



I dag 2 nr. av Aftenposten + A-Magasinet. — Løssalg 30 øre.



Aftenposten

Nr. 424. | Morgennr. | Abonnem.pris: Innenbys Kr. 8.50 pr. Kv. 3.00 - md.

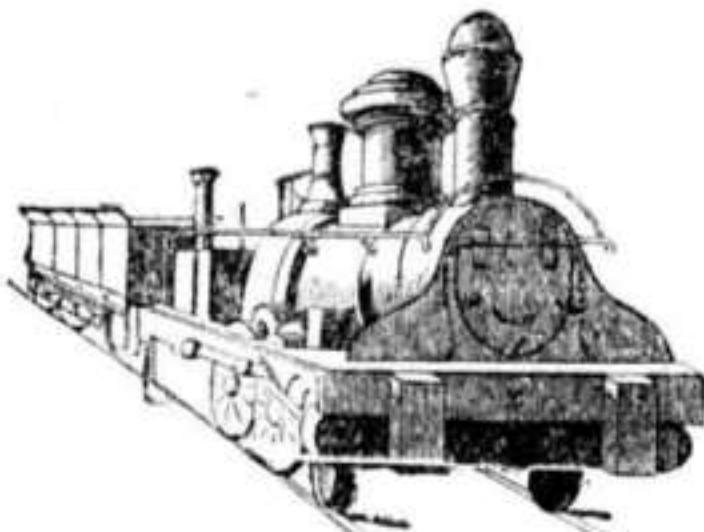
Oslo, lørdag 24. august 1929

Abonnem.pris: Utenbys Kr. 9.50 pr. Kv. 3.50 - md.

Morgennr. | 70. årg.

Da vårt land fikk sin første jernbane.

For „Aftenposten“ av fhv. distriktschef Just Broch.



Det første lokomotiv «Stephans» med kullvogn.

Det er i år 75 år siden Norges første jernbane, Norsk Hovedjernbane mellom Oslo og Eidsvoll, ble åpnet. Det var den 1. september 1854. Den dag før, som det den gang med sannhet ble sagt, minnes som en av de store dager i vårt folks liv og historie.

Den 15. mars 1851 besluttet Stortinget at banen skulle bygges, etter det så kalte engelske forslag, som var anbefalt av Regjeringen. Et engelsk kompani hadde tilbude sig å bygge banen for omtrent 8 millioner kroner. Men det vilde bare skyte til halvparten. Resten måtte Staten overta. Det gjaldt å få mest mulig av den ved aktietegning. Det lyktes også å få tegnet aktier for omtrent det halve under samvirken av landets beste menn, ved patriotisk opførelse og pressens energiske bestrebelsers. Det ble tegnet aktier i alle landets fylker, og i alle byer undtagen Ålesund. Man har tort si, at det var noget storslått i retning av nasjonal begeistring og offervilje. Inntil tjenere og arbeidere, jo også skolebarn, slo sig sammen, hver med sin daler, om en fjerdedels aktie. I Oslo, hvor naturligvis tilslutningen var storst, noterte avisene med en viss stolthet at også «nogen jomfruer» hadde tegnet sig for aktier. Men utenfor hovedstaden fantes ingen patriotiske jomfruer.

I Stortinget var der debatt om saken tre hele dager til ende. Det var bare få som var imot den. Det man stredes om var om man skulle godta det engelske forslaget eller om banen helt og holdent skulle bygges av Staten. Det sluttet med, at forslaget blev vedtatt med stort flertall. Beslutningen hilstes med jubel av tilhørerne på galleriet. Presidenten måtte la det rydde mens protokollen ble oppsatt.

Utenfor i byen var der også etterpå jubel. Herom forteller Vinje i en av sine korrespondenser til «Drammens Tidende». For Schweigaard (som bodde i Karl Johans gate hvor nu Grand hotell er) et hjertelig hurra, og håndklappende braket som geværsalver. Folkemassen veltet ned i Kirkegaten til presidentens bolig og utbrakte nogen rungende hurraer. De fleste vinduer var illuminerte. Det var et skjont syn, men ennu mere skjonne var de blomstrende pikanskikter som kokeerde bak luftige gardiner. Aftenen og natten endte nede i Logen. Restaurator Nielsen fikk førstegoden av jernbanen. Vel hadde notablene i forveien fatt klapp, men det var blott en øre som ved sin almindelighet ble betydningslos, men Nielsen fikk kontanter og Logen senderslakte flasker.

Den 8. august 1851 fant en heitelig åpning av arbeidet sted på linjen mellom Oslo gamle bispiegård og Botsfengslet. Her ble det første spadestikk tatt og den første trillebør jord fra den første norske jernbane fort bort av Norges siste statholder, Severin Løvenskiold, og folket ropte hurra og nasjonalsangen spiltes og kongesalutt drømnet.

