Maridalens Venner

Ståle Pinslie

Historiske ferdselsveier

fra Oslo gjennom Nordmarka til Hakadal og Hadeland



ÅRSSKRIFT 2017

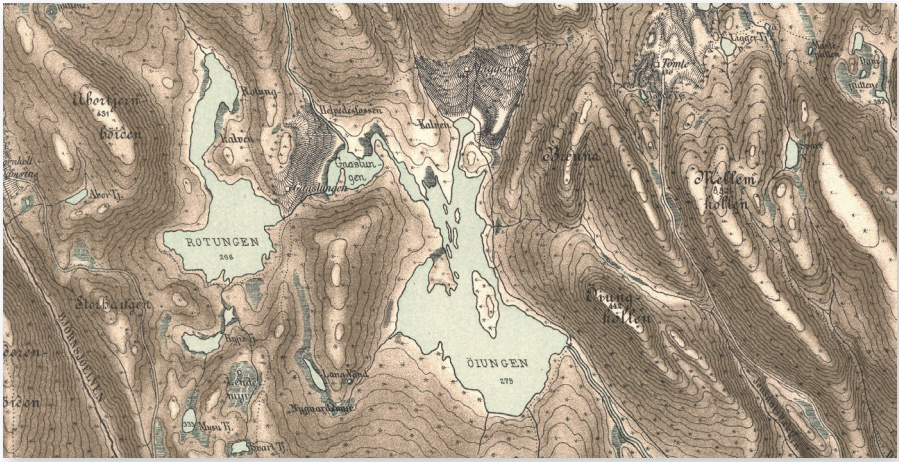
Forsideillustrasjon:
Utsnitt av Akershus amt nr. 57-6: Kart over Kristiania Omegn
Kartserie: Amtskartsamling
Område: Oslo, omegn
Årstall: 1901
Målestokk: 1:25 000
Karttegner/oppmåler: Johannes Solem, D. Tønnesen
og Joh. Nordhagen

Maridalens Venner

Ståle Pinslie

Historiske ferdselsveier

fra Oslo gjennom Nordmarka til Hakadal og Hadeland



Innhold

Prolog, forord og innledning.....5

Fem gamle ferdselsveier fra Oslo
til Nittedal, Hakadal og Hadeland.....20

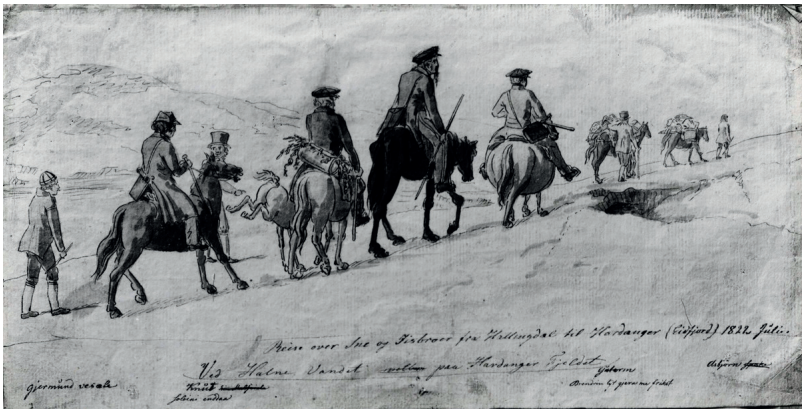
Andre interessante historiske veifar.....106

Vedlegg og kilder.....129

Historiske kart fra Kartverket.....139

Årsmøteinnkalling og årsmeldinger.....172

I årets årbok har vi lagt inn QR-koder som du kan lese av med en app på din mobil. Ved å lese av en QR-kode på et kart, vil du få opp kartet på din mobil så du kan zoome inn og se detaljene. På de sidene som viser turer, vil du kunne laste ned turstien med QR-koden.



Tegning av Johannes Flintoe 1822

Prolog

«Alle de som har gått om så bare et par timer i veiløs skog, vet at veiløs skog er lukket. Hest og sau og ku kan gå der, en mann kan også komme sig igjennem, men ferdsel kan det ikke bli; den tankekraft som trenges for å finne vei både i riktig retning og på passelig tørre steder, er så stor at hver slik skogstur blir en opslitende opdagelsesferd for den som må frem.

Men sti og vei forandrer det hele. Sti og vei er håndgripelige uttrykk for vaner og erfaring. Kommer vi i ukjente strøk til en god sti eller en brutt vei, gir vi oss trøstig og tankeløst den i vold. Vi bare går og går etter den brune stripen eller over de blankslitte stenene gjennem lyng eller mellem trær.

– Den omgår berg og knauser, finner de tørreste stedene over myrer, de grunneste vad over bekk og elv. Den fører oss frem et steds hvis vi trofast følger den. Vi behøver slett ikke tenke, veien tenker for oss, århundrer før ofte. De som først gikk veien, måtte tenke for hvert skritt, som barnet når det lærer å gå. Vi etterfølgerne tråkker i de gamles fotspor; vi er voksne, og veien og gangen er for oss en selvsagt sak.

Gjennem øde skogen er stien vandringsmannens følgesvenn, en menneskeånd som aldri forlater ham.

Først borte fra veien er mannen helt alene. Veiene er faste streker gjennem skogen som binder mann efter mann og slekt etter slekt til de samme steinene, de samme krokene utenom bløtmyr, de samme bakkene op på berg. Det er de gamle slekters bånd på oss og deres hjelp til oss. Hver enkelt vilde ikke maktet å finne vei gjennem skogen alene. Vi forstår ikke stien, men vi går den, bøier oss under tradisjon og erfaring og går der de andre har gått, ikke hver for sig, men alle samme sti. […]

Fra eldgammel tid har folk fulgt samme dalsøkk, samme elver, samme åsdrag og fjellstier og samme leden langs kysten. […] Vi kan også si med temmelig stor sikkerhet at ingen nye veier blev lagt i Norge mellem år 1300 og 1500. Sannsynligheten taler for at det omkring 1300 var flere veier og utvilsomt større trafikk i det hele tatt enn to århundrer senere. […] Var der egentlig veier i den tiden? – Ja, der var. – Med veier mener vi […] faste forbindelseslinjer tråkket av folkefot og ryddet av menneskehånd. […]

Det har vært en utbredt oppfatning at innlandets daler i Norge var ganske isolerte, men dette gjenspeiles ikke i sagaene og andre skriftlig kilder før nedgangstida begynte midt på 1300-tallet. Tvert om var det en utstrakt reisevirksomhet før det stilnet av under den store *mannedauen*. Først ut i det 16. og 17. århundre begynte trafikken å ta seg opp igjen til gammelt nivå. Men fortsatt ble de gamle farene brukt fram til vår moderne tid.»

Sitat fra *«Ferd og fest – Reiseliv i norsk sagatid og middelalder»* (Side 192–193). Sverre Steen (1929).

Forord

På mine mange vandringer har det fanget min interesse at de eldste ferdselsveiene gjennom Nordmarka for en stor del ligger gjemt og glemt. Denne interessen kan skyldes at min farsslekt har bosatt de fleste av Nordmarksplassene langt tilbake i tid.

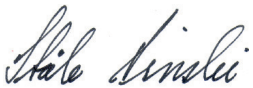
I dette årsskriftet for Maridalens Venner beskriver jeg i detalj noen av veiene mellom Oslo og Hadeland *gjennom* Nordmarka, fra tidlig middelalder eller sannsynligvis lenge før den tid. Men har ikke dette vært gjort før? Nei! Det har vært gjort mange spede forsøk; hentydninger og påstander hvor den ene forfatteren lener seg på den foregående. Men ingen har gått i marken og faktisk påvist *den rette linje*. Til det trengs det en pensjonist med forskertrang og kondisjon til å gå dagevis og ukevis, att og fram, tolv timer i strekk, og med de tidligste kartene logget inn på sin Samsung. Slike pensjonister var ikke oppfunnet før min tid!

Hulveier finner du sjelden i Nordmarka slik man gjør i jordbruksområder. Å finne de eldste tråkkene er en nitid øvelse hvor prøving og feiling ikke er til å unngå for å finne sporene mellom sikre passeringspunkter. Beskjeden rydding må til for å gjenskape et gangbart, stabilt tråkk.

Foruten min genetiske farsarv er min viktigste inspirasjonskilde i dette arbeidet min sambygding, bygdehistorikeren Birger Kirkeby (1923–2007), født og oppvokst på Kirkeby i Maridalen, senere bosatt i Nittedal. Han har tilsammen skrevet 37 bygdebøker fra Østlandet, en uslåelig rekord. Der den historiske informasjon spriker i mine kilder lar jeg Birger Kirkeby gå foran (der ikke annet er sagt). Men ei heller Kirkeby påviste de eldste ferdselsveier gjennom Nordmarka. Han var født 200 år for sent eller 20 år for tidlig! Jeg takker også Vidar B. Gundersen for hans interesse for gamle veifar og bistand med kart underveis i arbeidet og turbeskrivelsene på UT.no. Disse turbeskrivelsene finnes under de respektive QR-koder i denne boka.

Det er for tiden et blomstrende turmiljø i Markas ytterkanter drevet frem av enkeltpersoners innsats. Vær trygg på at våre forfedre tråkket de far som dugde best. Gjør ære på og bruk de historiske tråkk!

Hakadal, 10. februar 2017



Ståle Pinslie

Innledning

For å forstå hvordan veiene utviklet seg på Østlandet i historisk tid vil jeg nedenfor kort presentere noen viktige forhold.

