

Øverst i Dysterlia boligfelt øst for Ås stasjon er det et område hvor det var stor aktivitet rundt 1880. Tilreisende fyrige unge menn i sin beste alder satte absolutt sitt preg på Åsbygda både da og senere.

Grusingen

Da jernbanen ble bygget fra Christiania og sydover, ble selve banelegemet bygget av masse fra stedet. Som ballastlag på toppen og til å legge svillene i, ble det benyttet grus. Det meste av denne grusen ble tatt fra et grustak nær Ås stasjon.

Like nord for Ski stasjon møtte de på en stor morenerygg som de først prøvde å grave tunnel gjennom. Tunnelen raste fort sammen, så resultatet ble at alt ble gravd ut. Den utgravde massen ble brukt til å bygge opp banelegemet videre nordover. Blant annet ble deler av Tussetjern fylt opp med masse herfra.

Overbygget av banelegemet bestod av et 2 fot tykt ballastlag. Etter beskrivelsen skulle det måle 11 fot på toppen. Det gikk teoretisk med ca 2,5 m³ /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 Christiania og sydover, i hovedsak benyttet pukstein fra de mange fjellskjæringene i det området. Videre sydover ble det benyttet grus fra grustaket på Dyster gård. Mine informanter 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 engelskmannen Robert Sinclair. Om ham og jernbanebyggingen gjennom Ås har jeg skrevet en artikkel tidligere.

Da rallere satte sitt preg på bygda

NIKOLAI BJØRNEBY



Gruslinna (rødt) og grustaket (blått) tegnet inn på utsnitt av kart Ås sentrumsområde fra Ås IL. Tegnet inn av Nikolai Bjørneby

Staten eksproprierte retten til å ta den fornødne grus i to år fra en stor esker med morenegrus som meget markant reiste seg på høyden øst for Ås stasjon.

Grusen her må ha vært av en bestemt gunstig fraksjon. Høsten 1877 startet grusingen.

På en internettside fra NGU står det forklart om esker:

Grusig til sandig ryggform avsatt av breelv i, på eller under en isbre.

Gruslinna

Opp til grushaugen ble det lagt eget sidespor med samme

perioden ca 1877-1882. Grunder over veien var det neppe. For hestekjøretøyene som passerte var det ikke vanskelig å høre lokomotivet i god tid før man nærmet seg overgangen. Det dampende lokomotivet i motbakken og bremsen som pep i utforbakken hørtes godt der det ellers ikke var mange andre lyder nær det fremtidige Ås sentrum. Sverigebakken hadde den gang en brattere kurvatur enn dagens opp mot krysset, slik at det var vanskelig for tunge hestelass å stoppe for å vente på toget. Man kan godt tenke seg at det oppstod mange nestenepisoder her ved overgangen slik veien var den gang.

I juni 1877 kom det et lokomotiv fraktet i deler på seilskute til Moss havn. Det ble skrudd sammen på havna av folk fra fabrikken i England og prøvekjørt for så å bli satt inn i frakt av grus.

Gårdbruker Hermann Aschjem på Aschjem gård hadde som nevnt i en tidligere artikkel ansvaret for å legge faskiner over myrområdet nord for Ås stasjon. Hans sønn Halvor var ca 12–14 år da grusingen pågikk. Da han var med sin far og så på anlegget, fikk han sitte på med toget opp til grustaket og ned igjen.

Etter at anleggsarbeidene var ferdige, ble skinner fjernet i 1895. Svillene ble lagt i hauger langs trasen. Disse ble etter hvert benyttet til diverse formål i stasjonsbyen så som klopper over bekker, veiforsterking, bygningsmaterialer både i reisverk- og knubbehus. Traseen til gruslinna grodde et-

sporvidde som på banen. Side-spolet tok av fra banen like nord for der den gamle bygdeveien mellom Ås og Kråkstad kirke krysset jernbanen. Videre gikk den på skrå oppover mot dagens Sentralkryss. Lokomotivet med grusvogner kjørte i konstant trafikk opp til grushaugen. Der oppe ble det lagt to spor inn til haugen, slik at man fikk et vognsett lesset opp mens det andre var nede på banen og tømte.

Øverst i Sverigebakken krysset gruslinna veien. Her passerte toget flere ganger i døgnet med vogner som var lesset opp i grustaket. Dette var i

terhvert igjen. Men en sti midt i traseen ble holdt oppe. Den var i flere generasjoner en mye brukt vei til kveldsturer for folk fra stasjonsbyen. Kjærlighetsstien ble den også kalt.

I dag finnes traseen intakt i et friområde nær krysset Fagerliveien/Parallellen, gjennom hagen på Tårnveien 2 samt som en gangsti nordvest for Ås Ungdomsskole.

Arbeidet i grustaket

De arbeidet to og to sammen om hver trillebår. Grusen ble lesset med spade i trillebår. Den ene gikk foran og dro med tau, mens den andre balanserte den fullastede trillebåra. Slik kom de seg via gangbaner av planker og fikk tippet lasten i vognene.

Jernbanespaden var noe nytt og revolusjonerende som kom til bygda da. Svenske-spade ble den også kalt da den kom med de tilreisende svenske jernbanearbeidere.

Det var lite stein i denne grusmassen. Knyttneve stor stein ble brukt spesielle steder, blant annet som drenering rundt grunnmuren på Ås stasjon, og sikkert på andre stasjonsbygninger. Større stein ble lagt igjen i grustaket. Frem til da restene etter grustaket ble bygget ut kunne man se enkelte 50 kg steiner ved den sydøstre avslutningen.