Mens mene eller mindre hoie herrer gikk til fest som Oslo magistrat og formannskap gav i Fri-murerlogen, gikk kraftfulle menn til arbeide på banen. Og arbeidet skred jevnt frem i tre år uten nogen nevneverdig avbrytelse. I mars 1852 hadde man den største arbeidsstyrke, 1500 mann. De arbeidet fra kl. 6 til 18 med en halvtimes frokosthalv og en times middagshalv. Daglønnen var fra først av 1 krone. Den ble økt med 6 øre for dem som hadde vist orden og flid. Og vilde de fortsette med å være dydsmenneske blev ytterligere forhøieelse stillet dem i utsikt. Daglønnen steg på enkelte steder, hvor det var særlig dyrt å leve, til kr. 1.60. Der blev også drevetakkordarbeide med en fortjeneste av kr. 1.36 til 2 kroner.

Det het at lønnen i og for seg ikke var så verst, men dog i det hele tatt for knapp i forhold til «levemåtenes store kostbarhet». Bønderne langs linjen skal ha forstått å ha tatt sig ordentlig betalt for losji og kost. For potetene tok de kr. 9.60 pr. tonne. For andre levnetsmidler i forhold dertil.

Stortinget hadde uttalt ønske om at man fortrinsvis skulle bruke norske arbeidere. Og i så henseende stilte engelskmennene sig så velvillig som vel mulig. Men det kunde jo ikke undgås at man måtte ha en del svæde arbeidere fra Englnad. Det var framifra flinke folk, det var sikkert nok. Ikke bare i sitt arbeide. Også i å drikke det norske brenneviny og øl som de satte størst pris på. Foruten i akevitten og ølet var de svært glad i de norske piker. Især dem på Romerike er det blitt fortalt. Det var ikke fritt for at deres opførsel mangen gang vakte en forargelse som ofte tok til orde i avisene. Flere av dem måtte man også gi katt og sende hjem dit hen de kom fra.

Nogen grunn til å klage over den engelske overledelse hadde man ikke. Den stelte godt for sine arbeidere. De hadde både lege og sykekasse. Særegent politi holdt styr på de urolige elementer. Det ble ikke bare sørget for arbeidernes materielle vel. En prest våket over deres religion og moral. Og straks etter at arbeidet var begynt sendte en av de engelske hovedentrepreneurer i London 300 norske og engelske kristelige traktater til presten. Dem skulle han utdele blandt arbeiderne etter beste skjønn og overbevisning.

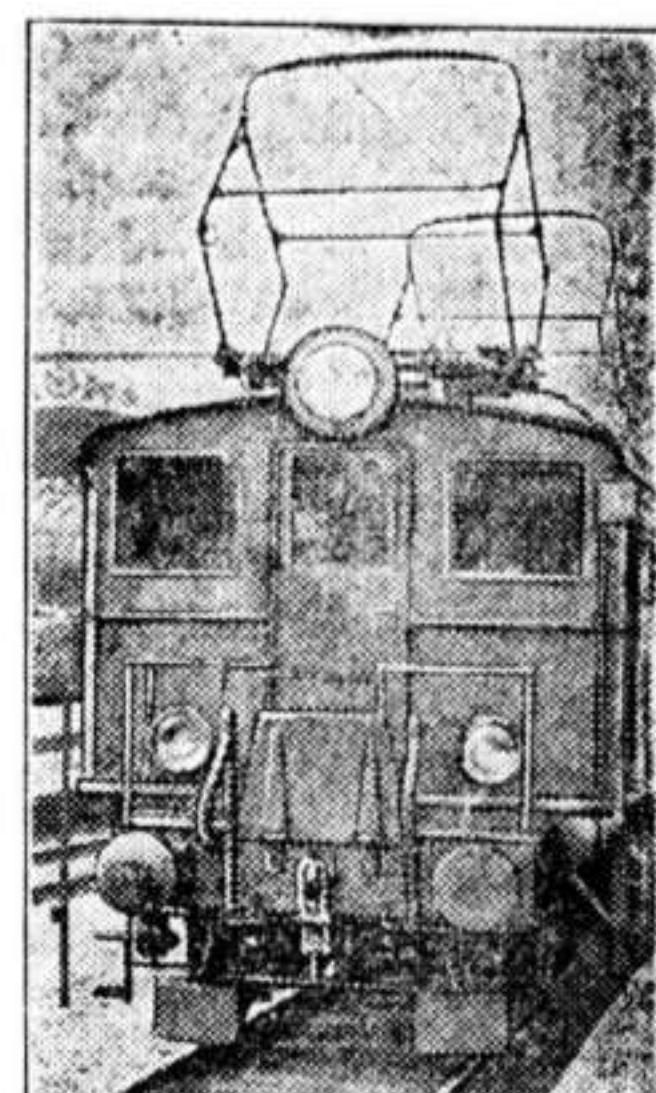
Byggeleder var den engelske overingeniør Thomas Greenhill. Der var tre norske ingeniører ved anlegget, nemlig Carl

Pihl, senere jernbanedirektør, delig sum som de vilde gi i tilfelle stasjonen ble lagt på Youngstorvet. I den anledning skriver en i «Christiania Posten» at han finner å burde olyse folket om at Storgaten ikke er det samme som Oslo og Storgatens kjøbmenn ikke det samme som Oslo kjøbmenn.

Så kommer der en i samme blad og forteller at på de fleste steder i utlandet ligger banegården like utenfor bygrensen. Det samme burde man også gjøre her. Man burde legge den på Grünerløkken.

