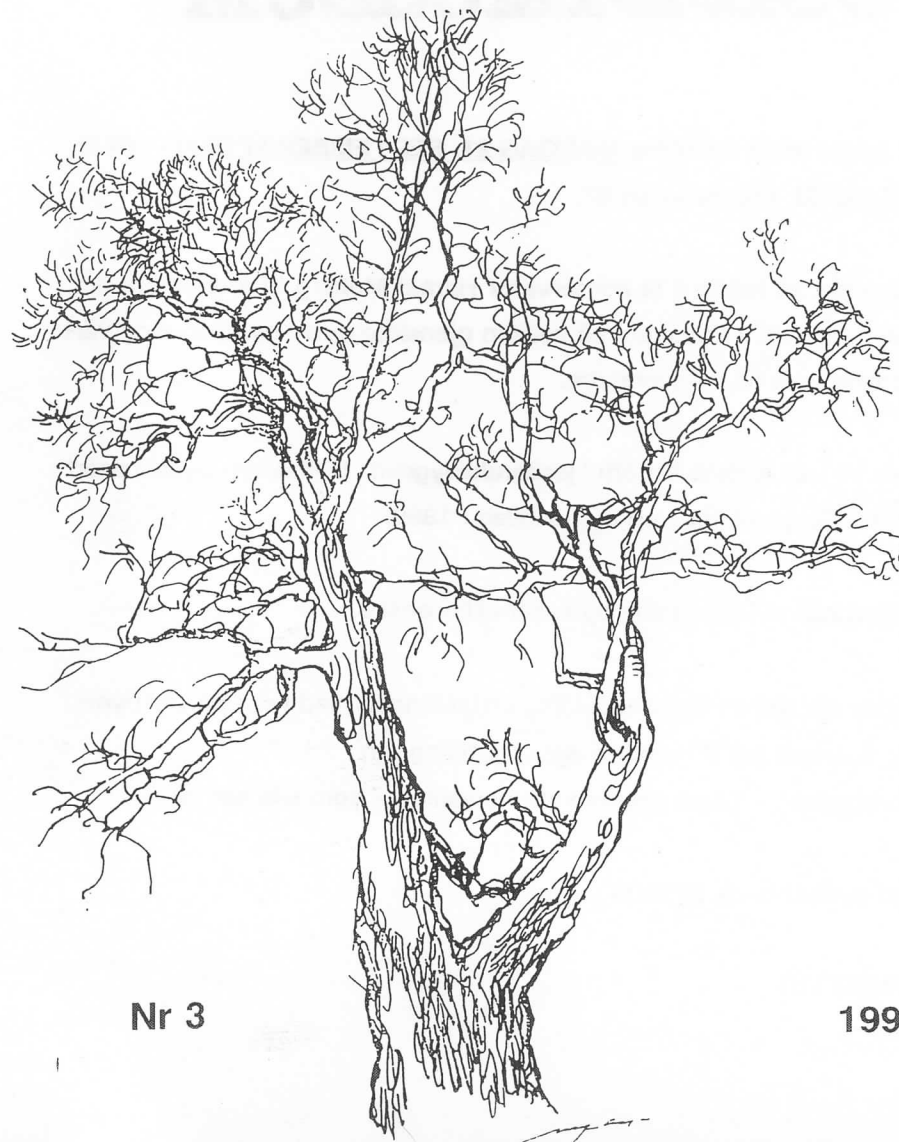
Fra Vinderen



3

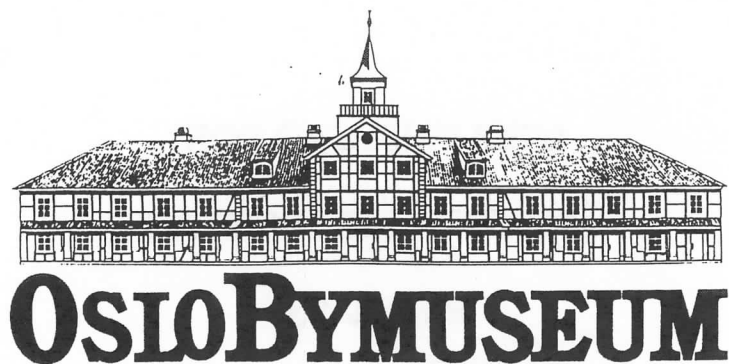
MEDLEMSBLAD FOR
VINDEREN HISTORIELAG

BYDEL 23



Nr 3

1992



Vårt tredje møte avholdes **MANDAG 21. SEPTEMBER kl 1900 i OSLO BYMUSEUM**, Frognerveien 67.

