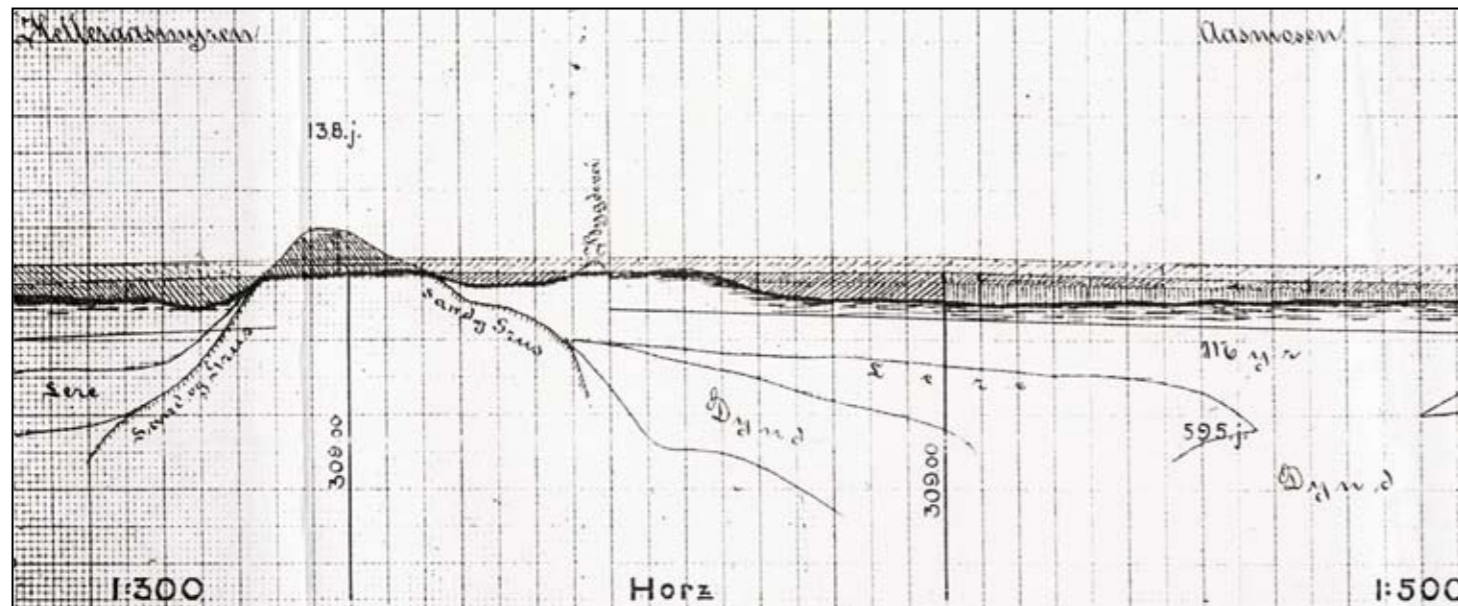




# Jernbanen bygges gjennom Ås

I to tidligere artikler for noen år siden, har jeg skrevet om behovet for jernbane til Ås samt om den første togtrafikken. Denne artikkelen handler om byggingen av jernbanen i 1870-årene.



KILDE: JERNBANEMUSEET.

Arbeidstegninger med grunnundersøkelser var klare da byggingen startet i 1874. Her vises området 1 km nord for veiundergangen ved stasjonen. Midt på tegningen stikker det opp en morenerygg. Til høyre for den (sydover) en mindre morenerygg hvor bygdeveien passerte (gangbrua ved Grønslett i dag). Området til venstre kalles på tegningen for Helleraasmyren, til høyre kalles det Aasmoen. En liten rute vertikalt er lik en fot, horisontalt er den lik to fot.

I 1850 og 60-årene økte behovet for samferdsel kraftig. Nye horisontalplanveier ble bygget. I 1870 var veien fra Kristiania og frem til krysset mellom Korsegården og UMB i Ås ferdig. Der stoppet byggingen av denne nye chausseen. Man hadde allerede da noen år diskutert behovet for jernbane fra Kristiania og sydover mot Sverige gjennom Smaalenene (Østfold).

En rekke traséalternativer for jernbanen ble lagt frem, og heftige diskusjoner fulgte mellom de forskjellige bygder. For Ås var det to trasévalg som var aktuelle. Det ene alternativet var langs Bunnefjorden, opp langs Årungen østside og videre sydover. Ås ville da ha fått stasjoner ved Fåle i Nordby, Syverud ved Årungen samt en nær *Den høyere landbruksskolen i Aas*. Stasjonen ved Syverud var planlagt

å være delestasjonen for østre linje. Østre linjen ville da ha tatt av opp langs Bølstadbekken mot Tomter.

