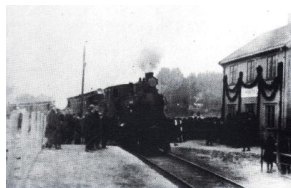


Hauketo stasjon 100 år ved sporet!

Lokal jernbanehistorie av Marius Park Pedersen



Få interessante innblikk i vår felles historie på Hauketo



Et historisk sted på Hauketo

I over 106 år har **Hauketo og Prinsdal Vel** vært en aktiv pådriver i lokalsamfunnet, og Hauketo stasjon følger tett etter – i 2025 markerer den sitt 100-årsjubileum. Dette kulturminnet har en rik historie og har spilt en viktig rolle i områdets utvikling.

I denne brosjyren tar forfatter Marius Park Pedersen deg med på en reise gjennom tidene og gir et spennende innblikk i stasjonsbygningens jernbanehistorie – en fortelling vel verdt å lese.

For å forstå stasjonsbygningens rolle i lokalsamfunnet, må vi tilbake til omkring 1915, da omleggingen av jernbanelinjen begynte. Denne omleggingen skulle få stor betydning for både infrastrukturen og for Hauketo, som fikk egen stasjon som en del av prosessen. På de følgende sidene kan du lese mer om denne viktige historien.



Foto: Leif-Harald Ruud

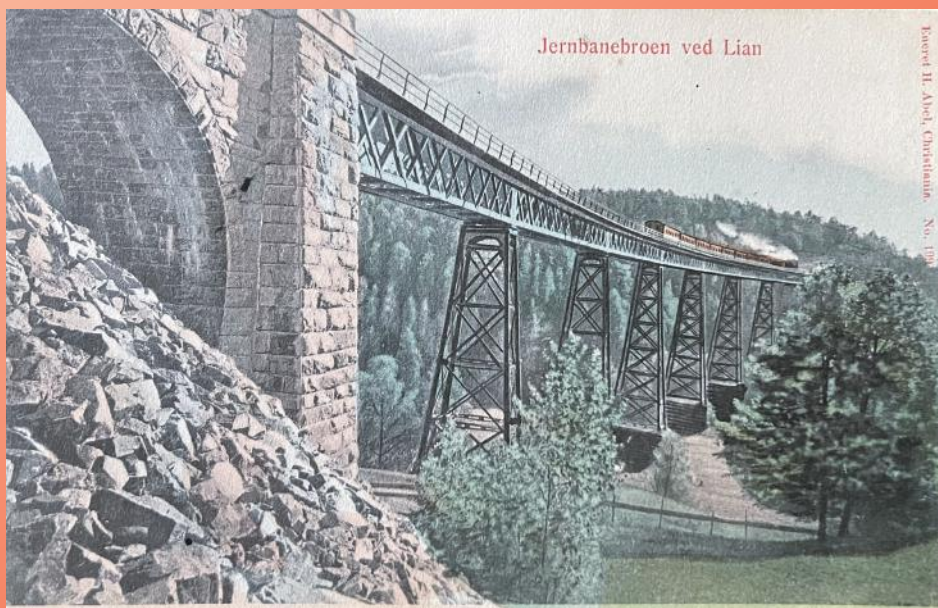
Hauketo stasjon 100 ved sporet. 1. utgave, 1. opplag 2025. Forfatter, idé og lay-out: Marius Park Pedersen. Utgitt av: © Park forlag, parkforlag.no for Hauketo og Prinsdal Vel. Trykkeri og sted: Scandinavian Book, Århus. Sats: 130 silk. ISBN 978-82-93775-24-9
Forside: Hauketo stasjon, foto: holmliahistorie.no. Åpningstoget, foto hentet fra Aftenposten 23. februar 1925. Hauketo stasjon august 1973, foto: Svein Sando

Omleggingen av jernbanelinjen, Ljan - Holm

De reisende holdt pusten mens toget beveget seg over den 35 meter høye Ljansbroen. Noen fryktet broens aldrende jern ville svikte. Men i 1925, etter mange års diskusjon, skjedde det endelig: jernbanen fikk en ny rute.

