

GLIMT FRA JERNBANEHISTORIEN I SKI

”Endelig – nå er vi også blitt by!”, sa mange entusiastisk da Ski kommunestyre 16.juni 2004 vedtok at Ski tettsted skulle bli by. Ingen visste i 1879 at bondelandet Ski, som fikk bystatus i 2004, skulle utvikles til et bysenter i Follo.

Hvis jernbanen hadde blitt lagt langs Bundefjorden og over til Drøbak i 1879 i stedet for til Ski, eller Monsrud gård, som det het, hadde mye vært annerledes. Den gang var kommunen er glissent befolket område. Med Ski som knutepunkt mellom østre og vestre linje på Østfoldbanen, ble stasjonen et nytt og spennende samlingssted. Og rundt stasjonene grodde det fram næringsvirksomhet, nye arbeidsplasser og boliger. Ikke alle bygder fikk stasjoner. Kampen om å få stoppested eller stasjon på Langhus viser hvor viktig jernbanen etter hvert ble.

Da vedtaket sto i stortinget i 1874 om at Smålensbanen (Østfoldbanen) skulle legges om Ski-linjen, ble vi en del av den rivende utviklingen som preget landet. Men jernbanen var en gammel oppfinnelse og vi må til Romerriket for å forstå bakgrunnen til dette fenomenet.

”..Ski (Monsrud) Station faller strax i Øinene som noget større i Anlæg end Stationerne ellers paa Bonde-landet. Det har ogsaa sin gode Grund, da her Smaalens-banens indre Ljnie grener sig ud til Venstre, saa denne Station altsaa bliver en smule Knudepunkt. Nedover gaar det videre gjennem temmelig ensformige og trivielle Landskaber med aabne, dyrkede Marker, Smaaskov og lave Aaser gjennem Aas og Vestby” (Morgenbladet 1879)



Planovergang på Løkenholtet. Foto: Leif-Harald Ruud

Jernbanens utvikling i et internasjonalt perspektiv

av Geir Widar Langård

Avstanden mellom skinnene på en moderne jernbane er 1435 millimeter. Denne avstanden, som også kalles sporvidde, kan føres helt tilbake til Romerriket. Romernes stridsvogner skulle trekkes av to hester og ble laget med en bredde og en sporvidde mellom hjulene som passet til dette. Sporvidden de valgte var 1435 millimeter.

Dette førte til at veiene i det vidstrakte Romerriket ble anlagt slik at de passet til vogner med denne sporvidden. I sin tur betydde dette at vognmakere i Europa oppover i historien kom til å bygge kjerrer og vogner som passet til de gamle veiene og sporvidden på 1435 millimeter lå fast.

Når den industrielle revolusjon skjøt fart ble etterspørselen etter kull større og større. For å kunne drive ut og transportere store nok mengder kull fra gruvene, så man snart behovet for å kunne trekke større lass etter de hestene man hadde til disposisjon. Man oppdaget at en hest kunne trekke opptil flere kullvogner dersom disse gikk på et jevnt og noenlunde flatt underlag. Man la ut skinner som vognene kunne kjøre på. Disse skinnene var først av trevirke og senere av støpejern. På denne måten fikk man baner, etter hvert jernbaner, der hester kunne trekke tog av kullvogner. Vognene ble fortsatt laget av vognmakere som hadde lært tradisjonell bygging av tidligere generasjoner og de første hestejernbanene fikk derfor også sporvidden 1435 millimeter.

Men en hest hadde fortsatt sine begrensninger. For å kunne øke antallet vogner i hvert tog måtte man finne annen trekkraft.

Allerede for 2200 år siden hadde lærde i Alexandria eksperimentert med kraften i damp fra kokende vann. Alexandria var på denne tiden en del av Alexander den Stores hellenistiske verdensrike. En mann ved navn Heron oppfant her den første dampmaskin, men denne ble aldri utnyttet til praktiske formål.

Først med gruvedriften i Europa ble dampkraften tatt i industriell bruk. Her trengtes kraftige pumper til å få ut grunnvannet fra de dype gruve-

gangene. På 1700-tallet utviklet lord Worchester i England en dampmaskin som opererte med atmosfærisk trykk og som kunne pumpe vann fra gruveganger. Denne maskinen ble forbedret av en annen

engelskmann ved navn Thomas Newcomen. På slutten av 1700-tallet fikk en ung skotte, James Watt, i oppdrag å reparere en fungerende modell av Newcomens maskin. Watt reparerte modellen og bygget selv inn noen tekniske endringer som gjorde dampmaskinen ennå mer økonomisk.

Rundt 1800 gjorde også en Waliser som het Richard Trevithick sine eksperimenter med dampmaskiner. Han bygget en dampmaskin som arbeidet med et trykk på mer enn en atmosfære. Dette gjorde det mulig å bygge effektive maskiner som var så små at de kunne monteres på kjøretøyer. Det var riktignok flere som hadde hatt tanker om å lage kjørbare dampmaskiner, en av disse var franskmannen Nicolas Joseph Cugnot som i 1770 hadde bygget en dampdrevet vogn for kjøring på landeveien. Cugnot hadde deltatt i syvårskrigen på Østerrike-Ungarns side og hadde sett behovet for en maskin som kunne flytte tunge kanoner uten å bli skremt av ildgivningen slik hester ofte ble. Cugnots dampvogn viste seg å være for ustabil og vanskelig å manøvrere og ble ikke noen suksess.

I 1804 foretok Trevithick en prøvetur med sitt første damplokomotiv beregnet for drift på en hestejernbane tilhørende Penydarren jernverk i Wales. Lokomotivet viste seg dessverre å være så tungt at det knuste støpejernsskinnene flere steder og sporet av. Lokomotivet ble etter dette brukt som stasjonær dampmaskin ved det samme jernverket.

