

OPPEGÅRD HISTORIELAG

Kalender 1994



Smaalensbanen – om jernbanen gjennom bygda

Smaalensbanen.

Christiania—Frederikshald. 137 km. i 4—5½ T.; for II. Kr. 6.18, III. Kr. 4.12. Nattog: Soveplads Kr. 12.30. I. eller II. 10.30; III. 6.20. *Frederikshald—Kornsjø*, 32 km., for II. Kr. 1.76, III. Kr. 1.04. *Christiania—Gøteborg*, 356 km. i 10 T. 10 Min. — 13½ T.; for II. Kr. 22.17, III. Kr. 13.03; — Nattog: Soveplads Kr. 32.15, I. eller II. 26.85, III. Kr. 16.15. — Direkte Billet med Nattog *Christiania—Altona*, henholdsvis Kr. 67.60; 54.00; 34.70. Returbill. med 25 Proc. Afslag gyldig 2—3 Dage. Disse kunne ogsaa kjøbes til Vestbaaernes Stationer. «Norges Communicationer», C. D.

Fra **Østbanegaarden** i *Christiania* over Akerselven, med Bjørviken tilh. og i stor Bøining over det gamle Oslos Tomter (Sp. 30), under *Bispegaden*, over *Loelven* og langs *Ekeberg*, hvor Banen er sprængt ind i Fjeldet. Her sees for sidste Gang *Christiania*, og saa passerer *Kongshavn* (tilh.); *paa Reise til Christiania* bør man her omvendt passe paa at faa det første Skue af Byen. Tilh. vakker Udsigt over *Bundefjorden*, en Arm af *Christianiafjorden*. Paa Fjordens Øer er i senere Aar talrige Landsteder skudt op; i Baggrunden *Nesodlandets* lange Ryg, der skiller *Bundefjorden* fra *Christianiafjorden*. Nedenfor Banen (tilh.) sees *Badehuse* og *Brygger*. Gjennem vakker Fjeldskar til

(4 km.) **Bækkelaget**. Nu aabner sig Udsigten til den flade Strand under *Ekeberg*, hvor der ligger en Klynge af Landsteder, *Bækkelaget*, medens andre *Villaer* og *Smaahuse* klynge sig opover *Fjeldvæggen*, tilh. Broen over det smale *Ormsund* ud til *Ormøen*, der nu er helt fyldt af Landsteder (Sp. 36). Fra *Bækkelaget* stiges efterhaanden opad; *Udsigten stedse mere vidstrakt og storartet*. Forbi de talrige Huse og Landsteder paa *Sæterstranden* eller *Nordstrand* (Stoppested for Lokaltog) med *Nordstrand Bad*, (8 km.) **Ljan**, med lignende Omgivelser, men videre Udsigt. Tæt ved ligger

Ljanshøiden, Skydsstation, 10 km. fra *Christiania* og 19 (24) km. fra † *Kapel-Sander* i *Ski*.

Siderute til Tomter Station. Sp. 61. 34 km. Fra *Ljan* op tilh. forbi Skydsstationen til *Ljabro*, hvor *Veien* bøier ind i Landet. Jævnt opad, forbi *Gjersrudtjernet* og flere

Gaarde, hvoriblandt *Store Stensrud* og *Lille Stensrud* (7 km.). Straks efter, ved *Sværsvandet* paa Bro over den myrede Elv, *Mossevasdragets* øverste Del; gennem *Skov* forbi *Krokhol* og frem til de vakre *Bindingsvand*, som længe haves tilv. Bort fra disse, lidt opad og saa nedover til *Gaarden Vik* og langs den vakre *Indsø Vaag* hen til *Elvens Udløb*. Her Bro over til den store *Gaard Vestby* med *Sagbrug* og *Vestby (Marie) Kirke*. Langs Elyen til

† *Foss*, 24 km. Herfra vakker *Vei* langs *Indsøen Mjær*, forbi *Ungersnes* (tilh.). *Mjærskog* med *Mjærskogkollen* (288 m.) tilh. og *Nes* tilv. Videre følges *Vasdraget* frem til

† *Øien*, 10 km., lige ved *Tomter Jernbanestation*. Sp. 61.

Fra *Ljan* storartet Viadukt over *Ljansdalen*, med vakker Udsigt nedover *Dalen*; *Bundefjorden* i Baggrunden. Banen gaar nu ind i et ensformigt Landskab, hvor der kun sees enkelte *Gaarde* i *Skoven*. Man er her i *Nærheden* af *Gjersjøen* (ikke synlig); derimod passerer *Kullebundtjernet* (tilh.). Næste Station er

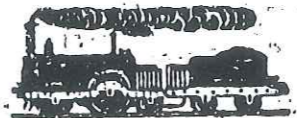
(18 km.) *Oppegaard*; videre samme ensformige Landskab til

(24 km.) **Ski** (Buffet), hvor den indre Linie skiller sig fra den ytre (Sp. 60) † *Kapel-Sander*. Videre i flad Egn, som dog er mere dyrket end det tidligere gennemreiste Landskab, til

(32 km.) **Aas** († *Aasheim*, lige ved Stationen, godt Kvarter, 11 km. fra † *Kapel-Sander*, 10 km. fra † *Randum* og 19 km. fra † *Hasle* paa *Nesodden*; til † *Drøbak*, 13 km., meget vakker *Vei*, og til † *Øien* i *Hobøl*, 22 km.). Ikke langt borte er *Aas Hovedkirke* og den store *Landbrugsskole* (den sidste ikke synlig). Landskabet er hølgeformigt og bevarer den tidligere Karakter.

(39 km.) **Vestby**. (I *Nærheden* † *Randum Ødegaarden*, 10 km. fra *Aas*, 9 km. fra † *S. Skjøien*, 13 km. fra *Drøbak* og 8 km. fra *Hølen*. — Herfra Sidevei til *Hvitsten* ved *Fjorden*, 7 km.). I *S.* for Stationen sees *Vestby Kirke* og *Præstegaard*. Fremdeles ensformigt Landskab. Tilh. lidet *Vand*. Banen gaar langs en *Bæk*; tilh. Glimt af *Christianiafjorden*. Saa er Banen paa Bro ført over den lille *Elv*, der gaar forbi *Ladestedet Hølen*.

Ved *Elvens Udløb*, 3—4 km. nedenfor *Hø-*



Smaalensjernbanen.

2. januar 1994 er det 115 år siden jernbanen gjennom bygda vår ble åpnet. Det er ikke mange begivenheter i kommunens historie som har hatt større betydning for den senere utviklingen enn åpningen av Smaalensbanen i 1879 mellom Christiania og Fredrikshald. Det var ikke bare på Oppegård at jernbanen satte sitt preg. For hele Follo-regionen kom det nye kommunikasjonsmidlet til å spille en stor rolle for både bosetning og næringsliv.

1992-kalenderen til Oppegård historielag hadde husmannsplasser som emne, i 1993-kalenderen var det Gjersjøen. I årets kalender har vi valgt å presentere Smaalensbanen mellom Christiania og Ski - men med hovedvekten på den 7.9 kilometer strekningen som ligger innenfor Oppegårds grenser. Fra 1.7.1930 har Østfoldbanen vært det offisielle navnet - hele strekningen mellom Oslo og Ski er i dag 24.3 kilometer.

Et omstridt linjevalg

Jernbanebyggingen i Norge tok til i 1851 da Stortinget inngikk kontrakt med engelske finansmenn om anlegg av en jernbane mellom Christiania og Eidsvold. Den 68 kilometer lange **Hovedbanen** åpnet 1. september 1854, en strekning som ble tilbakelagt på 2 1/2 time. Den ble først og fremst bygget for å bedre tømmertransporten mellom de indre østlandsbygdene og Christianiafjorden.

Nå skjedde ting raskt. Allerede i 1857 vedtok Stortinget at det skulle anlegges jernbane mellom Lillestrøm og riksgrensen over *Kongsvinger* og at det skulle påbegynnes en jernbaneforbindelse til Trondheim. Først 25 år etter åpningen av *Hovedbanen* fikk distriktene sørover fra Christiania sin jernbaneforbindelse.

2. januar 1879 åpnet den 137 kilometer lange **Smaalensbanen** fra Christiania gjennom *Agershus Amt* (Oppegaard, Ski, Aas og Vestby) til Moss og *Fredrikshald* i *Smaalenes Amt*.

25. juli samme år var den 34 kilometer lange fortsettelsen til riksgrensen ferdig.

24. november 1882 åpnet den 80 kilometer lange strekningen mellom *Ski* og *Sarpsborg* over *Mysen* (østre linje).

Kravet om jernbane til *Smaalenes Amt* (Østfold) dukket opp i 1866 fra *Kristian Brandt* (stortingsmann for Moss og *Drøbak*) og *landbruksskolebestyrer J.T. Landmark*. I 8 år foregikk en heftig debatt om ulike linjevalg. Inne i diskusjonen var både en jernbane gjennom *Østmarka* over *Enebakk* mot *Hobøl* og *Trøgstad* og mer kystnære alternativer i form av jernbane over *Ski* eller langs *Bundefjorden*.

Jernbanedirektør *Pihl* var ingen tilhenger av noen *Enebakk-linje* og skrev: "Fra *Hovedbanens Station* i *Christiania* gaar *Linjen* forbi *Alunværket* og videre langs *Stranden*, men frembyder allerede ved *Søndre Bækkelaget* to *Hovedalternativer*."

Fra *Yngvar Nielsens «Reisehaandbog over Norge»* fra 1891. Forsidebildet viser togets ankomst til *Oppegaard Station* i 1879.

Ski-Linien føres fra Ljabru-Chauseen ved Bækkelaget i jevn Stigning over Sæterhøiden med en 100 Fod høi Viadukt over Ljabrudalen, videre østenom Kullebundvandet til Gaarden Monsrud i Ski.

Bundefjords-Linien til Syverud øst for Årungen fortsætter fra Bækkelaget langs Stranden betydelig lavere end Chauseen, svinger efter Ljabruelven rundt Ljansbukten og går med en 950 Fod lang Tunnel gjennom Fjældkollen søndenfor denne. Linjen følger saa Bundefjorden, næsten horisontalt, til Næsset og Gaarden Syverud i Ås."

Jernbanedirektøren selv holdt på Bundefjords-linjen. Han mente den hadde vesentlige fordeler i teknisk henseende og kunne tjene langt større lokale interesser for distriktene på begge sider av fjorden "end Ski-Linien der gaar gjennom et tyndt befolket Distrikt".

Fra Enebakk argumenterte man sterkt for å legge banen om dette distriktet på grunn av stor skogsdrift og fabrikkdrift. Dessuten mente man at det måtte være unødvendig å legge en jernbane side om side med en av landets ypperste chausseer (Ljabru-chausseen). Jernbanen ville i dette henseende også skape ubehageligheter for trafikken "idet Hæsterne meget vanskelig vil vændes til Synet af og Støien ifra Jærnbanen" ...

De fleste samlet seg om Bundefjords-linjen. Til tross for anbefalinger fra Jernbanedirektøren, Departementet, Ingeniørkommisjonen og Regjeringen - og fra kommuner og privatpersoner - valgte Jernbanekomiteen i Stortinget likevel å gå inn for Ski-linjen med følgende kommentar: "Denne gir en besparelse på 1/3 mil. I penger er den 138 264 Speciedaler billigere og flere aksjer er tegnet for Ski-linjen. Distriktene rundt Bundefjorden har dessuten med dampskipene allerede en bedre transport. Komiteen vil også påpeke den militære fordel en linje om Ski gir idet den er mer beskyttet mot sjøangrep."

Jernbanekomiteens innstilling ble bifalt på Stortinget den 4. juni 1874 med 59 mot 42 stemmer - "Anlægget fra Christiania føres gjennom Ski til Monsrud". Med denne beslutningen kunne anleggsvirksomheten begynne - og etter 4 1/2 års arbeid kunne Smaalensbanen åpne 2. januar 1879.