En annen innender i bladet vil ha stasjonen på «are sia elva», like ved Vaterlands bro. Ved utmarking av elven skulle den settes i forbindelse med havnen så at selv de største skip kunde gå like op til broen. Det vilde være det fornødigste, billigste og nyttigste. «Være herlige elvestranden», sier han, «belagt med smukke granittkvadre vilde bli en sann prydelse for byen istedenfor at de nu er til vanziir».

I desember 1852 er en mann ved navn Torger A. Bjørnedalen, som sier at han har reist meget i utlandet og derfor kan tale med en viss sakkyndighet, ute i «Morgenbladet» og erklærer at banens endepunkt i Oslo er et åpenbart misgrep. Istedenfor å legge stasjonen ved enden av Østre gate (Karl Johan) burde man ha lagt den på Stortorvet. Den eneste innvending mot det skulle da være «Kirkebakens opstigning». Men her kunde man med hell anvende de på flere steder i landet brukte kjerrater, som engelskmennene formodentlig

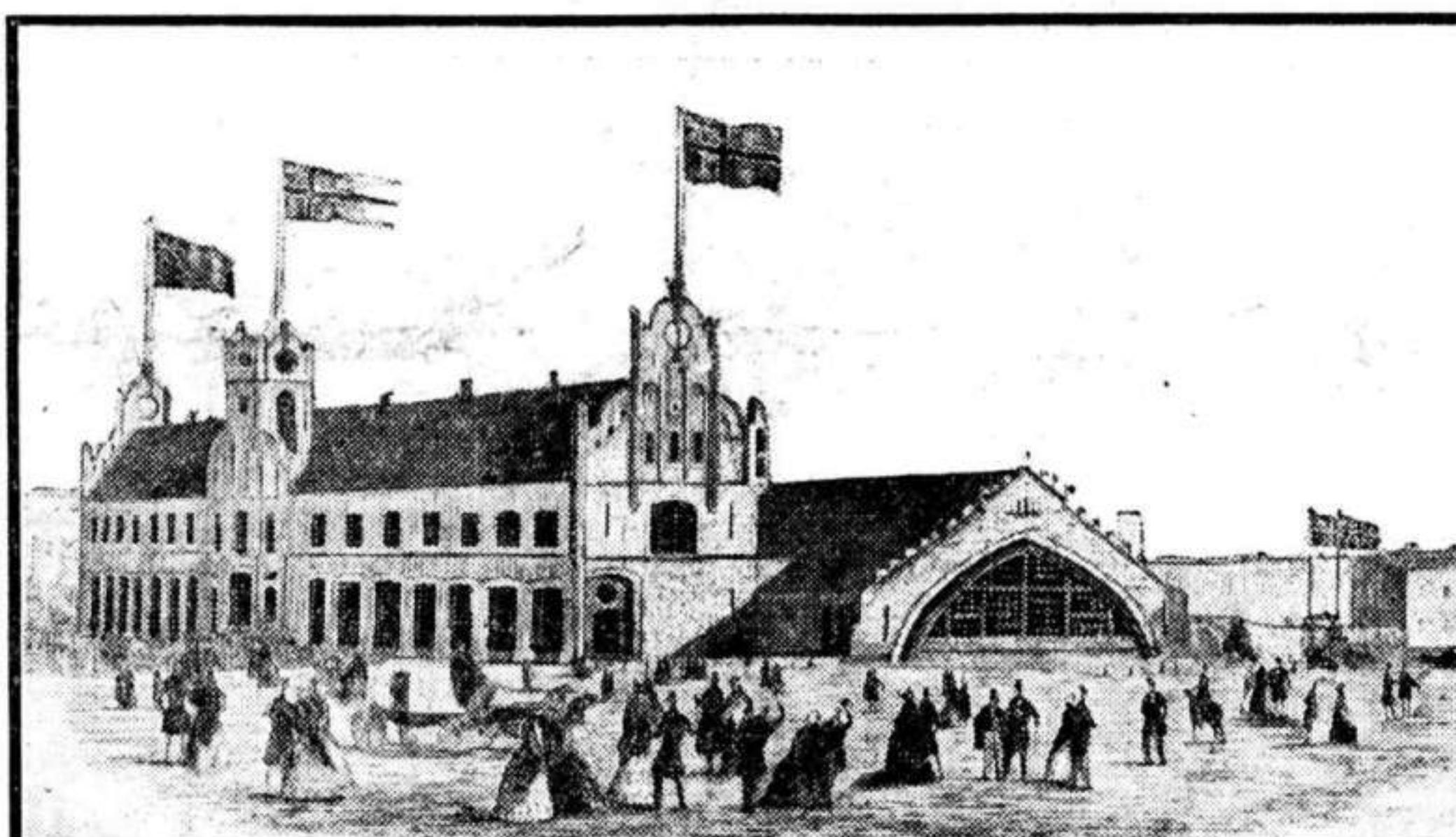


Et av Østbanens elektriske lokomotiver.

aldri har hørt tale om. Man vilde dessuten ved å komme til denne høyde oppnå den store fordel at jernbanetoget ved å få en betydelig fart nedover bakken vilde stige op til en likeså stor høyde på den andre siden. Og om man så derfor anbragte en lignende bakke vilde man få økt fart til en lignende opstigning like til næste stasjon uten lokomotiv, hvorved meget brensel ville spares. Mr. Bjørnedalen sier at han hadde fått idéen til dette nede i Kjøbenhavn. Han hadde der på Tivoli sett en sådan rutsjbane, hvis fart godt kunde sammenlignes med jernbanen.

