



## Smaalensbanen –

Langs Bunnefjorden eller inne i landet  
av Trygve Elias Solheim

*Toget saktet farten og slamret utover Ljansviadukten. Han så ned på den lille bakkedalen i dypet under seg. ----- og han kjente det lille vellystige gysset gjennom kroppen; sånn gikk det i ham alltid når han stod utenpå plattformen, mens toget kjørte over den høje jernbro. (Sigrid Undset Gymnadenia. Gyldendal 1929)*

Stålbroyen utgjorde et stykke ingeniørkunst da den som en del av Smaalensbanen (fra 1930 Østfoldbanen) sto ferdig til åpningen 2. januar 1879. Broen var 235 m lang og passerte i en høyde av 36 m over elven. I ettertid gikk det rykter om at ingeniøren bak – Axel Jacob Pettersen – angivelig tok sitt liv før åpningen i 1879, av redsel for at toget ville styrte i avgrunnen, med bro, passasjerer og last. Historien er heldigvis ikke sann; broen holdt og ingeniøren døde i sitt hjem i Sverige flere år senere. Broen over Ljanselva ble sprengt i 1929, samme år som romanen kom ut. Banen hadde da blitt flyttet til en trasé over Hauketo og Holmlia. Det som er igjen av betongfundamentet er dekket av mose og kratt.

Mens Sverige bygget ut nettet etter en samlet plan, var norske jernbanelinjer basert på lokale initiativ og lokal aksjetegning. Mens våre naboer i øst satset på raske forbindelser mellom store befolkningsentra og sidebaner til mindre steder, skulle de norske stambanene også betjene de mange små eller store lokalsamfunn. Her kan Smaalensbanen være et godt eksempel. Selv om regjering og fagfolk ville ha banen ett sted endte linjevalget slik Storting og lokale interesser ville ha det.

1870-årene var en periode med gode konjunkturer, noen som reduserte redselen for staten når det gjaldt å oppta lån. Samtidig ønsket man å hindre at utenlandsk kapital etablerte seg. Vedtaket fra 1872 om å bygge Smaalensbanen skyldtes delvis at to

utenlandske operatører søkte om konsesjon. Året etter ble linjevalget debattert og den endelige løsningen vedtatt. I følge historiker Trond Bergh var det linjevalgene som skapte de største konfliktene.

Tre alternative linjer ble diskutert – en gjennom Enebakk for å styrke trelasthandelen der, en til Ski og en langs sjøen fra Ljan til Nesset innerst i Bunnefjorden. Linjen over Enebakk falt snart ut.

Jernbanedirektør Pihl skrev: --**Ski-Linien** føres fra Ljabru-Chauseen ved Bækkelaget i jævn stigning over Sæterhøiden med en 100 Fod høi Viadukt over Ljabrudalen, videre østenom Kullebundvandet til Gaarden Monsrud i Ski.

**Bundefjords-Linien** -- fortsætter fra Bækkelaget langs Stranden betydelig lavere end Chauseen, svinger etter Ljabruelven rundt Ljansbukten og går med en 950 Fod lang Tunnel gjennom Fjældkollen søndenfor denne. Linjen følger saa Bundefjorden, næsten horisontalt til Næsset --.

Jernbanedirektøren, Departementet, Ingeniørkommisjonen og Regjeringen ville ha linjen langs Bunnefjorden der det bodde mest folk. Stortingets jernbanekomite ville noe annet. Ski-linjen ville bli kortere og billigere. Samtidig hadde flere tegnet aksjer der. I tillegg mente komiteen at militære hensyn hadde betydning. En linje langs sjøen ville bli vanskeligere å forsvare i tilfelle av krig. Men pengene var nok avgjørende. Besparelsen ved å velge Ski-linjen var beregnet til 138 264 speciedaler – rundt 27 millioner NOK i dagens pengeverdi.

Stortinget avgjorde saken 4. juni 1873, med 59 stemmer for Ski-linjen, 42 for Bunnefjorden. Byggearbeidene startet på høsten samme år. På det meste sysselsatte banen mer enn 3000 arbeidere, mange av dem svenske rallare. Noen av dem endte med å bosette seg langs linjen. Oppegård kommune fikk én stasjon fra starten – Oppegaard. Det egentlige Oppegård, Svartskog, havnet i en bakevje. Selv om Bunnefjorden hadde forbindelse med Christiania via dampbåt, ville en jernbane langs sjøen hatt helt andre konsekvenser.

Strekningen Oslo-Ski er i dag en skikkelig flaskehals for togtrafikk til og fra Oslo. Man planlegger derfor et helt nytt dobbeltspor, Follobanen, som skal gå direkte fra Oslo til Ski, for det meste i tunnel. Byggestart er anslått til tidligst 2014. Reisetiden Oslo-Ski blir dermed halvert fra 22 til 11 minutter. Med mulig topphastighet på 250 km/t kan Follobanen danne starten på høyhastighetstog fra Oslo til kontinentet. For oss som bor på Svartskog spiller det liten rolle. Vi kommer fortsatt til å kjøre de 10 minuttene til Rosenholm stasjon og reise med lokaltoget inn til sentrum.