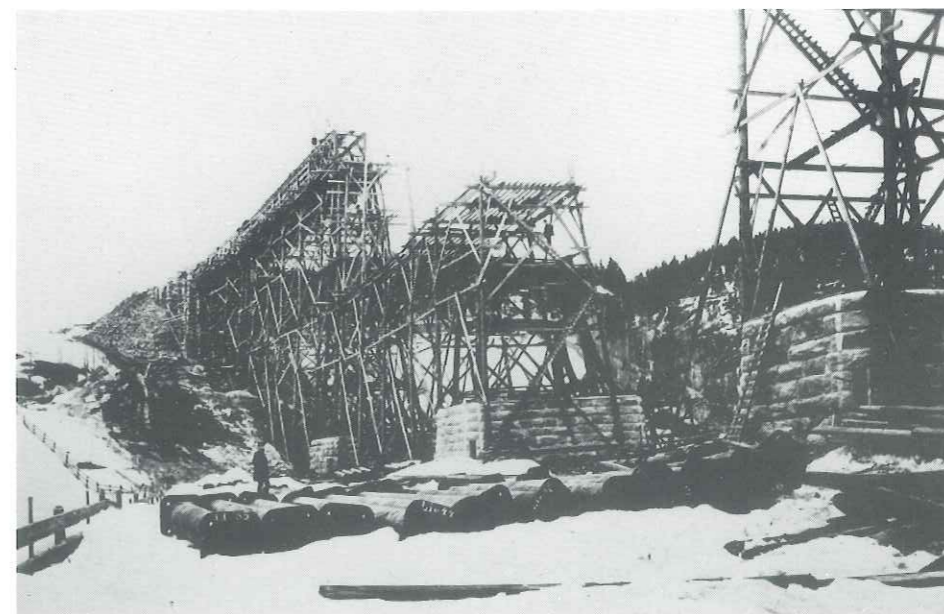
Svenske rallare

Anleggsarbeidene satte i gang straks vedtaket om linjevalget var fattet. For bygdelivet i Oppegård kom jernbanen til å spille en sentral rolle i årene som fulgte. Et markert trekk var tilstrømningen av svenske jernbanearbeidere. Folketellingen fra 1875 viser at av tilsammen 580 innbyggere var hele 74 svensker (56 menn og 18 kvinner). 40 av dem er registrert som jernbanearbeidere, de aller fleste unge og ugifte og oppført som "logerende" på gårder og husmannsplasser. På Slåbråten bodde det f.eks. 4 "logerende jernbanearbeidere", 3 av dem var fra Sverige.

Senere gav jernbanen arbeid til flere av bygdas innbyggere. I 1891 bodde f.eks. på Fagerheim ved Kullebunden skinneleggerformann Otto Olsen med sin kone, grindvokterske ved jernbanen, Anne Helene Olsen, sin far og 8 barn.

Det samme var tilfellet på Holmlia der det i 1875 var drøyt 50 fastboende med unger og tjenestefolk. I tillegg kom nærmere 30 svenske rallare og noen få norske - de tok også her inn på gårder og småbruk. Bygdeoriginalen Karl Larsson (med tilnavnet "Gærne Kal") skal ha vært uhorvelig sterk. Det fortelles at han alene tok en jernbaneskinne og kastet den utfor skråningen.

I oktober 1874 begynte jernbanearbeidet ved Kambo utenfor Moss. I de



1. Ljansviadukten under bygging (5. april 1877).

neste årene bar byen preg av de mange innlosjerte jernbanearbeiderne, for det meste svensker. Bare på Kambo bodde det 300 svenske rallare - hvilket resulterte i endel fyll og spetakkel...

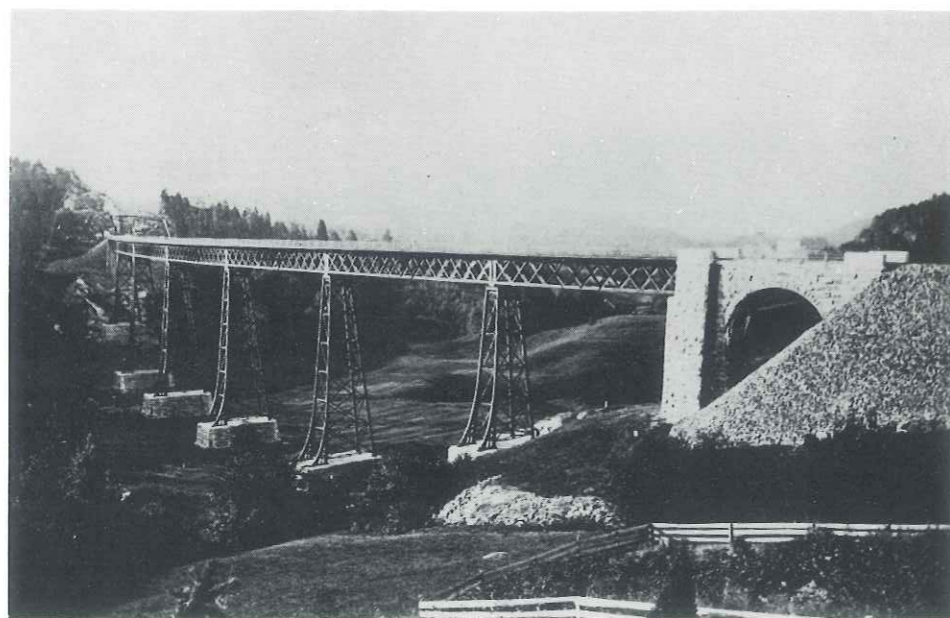
Holmsmyra og Ljansviadukten

"Da Smaalensbanen i 1870-årene var ferdig og skulde tas i bruk, hadde den to bekymringsfulde punkter, Ljabroen og Holmsmyren, særlig den siste satte i de første årene mange nervøse reisende graa haar i hodet. Det hendte at linjen sank, overbygningen ble borte og grus og stein kom op i dagen igjen på andre kanter av myren. Saavidt man husker skjedde det imidlertid ingen ulykke, men det var med et lettelsens sukk man satte sig tilrette i kupeen når Holmsmyren var passert".

Holmsmyra ved Lusetjernet lå sammen med Ljansbroa langs den første jernbanetraseen som ble erstattet med omleggingen av sporet om Hauketo i 1925. **Gamlelinja** gikk i bro over Ljanselva, langs vestsiden av Sloreåsen og Ravnåsen gjennom Lusetjerdalen og over Holmsmyra fram til Holm gård. Holmsmyra mente mange var bunnløs og krevde under og etter anleggsperioden stadig mer fyllmasse. Jernbanen skrev i 1878 at "heller ikke ved Holmsmyren bør man antage at Synkninger herefter vil ophøre, men her arbeides nu paa at bringe Fyldningen i fuld Høide".

I ettertid er det nok jernbanebroa over Ljanselva - **Ljansviadukten** - som huskes best. Det var stor ingeniørkunst, men for passasjerene kunne nok overfarten fortone seg som en usikker affære. På folkemunne het det seg at ingeniøren som stod for konstruksjonen av broa skjøt seg før første toget passerte. Grunnen skulle være at han var sikker på at den ville ramle sammen. Den er ikke sann - den svenske ingeniøren Axel Jacob Petterson døde hjemme i Sverige flere år senere.

Sigrid Undset bodde noen år på Svartskog i Oppegård. Boken "Gymnadenia" fra 1929 starter med å fortelle om hovedpersonen Paul Selmer opplevelse av Ljansviadukten: "Toget saknet farten og slamret utover Ljansviadukten. Han så ned på den lille bakkedalen i dypet under sig - og han



2. Anleggsperioden er over – nå kan toget komme (se ellers februar).

kjente det lille vellystige gysset gjennom kroppen; sånn gikk det i ham alltid når han stod utenpå plattformen mens toget kjørte over den høie jernbanebro” ...

Det var strengt forbudt å gå over broa, men til tross for dette var det mange fra Holmlia som lot seg friste. Veien om Hauketo var temmelig mye lenger. Den berusede mannen som mistet balansen og ble hengende etter armene, kan takke banevokteren for at det gikk bra. Da han ble halt opp, var han blitt klinkende edru fortelles det.

Broa manet enkelte våghalsar til halsbrekkende eventyr. Det sies f.eks. at sønnen til Frølich (som startet kruttmølle i Liadalen) med eget fly tok turen under broa.

Ljansbroa stod trygt i 50 år før den ble revet. Det skjedde i 1929 etter at banen noen år tidligere var blitt lagt om Hauketo - mer om dette under februar måned.

Togulykken på Oppegård 1878

6. desember 1878 skjedde det en ulykke på Oppegård stasjon som krevde et menneskeliv. Stasjonsbetjeningen med familie og flyttegods ble fraktet med ekstratog fra Christiania - med to lokomotiver foran, en lang rekke godsvogner med innbo og andre eiendeler og etter dette en rekke passasjer-vogner. Toget satte av folk og gods ved Bækkelaget og Lian - flere stasjoner var det ikke før man kom til Oppegård.

Seksjonssjef Andersson hadde ledet arbeidene med opprettelsen av stasjonen. Han fant ut at det enkleste var å kjøre toget inn på et blindspor for å komme nærmest mulig stasjonsbygningen. Lokomotivførerne hadde ikke kjørt strekningen tidligere og kunne ikke se stasjonen før de var like inn på den. Da var det for sent - de kjørte inn i fjellveggen i full fart. Begge lokomotivførerne fikk hoppet av toget i farten, men overkonduktøren som forsøkte å bremse, ble funnet død med brekkstangen gjennom brystet. Han var den eneste som ble drept, men to andre passasjerer ble alvorlig skadet. Ulykken kunne fått langt større konsekvenser om godsvognene ikke var

foran i toget. De var knust til pinneved. Stasjonsmesteren hadde ved til ovnen sin i de neste 3 årene... Tiltale for uaktsomt drap ble reist mot Andersson og lokomotivføreren. De ble dømt, men senere benådet.

2. januar 1879 - Smaalensbanen åpnes

Linjen ble ryddet og alt var klart **2. januar 1879** for det første ordinære toget fra Christiania. I "Morgenbladet" kan vi lese at "det var et ringe Antal Passagerer som medfulgte det første Tog. Foruden den saare tidlige Afgangstid Klokken 7.15, turde det imidlertid være noget som ikke har tjent den nye Jernbane, nemlig Ulykkestilfældet ved Oppegaard og Besigtigelseskommissionens Indberetning med dens Paapegen af Banelegemets enkelte svage Punkter.

Gasoljelampene i Toget belyste Vognenes Indre, men Veiret var baade mildt og klart saa at Vinduerne ikke var belagte med Is og Passagerene kunde holde Øie med alle mærkelige Puncter. Det første var naturligvis den flere Gange udgledne Strækning ved Alunværksbugten, men som passeredes uden Uleilighed. Likedan gik det med det upaalidelige Stykke ude ved Bækkelaget. Her naaede vi allerede den første Station, som vil faa adskillig Betydning for Eierne af alle Ormöens prægtige Landsteder, paa Tider af Aaret da Dampbaaderne ikke er i Gang.

Det næste mærkelige Punkt var den store Viadukt ved Lian, hvis Virkning dog ere mere interessant nedenfra end fra Kupevinduet. Derefter kom man da til Oppegaard Station. Denne, som alle øvrige Stationer, nærmede man sig med sagte Fart. Under den overmaade langsomme Fremglidning tog det mere end et Minut at naa fra den Kutting, hvorfra Stationen først kan sees, og frem til Stationen hvorved Umuligheden af hin Ulykkesdag i tide at faa stoppet Togets hurtige Fart blev sterkt indlysende. Paa Sidesporet laa endnu Levninger efter de knuste Vogne".

Reisen forbi Tussetjernet mot Ski er omtalt under oktober måned. "Ski (Monsrud) Station faller strax i Øinene som noget større i Anlæg end Stationerne ellers paa Bondelandet. Det har ogsaa sin gode Grund da her Smaalensbanens indre Linie grener sig ud til Venstre, saa denne Station altsaa bliver en smule Knudepunkt. Nedover gaar det videre gjennem temmelig ensformige og trivielle Landskaber med aabne, dyrkede Marker, Smaaskov og lave Aaser gjennem Aas og Vestby".

Til Oppegaard Station i 1886

"Skilling-Magazin" i 1886 har en beskrivelse av "Et Besøg paa Fjeld Bigaard ved Oppegaard Station". Der fortelles det følgende om reisen utover fra Christiania: "Den, der første Gang drager afsted fra Christiania paa Smaalensbanen, modtager sikkerlig et dybt Indtryk af det paa engang storartede og blide Landskab, han farer igjennem. Paa den ene Side det stejle Egeberg, paa den anden Side den brede Fjord med alle sine Øer, i det Fjerne Askerlandets bølgende Fjeldlinjer, i Baggrunden den store By, der lidt efter lidt hæver sig mod de rundt omkring liggende Aaser, Akershus og den livlige med Skibe fyldte Havn, og dertil den tette Bebyggelse paa begge Sider af Jernbanen med Villaer af alle Slags, store Bygninger og smaa Bygninger, stygge og vakre, men alle yndigt beliggende. Alt dette giver Tanken og Fantasien saameget Arbejde, at man næsten føler sig lettet, naar man over den stolte Liansviadukt glider ind i et roligt, skovbevokset og kun af ganske lave Bjergknauser opfyldt Terræn der dog ogsaa har sine Skjønheder.

Der er ingen høje Aaser, men de enkelte Klippepartier vise ofte smukke Former, smaa maleriske Styrtinger, hist og her et lidet Vand og dejlige Birke-træer indsprenget i Naaleskoven. Det er den blide norske Skovnatur, vi her har for os; de enkelte smaa Gaarde, vi fare forbi, bevirke blot at Skoven viser sig mere til sin Fordel. Ensformig som Naturen her er, gjør den dog et venligt Indtryk; man aner, at der bag en eller anden Fjeldstyrting kan findes mangen yndig Plet, og saa er ogsaa Tilfældet” ...

Kjære leser - ha dette i baktanken neste gang du reiser med toget mellom Oslo og Oppegård...