Den første jernbanen med lokomotiver som trekkraft ble åpnet i 1825 og gikk mellom de engelske byene Stockton og Darlington. George Stephenson bygget banen og det første lokomotivet. Stephenson deltok også ved byggingen av banen mellom Manchester og Liverpool og vant her lokomotivkonkurransen ved Rainhill i 1829. Hans sønn Robert Stephenson fortsatte i farens fotspor og anla jernbaner i mange land, blant annet Norges første jernbane mellom Christiania og Eidsvold som åpnet 1. september 1854.

Jernbanen blir etablert i Norge

Etableringen av jernbanen i Norge i siste halvdel av 1800 tallet føyer seg inn i en spennende tid da landet på flere områder var preget av økonomisk oppgang. Det omfattende hamskiftet, som fant sted i jordbruket, teknologiske endringer, en omlegging av økonomien i retning markedsøkonomi, befolkningsøkning og urbanisering var viktige faktorer som preget samfunnsutviklingen. Med etableringen av jernbanen ble den geografiske avstandene i landet kortere. Jernbanen fikk mye å si for utviklingen der den kom. Distrikter uten jernbane stagnerte. Distrikter med bane fikk økonomisk framgang. Jernbanen endret også kulturlandskapet på flere måter.

Etableringen av Østfoldbanen

Planleggingen av trasevalg for jernbanen gjennom Follo var gjenstand for omfattende debatt. Det stod mellom flere traseer. Et vestre alternativ: Skulle den gå over Bunnefjorden, Nesset og Ås eller Ski-linjen? Eller et østre alternativ: Skulle den gå over Ski (Ski-linjen) eller Enebakk (Enebakk – Kråkstad/Tomter, Hobøl, Våler eller Moss)? Denne trassen vil sikre tømmertransporten. Argumentene i den heftige debatten var mange og av både økonomisk, befolknings-, transportmessig og militær art. I sistnevnte ble det hevdet at banen var sikrere mot angrep dersom den ble lagt inne i landet og ikke ute ved kysten. Dette begrunnet man med at det ville være lett for fiendtlige krigsskip å seile opp fjorden og bombardere banen dersom denne lå nær kysten. Men det var Ski-linjen som vant. Den 4. juni 1874 kunne bøndene i Ski glede over at det ble fattet følgende vedtak i Stortinget ”... Anlægget fra Christiania føres gjennom Ski til Monsrud...”.

Den 2. januar 1879, etter 4 ½ år med anleggsarbeid, åpnet Østfoldbanens vestre linje fra Christiania over Ski og Moss til Fredrikstad og Halden. Senere ble det anlagt en østre linje som gikk fra Ski til Kråkstad og gjennom indre Østfold til Sarpsborg. Denne ble åpnet i 1882.

Stasjonene

Stasjonene ble nye møteplasser, nye veinett ble bygget som knyttet omlandet sammen med jernbanen. Jernbanen revolusjonerte transportmulighetene og befolkningens reisemuligheter. Reisen gikk raskere og folk kunne bosette seg på nye steder. Fram til jernbanen kom i Ski var det hestetransporten på landeveien som var gjeldende. På 1800-tallet var også vannveien viktige som transportårer, og tømmerdrift og industri etablerte seg ofte langs vassdrag.

Ski stasjon etablert i 1879

Stasjonsbygningen ble oppført i 1878, tegnet av arkitekt Peter A. Blix. Etter omfattende diskusjon og kamp for å bevare stasjonsbygningen, ble den til slutt revet i 1993. Den nye stasjonsbygningen ble oppført i 1989.

”Stasjonen var fra første stund et samlingssted med kirkebakkefunksjon. Folk pyntet seg og dro til stasjonen til søndags ettermiddags-toget. Her kunne man se og bli sett, treffe kjente og høre nytt. Her møttes gamle og nye innbyggere i bygda og ble sveiset sammen til Skifolk. Det skjedde alltid noe her. Post og telegrammer skulle hentes og sendes, tog kom og gikk, det var mye godshåndtering, det var hester og skysskarer, det var auksjoner med levende dyr, og først og fremst var det mange mennesker her. Alt dette må ha virket som en magnet på folk omkring.

Ved stasjonsgrinda sto i alle år en oppslagstavle med alle de beskjedene som folk i Skibyen hadde bruk for. ”Vi møtes ved stasjonsgrinda”, sa Skifolk og fant hverandre der.” (Magnus 1993:31)

I grove trekk kan man si at jernbaneutbyggingen i Norge foregikk i to faser:

1. Den første perioden strakte seg fra 1850 til 1860 og var i stor grad initiert fra privat og lokalt hold. Spesielt sterkt stod trelastinteressene nord for hovedstaden. I denne perioden ble følgende jernbaner etablert: Kristiania – Eidsvoll (1854), Hamar-Grundset, Kongsvinger-banen til riksgrensa og Trondheim-Støren (1862-64), Drammen-Randsfjord (1868) (Pryser1985: 49, 150)

2. Den andre store jerbaneutbyggingen kom i perioden med høykonjunktur i 1870-årene.

Denne utbyggingen ble hovedsakelig gjennomført på statlig hold, men gjerne organisert i private former. ”Med jernbanekommisjonen av 1874 kom ein samla landsplan, og det vart slutt på at initiativet skulle kome frå lokalt og privat hald.” (Pryser 1985:151) Etableringen av jernbanen i Follo føyer seg inn i denne perioden.



Rallarene - De som bygde jernbanen. Dette fotoet er trolig tatt under byggingen av sidelinjen til Solbergfoss fra Østfoldbanens østre linje. På grunn av et anstrengt svensk arbeidsmarked reiste mange arbeidere til Norge og ble anleggsarbeidere på jernbane og veietraseer. Rallarene kom til prege det norske samfunnet både politisk, sosialt og kulturelt. Blant annet var rallarene sentrale i etableringen av den norske fagbevegelsen i begynnelsen av 1900-tallet.

