

William Graham

Norges første lokomotivfører og tiden rundt ham

Roger Pihl

Tatt i betraktning av at Bryn stasjonsby var den første stasjonsbyen i Norge og at vi kan takke jernbanen for etableringen av den og dermed også Bryn som boligområde, er det naturlig at vi også har et forhold til Norges første lokomotivfører, William Graham. Vi kan likevel ikke omtale Graham uten samtidig å se nærmere på den tiden han levde i, da jernbanen for første gang ble anlagt i landet og representerte store teknologiske, politiske og økonomiske utfordringer. William Graham var tross alt barn av sin tid.

Stattholder Severin Løvenskjold og det første spadesticket

Arbeidene med å anlegge Norges første jernbane ble offisielt igangsatt fredag 8. august 1851 med et høytidelig spadestikk utført av ingen ringere enn stattholder Severin Løvenskjold (1777-1856). Løvenskjold var født i Porsgrunn og av sønn av godseier og kammerherre Severin Løvenskjold (1743-1818) og hadde studert bergvitenskap i Sachsen og Schlesien og jus i København. Han arbeidet seg tidlig inn i den danske statsadministrasjonen og arvet Fossum jernverk samme år han giftet seg med Hedevig Sophie baronenne Knuth, datter av geheimekonferensråd Adam Christopher greve Knuth-Lilliendahl. Vi kan trygt si at han kom til makt og posisjon ad mange veier og med god hjelp og at han ble en av de sentrale politikerne i tiårene etter 1814. Dog uten den gjennomslagskraft en politiker helst vil ha. Løvenskjold hevdet sitt konservative monarkistiske grunnsyn og sin unionsvennlige holdning som eidsvollsmann i 1814, som norsk statsminister i Stockholm i årene 1828-1841 og som Norges siste stattholder i tiden



1841-1856.

Løvenskjold ble valgt fra Bratsberg amt til Riksforsamlingen på Eidsvoll i 1818 der han tilhørte det såkalte unionspartiet med grev



Bryn jernbanestasjon, om lag 1865. (Ole Tobias Olsen)

Wedel Jarlsberg i spissen. Bratsberg amt tilsvarte det senere Telemark fylke i geografisk utbredelse. I motsetning til Wedel var han totalt uinteressert i en liberal konstitusjon og så på folkesuverenitet med forakt. På Eidsvoll sto han for et konservativt grunnsyn uten sans for stemmerett til bøndene eller andre liberale tiltak, følgelig fikk han liten innflytelse på utforming av grunnloven fordi han vanligvis representerte mindretallet i voteringene. Etter at unionen med Sverige var et faktum ledet han Norges gjeldsforhandlinger med Danmark med tittel av statsråd. Deretter forsvant han ut av politikken en periode for å drive Fossum jernverk som han hadde arvet, men hans politiske synspunkt fornektet seg likevel ikke. Han kjempet et mislykket kamp mot Stortingets vedtak om å oppheve adelen i

1821, men hans unionsvillighet og politiske syn stemte overens med holdningene til kong Karl Johan, som gjorde ham til statsminister ved den norske statsrådsavdelingen i Stockholm i 1828. Denne stillingen beholdt han til 1841 da han ble utnevnt til stattholder og satt i dette embetet til han døde i 1856. Etter ham ble stattholderposten stående ubesatt til den ble opphevet i 1873. Både som statsminister og som stattholder la Løvenskiold seg ut med bondeopposisjonen på Stortinget. Særlig i forhold til "bondestortinget" i 1833 kom dette klart til uttrykk. Løvenskiold gikk imot det liberale forslaget til formannskapslover fra regjeringen i Christiania og utarbeidet sitt eget forslag. Da Karl Johan oppløste Stortinget 1836, tok Løvenskiold det konstitusjonelle ansvaret. Stortinget svarte ved å stille ham for

riksrett. Riksretten dømte ham til en bot på 1000 spesidaler, men kongen ville likevel ikke la ham ta avskjed som statsminister.

Severin Løvenskjold var med andre ord ingen hvem som helst, men han var likevel trolig "født et par generasjoner for sent" med tanke på politiske ideer og gjennomslagskraft. Han var motstander av det meste som i ettertid betraktes som liberale og demokratiske reformer av det norske samfunnet, han var imot utvidet stemmerett, arveloven, juryloven og opphevelse av stattholderposten. Han rådet kongen til å nekte å sanksjonere Stortingets vedtak i 1851 om å tillate jøder adgang til landet. Han så på thranitterbevegelsen med avsky og satte spioner til å infiltrere bevegelsen. Han

overvåket Den demokratiske Forening i Christiania og han kalte musikeren Ole Bull, som tilhørte denne kretsen, for en arrogant narr. Og som ikke det var nok, frarådet han kongen å sanksjonere vedtaket om jernbane uten at kongen av den grunn lyttet til rådet.

Til tross for at det kan virke som om Løvenskjold var imot ethvert fremskritt ble han belønnet med de høyeste utmerkelser som kunne deles ut i alle de tre skandinaviske land. Han ble ridder av den svenske Serafimerorden 1829, han var blant de fire første som fikk storkors av St. Olavs Orden på stiftelsesdagen i 1847. Året etter ble han ridder av den danske Elefantorden, og 1853 fikk han Borgerdådsmedaljen i gull.



