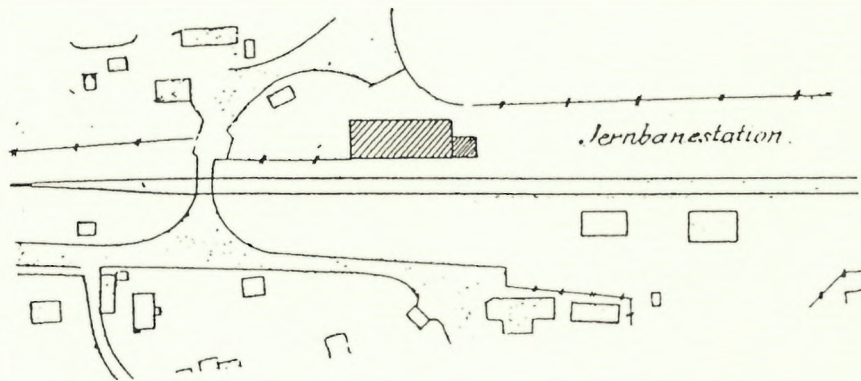


Arne Lystad

Stasjonsområdet

Litt av områdets historie



Træsliberiets lager ved stasjonen

1901 ble det anlagt jernbanespor fra Kykkelsrud til Askim jernbanestasjon. Denne kommunikasjonslinjen ble nyttig for blant annet transport av Glommens Træsliberis tremasse som skulle sendes videre til Kristiania. For lagring ved stasjonen før videreforsendelsen ble det bygget et stort lagerhus tett inn til sportraseen, der det udaterte kartet viser.

Stasjonsområdet

Kart – søknader – kontrakter – tomter – bebyggelse m.m.
vedrørende eiendommer som hadde kontrakter med NSB.

Da det ble en realitet at det skulle bygges jernbane gjennom Indre Østfold ble tre alternative linjevalg utredet. Foruten den linje som ble valgt, den nuværende, var det stukket en linje over Askim - Grøttvet - Guderud, med stasjon ved Fusk. Tredje alternativ var en linje over Langnes - Gurud - Hov - Skjørten - Lindhol - Eidsberg kirke, med stasjon ved Gurud.

Stortinget bestemte imidlertid at linjen skulle gå over Mysen. Av en eller annen grunn falt Gurud fra som stasjonssted, og valget sto mellom Henstad/Bilitt eller Langnes, som også var foreslått. I et møte 23. april 1878 behandlet herredstyret saken og påpekte i et andragende til jernbanedireksjonen at man så det som fordelaktig at stasjonen ble lagt ved Henstad/Bilitt fordi det der var et kommunikasjonsmessig knutepunkt, -«hvor veier fra alle kanter av bygda og fra nabobygdene Trøgstad og Eidsberg krysser hverandre».

Stasjonen kom ikke akkurat ved Henstad Plass, men i hvert fall så nærme at den støttet en videre utvikling av bygdens sentrum der det hadde begynt å tone fram. Med jernbane og stasjon økte ekspansjonen i sentrumsområdet, og i de nærmeste årene etter at togene begynte å kjøre Østre linje i 1882, fortsatte utviklingen mot et tettsted, mot en virkelig stasjonsby.

I det etterfølgende skal vi se på noe av utviklingen i stasjonsområdet etter at det 1. juli 1900 ble skrevet kontrakt mellom NSB og Askim kommune om leie av tomt til arresthus. Grunnlaget for historien er noen dokumenter Hans Døhl hadde tilgang til, og som jeg fikk overlatt med oppfordring om å formidle dokumentenes innhold til lokalsamfunnet.

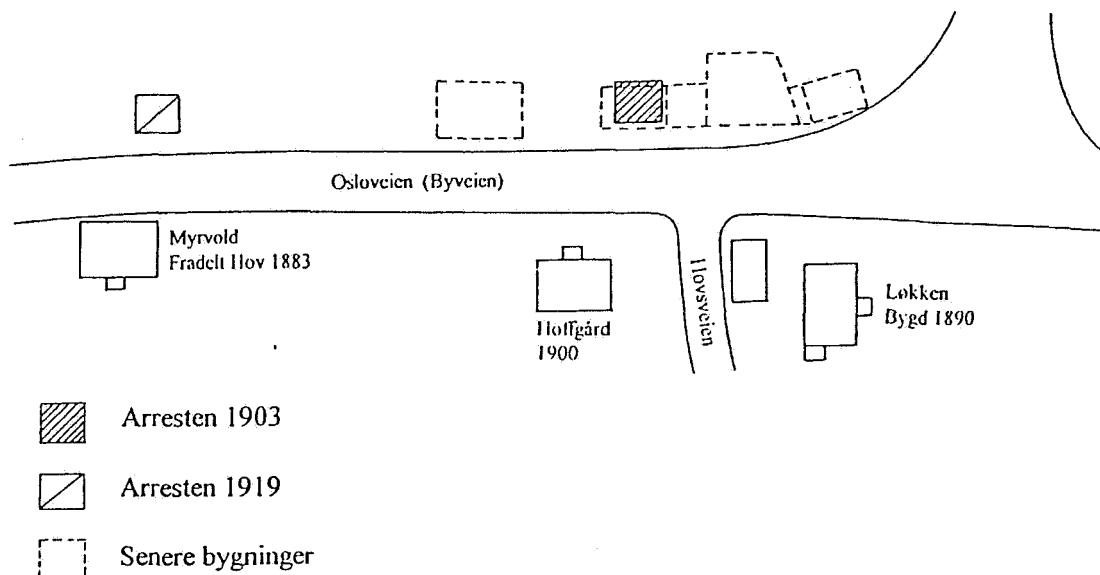
Noen av dokumentene er vanskelig å tolke fordi kartgrunnlaget det henvises til mangler. De skaper spørsmål isteden for å gi svar, men de tolkbare dokumentene har klarlagt en del som tidligere var noe usikkert i stasjonsområdet.

Kartene som lå ved dokumentene var delvis noe uklare, i andre tilfeller så store at på en forminsket kopi ville teksten bli uleselig. Kartene i heftet er derfor tegnede kopier av originalkartene.

Udaterte notater:

- a. Parsell «Nordland», 52/75. Området ved Lysverkgården, rampen og gamle lagerhus tilhører Landmannslaget. Lysverkgården er tydeligvis bygget da notatet skrives.
- c. Askim kommune overdratt sin del i lagerbygningen til Askim landmannslag.
- d. Mølleanlegget overdras Askim mølle.

Arresten



1. juli 1900 ble av Oscar Jacobsen for NSB og ordf. Simen Hoel for Askim kommune undertegnet kontrakt om leie av tomt på jernbanens grunn til arresthus. Tinglest 2. august s.å. Man ble enige om husets plassering, og det ble avtalt en årlig avgift på kroner 5.00 som skulle betales forskuddsvis. Neste gang vi finner arresten nevnt er i formannskapets møte 6-11-1902, hvor det fattes følgende vedtak: Oppførelse av arresthus kr. 1000.-, hvilket ikke er budsjettet.

I 1918 dukker arresten igjen opp på det kommunale sakskart. I formannskapets møte den 30. desember, i sak 9, vedtas enstemmig at «...herredsstyret anbefaler ubetinget kommiteens forslag om at staten skal bidrage til udgifterne ved det ekstraordinære politi ved siden av lensmannen – også ordenspolitiet – da dette er i høi grad (?), liksom staten bør bidrage til bygning av arrestlokale, hvor (?) ansees nødvendigt. Mulkt for overtråelse av politivedtægterne bør tilfalde vedkommende kommunekasse.»

Det nevnes ikke i hvilken sammenheng man skal se dette vedtak, men det er sannsynlig det er en forløper for et vedtak i formannsskapets budsjettmøte den 13. februar 1919 i sak 2 b, Rets- og Politivesen: Til Arresthuset kr. 500.-. Hvorfor det er behov for bevilling til arresthuset er ikke nevnt.

Neste gang vi finner arresten behandlet i formannsskapet, er i sak 10 i møtet 6. juni 1919. Der heter det: «Tomtekomiteens formand oplyste at der var erhvervet tilbud om tomt på jernbanens grund for Arresthuset for en aarlig leie af kr. 20.00, hvilket tilbud det enstemmig besluttedes at motta. Det overlates likeledes enstemmig til kommiteens formand og ordføreren at faa arresthuset flyttet billigst mulig.»

Her kommer det tydelig fram at arresthuset skal flyttes til ny tomt, og denne flyttingen får vi bekreftet på flere måter, bl. annet i svaret fra NSB til Askim kommune på søknad av 27. april 1919 om tomt. I svaret skriver distriktssjefen for NSB at den «tidligere kontrakt blir gjort gjeldene for den nye tomt, dog slik at avgiften forhøies til kr. 40.00 pr. år, hvilket man anser som passende efter nutidens priser.» Kontrakten gis en påtegning om dette, og om *husets forandrede plassering fra 1. juni 1919, til hvilken tid man går ut fra at flyttingen kan være foretatt.*

Ved å sammenligne arrestens beliggenhet på et bilde fra 1909, og beliggenheten på senere kart, får vi også bekreftet at arresten er flyttet. Bildet viser at arresten i 1909 lå overfor partiet mellom Hoffgård østre og Hovsveien, mens et kart fra før 1935, men etter 1919, viser arresten beliggende overfor Myrvold. (Bjerke, senere Graff.)

Brandutstyr

Av referatet fra Brandkomisionens møte den 25. januar 1901 ser vi at det til behandling forelå en anmodning fra «huseiernes befuldmektigede» om å fremkomme med overslag over «bransluktungsredskabernes kostende». Det ser ut til at det i Brandkommisionens tidligere møter hadde vært diskutert noe om dette, for formannen legger i møte fram «priskuranter og skrivelser» fra Sunde & Co., Kristiania, kommisjonær for Ludv. Bergs Verkstad, aktiebolag, Stockholm. Det ble opplyst at dette firmas sprøyter ble anbefalt av landets «Almindelige brandforsikringsindretning».

I referatet heter det videre: I følge skrivelse fra samme indretning af 2den oktober 1900 og efter den under 10de august afholdte prøve af vandverket er brandkommisionen blevet paalagt at anskaffe: En ottemands- og en tolvmands sprøite. På grundlag heraf tillader man sig at foreslaa anskaffet:

1 tolvmandssprøite (katalog C 1900)	1350 kr.
1 ottemandssprøite (katalog C 1900)	1150
Frakt for samme	200
200 m. 2½ toms trykkslange med kuplinger	450
2 (?)seil med tilbehør	340
Sprøitehus 4x7x2½ m.	300
Klokke m/m	<u>210</u>
Tilsammen	<u>4000</u> kr.

Chr. Løken Oluf Berg A. B. Aarsten

19-11-04

Fortau

Herr Redaktør.

I anledning en Notis i forrige Nr. af deres Blad betitlet: «Gaa ikke paa Jernabenlinjen» kom jeg til at tænke paa de mange, der spadserer paa Linjen paa Overgangen (Krydset ved Telefonstationen) til Jernbanestationen. Som bekjendt er Kjøreveien paa denne Strækning noksaa slet mangan gang; heller ikke findes der nogen Plads at gaa af Veien for Kjørende, saa man risikerer at blive oversprøitet med Søle, naar der kjøres hurtigere end i Skrit. Nævnte Strækning er ogsaa en rigtig «Sprutevei», haard under med løs Sølevælling ovenpaa.

Nedskriveren tror, og det med Sikkerhed, at dette er Grunden til, at de fleste benytter Linien. Ikke saa at forstaa, at jeg mener man har nogen ret hertil, om man saa skulde svømme i Søle for at komme til Stationen. Nei langt derfra, men det er dog saa fristende. Linien ligger der saa tør og fin. Her, som paa intet andet Sted i Askim, kunde det dog være Anledning til at faa en Spadservei ved Siden. Jeg mener gennem Jernbanens Park mellem veien og Jernabanelinien. Ved at lave en liden Port gennem Gjærdet ved Overgangen, kunde jo Spadsergangen inde i den lille Park forrette som Fortau – og et vakkert Fortau blev det ogsaa.

Med lidt god Vilje kunde den Ting lade sig rette. Om f. Eks. Hr. Stationsmesteren henstillede til Jernbanstyrelsen om Tilladelse, vilde sikkerlig endel af Publikum skramle sammen til en liden Port.

– d.

(Oppfordringen om et fortau mellom veien og Jernbanparken ble tydeligvis ikke tatt alvorlig av de kommunale myndigheter. Helt til i 1922 måtte —d og den øvrige befolkning i Askimbyen klare seg uten fortau mellom overgangen og stasjon.

Først ved en udatert overenskomst i 1922 overdrar NSB av «sin parkgrund ved Askim station til Askim Bygningskommune en strimmel på nordøstlige side av hovedveien mellom nuværende planovergang og indkjørselen til Askim stationen, længde ca. 100 meter, bredde 1½. Den avsatte grund anvendes til anbringelse av fortaug. Avstaaelsen skjer gratis mot at Askim bygningskommune betaler utgiftene ved flytning av jernbanens gjærde.»

18. desember 1922 bekrefter Hovedstyret i NSB i brev til Fylkesmannen avståelse av grunn i

jernbanens park ved Askim stasjon til Askim bygningskommune for anbringelse av fortau langs hovedveien. 19. januar 1923 bekrefter distriktssjefen i nytt brev til Fylkesmannen i Østfold avståelse av grunn ved Askim stasjon til fortau.