Klima

Inn i Oslofjorden renner to elvesystemer som dekker det meste av sydøst-Norge; Drammenselva og Glomma. Dette har vært de viktigste ferdselsårer (etter at isen trakk seg tilbake) til våre tidligste jordbruksområder på *Opplandene*: Ringerike, Hadeland og Romerike. Den innerste del av fjorden med Oslo er derimot omkranset av skog og høye åser. Ferdsel mellom Oslo og bygdene i nord har gått minste motstands vei gjennom skogen.

Etter istiden har landet vært gjennom en flere tusenårig varm periode, flere grader varmere enn i dag. Overgang fra jakt og fiske til fedrift og enkelt jordbruk (svedjebruk) skjer ca. 3000 år f.Kr. I det siste årtusen mot år null blir klimaet kaldere. Tross jernets inntreden går bosettingen i innlandet tilbake. Maridalen og Hakadal blir forlatt og Nittedal har kun én gård når romertiden trer inn i vår historie (rundt år null) og etterspør jern fra norsk myrmalm.

Med romertiden starter en drøy tusenårig oppgangstid med redskaper i jern for dyrking av jord i stort omfang, klimaet stabiliserer seg og gårdene blir igjen ryddet. Landene i syd kommer oss nærmere og handelen øker. Landet styres av lokale høvdinger og tingsteder som blant annet bestemmer regler for ferdsel og vedlikehold av veier.

Vegetasjonen varierer med klimaet, men åsene var dominert av furu og bjørk, dalene av løvskog. Grana vandrer inn i Nordmarka østfra noen hundreår etter år null. Vi må se for oss et langt mere åpent landskap enn dagens, også grunnet et stort omfang av beitende dyr. Veivalget stod mellom den rette (optimale) linje over åsene eller å gjøre omvei og følge dalens bosetting.

Konger og prester

Et samlende kongedømmet og presteskap overtok styringen og legitimerte hinannen. Frem skulle de i stort følge og på organisert vis med skifte av hester og overnatting, helst langs en befolket led. Tingstedenes bestemmelser om veier og skjøtsel ble forenet i Magnus Lagabøters Landlov av 1276. På denne tid stod Norge høyest i innflytelse og makt.

Klimaet gikk inn i kaldere perioder og etter svartedauden i 1349 ligger mye av landet fraflyttet og øde. Etter flere påfølgende epidemier har norsk adel og geistlighet mistet all kraft til å styre landet. Alle dalene til Oslo blir fraflyttet og

gjengroing skjer i ca. 200 år. I denne ødetiden fremstår kanskje den rette linje over åpne åser som et bedre veivalg både for gående og ridende enn gjengrodde daler.

Kongemakt

På reformasjonens tid (1537) inntrer et nytt *skifte*. Kongen overtar store eiendommer fra kirken. Omfordelingen øker kongens ressurser og leder til satsing på jernverk og sagbruk som var nye industrier på den tid med behov for arbeidskraft og bosetting med gjenoppdyrking av forlatte gårder og setre. Så gjengrodd og mørk var *ødetia* at befolkningstallet i Nittedal/Hakadal/Maridalen ikke når nivået fra år 1300 før omkring år 1700. Også i denne sammenheng kan man bruke betegnelsen en *400-års natt*.

Et veiløst samfunn

Det er i dette perspektivet man må forstå sporene av de gamle tråkkene gjennom skogen mellom Oslo og Nittedal/Hakadal og Hadeland. Tråkk som har utviklet seg fra den første tid av fast bosetting i Aker og på Hadeland og frem til kjerreveiene ble bygget mot slutten av 1700-tallet.

Men på 1600-tallet er Norge fortsatt et veiløst samfunn. Alt gods som ikke effektivt kunne bæres på menneskerygg, kløves eller slepes av hest, måtte fraktes vannveien eller med hest og slede på vinterføre. Dette gjelder også i drifting av våre jernverk og skoger.

Etablering av et postvesen og en hærordning midt på 1600-tallet peker mot et mer organisert Norge i kjølvannet av Christian IV og hans interesse for Norge (og høyst varierende krigslykke). Men da Christian V besøker Norge i 1685 skjer det ridende på hesteryggen. Og hans befaling om å bygge kjerreveier ut fra Christiania til Trondhjem og Bergen står ikke ferdig før i 1779 og 1804.

En tilsvarende vei bygget etter samme lest og ferdigstillet i 1805, kan i dag befares mellom Lommedalen og Sundvollen. Denne nye Bergenske Kongevei gikk rett frem, oppoverbakke og nedoverbakke. Og man forstår bedre den massive motstand blant bønder mot bygging av kjerreveier i norske bygder. Med slike veier fulgte krav om nødvendig vedlikehold og skyssplikt av øvrighet og geistlige, mens de gamle rideveiene over skogen var vedlikeholdsfrie.

Tunge lass favoriserte sledeføre og vinterveier snodde seg over skogens vann og myrer som den mest effektive linje. Men også for de privilegerte kunne ferdsel om vinteren med hest og slede være langt å foretrekke. Landskylden forfalt til betaling opp under jul og den store markedsdagen i Oslo var lagt til februar måned.

Kart

De første kart vi kjenner fra våre områder er fra ca. 1660 og da mest som tegning av skogstykker i tvistesaker. Fra 1750 produseres det sammenhengende kart, primært til militært formål. Først fra 1804 er veier mellom bosetting inkludert. Slik bosetting etablerte seg fra 1600-tallet og er årsaken til feiltagelser om hvor de eldste veiene var lagt.

Gamle kart ble gjort tilgjengelig på nett i 2014 – avgjørende for å lete opp flere av de eldste veiene fra Oslo nordover gjennom skogen. I Nordmarka er jordsmonnet så tynt at synlige hulveier er sjelden å se.

Markaforfattere

Mange historikere og vandrere har skrevet om oldtidsveier og andre eldre veier i Oslomarka. Men forbausende lite er gjort for å påvise farene i marken. Kanskje var vandringsrutene for 50–100 år siden så knyttet til de ennå bebodde markaplassene at det ble vanskelig å tenke ferdsel utenom disse. Den gang var kjerreveier fra før bilens tid enda en del av vandrerens idyll.

Jeg har brukt mange år på å holde markaforfatternes påstander opp mot hverandre og like mange år på å lete i marken. Kildene er ytterst sparsomme, men dagens nyvunne mulighet til bruk av gamle kart som håndbårne i felten, samt lettere adkomst med sykkel inn i Marka, har gitt meg stor produktivitet i letearbeidet i forhold til mine forgjengere.

De eldste tråkkene – den rette linje

I dette prosjektet er det de eldste sommerveiene jeg prøver å påvise, og særlig de med praktisk anvendelse for dagens turgåere:

– veiene ligger i tørt terreng og er lite berørt av tekniske inngrep

– de fleste veiene starter/ender nær buss/jernbane.

Gode sommerveier søker tørr bakke, like viktig for mennesker som for dyr. Datidens hester var lave, stigning og fall var intet hinder, selv med kløv eller slep (oppbygde veier var for gårsdagens tømmerslep). Veiene gikk om mulig rett fram slik også kongeveiene (kjerreveier) ble anlagt fra slutten av 1700-tallet. Det sterkeste indisiet på at veien er fra middelalder eller tidligere er den *ufravikelige retningen* mot målet langt frem. Der stien i dag er tapt for alltid (flatehugst/kjøreskader) finnes den tilbake på kompasskurs lengre frem.

Min fars slekt på Nordmarksplasser
Tilbake til 1700-tallet.



***RØDE PUNKTER:** Besteforeldre.*
***SORTE PUNKTER:** Oldeforeldre, tippoldeforeldre osv. Tremenninger, grandonkler- og tanter.*





Foran vakthytta på Varingskollen 1955. En av de mange turene til toppen med proviant til min far.

Glimt fra min oppvekst

Min far var født i 1902 og vokste opp i Sørkedalen. Fra 14-årsalderen lå han borte hele uka inne i Butlerhytta og kjørte tømmer. Der huserte huldra. Far var en kraftkar og et forbilde for meg.

Han var også med under fløytinga og fortalte levende om tømmeret som dundret nedover tømmerrennene fra Hauken og Svarten. Husker også han fortalte at han kjørte materialer til det nye huset i Heggelia. Kunnskapen om tømmerdrift med hest i ulendt og bratt Nordmarks-terreng hadde han nedarvet fra sine forfedre som hadde vært *drivere* for Nordmarks-godset i generasjoner. Jeg fikk del i hans arbeid og kunnskap, det var en fornøyelse å være med ham i skogen.

Mine foreldre flyttet til småbruket Fossum, nabo til gårdsbruket Fossen i Hakadal, der min mor bestyrte telefonsentralen. Ved siden av småbruket med oppdrett av flere slag fjærkre og dyrking av jordbær, drev min far med en kombinasjon av tømmerkjøring med hest og brannvakt på Varingskollen. Jeg var med og kjørte fra jeg kunne holde i tømmene, og etter en tur i utenriksfart ble jeg med i tømmerkjøringen vinteren 1960–61. Med tre hester kjørte vi to vendinger om dagen fra bak Varingskollen. Svarta gikk bak som laushest, og da våren kom, hadde vi kjørt ned hele drifta på 2000 m^3.



Skogen er nå tørrere enn den var sommeren 1947

Krise for plante- og dyrelivet

Jo, det er pent her oppe på Varingskollen, innrømmer skogbrannvakt Nils Pinslie villig nok, — men samtidig er det uhyggelig her. Tørken er katastrofal, og jeg er såvisst ikke alene om å mene det. Jeg snakket nettopp med herredsskogmesteren på telefonen, og han sier like frem at det er tørrere nå enn det var sommeren 1947. Og da er det kanskje ikke med like stor glede man hver morgen hilser solen. Idag (tirsdag) dukket den opp kl. 3.20, og da har den mange timer å svi og brenne på.