I 1924 var dobbeltsporet mellom Bækkelaget og Ljan stasjon ferdig, og arbeidet skulle nå fortsette sørover. Et viktig spørsmål var hva man skulle gjøre med den berømte Ljansbroen (*Ljansviadukten* på fagspråket). Broen var ikke bygget for dobbeltspor, og stadig tyngre togsett gjorde den raskt utdatert. La oss reise tilbake i tid:

Allerede i 1912 fremla jernbanestyret et forslag om å bygge en ny stenbro, som ville koste over en million kroner. Den nye broen skulle ha beliggenhet litt øst for den gamle.



Ljansviadukten var ansett som ingeniørkunst i verdensklasse. Postkort utlånt av Tore Vikør.

Fakta: Broen var en imponerende jernkonstruksjon, 235 meter lang og 35 meter høy. Den var en så stor attraksjon at selv den tidligere borgerkrigsgeneralen og USAs president Ulysses Grant besøkte den under sitt Norgesbesøk i 1878. Fra Christiania gikk det også dampskip til Ljan, fulle av skuelystne som ville "bese den smukke jernbanebro!".

Samtidig kom et forslag fra distriktets folk, inspirert av bestyrer Adolf Rom, om en omlegging av banen mellom Ljan og Holm, som ble ansett som et bedre alternativ. Beboere i Prinsdal og Hauketo, som hadde sett hvordan samfunnet på Ljan blomstret etter at de fikk sin togstasjon, ønsket nå en lignende løsning for Hauketo. De foreslo derfor en ny stasjon langs den nye omlagte traseen, selvsagt på Hauketo.

Togpassasjerene var heller ikke lei seg for å slippe den høye jernbanebroen over Liadalen og den skumle Holmsmyra, hvor toget en rekke ganger hadde utfordrende passeringer. Siden 1879 hadde tog på Smaalensbanen kjørt gjennom skog og myr på Holmlia.

I 1915 ble det bevilget penger til omleggingen av jernbanelinjen, og to år senere ble den første spaden satt i jorden. Den nye linjen var planlagt for dobbeltspor, selv om kun enkeltspor ble lagt i første omgang. Dobbeltspor var en viktig oppgradering. Det økte kapasiteten ved å la tog kjøre i begge retninger samtidig. Dette reduserte risikoen for forsinkelser og gjorde både gods- og passasjertransport tryggere og mer effektiv. For en voksende by som Oslo og de omkringliggende områdene var dette en avgjørende forbedring for å møte det stadig økende transportbehovet. Det skulle imidlertid ta tid før prosjektet var fullført; først i 1936 ble dobbeltsporet mellom Ljan og Kolbotn ferdigstilt.

Fakta om Smaalensbanen:

I 1873 vedtok Stortinget å bygge Smaalensbanen. Navnet er etter Smaalenenes Amt som Østfold het tidligere.

Smaalensbanen åpnet for trafikk i 1879 mellom Kornsjø og Christiania.

I 1921 ble den offisielle skrivemåten endret til Småbensbanen

I 1930 fikk linjen dagens navn Østfoldbanen

Utfordringer under byggingen

Byggingen av den nye linjen gikk ikke helt problemfritt for seg. Det ble noen krevende år for Statsbanene. Grunnforholdene på vestsiden av dagens Asperudlia gjorde skinneleggingen svært utfordrende. I tillegg førte protester mot ekspropriering av eiendommer langs den nye jernbanelinjen til flere møter hos Akers Sorenskriveri i Skyssstasjonen på Ljan. Overrettsaksfører Schjöldt representerte jernbanen, mens høyesterettsadvokat C.K. Rieber-Mohn førte sakene for grunneierne. I boken *Tog og skinner gjennom Holmlia* får vi kjennskap til at det ble opprettet flere tvister og uenigheter som måtte løses.

Det var særskilte protester fra Skovbakken og Ravnåsen hvor brønnen med drikkevannet deres skulle bli dekket av de nye skinnene. I tillegg protesterte beboerne på Lia, da den nye skinnegangen ville ødelegge den fredelige idyllen på den gamle husmannsplassen.