Dette gjaldt altså en smal stripe til fortau. Først i 1926 søkte sannsynligvis Askim kommune NSB om å få leie hele stasjonsparken og legge den ut til offentlig park. 12. mai 1926 melder nemlig distriktssjefen i NSB i brev til Askim bygningskommunes representatskap v/H. Bredsdorff at man finner å kunne gå med på at stasjonsparken mot en nominell leie – kr. 1.00 pr. år – overlates til Askim bygningskommune for benyttelse til park og anlegg av fortau langs parken fram til jernbaneovergang. Det heter videre i brevet at utgifter ved parkanlegget samt fortauets anlegg og vedlikehold bæres av Askim bygningskommune. Denne må også bekoste oppsatt gjerde mellom parken og jernbanesporene etter nærmere anvisning av jernbanen.

Jernbanen tar også andre forbehold. I pkt. 4 i den endelige kontrakt, som er datert 28. juli 1926, heter det følgende: «Leieren så vel som hans folk plikter å rette sig efter de forskrifter med hensyn til tomtens benyttelse som til god ordens overholdelse eller i øvrige i jernbanens eller det offentliges interesse av jernbanens vedkommende måtte gis. Parken skal holdes i god stand og må ikke bli tilholdssted for løse eksistenser og personer som ved skrål, kortspill m.v. forstyrrer omgivelsene og genererer trafikken.»

I brev av 27. juni 1927, foranlediget av opparbeidelse av bilplass (Drosjeplass) i parken, meddeles at den avtalte tomte leie, kr. 1.- pr. år, forhøyes til kr. 100.00 pr. år.

Sprøytehus.

25. april 1901 underskrives av Oscar Jacobsen for NSB, og O. Lingjærde for huseierne i Askim brandkommune, kontrakt for leie av tomt ved Askim stasjon for oppførelse av sprøytehus. Tomtens størrelse er ikke oppgitt, og det er heller ikke nevnt hvor på jernbanens område man ønsket å føre opp det planlagte sprøytehus. Årlig leie ble bestemt til kr. 5.00, som skulle betales forskuddsvis. Kontrakten trådte i kraft 1. februar 1901, og ble tinglest samme dag den ble underskrevet.

Den 27. april 1901 var det nytt møte i «Brandkomiskjonen». Det heter i referatet at «til behandling faarelaa indkjøb af sprøiter m.m. og i den anledning var tilveiebragt priskuranter fra 3 forskjellige firmaer. Shand Macon (Mason?) & Co., London, Storm Martens Kristiania, og Ludvig Berg Aktiebolag, Stockholm. Af disse fandtes Storm Martens at være den billigste. I skrivelse fra gaardeiernes befuldmægtigede af sidstleden Marts d. Aar sees at brandredskaberne forudsettes anskaffet ved anbud, hvilket ogsaa brandkomiskjonen har været opmærksom paa. Naar komiskjonen trods dette ikke har kunnet andtage de billigste tilbud vil den vesentligste grund findes i skrivelse fra brandforsikringsindretningen af 19. mai 1899. I henhold til denne skrivelse og og ligeledes ved ytterligere konferanse med Konsulenter for landets almindelige b.f.r. fant man at burde anskaffe de fornødne Sprøiter fra Ludvigsberg Aktiebolag Stockholm, uagtet disse ikke var de billigste. Det blev bestemt uopholdelig at anskaffe sprøiter. Videre bestemtes at udstede anbud paa opførelse af et sprøitehus hvis størrelse skal være 4½ x 8 x 2½ Meter, den ydre panel 7/8 toms god stafpanel, gulv 1½ tom uhøvlede planker. Undergrinnen 4x5 tomme, de øvrige bindingsverk 4x4 tomme. Bjelkelag 3x7 toms planker med 70 cm mellemrum, tækkes med flis og teglsten. Klokketaarn efter nærmere aftale andbringes paa den ene gavl, huset opføres paa pilarer. Formanden i gaardeiernes befulmægtigede deltok i mødet og samtykkede i forhandlingerne.»

Chr. Løken Oluf Berg A.B. Aarsten

I møtet 9. juli 1901 behandlet og vedtok man anbud på Sprøitehuset.

Sag 1. Opførelse af et Sprøitehus, efter forudgaaende bekjentgjørelse, ved anbud og yderligere udsettelse i 14 dage vedtoges Askim Trævarefabriks anbud efter at være redusert fra Kr. 490 til Kr. 440 – firehundrede og firti kroner. Huset opføres som foran beskrevet, i fuld ferdig stand med laas og Grundet. Huset skal være ferdig 30te August 1901.

I møtet den 19. september 1901 ble det oppnevnt Rodemenn og bestemt grenser for de enkelte roder. Det ble også bestemt at det for hvert brannnummer skulle anskaffes en «beslaet Stige,

saa lang at den rækker til øverste gavlvindu, en brandhage og en haandlygte.» Til strålemester for 12-mannssprøyten ble utnevnt maler Johan Olsen, Ringsby, og for 8-manns sprøyten Johan Hansen Pedersbraaten.

Det gikk ikke så raskt med brannklokken. Først i møtet den 18. februar 1902 forelå som post 1 montering av brandklokke. Møtet sluttet seg til følgende vedtak: «Opsætning af Brandklokke, dette arbeide paalægges Branddirektøren, at paase bliver udført snarest mulig». Branddirektøren ble også pålagt «at øve større kontrol med feiermesteren saaledes at han pligter at lade sin feiebog fremvise for hver avsluttet tur».

Som ledd i kommunens fortsatte engasjement på området brann, henvendte man seg i 1926 til NSB med forespørsler om tomt på jernbanens grunn til brannstasjon. I brev av 5. august melder NSB tilbake at man på betingelser angitt i kontraktforslag er villig til å leie ut tomt for brannstasjon. Det heter videre at tomtens beliggenhet vil bli nøyaktig påvist av banemesteren i Mysen.

Det kreves i kontrakten at tomten skal brukes utelukkende til opførelse av brannstasjon og opplag av materiell for Askim bygningskommune. Leien er satt til kr. 20.- pr. halvår, som skal innbetales til stasjonsmesteren i Askim. Videre heter det at huset kan påbegynnes så snart kontrakten er sendt til sorenskriveren for tinglysning og tomtens beliggenhet er bragt på det rene. Samme år bygges det brannstasjon på den anviste tomt, like ved jernbaneovergangen. Byggearbeidet ble kostnadsberegnet til kroner 25.000.- og satt bort til Brdr. Huse. Stasjonen ble bygget i tegl, og med klokkeårn på taket.

Øvre 13-8-04

Jernbanovergangen ved Askim Station

Som tidligere her i Bladet omtalt var Spørgsmaalet om den paatænkte Broovergang oppe paa indeværende Mars Amtsting. Af de nu netop i Trykken udkomne Amtstingsforhandlinger skal vi hidsætte den af Veilomiteen foreslaaede og af Amtstinget enstemmig vedtagne Indstilling:

«Forslag til Ordningen av Veiovergangen ved Askim Jernbanestation fremkom fra Amtsingeniøren til Amtstinget under 9de April 1902. Han paapegede de store Ulemper, som Veifærdselens lider ved jernbanens Trafik, og som han, efter at Glommens Træsliberi ogsaa har begyndt at trafikere sin bane, betegner som rent umulige. Han anfører at veifærdselens flere Gange daglig helt standses af jernbanen fra 20 til 30 Minutter ad gangen. Dette er ene og alene at tilskrive Glommens Træsliberi, og Amtsingeniøren udtaler den Formening at Ulempeforaarsagerne pligter at bortrydde dem ved at bygge Veiovergangen over Jernbanen, saa Reisefærdselens ikke vanskeliggjøres. Amtstinget sluttede sig i 1902 enstemmig til Hr. Amtsingeniøren, og henstillede til Veiautoriteterne at søge udvirket, at Arbeidet snarest mulig blev sat igang, idet man naturligtvis, paa grund af de Oplysninger, som forelaa, ansaa de med Forandringen forbundne Omkostninger Amtets Veivæsen uvedkommende. De maatte, mente man, udelukkende blive at bære af jernbanen og Træsliberiet.

Sagen sees af Amtet at være oversendt Arbeidsdepartementet. Dette har indhentet Driftsbestyreren og Driftsingeniørens Betænkninger i Sagen. Driftsingeniøren udtaler, at han i Hovedsagen er enig med Amtsingeniøren i Forandringen, som han betegner som meget Fordelagtig ogsaa for Jernbanen, og siger han, Jernbanen bør vistnok derfor bære en forholdsmæssig del af Udgifterne. Men da Forføiningen efter hans Mening heller ikke er uden Interesse for Amtet anser han det rimeligt, at en del af de med Forføiningen forbundne Omkostninger, bør bæres af dette.

Omlægningen er anslaaet til at ville koste Kr. 19000, og paagrund af den betydelige Fordel, Jernbanen har af samme, drister han sig til at antyde, at jernbanen bør bidra med Kr. 8600. Jernbanens Styrelse slutter sig til Driftsingeniøren og foreslaar for Departementet, at Jernbanen bidrager til Forføiningen med dette Bløb, deri dog indbefattet Glommens Træsliberis eventuelle Andel. Departemente finder at kunde slutte sig hertil.

Af sagens Akter, fremgaar at Jernbanen og Departemente ikke alene indrømmer Riktigheden

i Amtsingeniørens Udtalelse om at de av Jernbanen, Veifærdseleu forvoldte Ulemper ere utaalelige — idet hans Fremstilling af Forholdene ikke paa noget Punkt modsiges, men der afgives ogsaa uforbeholdent den Ærklæring, at den af Amtsingeniøren i Forslag bragte Forandring til de generende Ulempers Fjernelse, er til betydelig Fordel for Jernbanen selv. Men trods dette, og trods at Amtstinget ved sin enstemmige Beslutning 1902 udtalte, at Overgangen maatte blive at bygge udelukkende for Smaalensbanens Regning, har Departementet kun foreslaaet at bidrage med kun en mindre Del af Omkostningerne.

Komiteen indstiller til Amtstinget at fatte saadan Beslutning: «Amtstinget fastholder Beslutningen af 1902 om intet at bevilge til her omhandlede Overgang, idet man nu som da finder, at de med planovergangen forbundne Ulemper for det trafikerende Publikum, maa ansees at være en direkte Følge af Jernbaneanlægget, og vil man ikke undlate at bringe Stasjernbanernes Tjenestereglement §47 i Erindring, idet man forlanger, at Reglementet bestemt overholdes, og at der ved omhandlede Overgang ansættes en Grindvogter.»

Arbejdsdepartementets Skrivelse til Amtet er saalydende:

«I anledning af Hr. Amtmandens Skrivelse af 3de mai sistleden angaaende Sløifning af en Planovergang ved Askim Jernbanestation, meddeles at man har indhentet en Ærklæring i Sagen fra Styrelsen for Statens Jernbaner, afgiven i Skrivelse af 17de August sistleden, hvoraf Gjenpart vedlægges med Bilage, og hvortil henvises. Som det vil sees, har Styrelsen fundet at kunne anbefale, at Jernbanen bidrar til den omhandlede Forføining med Kr 8600, deri indbefattet Glommens Træsliberis eventuelle Andel, under Forudsætning af, at Forføiningen iværksettes overensstemmende med et af Driftsingeniøren fremsat noget modificeret Forslag og forøvrigt paa de af ham nevnte betingelser.

Departemente finder for sit Vedkommende at kunne slutte sig dertil.»

Jernbanestyrelsens Skrivelse til Departementet lyder:

«Af Distriktsingeniørens Skrivelse fremgaar, at han i Hovedsagen er enig i det av Amtsingeniøren fremsatte Forslag vedrørende Ombygning af Planovergangen til Broovergang, idet han anser den Forandring paakrevet af Hensyn til Sidesporet til Glommens Træsliberi, at Broovergangen bygges for 2 Spor. Derimod finder baade Driftsbestyreren og Distriktsingeniøren i Modsætning til Amtsingeniøren, at Planovergangen helt bør sløifes, idet Bibehold af Gangvei maa ansees utilraadelig af Hensyn til den hermed saavel for Jernbanen som for Publikum forbundne Resiko.

Hvad Jernbanens Bidrag til Forføiningen angaar, mener Distriktsingeniøren, at Jernbanen vistnok bør bære en forholdsmæssig Del af Udgifterne, da Planovergangens Sløifning ogsaa for Jernbanen vil medføre Fordel, men at Forføiningen ogsaa er i Amtets Interesse, og at en Del af Udgifterne derfor bør udredes af dette. Driftsbestyreren er enig i dette, og ansætter Jernbanens Bidrag til Kr. 5000, medens Distriktsingeniøren paa Grund af den betydelige Fordel, Jernbanen vil have af Omlægningen, og da det dreier sig om en Sum af Kr. 19000, eller muligen mere, finder at burde ansætte Jernbanens Bidrag til 8600 Kroner, der er det Beløb selve Opførelsen af Broovergangen over 2 Spor vil andrage til. Veiomlægningen forøvrigt udføres og bekostes af Amtet.

Med hensyn til Bidrag fra Glommens Træsliberi henviser Distriktsingeniøren til § 5 i vedlagte Kontrakt mellem Statsbanerne og Træsliberiet, hvorefter Jernbanen maa kune søge refundert af dette Omkostningerne ved en Forandring i Sidesporets Tilslutning til Hovedlinjen, som paa grund af Planovergangens sløifning maatte findes fornøden, heri indbefattet de forøgede Udgifter for Broovergangens forlængelse over Sidesporet.

Styrelsen slutter sig til det af Distriktsingeniøren anførte, og tillader sig i henhold hertil at foreslaa for det kgl. Departement, at jernbanen bidrager til Forføiningen med Kroner 8600, deri indbefattet Glommens Træsliberis eventuelle Andel under Forudsætning af, at Forføiningen iværksettes overensstemmende med Distriktsingeniørens Forslag, og forøvrigt paa de af ham nævnte Betingelser.»