Stasjonene

De fleste stasjonsbygningene langs Smaalensbanen ble ferdige rundt årsskiftet 1877-78. Bækkelaget og Ski stasjoner var bygget etter særskilte tegninger, mens Oppegård og Lian i likhet med alle de andre landstasjonene mellom Christiania og Fredrikshald var laget etter en av tre ulike type-tegninger. På strekningen mellom Oslo og Ski er bare stasjonsbygningen på Oppegård igjen av de opprinnelige stasjonene. Ved Bekkelaget ble linjen lagt om og stasjonen flyttet etter leirskredet i 1958.

BEKKELAGET (1879 - nedlagt 1983). NORDSTRAND (1881 - ubetjent fra 1970). LJAN (1879 - betjent). HAUKETO (1925 - ubetjent fra 1980). HOLMLIA (1932 - ubetjent). ROSENHOLM (1988 - ubetjent). KOLBOTN (1895 - betjent). SOLBRÅTAN (1939 - ubetjent). MYRVOLL (1919 - ubetjent fra 1966).

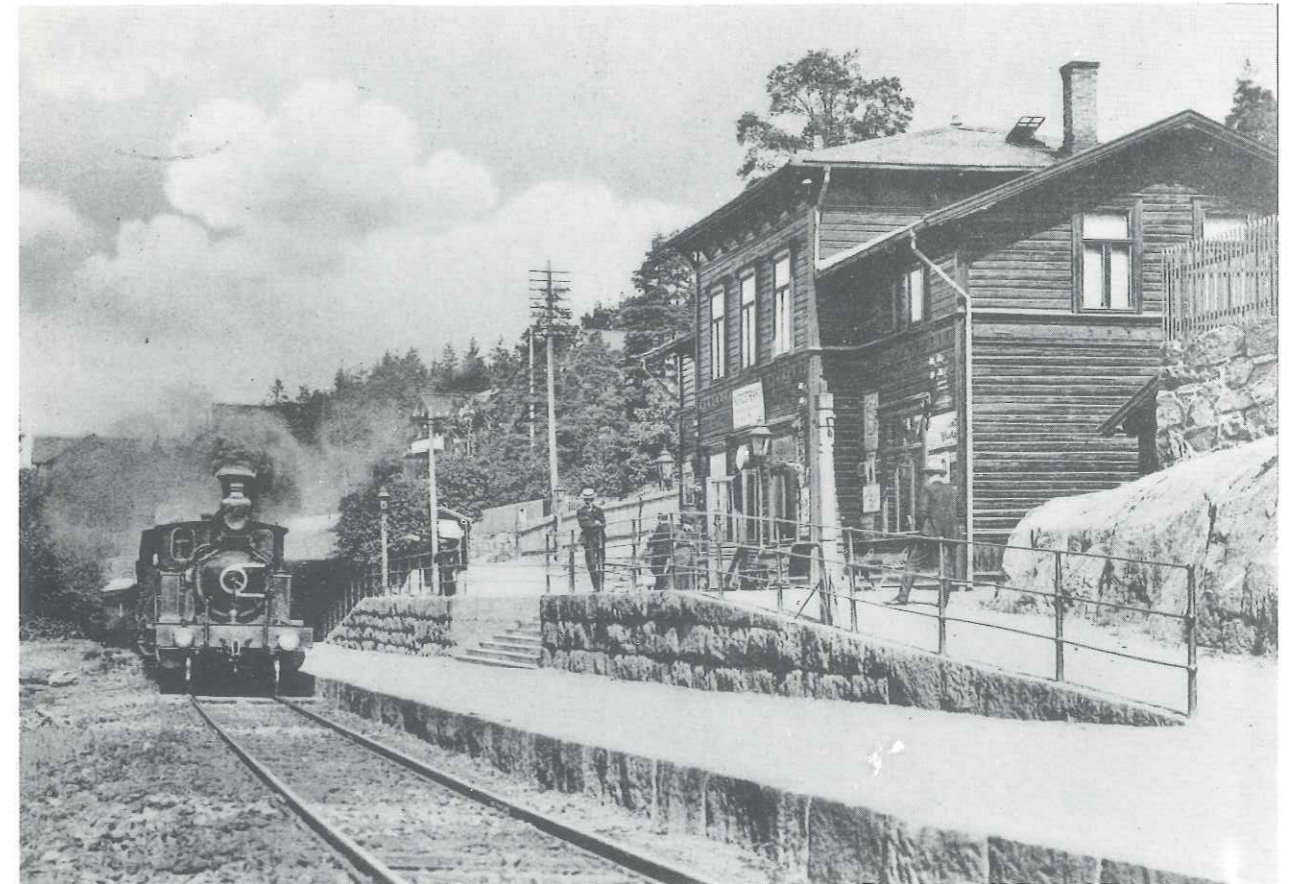
GREVERUD (1939 - ubetjent). OPPEGÅRD (1879 - ubetjent fra 1983). VEVELSTAD (1985 - ubetjent). LANGHUS (1919 - ubetjent fra 1980). SKI (1879 - betjent).

Kilder:

Bak kalenderen ligger mange forskjellige kilder. Vi takker alle dere som har hjulpet oss med bilder og opplysninger, først og fremst Jernbanemuseet på Hamar, Banemesterkontoret på Ski, Molle Bjørgaas, Lise Henriksen og Sverre Christiansen.

Bildene er fra Svein Sando (1-2-5-6-8-13-25-26), Forbundsmuseet i Akershus (14-15-17-18-19-23-24-27-28), Willy Østberg (10-11-12-21-22), Molle Bjørgaas (20-forsiden), Sture Larsson (3-9), Jernbanemuseet (7), Kolbotn stasjon (4) og Paul Barca (16).

Stoff er hentet fra artikler av Svein Sando (“Sarpsborg Arbeiderblad” 1978 og “På sporet” 1976) og Lise Henriksen (“Follominne” 1982). “Follominne” 1970 og 1978. “Fint folk i bratte bakker - Ljans historie” 1990. “Fra bygdeborg til drabantby - om Holmlia historie” 1990. “Posthistorie fra Oppegård” 1990. “Oppegård kommunes historie” 1965. “Kom, så skaper vi et kulturminne - om Ski stasjon” 1993.

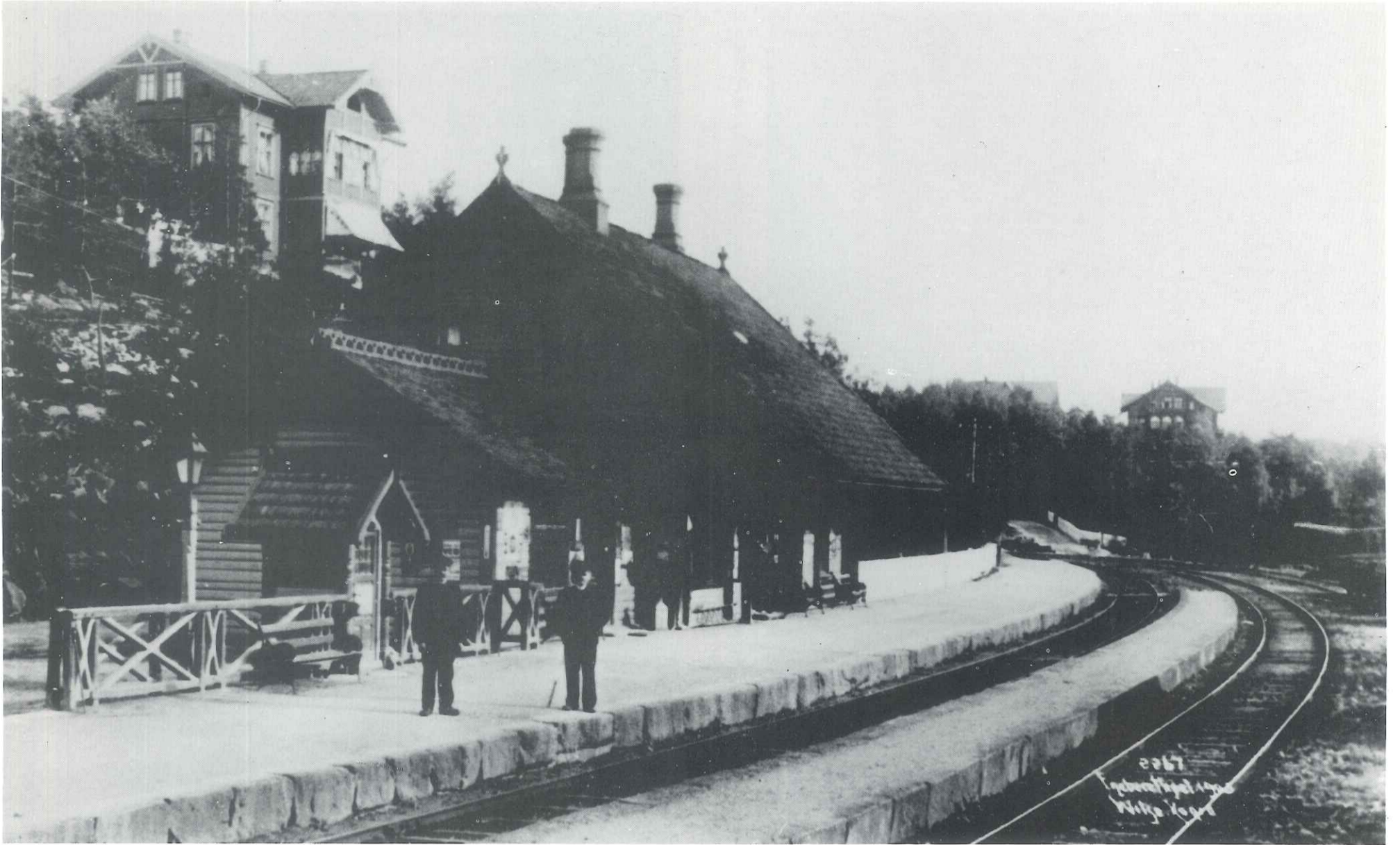


3. Bækkelaget, Lian, Oppegård og Ski var de 4 første stasjonene langs Smaalensbanen ved åpningen i 1879. Bare 2 år senere (1881) ble Nordstrand Station åpnet.



4. Kullebunden fikk holdeplass i 1895 og stasjon i 1912. Vi er her inne i stasjonsbygningen i 1925 med datidens tekniske installasjoner. I bakgrunnen skimtes billettluken.

Ljan stasjon



5. Den gamle stasjonsbygningen på Ljan i 1903.
6. Ljan stasjon omkring 1931 (under).

Da Smaalensbanen åpnet i 1879, var det 3 stasjoner mellom Christiania og Ski. Det var Bækkelaget, Lian og Oppegaard. Både på Lian og Oppegaard stasjon ble det opprettet poståpneri med stasjonsmesteren som poståpner, på Lian fikk stasjonsmester Edvin Olsen 96 kroner året i lønn av posten. Fra 1894 ble skrivemåten endret fra Lian til Ljan.

Opprettelsen av Smaalensbanen i 1879 førte til at byfolk kjøpte seg tomter på Ljan. I løpet av 1880-årene ble det oppført en rekke store og ruvende trehus i sveitserstil omkring stasjonsområdet (se bildet) - på samme måte som det rundt Drammensbanen etter 1872 grodde opp forstadsbebyggelse på Bestum, Stabekk, Høvik og Sandvika. Fra 1883 ble det opprettet lokaltog i regelmessig rute mellom Christiania og Ljan. Før toget gikk tilbake til byen, måtte lokomotivet kjøres foran vognene igjen. Det skjedde ved hjelp av penser og et sidespor, men fordi det ikke var noen vendesløyfe på Ljan stasjon måtte lokomotivet kjøre baklengs til eller fra byen.

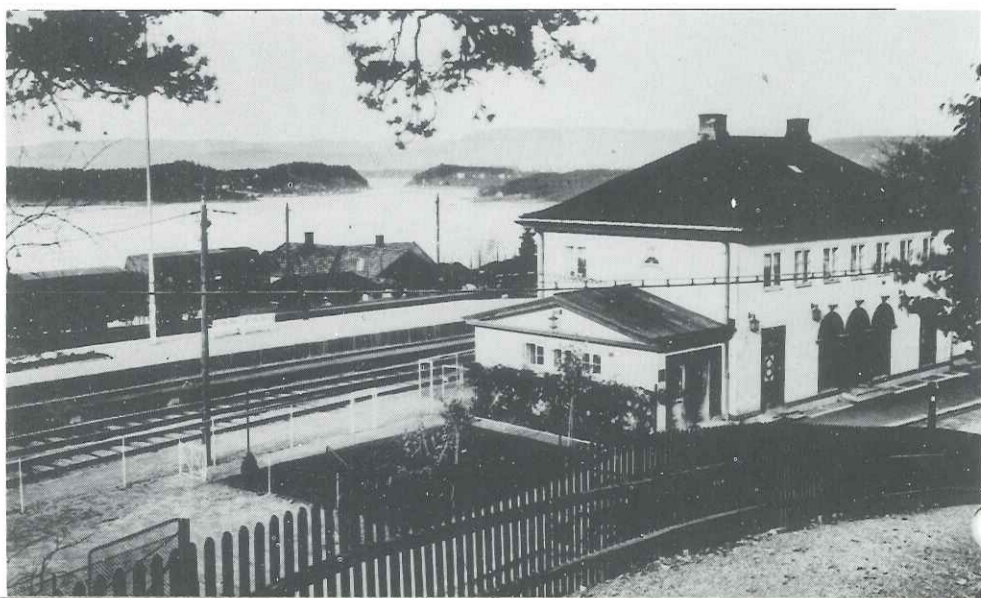
Den økende trafikkbelastningen gav behov for flere togavganger, men mulighetene var begrensede på den ensporede Smaalensbanen. I 1920 vedtok Stortinget at jernbanen skulle legges om Hauketo. Sommeren 1925 ble Hauketo stasjon innviet. Dobbeltspor til Ljan var vedtatt av Stortinget i 1916, men ble først ferdig i 1924.