Ingen av stasjonene ble lagt til tidligere tettsteder eller veiknutepunkter. For å knytte sammen områdene rundt stasjonene ble nye veinett etablert. Stasjonsområdene utviklet seg til å bli administrative, økonomiske og kulturelle sentrer for kommunene (Lunde 1978:18)

Tidligere hadde ofte kirkene vært midtpunktene i veinettene i de forskjellige bygdene. Nå måtte jernbanestasjonene kobles inn og helst gjøres til nye knutepunkt.



På bildet ser man jernbanekiosken og pakkhuset ved Ski stasjon. Navnene på arbeidsskarene ved pakkhuset er ikke kjent. Foto: Ski Lokalhistoriske Arkiv

Kråkstad stasjon etablert i 1882

Stasjonsbygningen og uthus sto ferdig da smålsbanens østre linje ble åpnet i 1882. Kråkstad stasjon er kanskje den stasjonen som har bevart sitt opprinnelige uttrykk best i Follo. Her er også planovergangen bevart.

Stasjonen ble tegnet av Balthazar Conrad Lange som var utdannet i Tyskland. Lange var arkitekt ved Statens jernbaneanlegg fra 1878 og tegnet flere stasjoner på Østfold- og Vestfold banen. Stasjonsområdet med bygninger er i dag regulert som spesialområde bevaring.



Kråkstad stasjon 1934. Postkort.

Skotbu stasjon etablert 1907

Da østre linje ble åpnet i 1882 gikk det ett tog i hver retning per dag. På Skodbo var det trolig stoppested, men ingen ekspedisjon. I 1907 ga NSB tilatelse til begrenset ekspedisjon:

”50 gårder sogner til stoppestedet. Det er dårlig veiforbindelse til andre stasjoner. Stoppestedet opprettes dersom interessentene tar utgiftene og garanterer for en inntekt på kr 500 årlig. Stp betjenes av ett togpar daglig, og det ekspederes kun reisende, melk, lokalt ilgods og hele vognlaster. Vedtatt 11.6.1907.” (Stasjonsdatabasen)

I 1922 ble det inngått avtale mellom Skotbu vel og NSB om at Velet kunne bygge stasjonsbygning dersom de bekostet 2/3 av kostnadene. Stasjonsbygningen sto ferdig i 1925, og fra 1926 skiftet det navn til Skotbu stasjon. (Stasjonsdatabasen)



Skotbu anno 1926. Flyfotografiet viser Skotbu sentrum med jernbane, stasjonsbygning og sagbrukene Rustad-saga og Baltzersensaga. Foto: Ski Lokalhistoriske Arkiv.

Langhus stasjon etablert i 1919

Allerede i 1875 kom det krav om å få stoppested ved Langhus. Anmodningen ble støttet av herrestyret i Ski. (Østlid 1929:194) Men da Smålsbanen ble åpnet i 1879, fikk ikke Langhus noe stoppested og Langhusfolk måtte derfor dra til Oppegård eller til Ski for å ta toget. Nytt initiativ til å skaffe stoppested ble gjort i 1916. Beboerne på Langhus gjorde avtale med NSB om å bekoste en plattform og fri grunn til stoppestedet. I 1919 stod plattformen

ferdig. Ekspedisjonsbygningen stod ferdig i 1923, også denne bekostet av innbyggerne. (Ski Lokalhistoriske Arkiv)

Tiltaket hadde skapt et sterkt samhold i bygda, og i innkallingen til det siste komitémøtet i byggekomiteen sto det: « Samtidig agtes dannet en Welforening». (Ski Lokalhistoriske Arkiv)



Bildene er trolig tatt med ett års mellomrom i 1934 og 1935 og viser den første stasjonsbygningen som ble satt opp, og stasjonsbygningen som står i dag. Foto: Ski Historielag.

Vevelstad stasjon etablert 1985

I 1985 ble stasjonen på Vevelstad åpnet. Dette skulle være et ubetjent stoppested. Før stasjonen ble bygget, var det i en periode sidespor fra hovedlinja til NSB og ned til sagbruket på Vevelstad, som lå der parkeringsplassen ligger i dag. Sagbruket var i drift til 1963. (Haugen 2002)

Andre stoppesteder i Ski:

- Alfa Laval sidespor. Til Halmeplatefabrikken på Ellingsrud industrifelt. Ca 1945-1950
- Drømtorp – etablert i 1932 – også stoppested i dag
- Sidespor Drømtorp. Til ”pudretten” (Kristiania renholdsverk) fra 1897. Viser i dag.
- Kjeppestad
- Løkenholtet/Rådim Etablert i 1932 som holdeplass under navnet Rådim, senere brukt navnet Løkenholtet. Holdeplassen nedlagt i 1947
- Vang. Vokterboligen står i dag.
- Ringnes – opprettet i 1932 – nedlagt i 1947
- Langli – opprettet i 1932 - også stoppested i dag
- Sidespor Vevelstad. Til Vevelstad sagbruk fram til 1963.
- Sidespor til DYNØ. Fra ca 1970 – 1985. Rester av jernbanesporet vises i dag.

(Kilde: Stasjonsdatabase og muntlig informasjon fra jernbaneklubben v/G.W. Langård)

Glimt fra stasjonene



Langli stoppested ble etablert i 1932. På bildet vises en spesiell vogntype som ble produsert i Tyskland fra 1924. Vogna hadde forbrenningsmotor og skulle være økonomisk i drift. Imidlertid varte denne vogntypen ikke i så mange år. Foto: Ski historielag.