Jernbaneovergangen ved Askim Station

Paa det Standpunkt Spørgsmaalet om en eventuel Broovergang over Jernbanelinjen ved Askim Station nu staar, kan man være temmelig sikker paa, at det vil tage Tid, før dette vil komme til endelig Afgjørelse. Jernbanstyrelsen har tilbudt sig at betale Broens Kostende med et Beløb af 8600 Kroner, men forøvrigt intet til veien. Amtstinget fandt intet at vilde bevilge; men mente at det her var Jernbanens Pligt at betale alle Omkostninger vedkommende Forandringen. Den samlede Overslagssum for Udførelsen af denne Overgang andrager til 19.000 Kroner – som man ser er en ganske anseelig Sum.

Imidlertid generer den nuværende Ordning i høieste Grad det trafikerende Publikum. Det er jo ikke alene Stasbanernes regelmessige Jernbantog, der hindrer Trafiken, men ogsaa Glommens Træsliberis Lastetog, der trafikerer mellem Askim Station og Kykkelsrud. At det vilde være af største interesse for de Kjørende, som dagstødt i længere Tid maa vente i lange Rækker ved Grinden ved Overgangen, om der ialfald blev en forløbig Forandring, er selvsagt. Vi er av mange Interesserede anmodet om at omtale samme i vort Blad. For at faa disse Interessertes mening saa fyldigt som mulig, har vi henvendt os til en Flerhed af disse, og det netop Mænd som dagstødt trafikerer Overgangen. Merkelig nok er der ogsaa Enstemmighed blandt disse for, at Grindene ved Overgangen burde tages aldeles væk, og at Passagen blev fri, samt at hver især ser sig for, naar han i Togtiden passerer Overgangen.

Som ordningen nu er, maa en av Jernbanens Folk være tilstede og lokke op og igjen Grinden. Om man fik istand en Ordning, saa disse Grinde toges væk, kunde man vel gjøre Regning paa, at samme Jernbanemann kunde blive stasjonert ved Overgangen som en Vakt, naar Toget passerede. Paa den maade behøvde man jo ikke at vente op til 15, ja 20 Minuter paa at lade et tog passere før man selv kunde slippe over.

Hvad Kykkelsrudtoget angaar, kjører ikke dette paa bestemte Klokkeslet, og behøver ikke at være fremme paa Minuttet, saa man maate kunde forudsætte at dette passede sig selv og passerede Overgangen med en saa sagte fart, at ingen fare dermed blev forbunden. Det er jo mange steder, hvor Godstog passerer gjennem lange Gader i sterkt i sterkt trafikerede Strøg. At der behøvde at bli nogen større Fare end nu er Tilfældet forbunden ved en Ordning som antydte, tror vi ikke. Det er jo ogsaa nu kun paa den ene Side af Linjen at Grinden Stænges, medens den anden staar helt aaben lige for Næsen paa de Trafikerende. Eller om der anskaffedes en automatisk Bom, i lighed med de, der benyttes saa mange Steder i Udlandet. En saadan Boms Kostende vilde ialfald bli kun en Brøkdæl af hvad den nye Broovergang er kalkuleret til.

Et andet Spørgsmaal av ikke mindst Vigtighed er om de Trafikerende vilde blive tjent med at faa Broen paa det nu paatænkte Sted. Der vilde blive en betydelig Stigning paa begge Sider mod Broen, og selve Broen bli liggende i en skarp Kurve. Med tunge Læs paa Holken om Vinteren vilde en saadan Overgang ha sine Besværligheter.

Det vilde være ønskeligt om herresstyret vilde udtale sin mening om dette Spørgsmaal. Det maatte visselig kunde lade sig ordne at faa istand ialfald et forsøg med at lade Overgangen staa aaben uden Grinder. Skulde det vise sig, at der blev Utilfredshed dermed, kunde man jo let komme tilbage til den nuværende Ordning. Skulde det derimod vise sig, at en saadan ny Ordning var tilfredsstillende, var jo 19.000 Kroner sparet. Samtidig vil vi opfordre Interesserede gjennem vore Spalter at udtale sin mening om dette Spørgsmaal.

Vammabanen

1910 var jernbanelinjen fra Vamma ferdig, og ført fram til Askim stasjon. 5. mai 1911 blir tinglest ved Rakkestad Sorenskriveri de av A/S Vamma Salpeterværk og A/S Vamma Fossekompani vedtatte betingelser for anlegg av sidespor ved Askim station. Undertegnet for Fossekompaniet av S. Eyde og A. Scott-Hansen, og for Salpeterværket av S. Eyde og Rolf Prydz. Sorenskriveren bemerker at «det kan ikke sees at være tinglæst noget om at DHerr S. Eyde og Scott-Hansen er berettiget til at undertegne for A/S Vamma Fossekompani, og DHerr S. Eyde og Rolf Prydz for A/S Vamma Salpeterværk.»

Smaalenenes cementvarefabrik

(På den senere Glimmer'n-tomta)

Det heter at firmaet Smaalenenes cementvarefabrik ble startet i 1912 av Hans Guderud, A. B. Aarsten og banemester Christian Ødegaard. Det ser ut til at navnet på selskapet senere er forandret flere ganger. I en kontrakt med NSB, datert 19. juli 1918, undertegnet av B.J. Guderud, S. Jansen og (Kristen?) Østli er firmaet kalt A/S Smaalensbygg. I en kopi av kontrakten er imidlertid A/S Smaalensbygg overstrøket med blyant, og rettet til Østfold Byggekompani. Men navnet er tydeligvis forandret igjen, for i et brev fra NSB, datert desember 1921 heter firmaet Smaalenenes cementfabrik, og til slutt i nok et brev fra NSB, heter det Smaalenenes cementvarefabrik.

Området hvor fabrikken drev sin virksomhet var opprinnelig kommet fra nordre Løken, men cementvarefabrikkens tomt ble i følge dokumenter i Teknisk etat, skilt ut fra Gran i 1899.

Kontraktkopien som er rettet gjelder anlegg av trallespor fram til Askim stasjon. Foruten de i jernbanens kontrakter vanlige forbehold, er føyet til noen som gjelder spesielt denne kontrakt.

1. Trallesporet legges efter den paa vedheftede kartkopi (mangler) med rødt anmerkede linje og på den maate som av jernbanens vedkommende bestemmes.
4. For trallesporet anbringes i jernbanens gjerde en port. Porten holdes avlaast, naar trallesporet ikke benyttes eller naar det av hensyn til jernbanedriften ansees paakrævet.
6. For skade eller erstatningspligt som maatte paaføres jernbanen derved at porten ikke tilbørlig vedlikeholdes eller lukning og laasning ikke overholdes, er sporeieren ansvarlig.

Sporets eier svarer i aarlig leieavgift – regnet efter kalenderaaret – 10 – ti kroner –, der erlægges forskuddsvis og saaledes at dele av et aar regnes som et helt.

Sannsynligvis har det ikke blitt noe av planene om trallespor og grind i første omgang. Vel tre år senere, 14. desember 1921, får nemlig stasjonsmesteren i Askim tilsendt et brev fra NSB som henviser til en kopi av en erklæring (dato er ikke nevnt i brevet) undertegnet av A/S Smaalenenes cementvarefabrik angaaende tillatelse til å anbringe grind, trallespor og kran ved Askim stasjon. I kontrakten av 19. juli 1918 er kran ikke nevnt, og når det i erklæringen det henvises til i 1921 også nevnes kran, tyder det på at det ikke er kopi av kontrakten fra 1918 som er oversendt, men kopi av en senere kontrakt.

Etter korrespondansen i 1921 er det imidlertid anlagt trallespor. Det får vi bekreftet i brev fra NSB, datert 13. august 1928. I dette brev henvises til «skrivelse av 16. juni 1928», hvor det søkes om «anbringelse av bølgeblikktak over lagerplass ved Askim stasjon.»

I brevet heter det bl. a. at det fra jernbanens side «er intet til hinder for for opførelse av omskrevne bølgeblikktak over lagerplass for drenerør og mursten mellem Deres trallespor og gjerdet mot syd.»

Brevet bekrefter at trallesporet er på plass i 1928.

Søknaden om bølgeblikktak blir innvilget, og 1. oktober skrives det kontrakt om bortleie av tomt til Smaalenenes cementvarefabrik. Tomten var ved enden av trallesporet, og det skulle betales en årlig leie av kr. 20.-, betalt halvårlig med kr. 10.-.

Kontrakten er undertegnet for NSB av Gotfr. Furuholmen, og for Smaalenenes cementvarefabrik av B.J. Gundersen.

Det er markert en tvil angående navnet Gundersen. De tre siste bokstavene i navnet er understreket med blyant - Gundersen, og under streken er skrevet *ud*? En eller annen har tydeligvis ment at navnet *Gundersen* kanskje kan være en forveksling med navnet *Guderud*.

9. oktober 1939 blir i brev fra Smaalenenes cementvarefabrik leieforholdet vedrørende leie av tomt for trallespor, samt tillatelse av grind, oppsagt av cementvarefabriken.

I brev tilbake fra NSB opplyses at den for meget betalte leie for tidsrommet 10/10 – 31/12 1939, kan fåes tilbakebetalt ved henvendelse til stasjonsmesteren. Samtidig ber man om at

trallesporene og kranen blir fjernet snarest mulig, og at gjerdet blir satt i stand (Senere blir opplyst at leie ble tilbakebetalt med kr. 45.-)

I brev fra NSB, datert 12.oktober 1939, til Østfold Byggekompani, får vi forklaringen på at navnet A/S Smaalensbygg er rettet til Østfold Byggekompani.

I brevet bekreftes oppsigelsen av leieforholdet mellom jernbanen og A/S Smaalenenes cementvarefabrik. Det heter videre: «Da vi av våre papirer ikke kan se at leieforholdet er ført over til Dem, tillater vi oss å sende jernbanens kontrakteksemplar med påtegning undertegnet av oss om at leieforholdet er bortfalt fra og med 1. oktober 1939.

Bokhandelen

(Ved jernbaneovergangen)

Den 22. mars 1915 søker A. B. Aarsten Norges Statsbaner om å få leie en tomt på jernbanens grunn ved Askim stasjon. Dette blir innvilget, og 1. mai s.å. undertegnes av begge parter kontrakt for tomteleie. I søknaden fra Aarsten heter det at han ønsker å føre opp et opplagshus på tomten. I kontrakten blir oplagshuset definert som hus for opplag, salg og utstilling av «Bacula», en forskalingsduk som Aarsten produserte i samarbeide med ingeniør Monrad Hansen. Det er ikke nevnt om huset skulle føres opp i tre eller mur.

Tomtens størrelse var 70 m², og leien skulle betales halvårlig med kr. 5.-. Det ble understreket i kontrakten at tomten måtte bli å benytte kun til det omsøkte formål, og om det skulle bli aktuelt med en bruksendring måtte det innhentes samtykke fra jernbanen.

Det går ikke frem av hverken brev eller kontrakt hvor den omsøkte tomt lå, men i et senere brev avdekkes at det var tomten hvor Gudfuds bokhandel lå, like ved jernbaneovergangen, og at Guderuds bokhandel var i Aarstens tidligere lagerhus. I brevet, som er datert 14. april 1924 og stilet til Askim Bokhandel, v/Bjarne Guderud, henviser distriktssjefen for NSB nemlig til Aarstens hus på tomt leid av NSB, og at «Dette hus anvendes nu til Deres bokhandel». Men det er mer interessant i dette brevet. Distriktssjefen opplyser at NSB har kontrakt med Narvesens kioskkompani om salg av bøker og aviser m.v. på jernbanestasjoner, og at jernbanen av den grunn ikke kan tillate Guderud å drive boksalg på jernbanens grunn. Dette viser at Aarsten sannsynligvis har leiet ut huset til Guderud uten først å søke jernbanen om bruksendring, slik det var stilt krav om i kontrakten.

Brevet til Guderud avsluttes med en anmodning om «straks at ophøre med boksalget og ryddiggjøre tomten innen 1ste juli 1924».

NSB og Bjarne Guderud må imidlertid ha kommet fram til en ordning av dette, for 3. juli s.å. får Guderud et nytt brev fra distriktssjefen i NSB, hvor det heter at A.B. Aarstens kontrakt på leie av tomt på jernbanens grunn kan overføres til ham fra 1. juli s.å. Leien ble satt til kr. 70.- pr. halvår, og det nevnes ikke noen begrensninger i bruken av huset, for eks. forbud mot boksalg, som ble framsatt i brevet av 14. april. En forutsetning for overtagelse av Aarstens kontrakt med NSB var imidlertid at «bygningen påbygges i 2 etasjer, saaledes som den fra Øiestad oversendte tegning viser». Det er naturlig å tolke formuleringen «påbygges» som et krav om å bygge en etasje over en allerede eksisterende etasje.

I formuleringen «Dette hus anvendes nu til Deres bokhandel» får vi opplyst at Guderud hadde sin bokhandel i Aarstens tidligere opplagshus, og at det var en 1-etasjes murbygning får vi bekreftet av et udatert bilde som viser Guderuds bokhandel i et 1-etasjes murhus like ved jernbaneovergangen. Det synes da klart at Aarstens opplags/utstillingshus var en 1-etasjes bygning i mur, som Guderud, for å få en kontrakt med NSB, utvidet til en 2-etasjes bygning. Det ser ut til at påstanden om at Bjarne Guderud bygget «Den grønne bokhandel'n» ved jernbaneovergangen må modifieres. Forestillingen har trolig oppstått etter at han bygget på en etasje, slik NSB forlangte.