Bryn jernbanestasjon med persontog og betjening på plattformen. Foto ukjent 1868 (Oslo Museum)



Foto: Ukjent

Norsk Jernbanemuseum

Et pyntet damplokomotiv litra A nr. 3 ved Hovedbanens 25 års-jubileum, Eidsvoll stasjon
William Graham, lokfører - Hilmar Kristiansen, fyrbøter - Anton Olsen, lokfører

8. august 1851

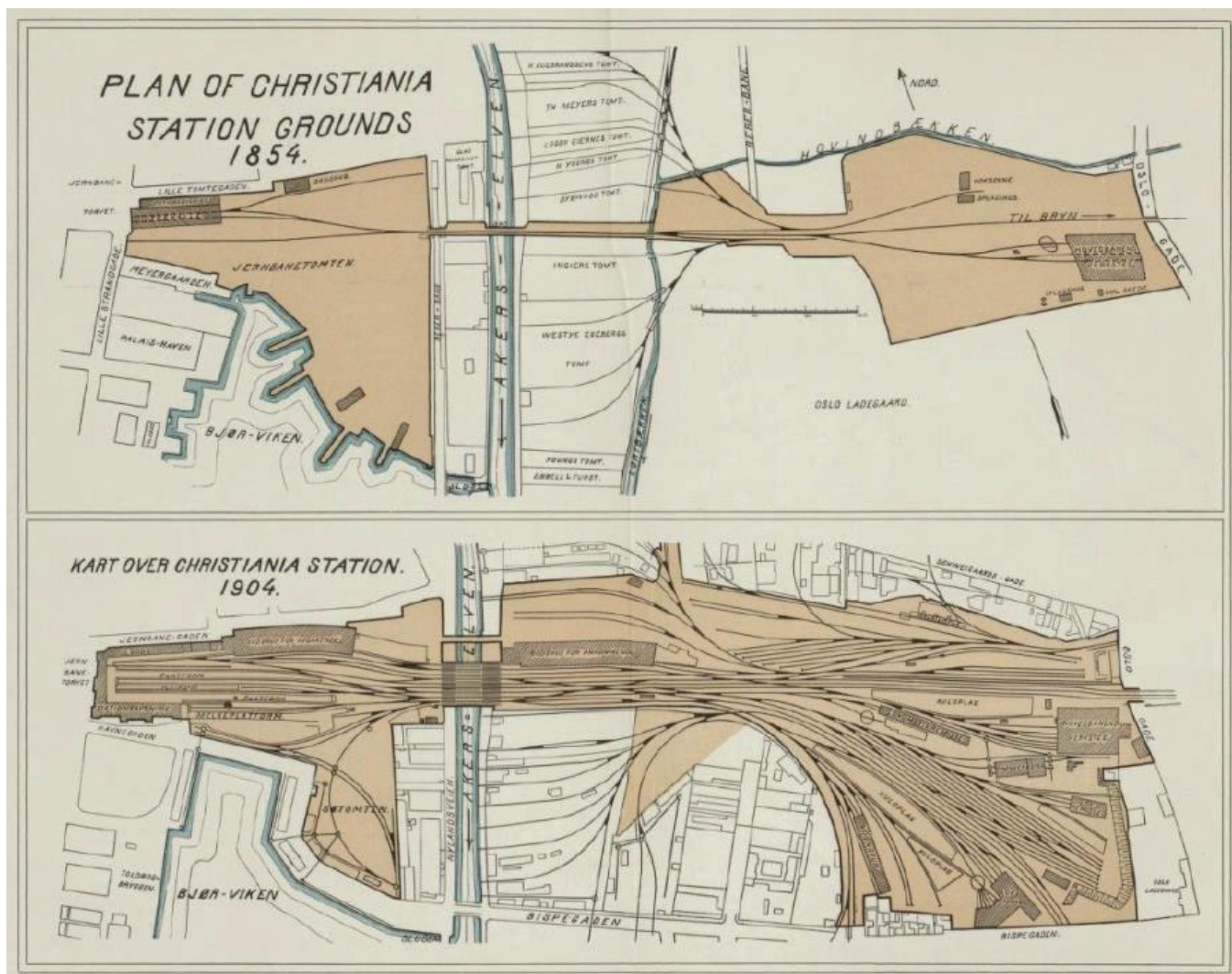
Det var med andre ord en kontroversiell politiker som fikk æren av å ta det første spadestikket på en jernbane han selv hadde frarådet kongen å la anlegge og som samtidig foretok den symbolske handlingen som representerte begynnelsen på en ny tid for landet og en utvikling få av de tilstedeværende kunne ane rekkevidden av. Spadestikket ble foretatt under overværelse av en stor folkemengde, offisielle representanter og ledende ingeniør for Hovedbanen Robert Stephenson (1803-1849), jernbaneentreprenør og politiker Samuel Morton Peto (1809-1889) og sjefsingeniøren for dansk jernbane Georg Parker Bidder (1806-1878). Bortsett fra folkemengden, var de tilstedeværende kledd i gallaantrekk og en