Samme året stod det nye stasjonsanlegget ferdig oppført. Den nye Ljan stasjon ble bygget i nyklassisistisk stil. Den vakre utførelsen samt blomsterprakten på stasjonsområdet gjorde stasjonen berømt. Den gamle stasjonsbygningen på Ljan ble kjøpt av telegrafist Bjarne Johannesen i 1925. Han bygde den om og satte den opp et stykke nedenfor Ljan gamle skole der den fortsatt står i Herregårdsveien 6B...

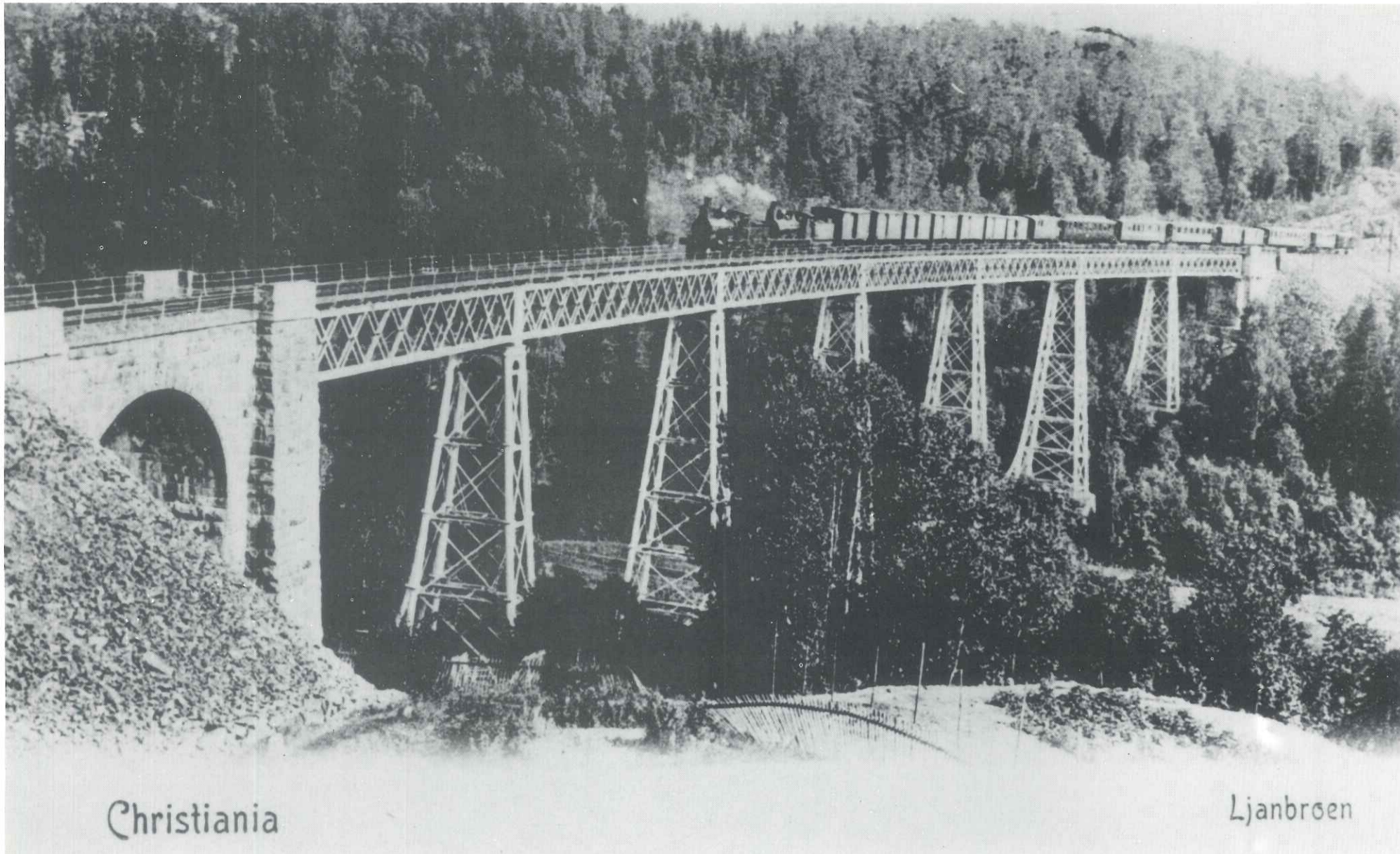
Januar

UKE	1	2	3	4	5
MANDAG	3	10	17	24	31
TIRSDAG	4	11	18	25	
ONSDAG	5 ^o	12 ^o	19 ^o	26	
TORSDAG	6	13	20	27 ^o	
FREDAG	7	14	21	28	
LØRDAG	1	8	15	22	29
SØNDAG	2	9	16	23	30

Nyttårsdag 1. januar



Ljansviadukten



7. To lokomotiver drar et langt togsett over Ljansviadukten på vei mot Christiania.
8. Herregårdsveien i bro over jernbanen ved Ljansviadukten omkring 1900 (under).

Fra Smaalensbanens historie er det nok jernbanebroa over Ljabrodalen (senere kalt Liadalen) som huskes best. Ljansviadukten var et resultat av stor ingeniørkunst, men for passasjerene var den skummel - folk grøsset og lukket øynene under overfarten på den 235 meter lange broa som hevet seg 36 meter over dalbunnen.

I sin tid hørte den "den storslagne Ljansviaducten" til de store severdighetene i følge reisehåndbøkene. Geografiske lærebøker fra 1880-årene fremhevet den som et storstilet mesterverk fra forrige århundrets jernbaneingeniørkunst - og den ble et yndet postkortmotiv. Under første verdenskrig var det væpnet vakt ved Ljansbroa av frykt for sabotasje.

I nesten 50 år tok den gamle stålbroa små og store togsett over det svimlende dypet. I forbindelse med utvidelsen til dobbeltspor ble banen lagt om mellom Ljan stasjon og Holmlia holdeplass. 15. februar 1925 begynte togene å kjøre om Hauketo som fikk sin stasjon fra samme dato. Dermed slapp de reisende "den halsbrekkende seilasen" over Ljansbroa. Omlegningen gjorde jernbanestrekningen 430 meter lenger, men nå var den reisende hele tiden på trygg grunn...

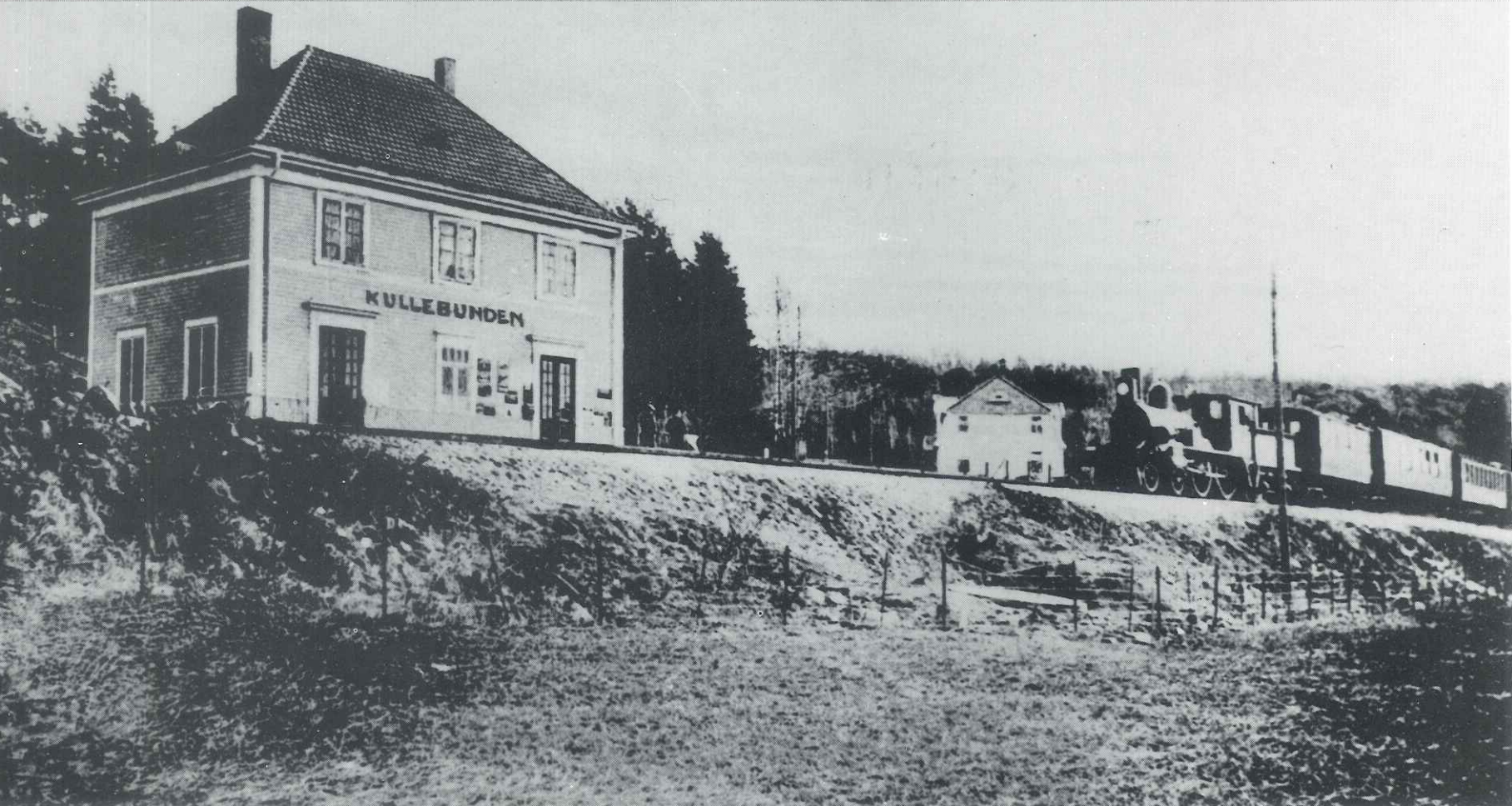
Da togene sluttet å trafikkere broa, var det en tid snakk om å la den stå som gangbro. 3. august 1929 ble den imidlertid sprengt i stykker, og jernet gikk til Christiania Spigerverk. Men fremdeles står noen av granittfundamentene igjen i dalbunnen som et minne - og søndre landkar, den dype fjellskjæringen med overgangsbros av antikke jernbaneskiner og traseen videre sørover forbi den moderne Holmliaabebbyggelsen er så absolutt verdt et besøk...



Februar

UKE	5	6	7	8	9
MANDAG		7	14	21	28
TIRSDAG	1	8	15	22	
ONSDAG	2	9	16	23	
TORS DAG	3 ^o	10 ^o	17	24	
FREDAG	4	11	18 ^o	25	
LØRDAG	5	12	19	26 ^o	
SØNDAG	6	13	20	27	

Fastelavnssøndag 13. februar

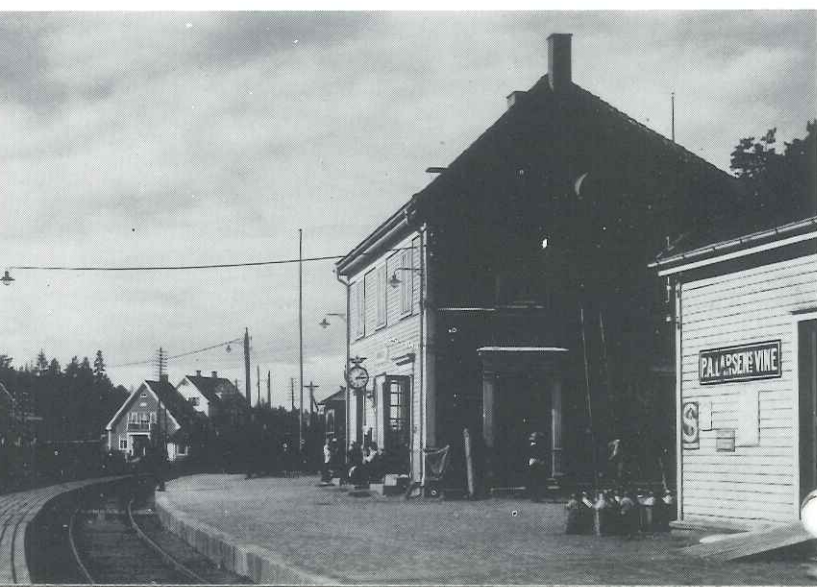


Stasjonen omkring 1915.
 Stasjonsbygningen på Kullebunden - med melkespann og vinreklame (under).