Man merker tørken på så mangt. De fleste myrstrek-

14-åringen Ståle Pinslie sto alene på brannvaktstasjonen da det brente på Hakadal Verk mandag. Her ser vi ham på toppen av branntårnet.

Her oppe på Varingskollen vikarierte jeg ofte som brannvakt for min far når han var nede i dalen etter proviant eller lunnet tømmer nede i lia. Da det brant på Hakadal Verk i juli 1955, satt jeg der alene og formidlet telefoner fra øst og vest. Det resulterte i en forside i Morgenposten og det var selvfølgelig stas for en 14-åring.

Bror til min bestefar på morssiden, Aslak Bestul, utdannet ved skogskolen på Kongsberg, var skogvokter for Nordmarks-godset i tiden 1882–1927 under baron Harald Wedel Jarlsberg og to generasjoner Løvenskiold.

Min mors slekt, og ikke minst min fars slekt fra Nordmarka, har hatt nær tilknytning til skog og skogbruk.

Jeg ønsket også et arbeid innen skogbruket og hadde, før jeg avtjente 16 mnd. verneplikt i Hans Majestet Kongens Garde (1961/62), opparbeidet meg nesten to års praksis for skogskolen. Jeg rakk pensum i skogbrukslære, men så snart hvilken retning næringen tok og jeg skjønte at dette var ikke noe for meg.



Forfatteren på brannvakt i 1955.



Det første branntårnet på Varingskollen bygd først i 20-årene. Legg merke til hvor lite skog det er. Johannes Dahl skriver om «Varingskollen med svære hvelvete svaberg opp mot en bar, grå kuppel». Han så kollen fra Pipra på 1880-tallet. Foto: Wilse



Svarta på Varingskollen 1955. Her er ståltårnet kommet opp og fortsatt er skogen lav. I dag er granskogen snart like høy som tårnet.



Tømmervelter ved riksveien. Min far, Nils Pinslie, med Proton. Svarta som laushest i forgrunnen og Lettfot bak. I bakgrunnen gården Tøyen, der hans tippoldefar fra gården Strøm lengst sør i Hakadal var dragonsoldat.



Forfatteren på lasset under Veslekollen 1955.



Kanga i Ørfiske snøvinteren 1968. Foto: Hjalmar Trehjørningen

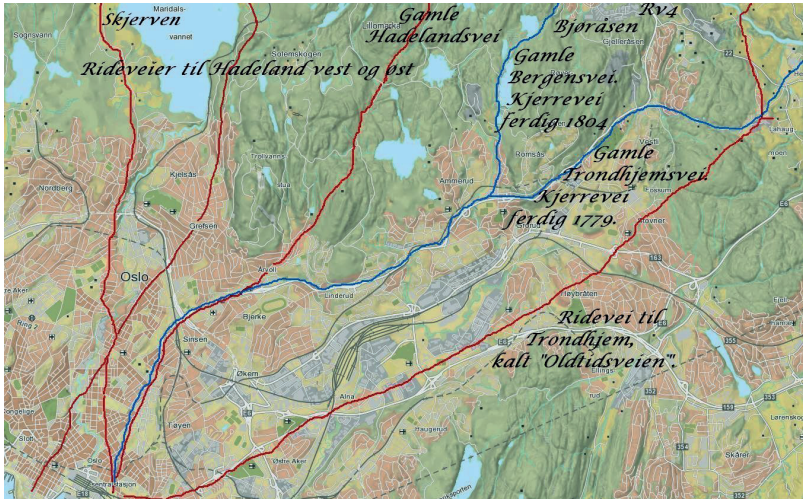


Min far kjører opp vei i løssnøen.



Hjem til middag etter første vending bak Varingskollen 1963.

GAMLE VEIER NORDOVER FRA OSLO

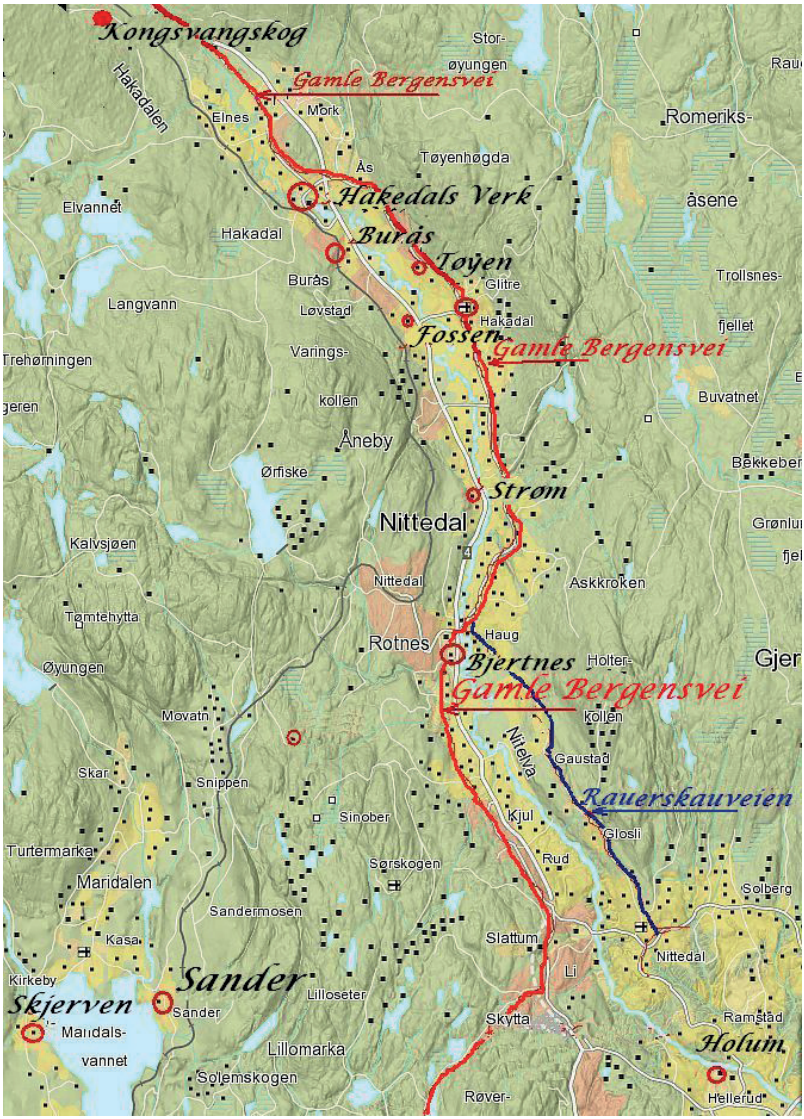


Veiene er tegnet etter skjønn gjennom tettbebyggelsen.
***RØD STREK:** Gamle rideveier.*
***BLÅ STREK:** Kjerreveier, bygget slutten av 1700-tallet.*

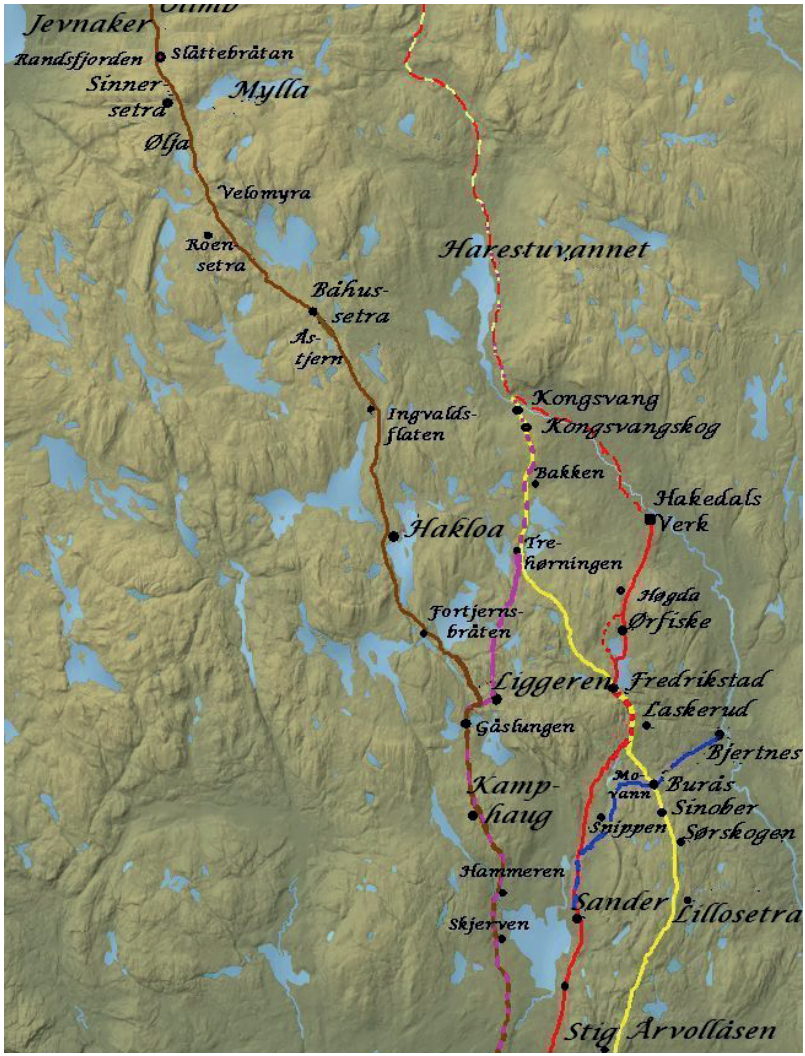
1685 befalte Kong Christian V bygging av kjerreveier ut fra Christiania mot Trondhjem og Bergen (derfor navnene «Kongevei»). Selv måtte han ta til takke med hesteryggen på sin Norges-turné samme år. Norge var da så godt som et veiløst samfunn. Kartet over viser når kjerreveiene stod ferdig over «Gieldeåsen» til Trondhjem og over Bjøråsen til Bergen. (De fleste gamle kart viser ikke Bjøråsen adskilt fra Gjelleråsen.)