Han har i det hele meget å utsette på jernbaneanlegget. Han synes det er for flott traseret. Ved å boje smart mere til høye og smart mere til venstre vilde man ha spart meget gravningsarbeide. Det hadde han også sagt til en av de sakkalte ingeniører, men fyren hadde innvendt at man derved vilde få så skarpe bøyninger at man ikke kunne bruke lokomotiv. Men det var da noget skuddet, rent ut sagt. Lokomotivet burde naturligvis inngresses etter banen og ikke banen etter lokomotivet. De lokomotiver som bruktes på banen hadde forresten en annen stor feil også. De var allfor tunge. De kunde ikke engang løftes av hr. Bjørnedalen og to andre kraftige romerikinger som ved lokomotivføreren hadde fått lov til å forsøke sig. Hvis et sådant lokomotiv veltet, hvordan i all verden skulle man da få det op igjen! Gjorde man derimot ikke lokomotivet tungere enn en almindelig vogn ville to, tre sterke karer med lettethet kunne løfte det op på skinnene.

Klager var det forresten nok av, både fra «bygdeingeniører» og andre kloke menn. Søgar over at engelskmennene ikke bygget hoteller ved stasjonene. I 1853 skrives i «Morgenbladet» at det var därlig bevent med losji for reisende på de fleste steder her i landet. I Sandefjord, der mest solide baderested i Norden, hadde mange sist sommer møtt overnatt på halm i uthus. Skulde man nu risikere det samme når man søkte nattekvarter ved jernbanestasjonene! Engelskmennene burde da skjonne så pass at uten ordentlige herberger ved disse var jernbanen deres ikke stort tess. Efter at der en tid hadde vært drevet midlertidig trafikk på banen fant den høstelige åpning som sagt sted den 1ste september 1854. Under stor



Jernbanestasjonen i Christiania ved åpningsfesten.



Østbanestasjonen 1929 — et fotografi tatt i de travle formiddagstimene igå.