På Solvang (gamle Hauketo skole) i Holmveien hadde Olaves Hverven mentalt syke personer i forpleining. Det var to leger som erklærte at disse klientene måtte ha ro. De så det som stor ulempe med all «spetakkel, larm og røyk» som jernbanen ville bringe med seg. Måtte institusjonen være nødt til å flytte? Hverven hadde jo nettopp valgt Solvang grunnet dens tilbaketrukne og idylliske beliggenhet. Dessuten ble det flere uenigheter i Liadalen. Mellom Ljan og Ljabru mølle skulle ny veitrasé anlegges høyere opp i terrenget for å gi plass til jernbanelinjen. Det var derfor misnøye hos de som bodde her som fikk eiendommen ødelagt. Noen klagde på at veien var plassert helt opp i hagen.

FUN FACT:

Olaves Hverven (1861–1938) har fått en vei oppkalt etter seg i området Prinsdal–Hauketo. Olaves Hvervens vei fikk sitt navn i 1983 og strekker seg nordvestover fra Sveavegen, omtrent frem til Asperudveien på toppen.





Foto: Leif-Harald Ruud

Norges første jernbanetunnel for dobbeltspor

Til tross for et utfordrende år, kom det også noen gode nyheter for norsk jernbanehistorie: Den 80 meter lange Soletunnelen rett nord for stasjonen ble ferdigstilt i 1924, og ble dermed Norges første jernbanetunnel for dobbeltspor. Navnet er etter «eventyrgården» Villa Sole på Solekollen rett over tunnelen.

Interessant linjebefaring

Den nye skinnegangen skulle bli 433 meter lenger enn den gamle, men denne økningen i lengde ble oppveid av at toget kunne kjøre omtrent dobbelt så raskt. Overingeniør Øvergaard forklarte dette under en linjebefaring, og la vekt på hvordan de nye forbedringene ville gjøre reisen både raskere og mer komfortabel for passasjerene.

To journalister fra Aftenposten fikk være med på en eksklusiv linjebefaring med to av anleggets ingeniører. Det resulterte i nesten en helside reportasje og for oss nå over 100 år senere et spennende dypdykk i lokal jernbanehistorie.

Faksimile Aftenposten
27. oktober 1924



I januar 1925 kunne Statsbanene endelig rette blikket mot fremtiden. Arbeidet med Hauketo stasjon nærmet seg slutten, og alle ventet spent på den offisielle åpningen av både stasjonen og den nye linjen mot slutten av februar.

Et lettelsens sukk

Så var tiden kommet. Vi kan lese i avisen *Tidens Røst* 14. februar 1925: «Fra i morgen ophører jernbanebroen over Ljandalen å være ferdselsvei for jernbanen. Herefter kjører banen svingen Ljan - Holm med stoppested på Hauketo. Ljanbroen er et halvt hundrede år gammel.

I tidens løp er der passert mange jernbanetog over broen og adskillige millioner mennesker har betrodd sitt dyrebare liv til dens forgodtbefinnende. Tross mange betenkeligheter og leie spådomme har dog broen holdt godt. Der er aldri inntruffet noget uheld.

Den gamle jernbanebro er bygget av jern. Foreløbig blir den stående, idet det er mulig at Aker kommune overtar den som veibro».

Selv om mange fagkyndige syntes det var trist at den imponerende Ljansbroen ble avlegs, var det samtidig mange reisende som pustet lettet ut.

Det kan vi lese om i en *petit* av skribenten "Gamin" i Aftenposten i 1922 som han kalte *Minner fra frue-toget*. Det handlet om noen Oppegård fruer som gruet seg hver gang de skulle reise over den beryktede broen over Liadalen. Da toget kjørte inn på fast grunn på Ljansiden skildres følgende:

"Der lyder et suk - et lettelsens suk. Reddet - reddet for denne gang. Konversationen antager atter den summende tone. Broen glemmes, livet ligger aabent og solforgylt foran dem."



Minner fra "Frue-toget" fra boken *Tog og skinner gjennom Holmlia*, side 16.



Hauketo stasjon, innvielsen 22. februar 1925. Formannen i den lokale jernbanekomité Adolf Rom og Nordstrand Mandskor. Foto fra Bjørn Bonde, gammel og ny tid i Søndre Nordstrand nr. 4 / 1985.

Åpningen av den nye linjen og Hauketo stasjon

Søndag 22. februar 1925 ble den nye jernbanelinjen offisielt åpnet, sammen med en splitter ny Hauketo stasjon. Feiringen startet med Nordstrands mannskor, som fremførte et par sanger mens damplokomotivet, åpningstoget, tøffet inn på stasjonen.