Vi har vært så heldig å få konservator Harald Moberg til å orientere om museet. Han vil komme inn på hvilken gjensidig nytte bymuseet og vårt historielag kan ha av hverandre.

Videre vil han fortelle litt om "jordbruksbygden" i Vinderen bydel basert på folketellingen i 1801 og matrikkelen i 1869.

I pausen kan vi kjøpe kaffe og kaker etter ønske.

Deretter blir det en spesiell guiding i utstillingen med vekt på vår bydel. Dette halvåret har museet en egen utstilling om Aker-bygdene - Oslos glemte kulturlandskap - som alle bør se.

Møtet avsluttes ca. kl 2200

VEL MØTT!!!

HOLMENKOLLEN KAPELL

Mandag 24. august 1992 brant Holmenkollen kapell ned til grunnen. Brannvesenet fikk melding om brannen kl. 0509 om morgenen, men allerede kl. 0600 raste kapellet sammen. Det hadde trolig brent en stund i kapellet før brannen ble oppdaget og varslet. Det eneste som står tilbake noenlunde intakt, er grunnmuren, de 2 trappene som førte inn til kirken fra vest og smijernsrekkverkene på trappene.

Holmenkollen kapell var et av de mest besøkte sportskapeller i Oslo-regionen og var med sin stavkirke-lignende utforming et kjent og kjær trekk i bybildet. Det var veidirektør Hans H. Krag som tok initiativet til bygging av et sportskapell på Holmenkollen i 1890. Han var senere den drivende kraft bak reisingen av kapellet.

Bakgrunnen for initiativet var at "Holmen-og Voxenselskabet" besluttet å overdra en tomt på 10 mål til Kristiania kommune for å oppføre et kapell på dette sted. Tomten lå nær Holmenkollveien, som den gang het Keiser Wilhelms vei.

I begynnelsen av 1890-årene ble det nedsatt en byggekomite med følgende sammensetning: fru Henriette Andersen-Aars, overretssagfører J.I.Brun, bureauchef Olaf Bødtker, pastor Thore Godal, arkitekt O.B.T.Johnsen, veidirektør Hans H. Krag, bryggerieier E.Ringnes og formannen professor Bredo Morgenstjerne.

I januar 1892 undertegnet Krag og Morgenstjerne en innbydelse til en

rekke personer og instanser med oppfordring til å være med og bidra til oppførelsen av Holmenkollen kapell:

" Der henvistes i Inbydelsen saavel til den stigende Trang til et saadant Kapel, som den fremadskridende Bebyggelse af de heromhandlende store skovstrækninger antages at ville medføre og til det Savn, som føltes inden mangfoldige Kristianiahjem, hvor ældre og yngre, og ikke mindst Sportsungdommen for Tiden var stillet Valget mellem at undvære enten Deltagelse i søndagsgudstjenesten eller Forfriskelsen ved en Tur op i Kristianias herlige Skovpark" skriver kapellkomiteen i et senere brev.

I 1894 ble norske arkitekter invitert til å delta i en konkurranse om det beste utkastet til kapellet. Interessen var stor. Ved innleveringsfristens utløp var det kommet inn 27 tegninger. 1. premien på 200 kr. gikk til arkitekt Holger Sinding-Larsen for et utkast til en trekirke, mens 2. premien på 100 kr. gikk til arkitekt Lange for et utkast til en stenkirke. Bedømmelseskomiteen uttalte om vinnerutkastet at "Planen er godt disponert og har gode Forholde".

Utkastet hadde stavkirken som forbilde og ble laget som en korskirke med praktfulle tømmerkonstruksjoner. En stor del av tømmeret til kapellet ble gitt av Kristiania kommune. Over alteret ble det satt opp et krusifiks, skåret i tre av billedhugger Aanonsen. Kirkeklokkene til en verdi av kr. 3975,- ble gitt av gårdbruker Hilmar Holmen. Den som stod

for byggingen av kapellet, var byggmester Bernt M.O.Ly fra Holmenkollveien.