Johs. Dahl

Forretningslokale

31. mars 1924 søker Johs. Dahl NSB om leie av tomt ved siden av Peder Dahls tomt for oppføring av forretningslokale. Det er ikke oppgitt hvilken virksomhet som skal drives i forretningen. Søknaden innvilges under forutsetningen at tomten benyttes til omsøkte formål. Leien er satt til kr. 1.- pr m2, og leien skal betales forskuddsvis med kr. 50.- hvert halvår. Hvis det ønskes oppføringer av andre bygninger, anlegg av vei eller spor til denne, kan dette skje kun etter innhentelse av tillatelse av jernbanen. Forlanger leieren av tilstøtende tomt gjerde, er han forpliktet til å delta deri for en halvdel.

22. september får Johs. Dahl oversendt en plan over de leide tomter langs hovedveien ved Askim stasjon. Av denne plan framgår at det for alle tomteleierne vil kunne skaffes felles innkjøring fra hovedveien mellom Dahls tomt og telefonsentralens tomt.

I 1929 får stasjonsmesteren i Askim melding, datert 4. mars, om at kontrakt med Peder Dahl, datert 1. mai 1924, og kontrakt med Johs. Dahl, datert 1. juli 1924, om leie av tomt ved Askim stasjon fra 1. januar 1929, er overtatt av Hans Grythe.

Telefonsentralen

9. januar 1917 blir det skrevet kontrakt mellom NSB og Øvre Østfold telefonselskap om leie av tomt for opførelse av ny telefonsentral med bolig for bestyrerinnen, samt opplagshus.

Utdrag av kontrakten:

Hovedstyret for Statsbanene bortleier til Øvre Østfold telefonselskap tomt ved Askim station av størrelse ca. 300 kvadratmeter paa følgende betingelser:

1. Leieren betaler i aarlig leie kr. 20.00. Leien erlægges forskuddsvis for hvert aar med 20 kroner.
2. Tomten benyttes udelukkende til ovennævnte øiemed. Ønskes tomten benyttet paa anden maate utkræves dertil samtykke fra jernbanens vedkommende.
3. De paa tomten opførendes bygninger maa anbringes i en saadan avstand fra nærmeste skinne, som av jernbanen bestemmes, og opføres efter av jernbanen godkjente tegninger. Forøvrig maa de paa tomten beroende gjenstande eller oplag ikke lægges nærmere sporene end 2.5 meter fra nærmeste skinne.

Det heter videre at vei eller spor til eller over tomten ikke kan anlegges uten samtykke fra jernbanen, at utgifter forbundet med slikt er jernbanen uvedkommende, og at hvis eieren ønsker å sette opp gjerde rundt tomten, må dette godkjennes av NSB.

Det fremgår ikke når byggearbeidet skulle starte, men 24. september s.å. får stasjonsmesteren oversendt gjenpart av kontrakten. I noen av de andre tomteoverdragelsene har søkerne fått beskjed om at tomten skulle påvises av stasjonsmesteren. Dette er ikke nevnt her, men sannsynligvis foregikk det slik også denne gang. Det synes derfor som byggingen av sentralens hus kanskje ikke kom i gang umiddelbart, men kanskje senere på høsten.

21. desember 1920 får stasjonsmestern i Askim beskjed om at leieforholdet og kontrakten fra 1. juli 1920 er overdratt Telegrafstyret i Kristiania, som fra 1. januar 1921 skal betale tomteleien. 7. juni 1930 sender distriktssjefen brev om at avgiften for den av 9. januar 1917 leiede tomt på 300 kvadratmeter, er forhøyet til 50 øre pr. kvadratmeter. Det ser ut av brevet som det også er inngått en avtale om leie av også tomten mellom telefonselskapets tidligere leide tomt og arrestlokalet, for i samme brev gjøres oppmerksom på at denne tomten leies i fast regning for 5 øre pr. m2 pr. måned.

23. mai 1932 sender distriktssjefen brev til Det noske Telegrafvesen, Mysen, hvor han ber om at tomten mellom telefonanleggets hus og Askim arrestlokale ryddiggjøres, og at leie for denne del

betales fra og med 1930 inntil tomten er ryddet. Han ber samtidig om at den ved skrivelse av 7-6-1930 forhøyede avgift for den ved kontrakt av 9. januar 1917 leiede tomt, innbetales til Askim stasjon.

Senere er tomten mellom telefonsentralens hus og arresten lagt inn i kontraktforholdet. I brev av 8. mai 1933 heter det nemlig at «Fra 1. januar 1933 omfatter det til Telegrafvesenet bortleiede areal ved Askim ca. 380 m², årlig leie kr. 100.00 fra samme dato.» Det er altså lagt til 80 m² til de opprinnelig bortleide 300 m². Det betyr at telefonselskapet nå leier hele området mellom telefonanlegget og arrestlokalet.

Det neste brev vi finner om dette leieforholdet er datert 19. mars 1938. Av dette brev fremgår at underveis har tydeligvis den ene hånd ikke visst hva den andre har gjort.

I brevet av 8. mai 1833 er bekreftet at fra 1. januar 1933 omfatter leien hele området mellom telefonvesenets bygning og arrestlokalet, med en årlig leie av kroner 100.00, men i i brevet av 19. mars 1938 heter det «da telefonanlegget har benyttet omhandlede tomt (mellom telebygningen og arresten) i lengere tid uten at foreskrevne avgift er blitt avkrevet, kan vi gå med på at leie beregnes fra 1. januar 1938.» (2 øre pr. m² pr. måned).

1947 er Telegrafverket fortsatt leietager på stasjonsområdet. Stasjonsmesteren får da brev fra distriktssjefen hvor denne minner om at leieavgiften for televerkets tomt skal betales forskuddsvis med kr. 100. - pr. år, og 27. oktober s.å. kommer en underretning til Stasjonsmesteren om tilsendt brev vedrørende innbetaling av Telegrafverkets avgift for leie av tomt ved Askim stasjon.

Jernbaneparken.

Jernbaneparkens historie begynner med avståelse av grunn til fortau. Ved en udatert overenskomst i 1922 overdrar NSB av «sin parkgrund ved Askim station til Askim Bygningskommune en strimmel på nordøstlige side av hovedveien mellom nuværende planovergang og indkjørselen til Askim stationen, længde ca. 100 meter, bredde 1½. Den avsatte grund anvendes til anbringelse av fortaug. Avstaaelsen skjer gratis mot at Askim bygningskommune betaler utgiftene ved flytning av jernbanens gjærde.»

18. desember 1922 bekrefter Hovedstyret i NSB i brev til Fylkesmannen avståelse av grunn i jernbanens park ved Askim stasjon til Askim bygningskommune for anbringelse av fortau langs hovedveien. 19. januar 1923 bekrefter distriktssjefen i nytt brev til Fylkesmannen i Østfold avståelse av grunn ved Askim stasjon til fortaug.

Tidlig i 1926 har sannsynligvis Askim kommune søkt NSB om å få leie stasjonsparken og legge den ut til offentlig park. 12. mai 1926 melder nemlig distriktssjefen i NSB i brev til Askim bygningskommunes representatskap v/H. Bredsdorff at man finner å kunne gå med på at stasjonsparken mot en nominell leie – kr. 1.00 pr. år – overlates til Askim bygningskommune for benyttelse til park og anlegg av fortau langs parken fram til jernbaneovergang. Det heter videre i brevet at utgifter ved parkanlegget samt fortauets anlegg og vedlikehold bæres av Askim bygningskommune. Denne må også bekoste oppsatt gjerde mellom parken og jernbanesporene etter nærmere anvisning av jernbanen.

Jernbanen tar også andre forbehold. I pkt. 4 i den endelige kontrakt, som er datert 28. juli 1926, heter det følgende: «Leieren så vel som hans folk plikter å rette sig efter de forskrifter med hensyn til tomtens benyttelse som til god ordens overholdelse eller i øvrige i jernbanens eller det offentliges interesse av jernbanens vedkommende måtte gis. Parken skal holdes i god stand og må ikke bli tilholdssted for løse eksistenser og personer som ved skråll, kortspill m.v. forstyrrer omgivelsene og genererer trafikken.»

I brev av 27. juni 1927, foranlediget av opparbeidelse av bilplass (Drosjeplass) i parken, meddeles at den avtalte tomte leie, kr. 1.- pr. år, forhøyes til kr. 100.00 pr. år.

Mølla

28. mai 1919 utferdiges følgende overenskomst mellom Askim kommune og Hovedstyret for Statsbanerne for utvidelse av Askim stasjons sporarrangement:

«Askim kommune stiller til disposisjon for Statsbanene fornøden grunn for anlegg av det på vedliggende kartkopi med rødt angivne spor og lasterampe, samt avstår til Statsbanene i henhold til vedliggende erklæring fra Kristiania kommune av 30/4-1919 det for Solbergfossanlegget på kommunens grunn anlagte spor og det mellom sporene liggende areal.

Ennvidere avstås til lasteplass utenfor sporene og langs disse det areal som ligger mellom Eidsbergveien og jernbanen og som ikke kan anvendes av kommunen for oppførelse av lagerhus. Sporene og lasterampen med overangivne areal stilles til disposisjon som Askim stasjon tilhørende og underliggende, og vedlikeholdes av jernbanen. Ved det projekteerte sidespor oppfører Askim kommune for egen disposisjon pakkhus med plasement som angitt på kartkopien. Omkostningene ved ovenangivende arrangement utredes av Askim kommune med et bidrag av Statsbanene av kr. 12.967.00.»

Kartkopiene er ikke til stede, og det er derfor vanskelig å plassere de enkelte terrengdetaljer som er nevnt i teksten. Ved hjelp av et dokument av 12. desember 1922 er det imidlertid mulig vi kan plassere det nevnte pakkhus. Dette dokument er et svar fra distriktssjefen i NSB til Askim landbrukslag, v/Aksel Lund, på en søknad om tillatelse til å innstallere møllemaskiner i det av Askim Kommune og Askim Landbrukslag oppførte pakkhus beliggende til Eidsbergveien, samt andragende om oppførelse av tørkehus og en hestestall samme sted. Det synes derfor som lagerhuset er identisk med den senere møllebygningen som lå til Eidsbergveien.

Formuleringen i overenskomsten av 28. mai 1919: ... som ikke kan anvendes av kommunen for oppførelse av lagerhus..., forteller at lagerhuset er oppført en gang etter 1919, men før 1922. Lagerhuset var imidlertid planlagt da overenskomsten om utvidelsene av sporarrangementet ble avtalt. Det heter nemlig der at en forutsetning for overenskomsen var at lagerhuset kun skulle benyttes som lagerhus, og ikke til industriell bedrift.

Spørsmålet om senere bruksendring ble forelagt Hovedstyret, og under møte 17. november 1922 uttaler styret at det ikke finner å kunne motsette seg innstallasjoner av møllemaskiner. Men det er under forutsetningen av at jernbanen «er ansvarsfri overfor all skade som enten møllen eller andre bygninger, også jernbanens og tredjemanns med innbo og andre gjenstander lider, som følge av eventuell ildsantændels i møllen m.v. ved gnister fra lokomotiv eller på anden måte.» I dokument av 12. desember 1922 meddeles samtidig at «andragende om leie av tomt til hestestald og tørkehus innvilges. Med hensyn til tomt til hestestall bedes De henvende dem til banemester Fennefoss som vil kunne anvisse Dem saadan på østre side av lagerhuset. Kontrakt om leie av de to nevnte tomter vil bli opsat naar tomten til hestestalden er anvist og opmaalt.»

Ole Øiestad

(Våningshus, fiskebod og ishus)

Etter søknad av 23. februar 1923 og konferanse med NSB 19. juni s.å. fikk Øiestad tillatelse til å «oppføre beboelseshus på det leiede areal ved Askim.» Huset skulle bygges i overensstemmelse med framlagte tegninger, og under forutsetning av at Askim bygningskommune ga sitt samtykke til bygningens oppførelse. Samtidig ble det gitt tillatelse til at arealet fram til jernbanens gjerde ble leiet bort til have og uthus, slik som vedlagte blåkopier viste. For dette areal, som var målt til ca. 260 m², ble det beregnet en årlig leie av kr. 30.-, slik at den samlede halvårslige leie ble kr. 110.-.

28. juni 1923 søker Ole Øiestad igjen NSB om tomt på jernbanens grunn ved Askim stasjon. På denne tomten skal føres opp en fiskebod og et ishus. Søknaden blir innvilget, og 1. august 1923 blir undertegnet kontrakt for leie av 80 m² til en pris av kr. 1.- pr. m² pr. halvår. Kontrakten skal gjelde fra 1. august, og leien skal betales forskuddsvis hvert halvår med kr. 80.-.

I slutten av 1927, eller i januar 1928, har Ole Øiestad igjen søkt om å få leie et areal av

jernbanens grunn. 1. februar undertegnes nemlig kontrakt for leie av 75 m² til opplag av is og tomkasser. For dette skal leieren betale 50 øre pr. m², og leien skal betales forskuddsvis hvert ½-år med 37 kroner og 50 øre.

Under henvisning til skrivelse fra NSB ble det i brev av 27. august 1937 meddelt Øiestad at hans kontrakt angående leie av 340 m² tomt ved Askim stasjon var overført til fru Helga Øiestad fra 1. september s.å.

23. september 1937 ble det utferdiget nytt skriv fra NSB angående Øiestads tomt. Det henvises til at det i kontrakten er anført det leiede areal til 394 m². Det leiede areal utgjør imidlertid 349 m², og man ber om at kontraktseksemplaret blir rettet i overensstemmelse med dette. Leien er imidlertid fortsatt kr. 110.-.