I jordbruksområder på Østlandet var det kjerreveier noen få steder på 1600-tallet. Oldtidsveien (til Trondhjem) er godt bevart mellom Stovner og Lahaugmoen. Betegnelsen «Kongevei» ble på folkemunne ofte brukt om de veiene hvor kongene fór. De «nye» kjerreveiene til Trondhjem og Bergen er også godt bevart et stykke øst fra Skillebekk (Gjelleråsen) og nord for Grorud (skiltet Gamle Bergensvei i dag – over Bjøråsen).

VIKTIGE GÅRDER OG VEIER I HAKADAL, NITTEDAL OG MARIDALEN



GAMLE RIDEDVEIER TIL HAKADAL OG HADELAND OG EN «GANGSTIE» TIL NITTEDAL



Fra høyre:
BLÅ STREK: Tur 1 «Gangstie» Sander–Bjertnes
RØD STREK: Tur 2 «Dragonveien» Akershus festning–Maridalen øst–Hakedals Verk
GUL STREK: Tur 3 «Gamle Hadelandsvei» Bjørvika–Lillomarka–Kongsvang–Lunner
ROSA STREK: Tur 4 «Byveien» Maridalen vest–Kongsvang–Lunner
BRUN STREK: Tur 5 «Bygata» Oslo–Jevnaker

Fem gamle ferdselsveier fra Oslo til Nittedal, Hakadal og Hadeland

Fem gamle veier jeg foreslår som turer, presenteres i rekkefølge – fra øst mot vest.

TUR 1 følger en enkel og rask gangsti fra Maridalen til Bjertnes. For nittedølinger kan det være naturlig å gå att og fram til Sandermosen eller ta toget tilbake fra Snippen. For byfolk med bil (!) kan det passe å starte på Sandermosen og ta tog tilbake fra Nittedal til Snippen.

TUR 2 er en ridevei brukt av vårt første dragonregiment fra Akershus festning, strake veien til Hakedals Verk, på østsiden av Maridalsvannet. Turen starter naturlig fra Kjelsås stasjon og ender på Hakadal stasjon. Den kan like gjerne gås motsatt vei, og det er kort vei til jernbanestasjonene Nittedal, Movatn og Snippen.

TUR 3 går fra gamle Oslo gjennom Lillomarka, kjent som Gamle Hadelandsvei, til Kongsvang (sør for Stryken). Her opponerer jeg mot dagens vedtatte trasé.

TUR 4 OG 5 slår følge på kjente stier innover fra Hammeren i Maridalen forbi Liggeren. Derfra går *Byveien* (4) til Kongsvang og *Bygata* (5) nordvestover helt til Olimb på Jevnaker.

TUR 1
GANGSTI FRA SANDER I MARIDALEN TIL BJERTNES I NITTEDAL



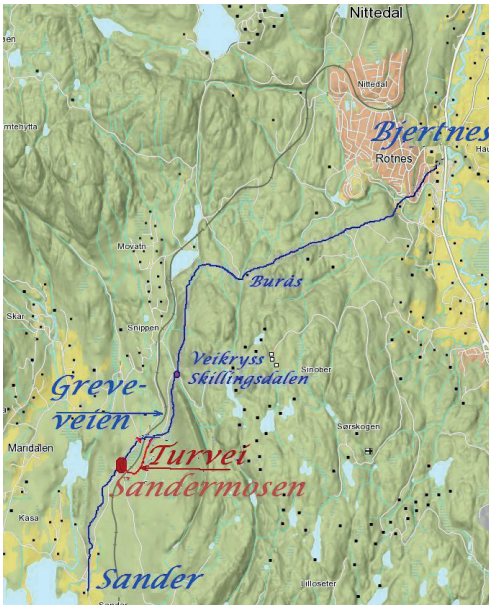
Kart over det Nordenfieldske Infanterie Regiments Aggerske Compagnie District. 1805.

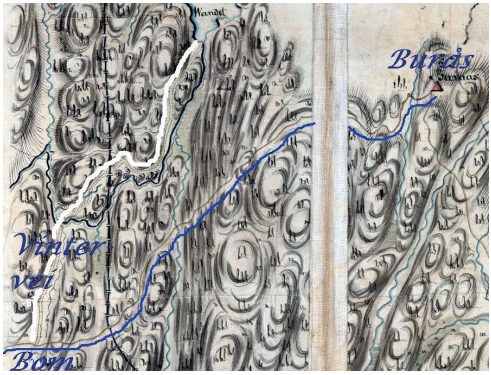
Kartet viser gangsti Sander–Bjertnes i Nittedal.
Stien er ikke funnet på senere kart enn 1805, sannsynligvis fordi den ble erstattet av Greveveien fra Maridalen til Hakedals verk i 1825. Kartet viser en snutt av vinterveien til Hakedals verk (veifar 9) og Dragonveien sørover fra Sander (Tur 2).

Birger Kirkeby skriver om utstrakt handelsvirksomhet mellom Bjertnes og Maridalen. I tidlig folkevandringstid (400–600 e.Kr.) oppstår gårdsnavn som begynner på Bjark. Gården Bjertnes ved Rotnes i Nittedal er et slikt navn. Det peker tilbake til at det er av de eldste møtesteder for handelsvirksomhet på det gamle Romerike med forbindelse fra Gjerdrum over Bjertnes til Maridalen. Gården Sander var en sentral gård og blant de eldste i Maridalen, og det er neppe tilfeldig at Maridalsvannet på et kart fra 1780 kalles *Sander Vand*. Denne stien er markert som *Gangstie*. Det var ikke en ride- eller kløvvei for frakt av varer, men kan likevel ha vært del av en slik handelsvirksomhet.

Denne turen, slik den er vist på kartene, starter på Sander gård. Frem til Sander kan man følge Tur 2, Dragonveien, fra Kjelsås, og fortsette denne etter veibeskrivelsen forbi Sander og frem til bommen ved Greveveien.

Kartet fra 1804 viser at stien fra bommen og nordover gikk i en *bue* som passet med retningen på Greveveien opp til den første svingen.





Utsnitt av kart over Lillomarka fra 1804. Nede i venstre hjørne av kartet krysser stien (forsterket med blå strek), vinterveien fra Hakedals verk (veifar 10). Her står i dag en bom i Greveveien. Det er forbløffende å se hvor lik veiprofilen på de to kartene er på strekningen fra bommen i Greveveien til plassen Burås.

Der fant jeg en sti i riktig retning som krysset en stengt jernbaneovergang. Som tursti er vi henvist til å følge *blåstien som følger bilveien over* jernbanesporet ved Sandermosen stasjon. Deretter nordover på gammel sti etter den blå stiplede streken, som vist på kartet.

Snart kommer jeg inn på stien til Bjertnes, krysser en bekk og kommer opp på skogsbilveien til Skillingsdalen i en sving. Etter ca. 100 meter langs veien, tar jeg av en sti til høyre og krysser en ny bekk.

Straks opp i gammelskogen lå stien sterk og klar. Jeg fulgte den i jevn stigning oppover lia, inntil den kom inn i et tilsynelatende uframkommelig terreng. Men svake spor i *samme* retning, som snart ble tydeligere, viste veien.

Stien ligger ca. 60–70 meter høyere enn bilveien. Det er forunderlig at de som gikk her første gangen, har funnet en nesten snorrett vei i det vanskelige terrenget under Barlindåsen.

Jeg endte til slutt opp i veikrysset der veien fra Maridalen møter veien i Skillingsdalen.

Videre nordover følger stien de første 100 meterne *blåstien* til Sinober. Der *blåstien* svinger østover, fortsetter stien mot Bjertnes rett fram. Stien går i begynnelsen på en gammel delvis oppbygd heste/traktorvei skrått oppover lia. Oppe på toppen er det betagende utsikt over Maridalsvannet og fjorden. Videre bærer det utover under en fjellvegg før den runder vestre Torkilstuhøgda og kommer inn på *blåstien* fra Movann som den følger fram til Burås.

Stien er fin å gå, litt utydelig på et lite strekk, før den kommer inn på *blåstien*, men ellers klar og sterk i stort sett urørt gammelskog. Men rett før stien kommer inn på blåstien, ligger på høyre siden en svær ansamling av runde steiner. Det ligner mye på bronsealderrøyser og bør undersøkes, om det ikke allerede er gjort. Terrenget omkring bærer også preg av å ha vært i bruk, kfr. tekst under bilder av røys pkt. 3.11.



Milli Lilleeng på stien på høydepunktet vest for Vestre Torkilstuhøgda.

Fra Burås ned mot Bjertnes er stien god og velbrukt ned forbi Mostua og brua over Ørfiskebekken ved Nygårds-feltet. Det går flere stier her, men dette er den korteste og mest sannsynlige veien til Bjertnes.