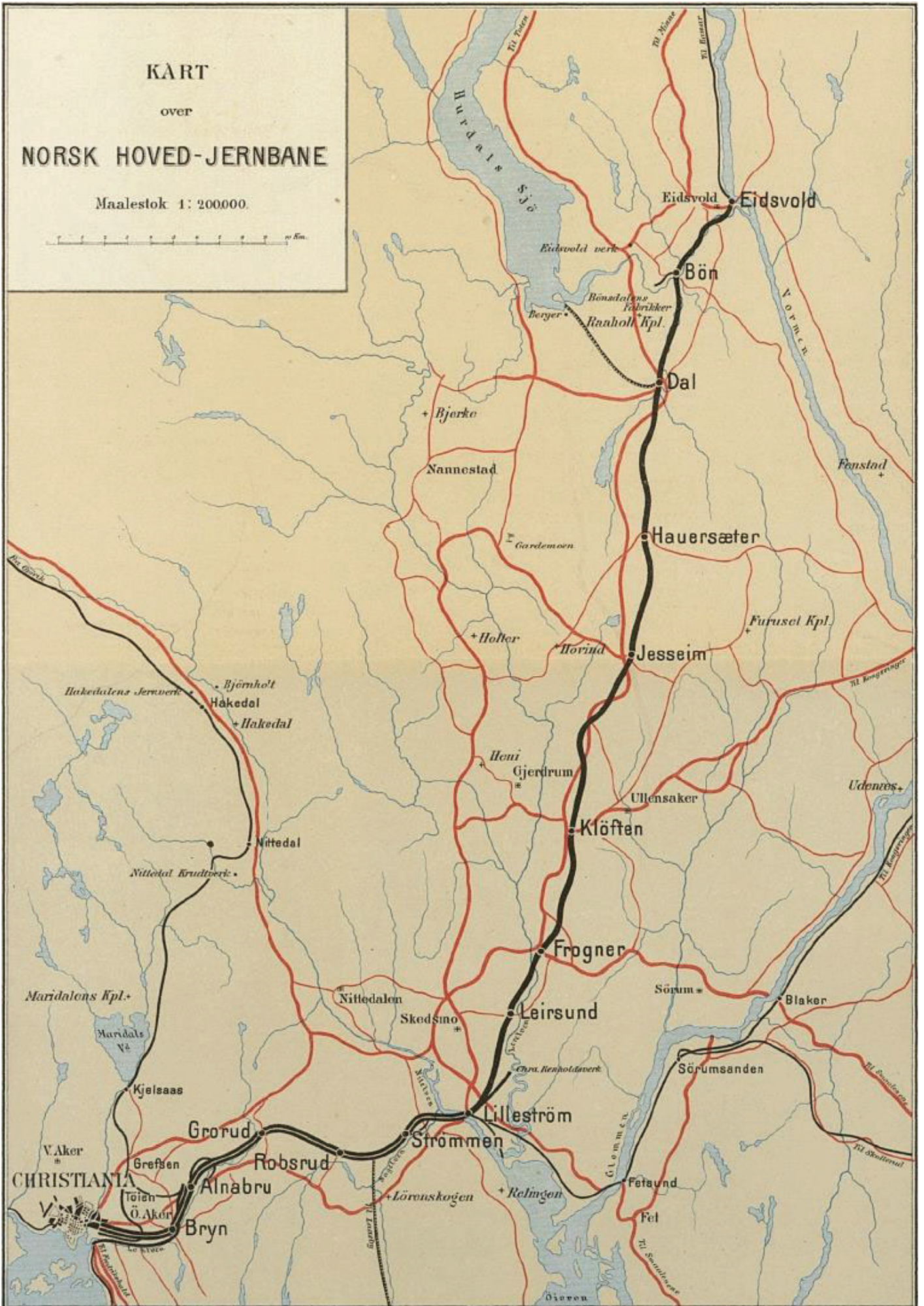
sølvspade lå klar på en trillebår av mahogni. Løvenskjold sa at "På det gamle Oslos grunn, som har vært skueplass for våre forfedres blodige feider, vil vi legge grunnen til et av fredens store verker, som på én gang er resultatet av og videre utvikler en fremskriden sivilisasjon" i en temmelig pompøs, nasjonalromantisk og fremtids-optimistisk tale, men den den var samtidig i tråd med tidens begeistring for den nye teknologien som damptoget representerte. Spadestikket foregikk etter alle kunstens regler, publikum jublet begeistret og Løvenskjold kunne bruke spaden til å legge torvstykket opp i trillebåren og deretter trille det bort, i det minste symbolsk. Etter at den høytidelige starten på anleggsarbeidet var utført, kunne de ekte arbeidsfolkene begynne.

Veien til jernbane

Ryktet om den britiske jernbanens uovertreffelighet nådde Norge med rekordfart, og i 1825 bygget George Stephenson lokomotivet Locomotion 1 for jernbanelinjen Stockton and Darlington Railway i det nordøstre hjørnet av England. Det var verdens første lokomotivdrevne offentlige jernbane for publikumstransport. Tidligere hadde damplokomotiver bare blitt brukt på kortere industribaner. Fire år senere, 8.- 15. oktober 1829 vant hans sønn Robert Stephenson Rainhillkonkurransen. I 1830 skulle Liverpool-Manchesterbanen åpnes. I den anledning ville jernbaneselskapet gi damplokomotivene en sjanse som trekkraft. Damplokomotivene hadde ikke godt rykte, de var lite stabile på grunn av eksplosjonsfaren.