1. februar 1903 ble kapellet midlertidig innviet som bedehus. Det ble holdt gudstjenester i kapellet nesten hver søndag, men komiteen måtte snart innstille gudstjenestene fordi det var for kaldt å oppholde seg i kirkerommet senhøstes og om vinteren. Det ble derfor foretatt en del utbedringer. Kristiania kommune overlot 2 store skoleovner til kapellet. Disse ble satt opp i kjelleren. Det ble laget noen små åpninger i gulvet langs veggene slik at det kunne komme varm luft opp i kapellet. Oppvarmingen ble etter dette tilfredsstillende. Gudstjenestene kom i gang igjen og "de forrettende Præster befordres op og ned for Kapellets Regning, hvorhos de forskjellige Sanatorier og Hoteller på Holmen- og Voksenkollen efter Tur byder Præsten med Ledsager paa Middag" (1907).

Byggekomiteen kostnadsberegnet kapellet i 1907 til kr. 44421,- Det gjenstod da kr. 7500,- som man slet med å få samlet inn. Kapelet var da bygget og tatt i bruk, men det gjenstod så mye arbeid at det offentlige ennå ikke var villig til å overta ansvaret for kapelets drift.

En stor del av pengene kom inn etter personlige henvendelser til en rekke personer og ved utlegning av innsamlingslister på flere steder i området.

Byggekomiteen fastslår derimot med skuffelse at

"ved Indsamling paa bøsser er der ikke inkommet

betraktelige Beløb, og der har hos den store

Almenhed kun vist sig liden Interesse for Sagen.

Som Exempel herpaa kan nævnes, at man flere Gange

paa Holmenkollidagen har ladet Bybud staa med

Indsamlingsbøsser ved de mest befærdede Steder paa Holmenkollen, men der er ved disse anledninger endog ikke indkommet saa meget at man har havt Penge nok til deraf at betale vedkommende Bybud."

I 1911 besluttet endelig Vestre Aker sognestyre å overta Holmenkollen kapell. Den høytidelige innvielsen fant sted den 24. september 1913 av biskop Jens Frølich Tandberg, som var biskop i Oslo i 1913. Etter innvielsen tjenestegjorde som regel prestene i Vestre Aker sogn en søndag hver måned. De andre gudstjenestene ble forrettet av prester som ble engasjert av "Det frivillige kirketilsyn" for Holmenkollen kapell.

I 1937 ble Ris menighet opprettet og Holmenkollen kapell har fra dette år tilhørt denne menigheten.

Kilder: Nils Jacob Tønnessen: Holmenkollen kapells historie

Aftenposten mandag 24.8.92 - aftenutgave



GJENNOPPBYGGING? ARKITEKTKONKURRANSE?

Trenger menigheten, bydelen, Oslo, Norge bare et kapell, eller trenger vi noe mer? Hva med vår kulturelle arv? Hva betyr omgivelsene og miljøet rundt oss? Når vi en fridag går oss en tur, hvorfor foretrekker så mange av oss naturen fremfor å spasere langs Mosseveien eller Drammensveien for eksempel? Betyr aktiviteten vi gjør alt?

De fleste av oss har flere søken, verdier og opplevelser å beskytte. Minner. Kulturarv vi søker. Ikke alt kan vernes, ikke alt kan tas vare på. Noen opplevelser kommer plutselig og forlater oss like raskt. Andre miljøer er på lån for en tid. Hva blir gitt oss fra våre forgjengere og hva etterlater vi våre barn og etterkommere?

"Polsk arkitektur", Warszawa etter krigen som før krigen, hva uttrykker det? Kanskje den stolthet over det verdifulle, det estetiske, det arkitektonisk høyverdige som mennesker i gitte perioder og under gitte betingelser var i stand til å skape. De mesterverk som beviser vår utilstrekkelighet.

Holmenkollen brenner, nå som så ofte tidligere. En for en. Klenodie etter klenodie. Og for hver brann mister vi et feste, et symbol på de høyverdige kulturarv vi er satt til å beskytte.

Men, så fristende. Rene ark. Nye arkitekter. Konkurransen. Hva er det vi mangler? Bevarte verdier eller bevarte arkitekter?