TUR 2
«DRAGONVEIEN» FRA AKERSHUS FESTNING TIL HAKEDALS VERK

2.1 INNLEDNING
(Navnet Dragonveien er mitt påfunn.)



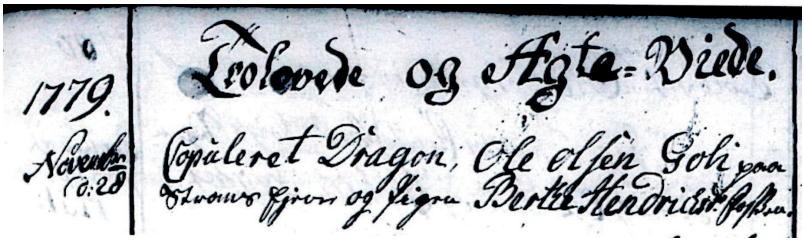
***RØD STREK:* DRAGONVEIEN.**

Den nordre delen av Dragonveien er vist på kart så sent som i 1818 og 1825, men ikke funnet på senere kart – etter all sannsynlighet fordi den ble erstattet av Greveveien fra Maridalen til Hakedals verk i 1825.

De eldste frigitte kartene er som å finne en skattkiste. Etter mine mange år i felten faller kart og terreng på plass relativt enkelt – selv med et så vidt enkelt og naivt tegnet kart som kartet på side 27 fra 1750. Jeg kjenner ingen oversiktskart forut for dette.



Dragoner i Akershus Stift.


1779.
Trolovede og Ægte-Viede.
Kopaleret Dragon, Ole Olsen Goli
Berthe Hendrichs

Kirkebok for Nittedal viser at min tipp tippoldefar Ole Olsen kom til Gåslungen i Nordmarka fra gården Strøm i Hakadal. Han ble gift med Berthe Hendrichsdatter fra Fossen i Hakadal i 1779. I kirkeboka blir han titulert dragon. Birger Kirkeby skriver at Oles far (1724–1770) også var dragon før han giftet seg. Han var altså 26 år gammel da de fire dragonregimentene ble opprettet som vist på de etterfølgende kart.

På 1850-tallet gikk pensjonert skolelærer Hans Dahl rundt i bygda og samlet stoff til ei *stambok*. Han skriver bl.a.: «Ole Strøm eller 'Ole med glasskapet' som han ble kalt, var en verseret, munter mann. Han ville 'leben und leben lassen'. Han hadde vinguden Bacchus ridende på en tønne og hvilende på en sky, som dalte ned til jorden. Alminnelig sent på kvelden gikk Ole til skapet og fikk sin 'sovesup' idet han sa:

Til sengs, til sengs nå Ole går
Etter dagens strid og møye.
Men først seg Ole tar en tår – skål!
Tror nok jeg kunne flere døye,
Men som ordens mann fra ungdoms vår
Ole nå til sengs han går.»

Ole var dragon på gården Tøyen i Hakadal. Det indikerer at Tøyen, i likhet med Sander i Maridalen, var en av ca. 1000 større gårder på Østlandet og Trøndelag som i 1663 ble lagt ut som kvarter for et nyopprettet rytteri – etter hvert kalt dragoner.

Dragonveien, som vist på kartet fra 1750 nedenfor, er den mest effektive linje fra Akershus Festning til Hakedals Verk (og derfra mot Hadeland). Den er lett å følge helt fra Akershus Festning, men har noen korte, bratte partier som gjør den mindre egnet for kløv eller slep for sivile.

Den egner seg ypperlig som turvei – nær jernbanestasjonene Kjelsås og Snippen/Movatn, og ender ved Hakadal stasjon.

2.2 FRA AKERSHUS FESTNING TIL DRAGONKVARTERET SANDER VED MARIDALSVANNET

De 4 Dragonregimenter Opprettet 1750. Syndenfields i Norge.



Utsnitt av kartet fra 1750 vist på neste side. Dragonenes ridevei fra Christiania går langs østbredden av Maridalsvannet, krysser Movannsbekken, går vest for Movannene og forbi Hackedals Verck som viser verkets militære betydning. Videre øst for Harestuvannet. Ørfiske er ikke markert, men det er ikke uvanlig med slike unøyaktigheter på gamle kart. Til sammenligning er Ørfiskevannene inntegnet på Amtskartet fra 1825, mens Movannene mangler. Tydelig er det at veien krysser et vassdrag før den kommer fram til «Hackedals Verck». Her har karttegneren vært «på tynn is». Streken er brutt, men stedet der veien krysser vassdraget kan neppe være annet sted enn bekken mellom Ørfiskevannene der også rideveien fra Maridalen til Hakedals Verk gikk (veifar 6). De andre linjer på kartet er regimentsinndelinger. Oldtidsveien til Trondhjem over Gjelleråsen er også vist nede i høyre hjørne av kartet der den tar av østover gjennom Groruddalen.



«CARTE over AAGERS SOGN, og VÆSTERE-BÆRUM optaget af Lieutenant Døderlein og tegnet af Lovis Brøcher.»

Kartet fra 1780 viser at Dragonveien fortsetter nordover forbi gården Sander.



De 4 Dragonregimenter opprettet 1750.

I følge Dragonforordningen av 1662 skulle eier av et dragonkvarter stille en soldat med utrustning og en hest skikket til ridning på minst 12 palm, det vil si en mankehøyde på 122 cm. Disse hestene var ekstremt velegnet til å ta seg fram i kupert norsk terreng (bilde pkt. 3.6).

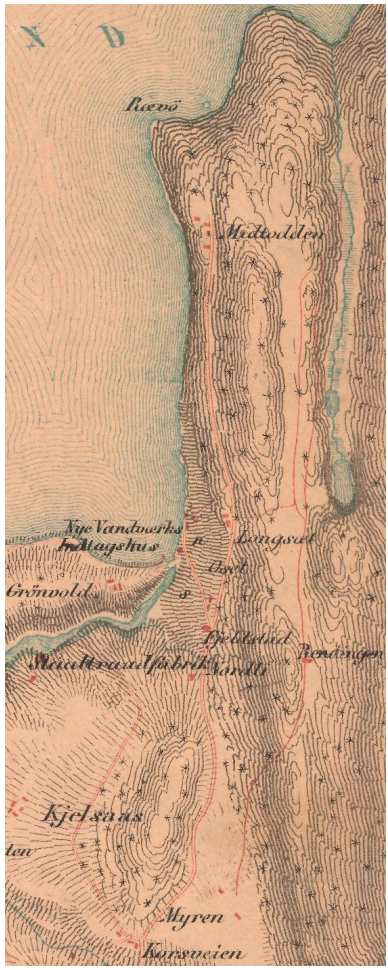
Vi kan tenke oss at dragonene red ut fra Akershus festning og fulgte veien langs Akerselva, som vist på kartet fra 1797, over Grefsen og plassen Rendingen, eller der Rønningen folkehøgskole ligger i dag.



Dette oversiktskartet fra 1797 viser det som kan ha vært dragonenes ridevei fra Akershus festning ut Kongensgate, over Hammersborg, langs Akerselva til Nedre Foss der den krysser elva. Videre over gårdene Storo og Grefsen, til Sander ved Maridalsvannet.

Jeg velger to kart fra 1867 der veien er vist slik den ligger i dag nordover fra Langsetløkka.





Fra dagens Langsetløkka går det velbrukte stier helt fram til Movannsbekken og Snippen. Flere gamle kart viser disse stiene.

I dag er det et virvar av stier som starter der info-tavla står lengst nord på Langsetløkka. Her var det lurt å ha i tankene at disse gamle rideveiene gikk rett fram så langt det var mulig.

Jeg tok kursen fra midt på løkka, holdt litt vest for rett nord, fant en sti og krysset lysløypa etter et par hundre meter. Deretter litt mer østlig retning vest for lysløypa som går nede i en dal.

Jeg fulgte den fram til bilveien der stien krysser bekken på de gamle kartene. Jeg forstod straks at før bilveien kom var det en dyp dal her som vanskelig kunne forseres.

Jeg gikk derfor tilbake og tok stien på skrå over lysløypa og inn på den andre stien som også kommer opp fra Langsetløkka. Stien, som begynner som skogsbilvei nede fra Langsetløkka, kan også ha vært i bruk, men har noen leie hufs. Som turvei er den vestre å foretrekke fordi den går på sti i trivelig og tørt terreng.

Jeg fortsatte nordover og var snart oppe ved bilveien. Litt skuffet så jeg at stien endte i et bratt svaberg ned på bilveien. Jeg tenkte det kunne være vanskelig å forsere til hest og begynte å se etter en annen vei.



***RØD STREK:** Dragonveien fra Langsetløkka forbi Sandermosen stasjon.*

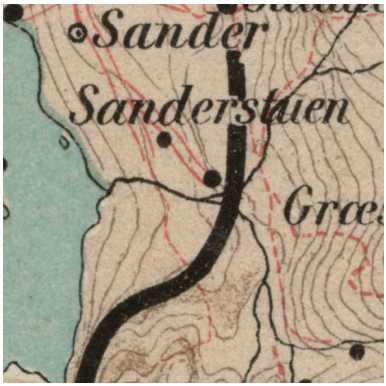
Jeg gikk litt tilbake og fant en svak sti som gjorde en sving mot øst og ned på bilveien. Dermed var hoppet ned på bilveien eliminert. En liten detalj som bekrefter at rideveien har gått her.

Så langt stemmer disse stiene med de to kartene fra 1867.

Johannes Dahl har en beretning om stien langs jernbanen fra først på 1890-tallet som forteller at den var vanskelig framkommelig og neppe farbar for ryttere. Han hadde to og en halv dag fri fra Krigsskolen og ville hjem til Hakedalen.