Stasjonen har lenge vært den eneste stasjonen i kommunen - og først i 1912 (33 år etter at Kullebunden stasjon opprettet. Da hadde stedet allerede fra 1895 vært benyttet for toget (se tegningen på nest siste side). Det var i 1877 - to år etter at Bergensbanen åpnet - at sognestyret søkte om stoppested ved Kullebunden. Det ble ikke avslag på søknaden.

Stasjonsbygningen fra 1912 på Kullebunden er den eneste i sitt slag her i landet som er utvirket og utvirket tegnet for Minde og Hop stasjoner på Bergensbanen (som ble opprettet i 1909). Bergenserne var imidlertid ikke fornøyd med den byggestil og utførelsen - for Oppegaard kommune var den derimot god nok. Stasjonsbygningen henger over stasjonsbygningen, håper vi at NSB og Oppegaard kommune får inn for at stasjonsbygningen fra 1912 skal bli stående. Byggestil og utførelsen har leilighet til stasjonsmesteren i annen etasje. I første etasje har stasjonsbetjentene og telegrafistene vært - i tillegg til stasjonskontor og postkontor. Fra 1912 til 1915 og fra 1934 til 1960 var Kullebunden stasjon (med navneformen Kolbotn fra 1922) knyttet til stasjonen. Stasjonsbygningen på Kullebunden i 1912, gav støtet til utbyggingen som ble gjennomført rundt stasjonen. Kullebunden gård har med sitt gårdsnummer 40 og stasjonsbygningen til hele sentrumsbebyggelsen på Kolbotn. Dette førte igjen til at Oppegårds administrativt sentrum da kommuneadskillelsen ble gjennomført i 1915.

I 1936 var dobbeltsporet mellom Ljan og Kolbotn ferdig anlagt. Dette var første godstoget passerte på det nye sporet, raste fyllingen nær stasjonen ut slik at skinnegangen ble hengende i løse luften.



Mars

UKE	9	10	11	12	13
MANDAG		7	14	21	28
TIRSDAG	1	8	15	22	29
ONSDAG	2	9	16	23	30
TORSDAG	3	10	17	24	31
FREDAG	4 ^o	11	18	25	
LØRDAG	5	12 ^o	19	26	
SØNDAG	6	13	20 ^o	27 ^o	

Palmesøndag 27., Skjærtorsdag 31. mars

Jernbanebyen ved Kullebunden



11. Jernbanebyen i Holteveien omkring 1920 - med ensporet jernbane.
12. Postkort av veien forbi Kullebunden stasjon i 1917 (under).

I 1912 stiftet verkstedklubben ved jernbanen på Oslo Ø et boligbyggelag der formålet var å skaffe medlemmene rimelige boliger. Grunnen var at leilighetene i Christiania var blitt uforholdsmessig dyre - både for leie og kjøp. De fikk ordnet garanti for lån gjennom NSB og begynte jakten på byggetomter. Det var flere aktuelle alternativer - som Kjelsås, Grefsen og Manglerud. Det hele endte opp med en avtale med Trygve Hansen på Kullebunden gård om kjøp av inntil 16 tomter. Tomtene lå langs jernbanen nord for stasjonen og ble bebygget i tidsrommet 1913 til 1915. Tomteområdet lå rundt Holteveien (etter husmannsplassen Holtet), en veistump langs østsiden av jernbanen. Den har senere blitt hetende Jernbanebyen.

Formann og initiativtaker til boligbyggelaget var Olaf Jahren. Han fikk med seg 11 av sine kolleger - på den måten ble det bygget 12 fine villaer i Holteveien.

Beboerne her var en viktig gruppe innbyggere for en ny og heller fattig kommune. De hadde et fast og sikkert arbeid og var dermed gode skattebetalere for en kommune som manglet det alt vesentlige.

Bildet ovenfor viser noen av villaene i Jernbanebyen. Første bygningen på venstre hånd ble bygd av Leopold Hansen og het Amalienborg, den neste ble bygd av Gustav Gundersen og het Amundrud. Fotografiet er tatt fra det som ble kalt "Lillebroa" og viser at jernbanen var ensporet. Dobbeltsporet til Kolbotn kom først i desember 1936.

April

UKE	13	14	15	16	17
MANDAG		4	11°	18	25°
TIRSDAG		5	12	19°	26
ONSDAG		6	13	20	27
TORS DAG		7	14	21	28
FREDAG	1	8	15	22	29
LØRDAG	2	9	16	23	30
SØNDAG	3°	10	17	24	

Langfredag 1., Påskeaften 2., 1. Påskedag 3., 2. Påskedag 4. april





Stasjon i 1977 - med postkontoret 1417 MYRVOLL i den ene enden.
 Området sett fra fly rundt 1935. Jernbanen er fremdeles enssporet, men det er anlagt sidespor på holdeplassen (under).

te utparselleringen av tomter på Myrvoll. Det var i den sammen-
 bedre kommunikasjonene, og allerede samme året ble Myrvold
 Smaalensbanen opprettet. Sammen med opprettelsen av stasjoner
 er langs jernbanen kom naturlig nok også ofte posten. Somme-
 Myrvold brevhus opprettet ved stasjonen og har senere hatt loka-
 em til mars 1988.

oldeplassen betjent. Stasjonsbetjent Hans Marius Hermansen ble
 styrer, men var administrativt underlagt Oppegård stasjon.
 le skrivemåten forandret fra Myrvold til Myrvoll.
 s det i en håndbok for jernbanetjenestemenn om Myrvoll: "Kon-
 um, lite og trangt. Godshuset likedan. Intet sidespor. Vesentlig
 k. Betjening 1 mann. Tjenestetid: 5.50 fm - 8.00 em. Søndager
 15 em. Landhandleri like ved, hvor også melk fås kjøpt. Kirke på
 ege, jordmor, apotek og lensmann ved Kolbotn. Folkeskole ved
 km. Middelskole ved Kolbotn. Holdeplassen ligger noe inne-
 av skog og fjell. Til Gjersjøen 1 km hvor anledning til fiske".
 er 15.8 kilometer fra Oslo og er høyeste punktet langs Østfold-
 egangen ligger 119.1 meter over havet.

rene var Myrvold ubetjent holdeplass. Fra 1921 ble det ansatt
 1937 egen stasjonsmester. I 1966 ble Myrvoll ubetjent stasjon
 de 6 personer har vært knyttet til stasjonen:
 nt Hans Marius Hermansen, bestyrer fra 1921. Telegrafist Olaf
 , bestyrer fra 1922. Kontorist Carl Arthur Aamodt, bestyrer fra
 smester Olaf Ruud (1937 - 1956). Stasjonsmester Arnt Tollef
 1956 - 1960, da han ble ansatt på Oppegård). Stasjonsmester
 rge (1961 - 1966).



Mai

UKE	17	18	19	20	21	22
MANDAG		2 ^o	9	16	23	30
TIRSDAG		3	10 ^o	17	24	31
ONSDAG		4	11	18 ^o	25 ^o	
TORSDAG		5	12	19	26	
FREDAG		6	13	20	27	
LØRDAG		7	14	21	28	
SØNDAG	1	8	15	22	29	

Off. høytidsdag 1., Kr. Himmelfartsdag 12. Grunnlovsdag 17., 1.
 Pinsedag 22., 2. Pinsedag 23. mai

Planovergangen ved Oppegård



15. Sætreskogveien i plan med jernbanen og med bom på hver side omkring 1920. Til høyre "Sætréhøiden" (eller bare "Høgda") og huset til Emil Hansen.
16. Sangerdag omkring 1930 - huset til Emil Hansen til høyre og jernbanen i bakgrunnen (under).

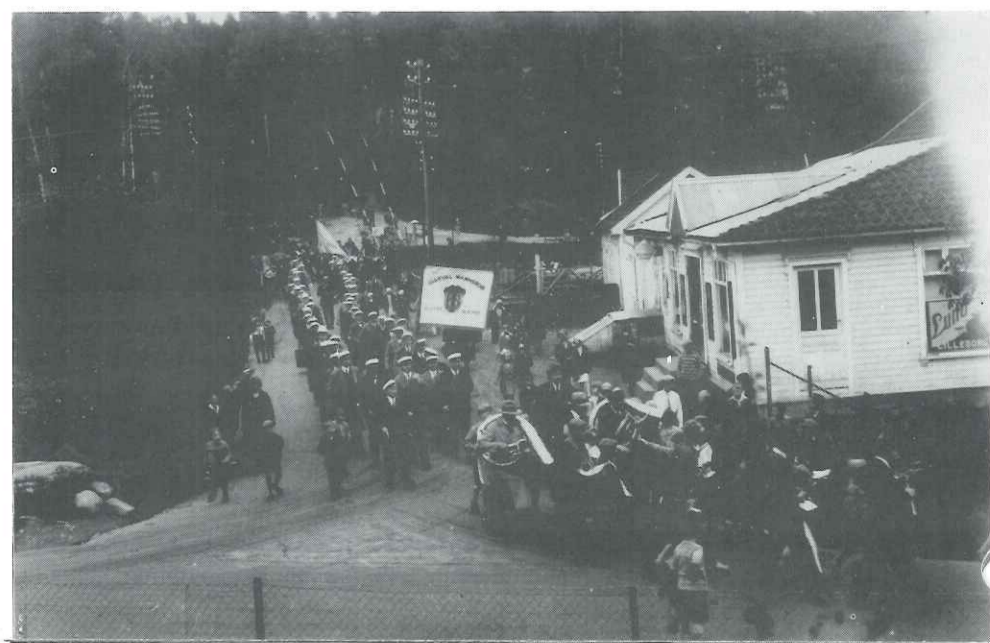
14. mai 1939 var dobbeltsporet langs Østfoldbanen ferdig på strekningen mellom Kolbotn og Ski. I den forbindelse ble det bygget bro over jernbanen for trafikken til og fra Sætreskogen og Oppegård stasjon. Tidligere hadde Sætreskogveien gått i plan med jernbanen med bom på hver side, slik de to bildene viser. Den nye jernbanebroa var 24 meter lang og skulle bare være 4 meter bred - fordi den var planlagt uten fortau. Oppegård Vel protesterte heftig fordi man mente den var uforsvarlig smal for den store trafikken av ikke minst skolebarn og jernbanens trafikanter.

"Vi har i alle år vært plaget av bommer ved planovergangen, og det er ikke fritt for at vi har gledet oss til å bli kvitt disse. Men hvis broen skal få en bredde på kun 4 meter, går vi fra asken og inn i ilden. Et menneske som befinner seg på broen når to biler kjører inn, fra hver sin side, er unektelig kommet i en felle. Med alle de biluhell i frisk erindring, som vi til stadighet leser om i avisene, vil vi ikke betenke oss på å betegne broen som livsfarlig".

Om vinteren moret barna på Oppegård seg gjerne med å ake ned Hagensbakken (Slåbråtveien) og under bommene mot Skiveien når disse var nede i påvente av tog. Når bommene skulle heves, var det fristende å henge seg på bommen... Ringeklokker varslet når bommene skulle ned i påvente av kryssende tog. Det hendte nok at både mann og hest med vogn kunne bli stående mellom bommene, men det skjedde aldri noen ulykker. Toget hadde alltid liten fart på vei inn mot Oppegård stasjon.

Juni

UKE	22	23	24	25	26
MANDAG		6	13	20	27
TIRSDAG		7	14	21	28
ONSDAG	1°	8	15	22	29
TORS DAG	2	9°	16°	23°	30°
FREDAG	3	10	17	24	
LØRDAG	4	11	18	25	
SØNDAG	5	12	19	26	



Oppegaard Station



17. På perrongen på Oppegaard Station i 1918 - med stillverkshuset til venstre.

18. Personalet på stasjonen i 1922, tilsammen 8 personer. Nå er det ingen... (Foran fra høyre stasjonskontorist Jens Henry Winther, stasjonsmester Jørgen Emil Michelsen og telegrafist Henrik Andersen? Bak til venstre telegrafist Lorentz Konrad Braathen og nr. 2 fra høyre stasjonsbetjent Harald Anker Pedersen)(under).

Jernbanen kom til å bety svært mye for hva som senere skulle skje innen kommunen. Svartskog mistet mer og mer den sentrale plassen stedet inntil da hadde hatt i bygda ettersom utviklingen mer og mer kom til å skje i områdene omkring Oppegaard Station. Stasjonen fikk navnet Oppegaard fordi den var det eneste stoppestedet for Smaalensbanen i kommunen. Det var vanlig å gi stasjonene navn etter kirkesognet - dette er bakgrunnen for at stasjonen flere kilometer unna de tre Oppegaard-gårdene og kirken fikk dette navnet (Sætre ville vært mer naturlig i så henseende). Derfor ble neste stasjon langs Smaalensbanen hetende Ski - til tross for at både Ski kirke og Ski-gårdene lå langt unna stasjonen (Monsrud ville her vært et mer naturlig navn).

