

Geir-Widar Langård - Leif-Harald Ruud

Sydbaneracer og Skandiapil

- glimt fra Østfoldbanen gjennom 125 år



Norsk Jernbaneklubb,
Forskningsavdelingen, Oslo 2005



Denne boken er utgitt med støtte fra
Fortidsminneforeningen avdeling Østfold

omkring Sarpsborg. Her gikk den mellom Sarpsborg og Ise, Sarpsborg, Skjeberg og Torgauten (badetog) og Sarpsborg, Fredrikstad og Grønli.

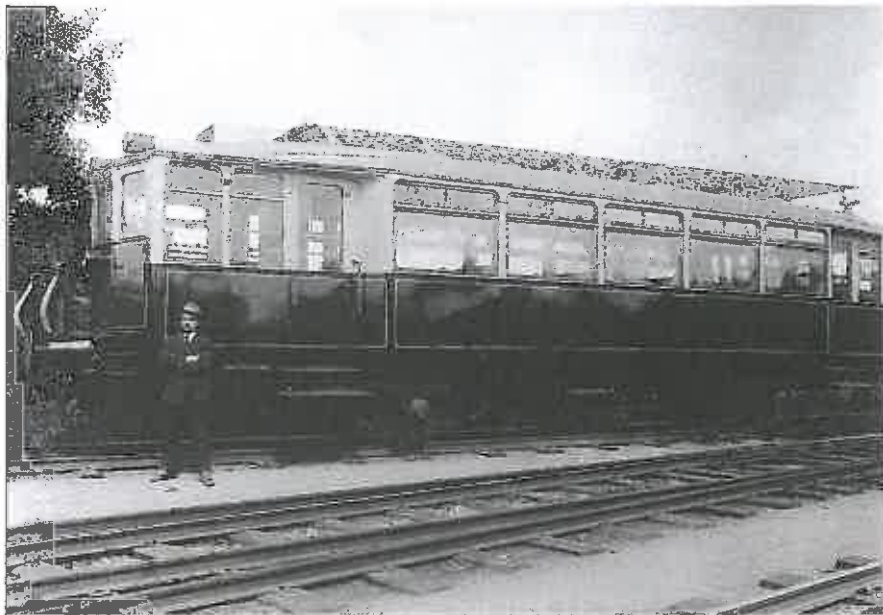
Motorvognen viste seg å svare til forventningene når det gjaldt drivstoffkostnader. Den gikk på en bensinsort som kaltes "Motorin", og som var tynnere og billigere enn vanlig bensin. Drivstoffkostnadene lå på ca. 25 øre kilometeren.

Etter de positive erfaringene NSB høstet med motorvognen på Smålensbanen, ble det i 1926 bestemt at ytterligere to vogner av denne typen skulle bestilles. I 1927 ble disse to motorvognene levert. Begge ble bygget i Norge og fikk betegnelsen C-m type 1b. De to norskproduserte vognene hadde en Buda motor på 120 hk.

I 1928 ble det satt i gang kjøring med motorvogn på Østre linje. I følge fotografier fra denne tiden dreide det også seg om en vogn av type C-m type 1.

I følge fotnote til rutetabellen skulle motorvognen mellom Sarpsborg og Mysen stoppe på følgende planoverganger: Gutu, Kåen, Bodahl, Rudskau, Mikkels-hytta, Knatterud, Jellum og Holtenga. Det het videre at togene også kunne stoppe ved andre planoverganger "når dertil er tjenlig adgang". Også nord for Mysen stoppet motorvognen ved planoverganger. Det ble derfor slik at med innføringen av motorvogn i trafikken fikk mange steder langs Østre linje sin egen holdeplass. I 1928 ble hele 38 holdeplasser opprettet. Til å begynne med stoppet motorvognen kanskje bare ved en planovergang, men fra 1932 ble det opprettet faste holdeplasser. Bortsett fra stasjonene var det kun tre holdeplasser og stoppesteder på denne linjen før 1928.¹⁴²

Av togtider ved Halden stasjon fra 15. mai 1929¹⁴³ kan vi lese at det kom et motorvogntog fra Fredrikstad og Sarpsborg kl. 09.48 alle hverdager, og at det avgikk et motorvogntog til Sarpsborg og Fredrikstad kl. 13.35 alle hverdager. Toget som gikk fra Halden kl. 13.35 var merket motorvogn til Mysen (Oslo Ø).



Som på Østre linje stoppet lokaltogene mellom Fredrikstad (Grønli) og Halden fra 1928 ved behov på bestemte planoverganger. Fra 1932 ble det også her opprettet faste holdeplasser.