I sin bok *Nordmarka Eventyr og Eldorado* (1942), skriver han på s. 147:

«Til Hakedalen hadde en jo Greveveien, som var lett å følge, selv i dårlig lys, når en først hadde Grefsenåsen bak seg. På østsiden av Maridalsvannet gikk en dårlig sti mellom Midtodden og Sander […]. Jernbanen har nå i over 40 år gått akkurat der hvor vi tumlet i mørke og snublet i røtter og steiner – og rev av fyrstikker i de trangeste snarene og de bratte kleivene i Rådalen – for å finne fram.»



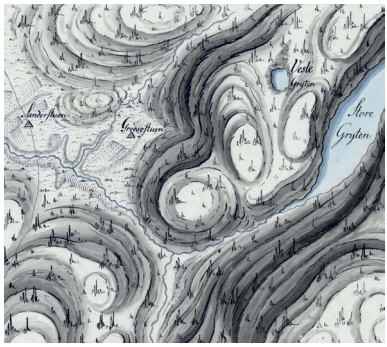
Et kart fra 1918 viser en sti som krysser jernbanen i området der Dragonveien gikk, ca. 150 meter nord for den nordre tunnelen. Det må være Dragonveien.



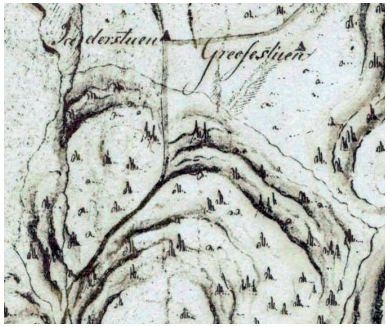
Et NGO-kart fra 1946 viser sti nærmest jernbanen mellom plassene Sanderstua og Midtodden. Deler av den er intakt og kan være stien Johannes Dahl fulgte. Av terrengkotene fremgår at den østre stien fra Sanderstua går sørover inn mellom to høydedrag, nettopp slik den er vist på de to gamle kartene nedenfor. Det er etter all sannsynlighet Dragonveien.



Kart fra 1881 viser en sti ca. 20 meter under toppen nettopp der jeg fant faret. Dagens velbrukte turstier går over toppen.



Dette utsnittet av kart fra 1797 viser veien (i venstre kant av kartet), som kommer sørfra mellom to koller på østsida av Maridalsvannet forbi den nedlagte plassen Sanderstuen.

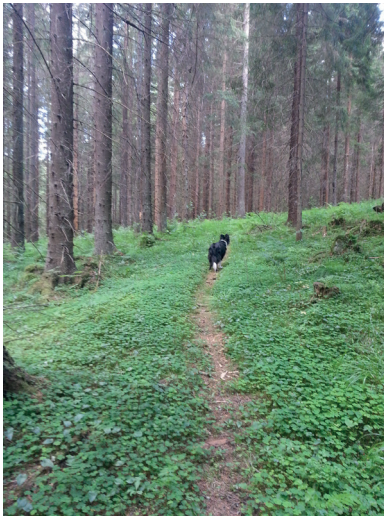


Kart fra 1813. Veien er vist inn mellom de to kollene.

Før jeg hadde sett disse kartene mente jeg Dragonveien måtte ha gått enten oppe på åsen eller der bilveien går i dag og så over den nordre jernbanetunnelen. Jeg har også lett på østsida av de to kollene og fulgt en sti som tar opp sørfra og funnet området helt uegnet som ridevei.

Nå bestemte jeg meg i stedet for å lete der veien er vist på kartene. Jeg gikk sørover tilbake til veikrysset og tok nord-nordøstover et par hundre meter etter en traktorvei. Der tok stien opp til venstre, og straks var jeg oppe på åsryggen. Traktorveien var en liten omvei så jeg lette og fant også et alternativt far mer rett på bilveien inn mot veikrysset.

Så var det bare å lange ut nordover etter en nydelig sti, men her var også mange avstikkere og lett å gå seg vill. Det mest brukte tråkket gikk selvfølgelig over den høyeste åsen. Men det var ikke den korteste linje, så jeg lette derfor etter kortere



Dragonveien ned mot Grytebekken (oktober 2015).



Dragonveien øst for jernbanelinja (oktober 2015).

og lettere vei. Den fant jeg, sporene var til dels svake, men tok seg opp, og snart var jeg nede i den bratte dalen mellom de to kollene som er vist på kartene. Her var det virkelig bratt, men neppe noe problem for datidens hester (se pkt. 3.6).

Jeg kom ned på bilveien og mistet sporet. Dersom dette var rideveien ville jeg finne spor på andre sida av bilveien. Jeg slapp å lete lenge før jeg fant sporene etter en sti som neppe har vært i bruk på minst 100 år.

Straks kom jeg inn på en gammel driftsvei, som jeg fulgte gjennom prektig gammelskog, fram til en stengt jernbaneovergang. På den andre siden av jernbanesporet fortsatte stien ned på bilveien fram til Sander. Som tursti er vi henvist til å følge veien over den nordre jernbanetunnelen, som vist på kart. Derfra kan vi følge en sti som kutter de to svingene i bilveien og kommer inn på en idyllisk gårdsvei fram til gården Sander.

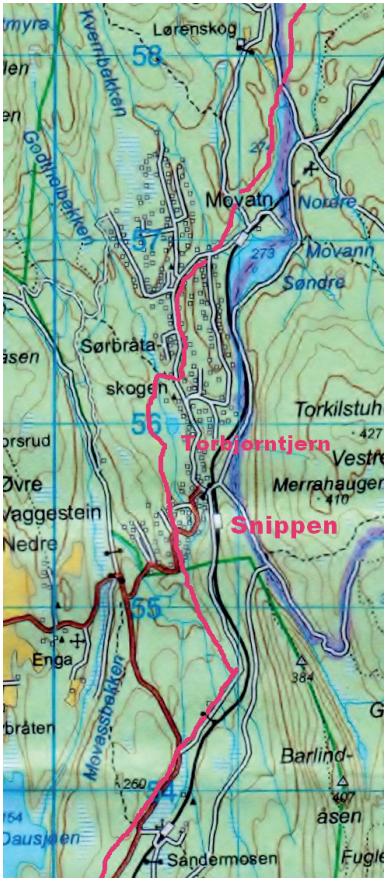


Gården Sander fra eldre jernalder var sikkert et kjærkomment hvilested. Gamlestua ble brukt som hvileplass for "Brekkekjørera" mellom Hakedals Verk og Oslo, lenge før Greveveien ble anlagt i 1825. Lars Hanssøn Hammer, som eide gården Sander, kjøpte i 1726 Kronens del av gården kalt dragonkvarteret Sander.



Gamlestua på Sander (juli 2015).

2.3 FRA SANDER TIL MOVANN



***RØD STREK:** Dragonveien fra Sandermosen stasjon forbi Movannene.*



Dragonveien der veien heller ned mot Movannsbekken (mai 2015).



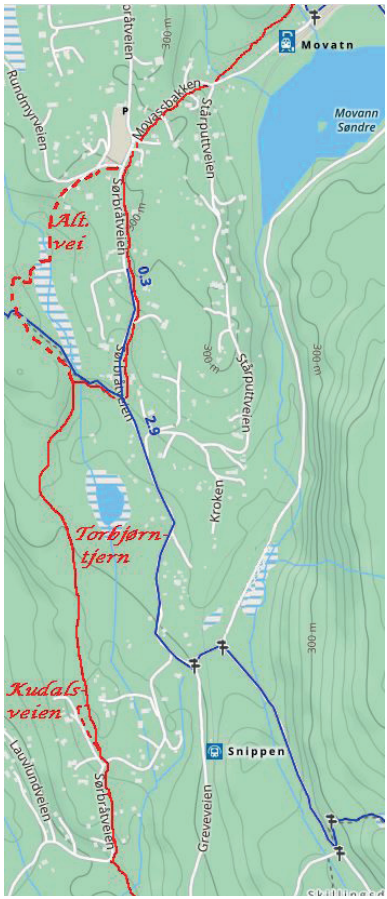
Her gikk Dragonveien over Movannsbekken. I dag en velbrukt sti (mai 2015).

Fra Sander bar det videre nordover etter gårdsveien og ut på Greveveien med plassen Sanderberget på høyre hånd. Etter et par hundre meter tok en velbrukt sti av. Den følger Greveveien parallelt på vestsida helt fram til Sandermosen stasjon. Terrenget er slik at dette har vært en naturlig trasé for rideveien.

Videre nordover fra Sandermosen er nok Greveveien lagt i rideveiens spor fram til der den opprinnelige Greveveien krysset jernbanelinjen. Der tar Dragonveien en velbrukt god sti ned mot Movannsbekken.



Her kan rideveien ha tatt av fra «blåstien» og ned i Sørbråtveien (juni 2015).



Fra Snippen til Movann.

Over Movannsbekken går veien rett inn i Sørbråtveien og følger den til første sving der den går inn i Kudalsveien. Der har den tatt av på skrå opp ei bratt helling og inn i et dråg, hele tiden i riktig retning.

Her er vi inne på privat eiendom og jeg valgte å gå Kudalsveien helt inn og ta en sti opp til høyre der jeg snart kom inn på sporet. Derfra kan sporene følges, om enn svake, et par hundre meter fram dit hvor den gamle rideveien fra Maridalen kommer inn fra vest (veifar 6).