Det ser ut til at Øiestads lagring av tomkasser o.l., som han får kontrakt om plass til, har utviklet seg noe uheldig. I rek. brev fra NSB til Ole Øiestad, datert 20. desember 1939, henvises til at NSB fra Askim Helseråd har mottatt klage over «de uhygieniske tilstander som følger med Deres lagerhus og lagringen av tomkasser o.l. på jernbanens grunn like ved Askim st.» Det heter videre i brevet at «...vi tidligere gjentagne ganger har påtalt forholdet overfor Dem, med anmodning om å rydde opp på tomten, uten at det dog har ført til tilfredsstillende resultat.» Som følge av det refererte rot blir leieforholdet oppsagt med 3 – tre måneders varsel fra 1. januar 1940 å regne. Videre skal lagerhuset være fjernet ved leiefristens utløp, den 30. mars 1940, og tomten helt ryddet.

«20. februar 1940 skriver NSB nytt brev til Askim Helseråd. Under henvisning til Askim Helseråds «påtegning av 3. januar i år» meddeles at man etter de foreliggende opplysninger vil la leieforholdet fortsette inntil videre.

Samtidig skriver NSB til fru Øiestad, som siden 1. september står som leier av tomten, at man fremdeles finner forholdene på tomten alt annet enn tilfredsstillende. Man har imidlertid funnet at etter de foreliggende omstendigheter kan leieforholdet fortsette inntil videre, og at den oppførte isbinge kan bli stående. Tillatelsen gjøres imidlertid betinget av at det må ryddes grundig opp på tomten, og at den også i fremtiden holdes ren og i ordentlig stand. I motsatt fall vil leieforholdet bli oppsagt med 3 måneders varsel.

1949 er det definitivt over for Øiestad. 28. februar meddeler distriktssjefen i NSB til Askim kommune at kommunen «kan få leie den tomt det tidligere arrestlokale var beliggende på, samt det tilliggende tomteareal som nå er bortleid til herr O. Øiestad for lagring av is og fiskekasser.» Det siste areal på betingelsen av at tomten kan bli ryddiggjort. Det meddeles samtidig at man har tilskrevet Øiestad og sagt opp leieforholdet for området med frist til utgangen av august måned.

Videre opplyses at kommunen kan få leie det trekantede stykke, beliggende mellom riksveien, linjen og telefonsentralen for å gi det parkmessig behandling. For disse områder, som blir å behandle parkmessig uten utgift for jernbanen, må kommunen betale en nominell leie med kr. 12.00 pr. år.

Så kommer et avsnitt som er vanskelig å tolke: «For såvidt angår spørsmålet om å få legge en del av det tidligere arrestlokale, som nå skal oppføres som provisorisk snekkerverksted på jernbanens grunn, tør man forhøre seg om dette er eneste løsning. Man er ikke stemt for å få en såpass ildsfarlig bedrift på dette sted. Leiekontrakten for den tomt det nedrevne arrestlokale lå på er såvidt sees tinglyst, og må nå avlyses. (Arresten var tydeligvis revet på dette tidspunkt.)

I rek. brev til Øiestad, datert 6. april 1949 bekreftes at leieforholdet er oppsagt: «Det ved kontrakt av 1. februar 1928 leiede tomteareal ved Askim stasjon for lagring av is og tomkasser, har etter hva der er meddelt, virket svært rotet, og leieforholdet oppsies herved med den i kontraktens punkt 10 nevnte frist 6 – seks måneder. Tomten, som er tenkt til park, må være ryddet innen utgangen av august måned 1949.»

3. august 1949 har kommunn sendt brev til NSB om leie av et areal på 215 m2 til park. Dette kommer fram i svar fra NSB, datert 12. september s.å., hvor det henvises til kommunens brev av 3. august. Hvor dette areal lå er ikke nevnt, men siden det i brevet henvises til at kontrakten av 1. juli om leie av tomt til arresthus da utgår, må det omsøkte parkområde være der hvor arresthuset lå etter at det ble flyttet i 1919, altså nord for Bjerke/Graff.

Slagter Peder Dahl (Butikklokale)

4. april 1923 søker Peder Dahl om tomt til butikklokale på jernbanens grunn ved Askim stasjon. Søknaden innvilges på visse betingelser nedfelt i skriv av 18. april 1923, og kontrakt datert 1. mai 1923 s.å.

Ifølge kontrakten er tomten 50 m2, og det gis tillatelse til å føre opp et butikklokale. Det understrekes at hvis tomten ønskes benyttet til annet enn det omsøkte, må tillatelse innhentes fra jernbanens vedkommende. Leiern plikter å gjerde inn tomten, og kontrakten gjelder for 6 måneder fra 1. mai 1923, og regnes å fortsette uforandret medmindre leieforholdet ikke oppsies fra noen av sidene.

I tilleggskrivet gjøres oppmerksom på at jernbanen muligens vil få bruk for omhandlede tomt i eget øyemed, og at kontrakten av den grunn kan bli oppsagt med 3. måneders varsel. Butikklokalet bør derfor utføres med henblikk på bortflytting.

Den halvårlige leie kr. 50.- innbetales forskuddsvis til stasjonsmesteren, Askim.

Askim melkelag «Melkemottagelsesstationen»

Allerede før Askim melkelag bygget «Melkemottagelsesstationen», huset hvor Graff i dag har forretning og galleri, ble melken som fra bøndene skulle sendes til Oslo, levert i eller på et sted som i 1923 av NSB ble kalt «Melkemottagelsesstation Askim.»

Allerede ved århundreskiftet (1900) hadde kjøpmennene begynt å ta mot bøndenes melk, for så å sende den videre med jernbanen til Oslo. Johs. Maseng, som handlet i Bilitt, fikk for eks. til en ordning med at Meieribolaget tok mot den melk han sendte med jernbanen. Det heter videre at det ofte var handelsbetjentenes som fraktet den av kjøpmendene mottatte melk til stasjonen.

Hvor de på stasjonen leverte melken, er ikke fortalt. I et brev fra NSB til Askim melkelag v/hr. Olaf Westbye, datert 26. april 1923, får vi kanskje dette spørsmål besvart. Det henvises i brevet til et andragende fra Askim melkelag om at «anlegg av et sidespor for «Mottagelsesstationen» foreløbig utstår», og at opp og avlastningen fortsatt skal foregaa ved melkerampen. Det legges også til i brevet at «saasnt det viser sig paakrævet og det forlanges av jernbanens vedkommende, maa dog sidesporet komme til utførelse.»

Denne saken fortsetter inn i 1924. I et brev fra distriktssjefen i NSB, datert 12. mai og stilet til Askim melkelag v/ herr Holm Oraug, henvises til skrivelse fra melkelaget av 22. mars, og det opplyses at jernbanen vil frafalle sitt krav om anlegg av buttspor. Opplastingen av melken skal ifølge brevet fra NSB fortsette på samme sted som før. Altså ved melkerampen.

I tiden mellom 1924 og 1927 er dette problemet løst uten anlegg av sidespor. Jernbanens kart over området, datert mars 1927, rev. aug. 1929, viser nemlig melkerampen i vestenden av perrongen foran stasjonsbygningen. Der er en inntegnet firkant benevnt Melkerampe, og den ligger inn til søndre hovedspor.

Deretter gik det raskt. I brev, datert 5. juni 1924, fra NSB til Askim melkelag v/hr. Holm Oraug, opplyses at kontraktforslag for leie av tomt er utferdiget. Det opplyses videre i brevet at tomten

er oppmålt til 150 m², og at halvårlig tomteleie, etter en pris av kr. 1.20 pr. m² pr. år, blir kr. 90.00, som skal innbetales forskuddsvis til stasjonsmesteren i Askim. Brevet avsluttes med at «naar kvittering fra sorenskriveren om at kontrakten er innlevert til tinglysning, kan arbeidet med melkestasjonen iværksettes etter forutgaende henvendelse til banemester Fennefoss, Mysen.»

Det heter videre i brevet at «tomten vil nærmere bli anvist av banemester Fennefoss, Mysen.» Vi får altså her vite at Askim melkelag har søkt om tomt på jernbanens grunn. Det vil vel si tomt til den senere «Melkemottagelsesstation» (hvor Graff er i dag.) Brevet avsluttes med at såsnart tomten er utstukket og oppmålt, vil kontrakt bli tilstilt Melkelaget.

Kontrakten, som er tinglyst 13. juni, er for NSB undertegnet av Gotfr. Furuholmen, og for Askim melkelag av Holm Oraug. Kontrakten er ikke datert, men det opplyses at den gjelder fra 1. juli 1924.

I 1925 ble byggerarbeidet startet. Bygget ble oppført for kroner 28.500.00, uten utgraving for kjeller. Den ble gravet ut for hånd, og som vanlig den gang ble den utgravde masse kjørt vekk med hest og kjerre. Ivar Rui ble ansatt som første bestyrer av melkestasjonen, og det ble levert melk morgen og kveld, hverdag som helligdag. Det sto ofte kø av melkebønder helt fra jernbaneovergangen, og Ingebret Gjellestad var vanligvis først i køen, ofte før klokken syv om morgenen, blir det fortalt.

I januar 1941 flyttet meieriet inn i nye lokaler, og det ble for NSB aktuelt å vurdere kontraktforholdet om jernbanens bortleie av grunnarealet til det gamle meieriet. NSB tilskriver i den anledning And/S Askim Meieri og ber om å bli meddelt om det kan bli anledning til for NSB å erverve den gamle meieribygning. Om dette er aktuelt, ber man om å bli meddelt hva det forlanges i kjøpesum for bygningen.

I brev datert 12. september 1941 til Askim Meieri meddeles at NSB ikke er kjøper av meieriets gamle melkestasjon i Askim. Man forslår også at det blir opprette ny kontrakt, som vil gi meieriet anledning til framleie av såvel forretningslokaler som beboelsesrom. Man forbeholder seg dog at all framtidig forandring i leieforholdet bare må skje med jernbanens samtykke. Jernbanen forbeholder seg også for eget behov (eller for sine funksjonærer) første rett til å leie leiligheten hver gang den måtte bli ledig.

Samtidig meddeles at det vil bli sluttet egen kontrakt med nåværende leier av bygningen, Ivar Rui, om leie av tomt mot jernbanen for have og gårdsplass.

I brev av 21. oktober 1947 bekrefter NSB med kart det område som Ivar Rui 1941 fikk leie til tomt og gårdsplass. Området blir oppgitt å være 140 m², og berøres ikke av området som er leid bort til Askim Kommune til park.

Kommunestallen

Byggingen av stallen ble tydeligvis utsatt. I brev av 16. juli 1930 meddeles til Askim Vel, v/Johs. Maseng, at «andragende om å få oppføre en stallbygning på Askim stasjons tomt i nærheten av møllen innvilges mot en tinglyst erklæring om at stallbygningen fjernes nårsomhelst dette måtte bli forlangt av jernbanen.»

Askim Vel førte visstnok ikke saken med stall videre. I februar 1931 undertegnes nemlig mellom NSB og Askim kommune kontrakt om leie av tomt til kommunal stallbygning. Det omsøkte areal er på ca. 250 m², og leieren betaler ingen leie. Forøvrig har kontrakten de vanlige forbehold med mot blant annet å benytte tomten til andre formål enn det omsøkte, beroende gjenstander som oppbevares på tomten må ikke legges nærmere sporene enn 2.5 meter fra nærmeste skinne, osv.

Kontrakten trådte i kraft den 24. februar 1931, og ble for NSB underskrevet av Gotfr. Furuholmen, og for Askim kommune av ordf. Holm Oraug.

16. februar 1955 meddeler stasjonsmesteren i Askim til distriktssjefen at Askim kommune har et tilbygg til kommunestallen som ikke er inntegnet på stasjonens kart. Det ligger heller ikke dokument på dette i stasjonens arkiv. Tilbygget er en smie og et åpent skur.

Askim El.verk

(Kontorbygning)

20. juli 1936 inngås kontrakt mellom NSB og Askim kommune om kjøp av en tomt på 1585 m² av jernbanens eiendom «Nordland», gnr. 52, bnr 75 i Askim for kroner 2.500,00 som betales kontant.

Kontrakten inneholder noen forbehold, blant andre disse:

2. Askim kommune overtar all gjerdeplikt for hele den solgte tomt.
3. Askim kommune overtar dessuten fremtidig den plikt Statsbanene nu har til å vedlikeholde planovergangen for Trøgstadveien (1 spor), og Eidsbergveien (2 spor).

Plassen foran

Askim Gjestegiveri

I 1929 eide Anton Sæves Grindaheim. Han ønsket å ordne opp i terrenget foran bygningen, mot jernbanestasjonen, og sendte 20. desember i den anledning et brev til Norges Statsbaner. Han skriver da følgende:

Til Norges Statsbaner v/Distriktssjefen, Oslo.

Som eier av «Grindaheim», der støter mot pladsen foran Askim Jernbanestation fra grensen til Jernbanens WC, tilater jeg mig herved ærbødigst at henvende mig til Norges Statsbaner om et fælles arrangement langs delegjerdet, saaledes at der kunde oparbejdes fortaug med rendesten og gjerdet fjernes paa nævnte strækning.

Jeg skulde være taknemlig om der kunde opnaaes en overenskommelse til fælles fordel og til pladsens forskjønnelse.

Ærbødigst

Anton Sæves

Den 23. desember blir søknaden overlatt til T.D.J. for uttalelse. I et internt notat, datert 16. juni 1930, skriver han følgende i anledning Sæves' søknad:

I anledning av vedl. andragende fra Anton Sæves, opplyses, at jeg meddelte ham, at han måtte gaa ut fra, at jernbanen ikke vilde gå med på at sløife jernbanens gjerde mellom hans eiendom og jernbanen.

