

Sydbane-racer'n

Nr. 92 Desember 2012 ISSN: 0805-7753

Organ for Norsk Jernbaneklubb Lokalavdeling Østfoldbanen



NJK Lokal- avdeling Østfoldbanen ringer julen inn!

Nærmere bestemt onsdag 19. desember klokka 18.30 på Waldemarhøy i Ski! Som vanlig blir det lysbildekonkurranse, gratis kaker og kaffe, lodd-salg pluss salg av klubbens egne bøker, prospektkort etc. Vel møtt til et nytt førjulstreff i den gamle doktorboligen!

Adresse:

**NJK lokalavdeling
Østfoldbanen
Postboks 2
1581 Rygge.
Bankgiro: 1080 18 62565**

Redaksjon:

Leif-Harald Ruud

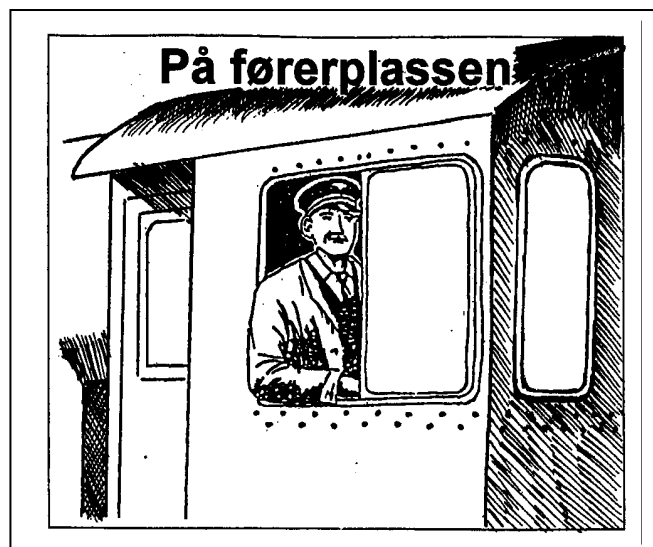
**Stoff til «Sydbaneracer'n»
sendes til redaktørens e-
postadresse leif-hr@live.no
eller til lokalavdelingens
postadresse, merket med
bladets navn.**

**«Sydbaneracer'n» utgis som
aktuelt nyhetsblad for Norsk
Jernbaneklubb lokalavde-
lingen Østfoldbanen.**

**Bladet kommer før årsmøtet
og andre medlemsarrange-
menter i lokalavdelingen, og
trykkes i et opplag på 205
eks.**

***Stoff til neste utgave av
«Sydbaneracer'n» må være
redaksjonen i hende senest
tre uker etter utsendelse av
dette nummer.***

***Husk å melde adresseend-
ring til lokalavdelingen der-
som du flytter og fortsatt vil
motta Sydbaneracer'n.***



Hallo folkens, nå kan dere angre på at dere ikke var med på turen til Lommedalsbanen. Det var en morsom og interessant opplevelse. Vi takker personalet på banen som orienterte oss stadig og la til rette for oss, så pølser og koteletter fikk en stek på en noe improvisert grill, og vi en stående buffé. Ikke umulig at vi kommer tilbake senere.

Turen ble avslutta på Bærums verk med glohet suppe og pannekaker på størrelse med et kumløkk. Vi trengte det i en kjølig høstkveld.

Så har jeg en spennende beskjed til dere. Vi er velkomne til et besøk hos Idd og Enningdalen Historielag på Gamle Prestebakke der vi kan drøfte et samarbeid med historielaget om leie av Prestebakke stasjon (som er fredet). Bedre orientering får dere når vi møtes på medlemsmøtet på Prestebakke lørdag 10. november kl. 1200!

Hilsen fra Kari

**Glimt fra de innerste krokene i de lokalhistoriske arkiver :
*Beretningen om Hankøbanens korte, men eventyrlige liv***



Rundt 1890 var kommunikasjonene til og fra Hankø nokså beskjedne...

Redaksjonen av denne avis unnslyr seg sjelden å bekjentgjøre materiale som kommer inn fra lokale historikere. Som for eksempel da det en mørk høstkveld ringte på porttelefonen hos seniorredaktøren.

Dette bidraget, som til alt overmål ble sendt med budbil, må med rette kunne kalles en sensasjon. Vi beveger oss mot de solfylte kyststrøk i Østfold, nærmere bestemt til et øyrike nordvest for Fredrikstad.

Hankø burde være kjent for de fleste; denne perlen av et feriested som siden 1700-tallet har virket som en magnet på velstående borgere fra hovedstaden og de nærliggende byer og ladesteder. Før automobilen gjorde sitt inntog for fullt, var det imidlertid ikke så helt uproblematisk å komme seg ut til sommerens ferieparadis. Selv etter at jernbanen nådde Smålenene i 1879, var de reisende prisgitt lokale vognmenn; noe som ofte resulterte i lang ventetid og tildels improviserte avtaler. Situasjonen formelig skrek etter handling, og den skulle ikke utebli – i motsetning til hva som ofte er tilfelle, kom et initiativ igang skremmende raskt.

For i 1891 tok nemlig redaktør Jørgen Lehmann i Fredrikstad initiativ til en "Secundærbanehøring" på den ærverdige "Festiviteten" i Råde. På dette møtet, som fant sted en vakker sensommeraften, kunne man treffe på flere prominente menn fra distriktet, nemlig:

Hagesanger Oswald Fugleviig fra Dilling, som var viden kjent for sine kunstneriske bidrag til de mange hageselskaper i området. Han var dessuten en fremragende ornitolog.

Districtsinseminateur Folkmann Tørring fra Onsøy, som til dags dato fortsatt innehar Østfoldrekorden i bedekning av frisk landfe.