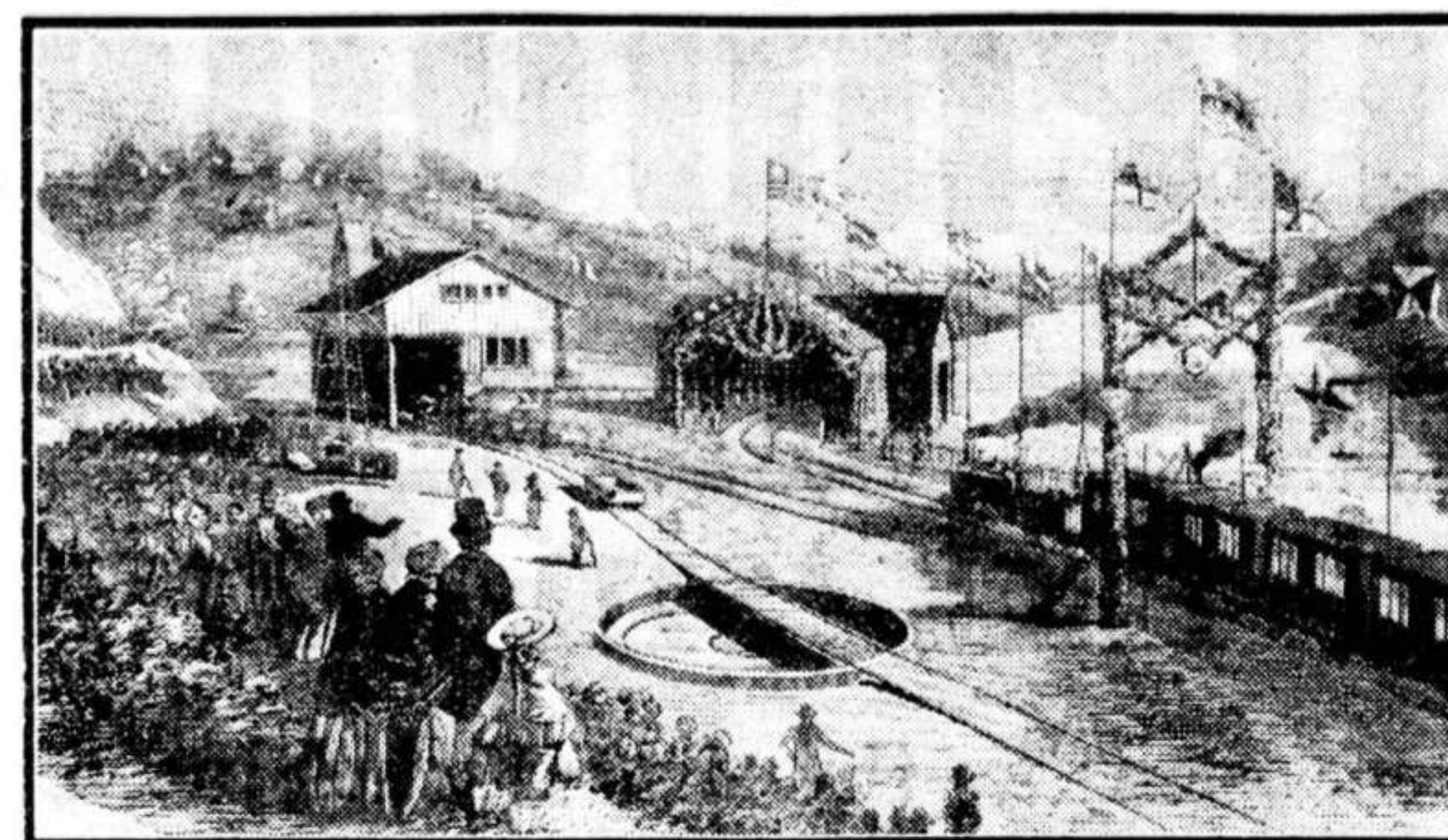
DEN FØRSTE NORSKE JERNBANE

begeistring heter det i dagsavlene. Ifølge «Morgenbladet» tilsmilte himlen den norske regjering, stortingsmennene og de «svigende autoriteter» samt de «andre innbudne» der de sammen med de engelske entreprenører i et antall av tre hundre i et langt festsmykket tog gjennem en vakker årsport og under kanonenes torden dampet oppover fra Oslo for å invive dette nasjonens storverk. Kanonsalutt var der også fra alle haugene langs linjen. Og ved enhver stasjon var der fremmott jublende festkledde folkeskarer. Bygningene var alle smykket med blomsterkranser. Det var de mange trebroene også. Alle følte at der nu var tatt et fremskritt på civilisasjonens område som var mere avgjørende for landets åndelige og materielle utvikling enn den mest glimrende erobring. Dagen var i enhver henseende skikket til å etterlate glade og fest-

lige minner hos alle dem som hadde den lykke å være med.

Mere nøktern er «Christiania- postens» i sitt merkelig korte referat. Det fortelles at såvel i Oslo som på de forskjellige stasjonene var der reist åresporter og pyntet med flagg og blomster, og festtoget hilste «øftes» med saluttkudd og hurrap.

Men skal man tro «Illustreret Nyhedsblad» var nok ikke høytidens absolutt skikket til i en henseende å etterlate festlige minner. Det heter her at det var skade at den hos publikum både i Oslo og på Eidsvoll ikke fremkalte den behørige begeistring utenfor avisene. Da den lange med varende flagg smykede rekke av vogner som innesluttet landets fornemste menn, satte sig i bevegelse, iakttok tilskuerhopen en så godt som monsterverdig taushet. Damene viftet med et tegn på ansløp til begeistring, men herrene så på dem med et



Eidsvoll jernbanestasjon ved åpningsfesten.



Jernbane-trebro.

blikk som syntes å si: Dere er ingen ingeniører. En grunn til mangelen på begeistring måtte søkes i massens mistenkonomi til de engelske bygmestre, dessuten i den omstendigheten at banen ved en tid å ha været benyttet hadde tapt nyhetens makt til å henribe gemyttene. Gategutten hadde ved sin ettergjorte skjærende pipning bragt enhver

mens han satt på sitt værelse, til å skje en priselig forsiktighet med forestille sig togenes kommen og hensyn til transportens usedvanlige dyrebartet. Det behovde således, skjønt det underveis bare stanset et øyeblikk, fulle halvtredje time til opturen.