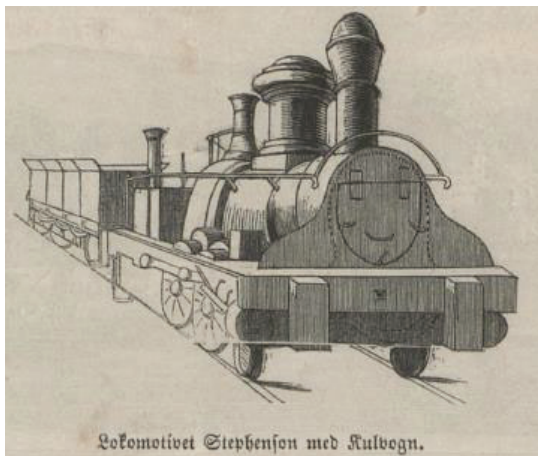
Alternativet var derfor hester eller stasjonære dampmaskiner som trakk vogner opp de bratteste stigningene. Baneselskapet utlovet en premie på 500 pund for det beste lokomotivet. For å avgjøre hvilket som var best, skulle det avholdes en konkurranse ved Rainhill, 15 kilometer vest for Liverpool. Lokene skulle gjennomføre ti testturer på en 2,8 kilometer flat strekning. Gjennomsnittshastigheten måtte være minst 16 kilometer i timen. Lokene skulle fyres med koks for å redusere røykplagen. De skulle ha hjulaksler i fjærende hjuloppheng og det skulle være to separate sikkerhetsventiler. Loket skulle veie maksimalt 6 tonn inklusiv vann og koks. Da konkurransen startet, stod konkurransen mellom fem forskjellige lokomotiver: Cycloped, Sans Pareil, Perseverance, Novelty





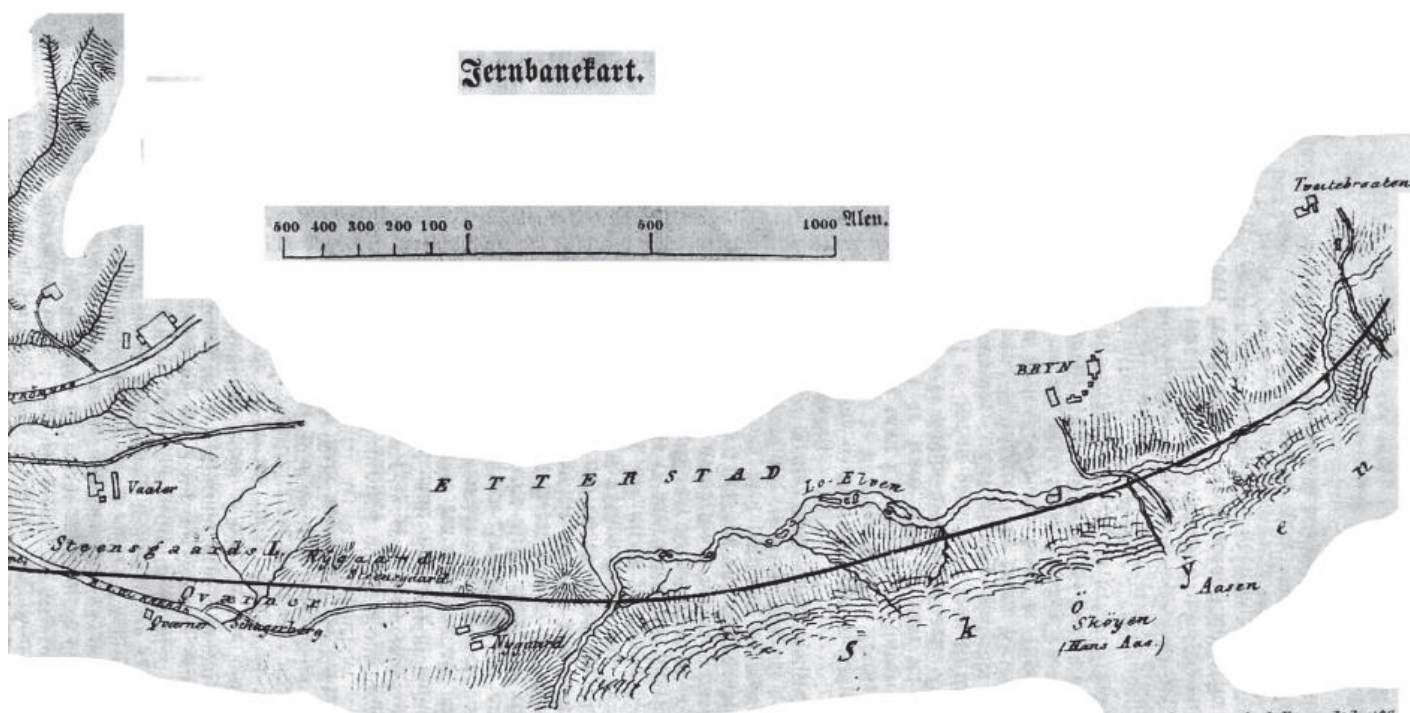
direktøren i oppdrag å utrede ferdselsmulighetene på Vormo og Glomma og om det var mulig å omgå fossefallene med jernveier, innrettet for dampvogner. Planen var imidlertid både for ambisiøs og for kostbar. Collett var åpenbart en handlekraftig mann som så nye muligheter, noe landet absolutt hadde behov for. Verden var i endring. Den franske revolusjon hadde fått stor innflytelse på det ideologiske plan. Menneskerettighetserklæringen inspirerte den demokratiske utviklingen i Europa generelt og den norske

grunnloven av 1814 spesielt. Eneveldene ble avskaffet. Kunnskap spredde seg utover og nedover i samfunnet og med kunnskap kom også krav om endringer og nye løsninger. I 1825 sørget Jonas Collett for å kontrahere to postdampskip til bruk mellom Østlandet og Vestlandet og mellom Norge og utlandet. Disse første norske dampskipene fikk navnene Constitutionen og Prins Carl, og ble svært populære i befolkningen, men ikke fullt så populære blant befolkningens valgte representanter. Innkjøpet hadde skjedd uten



Lokomotivet Stephenson med Kulvogn.