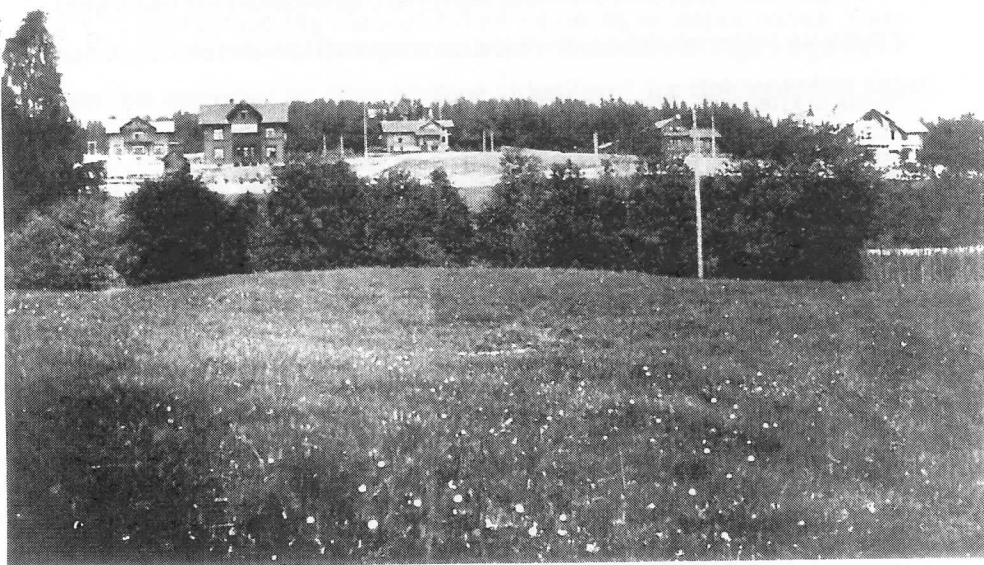
Vinderen historielag ber leserne si sin mening. Er DU for gjenoppbygging eller for arkitektkonkurranse om nytt kapell? Skriv inn din mening til historielaget.

Hilsen siv.ark. MNAL Trond Gabrielsen, styremedlem i Vinderen Historielag.

MELLOM RIS OG SLEMDAL

I medlemsbladet nr. 2, side 3, er det gjengitt et postkort fra 1908 med skiløpere på banen, og redaktøren spør: "Mellom Ris og Slemdal?" Det stemmer.

Området er interessant for oss fordi mange hus fra århundreskiftet er bevart her, især på vestsiden av banen.



Den første villabebyggelse mellom Riis og Slemdal 1899.

Her er et annet fotografi fra det samme området i 1899. Det er hentet fra Holmenkollbanens jubileumsbok 1948. Jeg har en større kopi og kan gjenkjenne villaen lengst til venstre som den midterste på postkortet.

I medlemsbladet nr. 1 står det et kart over "Villatomterne oktober 1908" (s.3). Det aktuelle området er forstørret, og på grunnlag av registeret

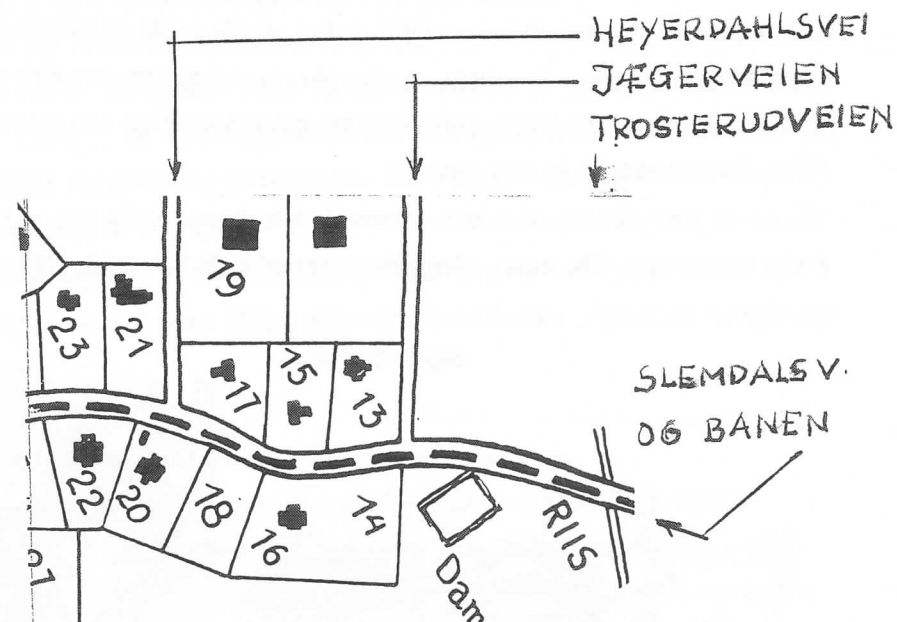
under kartet kan jeg gi noen opplysninger om de første eierne og villaene deres.