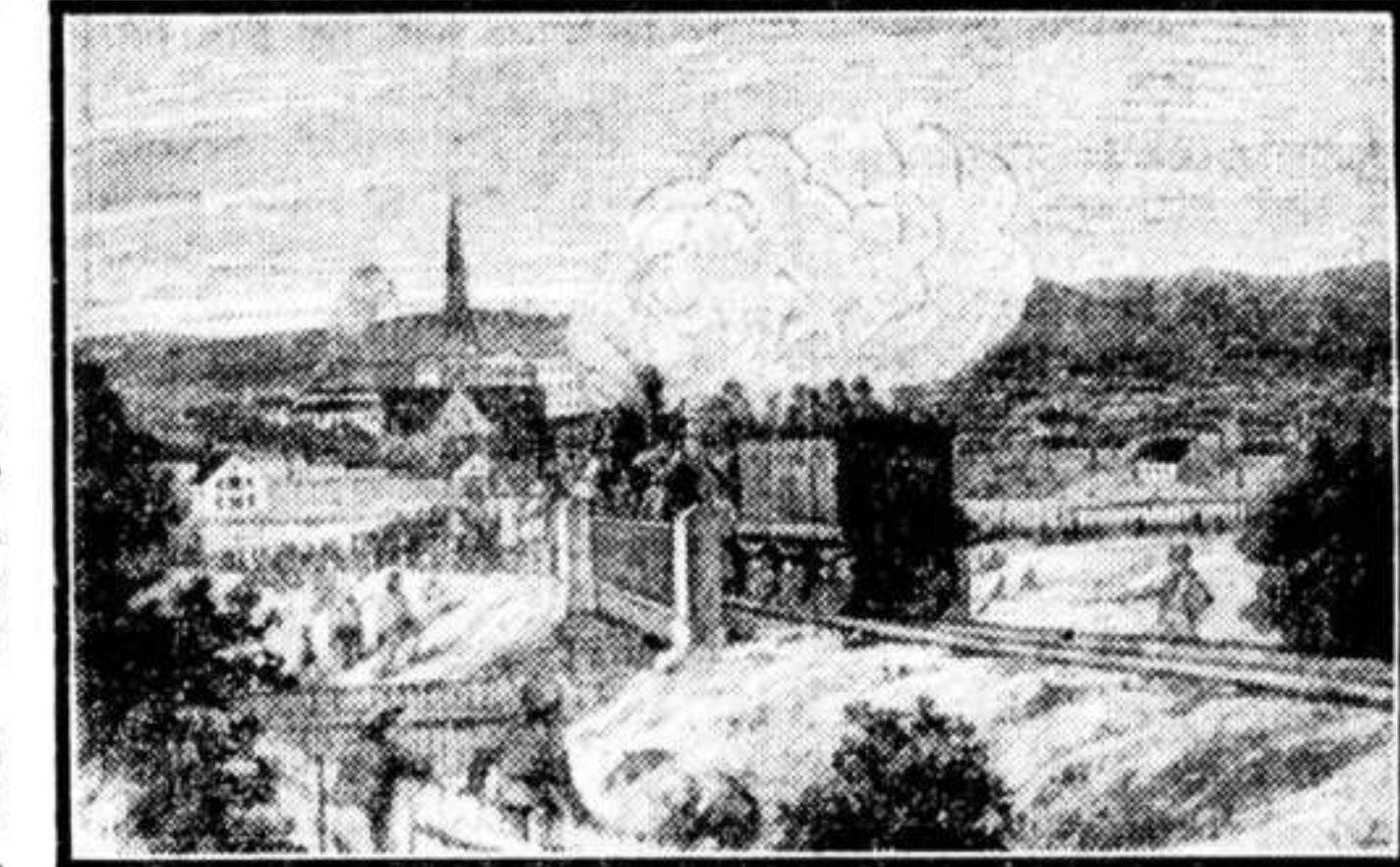
Dog festtoget gikk glatt tross den store mangel på entusiasme. Det anstrengte sig dog ikke for å løpe forttere enn til hverdags, må-

tredjeklasses vognene uten å bry sig om de bedre plasser. Det forekom beretteren i «Ill. Nyhedsbl.» noget underlig. Det gikk inn i Eidsvolls-tunnelens natt uten at han kunde ålyss i saken, og alt ettersom frakken knappedes for snoe og dinene blekkes for det fykende støt ble problemet ham svært og svært, da heldigvis en improvisert stansing gav ham påskudd til å la det høre. En grind for en planovergang stod nemlig åpen, hvorigjenom et par kalver smuttet inn på banen og la ives foran festtoget. De kjente uten tvil engelskmennenes hjertelige trang til festveddeløp, mener Nyhedsbladets forteller. De vilde nu for i de fornemme engelske herrers sine å gjøre festligheten fullständig våge sitt ringe liv i kaprenn med den frysende ganger. Men lokomotivføreren mottok ikke den velmente utfordring. Han stanset toget til kalvene var jaget vekk fra linjen.