Jenbanekart som viser strekningen "Østregade til Tveitebraaten" og lokomotivet Stephenson. Illustreret Nyhedsblad januar 1853



samtykke fra Stortinget, og 1. august 1827 vedtok et stort flertall i Odelstinget å sette ham under tiltale for forholdet, men han ble frikjent på grunn av feil saksgang.

De stigende konjunktorene på 1840-tallet førte til press i tømmermarkedet. Skog ble mangelvare, noe som bragte Westye Egeberg (1805-1898) inn på banen, bokstavelig talt. Økt aktivitet hadde aktualisert det gamle problemet med transport av planker til Christiania fra sagbruksområdet ved Øyeren og opplandene. Byen hadde gjennom flere hundreår vært hovedutskipningssted for de dype skogene på Østlandet. Tømmeret ble trukket med hest langs landeveien og kunne bare foregå på vinterføre, og varekjørselen la beslag på et stort antall folk og hester. På det

meste, når det var godt sledeføre, var rundt to tusen hester i bruk på Strømsveien, som var en av Skandinavias mest trafikkerte veier. Den store etterspørselen etter hestetransport medførte en sterk reduksjon av hestebruk i landbruket, som i stedet måtte basere seg på å bruke kveg som trekkdyr. Et annet resultat var at tømmer og trelast ble liggende ubrukt på lager og i skogene. Dessuten var transportkostnadene høye, det var like kostbart å frakte tømmeret inn til hovedstaden som å få det videre derfra med båt til Portugal. Samtidig var det ønskelig å styrke forbindelsen mellom Mjøsa og Christianiafjorden for stadig mer av eksporten begynte å gå ut fra Sarpsborg og Fredrikstad, dit tømmeret effektivt og rimelig kunne fraktes langs Glomma. Allerede i 1805 hadde det blitt nedsatt en kongelig kommisjon



1897 - To damplokomotiv foran et godstog med en rekke tomme trelastvogner i Brynsbakken; toget har også lokomotiver bak

som foreslo å bygge en kanal med sluser fra Nitelva til Christiania, men utbruddet av napoleonskrigene i 1807 satte en effektiv stopper for arbeidet.

Både Egeberg og Collett hadde sterke interesser i trelast og at den kapitalsterke forretningsmannen gikk i samarbeid med statsmannen i jernbaneprosjektet, var i tråd med tidens økonomiske tankegang, liberalismen. Med den kom økt velstand og fremgang for landet. Med 1830-åra hadde det kommet en ny teknologi som kunne løse transportproblemet, nemlig jernbanen. For egen kostnad engasjerte Egeberg i 1844 ingeniørkaptein Johan Georg Ræder (1814-1898) til å stikke ut en linje mellom Lillestrøm og Christiania, med kostnadsoverslag. Ræders

forslag resulterte i at statsråd Fredrik Stang i Indredepartementet fikk nedsatt en jernbanekommisjon med oppdrag å undersøke og avgjøre innstilling om den mest hensiktsmessige måte "et Communicationsanlæg kan istandbringes til Forbindelse mellom Christiania, Øieren og Mjøsen". Kommisjonen besto av amtmann og senere statsråd Erik Røring Møinichen (1797-1875), oberst og arktitekt Baltazar Nicolai Garben (1794-1867), politiker og professor Anton Martin Schweigaard (1808-1870), Johan Georg Ræder og investor, skipsreder og skogeier Hans Gulbranson (1787-1868). Ræder var den drivende kraft i komiteen, men Schweigaard ble regnet som en av de aller mest innflytelsesrike politikerne på midten av 1800-tallet. Han var professor i rettslære og økonomi, han var tilhenger av økonomisk



Udsigt fra Gaarden Brynd, nedad mod Oslo, Etterstadsletten til højre.

liberalisme og påvirket norsk økonomi i kapitalistisk retning. Han ble innvalgt på Stortinget i 1842 og satt der fram til 1869. Schweigaard ble aldri selv statsminister eller statsråd, men gjennom sine sentrale posisjoner i staten fikk han stor innflytelse og kom til å spille en avgjørende rolle i utformingen av det moderne Norge. Tjue år etter åpningen av verdens første jernbanelinje mellom Stockton og Darlington begynte dermed ballen å rulle også i Norge.

Det var altså godstransporten som var problemet jernbanen skulle løse, og selv om tilbudet av kollektivtrafikk var ytterst beskjedent, var det likevel ikke noe press for å få til forbedringer. Selv på den folkerike strekningen mellom Christiania og Drammen tok en reise fem timer med hest og vogn, mens mange måtte ta seg fram til fots. Kommisjonen fant det mer naturlig å sammenligne med nordamerikanske godsbaner, men det skulle fort vise seg at anslaget for passasjertrafikk var altfor lavt.