Ski stasjon 1914. I forgrunnen den gamle jernbanebrua. Huset til venstre er ”vanntårnet” for fylling av vann til damplokomotivene. Vannet kom fra ”Kapelldammen” som ligger bak Waldemarhøy. Bak damplokomotivet ser man Ski stasjon med pakkhus. Foto: Ski Lokalhistoriske Arkiv



Fra lokomotivstallen ved Ski stasjon 1912.
Foto: Ski Lokalhistoriske Arkiv



Fra Ski stasjon. Postkort fra ca 1935. Foto: Ski Lokalhistoriske Arkiv



Drosjebil med sjåfør utenfor Ski stasjon ca 1935. Foto: Ski Lokalhistoriske Arkiv



Kråkstad stasjon 1934. Postkort. Foto: Ski Lokalhistoriske Arkiv



Skotbu stasjon 1935. Foto: Ski Lokalhistoriske Arkiv



Skotbu anno 1926. Flyfotografiet viser Skotbu sentrum med jernbane, stasjonsbygning og sagbrukene Rustadsaga og Baltzersensaga. Foto: Ski Lokalhistoriske Arkiv.



Tettstedet Skotbu 1949 sett fra luften. Foto: Ski Lokalhistoriske Arkiv

Arbeidsoppgaver og stillinger ved jernbanen

I kjølevannet av etableringen av jernbanen kom det en rekke nye stillinger med arbeidsoppgaver på stasjonene og jernbanenettet. Rundt århundreskiftet 18/1900 kunne være følgende stillinger tilknyttet en stasjon:

• Stasjonsmester • Banemester • Banevokter • Stasjonsbetjenter • Lampister med ansvar for å pusse topplampene (parafinlampene) i vognene. • Grindvoktersker • Billettører/Konduktører • Rengjøringspersonale • Restauranteiere og serveringspersonale • Kontorister • Telegrafister • Lokomotivpusser	På toget var det følgende stillinger: • Overkonduktør • Konduktør • Konduktøraspirant (billettør) • Persontogskonduktør • Godstogskonduktør • Lokomotivfører • Fyrbøter
---	---

På tross av en hierarkisk organisasjon var stasjonen en arbeidsplass med sosial mobilitet, der man kunne jobbe seg oppover i systemet. En vanlig karrieremulighet var å begynne som ekstramann og over flere år og jobbe seg oppover til stasjonsbetjent og så lampist. En annen mulighet kunne være å ta et kurs i telegrafi for så å bli telegrafist. Deretter kunne man bli kontorist

og stasjonsmester (Langård/Ruud 2005:82)

Det var vanlig at banepersonalet av praktiske hensyn bodde i nærheten av jernbanen. Til boligene tilhørte det ofte både uthus og litt jord (Aasen 1999).

Stasjonsmesteren

Stasjonsmesteren hadde en viktig rolle og fikk ofte en høy autoritet både på stasjonen og i lokalsamfunnet. Datidens lederstil krevde at ”Mester’n” skulle holde en viss avstand til sine underordnede og lederstilen kunne være autoritær. Dette kunne resultere i at han ble gjenstand for baktaling og fleip fra banepersonalet.

Grindvokterskene

På jernbaneoverganger med stor trafikk ble det nødvendig med ettersyn hver gang tog passerte. Dette ble gjort ved at NSB ansatte folk som fikk i oppgave å lukke grindene litt før tog skulle passere og åpne igjen for vegtrafikken når toget var vel forbi. Det var oftest kvinner som bodde i nærheten av jernbanen som ble ”Grindvoktersker” og ofte bodde de i kort avstand til overgangen. I noen tilfelle kunne en hel familie ha ansvaret for grinden slik at oppgaven kunne fordeles på flere. Lønningen til grindvokterskene var lav, på tross av ansvarsfullt arbeid, og at de måtte være tilstede uansett vær og årstid. En grindvokterske ved overgangen på Sonsveien, Østfoldbanen, kom med denne bønnen i jernbaneavisen (Amundgård 1986).

”Tanken om Vinternattens Lidelser, naar jeg skal staa ved min Grind uden minste Skjul, bringer mig til at gyse modløs tilbage. Dog, kampen for Tilværelsen nøder mig til at gaa paa – men huf! At staa i Sne og Kulde i de lange Vintertimer og speide efter det forsinkede Tog! Derfor, trods min Ringhed, vover jeg at bede dem, Hr. Redaktør, her bringe for Autoriteternes Øren min Bøn om en Hytte – ja, ikke alene en til mig, men til enhver Grindvokter i Nord og Syd, der endnu ingen har.” (Aasen 1999)

Det er mulig bønnen ble hørt for etter hvert ble det ved enkelte overganger reist små hus som grindvokterskene kunne sitte i ly. Etter hvert som tidene endret seg ble det ikke lenger bruk for disse kvinnene og de automatiserte bommene tok over.

”Det fortelles om en stasjonsmester på Ski at han var vrang og kranglevoren. Særlig hadde han lagt seg ut med lokomotivpersonalet. En telegrafist som la merke til at det lå svært mange rapporter på stasjonsmesterens skrivebord for søkte seg med følgende spørsmål til den mektige innehaveren av skrivebordet: ”De har visst stor korrespondanse De.” ”Ja,” svarte Mester’n, ”og til nyttår skal jeg slå et silkeband rundt det jeg har her og henge på en lapp hvor det skal stå: Lokomotivpersonalets degenerasjon i det 20. århundre.” Alt som lå på skrivebordet var hans egne rapporter på lokpersonalet.” (Langård/Ruud 2005:82)



Grindvokterhus. Illustrasjon av Geir Widar Langård.