Hr. Sæves akter at flytte det stygge uthus østenfor kafeen og istedet at opføre en forretnings og beboelsesgård. Terrenget – jernbanetomten ligger her i Skjæring – forutsettes planert jevnt med stasjonsveien. Jernbanens gjerde må i tilfelle flyttes inn til kanten av stasjonsveien som anvist med rødt på blåkopien 1070.

Da arrangemente antas at ville skaffe stasjonens område et mere tiltalende utseende og at ikke virke at bli generende for jernbanen, anbefales andragendet på betingelse av, at alle utgifter blir jernbanen uvedkommende og at den av her. Sæves av jernbanen leid grunn – ca. 200 m², for hvilken der blir at betale en årlig avgift av 40 - 50 kroner, levere tilbake til jernbanen, nårsomhelst denne krever det, samt at jernbanens gjerde flyttes tilbake for hr. Sæves regning. Arrangementet vil medføre, at stasjonens tørkeplads for vasket tøy må flyttes.

Stm. bør gis anledning til at uttale sig. (Stm. Askim til uttalelse 17/6-30.)

16/6-30 T.D.J.

Det gikk 8 år før Sæves prosjekt ble til virkelighet. Først 13. desember 1938 ble det skrevet kontrakt om leie av tomt og flytting av gjerde. Da er Haugers Hotel i bygningen, som eies av A/S Østfold Privatbank. Kontrakten underskrives for NSB av Gotfr. Furuholmen og Willoch, og for Østfold Privatbank av K.I. Juliussen og Gunnar Riseng.

Under er føyet til: Foranstående kontrakt vedtas. Nicolai Sæves - Maren Sæves.

Ifølge kontrakten bortleier Hovedstyret for NorgesStatsbaner ved distriktschefen i Oslo distrikt til eieren av «Grindaheim et areal på ca. 70 m2 av jernbanens grunn ved Askim st., beliggende mellom jernbanens nuværende gjerde mot hotellet og veien til jernbanens godshus, som vist med grønt på vedlagte kartskisse. Dette areal bortleies på bl. a. følgende betingelser:

1. Årlig leie, kr. 25.00 som erlegges forskuddsvis for hvert halvår med kr. 12.50
2. Arealet skal utelukkende anvendes til å skaffe en åpen plass foran den mot stasjonen vendende side mot av hotellet. Plassen planeres i nivå med veien over stasjonstomten og må ikke benyttes til bebyggelse eller oplagstomt. Den gamle treplantingen langs gjerdet forutsettes om mulig skånet, eller hvis dette ikke lar sig gjøre, erstattet av nyplantning etter konferanse med jernbanens vedkommende. Alle hermed og med utnyttelsen av tomten forøvrig forbundne utgifter bæres av leieren.
3. Jernbanen fjerner helt den nuværende innkjøringsport til stasjonsområdet og gjerdet mellom dette og hotellet i en lengde av ca. 12 meter og opsetter nytt flettverksgjerde mellom stasjonsbygningen og parken langs langs plattformen og tvers over veien til godshuset, som vist på vedlagte skisse. Alt arbeide med optagning og opsetning av gjerde utføres for leierens regning.
5. Reisende til og fra hotellet, liksom hotellets egne vedkommende og hotellets leverandører, må ikke parkere på jernbanens grunn utenfor det av hotellet leiede areal.
7. Jernbanen forbeholder sig også å forlange at leieren bekoster den ved planeringen av det leiede gjenfyltde del av veigrøften erstattet med en lukket en grøft med synkekum, hvis dette senere skulde vise sig påkrevet.
13. Nærværende kontrakt tinglyses for leierens regning, som heftelse på gr.nr. 53, br.nr. 22 og 148 i Askim. Kontrakten trer i kraft fra og med 1/1 1939.

30. mars 1939 sender distriktssjefen følgende til stasjonsmesteren i Askim:

Til underretning meddeles at vi fra 1.januar 1939 har leiet bort 70 m2 grunn ved Askim stasjon til A/S Østfold Privatbank for en forskuddsvis halvårlig leie av kr. 12.50.

På dette brev er senere (av stasjonsmesteren?) nedtegnet et håndskrevet, udatert, notat:

På min foranledning sendte A/S Østfold Privatbank skriftlig beskjed 13/11 om at Grindaheim den 31/12-1941 ble solgt til tannlege Haugland, Spydeberg.

Denne beskjed sendt til distriktssjefen, Oslo, 14/11-41.

Holdeplass for drosjer

(Plass for skyssbiler)

I brev av 27. juni 1927 skriver NSB brev til Askim kommune hvor de henviser til en innberetning om at det er utført planering for bilholdeplass ved stasjonen, og at dette ikke har vært forelagt distriktssjefen.

Det er vel opparbeidelsen av en spesiell plass for bilene NSB reagerer på, for allerede 20. februar i 1924 oversender lensmann Ole Engdahl til stasjonsmesteren en oppgave over de drosjeeiere som da har «bevilgning til å ta holdeplads ved Askim st.»

Jeg tillater mig hermed at meddele, at følgende nu har bevilling til at ta holdeplads ved Askim st. med drosjebil:

B-297 Anton Løken
B-902 Kaare Kvakkestad
B-925 Kaare J. Løken
B-1619 Johan Gundersen
B-1695 Arthur Rustad
B-1678 Fredrik Frydenlund
B-948 Ole Øiestad
Takster og regler for drosjene vedlegges.

Jeg har i dag tilskrevet drosjeeierne at de i henhold til reglernes punkt 1 må merke sine biler med «Drosje», og at der til hvert tog, som kommer senere end kl. 8 form., må møte minst 2 biler. Foreløbig blir det ikke tvunget fremmøte til første tog.

I henhold til konferanse i sin tid tør jeg gaa ut fra, at kun indehavere av drosjebevilling vil få anledning til at ha holdeplads inden stasjonsområdet. Dette hindrer naturligvis ikke at private biler opholder sig på stasjonens område, naar hensikten ikke er at kapre reisende.

Ærbødigst Ole Engdahl

Neste gang drosjeplass nevnes er i brev av 27. juni 1927 fra NSB til Askim bygningskommune, v/ordf. Anton Sæves, hvor det meddeles at «det er indberettet at der i stasjonsparken er utført planering for bilholdeplass.»

Det heter videre: «Da spørsmålet om bilplassen av Askim bygningskommune ikke har vært forelagt distriktet vil man henvise til kontraktens bestemmelser herom – kfr. dennes § 2 og 5. Ifølge brevet finner man efter omstendighetene å kunne gi samtykke til anlegg av bilplass på betingelse av at grunnleien for parken settes til kr. 100.00 pr.år. «Ved den forandrede benyttelse av grunnen som bilholdeplass innskjerpes kontraktens § 4 om ro og orden m.v. Holdetiden for bilene bør settes fra kl. 6 morgen til 23 aften.»

Dette kontraktforslag ble ikke godkjent av Askim kommune. (Notert på brevet den 29/8-27.)

Samme dag (27.juni) sendes gjenpart av tidligere kontrakt opprettet for leie av stasjonsparken (28/7-1926.) I brevet som følger opplyses at leien forhøyes fra kr. 1.00 til kr. 100.00 pr år, og at stasjonens flaggstang etter nærmere konferanse med leieren vil bli flyttet fra haven og plassert innenfor stasjonsområdet. Det henvises også at det i en annen skrivelse, samme dag, er gitt Askim bygningskommune tillatelse til å opparbeide bilplass i parken.

29. august 1927 sendes fra NSB både brev og forslag til kontrakt for bilholdeplass ved stasjon. Kontrakten er datert denne dato og oversendt Askim bygningskommune for undertegnelse. I kontraktforslaget heter det bl. a. følgende:

1. Tillatelse til holdeplass på nærmere bestemt sted ved stasjonen gis herved inntil videre.
2. Bileieren må fremlegge legitimasjon fra politimesteren (eller lensmannen) for kjøretillatelsen med kjøreseddel for vedkommende chauffør hvis navn må oppgis.
3. Avgiften for holdeplass kr. 60.00 erlegges pr. år – å betale forskuddsvis innen hvert års mars måned.
4. Bilene skal først og fremst betjene det publikum som benytter togene. I den anledning har bileierne ikke alene rett men også plikt til å la sine biler fremmøte til de tog som jernbanen måtte bestemme.
5. Det reisende publikum må tilsikres en reel behandling.
6. Det må herske ro og orden blandt drochebilene.

I det medfølgende brev gjøres oppmerksom på at «det vil ikke bli gitt tilatelse til noen private biler å ta opphold på stasjonstomten.»

(I september 1937 er notert på kontraktforslaget: «Dette er den som gjelder.»)

Kontrakter om leie av plass for drosjer har så langt vært undertegnet av Askim kommune. I 1936 blir det forandring på dette. 5. desember 1936 undertegner nemlig Martin Dypedal for drosjeeierne i Askim kontrakt med NSB om leie av tomt ved Askim stasjon. Tomten skal brukes til opførelse av hvile- og telefonkiosk for drosjechaufører. Leieren skal betale kr. 5.- i årlig leie, «som skal betales forskuddsvis for ett år». I kontraktens punkt 6 er føyet til at «Kiosken må alltid være godt vedlikeholdt og pent malt.» Kontrakten gjelder fra 1. januar 1937 og er for NSB undertegnet av Gotfr. Furuholmen, og for drosjeeierne av Martin Dypedal.

I et notat fra NSB, datert 19. oktober 1945, henvises til et brev av 14. september fra Askim kommune. Hva kommunen skriver nevnes ikke, men i notatet opplyses at det er sendt forslag i 2 eksemplarer til kontrakt om leie av tomt på 37 m². Kontrakten gjelder leie av tomt for drosjeholdeplass, den er gjort gjeldene fra 1. oktober 1945 og leien, kr. 10.00 pr. år, skal betales forskuddsvis til stasjonsmesteren i Askim. Kommunen overtar altså leien av tomt til holdeplass.

Av et notat fra NSB til Askim kommune, v/Kontorsjefen, datert 18. nov. 1952, får vi bekreftet at kommunen står som leier av holdeplass for drosjene. I notatet meddeles nemlig at kontrakt av 19/10-45 om leie av 37 m² grunn til bilholdeplass er notert som opphørt, regnet fra 1/1-1952. Hvem som har overtatt kontraktforholdet er ikke nevnt.

I sirkulære nr. 85/1951, dat. 1951, til stm. alle stasjoner om drosjeholdeplass ved stasjonene, opplyses at «fra og med nåværende kontrakters utløp, ... oppheves de någjeldene bestemmelser om drosjeholdeplasser ved stasjonene.» Fra samme tid gjelder bl. a. følgende bestemmelser: ... drosjene anvises avgiftsfri plass innen stasjonsområdet, hvor et bestemt antall drosjer kan parkere samtidig. Denne plassen markeres med skilt «Drosjer».

Ved de stasjoner hvor det er anledning til det kan drosjeeierne etter overenskomst sette opp en enkel telefonkiosk. Kioskene bekostes oppsatt av drosjeeierne. Som grunnleie for kiosker betales kr. 5.00 pr. år, og minst kr. 25.00 pr. kiosk pr. år.

Grind i gjerdet mot Løkke

Snektermester Fossby, som bodde i huset Løkke mellom Smaalenenes Cementstøberi og jernbanen, søkte 6. juli 1936 NSB om tillatelse til å anbringe en grind i gjerdet mellom hans eiendom og jernbanens eiendom. Tillatelse til grind ble gitt mot at han underskrev en av NSB utferdiget erklæring. Brevet fra NSB var datert 23. juli s.å.

I erklæringen heter det blant annet:

1. Grinden anbringes på et sted, dog på en sådan måte som det av jernbanens vedkommende måtte bestemmes.
3. Grinden skal holdes lukket og kan av jernbanens vedkommende forlanges avlåst til de tider den ikke benyttes, eller når det av jernbanedriften ansees påkrevet.
4. For skade eller erstatningsplikt som måtte påføres jernbanen derved at grinden ikke tilbørlig vedlikeholdes eller at gitte bestemmelser med hensyn til dens lukning eller avlåsning ikke overholdes, er jeg ansvarlig.
5. Grinden sløifes når som helst det av jernbanens vedkommende måtte forlanges.

22. mai 1942 sender NSB brev angående grinden til snektermester Fossby:

«Da det viser seg at Deres grind i jernbanens gjerde ved Askim stasjon stadig misbrukes som gjennomgang for uvedkommende, finner man å måtte forlange grinden sløyfet.

Grinden vil bli fjernet og gjerdet gjenopsatt av jernbanen. Utgiftene hermed blir i henhold til § 2 i erklæringen å utrede av Dem etter jernbanens regler.»

Innen august har jernbanen besinnet seg noe vedrørende grinden. Den 13. august sender NSB følgende brev til stasjonsmesteren:

«Man har funnet å måtte ta tilbake den tillatelsen som Fossby hadde til å bruke omhandlede gangport for å unngå almindelig ferdsel over jernbanens eiendom.

Imidlertid har man intet imot at Fossby får tillatelse til å bruke porten for å bære materialer og ferdige produkter til og fra jernbanen for å slippe å kjøre rundt.

Man forutsetter at han henvender seg til dem for hver gang.

Nøkkelen skal beholdes på stasjonen.

Undertegnet distriktssjefen.

Fossby har forsøkt å få tilbake fritt bruk av grinden, for i brev fra NSB, datert 4. februar 1943, henvises til brev fra Fossby datert 28/1-1943.

