

# "Fålabrua"

## - også kalt Askerfyllingen bro

*Av Knut Larsen etter initiativ av Hans Chr. Mamen*

Over den eldste jernbanetraseen fra 1872 finner man mellom Høn og Asker stasjon den siste gjenværende hvelvingsbroen på strekningen Sandvika-Asker. Broen, som går over en skjæring, ligger i dag bortgjemt og glemt, men fullt ut intakt som da den ble bygget.

På østsiden har broen en oppbygget kjørerampe med stabbesteiner hvor bare jernsikringen på toppen av stabbesteinene mangler. Både broen og kjørerampen er bygget i granitt, trolig Heggedalsgranitt. Broen er med stor sannsynlighet bygget under anleggs-perioden 1869-1872, før Drammensbanens åpning. For å bygge en hvelvingsbro i granitt, kreves det at det først reises et bærende reisverk i tømmer som kan holde de tilhogde steinblokkene på plass under byggingen. Konstruksjonen er først bærende og stabil når toppblokkene i buen faller på plass og låser hvelvingen. Broen slik den står i dag er helt klart et unikt og verdifullt kulturminne fra jernbanebyggingens første periode. Drammensbanen var landets andre jernbane etter hovedbanen til Eidsvold fra 1854.

Som kulturminne bør broen sikres og ivaretas. Noe lenger nord, ved Hofstad, fantes en tilsvarende hvelvingsbro. Denne broen ble revet under byggingen av det nåværende dobbeltspor i perioden 1940-1950. Det østre brokaret er synlig og oppkjøringsrampen på samme side er helt intakt og eksisterer fortsatt.

Så tilbake til "Fålabrua" og hvorfor den ble bygget. Det var opprinnelig to Hønsgårder, østre og vestre, også benevnt øvre og nedre. De lå begge på vestsiden av det kommende jernbanespor etter at Stortinget i 1869 vedtok å bygge Drammensbanen. Dette ville stenge østre Høn fra adkomst til jordveiene på gården. Samme året besluttet daværende eier av Høn østre å flytte gården dit den fortsatt ligger i dag.

Høns gata, tidligere også omtalt som Biskop Jens Nilssons ridevei, var fortsatt nærmest en ridevei eller dårlig kjerrevei og i følge de gamle kartene fra 1890, fremgår det at det ikke var noen veiatkomst fra nord til gården. Det er derfor mest sannsynlig at "Fålabrua" ble bygget som en gårdsbro for Høn østre med atkomstvei over Hønsjordet. Dette ga gården best tilknytning til Asker gårdene som fortsatt var bygdas sentrum, senere også til jernbanestasjonen. Tidligere omtalte kart av 1890 viser ingen sti eller forbindelse videre til for eksempel Fusdal.

Hva så med navnet "Fålabrua". Under en befaring av broen sammen med daværende eier av Høn gård, Wilhelm Garman Winsnes, fortalte han at man i hans guttedager drev folene og hestene over broen fra utebeite og at i hans minne ble broen alltid kalt "Fålabrua".

Etter denne befaringen tegnet Karl Nilsen broen som motiv til en av Askertallerknene. Senere, i 1933, da Hønskata ble utbedret og delvis omlagt, muligens allerede i 1922, fikk Høn gård gårdsbro til Hønskata. Denne ble revet under anlegg av dobbeltsporet.

Etter en telefonsamtale med senioringeniør Magne Fugelsøy ved Jernbaneverkets kontor for kulturminner i Jernbanen går det fram at broens formelle navn er Askerfyllingen bro. I verneplan for kulturminner i Jernbanen blir det anført at broen ble åpnet i 1872 og at den ble ombygget i 1913. I en annen sammenheng oppgis at den må være bygget ved banens ombygging til normalspor i 1913. Det råder altså noe tvil og usikkerhet om broens tilblivelse.

*UNDER:  
Artikkel-  
forfatteren,  
Knut Larsen,  
ved Fåla-  
brua i  
desember  
2006.*

Når en ser på de topografiske betingelsene rundt broen og skjæringen broen går over, vil en overgangsbro gi naturlig frihøyde under broen. Noe som ville gi høyde for fremføringen av kjøreledning ved elektrifiseringen i 1920-årene.

*Foto:  
Kjell H.  
Kittelsen.*

Et annet moment for at hvelvingsbroen ble bygget før banens åpning i 1872, er at kompleksiteten av sekundærkonstruksjonen som muliggjør bygging av broen i 1913, ville innebære stenging av Drammensbanen i



flere måneder i anleggsperioden.

I samråd og forståelse med senioringeniør Magne Fugelsøy mener vi det er stor sannsynlighet for at broen ble bygget før banens åpning i 1872, og deretter ombygget i 1913. Er denne antagelsen riktig, er broen en av de tidligste hvelvingsbroer i granitt som er bygget her i landet i jernbanesammenheng. En hvelvingsbro defineres av Jernbanen som en overgangsbro.

Ifølge Jernbaneverkets nasjonale verneplan for kulturminner, høringsuttalelse 23.3.2004, er Askerfyllingen bro, ("Fålabrua") satt på verneplanen som teknisk historisk jernbaneminne. En lengre strekning av den opprinnelige traséen fra 1872 mellom Hvalstad og Asker finnes fortsatt delvis "sporbar" i terrenget.

I følge verneplanen er ingen komplette baneanlegg med infrastruktur eldre enn 1896 bevart i Norge, men parseller med tilhørende historiske anlegg anbefales fredet med hjemmel i kulturminneloven. Planmyndighet er Asker kommune og Akershus fylkeskommune har forvaltningsansvaret.

#### Kilder

Nasjonal verneplan for kulturminner i Jernbanen

Tlf./kfr. med senioringeniør Magne Fugelsøy, Jernbaneverkets kulturminneavdeling

Jernbaneverkets bibliotek

Kartutsnitt 1890 Asker kommune

Bjørn Holøs: *"Hovedstaden i jernbanehistorien"*

Halvard Torgersen: *"Askerboka fra 1917"*