Telegrafi 1910-1915. Brynhild Schjønberg (gift Mikkelsen) var telegrafist på Ski stasjon. Foto: Ski Lokalhistoriske Arkiv



Tysk mekanisk stillverk på Ski stasjon ca 1910. Bildet viser signalstillene, sporvekselstillene og noen mindre stillerhåndtak. Etter hvert som trafikken økte og togene gikk raskere, ble det nødvendig å øke sikkerheten mot ulykker. Stillverk var signalanlegg som delvis sikret togveiene. En delvis sikring medførte at stillverksoperatøren måtte kontrollere at togveien var ledig. Denne typen sikringsanlegg ble erstattet av komplette sikringsanlegg fra 1922. Med disse hadde man kontroll på at det ikke stod materiell i sporene som toget skulle kjøre på. (Langård/Ruud 2002:88-89) Foto: Ski Lokalhistoriske Arkiv



Telegraf Karl Johan Harrestad ved arbeidsbordet på Ski stasjon 1931. Legg merke til sendeutstyret med strimmel som ble benyttet til å sende ut morse. Foto: Ski Lokalhistoriske Arkiv

Ski Jernbanerestaurant
– intervju med en av dem som jobbet der

Elsa Thuen f. 1921. Under krigen jobbet hun ved jernbanerestauranten på Ski stasjon fra 1943-44. Etter krigen og frem til hun ble pensjonist jobbet hun på Ski Postkontor som holdt til i Ski Bygg.

”Det var en vanskelig tid og restauranten hadde ikke så mye å by på. Jeg husker at de drøyet smøret ved å blande det med poteter. Det hendte at bestyrerinnen som ledet restauranten kom med godsaker (pålegg, egg og lignende), etter å ha vært ute på bygda. Slike varer ble bare satt frem til folk de kunne stole på (de som ikke var tyskervennlige). Tyskere som kom inn fikk bare den korrekte maten.
Selv den gangen var det hygienekontroll. Skaper, skuffer og redskap ble kontrollert. Også om personalet hadde rent arbeidstøy og hvordan de arbeidet. Denne jernbanerestauranten (Ski Jernbanerestaurant) fikk skryt som en av de beste i så måte. De lå høyt an.
Ellers så overnattet ofte togpersonalet der og det var alltid en vakt på restauranten selv på døgnet når ingen tog gikk. De skulle jo også ha mat.” (Kilde: Berit Budde Ericsen intervju med Elsa Thuen våren 2006)

Intervju med Erik Horgen f. 1915.

Stasjonsmester Pettersen drev restauranten fram til han gikk av i 1920. For mange huskes han som en legende. Han kunne la toget stå å vente for at folk skulle få spise i restauranten. Erik Erik Horgen husker en episode fra sin barndom (i og med at Stasjonsmester Pettersen gikk av i 1920 må han ha vært ca 5 år). Han var med faren til jernbanerestauranten for å snakke med stasjonsmesteren. Da de stod inne i restauranten skal stasjonsmesteren ha sagt spøkefullt ”La oss gå inn på kontoret for her lukter det så vondt.” Det var ellers stasjonsmesteren som hadde fortjeneste av restaurantdriften i tillegg til litt jord. Utbyttet han fikk fra dette inngikk i stasjonsmesterlønnen. Stasjonsmesteren bodde i 2. etasje i stasjonsbygningen. (Kilde: Berit Budde Ericsen intervju med Elsa Thuen våren 2006)



Ski Jernbanerestaurant 1931. Serveringsdamer ved jernbanerestauranten i Ski. Av de to serveringsdamene er damen til høyre kjent: Ingeborg Olsen. Foto: Ski Lokalhistoriske Arkiv



Personalet ved Ski stasjon i 1930-årene. Foto: Ski Lokalhistoriske Arkiv

Framveksten av stasjonsbyene

Med jernbanen kom nye næringsvirksomheter til Ski. Befolkningsutviklingen økte, riktignok først på 1900-tallet, men da økte det også raskt.

Perioden fra 1850 og fremover var preget av folkevekst og økonomisk oppgang både i byene og på landsbygda. Etableringen av jernbanen var del av en større utvikling preget av hamskifte, teknologiske framskritt, økonomiske endringer og urbanisering. Parallelt med denne urbaniseringen resulterte etableringen av jernbanen i en konsentrasjon av befolkningen i tettsteder også kalt ”stasjonsbyer” langs jernbanelinjene. Denne utviklingen fortsatte utover 1900-tallet. Jernbanen og toget reduserte avstanden mellom by og land og dette resulterte i at en stor del av Follo ble trukket inn i hovedstadens forstadsområde (Lunde s19). Det ble vanlig at både funksjonærer og arbeidere pendlet til Oslo.

Den største befolkningsøkningen opplevde man i Ski, som ble eget herred i 1930, Noe som kan forklares med at Ski-byen ble knutepunkt mellom to linjer og dermed fikk en langt større trafikktetthet enn Kråkstad. Som forstad lå også Ski nærmere Oslo.

Jernbanen og forsvaret - Magasinleiren på Monsrud Gård

Når trasévalget var foretatt og banens anlegg var i drift ble det gjort grep for å sikre banen mot sabotasje fra fiendtlige makter, slik at den kunne brukes av landets eget forsvar i en krigssituasjon. Et angrep man fryktet var at Tsarens Russland skulle invadere landet via Sverige, for å kunne kontrollere de isfrie norske havnene mot Nordsjøen. I 1890-årene begynte enkelte norske politikere å anse svenskene som den største trusselen.

Dette var noen av grunnene til at forsvaret i1897 bygde en ny depotplass på gården Monsrud ved Ski stasjon. Depotplassen stod ferdig høsten 1897 og ble benyttet til lagring av utstyr fra 2. artillerikorps som hadde flyttet fra Fredrikstad til Kristiania. En årsak til dette var at dersom Norge skulle bli overrasket av en hurtig militær fremrykning over svenskegrensen, kunne man risikere at artilleriets depot i Fredrikstad ville falle i

Handel og industri i Ski

Stasjonsbyen Ski ble ikke en sovende forstad til hovedstaden, men et handels- og servicesenter og et senter for ny vareproduksjon. Utviklingen av kommunikasjonene, som jernbaneetableringen var en del av, ble avgjørende for industrialiseringen og for hamskiftet i bondesamfunnet i siste halvdel av 1800-tallet. I perioden fra 1890 årene og fram til 1950-årene vokste det fram en rekke forretninger, industri-, service-, håndverks- og landbruksbedrifter i nærheten av Ski stasjon.