AEG motorvognene var i bruk hos NSB (om enn ikke på Østfoldbanen) til etter annen verdenskrig, og de ble utrangert i 1946 – 48.¹⁴⁴

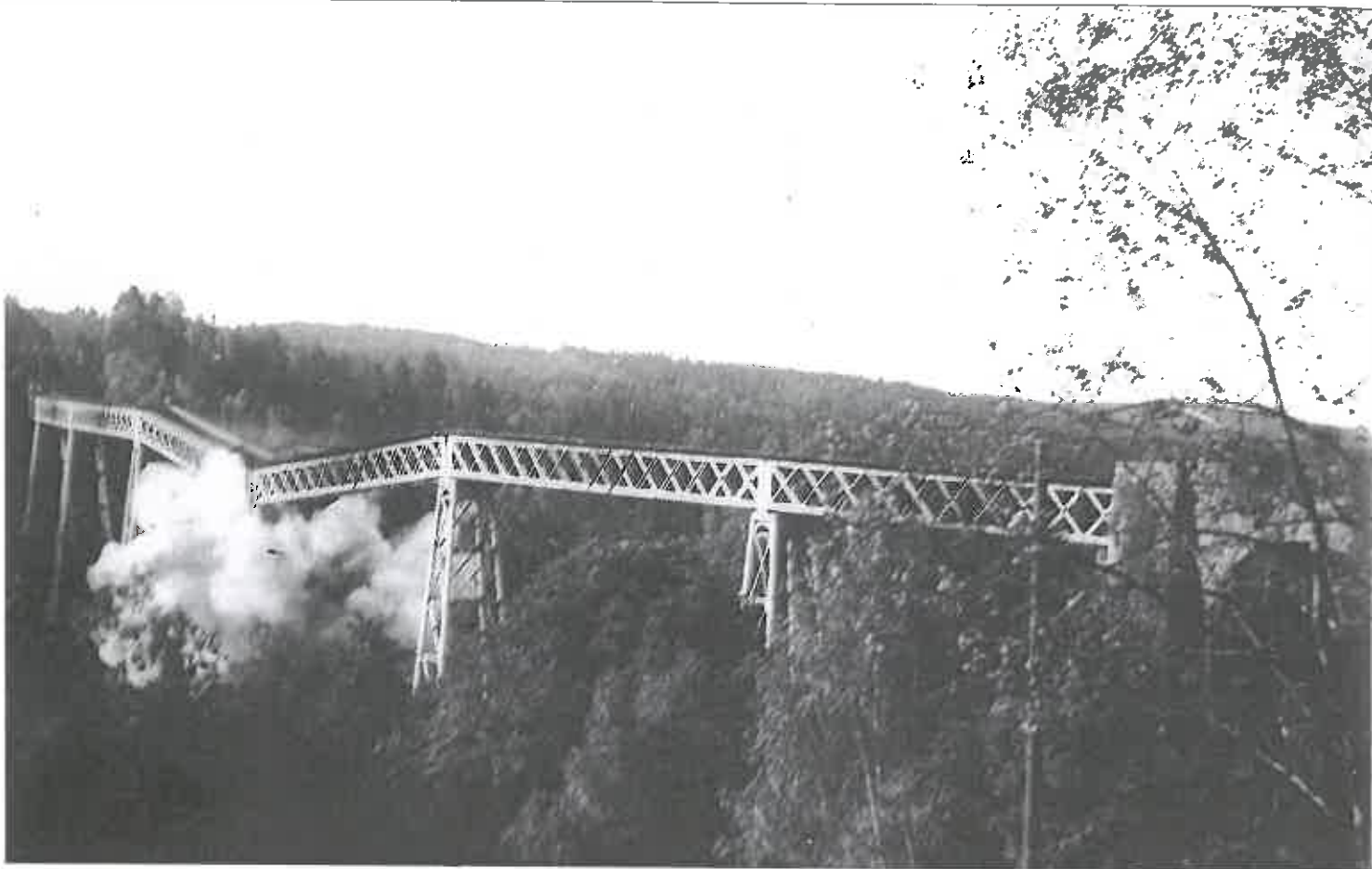
Linjeomlegging Ljan - Holm

I 1911 hadde det blitt bevilget hele 5000 kr til forberedende undersøkelser for anlegg av dobbeltspor forbi Ljan. I første omgang skulle linjen legges mellom Ljan og Holm. Det første spadestikket ble tatt i 1917 på dette prosjektet som innebar en omlegging av Ljansveien, fjerning av 25 000 m³ fjell og jord og bygging av nye stasjoner på Ljan og Hauketo. Linjeomleggingen ble bygget med tanke på dobbeltspor selv om kun ett spor ble lagt ferdig helt fra starten. Denne strekningen innebar også en aldri så liten Norgesrekord for Smaalensbanen. Soletunnelen som ligger i kurven nordvest for Hauketo stasjon er kun 80 meter lang, men til gjengjeld ble den bygget for dobbeltspor. Da tunnelen sto ferdig i 1924 var den Norges eneste jernbanetunnel bygget for dobbeltspor.

Den nye banestrekningen var naturlig nok dimensjonert for mye større belastning.