Fra venstre på bildet:

Nr. 23 Eier: ingeniør Østmo. Jeg minnes navnet Dahl som en senere eier. (Ikke Dagfinn Dahl i nr. 25.) Huset er revet.

Nr. 20 Eier: lærer Johansen. Huset står fremdeles.

Nr. 17 Eier: ingeniør Heyerdahl, som den bratte veien er oppkalt etter. Han har en stor del av æren for at den første elektriske sporveien ble åpnet i Kristiania i 1894, og for ideen om å knytte



anlegget av Holmenkollbanen sammen med utstyking av tomter langs banen. Hans byste stod tidligere litt bortgjemt ved Skøyen stasjon, men er nå flyttet til stasjonsområdet ved Majorstuen. Senere eier: Ellingsen. Huset er revet.

Nr. 15 Eier: doktor Langberg. Huset står fremdeles.

Nr. 14 og 16 Eier: kontorchef Thrane. Han solgte huset i 1910 og flyttet til et like gammelt hus i Gråkamveien, hvor jeg bor. Det ble vel for mye havearbeid på Solengen, som de kalte villaen på Riis. Senere eiere av Solengen har solgt unna mye av tomten, men huset er bevart.

Alle disse villaene er bygget i sveitserstil, en stil som fikk innpass over hele Norge fra annen halvdel av 1800-tallet og ble brukt til bortimot 1920. Husene er meget varierte, og de påkostede har stor detaljrikdom. En fornorsket variant kalles dragestil eller mindre offisielt holmenkollstil. Dette temaet skal vi ta opp senere.

Tre av de fem villaene på bildet er bevart. Når de har greid seg så lenge, får vi tro at de er "liv laga". Men Ris-dammen er forsvunnet. Det er synd og skam.

Sigrid Solberg



NR 15 "FRU LANGBERGS HUS", FOTO VÅREN 92

HOLMENKOLBANEN EN LIVSNERVE

Tunnelen

Tryvannsbanen vakte stor interesse, som snart druknet i diskusjonen om alle uhellene med byggingen av tunnelbanen.

Planene om en undergrunnsbane til sentrum ble først formulert i 1900, men ble lagt til side. Av to grunner ønsket Holmenkolbanen linjen forlenget ned til sentrum. De faste reisende ville slippe omstigning på Majorstuen, og flere ville komme lettere ut i Nordmarka. I sum: flere reisende.

Tunnelarbeidet begynte i 1912. Sprengningsarbeid fra sjakter i gatenivå førte til sprekkdannelser i bygg opptil 200 m fra tunnelområdet. Størst var problemene på Valkyrie plass, der gaten under sporveisskinnene forsvant i dypet. En undersøkelseskomite konstaterte at flere av byggene hadde dårlige fundamenter, og at Kristiania hadde dårlig undergrunn. Tunnelgravingen var derfor ikke eneste årsak til uhellene.

Gravearbeidet ble utsatt i 12 år. I 1926 begynte anleggsarbeidet igjen, og i 1928 ble tunnelen Majorstuen-Nationaltheatret åpnet av kong Haakon.

Holmenkolbanen som livsnerve i boligreisningen

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

Holmenkolselskapet var pionerer i sin byggevirksomhet. Vinderen, Riis

og Slørdal ble villabyer, "skapt i tidens westend-stil". De store tomtene på fire mål begrenset utvalget av kjøpere, men bøtet på savnet av en ordentlig reguleringsplan. Holmenkolbanen opparbeidet de første årene seks km villaveier, støttet veibelysning og bidrog til å opparbeide akebakken. Selskapet sørget for drift av telefonstasjon og postombæring i villastrøket opp til Skådalen. Før selskapet i 1912 søkte om konsesjon på strekningen til Frognerseteren, hadde det sikret seg et tomteløp ved Voksenåsen og Lillevann.

Banestrekningen fra Majorstuen til Holmenkollen la grunnlaget for boligbyggingen over hele Holmenkollåsen. På samme måte pumpet Smestadbanen og senere Sognsvannsbanen nytt liv inn i strøket med ny boligbygging.