I brevet av 4. februar fra NSB vises imidlertid ingen nåde:

«I anledning Deres brev av 8. juli 1942 hvori De ber om å få beholde gangporten som fører fra Deres eiendom til jernbanens godshus i Askim, meddeles at man – slik som forholdene for tiden er – ikke finner å kunne la Dem beholde tillatelsen til å bruke denne gangporten. Man vil ikke unnlate å bemerke at gjerdet som skulle stenge for gangstien, ved besiktigelse var revet ned igjen. Det er stadig ferdsel av uvedkommende gjennom denne porten. Ved de nuværende skjerpede bestemmelser om ferdsel på jernbanens grunn, finner man å måtte stanse denne trafikken gjennom gangporten. Man henviser derfor til overenskomstens punkter 2 og 5 og man må forlange at porten stenges.

Man har imidlertid intet imot at De ved enkelte anledninger får bruke porten når De skal bære materialer og ferdige produkter til og fra jernbanen, for å slippe å kjøre rundt.

De kan henvende dem til stasjonsmesteren hver gang, som vil låse opp porten for Dem.

Undertegnet av distriktssjefen.

Med tiden forsvandt grinda for godt, og det ble fri ferdsel gjennom gjerdet så lenge det var der, uten at noen reagerte.

Garasje

2. mai 1933 søker Ivar Rui, som da var bestyrer av melkemottagerstasjonen, NSB om tillatelse til å sette opp en garasje på jernbanens grunn. 2. juni får han brev tilbake om at tomt stilles midlertidig til disposisjon i søndre ende av lasterampen. Lasterampen var terrenget som på nordsiden av det nordre sidespor var bygget opp i passende høyde til av- og pålessing av jernbanevognene.

9. juni får stasjonsmesteren ved Askim st. melding fra distriktssjefen om at det er opprettet kontrakt med Ivar Rui angående leie av tomt ved Askim st. Tomteleien oppgis til kr. 25.00 pr. år, som skal betales forskuddsvis til stasjonsmesteren. Kontrakten er undertegnet av NSB 2. juni og av Rui 3. juni 1933, og gjelder fra 1. juni.

I mai 1950 har Rui søkt om tillatelse til bortleie av garasjen til eieren av Café Norøna. Dette innvilges, under forutsetning at fremleieforholdet opphører straks jernbanen måtte forlange det.

I brev av 13. mai 1954 fra NSB heter det at jernbanen vil selv få bruk for hele arealet i sydenden av lasterampen hvor garasjen er oppført, og at kontrakten av 2 (3)-6-1933 oppsies. Videre forlanges at garasjen må være revet og tomten ryddet senest 15-8-54.

Bevillinger – konsesjoner

Av et brev av 17. februar 1936 fremgår at det er Arbeidsdepartementet som utsteder konsesjoner for transport av gods og personer, og i brev av 13. januar s.å. synes det som at det er distriktssjefen i NSB, som gjennom sitt kontor, håndhever konsesjonsbestemmelsene.

20. januar 1936 oversender distriktssjefen til stasjonsmesteren i Askim kopi av brev til politimesteren i Sarpsborg angående Chr. Åstorps kjøring mellom Askim og Oslo. Det heter i brevet at «den av Christian Karlsen Aastorp, Askim drevne motorvognkjøring på strekningen Askim – Oslo, som etter hvad det er oplyst under efterforskningssaken har foregått nesten daglig med 2 vogner, er av den art at tilladelse utkreves i henhold til bestemmelsene i motorvognlovens § 21 avsnitt I.

I brevet henstilles det til politimesteren å forby den fortsatte bruk av vognene i det ulovlige øyemed, og i tilfelle fjerne vognenes kjennemerker.

I nytt brev fra distriktssjefen til stasjonsmesteren i Askim, datert 17. februar 1936, meddeles endringer vedrørende bilrute 2426, Båstad – Askim – Oslo, ved Karl Skjennebergs og Sigurd Svalheims rute Tosebygda – Askim. Sigurd Svalheim tillates å forlenge sin rute Tosebygda – Askim til Oslo på de for sådanne ruter gjeldende vanlige vilkår og følgende særlige betingelser:

Ruten skal kjøres som ren godsroute med en vogn.

Takst for melkebefordring 60 øre pr. spann og 25 øre for returmelk.

Befordringen skal bare finne sted for den befolkning som er bosatt mellom Berger og Torshov, samt langs sideveiene.

3. september 1936 meddeler distriktssjefen til stasjonsmesteren i Askim følgende:

Rute 2451 Trøgstad – Askim – Oslo, godsroute ved Sigurd Svalheim, tillates for resten av konsesjonsperioden å drives som kombinert rute for befordring av inntil 4 passasjerer på vognen. Taksten skal ikke ligge lavere enn 5 øre pr. personkm.

Rute 2412, Høie – Vammaveien – Askim – Oslo, kombinert rute ved Birger Andersen. Søknad om rett til å befordre mer enn 1 passasjer på vognen avslåes

12. februar meddeler Arbeidsdepartementet til fylkesmannen i Østfold at rute nr. 2414, Askim st – Vamma, og Askim st. – Kykkelsrud, personrute v/A.Rustad, på uforandrede vilkår er overdratt til Gunnar Riseberg, Askim. Samme dag meddeler distriktssjefen til stasjonsmesteren i Askim at departementet har gitt Trygve Fossler, Askim, tillatelse til regelmessig kjøring av gods uten rute på strekningen Askim – Oslo. Tillatelsen gjelder til utgangen av 1938 og omfatter utelukkende befordring av gods for kjøpmann Løken i Askim.

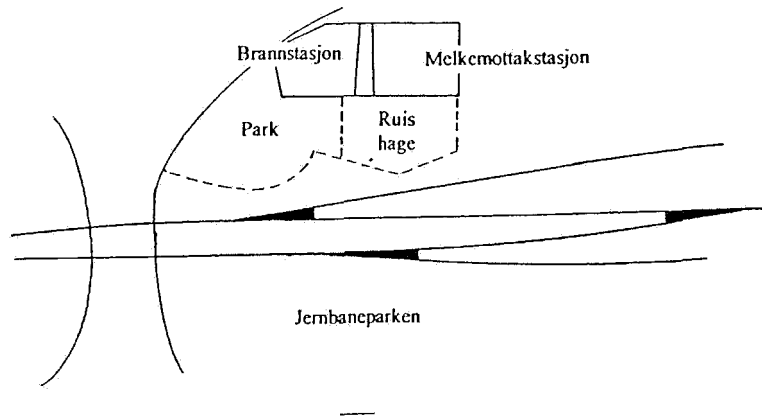
I april 1939 får Gunnar Riseberg brev fra distriktssjefen i NSB som meddeler at hans søknad om bilbefordring av skolebarn fra Askim til Spydeberg og Knapstad er innvilget. Overenskomsten gjelder fra 15. mai 1939, med bla. a. følgende krav og forbehold:

1. Rutebileier Gunnar Riseberg forplikter seg herved til å befordre skolebarn fra Askim middelskole på hjemreise til Spydeberg og Knapstad etter en fast pris à kr. 7.- pr. tur fra Askim til Spydeberg, og etter en fast pris à kr. 8.- pr. tur fra Askim til Knapstad, tilsammen kr. 15.- pr. tur.
2. Bilkjøringen fra Askim skal foregå fra Askim middelskole etter skolens slutt ca. kl. 14.50, bare på de dager det holdes undervisning, altså ikke under skoleferier og andre fridager.
3. Riseberg plikter seg til å kjøre med minst en 22 seters buss fra Askim til Spydeberg, og med minst en 18 seters buss fra Askim til Knapstad. Ved eventuell kjøring med mindre busser enn foran nevnte skal Riseberg bekoste kjøringen av ekstravogner.

Tomt til have

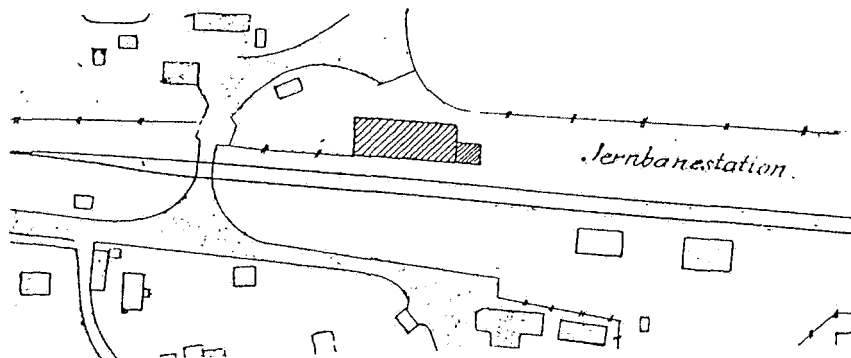
12. september 1941 skriver NSB brev til Ivar Rui, hvor det heter bl. a. følgende: «Da De som leier av bygningen har benyttet tilstøtende tomt til gårds plass og have, ialt ca. 140 m², meddeles at det må sluttet kontrakt om fortsatt bruk av arealet Leien er satt til kr. 70.00 pr. år, og bes betalt forskuddsvis hvert halvår med kr. 35.00 til stasjonsmesteren. Kontrakten er utferdiget 1. januar 1941.

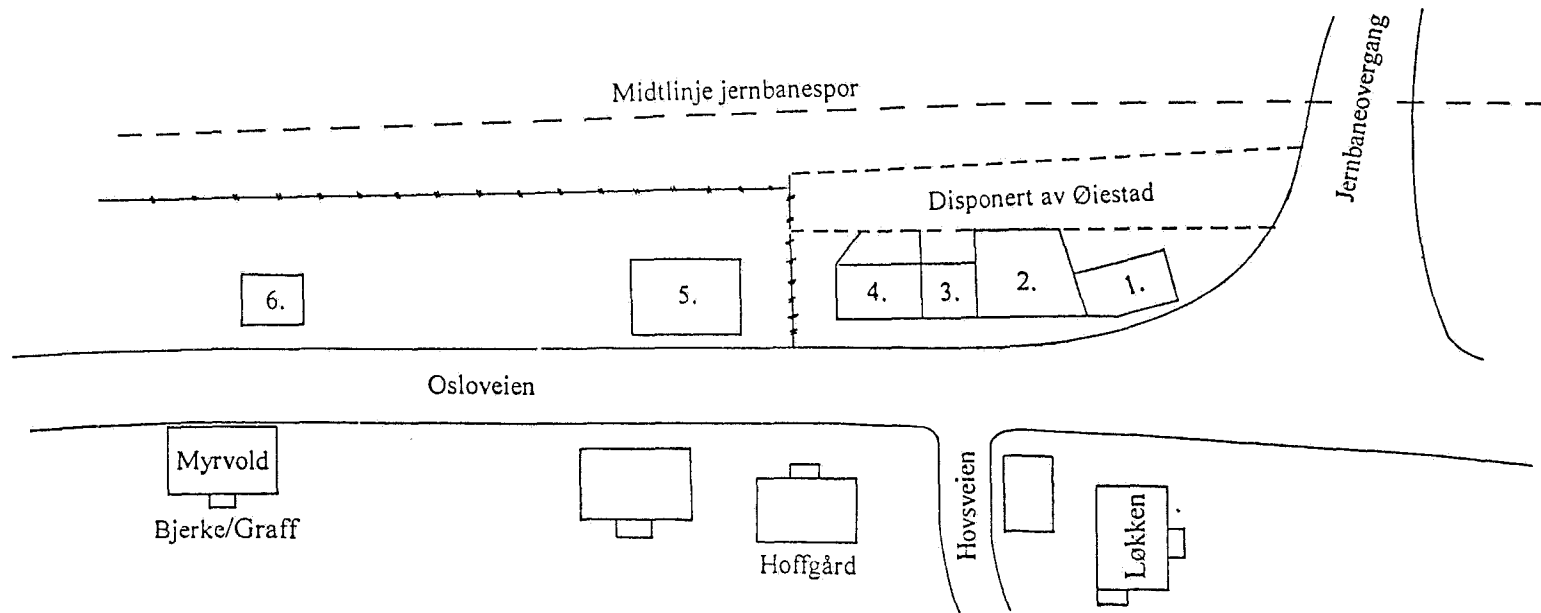
(Bygningen var den tidligere Melkemottagerstasjonen (Graff i dag), og arealet var plassen mellom bygningen og jernbanesporene.)