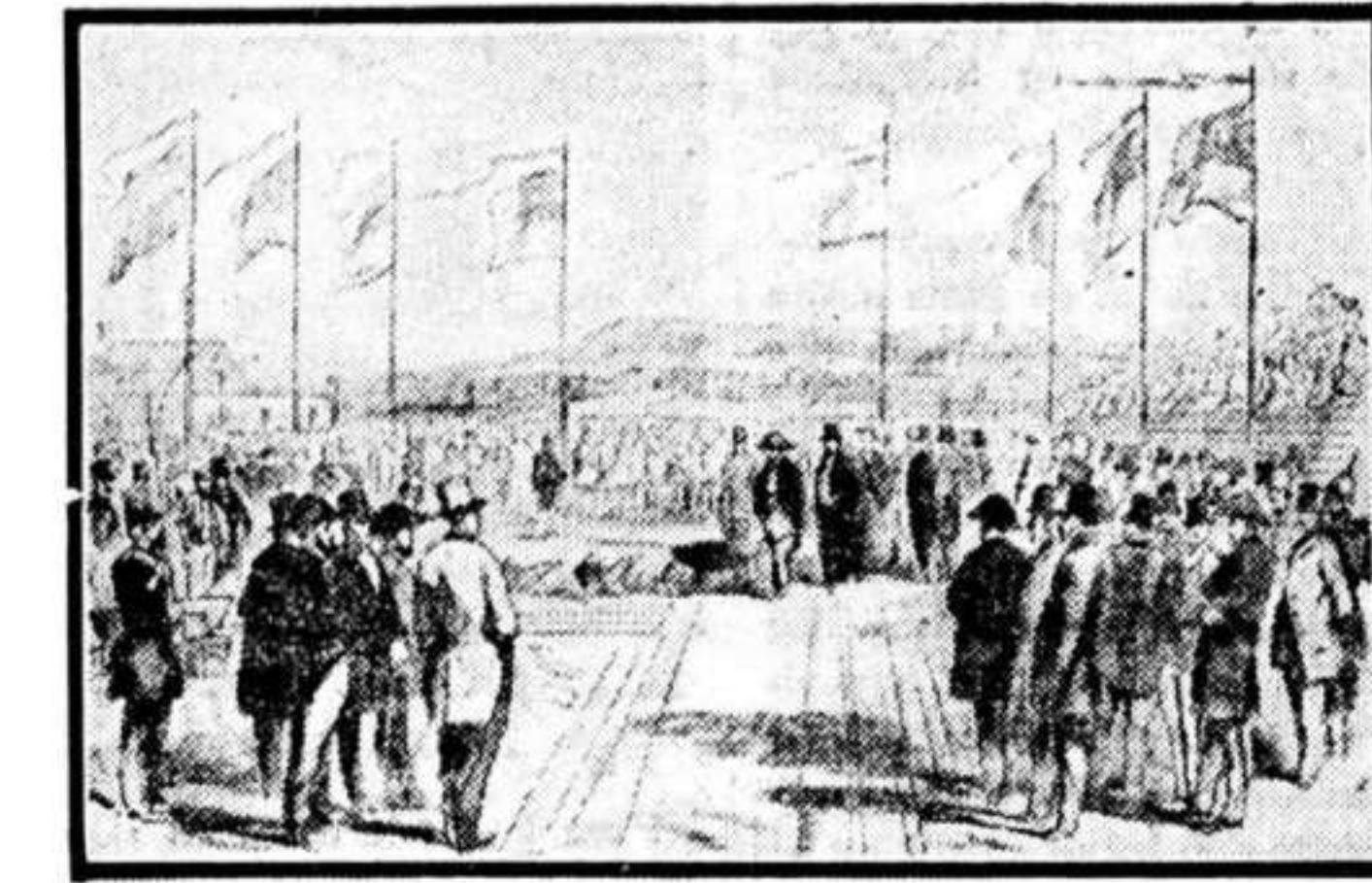
Utover mot kvelden gav de engelske entreprenører «en elegant middag» i frimurerlosjens store sal i Oslo for storting og regjering og autoriteter fra by og bygd samt nogen andre gode menn og borgere. Og her var der høi taleflom. Både på engelsk og norsk.

Ved desserten reiste den «høiaktede olding», grev Wedel, sig løpende sitt champagneglass op mot galleriet og i hjertelige ordelag takket han dem som satt deroppe for at de hadde villet forskjonne festen med sitt nærvær. Det var damene. Kvinnen leve! — Og de festkledde skjønne rødmøtt og smilte så huldselig og nikket og nikket i høieste grad tilfreds med tilverelsene, da alle glass dermede i salen løftedes op mot dem og tömtes under stor begeistring og hurrap.

Den første norske jernbane ble åpnet i den gode gamle tiden da mannen satte kvinninen høit.



Prøvetur på jernbanen den 4. juli 1853.



Jernbanearbeidet påbegynnes. Statholder Løvenskjold ved trillebøren.

Gamle Elingård. — Et renessanseganlegg uten sidestykke i landet.

Planer om å forandre den gamle hovedbygning må forhindres!

Gamle Elingård er en av landets vakreste og minnerikeste herregårder. Adelig sætegård fra Erik Prestehaters tid, renessanseborg med et fortifikatorisk anlegg og et haveanlegg, som avdøde professor Schnitler sammenlignet med Rosenborgs i Kjøbenhavn, en gård som har bevart sin feudale karakter mer enn nogen annen i landet.

Overleveringer og folkefantasi har spunnet Elingård inn i mystikkens slør. Man vil erindre historien om den sorte dame, gjennfortalt i A-Magasinet, hun som vandrer så stilt over gården og blir stående lenge foran det gamle maleri i salen. — Men det er bare et enkelt blad. De henfarne slekter lever enda på og omkring gården, både som spøkelser og i historier mellom folk. Først og fremst husker man kanskje Birgitte Kaas Huitfeldt, general Birthe, en mektig fremtoning, som selv gav husmennene stokkepryl mens hun samtidig opmuntrer dem med inspirerende bibelsprogl. Og ensalmne dikters av dimensjoner. Det var hun som skrev den vakre salme «Sørg, o kjære fader du, jeg vil ikke sørge».

Men der Elingård ligger i den åpne, vidstrakte Onsøy-hygen fremtrer den som noget annet og mere enn et hjemsted for skygeminner. Over halvt tilgrodd festningsgraver vugger svære århundregamle ekekroner, og bakom moderniseringen og vegetasjonens umettelige ekspansjonstrang aner man konturene av et imponerende krigshistorisk anlegg hvis make vi kanske aldri har hatt her i landet.

Det var i tredje verdenskrigene forste dager at rikets kansler, herren til Østråt, Jens Bjelke, påbefalte det anlegg, som vi ennu ser restene av, i en tid da renessansen på sin lange vandring mot nord endelig var nådd til Norge, og stortmennene under påvirkning av den byggelystne Kristian Kvart omkapte sine gamle gårder. Elingård kom ganske naturlig til å bli tids hovedverk, et pregnant uttrykk for den trang til selvhevdelse som kjennetegnet både kansle-



Hovedbygningens fasade.

messig festningsanlegg, som sto på høye med alle samtidige både i Danmark og Sverige.