Veien går videre i jevn stigning på vestsiden av Torbjørntjern i et særegent skogsrom før den krysser over bekken som faller i et gjel ned mot tjernet. Derfra tvinger terrenget veien i en liten sving *(blåstien til Tømte)* tilbake og inn i Sørbråtveien.

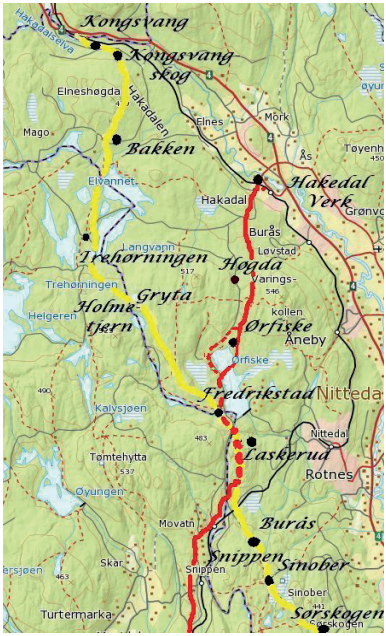
Vi vet ikke hvordan terrenget var der Sørbråtveien går i dag. Om det var uframkommelig, finnes en alternativ vei fra dette *gjelet* som følger *blåstien* til Tømte et lite stykke nordover, tar av fra denne oppe på toppen, og kommer opp i Rundmyrveien.

Jeg velger Sørbråtveien nordover og etter ca. 300 meter i sterk stigning, er vi der den alternative veien kan ha kommet opp på idrettsplassen i veikrysset Rundmyrveien/Sørbråtveien. Rett før jeg krysser Kvernbekken ved Movann stasjon, tar jeg av bilveien og inn i skogen.

Terrenget er slik at Dragonveien videre nordover fram til Høgda bak Varingskollen må ha fulgt samme far som rideveien fra Maridalen (veifar 6).

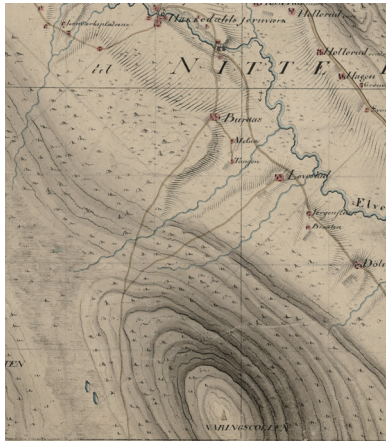
2.4 FRA MOVANN TIL FREDRIKSTAD VED ØRFISKE

I Birger Kirkebys bok, *Epoker av Nittedals Historie III*, står følgende på side 146: «De gamle rideveiene får vi en god beskrivelse av så seint som i 1818.» Blant opplistingen av en rekke rideveier finner vi «Fra Burås førte en ridevei mot sørøst og vest for Varingskollen til plassen Ørfiske og videre til Maridalen.»



RØD STREK: ***Dragonveien***
GUL STREK: ***Gamle Hadelandsvei***
Slik går Dragonveien videre fra Snippen/Movann til Hakedals Verk. Gamle Hadelandsvei (Tur 3), følger samme trasé mellom Movann og Fredrikstad.

Kartet fra 1818 viser denne veien som kommer opp fra Maridalen og går vest for Movannene (Lørenskogen er feil plassert øst for Almedalen). Veien går for øvrig ikke over plassen, men i kanten av innmarka ned mot Movannet. Videre går veien over Fredrikstad, mellom Ørfiskevannene og bak Varingskollen før den går mot Burås og Løstad.



Ltn. J. Grimsæths kart over deler av Nittedal og Hakadal i 1818. Dragonveien er ikke spesielt tegnet inn her, men går som nevnt i samme faret mellom Movann og Høgda i Hakadal.



Etter hvert som jeg lette i den bratte lia vest for Movannene, grodde liksom stien fram. Den går forresten rett gjennom gamle tufter ved Movann stasjon registrert på nettstedet Askeladden. Etter hvert kom jeg fram til Olaf Lørenskogens vei og fant som ventet sporet på andre side av veien. Det var i begynnelsen klart og tydelig, men så bar det ut i et svært kupert og rotete terreng. Det virket aldeles umulig. Jeg gikk fram og tilbake og fant til slutt stien som passerte helt nederst i innmarka til gården Lørenskogen.

Jeg ser i ettertid at om jeg hadde gått nøyaktig på kompasset første gangen, hadde jeg aldri vært mange meter borte fra stien.

Jeg gikk over brua over Almedalsbekken og fulgte den opprinnelige Greveveien på østsida av bekken. Et par hundre meter oppe i den frodige Almedalen tok stien opp fra dalen og inn i åpen gammelskog. Snart krysset stien en traktorvei og dreide rundt og øst for Laskerudåsen der jeg kom inn på traseen til Gamle Hadelandsvei (Tur 3).

Nå går veien videre i et komplisert terreng. Likevel går den både rett og fint. Snart ser jeg oppe fra lia ned på plassen Laskerud nettopp fra et slikt ståsted som vist på kartet fra 1818.



På dette Amtskartet fra 1825 er rideveien fra Maridalen (veifar 6), sør for Almedalen og plassen Lørenskogen, fjernet fra kartet. Men veien er fortsatt vist som på kartet foran fra 1818 rundt Laskerudåsen på østsida litt oppe i lia ovenfor plassen Laskerud. Det er traseen til Dragonveien. Streken fra «Vaggesteen» til «Lørenskougen» er fotstien mellom Maridalen og Hakedals Verk (stifar 7). Den stopper nå ved Lørenskogen. Greveveien har overtatt trafikken og gamle veier og stier har utspilt sin rolle.

Videre rundt åsen hvor den krysser bilveien til Laskerud. Her har den nok gått rett opp dalen, men Greveveien og senere utfylling har sperret slik at det nå har dannet seg en sti i retning Ørfiske der det ikke er så bratt.

Dagens tråkk mot Skjerpet, som tar av fra Greveveien, følger en traktorvei. Men etter litt leting oppe i den bratte sørskråningen åpenbarte det seg en godt gjemt sti. Et sikkert tegn, rideveiene kuttet svinger og omveier der det var mulig. Det kan sees flere steder, men knapt så tydelig som her.

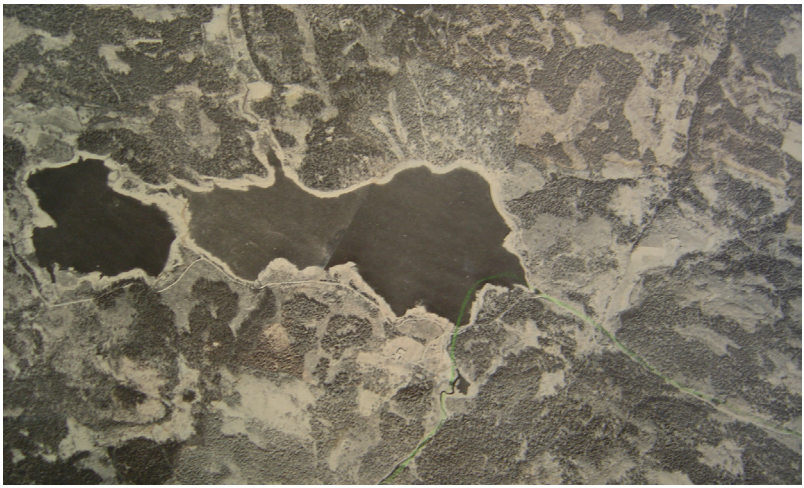
Videre er tråkket klart og tydelig ned gjennom Skjerpet. Her var en plass der det spøkte stygt, skriver Johannes Dahl i boken Nordmarka. Det står rester av en kalksteinovn rett ved veien. Det kan synes altfor bratt her, men det skyldes nok at det er tatt ut stein til kalkbrenningen.

Så er det bare å følge en grasbevokst kjerrevei ned til Greveveien og bort til plassen Fredrikstad.

Amtskart fra 1901 viser samme veiføring.

2.5 FRA FREDRIKSTAD TIL HØGDA

Fra Fredrikstad gikk Dragonveien i likhet med rideveien fra Maridalen (veifar 6), over eidet mellom de tidligere to Ørfiskevannene før oppdemmingen i 1915, slik gamle kart viser.



Ørfiskevannene tørkesommeren 1955.

Jeg følger Greveveien vest for vannet forbi eidet. Oppe i nordenden av vannet forlater jeg Greveveien og går i et nytt hogstfelt uten sti langs inngjerdingen av Ørfiske gård.

Jeg krysser den gamle kjerreveien som førte fra Greveveien, over tunet og nord for innmarka. Rett utenfor gjerdet fant jeg igjen faret slik det er vist på kartene fra 1805 og 1818, før Greveveien ble anlagt øst for plassen i 1825.

Derfra gikk jeg på kompasset gjennom et ungskogfelt ut på gamle Greveveien. Og der på andre sida av veien, lå fortsettelsen av faret klart og tydelig i gammelskog. Til tross for at knapt noen hadde gått der siden jeg fant det for over ti år siden, var det like synlig som før.



Dragonveien gikk over plassen Ørfiske og sporet fører som forventet inn i kanten av innmarka. Der ligger ei gravrøys som er mye eldre enn plassen Ørfiske, og som ganske sikkert har sammenheng med denne eldgamle ferdselsveien. Kfr. tekst til røys langs Gamle Hadelandsvei, pkt. 3.11 (juli 2014).



Wei Kaart for det Schijdsmoeske Compagnies District under det Nordenfieldske Infanterie Regiments 1. Nationale Battaillon Optaget 1805.