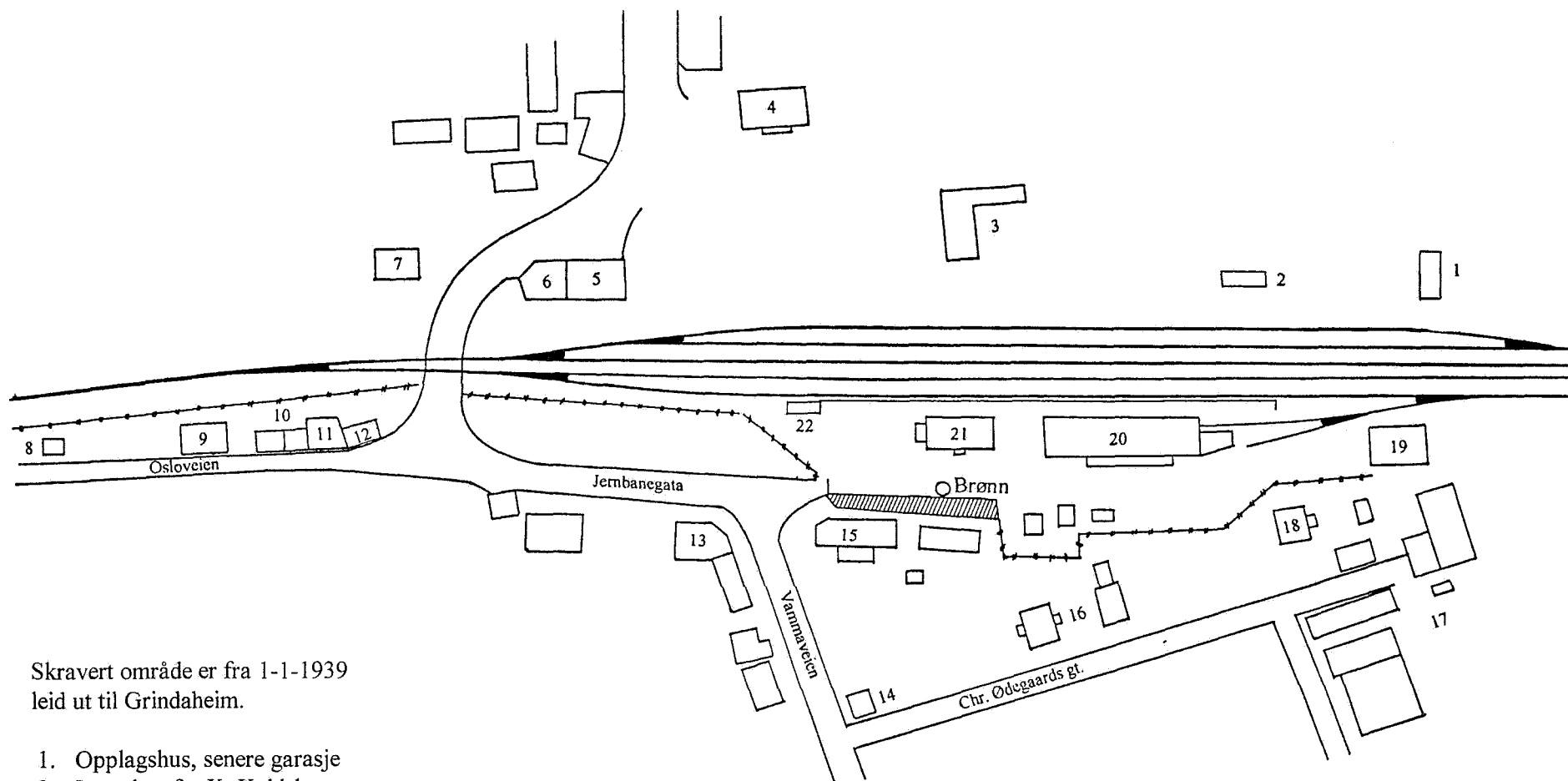
Træsliberiets lager ved stasjonen

1901 ble det anlagt jernbanespor fra Kykkelsrud til Askim jernbanestasjon. Denne kommunikasjonslinjen ble nyttig for blant annet transport av Glommens Træsliberis tremasse som skulle sendes videre til Kristiania. For lagring ved stasjonen før videreforsendelsen ble det bygget et stort lagerhus tett inn til sportraseen, der det udaterte kartet viser.





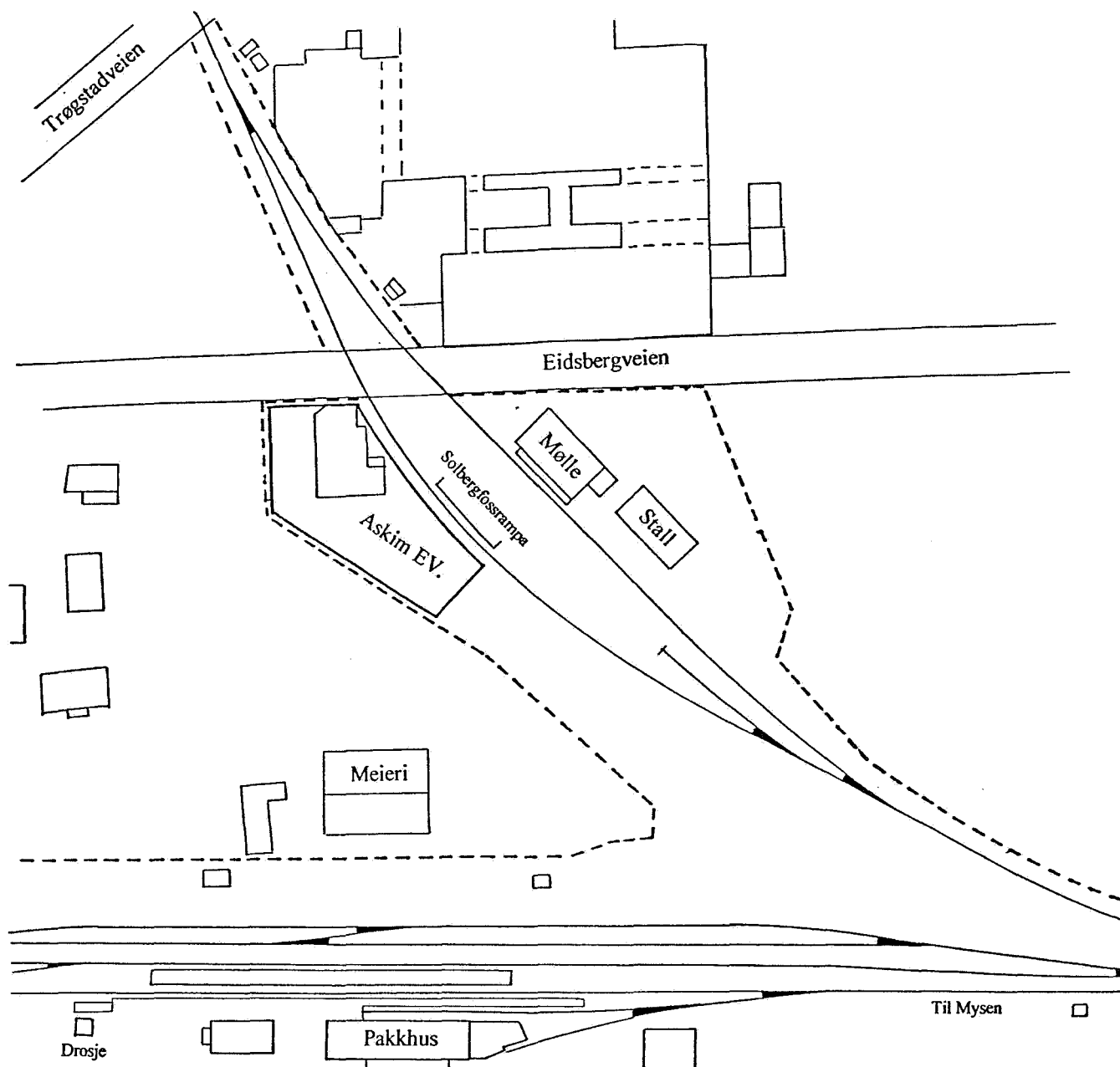
1. Kontrakt 1-5-1915 mellom NSB og A.B. Aarsten om leie av tomt.
Kontrakten overdratt 1-7-1924 til Bjarne Guderud.
2. Kontrakt sluttet av juni/begynnelsen av juli 1924. Ole Øiestad leier av NSB tomt til bolighus.
3. Kontrakt 1-5-1923 mellom NSB og Peder Dahl om leie av tomt til forretning.
4. Kontrakt 1-7-1924 mellom Johs Dahl og NSB om leie av tomt til forretning.
5. Kontrakt 9-1-1917 mellom Televerket og NSB om leie av tomt.
6. Arresten etter flyttingen før 1. juli 1919



Skravert område er fra 1-1-1939
leid ut til Grindaheim.

- | | |
|-----------------------------------------|-----------------------------------------------|
| 1. Opplagshus, senere garasje | 14. Laftet hus (Rom) |
| 2. Lagerhus for K. Kaldshus | 15. Grindaheim (Gjestgiveriet) |
| 3. Østfold Byggekompani | 16. Hegglund |
| 4. Korsvold (Guderud) | 17. Smaalenenes cementvarefabrik (Glimmern'n) |
| 5. Askim Melkelag | 18. Løkke (snektermester Fosby) |
| 6. Brannstasjon | 19. Materialbod (NSB) |
| 7. Forretningsgården Stykken | 20. Pakkhus (NSB) |
| 8. Arresten | 21. Stasjonsbygning |
| 9. Telefonsentral | 22. Melkerampe |
| 10. To forretninger (J. Dahl - P. Dahl) | |
| 11. Våningshus (Ole Øiestad) | |
| 12. Bokhandel (Guderud) | |
| 13. Ringsby («Garvergården») | |

Kopi av NSB-kart fra 1927



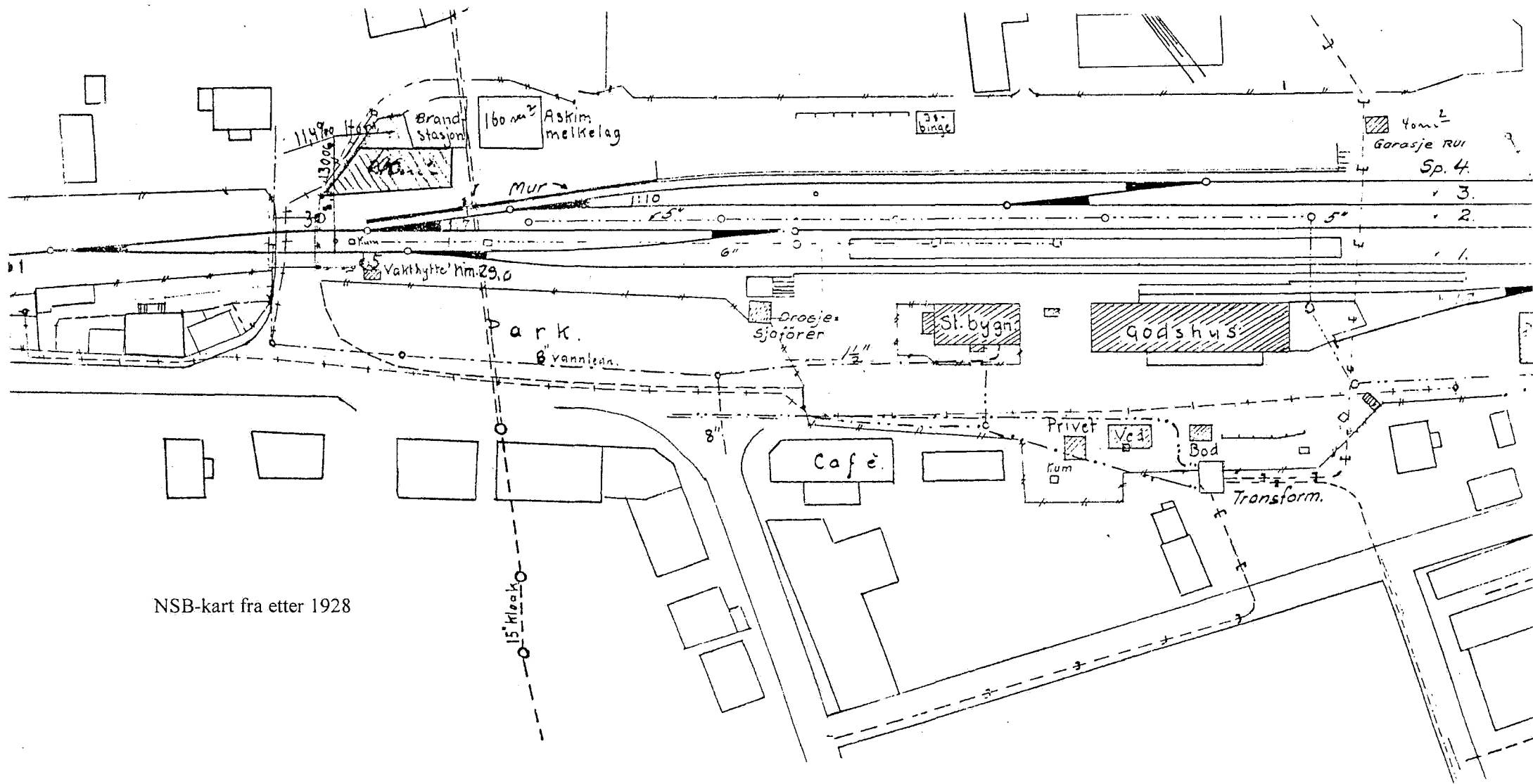
Kopi av NSB-kart u/dato

Møllebygningen var opprinnelig en lagerbygning, eid av Askim Kommune og Askim Landbrukslag i fellesskap. Kontrakt med NSB om leie av tomt til lagerbygg ble trolig inngått i 1919. Askim Kommune overdro siden sin eierandel til Askim Landbrukslag. Avtalen med NSB var at bygget skulle brukes kun som lagerbygg, men etter søknad fra Askim Landbrukslag i 1922 ga NSB tillatelse til at det ble installert møllemaskiner i bygget. 1923 overdras mølleanlegget til «Askim Mølle».

Samtidig innvilges av NSB leie av tomt til «hestestall og tørkehus».

20-7-1936 inngås kontrakt mellom NSB og Askim Kommune om kjøp av tomt til kontorbygning for Askim Elektrisitetsverk.

----- Eiendomsgrense for NSB



NSB-kart fra etter 1928

I brev av 19. juli 1926 får Askim bygningskommune tillatelse til å legge en vannledning under jernbanelinjen ved Askim stasjon. I erklæringen som følger med for undertegnelse heter det at ledningen skal legges i solide 15" armerte cementrør som munner ut i kummer på begge sider av jernbanen. Fra kummene må det anordnes avløpsledninger. Det heter videre at det må anordnes stoppekran på ledningen, og at nøkkel til denne skal oppbevares ved Askim stasjon. Ifølge Knut Elnes ville man, ved å legge vannledningen i cementrør, sikre seg mot at massen under sporene ble skyllet bort ved en eventuell lekkasje på vannledningen.