Sommeren 1874 vedtok så Stortinget det endelige linjevalget som er det vi har i dag. Byggingen startet raskt etterpå da alle grunnundersøkelser var gjort på forhånd.

## Banelegemet

Banelegemet ble bygget opp av jordmassene som var langs traséen. Ved passering av området nord for Aas stasjon møtte man på en stor utfordring. I en lengde på flere hundre meter la man banen over et myrområde. Det var både over *Aasmoen* og over *Helleraasmyren*.

På myrområdene la man først et lag bunter med kvister fra lauvtrær. Gårdbruker Hermann Aschjem fikk kontrakten

med å skaffe og å legge utover en stor mengde faskiner, som disse buntene ble kalt. "Kjerringen og unger bar faskiner langveisfra", ble det sagt. På disse faskinene ble det så lagt et lag med mose med en flåte av ospetømmer på. For å hindre at tømmeret kom i kontakt med luft og råtnet, ble det videre kjørt på et solid lag med leire i inntil seks fots tykkelse.

Å bygge jernbane over et slikt myrområde hadde visstnok ikke vært gjort tidligere mente en av mine informanter. Hele anlegget skulle være et eksperiment.

Ved senere gravearbeider hvor man har vært i kontakt med tømmeret, har det hatt en blåaktig farge og har virket meget godt konservert. For noen år tilbake, da det ble lagt dobbeltspor, ble den konserverende

leiremassen delvis fjernet og det ble lagt sprengstein rett på tømmeret. Tiden vil vise hvordan det vil gå med holdbarheten av tømmeret.

Mye arbeidskraft var nødvendig til anlegget. Store jord- og steinmasser skulle flyttes på. Hjelpemidlene var muskelkraft, hest og kjerre, vagger på provisoriske skinner, feisel og bor, trillebår, hakke og sist men ikke minst spaden. *Jernbanespaden* var noe nytt og revolusjonerende som kom til bygda da. *Svenskespade* ble den også kalt. Det er den spadetypen vi kjenner i dag hvor hele bladet er av jern, bare at den hadde langt rett skaft. Forretninger i Kristiania reklamerte på den tiden med at de hadde jernbanespader på lager.

En del utenlandske ord kom i bruk her på den tiden. Folk

i Ås i 1870-årene sa: *Træin* om toget (train på engelsk), *sleppert* om sville (sleeper på engelsk, slipers på svensk), *dågg* om svillespiker (dog på engelsk) og *rells* om skinner (räls på svensk). Man kan fortsatt høre enkelte snakke om sleppert. Skrivemåten av ordene kunne variere mye.

Den høye Holstadfyllinga ved Østensjøvannet var problematisk. Banelegemet ble bygget opp av leire fra et nærliggende jorde. Både under anleggesperioden og i de første årene var det stadig setninger og utglidninger der.

Min oldefar Hans Larsen Løkstad ble ansatt som baneformann på strekningen Ås – Ski fra starten i 1879. Fra sin bopel på Lefsrud gård like nord for måsan hadde han kort vei til de største setningsområdene. Hver dag ble strekningen tilbakelagt med dresin og forefallende vedlikeholdsoppgaver av skinnegang og banelegeme ble utført av ham.

## Grusingen

Overbygget av banelegemet bestod av et 2 fot tykt ballastlag. Etter beskrivelsen skulle det måle 11 fot på toppen. Det gikk teoretisk med 2,5 m<sup>3</sup> p.r. løpende meter bane. I praksis gikk det med en del mer, blant annet på grunn av setninger og utglidninger under anleggsperioden.

Til ballastlaget ble det de første 11 kilometer fra Kristiania og sydover, i hovedsak benyttet pukkestein fra de mange fjellskjæringene i det området. Videre sydover ble det benyttet grus fra grustaket på Dyster gård. Eldre folk, som har snakket med de som var med på grusingen, mener å ha hørt at denne grusen ble benyttet til et stykke forbi Moss. Neste store grusuttak var ved Haraldstad nær Sarpsborg.