Fra ord til handling

Høsten samme år anbefalte jernbane-

kommisjonen en søknad om konsesjon fra den engelske generalkonsul i Norge, John Rice Crowe (1795-1877), for å anlegge jernbane mellom Kristiania, Øyeren og Mjøsa. Crowe fikk Robert Stephenson til å lage rapport om prosjektet. Vilåårene i Stephensons sluttrapport ble ikke godtatt av jernbanel-kommisjonen. Med et kostnadsoverslag på 1 900 000 spesidaler, hvorav den norske stat skulle overta en tredjedel uten adgang til utbytte, ønsket kommisjonen heller å anlegge jernbanen for egen regning. Den store nasjonale jernbanesaken ble derfor ikke avgjort på Stortinget i 1848, først og fremst hersket det uklarhet med hensyn til de ekstraordinære låneoperasjoner for et så betydelig statslån. Dessuten kjentes fortsatt uroen i kjølvannet av februarrevolusjonen i Frankrike og den dansk-tyske krigens nærhet. Selv om situasjonen i Norge var optimistisk var det europeiske bakteppet preget av usikkerhet.

Men vindene snudde. Stortinget ble klar over at utenlandske investorer var nødvendige for å virkeliggjøre prosjektet. Etter at statsråd



1904 Norges Hovedjernbane lok. nr 1. Bildet er muligens tatt ved 50-års jubileet.

Foto: Jernbanemuseet

Møinichen på foranledning av ildsjel og statsråd Fredrik Stang i mai 1850 reiste til London for å forhandle med engelske jernbaneinteresserte investorer, forelå det to alternative forslag fra et selskap i London ved forretningsmann og MP Lewis Ricardo (1812-1862), ingeniør og MP Samuel Morton Peto (1809-1889) og jernbaneutbygger Thomas Brassey (1805-1870). Det ene av forslagene ble grunnlag for videre drøftinger med Georg Parker Bidder som ble sendt til Kristiania samme høst. Det engelske forslaget gikk ut på at entreprenørene skulle bygge en bredsporet jernbane med elektrisk telegraf mellom Kristiania og Eidsvoll for 450 000 pund. Den norske stat skulle skaffe til veie halvparten av anleggssummen på 2 025 000 spesidaler, mens engelskmennene skulle stå for resten. Banen skulle drives i privat regi med 50 prosent britisk og 25 prosent norsk privatkapital, samt 25 prosent norsk statskapital.

Banen fikk derfor et engelsk navn, Norwegian Trunk Railway, i tillegg til det norske "Norsk Hovedjernbane". Aksjene ble lagt ut til tegning 9. september 1850 og ble en folkesak både i Norge og Storbritannia. Egeberg tegnet selv aksjer for 6000 spesidaler og ble tredje største aksjonær.

I forslaget var det andre vilkår som også måtte avklares, før utformingen av den endelige, britiske kontrakten. Det gjaldt viktige spørsmål som vedlikehold, administrasjon og ferdigstillelse av banen. Kontrakten på 18 paragrafer ble sluttet 17. desember, men den endelige godkjenningen ble gjort avhengig av Stortingets samtykke. Stephenson fikk en litt uheldig dobbeltrolle i byggingen av Hovedbanen, ved at han både var ledende ingeniør og dermed ansvarlig for den tekniske løsningen, og også skulle fungere som en oppmann mellom de engelske kapitalistene og den norske stat. Byggingen og



Damplokomotiv NSB type 2 nr. 16,

Fabrikkat: Robert Stephenson & Co., Newcastle upon Tyne and Darlington, England Byggeår: 1861

Norsk Jernbanemuseum



idriftsettingen av banen foregikk ikke uten betydelig tautrekking mellom partene.

På Stortinget var jernbanesaken alt annet enn avklart da det mottok den kongelige proposisjonen 30. januar 1851 om anlegg av en norsk hovedjernbane. I en spesialkomite var det også høyst ulike oppfatninger om omfanget og vilkårene for Statens medvirkning. I den endelige debatten som varte og rakk i tre samfulle dager, sto det mellom det engelske forslaget og det norske. Kunne det være unasjonalt og ydmykende å slippe engelskmennene til? Lørdag 15. mars ble proposisjonen vedtatt med 82 mot 24 stemmer og beslutningen ble hilst med jubel blant tilhørerne på galleriet.

Stephenson måtte besøke anlegget og banen ved flere anledninger. I juli 1851 ankom han

Christiania på eget dampskip, medbringende massevis av verktøy som skulle brukes til jernbaneutbyggingen. Til tross for uenighetene, ble Stephenson dekorert med St Olavs orden for sin innsats for å bygge Norges første lokomotivjernbane.

Godstrafikken først

Jernbaneanlegget Strømmen-Sagdalen med industrisporet langs Sagelva ble anlagt samtidig med strekningen Christiania-Strømmen, og 5. november 1852 ble det gitt tillatelse til godstrafikk til Christiania slik at sagbrukene langs Sagelva kunne frakte skurlast til opplagstomtene i Bjørvika. Sporplanen for Hovedbanestasjonen viser at det var tre spor for passasjertransport mens det går i alt 11 spor til de mange bordtomtene langs Akerselva.

Trelastnæringens betydning kom til uttrykk i kommisjonens vurdering av hvor mange stasjoner som var nødvendige og hvor de skulle plasseres. I tillegg til de selvfølgelig endestasjonene Christiania og Eidsvollsbakken, var Strømmen på grunn av "den betydelige derifra stedfindende Trælasteksport", så viktig at det måtte få en stasjon. Som følge av Strømmens "særdeles viktighed" måtte den bli "fulkomnere indrettet end de øvrige Mellestationer". Også forslaget til Plassering av stasjonen i Christiania la stor vekt på trelasthandlernes behov, ved siden av "en beqvem Adgang for de Reisende". Derfor falt valget på et område mellom Ladegården og bordtomtene, altså trelasthandlernes utskipningstomter ved havnen.