Ved åpningen av jernbanen skjedde det en stor forandring i postbefordringen: "Fra og med 2. Januar 1879 befordres Posten mellem Christiania og Fredrikshald paa Jernbane istedetfor Hesteskyds og Dampskib". Postgangen til Follo ble lagt opp etter togenes ankomst og avgang på de forskjellige stasjoner. Post kunne sendes fra Christiania kl. 7.04 eller kl. 15.50. Toget brukte 45 minutter til Oppegaard og 2 timer og 19 minutter til Moss.

På flere stasjoner ble det opprettet poståpneri med stasjonsmesteren som poståpner: "Fra 1ste Februar 1879 indtil Videre vil der blive underholdt et Postaabneri paa Oppegaards Jernbanestation i Oppegaards Annex til Næsodden Præstegjeld, Ager og Follougs Fogderi, Agershus Amt". I 40 år hadde posten lokaler på stasjonen. Fra 1881 til 1902 hadde man eget stempel med OPPEGAARD JERNB.ST.

Fra 23. april 1921 ble skrivemåten endret fra Oppegaard til Oppegård.

Juli

UKE	26	27	28	29	30
MANDAG		4	11	18	25
TIRSDAG		5	12	19	26
ONSDAG		6	13	20	27
TORSDAG		7	14	21	28
FREDAG	1	8°	15	22°	29
LØRDAG	2	9	16°	23	30°
SØNDAG	3	10	17	24	31



Oppegaard Station



19. Stasjonsmester Olaus Hansen foran Oppegaard Station i 1909 med sønnene Einar og Reinholdt sittende til høyre.
20. Oppegaard Station omkring 1900 sett fra Sætrehøgda ved Skiveien (under).

Oppegård var lenge den eneste stasjonen i kommunen, vel 18 kilometer fra Oslo. Når man har kommet til Oppegård, er det høyeste punktet langs Østfoldbanen allerede passert. Dette er på Myrvoll der skinnegangen ligger 119.1 meter over havet mens den på Oppegård er på 97.9 meter og på Kolbotn 100.2 meter.

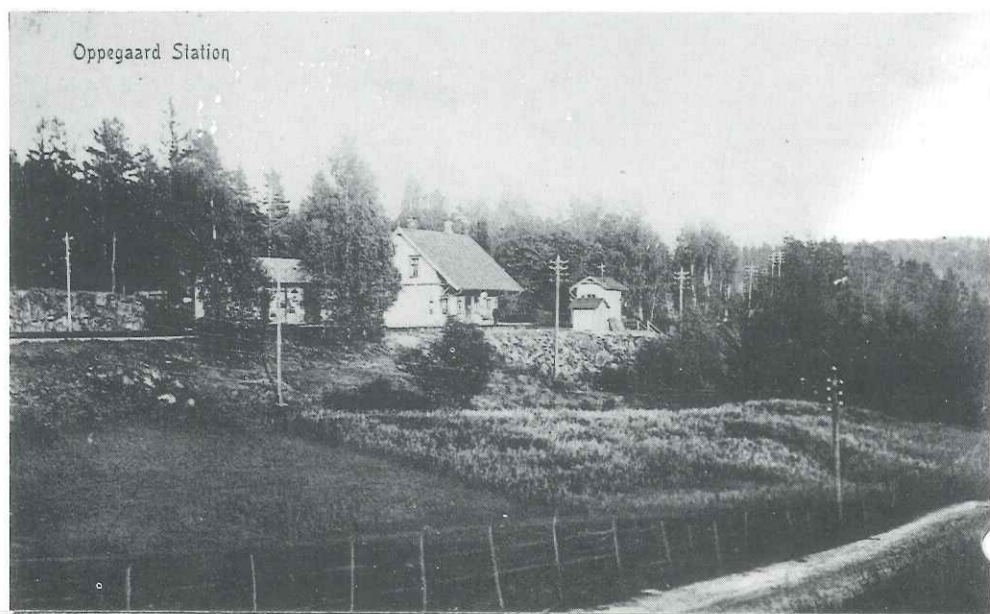
I mer enn 100 år var Oppegård en stasjon med egen stasjonsmester, helt frem til 1. januar 1983 da Jonny Graham sluttet etter mer enn 17 års tjeneste. Hans oldefar William var forresten Norges første lokomotivfører.

I en håndbok for jernbanetjenestemenn fra 1922 heter det om stasjonen og boligforholdene for stasjonsmesteren: "Lite sol i leiligheten. Elektrisk lys. Vann ved pumpe til beholder på loftet. Vann til kokning fås tilsendt fra Oslo. Kontoret mørkt og trangt. Godshus med spor. 2 gjennomgående spor og 1 buttspor. Elektrisk stillverk. Vesentlig lokaltrafikk (reisende). Tjeneste hele døgnet. Landhandleri og 2 bakerier ved stasjonen. Kirke på Nesodden. Jordmor på stedet. 7-delt folkeskole nær stasjonen. Omegnen er ganske vakker, men liten utsikt fra stasjonen. Ingen adgang til jakt og fiske".

Oppegård har hatt følgende stasjonsmestere: Kristian Knudsen (1878 - 1896). Andreas Eriksen (1896 - 1903). Olaus Hansen (1903 - 1919). Jørgen Emil Michelsen (1919 - 1922). Albert H. Rosenberg (1922 - 1937). Herman Klüver (1937 - 1945). Karl Anton Stenerud (1946 - 1950). Eilert H. Schussler (1950 - 1953). Lars Grefsrud (1953 - 1956). Kark Idor Fosmoen (1957 - 1960). Arnt Tollef Hagelund (1960 - 1965). Jonny Graham (1965 - 1983).

August

UKE	31	32	33	34	35
MANDAG	1	8	15	22	29°
TIRSDAG	2	9	16	23	30
ONSDAG	3	10	17	24	31
TORS DAG	4	11	18	25	
FREDAG	5	12	19	26	
LØRDAG	6	13	20	27	
SØNDAG	7°	14°	21°	28	



Ski Station



Ski Jernbanestation

21/22. Begge bildene viser Ski Station mellom 1905 og 1909. I 1905 forsvant tårnet på stasjonsbygningen og i 1909 ble takutbygget over perrongen fjernet

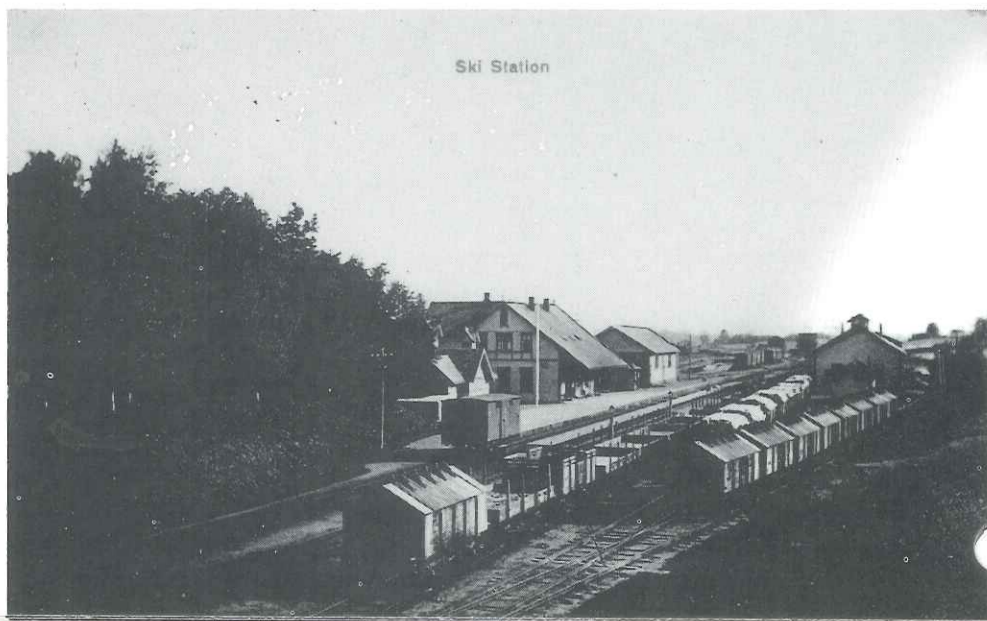
“Stemningsbilde fra Ski gamle stasjon. Det er en klar og fin høstdag, tidlig på formiddagen. Stasjonsgrinda står oppe fordi toget er kommet, og kanskje fordi stasjonsbetjentene holder på å bære i hus all veden i kanten av Jernbaneveien. Haven til stasjonsmesteren er gjerdet inn med statsbanenes karakteristiske gjerde. På telegrafstolpen ved grinda er det satt opp plakater. Vognmannen står klar med hesteskyssen for å frakte passasjerene videre. De som bor i gangavstand til stasjonen har allerede begitt seg på hjemveien. Barnepiken og den lille jenta har forsiktig tatt oppstilling ved hushjørnet mens de ser på alt som foregår rundt det skumle, dampende toget...”

Bi Magnus fra Ski beskriver motivet på hovedbildet på denne måten og fortsetter: “I 1890 gikk det 13 lokaltog om dagen til og fra Ljan. Fjellskrentene fra Ljan stasjon ned mot Bundefjorden ble etterhvert fulle av store tømmervillaer i dragestil. Dette forteller om hvordan borgerskapet grep sjansen til å bo på landet da togtilbudet gjorde det mulig.

I 1905 begynte togtilbudet å bedre seg også på Ski - med 7 avganger hver vei mellom Kristiania og Ski. Fra 1910 og fremover skjedde den sterkeste utbyggingen av stasjonsbyen, 15 - 20 år senere enn på Ljan. Husene i Skibyen var ikke prangende villaer i dragestil, men de samme anonyme hustyper som ble vanlig i andre stasjonsbyer, beskjedne både i størrelse og utforming. Avstanden til hovedstaden var lenger, og tomteprisene tilsvarende lavere. Dette gjorde det mulig for andre befolkningsgrupper å flytte på landet for å bli Ski-folk”.

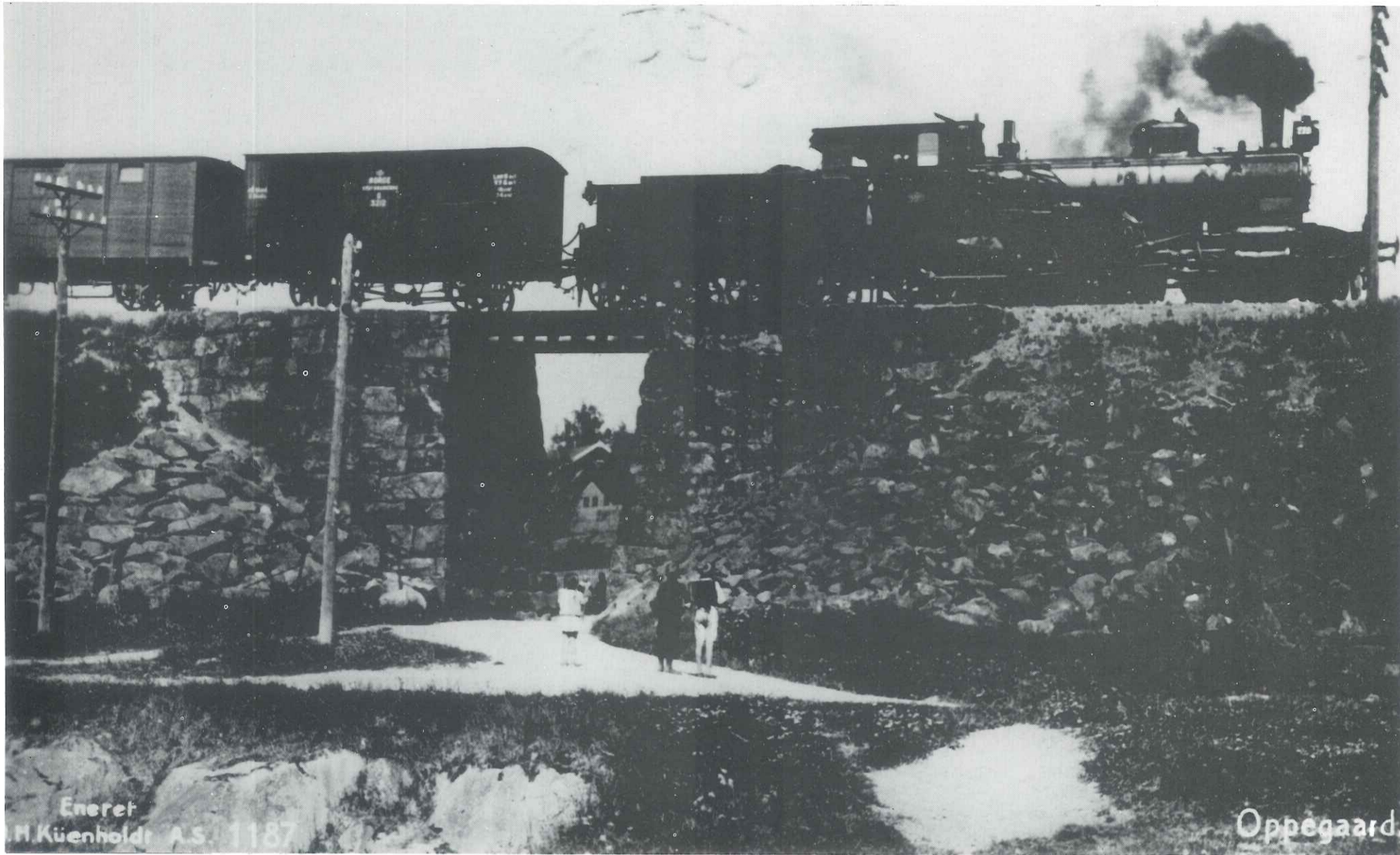
September

UKE	35	36	37	38	39
MANDAG		5°	12°	19°	26
TIRSDAG		6	13	20	27
ONSDAG		7	14	21	28°
TORS DAG	1	8	15	22	29
FREDAG	2	9	16	23	30
LØRDAG	3	10	17	24	
SØNDAG	4	11	18	25	