Anlegget av undergrunnsbanen var kanskje enda viktigere. Mange av byens autoriteter ville ha overgang fra bane til sporvei ved den gamle byggen. Banen fikk imidlertid sitt store faste klientell nettopp fordi den brakte de faste reisende raskt inn til byen.

Holmenkolbanen og utfarten til Nordmarka

"I mine unge dager, sa Nansen, kunne jeg den ene lørdag gå fra Syvertsen-hjørnet i Homansbyen til Frognerseteren, og den neste lørdag finne igjen mine ukegamle ukryssede skispor. Det kan jeg ikke gjøre i dag, sa Nansen i 1915." (H-banen 50 år, s. 141.)

Mellom Nansens første skitur til Frognerseteren i 1880-årene og hans tale i 1915 skjedde to viktige begivenheter: Holmenkollrennet ble åpnet i 1892 og Holmenkolbanen i 1898.

Skipionerne la de første løypene i Oslomarka, og banen påskyndet utviklingen i vesentlig grad.

Holmenkolbanen fikk betydning for skiturenes lengde: Før banen kom, gikk skiturene oftest til området rundt Frognerseteren. Fra 1890-årene sluttet de ved Slakteren og Blankvannsbråten. Etter anlegget av Tryvannsbanen til Frognerseteren i 1916 gikk den jevne søndagsfarer til Kikut-Fyllinga. Undergrunnsbanen førte til at tusener kom ut i Nordmarka. Køene utenfor Majorstuen og Nationaltheatret var lange på de store utfartsdagene.

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

Holmenkolbanen under okkupasjonen

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

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

Tyskerne bygde leir langs Sognsvann- og Røabanen, og spesielt på disse banene var det mange "grønnkledde" passasjerer. Tyskere ble sittende ensomme på setene sine selv om vognene var overfylte. Det samme gjaldt for de norske nazistene, folk i hirduniform eller med nazimerke. Dette skapte stor irritasjon hos nazistene. Banen måtte sette opp plakater som forbød slik demonstrasjon mot tyskere og nazister.

Etter okkupasjonen

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

Senere fikk Holmenkolbanen nye vogner i 1950-årene.

I 1960-årene ble det klart at både banen og vognparken trengte fornyelser. Over halvparten av vognene var bygd før andre verdenskrig, noen før første. I 1973 overtok Oslo kommune aksjemajoriteten i Holmenkolbanen. Oslo Sporveier skaffet nye vogner, skiftet skinner, erstattet tresvillene med betongsviller og rustet opp strømforsyningen.

Baneforbindelse øst-vest

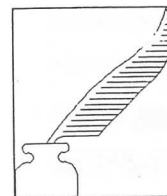
Sammenknytningen av forstadsbanene i øst og vest er en forlengelse av planene til Holmenkolbanens pionerer. De ønsket at de faste reisende på Holmenkolbanen skulle få en mest mulig enkel og rask transport til arbeidet i byen. Dessuten ønsket de at flest mulig andre av byens innbyggere og turister skulle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

Finn Holden

Kilde: Holmenkolbanen 50 år

Strandholt: A/S Holmenkolbanen 1896-1975

Oslo bys historie, bind 4.



SEKRETÆRENS HJØRNE

Det er hyggelig å fortelle at vårt historielag fortsetter å vokse. Siden mai måned har vi fått 73 nye medlemmer, og vi er pr. 1. september blitt 233 medlemmer. Medlemmene kommer fra alle himmelretninger, fra Narvik i nord til

Kragerø i syd, fra Uppsala i øst til Bergen i vest.

Fra Eckbos Legater har vi i sommer fått en god økonomisk støtte på kroner ti tusen som vi takker hjerteligst for.

Det har gått litt tregt med å få i gang de forskjellige gruppene vi har nevnt tidligere, men kilderegistergruppen har i hvert fall hatt 3 møter allerede hører vi. Det er ikke for sent å melde seg til litt innsats og hygge enda.

Finnes det et medlem eller to som vil være med i gruppen som intervjuer eldre for historielaget?

I anledning 175 års jubileumet for det ærverdige Riksarkivet er vi invitert dit til en 6 timers SLEKTSHISTORIEDAG lørdag 26. september. Eget program kan sendes deg hvis du ringer meg på 143921. Påmeldingsfrist 23. september.