I tillegg til banker, post, telegrafstasjoner og butikker, etablerte det seg en mengde håndverks- og industrivirksomheter i Ski. Av disse trekkes frem: meierier, møller, pudrettvirksomhet, snekkerverksteder, trevareverksteder, møbelfabrikker, smier, mekaniske verksteder, skreddere, konfeksjonsbedrifter, treskofabrikk, sprengstoff-fabrik (Grubernes Sprængstof-fabriker), kjeksfabrikk, leketøysfabrikk, halmplatefabrikk, elektronikkbedrifter med flere. Se fullstendig oversikt på <http://www.ski.kommune.no>



Flyfoto over Ski tettsted ca 1930. Ombyggingen av Villa Fredbo ble foretatt i 1927. Av fotografiet ser man at dette arbeidet er ferdig. Borgers Hotell er også ombygget og modernisert på dette tidspunkt. Husene i bildets forkant er fra høyre Tea Kristiansens hus, huset til Ola Schie og huset til Urmaker H. Olsen. Foto: Ski Historielag

fiendens hender før det norske forsvaret kunne mobiliseres. En flytting av artilleridepotet til Ski ga en bedre løsning for forsvaret av landet. Det ville ta lengre tid for fienden å nå så langt inn på Norsk territorium, samtidig som Ski var et jernbaneknutepunkt med mulighet for å sende utstyret med tog i to retninger syd- og østover (Langård/Ruud 2005:82)

De fleste bygningene i Magasinleiren ble oppført i årene 1897 til 1904 og ble bestående av Monsrud leir, Søndre og Nordre leir. I Søndre leir finner man fremdeles gjenværende bygninger i form av depotbygning, oppsynsmannsbolig, kontorbygning, vognmagasin og magasinbrakke bygd i 1897, uthus for oppsynsmannen (1900), lagerbrakke (1902) og brannbilgarasje (1940/45) (Dahl 2006).



Bildet til høyre viser pakkhuset ved ski stasjon ca 1930. På bildet kan man blant annet se møbler klare for henting eller forsendelse. Kanskje var dette møbler produsert ved en av Skis lokale møbelbedrifter, og som skulle sendes videre til møbelforhandlere i hovedstaden? Personen på bildet er ukjent.

Kristiania Pudrettfabrikk på Drømtorp

En spesiell og noe illeluktende virksomhet som kom som et resultat av jernbanen var ”Pudretten”. Ordet Pudrett er fransk og betyr pudder. I 1897 kjøpte Kristiania Renholdsverk en eiendom av Drømtorp Gård og anla et mottak for bearbeiding og salg av gjødsel (pudrett). Økt tilflytning til hovedstaden hadde resultert i at mottaket i Kristiania var sprengt og man trengte et nytt mottak. Da man ønsket opplagsplasser som lå ved jernbanen, i områder med mange gårdsbruk og med kortest mulig avstand til byen falt valget på Drømtorp i Ski. Etableringen var gunstig for både by og land – hovedstaden ble kvitt møkka og bøndene i Follo fikk nødvendig gjødsel.

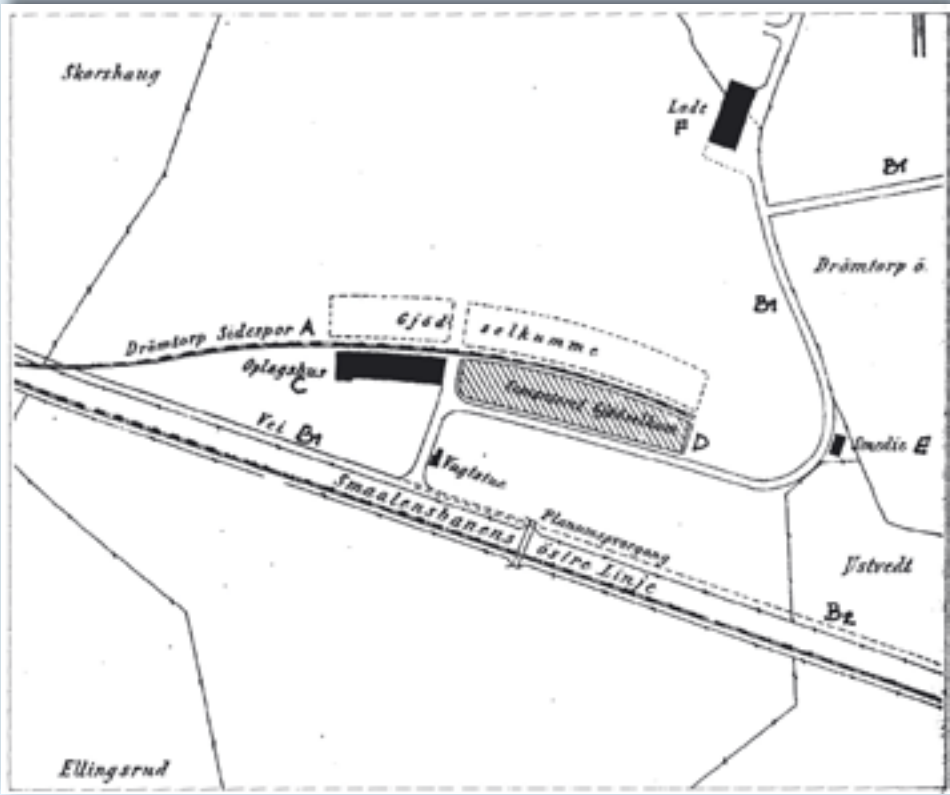
På området ble det anlagt en stor, støpt gjødselkum på 1800 m2, et opplagshus for tørking av pudrett, smie, en stall med høylager og en vaktstue. For at møkka lettest mulig skulle transporteres til kummen, ble det anlagt et sidespor fra Østre linje.