Ski Station

Dampen kommer

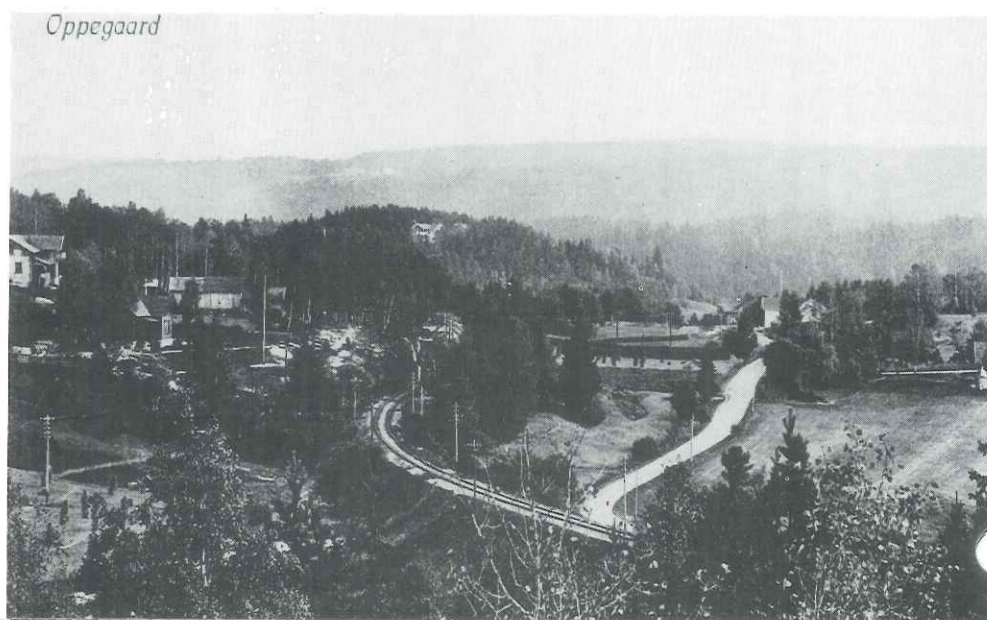


23. Damplokomotiv på broa over Kongeveien, like nord for Oppegård stasjon.
24. Postkort som viser stasjonsområdet på Oppegård rundt 1910, sett fra nord (under).

For mange eldre er minnet om damplokomotivene det kanskje kjæreste minnet fra de gode, gamle dager på skinnegangen. På bildet ser vi ellers broa som fører jernbanen over Kongeveien like nord for Oppegård stasjon. Det er mer enn 115 år siden den ble bygget. Til tross for at undergangen ble laget etter datidens behov, betjener den stadig dagens trafikk mellom Kongeveien og Ski-veien. Den er 3.1 meter på det smaleste og er et eksempel på flere lignende broanlegg som fremdeles er i bruk langs jernbanen. Sør for Oppegård stasjon går både Tusseveien og Tussestien under lignende broer fra jernbanens barndom. Det er solide broanlegg av pent tilhuggede og oppstablede steinblokker - ingen skal kunne si at man ikke kunne bygge i gamle dager...

Utfordringene var flere videre sørover mellom Oppegård og Ski stasjoner. Morgenbladet var med det første toget på den nye banen: "Mellem Oppegård og Ski Stasjoner er det bekjendte Tussetjern, hvor man har haft saa vanskeligt ved at faa Banken til at staa. De svære Opskydninger paa begge Sider viser noksom at der maa være gaaet meget Fyldmateriale med, og henimod Monsrud passerer vi ogsaa en mæktig Gjennomskjæring, hvorfra de udtagne Jord- og Stenmasser heelt og holdent skulde have fundet sin Anvendelse i Tussetjernet".

Journalisten siktet til den kraftige Ski-morenen like ved Monsrud gård. Det ble besluttet å grave tunnel for toget, men tunnelen raste plutselig sammen da arbeidet var kommet godt i gang. Jernbaneskjæringa ble spadd ut for hånd. Den vant senere ære og berømmelse for fin ingeniørkunst og godt håndverk.

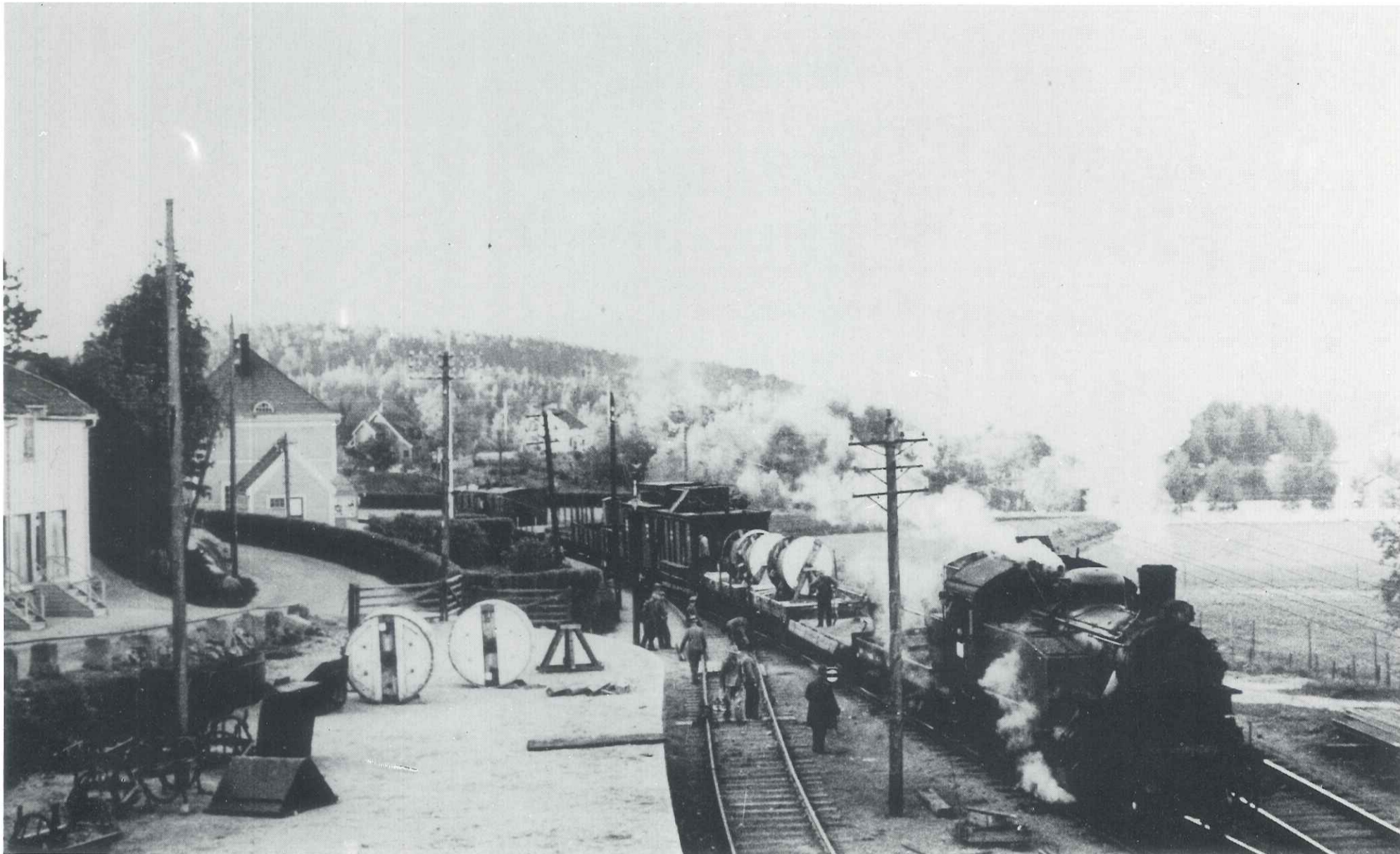


Oktober

UKE	39	40	41	42	43	44
MANDAG		3	10	17	24	31
TIRSDAG		4	11 ^o	18	25	
ONSDAG		5 ^o	12	19 ^o	26	
TORS DAG		6	13	20	27 ^o	
FREDAG		7	14	21	28	
LØRDAG	1	8	15	22	29	
SØNDAG	2	9	16	23	30	

Bots- og bededag 30. oktober

Elektrisiteten overtar



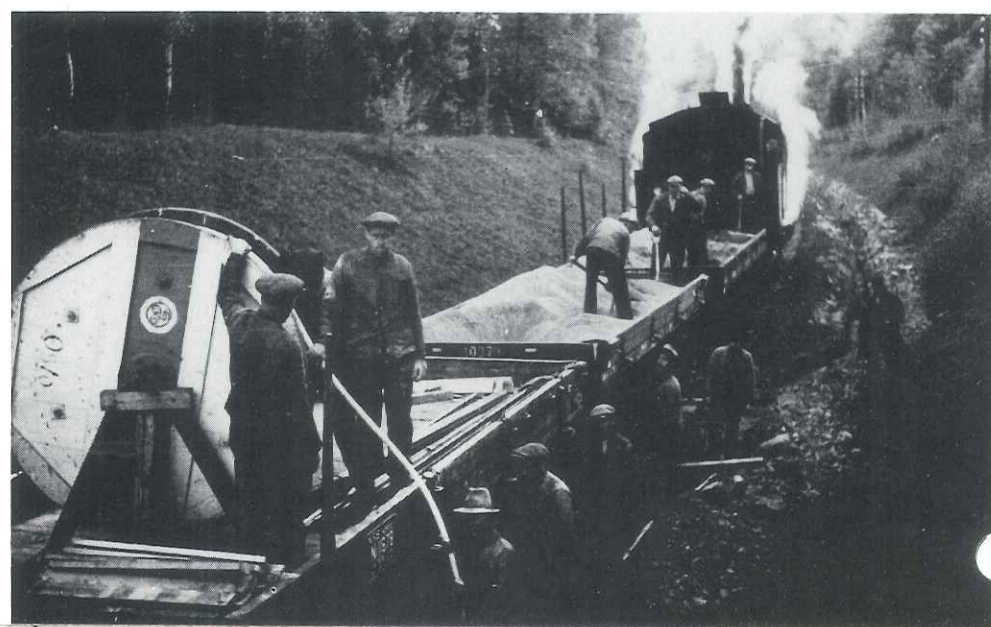
25. Fra Kolbotn stasjon i 1932 - arbeidet med å legge kabel for elektrifisering er i gang.
26. Kabellegging i 1933 (under).

De første elektrifiserte togstrekningene i Norge var private foretak: Thams-havnbanen i 1908 og Tinnosbanen / Rjukanbanen i 1911. Den første statsbanestrekning for elektrisk drift ble Drammensbanen i 1922.

Elektrifiseringen av Østfoldbanen mellom Oslo og Ski foregikk i løpet av 1930-årene, omtrent samtidig som strekningen fikk dobbeltspor. Mellom Ljan og Kolbotn var det klart for elektrisk drift i to spor i desember 1936, for fortsettelsen mellom Kolbotn og Ski i løpet av høsten 1939. Dermed kunne man innføre elektriske motorvogner med førerrom i begge ender av togsettet slik at vendingen på endestasjonene skjedde ved at lokføreren bare gikk i den andre enden av toget.

For "pusseren" på lokomotivstallen var en æra i ferd med å ta slutt. Han hadde i alle år hatt et umåtelig skittent arbeid med olje, sot og skitt - og det måtte foregå i mørket. Lokomotivene skulle skinne som sola når de gikk ut fra lokstallen om morgenen. Pusseren måtte hver morgen krabbe inn i fyrkassa og legge om ristene - fjerne all slaggdannelse på rister og kjelerør og i åpningen mellom ristene. Det var en varm jobb. Lokomotivet som gikk i lokaltoget Christiania - Ljan fikk kastet varmen klokka 1.30 om natta. Det måtte være under full fyr og ferdig igjen til bruk klokka 5.30. Pusseren måtte krype inn i fyrkassa ved 4-tiden, mens det var opptil 3 1/2 kilo damp på kjelen.

Han var halvveis både kokt og stekt når han kom ut igjen, og skjortevåt av svette...



