

DET VAR ENTUSIASTENE SOM SKAPTE JERNBANEN FOR 125 ÅR SIDEN OGSÅ

Historien gjentar seg. Da dagens jernbaneprojekt Oslo – Stockholm kom på tapetet, skjerpet det min nysgjerrighet om hvordan prosessen var for 125 år siden, da Urskog-Hølandsbanen ble bygd. Det var mye interessant lesning.

En sentral person i arbeidet med å få jernbane til bygdene våre, var daværende Christian Haneborg på Fosser allerede i 1850-årene. Etter flere forsøk – og forslag om forskjellige trasèer, til Kongsvinger, til Ørje – og Oslo – Stockholm, havnet det rundt 1890 ut med forslag om en bane fra Sørumsand til Bjørkelangen. Urskogingene var først ute, og etablerte selskapet Urskogbanen i 1892. Det var en gjeng entusiaster i Aurskog, storbønder, skogbrukere og sagbruksdrivere som gikk i bresjen for prosjektet. Den gang var det også motstand blant befolkningen. Entusiastene ble kalt stormannsgale, vidløftige, grensende til det gale, men de hadde vyer og tanker om en næringsutvikling i bygda.

Urskogbanen ble bygget på 4 år, åpnet med middag på Eidsverket i desember 1896. Hølandsbanen var også i mellomtiden etablert som selskap, med trasè fra Bjørkelangen til Skullerud, og denne banestrekningen ble åpnet bare 2 år etter, i 1898. Da ble også selskapene slått sammen.

Det som er interessant, er at flere av de som stod i spissen for Urskogbanen, hadde de samme etternavnene som deres etterkommere i dag, 2-3 generasjoner etter, hvor dagens tale- og skriveføre motstandere har stikk motsatt syn på jernbane gjennom bygda, enn sine forfedre. Har et par dessertgenerasjoner gjort folk mer bedagelige med en situasjon om at alt skal være som før? «Men alle vil ha strøm, bare ikke lysstolpen i hagen!»

Tidene har endret seg, selv om behovet for næringsutvikling og arbeidsplasser er der i minst like stor grad som før. Storbønder og sagbrukseiere er en utdøende rase. Kornentreprenører har overtatt og driver profesjonelt, både 10 og 15 garder samtidig, som forpaktere. Sagbrukene er nesten borte, og entreprenører har overtatt skogsdriftene og gjort skogbrukerne til bare skogeiere, selvfølgelig med mange hederlige unntak.

Min historieinteresse som nevnt ovenfor, resulterte i en artikkel i Bjørkelangen Næringsforenings julemagasin i desember med tittel «Stasjonsbyen Bjørkelangen – igjen!». Denne ligger på hjemmesiden til prosjektselskapet Oslo – Sthlm under 3 timer AS, www.oslo-sthlm.no.

Her ligger også en artikkel jeg skrev i samme julehefte om «Skinnegangen som forsvant!», da Urskog-Hølandsbanen hadde blitt lagt, og NSB, som daværende eier hadde solgt skinnegangen. God lesning!