Chevaliér Antoine Latháns, som bestyrte det franske konsulat i Fredrikstad og dessuten hadde bakgrunn som assisterende direktør ved jernbanen Paris - Orléans.

Felles for disse fire kreative menn var at de hadde landsteder på Hankø, og de visste så avgjort hva det kunne innebære å ta seg frem fra innlandet og ut til Vikane. Da Smaalensbanen ble åpnet våren 1879, begynte derfor en tankespire å gro hos redaktør Lehmann. Han ledet "Glemmen og Lisleby Tilskuer" med fast hånd, og hadde nese for nye landevinninger. Men det skulle altså gå hele tolv år før denne tankespiren resulterte i den omtalte "Jernbanehøringen".

Hovedformålet med møtet på "Festiviteten" var ganske enkelt å undersøke mulighetene for en sidelinje fra Smaalensbanen til Vikane. Districtsinseminateur Tørring eide jord mellom Råde og Enebekk, og tilbød seg velvilligst å avstå grunn til dette ideelle formålet. Consul Latháns besatt store mengder viten om jernbanedrift, og var naturlig nok en person man burde trekke vekslar på dersom det skulle anlegges en jernbane. Men hvor kom hagesanger Fugleviig inn i bildet?

Jo, han skulle sørge for det musikalske akkompagnementet når rallarne skulle igang med linjeleggingen. I tidligere tider var det nemlig vanlig med såkalte "oppsangere" når arbeidslag skulle utføre kroppsarbeid i taktfast rytme. Man vet med sikkerhet at både sangere og orkester ved operaen i Dresden fremførte hele "Die Freischütz" av Carl Maria von Weber for anleggssluskene under byggingen av linjen mellom Nürnberg og Hof. Og Verdis berømte opera "Aida" ble da vitterlig skrevet til **byggingen** av Suezkanalen, ikke til **åpningen**...? Nåja, derom strides de lærde.

Våren 1892 hadde de fire ildsjelene ved et under klart å reise kapital til banen, som ble bygget på rekordtid. Landskapet mellom Råde og Hankø byr som kjent ikke på de største utfordringene, og det skulle heller ikke etableres noen stoppesteder eller stasjoner underveis. Dette var ganske enkelt en bane for feriefolket.

Åpningen i juni 1893 var i sannhet et kapittel for seg. Alt som kunne krype og gå av celebriteter hadde funnet veien til Haugan to kilometer sør for Råde stasjon, hvor sidesporet tok av. Det vil si, ordet **sidespor** er egentlig ikke dekkende, for såvidt som Hankølinjen var bygget med 750 mm sporvidde. Dette skyldtes ganske enkelt at Antoine Latháns hadde fått tak i en ganske så oppsiktsvekkende "dampskinnebuss", som opprinnelig var blitt levert til en privatbane på den franske Riviera.

Dampskinnebussen var lakkert i en lekker kremgul/marineblå farge, og var dertil meget smakfullt innredet. De ialt 20 passasjerene kunne glede seg over komforten i plysjtrukne biedermeierstoler med ørelapper og hvite antimakassarer i damask - riktignok ikke så romslige stoler, men høvelige nok for en togreise på en snau time.

Haugan - tidligere en anonym holdeplass - ble med ett selve **knutepunktet** mellom Råde og Fredrikstad. Sporet til Hankø tok av på motsatt side av en overbygget perrong i dragestil; helt og holdent i pakt med 1890-årenes prangende smak. Sommerstid var det sogar innredet en liten bar på perrongen til glede for de varme og slitne reisende som kom nordfra.

Stasjonsområdet i Vikane måtte man heller ikke kimse av. Det skilte seg kanhende ikke så dramatisk ut fra omgivelsene som perrongen på Haugan, men man hadde da fått reist en smakfull stasjonshall i sveitserstil - liten, men absolutt stor nok til å romme den staselige dampskinnebussen og to perronger. Også i Vikane sørget man for at de tilreisende kunne få noe å leske seg på ved ankomsten, og det kunne til tider bli ganske så livlig når sommergjestene kom ut fra stasjonshallen.



Hankøbanens inspeksjonsdraisin, her ført av Fugleviig og Latháns

Men skjebnen kan være ubarmhjertig. Rundt århundreskiftet møtte jernbanen sin første reelle trussel, nemlig automobilen. Rett nok ble ikke bilen allemannseie før langt opp i vårt eget århundre, men så var det da heller ikke den gemene hop som hadde landsteder på Hankø. I 1901 disponerte en håndfull feriegjester egen bil, og en mer fleksibel tilbring-erordning begynte sakte å tvinge seg frem. Våren 1902 ble så den sjarmerende sidebanen ut til ferieparadiset revet opp for godt, og et kuriøst kapittel i vår mangslungne jernbanehistorie gikk så definitivt over i glemmeboken.



Vår nære fortid: På bildet over ser vi nordgående EC «Alfred Nobel» på den gamle traseen mellom Holstad og Ski. På bildet under kommer 63a 2770, «stortyskeren» gjennom Liadalen med et chartertog. Dagen etter, Pinseaften i 1999, skal toget kjøre «Østfold rundt» med både betalende og inviterte gjester.



B

**Returadresse:
NJK lokalavdelingen
Østfoldbanen
Postboks 2,
1581 Rygge.**



**Ved spor 4 på Kråkstad stasjon fyrer vi stadig opp grillen første lørdag hver måned fra kl. 14.00!
For øvrig møtes vi hver mandag fra kl. 18.00.**

**Har du tenkt på å selge brukt
modelljernbaneutstyr?**

**Hva med en annonse i Sydbaneracer'n?
Ta kontakt med redaksjonen eller styret i
lokalavdelingen. Prisen blir vi nok enige om.**