November

UKE	44	45	46	47	48
MANDAG		7	14	21	28
TIRSDAG	1	8	15	22	29
ONSDAG	2	9	16	23	30
TORS DAG	3°	10°	17	24	
FREDAG	4	11	18°	25	
LØRDAG	5	12	19	26°	
SØNDAG	6	13	20	27	

Allenhelgensdag 6., 1. søndag i advent 27. november

Fra Kolbotn stasjon



27. Stemningsbilde fra en vinterkveld på Kolbotn stasjon omkring 1925.

28. Kolbotn stasjon omkring 1940 - både vinteren og elektriske motorvogner er kommet... (under).

I 1895 gikk NSB med på å etablere et stoppested på Kullebunden etter påtrykk fra brukseier Fridtjof Ingier på Ljansbruket og gårdbruker Theodor Hansen på Kullebunden gård, samt beboerne på stedet. Betingelsen var at de gav et årlig bidrag til anlegg og drift av stoppestedet i 5 år. NSB forbeholdt seg retten til å legge stasjonen ned dersom trafikken ble for liten.

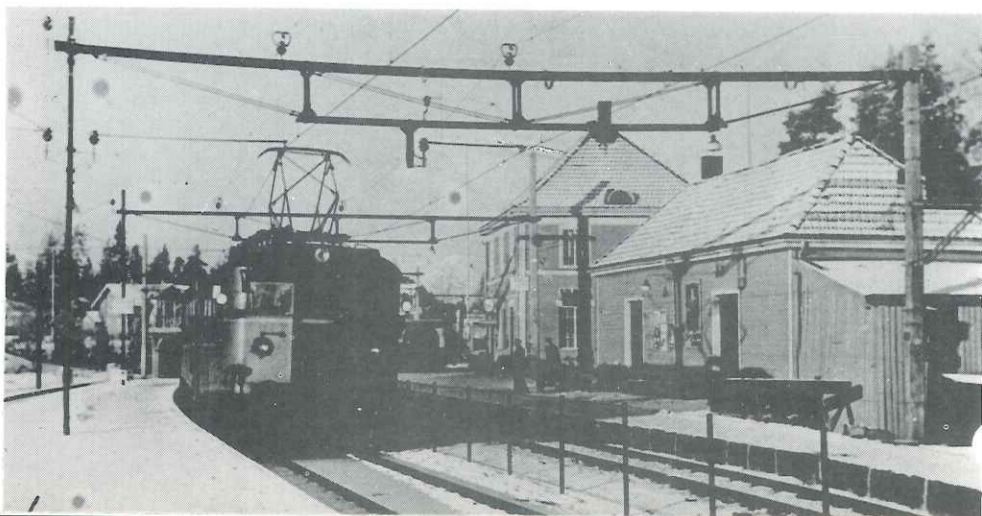
I den første tiden stoppet 4 tog daglig på Kullebunden, men kun på signal. Trafikken økte sakte men sikkert. I 1945 passerte eller stoppet 100 tog tilsammen ved Kolbotn stasjon - nå ligger tallet rundt 220 i døgnet.

Kullebunden stoppested (illustrasjon nest siste side) var betjent fra 1897.

Mellom 1900 og 1912 hadde Magda Olsen (født 1875) billettsalget for de reisende. Hun var datter av baneformann Otto Olsen fra Eiker og var i 1900 oppført som "stasjonsekspeditrise". Hun ble senere Norges første kvinnelige stasjonsmester, i Heradsbygd sør for Elverum.

Kolbotn har hatt følgende stasjonsmestere: Ole Christiansen Hagen (1910 - 1919). Anders Olivius Opsahl (1919 - 1925). Ole O. Østby (1925 - 1932). Eivind Sigurd Thorkildsen (1932 - 1944). Harald O. Bøhn (1945 - 1949). Thorvald Alsaker (1949 - 1954). Brede P. Dyrud (1954 - 1963). Nevander N. Larsen (1963 - 1967). Cato Berg (1967 - 1970). Oscar Tveitbråten (1971 - 1977). Hans Dahlen (1979 - 1985). Fra 1985 har Sverre Christiansen vært avdelingsleder (stasjonsmesterbetegnelsen er blitt borte).

TAKK FOR FØLGET GJENNOM 1994 - GOD JUL!



Desember

UKE	48	49	50	51	52
MANDAG		5	12	19	26
TIRSDAG		6	13	20	27
ONSDAG		7	14	21	28
TORSDAG	1	8	15	22	29
FREDAG	2	9°	16	23	30
LØRDAG	3°	10	17	24	31
SØNDAG	4	11	18°	25°	

1. Juledag 25., 2. Juledag 26. desember



1.



2.



3.



Billetten maa altid medbringes til Forevisning; for Forsømmelse heraf erlægges (fra 1ste Juli 1899) en Tillægsbetaling pr. Tur af 40 Øre for Voxne og 20 Øre for Børn, saafremt ikke anden gyldig Billet for Tilfældet anvendes. Den Reisende, der pligter at opgive sit Navn for Konduktøren, vil mod nævnte Betaling erholde et Kvitteringsmærke, der tjener istedetfor Billet, men kun har Gyldighed til fortsat Reise med samme Tog inden den for Maanedsbilletten gjældende Strækning. Billetten giver ikke Ret til Frivægt af Reise gods.

4.



6.



5.



7.

- Smaalensbanen var allerede fra 1879 postførende med eget stempel - SYDBANEN.
- Fraktmerke for godstransport på Smaalensbanen, omkring 1880.
- Poståpneriet på Oppegaard Station hadde fra 1881 til 1902 eget stempel - OPPEGAARD JERNB.ST.
- 3dje Klasses Maanedsbillet mellem Christiania og Ljan fra 1899. Den kostet Kr. 6.00.
- Maanedsbillet 3dje klasse mellem Kristiania Ø og Oppegaard fra 1915. Kr. 22.90.
- Barnebillet Ski - Kristiania Ø, 3dje Klasse fra omkring 1920. Kr. 0.40. Fra 1. januar 1925 skiftet hovedstaden navn fra Kristiania til Oslo.
- Ukekort 3. klasse mellom Oppegård og Oslo Ø fra 1947. Kr. 6.50.

Læses ovenfra nedad. Pilene angive Togenes Retning.

4. Christiania Ø.—Kornnø. (Vestre Linie.)

Læses nedenfra opad. Pilene angive Togenes Retning.

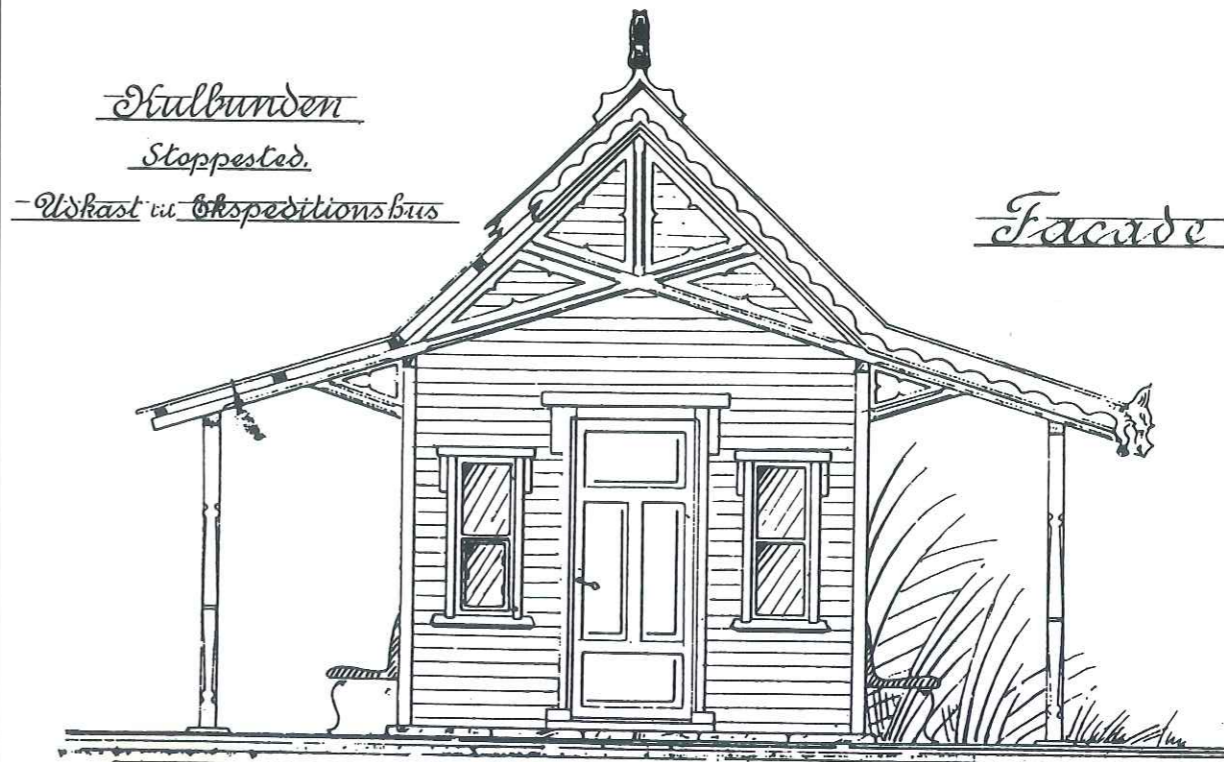
Blandet Tog.							H. T.	Km.	Stationer.	Km.	H. T.	Blandet Tog.						
27.	29.	31.	31.	33.	35.	35.	61.				62.	30.	30.	32.	34.	36.	36.	40.
11,111	11,111	11,111	11,111	11,111	11,111	11,111	11,111	1,1,111	1,1,111	1,1,111	11,111	11,111	11,111	11,111	11,111			
—	7.30	10.02	—	4.34	6.38	6.46	9.20	0	Fra Christiania Ø. Til	169	6.36	8.50	9.00	12.00	4.08	—	8.43	—
—	7.39	10.12	—	4.43	6.48	6.56	"	4	Fra Bækkelaget. Fra	165	"	8.43	8.50	11.52	3.59	—	8.35	—
—	7.49	10.22	—	4.53	6.58	7.06	"	8	Fra Ljan. Fra	161	"	8.33	8.38	11.42	3.48	—	8.27	—
—	8.10	10.52	—	5.16	7.23	7.28	"	18	Fra Oppegaard. Fra	151	"	8.10	8.10	11.22	3.24	—	8.07	—
—	8.21	11.09	—	5.27	7.36	7.40	9.58	24	Til Ski (X) (O). Fra	151	5.56	7.55	7.48	11.10	3.10	—	7.56	—

Rute 2. Kristiania—Ljan—Ski.

I lokaltogene Kristiania—Ljan bibeholdes indtil videre II. klasse kupéer, men kun i begrænset utstrækning. Se side 103.

km	Stationer	I. t.		D. t.		I. t.		D. t.		I. t.		D. t.		Kun hvd.	Fortættelse nedenfor.
		101 III	51 II, III	103 III	29 II, III	105 III	149 II, III	107 III	109 III	111 III	31 II, III	113 III			
0	Fra Kristiania Ø.	6.35	6.55	7.41	8.30	8.47	9.15	10.56	12.30	1.25	1.40	2.25			
4	- Bækkelaget.	6.43	7.03	7.49	8.38	8.56	9.23	11.05	12.38	1.33	1.48	2.33		Fortættelse nedenfor.	
6	- Nordstrand R.	6.49	7.09	7.55	8.44	9.02	9.29	11.11	12.44	1.39	1.54	2.39			
8	Til Ljan.....	6.54	7.14	8.00	8.89	9.07	9.34	11.16	12.49	1.44	1.59	2.44			
	Fra Ljan.....	—	7.11	—	8.00	—	9.32	—	—	—	2.09	—			
13	- Kullebunden..	—	7.23	—	8.12	—	9.43	—	—	—	2.28	—			
18	- Oppegaard..	—	7.37	—	8.26	—	9.54	—	—	—	2.28	—			
24	Til Ski R.	—	7.47	—	8.36	—	10.04	—	—	—	2.38	—			

Utdrag av rutetabellen for Smaalensbanen i 1888 og 1911. For 100 år siden kostet en reise fra Christiania Ø på III klasse Kr. 0.20 til Bækkelaget, Nordstrand og Ljan, Kr. 0.50 til Oppegaard og Kr. 0.70 til Ski. På II klasse var taksten Kr. 0.40, Kr. 0.80 og Kr. 1.10.



Tegning av "Udkast til Ekspeditionsbus" på Kullebunden stoppested. Det stod ferdig i 1895 og var i drift til Kullebunden Station ble opprettet i 1912.

Det er

F O R B U D T

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

Das Stehen in dem Wagen

IST VERBOTEN

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

Oslo, 4. mai 1944.

Politipresidenten i Oslo.

TAKK!

Vi vil takke alle som har kommet med bidrag til 1994-kalenderen til Oppegård Historielag
- og til dem som har hjulpet oss med salget. Overskuddet går til historielagsarbeid
i kommunen. Kalenderen for 1995 vil ha kommunens kystlinje langs Bundefjorden
som hovedemne - kanskje du har bilder eller stoff ?

Sats, repro og trykk av kalenderen er gjort hos ØB-Trykk.

Paul Barca

Birger Løvland

Willy Østberg

Tør vel av føtterne

4 11-93
KR 40.00