Allerede i 1852 ble det derfor gitt klarsignal for godstrafikk mellom Christiania og Strømmen og med et eget industrispor på

Strømmen. Traseen mellom Christiania og Strømmen var dessuten ansett for å være den minst kompliserte å bygge samtidig som det var her behovet var størst. Slik ble Strømmen den første jernbanestasjonen i Norge, for selv ikke endestasjonen nede ved havnen sto ferdig så tidlig.

Den første, usikre prøveturen

Jernbanens ledelse kunne dermed invitere kongen på en prøvetur, og siden det var viktig å sikre seg støtte for dette kostbare og nymotens prosjektet, la de prøveturen til 4. juli 1852. Fødselsdagen til Oscar 2. Været hadde vist seg fra sin verst tenkelige side og styrtregnet hadde gjort grunnen usikker. De fryktet at svillene ville skli ut under vekten av toget, så de tok ikke sjansen på at noen av de prominente gjestene skulle være passasjerer. Om bord sto ingen andre enn jernbanens ansatte.



Offisiell åpning

Da banen åpnet i 1854 var den 68 kilometer lang og hadde kostet 2,2 millioner spesidaler.

Hovedbanen ble en stor suksess. Fakta talte for seg selv. Den nye Hovedbanen kuttet reisetiden mellom Christiania og Eidsvoll fra drøyt ett døgn til tre timer og fraktutgiftene ble sterkt redusert. Allerede det første året fraktet banen 128.000 passasjerer og 83.000 tonn trelast. Regelmessig togtrafikk ga faste leveranser av trelast og landbruksprodukter til hovedstaden. Byhandelen økte, prisene steg og tomtene fikk større verdi.

Norges første lokomotivfører

Med jernbanen kom en teknisk nyskapning på norsk jord og den nasjonale kompetansen fikk noe å bryne seg på. Da anlegget ble påbegynt i



1851 bidro Norge med femti håndverkere, men ellers var det knapt med fagfolk innen anlegg og drift. Anleggsledelsen var engelsk og bare fire norske ingeniører var tilknyttet anlegget, og den nesten systematiske innførselen av britisk personell, kapital og kunnskap var tydelig de første årene. Den første lokomotivføreren var også engelsk, for dette var naturlig nok en kompetanse som ikke fantes i landet og måtte importeres. De fleste engelske togarbeiderne, også Robert Stephenson, forlot Norge imidlertid så snart de fikk sjansen til det, for det harde vinterklimaet passet dem dårlig.

William Graham var født i gruvebyen Darlington, hvorfra verdens første passasjer-tog gikk 27. september 1825 Stockton-on-Tees. Han vokste opp i hva vi trygt kan kalle lokomotivets vugge og begynte sin karriere som fyrbøter før han ble lokomotivfører på jernbanen mellom England og Skottland, en karrierevei som etter hvert skulle bli ganske vanlig når behovet for lokomotivførere vokste.

William Graham kom til Norge høsten 1852 og bragte med seg kona Margrethe Thompson og sju barn til leiligheten i Åkebergveien 14 på Grønland. Thomas, Margrethe, Marie, Emma, Sahra, Willimine og Georg. I folketellingen for 1874 står familien Graham oppført med ni medlemmer, så det ble påtrengende nødvendig å finne et større husvære så de flyttet et par år senere til Oslogate 7, den nybygde jernbanegården. Så døde kona hans og William giftet seg på nytt, denne gang med Tonette Andersdatter fra Vestre Toten som var naboens tjenestepike. De fikk tre barn, og familieførøkelsen gjorde det nødvendig å flytte igjen, denne gangen til Munkegata 4 der

de fikk et hav av plass, fire rom og kjøkken. Det var en leilighet som var i overkant større enn det en gjennomsnittlig lokomotivfører fikk disponere, men så var det ikke sikkert at en gjennomsnittlig lokomotivfører fikk ti barn heller.

Han fikk seks kroner i dagslønn, hvilket var flere ganger mer enn de fleste andre i jernbanen, så kompetanse hadde åpenbart sin betydelige verdi. Pengene holdt likevel ikke til å brødfø hele familien, så da kom de mange tilleggsordningene godt med. Han kunne bli premiert for å spare kull eller få ekstra akkord per kjørte kilometer. Inntekten ble likevel ikke stor nok til at ungene kunne få privatundervisning på Grønland skole, men måtte nøyes med den vanlige, kommunale skolen.

Det var ingen fornøyelse å være lokfører, fyrkjelen til tross. De første lokomotivene hadde ikke overbygget førerhus og Graham måtte stå på en åpen plattform foran tenderen, uten noen form for beskyttelse mot vær og vind. Om vinteren måtte han trekke inn i en diger sauepels for å beholde varmen og helsa. William Graham begynte med ballastkjøring på hovedbanen, det vil si kjøring av masse til pakking av sporet, det vil si sand, grus eller pukk, fram til jernbanen til Eidsvoll sto ferdig. Den 1. september 1854 var det Graham som fikk æren av å kjøre åpningstoget mellom Christiania og Eidsvoll, og deretter var han fast ansatt som fører av "Tog nr. 1" på samme strekning. Følgelig var han selvskrevet lokomotivfører senere da han kjørte 30-årsjubileumstoget. William Graham tjenestegjorde på Hovedbanen helt til han gikk av med pensjon i 1890, med noen få unntak på Kongsvingerbanen. Som person var

han fåmælt, snakket svært gebrokkent og var vanskelig å forstå, så han foretrakk å sitte for seg selv og tenke mens han smattet på merskumpipen. William Graham døde 3. april 1909, 87 år gammel.