Laget har avholdt 3 styremøter siden stiftelsen hvor vi har hatt fine diskusjoner om laget. Men husk at vi alle er avhengig av ideer og initiativ fra flere medlemmer.

Per Henrik Bache

BREV TIL REDAKSJONEN

Redaksjonen har mottatt brev med kommentarer. Det er hyggelig å få respons som viser at bladet blir lest med interesse og kritisk sans. Etter beste evne vil vi svare på brevene.

To brev kom med korreksjon og kritisk kommentar. Kristian Arnesen gjorde oppmerksom på at det var Christiania Skiklub som arrangerte de første Husebyrennene og stiftet Foreningen til Skidrettens Fremme i 1883. Sten Lous skrev at ingen i bydel 23 har sagt -stua, det må være "utbyggingsord fra senere tid". Det er riktig at redaktøren er innflytter i bydel 23; men fra oppveksten ved den daværende Prestenes Kirke før og under annen verdenskrig har formen Majorstua alltid vært den naturlige.

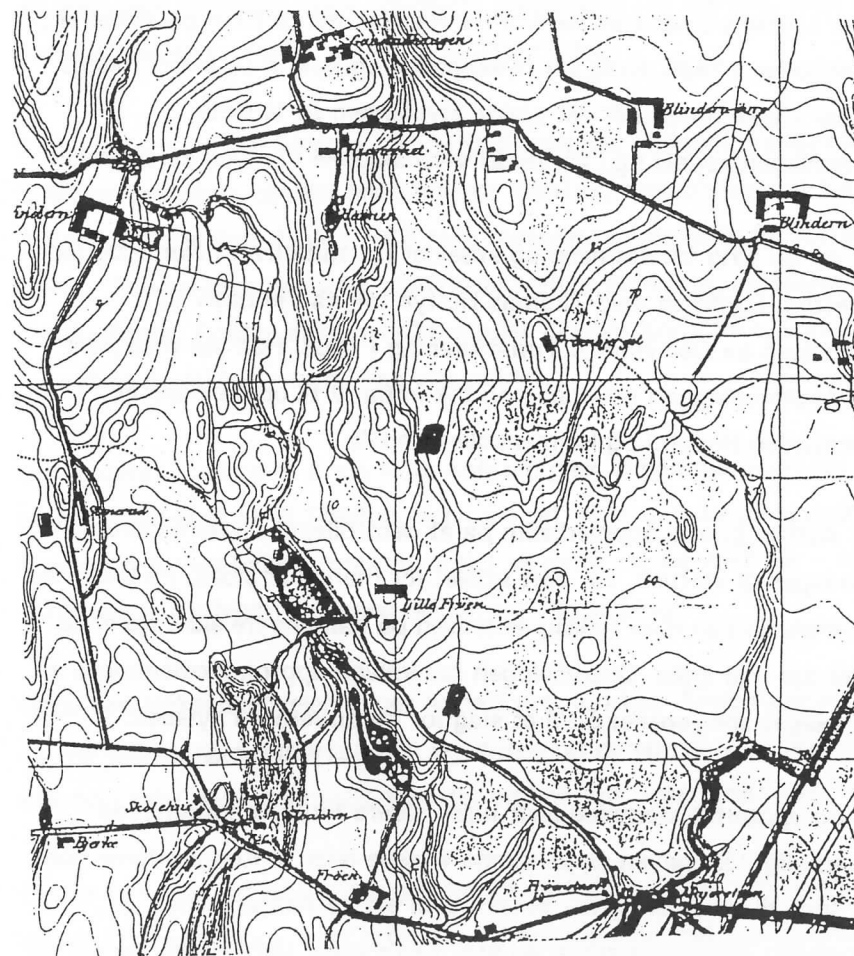
Sten Lous spør om Frøensdammene. De ble tørrlagt da Sognsvannsbanen ble anlagt i midten av 1930-årene. Bygningen til Frøens mølle står fremdeles, Thaulows vei 17 ved Frøn stasjon på Holmenkollbanen.

Et spennende brev var skrevet av forfatteren av "Holmenkolbanen 1896-1975", Th. Strandholt. Han kommenterer bildet fra Slemdal stasjon på side 7 i nr. 2. Kommentaren til bildet er Slemdal station 1914. På postkortet står det håndskrevet 1914-15.