En halv mils vei vestenfor Onsøy kirke skjærer den gamle bygdeveien tvert gjennom Elingård. På den ene siden ligger en stor uthusbygning, men til venstre, like nedunder veien, glitrer vannet blanksvart i en stump av den gamle vollgrav som strekker seg videre nedover de sekkelgammel, lutende trær. Veien inn til gårdspllassen fører nu over en bred demning, men ellers er gravene så opplyt og tilgrodd at man kan komme over flere steder.

I tidens løp er vallene sunket sammen til nogen lave skrånninger, dog ikke verre enn at hele anlegget lett lar sig reconstruere. Selve

heten av, pyntet som de var med nogen svære brumbasser av kartover. Bastionen løftet seg over graven med jevnt skrånende sider, overst opp mot kronet av et sterkt palisadeverk. Av dette palisadeverket har man for en tid siden funnet ganske betraktelige levninger, mens man holdt på å grave under et av vallens hjørner.

Like sørnedenfor hovedbygningen er platået gjennemskåret av en smalere grav, over hvilken man på en bro kommer ned i haven. Trekkene markerer vallenes gamle linjer, men ellers er der bare svake spor igjen av den prektige, noget stive barokkhavne som brente sig her nede. Det lune lysthus dannet av favnvide eketrær står enda igjen, og her og der skimter man

heteren av, pyntet som de var med nogen svære brumbasser av kartover. Bastionen løftet seg over graven med jevnt skrånende sider, overst opp mot kronet av et sterkt palisadeverk. Av dette palisadeverket har man for en tid siden funnet ganske betraktelige levninger, mens man holdt på å grave under et av vallens hjørner.

Like sørnedenfor hovedbygningen er platået gjennemskåret av en smalere grav, over hvilken man på en bro kommer ned i haven. Trekkene markerer vallenes gamle linjer, men ellers er der bare svake spor igjen av den prektige, noget stive barokkhavne som brente sig her nede. Det lune lysthus dannet av favnvide eketrær står enda igjen, og her og der skimter man

begynnelsen til et trappeløp, som vel har skapt sagnet om lønngangen som skulle munne ut opp på loftet.

Ovenpå i den nuværende hovedbygning gjenfinnes man ellers to av hoveddrummene i den gamle borg, fruerstuen og herresalen. Det strekker sig tvers igjennom huset og har vinduer både mot gården og havesiden. Inne i et annet værelse, likværelset, er det bevaret nogen gamle, malte tapeter, som skal være reddet ved branden og overført hit. De er malt på strie, fantastiske borgruiner mot en grålig bakgrunn, og mesteren for disse sies å være ingen annen enn den allsidige general Birthe.

Dersom man gir seg god tid til å se sig om og spørre gamle folk, skal det ikke falle så svært vansklig å reconstruere i tankehvordan hvilke deler av borgens murverk som bygget for kansleren på Elingård. Et av rummene har vært benyttet som fengsel, sier folketradisjonen, og man viser enda den lille gyltluke i døren. Her nede kan man også gjenfinne basis for det store centraltårn og for et av hjørnetårnene. I det siste ligger

bakenfor lå portåret med en hvelvet gjennemkjørel inn til borggården. Denne var stenlagt, og rundt omkring løftet bygningen seg med gule og røde teglstenmurer. Bratte tak, og tårn med gjennembrutte lanternehjelmer steg kneisende mot himlen. Gjenem de bredkarme vinduer fløt rikelig med sol og lys, og fra rosenhekkene i haven kom en flom av vellukt som fylte de store stuer med forunderlige, halvt ubekjente lengster. Og i de skyggerike høstnetter gled mānenes glitrende båt over gravenes glitrende flat. Ute fra det fjerne ute kanskje en hund langt og varsleende, men herskapet på Elingård kunde sove trygt bak stengte porter og bastionenes vernende bronsekartover.

I slutten av det attende århundre gikk Elingård ut av de gamle slekters hender og har senere fristet en mere eller mindre kummerlig skjebne. Gården har gått fra hånd til hånd, jord er blitt solgt fra, skogene uthugget, murer og vindebroer revet ned. Men bygningene består heldigvis enn i omrent uforandret skikkelse, omgitt av de gamle vanngraver.

I gamle dager stod der over porten følgende ord på en plate, anbragt av general Birthe:

Tag, O Gud! i Varetægt
Elingård og vores Slægt
Og lad al Lyksalighed
Stedse følge dennem med.

Platen ble fjernet av en senere eier, men det ønske det lille vers så naivt og frontt uttrykker bør ikke desto mindre stå som motto for alle senere eiere av dette enestående anlegget. Det følger plikter med å eie et sted som Elingård.

Det er derfor med bedrøvelse man erfarer, at den nuværende eier omgås med planer om omfattende forandringer, som kan komme til å beryte gården noget av det allermost karakteristiske fra den gamle tid. Mens midtfloien fører til fiffet adskillig opp, gjenstår sidefløiene i sin oprinnelige form.

(Forts. 3. side)



Gårdssinteriør. Tilhøire en av de gamle fløier.