Kristiania Renholdsverk tømte innholdet i byens utedoer i lukkede vogner, kalt ”møkkabrigger”, som ble trukket av hest gjennom bygatene ut til Sørenga. Der ble innholdet i ”møkkabriggene” lastet over i jernbanens gjødselvogner. Gjødselvognene ble sendt til Ski med godstog om natten. På Ski stasjon ble de fleste av disse vognene skiftet ut og sendt i eget kiptog til opplaget på Drømtorp. Noen vogner gikk videre med godstog både på Østre- og Vestre linje for å bli satt ut på sidespor ved mindre stasjoner, der bøndene kom og hentet gjødselen direkte fra jernbanevognene (Langård/Ruud 2005:82)

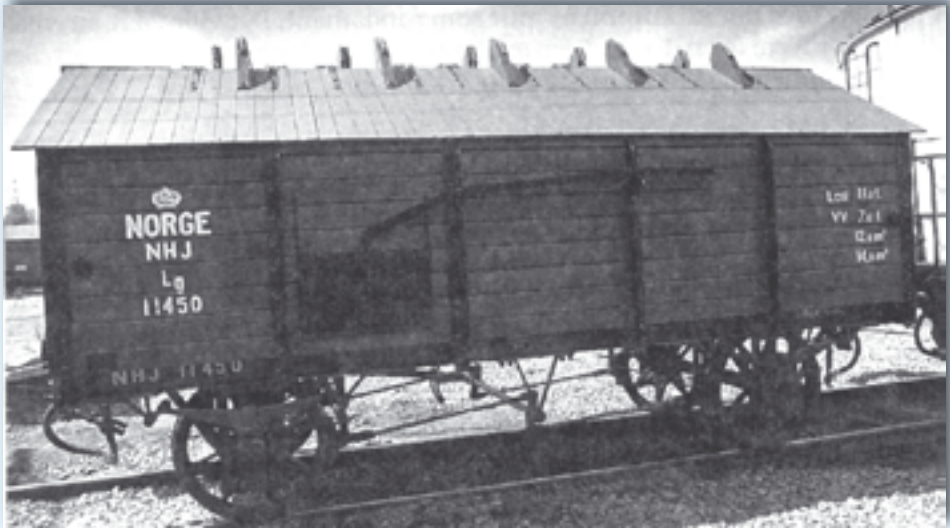
Opplaget på Drømtorp solgte gjødsel i to kvaliteter, pudrett og blandingsgjødsel, og var i drift til 1929. Anlegget ble nedlagt som følge av at antallet utedoer i byen gikk kraftig ned når stadig flere installerte vannklosett. Etter det ble eiendommen utviklet til sagbruk og høvleri og senere teglverk. Både lagerbygningen og deler av gjødselkummen er i dag bevart.



Omlasting av pudrett fra brigg til jernbanen på Sørenga. Foto: Oslo Renholdsverk 90-års jubileumsfolder 1987.



Kart over anlegget fra Kristiania Renholdsverks årsmelding 1898.



Fotografet viser en av gjødselvognene som ble benyttet i forbindelse med gjødselvirksomheten på Drømtorp. Fotografi og tekst er hentet fra boka Glimt fra bygdemiljøet 1895 til 1995, utgitt av Kråkstad Landbrukslag og Ski Bondelag 1995.

Bildet nedenfor viser Tørkehuset. Tørkingen av pudretten foregikk i 2. etasje tørkehuset. I over hundre år har tørkehuset stått på Drømtorp. Tørkehuset i dag. Opprinnelig var dette et hus med åpne konstruksjoner. I ettertid har huset blitt panelt utvendig og fått tilbygg. Også rester av gjødselkummen kan i dag ses tydelig på tomta. Kummen er gjenfylt, men muren vises tydelig i terrenget like ved tørkehuset. Foto: Oslo kommune, Byarkivet.



Etterkrigstidens nye stasjonsbyer

Tiårene etter krigen var preget av statlig planmessig styring og økonomisk vekst. Også i denne perioden opplevde man økt tilflytning til tettsteder og byer. Distriktene og landbruket ble tappet for arbeidskraft som i stedet søkte seg inn til byer og tettsteder og over i andre produktive næringer (Furre 1992:263-267)

Jernbanekommunen Ski var en av de kommunene som var preget av økt tilflytning. Man kan spørre seg om årsakene til dette, men nærheten til hovedstaden og jernbanenettet var uten tvil sentrale forutsetninger for tilflytningen. I tillegg til dette, praktiserte Ski kommune en planmessig og aktiv politikk for å tilrettelegge for boligbygging og nye næringer. I Generalplanen for Ski kommune av 1970 ble det lagt vekt på at det skulle foretas ”Utbygginger på steder med god kontakt til kollektive transportmidler. Dette betyr i denne sammenheng nær jernbane” (Kongsrud: 2003/04) Virkemidler som ble tatt i bruk for å oppfylle dette var å tilby rimelige tomter og å tilrettelegge for kloakk, vann og veier og øvrig infrastruktur som skoler barnehager og lignende. Fra 1970 opplevde man en stor utbyggingsvekst i stasjonsbyen Langhus, Vevelstad og Bøleråsen.

Jernbanen i dag - Status 2006

Jernbanen er i kontinuerlig endring. I dag er det bare Ski stasjon som er betjent. Skotbu stasjon skal kanskje rives? De fleste småstasjoner er nedlagt og nye stasjoner har fått økt trafikk. Bilen har de siste årene vært det viktigste transportmiddelet.

Ifølge Jernbaneverket står jernbanepolitikken i dag ved et veiskille. De mener at Norge må satse på modernisering av jernbanenettet til en god nok standard innen 10-15 år.