Hvor mye grus som det tolt er tatt ut herfra er usikkert. Kart viser at haugen dekket 45 dekar. Det er blitt fortalt at over halvparten av det som ble brukt fra Christiania kom fra denne haugen. De første årene etter åpningen av banen var det en rekke synkinger av fyllinger samt utglidninger av traseen som måtte rettes opp. Likeledes var det mange stasjonsområder som ble gruset opp og kryssende veier ble utbedret. I området rundt Ås stasjon er det for eksempel kjørt på opp til en meter grus noen steder. Etter at



Bildet fra 1959 er tatt nordvest- over fra pensen ved Dystergropa. Grusveien har fått sitt navn etter Gruslinna. (Foto: Nikolai Bjørneby)

vestre linje var ferdig, ble det også tatt ut grus herfra til østre linje fra Ski mot Mysen. Østre linje åpnet 1882. Totalt kan det ha blitt tatt ut ca 400.000 m³ fra Dyster grustak.

Kroerveien ble flyttet for å få tømt grustaket helt slik at noe av grusen også kommer fra Rustad gård.

Etter at jernbanen åpnet ble det fortsatt tatt ut en del grus herfra. På enkelte større fyllinger, som for eksempel nord for Holstad stasjon, var det ofte synkinger eller utglidninger som måtte repareres. De første år etter at jernbanen hadde sluttet med uttak av grus fortsatte kommunen å ta noe grus til anlegg og vedlikehold av veier blant annet Hoxtveldtveien. Siste gangen kommunen kjøpte rett til å ta ut grus her var i 1920. Da dette var tatt ut, ble uttaket avsluttet og kantene grodde deretter igjen. Da kommunen så seg om etter plass for å deponere søppel rundt 1930 var Dystergropa, som det fra nå av ble kalt, et av alternativene som var fremme i debatten.

Rallere

Hvor mange som arbeidet her, vet vi ikke. Arbeidet foregikk mellom to folketellinger, slik at ingen er blitt registrert

der. Kanskje den samlede arbeidsstyrken var mellom to og tre hundre mann. I tillegg til bygdas egne folk var det mange tilreisende som fikk seg arbeid. Allerede i 1875, to år før grusingen begynte, viste folketellingen at det bodde ca 60 tilreisende jernbanearbeidere i bygda. De fleste av disse var unge svenske menn i alderen 18-22 år fra Värmlandstraktene. Den samlede arbeidsstyrken fra Kristiania til svenskegrensen i 1877 var ca 4.000. I 1878 var den økt til over 11.000 mann.

Svenske Karl Olsen var med på uttaket av grus fra den store grushaugen ved byggingen av jernbanen. Han slo seg senere til som jordbruksarbeider i bygda. I 1920-årene, da han var pasient ved Follo Tuberkulosehjem (idag Solfallsveien 27), fortalte han om anlegget til en informant. Han beskrev da grushaugen til å være 40 meter høy. Det er kanskje noe drøyt tatt i. Da jeg en gang fortalte om dette til professor i geologi, Steinar Skjeseth, trodde han 30 meter kunne være et mer passende mål for høyden.

Tilreisende svenske anleggsfolk var flinke til å få arbeidet unna. Tilnavnet rallar, som de hadde, mener noen kom av å ralle som var å trille trillebor. Arbeidet var akkordbetalt og utbetalingen skjedde hver fredag på arbeidskontoret som var bygget opp midt på området (der Liaveien 54 er i dag). Beste arbeidslag ble gitt en ekstra påskjønnning. Etter at de ansatte hadde fått ukelønna, tok noen turen til brennevinsutsalget i Hølen. Dit ned fikk de skyss med grustoget.

Slutten av 1870-tallet var den perioden hvor brennevinskonsumet var på det høyeste her i landet. Det var kun mannfolk som drakk brennevin da. For kvinner var det tabu. I årene etter forteller tilreisende at Ås stasjon huskes som et sted hvor det var mye missbruk av alkohol.

Av rettsprotokoller kan man

se at det var en del saker fra denne tiden hvor de som var innblandet var jernbanearbeidere av yrke. I oktober 1878 ble retten satt på Dyster Jernbanestasjon, som Ås stasjon ble kalt da. Jernbanearbeider Johan L..... stod tiltalt. Han hadde skofet arbeidet en lørdag og hadde sittet på med grustoget til Hølen hvor han hadde drukket alkohol. Mandag ble han avskjediget. Onsdag nød han igjen sterke drikker sammen med to andre grusarbeidere. Noen hadde da lagt en sleppert (sville) over jernbaneskinnen på gruslinna. Mistanken gikk til Johan som da hadde sitt losji i plassen Nyborg under Rustad gård.

Mange av de tilreisende arbeiderne bodde på gårder og mindre plasser rundt omkring i bygda. Den daværende hovedbygningen på Dyster gård fikk i 1875 et tilbygg for å huse syv svenske jernbanearbeidere.

Andre arbeidere bodde i provisoriske hus og brakker i området rundt grustaket. Fra 1920 husker en informant at det stod igjen et fundament og en dørhelle etter en arbeidsbrakke i krysset Sverigebakken/Idrettsveien (der Prix er i dag). Fundamentet til et mindre hus er også registrert sydøst for grushaugen (nær Gamle Kroervei 59).

Tungt arbeid krevde mye mat og stell. En informant kan huske å ha hørt navnet Dorthea på en kvinne som lagde mat og stelte for arbeiderne her oppe. Det var sikkert flere slike «husholdersker» rundt omkring.

Noen av de tilreisende svenske arbeiderne likte seg så godt at de kjøpte seg gård og slo seg til her i bygda. Etterkommere av dem er det mange i dag.

Mer om grustaket og Dystergropa i senere artikkelser.

Informasjonen om dette har jeg for det meste fått fra samtale med ca 20 personer i 1970-årene.