På Sherlock Holmes'k vis analyserer Strandholt seg fram til vogntypen på bildet og årstallet for fotografiet: ikke en ordinær Holmenkolbanevogn fordi de ble levert innebygd, ikke en av Kristiania Sporveisselskabs ("Grøntrikken", hestesporveien) vogner i 1914, fordi disse var

innebygd etter 1908-1910. Det er i stedet en av motorvognene til Kristiania kommunale sporvei ("Rødtrikken", 1899-1905), som kjørte på strekningen Sagene - Rodeløkken og Vippetangen. "Det forblir en gåte hvorfor vognen kjørte på HKB's linje hit." Strandholt konkluderer med at bildet sannsynligvis ble tatt vinteren 1904.

Redaktøren ser fram til flere interessante brev fra leserne.



1^{ste} Januar 1881. - Frøensdammene tydelig inntegnet

PÅ GAMLE STIER I VOKSENKOLLEN

Torsdag 4. juni arrangerte Vinderen historielag sin første vandring i bydelen. Et femtitalls mennesker møtte frem. Turleder var Truls Astrup, mangeårig sekretær i Holmenkollen Vel. Han loset oss langs den blåmerkede stien som går opp ved Voksenkollseteren via Storstua til Anne Kure-tomten. Det naturlige møtested var Kragstøtten.

Gustav Lærums statue av veidirektør Hans Hagerup Krag ble avduket på Voksenkollen i 1909. Krag var nyskapende og dyktig på svært mange områder - ikke minst når det gjaldt utviklingen av landets kommunikasjonsnett og i vår bydel veianleggene i Frognerstrøket.

Krag var en ivrig friluftsmann og arbeidet for turistlivet i Norge og for skiidretten. Sammen med Thomas Heftye tok han initiativ til opprettelsen av Den Norske Turistforening i 1868. Han var med på å stifte Akeforeningen i Kristiania og tok initiativ til oppførelsen av Voksenkollen Hospits og Holmenkollen kapell.

Truls Astrup gjorde oppmerksom på at den tollekniven som Lærum hadde laget til statuen, var blitt stjålet for mange år siden. På bilder av Krag-statuen kan man tydelig se kniven på hans høyre side. Nå er det bare et par hull igjen. Opplysningen om kniven opptok medlemmene av historielaget som ønsker å slå et slag for kulturvernet i bydelen.

I god og oppløftet stemning gikk turen videre forbi Kongsseterens portnerbolig. Litt høyere oppe kunne vi skue over til Kongsseteren som ligger lunt til inne i skogen - nesten som ett av Asbjørnsens eventyrslott. Kongsseteren er en stor tjærebeiset tømmervilla og var en

gave fra det norske folk til kong Haakon 7 og dronning Maud ved kongeparets kroning. Det var her kong Olav 5 døde for vel ett år siden.

Lenger fremme på stien fortalte Astrup om en av originalene fra området - Høysekken, som han populært ble kalt. Samuelson, som han egentlig het, var sønn av en skolelærer inne fra Sørkedalen og gjorde i mange år forefallende arbeid for folk og huskes fortsatt godt av mange av dem som har bodd lenge i bydelen. Han bodde i et lite rødt skur like ved der Legeforeningens Soria Moria ligger i dag.

Så svingte vi ned til Solstua i Thorleif Haugs vei. Her gav restauratøren, Kristian Qvigstad, oss litt historikk om Solstua, som ble bygget for generaldirektør Sam Eyde i 1905 som representasjonsbolig for Norsk Hydro. Senere eiere har vært fabrikkeier Halvor Schou og professor dr. Ewald Bosse. Bosses enke overdro stedet til Oslo Kommune, som opprettet en stiftelse som i dag eier stedet.

For å komme videre til Anne Kure-tomten gikk vi ned gjennom det gamle haveanlegget til Solstua. Selv om det nå er ganske gjengrodd, forstod vi likevel hvilken prakthave det en gang må ha vært her - med springvann, fontener, svalende hekker og trappeganger.

Nede ved Voksenkollveien ligger Anne Kure-tomten. Anne Kure var en av Norges første fysioterapeuter, og driftig og dynamisk som hun var, fikk hun reist dette rekreasjonsstedet og hotellet, som brant ned i 1941.

Denne lille forsommer-vandringen hadde tatt deltagerne med til steder der de færreste hadde vært tidligere. Turen gav mersmak så lignende vandringer vil nok komme til å bli arrangert i tiden fremover.