Lokomotivene

I årene fram til 1864 var det bare lokomotiver fra Robert Stephensons fabrikk i Newcastle som ble levert til den norske jernbanen. Det

kunne hatt flere årsaker, men at nettopp denne fabrikken hadde lokomotiver med egnet konstruksjon for store stigninger og bratte kurver kan ha vært utslagsgivende. De tre første ble levert i 1851 med såkalt "long-boiler-konstruksjon", det vil si at fyrkassen lå bak bakre drivaksel og røyksskapet trukket frem over løpeakselen. Lokomotivene var helt uten beskyttelse for personalet og var beregnet for å trekke persontog og blandede tog. Ett av disse tre var i drift fram til 1906 mens de to andre ble utrangert i 1911.

Bryn stasjon

At det ble stasjon på Bryn skyldtes jernbanens egne behov. Bryn stasjon var fra Hovedbanens åpning i 1854 kun et togstopp for å sette til ekstra bremses, såkalte fallbremses, på vognene fordi Brynsbakken var så bratt som 26,6 promille. Fallbremses var bremses som kunne settes til ved hjelp av en lang vektstang mens toget stod stille. Derfor var Bryn et

naturlig sted å anlegge et stoppested, like før bakken stupe ned mot sentrum av hovedstaden. Til å begynne med var det da også bare togene mot Christiania som stoppet på Bryn. Tog mot Lillestrøm og Eidsvoll begynte å stoppe først fra 2. juni 1856. Samtidig rapporteres det om en og annen godsvogn som blir sendt til eller fra Bryn.

Vi vet ikke eksakt når Bryn fikk sin første stasjonsbygning, men i driftsberetningene står det at innredningen ble endret allerede i 1857. Den enetasjes trebygningen lå på sørsiden av sporet – på høyre side når en kom fra Christiania. Bryn ble stoppested med ekspedisjon av person- og godstrafikk fra 1858. Det var ikke mange mennesker som benyttet seg av den muligheten – daglig var det knapt 20 personer som gikk av eller på toget på Bryn. Godstrafikken var nok viktigere. Det ble sendt innpå 300 liter sprit fra Bryn til Christiania daglig og da var det



William Grahams grav på Gamle Oslo kirkegård (Rolf E Wulff)

også naturlig at det ofte ble mottatt hele godsvogner med poteter. I 1860 ble Bryn fullverdig stasjon med mulighet for å sende togmeldinger og foreta kryssinger. I 1869 hadde Bryn stasjon tre ansatte; stasjonsmesteren og to telegrafister. I 1879 hadde Bryn stasjon fem ansatte: Stasjonsmesteren, to telegrafister, én sporskifter og én sjauer. De samlede lønnsutgiftene beløp seg til 4209,89 kroner årlig.

Bryn ble viktig stasjon med stor godstrafikk etter hvert som Bryn ble et industristed, og nord for stasjonsbygning 2 lå et større godsmagasin med kontorfløy. Stasjonen hadde også ilgodsekspedisjon. Ved Alna var det vannkraft og jernbanen sørget for god kommunikasjon til havnen.

Kikker vi på statistikkene, ser vi at 2 % av passasjerene reiste på første klasse, 28,5 % på

annen klasse og resten, 69,5 % reiste på tredje klasse. De viktigste varene som ble fraktet til eller fra Bryn var korn, mel, melk og trævexter i 1879, mens det ti år tidligere, i 1869, også ble fraktet en god del mur- og takstein fra teglverkene.

Driftsberetningen forteller om "Utvendig vedlikehold i 1879: "Nedtaget det midlertidige Stationshus, opført Platformrækværk, nedrevet de gamle Priveter, repareret den gamle Platform og forlænget Midtplatformen 48 Fod" kostet 1428,16 kroner. "Malet Pakhuset og Platformrækværket" kostet 200,08 kroner mens "Forøvrigt almindeligt Reparationsarbeide" kostet 51,54 kroner. Vedligeholdelse av Inventarium i 1879: "Anskaffet 13 fag Persiener, 3 Hængelamper samt Inventarium til Venteværelserne i den nye Stationsbygning" kostet 717,35 kroner."

Kilder:

- *Jørgen Seemann Berg og Hans Petter Grøner: Damplokomotivets siste dager, Pax, 1991.*
- *Directionen for Den Norske Hovedjernbane: Driftberetning for Norsk Hovedjernbane, 1880.*
- *Anne Kari Graham, tippoldebarn av William Graham.*
- *Gro Hendriksen: Tog, mennesker og miljø i Gamle Oslo, Gamlebyen historielag, 1996.*
- *Jernbanemagasinet 7-2007.*
- *Jernbaneverket: Perler på et spor; en reise i jernbanens kulturminner, 1997.*
- *H. L. Løvenskiold og A. Løvenskiold: Slekten Løvenskiold gjennom 300 år i Norge, 1974.*
- *Store norske leksikon.*
- *Rolf E Wulff, Akers Avis Groruddalen*