Formannen i den lokale arbeidskomiteen, bestyrer Adolf Rom, takket de involverte distriktene, Stortinget, kommunen og jernbaneautoriteter for deres støtte. Deretter erklærte overingeniør Øvergaard banen for åpnet og overbrakte sine beste ønsker for fremtiden.

Det var pyntet til den store anledningen! Talerstolen var dekorert med det norske flagget, og mange hadde møtt opp for å overvære den historiske begivenheten. Blant høytidelige taler, sanger og tre ganger hurra, var det også rom for humor. Se neste side.

Overingeniør Øvergaard holdt en munter tale under åpningen, som fanget optimismen rundt prosjektet, samtidig som den balanserte humor og alvor:

"Jernbanen er et nødvendig onde, nødvendig for borger så vel som for bonde. (...) Landskapet før var så fredelig, stille, men nu! ---- aa ja, det er ei så ille, for vi har stasjon fått på Hauketo, og der vil ret mange nu bygge og bo."

Øvergaard la også vekt på linjens tekniske forbedringer og fremtidsutsikter:

"Banen er omlagt, Ljanbroen væk, den var jo så mange reisendes skræk. (...) Og så om noen år, når vi av dampen og røken er lei, da går vi over til elektrisitet, og da blir alt lutter herlighet."

"Jeg ønsker Hauketogrænden til lykke, med flytning av banen det lille stykke. En ny provins for Aker er vunden, for Hauketo tømmer vi glasset til bunden."

Hele talen kan du lese i boken *Tog og skinner gjennom Holmlia*, side 63.

Hauketo nye jernbanestation



Fakta:

Opprinnelig var stasjonsbygningen større og inkluderte et godshus. På 1960-tallet ble en ekstra etasje lagt til for å utvide boligdelen. Godshuset ble revet i 1968.



Hauketo stasjon 1930-1933, Norsk Jernbaneklubb fotosamling, foto: Kraft Food A/S

I 1925 var jernbanestrekningen fortsatt kjent som Smålandsbanen, men i 1930 skiftet den navn til Østfoldbanen. Hauketo stasjon fikk status som stoppested etter noen år, var bemannet frem til 1980, og ble omklassifisert til holdeplass i 1984. Hauketo poståpneri ble åpnet på stasjonen i juni 1925, og mange adresser som tidligere hørte til Ljan, ble nå knyttet til Hauketo. Posttjenesten ble flyttet til Hauketoveien i 1971, nå som Hauketo postkontor. I dag er det pizzautlevering i den gamle stasjonsbygningen.

Gjennom arbeidet med jernbanen har vårt nærområde utviklet seg fra et stille, landlig område til en viktig del av byens infrastruktur.

Omleggingen av jernbanelinjen over Hauketo i 1925 var et sentralt kapittel i denne utviklingen, og den la grunnlaget for nye lokalsamfunn og transportmuligheter.

Ved å stadig bevisstgjøre og formidle historien sikrer vi at den fortsetter å inspirere kommende generasjoner. Dette er en arv vi alle kan være stolte av.

Hauketo og Prinsdal Vel



Foto: HPV



Foto: LHR



Foto: Ulf Berntsen

Hauketo og Prinsdal Vel ble stiftet 28. september 1919 for å ivareta felles interesser som veiutbygging, offentlig kommunikasjon og vannforsyning i det voksende området mellom Ljanselva og bygrensen. Initiativet kom fra fremsynte innbyggere inspirert av velforeningstanken i Aker herred. Trygve Strømberg ble foreningens første formann, og over 60 år senere fikk han en vei oppkalt etter seg i Prinsdal.

Gjennom årene har velforeningen spilt en viktig rolle i lokalsamfunnet, blant annet ved etableringen av forsamlingshuset i 1933, som fungerte som både møteplass, kirke og skole. Foreningen har vært en aktiv pådriver for bevaring av naturområder, vern av dalens eldste villabebyggelse og har stadig engasjert seg i saker som angår nærmiljø og utbyggingsplaner.

I dag arbeider Hauketo og Prinsdal Vel for å fremme et trygt og trivelig bomiljø.

Hauketo og Prinsdal Vel

Nettside: hpvel.no

Mobil: 908 51 842

HPvelforening@gmail.com

ISBN 978-82-93775-24-9



9 788293 775249

parkforlag.no