Arbeidet med anlegget av Smaalensbanen ble ledet av en-

gelskmannen Robert Sinclair. Han hadde tidligere vært med på jernbanebygging i Afrika, Hovedbanen fra Christiania til Eidsvoll og Kongsvingerbanen. I 1877 og 1878 ble han permittert fra stillingen som banemester på Kongsvingerbanen for å lede ballasteringsarbeidet ved Smaalensbanens vestre linje. Han ble betegnet som en fargerik person, streng mot de ansatte, men en dyktig og praktisk mann. Hans norskkunnskaper var det så som så med. Det gikk på en blanding av norsk og engelsk. Det fortelles at han gikk med en bredbremmet hatt, - skinnjakke og med et bredt belte med revolver i. Mange muntre historier verserte om denne legendariske engelskmannen. Når jeg har intervjuet eldre i Ås som har snakket med de som jobbet på anlegget i 1870-årene, ble det sagt at det ble fortalt muntre historier om Sinclair, men ingen husket noe av disse fra dette anlegget.

Jeg tar med en historie om Sinclair fra et annet anlegg (Fra boken *Muntre jernbanehistorier* av S. Mæhlum):

På linjebefaringen hadde han til disposisjon en tråtralle. Denne var så stor at der var plass til 4 mann foruten de to som drev den fram ved å trå med bena. Den var selvfølgelig ganske tung og var vanskelig å ta av skinnegangen utenfor planovergane. En dag, fortelles det, kom det to mann til Sinclair og ba om å få låne trallen. Han så nøye på dem og svarte: «Do kan få låne den trallen, men do får ei låne den sjennegang.»

## Rallar

Det var behov for mange arbeidere til å utføre dette anlegget. En stor del av disse var unge menn i alderen 18-22 år fra Värmlandstraktene. De hadde med seg kunnskap fra Sverige om fjellsprenging.

De av anleggsfolkene som hadde feisel, hadde alltid med



Feisel

seg sin private fra anlegg til anlegg. Den hadde firkantet tverrsnitt og var spiss i hver ende. En-håndsfeiselen ble brukt av en person som holdt feisel og bor i hver sin hånd. To-håndsfeiselen veide 2-3 kilo. Den ble brukt ved at to mann slo annenhver gang på et bor som ble holdt av en tredje mann. Små endeflater på bor og feisel gjorde at det var som å spille russisk rulett for tredje mann. Han brukte derfor ofte en spesiell bornøkkel til å holde og å dreie boret. Et arbeidslag med fjellborere hadde alltid en god smed i nærheten. Borene måtte ofte kvesses og herdes under arbeidet.

Den samlede arbeidsstyrken fra Kristiania til svenskegrensen i 1877 var 4.073 mann. I 1878 var den økt til 11.304 mann.

Grusen til det øvre ballastlaget i en tykkelse på 2 fot, hvor svillene ble lagt, samt til grusing av stasjonsområdene, ble tatt fra den store grushaugen på Dyster gård, en kilometer øst for stasjonen.

## Åsmåsan.

En gang for ca 9.000 år siden hadde landehevingen kommet så langt at det flate området mellom Ås og Holstad stakk over havoverflaten. En tverrgående morenerygger på midten gjorde at det ble stående to små innsjøer her. I de grunne vannene begynte etterhvert gjengroingen. I dag kan man gå tørrskodd over det meste.

For folk i Stasjonsbyen var

det mye mystikk ved Åsmåsan. Det var et område barn fikk beskjed om å holde seg unna. Kanskje de ble skremt med både nøkken og det som verre var.

Det er ikke så mange år siden det fantes mindre områder der med åpent vann. Axel Depuis, som begynte å arbeide ved Aas stasjon i 1920, har fortalt at han noen ganger tok seg en dukkert i «et åpent vann i myra som kunne være en tredve meter tvert over». Han hadde også fått en liten fisk der en gang på den tiden. Anders Andreassen (født 1847) fra plassen Kaia, og Hermann Aschjem (født 1835) fra Aschjem gård, var begge to ofte der borte og fisket som smågutter.

Et sagn fra Åsmåsan står beskrevet i bygdeboka. Det er fra en gang svenskene soldater under en krig skulle ha stjålet den ene kirkeklokka, som var fra middelalderen, for å ta den med seg hjem til Sverige. Ved Åsmåsan falt klokka ifra dem og forsvant i myra. Den stjalne klokka ble erstattet med en ny i 1631, men fortsatt kan man høre den eldste klokken klage når det ringes: "Makan min ligger i Åsmåsan, makan min ligger i Åsmåsan".

Åpning av banen for regulær togtrafikk var først planlagt til 4. november 1878, men ble stadig utsatt da den ikke kunne godkjennes av besiktigelseskommissjonen.

Videre utover høst og vinter ble det nye utsettelse. Den 2. januar 1879 startet den første regulære togtrafikken.