*Bensinmotorvogn
litra Cmb type 1a nr.
18201 fra AEG som
ny i 1924.*

*Norsk Jernbane-
museums samlinger*



*Ljansviadukten
sprenges i 1929.*

*Norsk Jernbane-
museums samlinger*

ger enn den gamle banen hadde vært. Det ble benyttet 41 kilos skinner. Dette var den største skinneprofil man hadde i landet. Skinnene ble festet til svillene med treskruer isteden for skinnespiker.

Ved Holm (Holmlia) hadde man i siste halvdel av 1870-årene hatt store problemer med grunnforholdene. Også ved anlegget av det nye sporet voldte den dårlige grunnen problemer. En av Aftenpostens journalister fikk være med to av anleggets ingeniører på linjebefaring i oktober 1924. Han formidlet ingeniørenes redegjørelse for de spesielle fundamenteringsarbeidene slik:

Ved Holm er planlagt station eller holdeplass. Her ligger jernbanelinjen paa nærsagt bundløs grund. Her har man for alle eventualiteters skyld anlagt en ekstralinje tæt indunder fjeldet. Er ulykken ute og nye glidninger og sænkninger i terrænet indtræffer, flytter man bare skinnemateriellet over paa den anden skinneplan. Man

haaber dog at denne foranstaltning maa bli unødvendig, men man kan jo aldrig vite hvordan det vil gaa herute, hvor bundforholdene er en eneste mørje mangfoldige meter ned i jorden. Under hele banelegemet løper likeledes som en sikkerhedsforanstaltning en 9-toms kloak for avløp av vandet. Fundamenteringen har været omfattet med speciel omhu. Saaledes ligger under selve planen et ca. 80 cm. tykt stenlag, derefter følger et 35 cm. tykt kultstenlag og tilslut et 14 cm. tykt pukstenlag – alt som følge av de fortvilede grundforhold. Der er dessuten i den øvre del lagt faskiner.¹⁴⁵

De nevnte faskiner var kvistbunter som ble brukt for å hindre grunnvannet i å vaske ut stenmassene sporet ble fundamentert på.

De som deltok på linjebefaringen i 1924 kjente seg åpenbart noe utrygge på banens fundamentering. Vi kan vel si tiden har vist at jobben som ble gjort den gangen holdt mål.

Med linjeomleggingen begynte det å brenne et blått lys for ett av de store mes-terverk fra banens åpning, nemlig Ljansviadukten. I 1924 var det nye dobbeltsporet fra Bekkelaget til Ljan ferdig og året etter var dobbeltsporet lagt videre fra Ljan til Holm. Dermed var også banens trase lagt utenom Liadalen og togene sluttet å skrangle over den ærverdige gamle jernkonstruksjonen som ruvet 30 m over dalbunnen. Folk på Ljan hadde så smått begynt å prate om hvor flott det ville vært å anlegge en turvei over den gamle viadukten. Men lørdag den 3. august 1929 ble viaduktens skjebne bese-glet.

Christiania Spigerverk hadde kjøpt viadukten av jernbanen. De skulle rive den ved hjelp av sprengstoff og bruke skrapjer-net i sin produksjon. Forsvaret hadde blitt forespurt om de kunne ta på seg denne riv-ningsjobben, men siden de insisterte på å foreta sprengningen etter de militære opp-skrifter, som innebar sprengladninger på hver eneste pilar, ble oppdraget overlatt til

sivile sprengstoffeksperter. Ingeniør Øst-dahl ved Oslo kommunes veivesen mente det ville være tilstrekkelig å anbringe en kraftig dynamittladning under det midter-ste bæretårn. Dermed ville ikke de tunge brustykkene spre seg i så vid omkrets i det myrlendte terrenget, dessuten ville spreng-ningen på denne måten bli mye billigere.

Selve sprengningen forløp etter planen og viaduktens spenn styrtet ned i dalbun-nen. Det ble en del protester fra nabolaget som klaget på at de ikke var varslet, men dette var gjort med fullt overlegg fra de ansvarliges side. De ønsket minst mulig skuelystne innenfor den farlige sonen ved sprengningen. De nærmeste husene var evakuert på forhånd, og alle som ville se skuespillet på nært hold måtte skrive under på at de gjorde dette på eget ansvar.¹⁴⁶

Dobbeltsporet mellom Bekkelaget og Oslo Ø sto ferdig i 1929. Anlegget jobbet seg videre sydover, men nådde ikke Ski og fullførelsen før også 1930-tallet gikk mot slutten.

*Samtidig som omleg-
gingen av jernbane-
linjen fra Ljan via
Hauketo til Holmlia
ble foretatt, ble det
nye stasjonsanlegget
på Ljan tatt i bruk.
Arkitekt var Gerhard
Fischer.*

*Herman Neupert/
Norsk Jernbane-
museums samlinger*