I arbeidet med Handlingsprogrammet er Jernbaneverket bedt om å legge hovedvekt på første del av perioden fra 2006 - 2009. Dersom jernbanen tilføres investeringsmidler i tråd med Stortingets vedtak ønsker de å fullføre eller komme i gang med nytt dobbeltspor Kolbotn – Ski, og ny Ski stasjon med byggestart før 2009. Det gjenstår å se hvilke konsekvenser dette vil medføre? Men sikkert er det at både samfunn og kulturlandskap endres i takt med jernbanes utvikling.

Når denne utviklingen skjer vil vi stå foran nye utfordringer. Hvordan skal vi bevare minnene etter jernbanen og dens historie, samtidig som den moderniseres?



Ski stasjon 2006. (Foto: Kulturavdelingen)



Planovergang ved Kråkstad stasjon 2006. (Foto: Kulturavdelingen)



Vevelstad stasjon 2006. I dag et stoppested for lokaltoget. Ubetjent. (Foto: Kulturavdelingen)



Skotbu stasjon 2006. Stasjonen skal kanskje rives? (Foto: Kulturavdelingen)



Kråkstad stasjon. (Foto: Ski kommune)



: Langhus stasjon 2006. I dag et stoppested for lokaltoget mellom Ski og Skøyen. Ubetjent. (Foto: Kulturavdelingen)

Kilder:

Amundgård, Amund (1986): Grindvoktersker, Årbok 1986: Totn, Tidsskrift for Toten Historielag, s. 33 -35

Aasen, Bjørg Eva (1999): Jernbanen i et kvinneperspektiv, Jernbanemuseets årbok 1999, s. 41 -47

Bergh, Trond: Jerbanen i Norge 1854-2004. Nye spor og muligheter 1854-1940. Oslo 2004

Furre, Berge: Norsk historie 1905-1900. Oslo 1992

Gulowsen, Jon og Ryggvik, Helge: Jernbanen i Norge 1854-2004. Nye tider og gamle spor 1940-2004. Oslo 2004

Pryser, Tore: Norsk historie 1800-1870. Oslo 1985

Nerbøvik, Jostein: Norsk historie 1870-1905. Oslo 1986

Langård, Geir-Widar: Sydbaneracer og Skandiapil : glimt fra Østfoldbanen gjennom 125 år / Geir-Widar Langård, Leif-Harald Ruud. - Oslo : Norsk jernbaneklubb, 2005. - 224 s.

Magnus, Bi Five: Kom så skaper vi et kulturminne, Univ. i Oslo, avd. for etnologi, 1993. 216 s. (Om Ski stasjon og verneaksjonen)

Østvedt, Einar: De norske jernbaners historie / Einar Østvedt ; utgitt av Norges Statsbaner. - [Oslo]: Norges Statsbaner, 1954. - 3 b. : ill., port.

Østlid, Martin: Kråkstad: en bygdebok / M. Østlid; utgitt av en komite. - [Ski: Kråkstad, 1929]. (b.1, s. 193- 196 omhandler jernbanen i Ski kommune)

Dahl, David (2006), Artilleriregiment nr 1, Magasinplassen i Ski, Ski Historielag

Halvorsen Dag Chr. (2000): Norges Jernbaner 1900, artikkel i På Sporet nr. 104

Lunde Aage (1962): Jernbaneminner. Tiden Norsk Forlag. Oslo.

Jernbanejubileet 1879-1979 / [Utgitt av Ås historielag]. - Ås : Historielaget. - 18 s.

Krogstie, Per A. (2003): ”Da toget kom”, Kåseri , upubl.

Stasjonsdatabasen, Norsk jernbaneklubb (www.njk.no),

Langhus stasjons byggekomité, Ski Lokalhistoriske Arkiv

Haugen, Reidar (2002): Sagbruksdrift, Ski kommunes hjemmeside (www.ski.no)

Trond Kongsrud, Ski kommune. Kommuneplanrevisjonen 2003/04. Kommuneplanens arealdel. Bakgrunnsinformasjon. Kort gjennomgang av oversiktsplanleggingens historie i Ski

Artikler i Follominne:

Biltvedt; Johs: Meieribygget og kornmagasinet ved Kråkstad stasjon, Follominne 1988, s. 71-77

Henriksen, Lise: Østfoldbanen gjennom Follo: Historien bak et omstridt linjevalg. Follominne, 1982, s. 48-59

Lunde, Aage: Jernbanen gjennom Follo – ett hundre år, Follominne, 1978, s.15- 23

Magnus, Bi Five: Skibyen blir til, Follominne 2001, s. 18-33

Magnus, Bi Five: Ski stasjons historie og betydning, Follominne, 1989, s. 48-55

Morgenbladet, reportasje fra åpningsturen i 1879, Follominne, 1970, s. 46 – 47

Se også litteraturlister i bøker og artikler nevnt ovenfor

Nyttige linker:

[http://www.Ski.kommune/lokalhistorisk arkiv](http://www.Ski.kommune/lokalhistorisk_arkiv)

<http://medlem.njk.no/stdb/VisEkspsted.php>

http://www.jernbaneverket.no/om_jernbaneverket/skoleverket/

<http://www.norsk-jernbanemuseum.no/>

Fotografier

Se også Ski biblioteks katalog avd. for Fotografi for bilder fra stasjoner og jernbane i Ski

Takk til:

Geir Widar Langård, Jernbaneverket, NSB, Norsk Jernbaneklubb Lokalavdeling Østfoldbanen, Ski Historielag, Ski Bygdekvinnelag, Ski Lokalhistoriske Arkiv og alle som har bidratt i arbeidet med utstillingen.

En spesiell takk til Jernbaneverket for økonomisk bistand til gjennomføring av prosjektet



Ski kommune
Kulturavdelingen