DRAGONVEI – heltrukken strek over tunet på Ørfiske. Nr. 33.
FOTSTI MARIDALEN–HAKEDALS VERK – prikket linje (stifar 7).
Vintervei – dobbel prikket linje. Nr. 56 (vintervei 9).

Rideveiene til Verket (Dragonveien) og Burås/Løstad skiller lag, etter målestokken å dømme, på Høgda ca. halvveis mellom Ørfiske og Hakedals Verk. Det stemmer ganske nøyaktig med stedet der dagens stier til Hakedals Verk (Dragonveien) og Seterveien til Løstad/Burås skiller lag oppe på Høgda.



***RØD STREK:** Dragonveien fra Ørfiske over Høgda ned til Hakedals Verk.*

Stien går videre godt synlig i vakker glissen blandingsskog og kommer etter hvert opp i sørenden av myra akkurat der den er tørr nok til å passeres skrått over på østsida. Dessverre er denne myra ødelagt av dype grøfter og et drenert tjern.

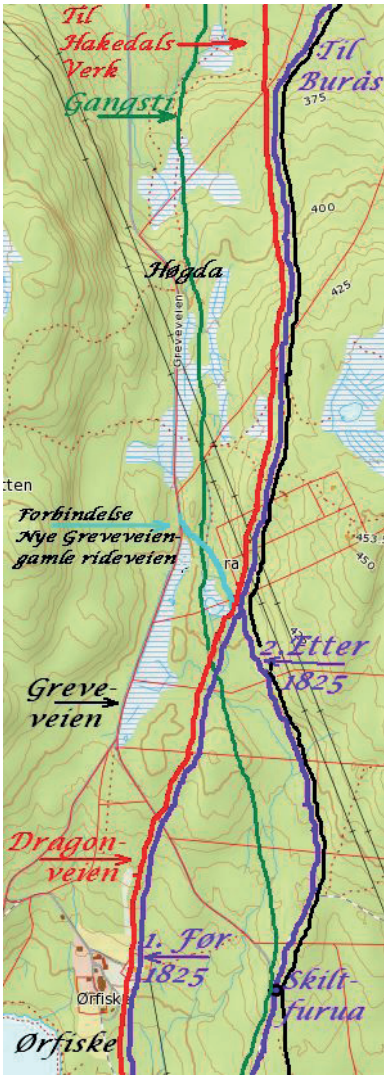
Etter å ha skrådd over myra fortsetter veien i samme retning opp under Vinstraledningen, passerer inntil den vestre masta og krysser *blåstien* til Varingskollen. Snart kommer jeg inn på en sti som nylig ble etablert som blåsti med navnet *Varingskollen rundt*.

Den møter etter hvert Seterveien. Der går *Dragonveien* rett fram ned mot Hakedals Verk.

Blåstien følger Seterveien ned mot dalen. Den følger faret til den gamle rideveien fra Maridalen til Burås (veifar 6).



Jeg skriver i pkt. 3.3, 2. avsnitt, at veier som gikk ut av bruk ikke lenger ble vist på nye kart. Amtskartet ovenfor er et unntak som forteller at dette må ha vært en eldgammel og viktig ferdselsåre, som fortsatt var berettiget til å bli vist på det nye amtskartet i 1825, da Greveveien sto ferdig. Som det framgår av kartet produsert samme år, ligger rideveien godt øst for Greveveien på et høyere nivå. Det avsanner en kompakt og utbredt oppfatning om at Greveveien ble anlagt i faret til den gamle rideveien bak Varingskollen. Spiren til denne oppfatning ligger kanskje i at Johannes Dahl i 1942 skrev at grev Wedel Jarlsberg lot den bygge, sannsynligvis som en utbedring av en eldgammel ferdselsvei. Så i 1943 skrev konservator Fritz Holland at det gikk en meget gammel vei her før. Nærmere omtalt i kapittel 10. I senere år har det også blitt utgitt bøker som forteller at Gamle Hadelandsvei gikk der Greveveien går bak Varingskollen. Der var det neppe mulig å ri. Veien går på fylling etter Langmyra, som til tross for utsprengte grøfter, fortsatt er utsatt for oversvømmelse. Dette viser hvor lett forfattere kan adoptere tidligere antagelser som ikke blir korrigert uten å gå opp sporene i marken. Med dette kartet fant jeg nå også mening i faret som skrår over til Greveveien nord på myra (turkis strek på neste kart), og som jeg fant for over ti år siden. Amtskartet over viser at dette faret forbinder Greveveien med den gamle rideveien.



Slik er stiene funnet i terrenget som de gikk før Greveveien ble anlagt i 1825. Slik er de også vist på kart fra 1805, 1818 og 1825.

RØD STREK: Dragonveien Akershus festning – Hakedals Verk.

FIOLETT STREK 1: Rideveien Maridalen – Burås før Greveveien ble anlagt (veifar 6).

FIOLETT STREK 2: Rideveien Maridalen – Burås lagt øst for gården da Greveveien ble anlagt (veifar 6).

GRØNN STREK: Fotstien Vaggestein – Hakedals Verk (stifar 7).

SVART STREK: En Gammel vei gjennom Lillomarka forbi Laskerud til Hakadal – øst for Ørfiskevannet (veifar 8).

TURKIS STREK: Stiforbindelse fra rideveien til den nye Greveveien.

Greveveien (ferdig 1825) ble lagt mellom Ørfiskevannene, i faret til den eldgamle rideveien, som før hadde gått videre mot nord over plassen Ørfiske. Nå ble veien lagt i en bue øst for plassen og oppe ved skiltfurua. Der det i dag er en velteplass, tok rideveien av fra Greveveien rett nordover og inn i det gamle faret i østkanten av myra. Noen meter av sporet synes fortsatt, men dessverre forsvant resten i en nylig hogst.
Om Dragonveien fortsatt var i bruk i 1825, har den etter all sannsynlighet fulgt med omleggingen etter at Greveveien ble anlagt. Stiene er funnet i terrenget og inntegnet etter elektronisk registrering. En nitid sammenligning av kartet fra 1825 (foran) og dagens elektroniske registrering av sporene, viser helt identisk linjeføring.

2.6 FRA HØGDA TIL HAKEDALS VERK

Fra stidelet oppe på Høgda går Dragonveien nesten rettlinjet på en tørr fin rygg nedover lia.

400 meter før den møter Trehørningsveien, deler stien seg. Dragonveien følger det nordre faret.



Militærkart fra 1805.

***DRAGONVEIEN:** Heltrukken strek, nr. 33. Det går tydelig fram at Dragonveien er ført inn nord for de tre røde firkantene som markerer hovedbygninger på Hakedals Verk.*

***FOTSTI FRA MARIDALEN:** Enkel stipling, (stifar 7). Den gikk trolig ut fra den nedlagte plassen Masvollen rett nord for Widerberg-familiens private gravsted.*

***VINTERVEI :** Dobbelt stipling, nr. 56 (veifar 9).*

***VENSTRE SIDE AV ELVA:** Bygdevei mellom gårdene.*

***HØYRE SIDE AV ELVA:** Gamle Bergensvei.*

TUR 3
«GAMLE HADELANDSVEI» GJENNOM LILLOMARKA

3.1 INNLEDNING

Gamle Hadelandsvei var en fotsti og ridevei mellom Oslo og det østlige Hadeland, kanskje fra tiden før fast bosetting i Hakadal fant sted.

Av de veier jeg omtaler i denne boken, er Gamle Hadelandsvei den som er vanskelig å føre bevis for – og som jeg derfor har brukt ti–tolv år på å lete fram, meter for meter bokstavelig talt.

Presentasjonen av dette arbeidet kan trette leseren, slik det også har trettet meg! I motsetning til de andre veiene har jeg ikke lykkes i å finne kart som *eksplisitt* viser Gamle Hadelandsvei. Derimot stemmer de tidligste kartene, tegnet til militært formål, stykkevis og på avgjørende steder, med mine påstander.

Det som kompliserer mitt arbeid, er at Gamle Hadelandsvei i mange år stykkevis er etablert som blåmerket turvei mellom Stig (Årvoll) og Burås nær Movann.

Bit for bit argumenterer jeg for en delvis annen trasé og for en fortsettelse av veien nordover.

Dersom du ikke finner interesse for mine «diskusjoner», kan du gjerne gå rett til pkt. 3.5 som beskriver en sti slik jeg mener Gamle Hadelandsvei har gått.



GUL STREK: ***Gamle Hadelandsvei***

3.2 Den etablerte oppfatningen av leden gjennom Lillomarka



Kastesteinen ved Årvollåsen forteller at det er en eldgammel led. Kastesteiner, også kalt «varp», kunne ha flere formål. De veifarende skulle alltid kunne kaste en stein eller pinne på den som ga lykke på ferden. Det kan også ha vært en ulykke eller en forbrytelse på stedet. Steinen eller kvisten, som ble lagt på varpet, var et offer til eller en besvergelse av de onde ånder som huserte på stedet og truet de veifarende (juli 2014).

Gamle Hadelandsvei skal ha gått fra Galgeberg over storgården Disen, forbi Stig (Årvoll) og Kastesteinen rett nord for Isdammen der veien går inn i skogen.

Veien gikk videre i en bue rundt Årvollåsen over Badstubråten. Så nordvest for Alunsjøen, forbi de Gothalfske kobbergruver over Evensetervadet, og opp på høydedraget, før den faller ned over de bratte flabergene mot Bispebekken i Bispedalen. Deretter forbi Lillosetra, Sørskogen, Nordskogen, Sinober og Burås.

Men siden de nevnte plassene ikke eksisterte den gangen Gamle Hadelandsvei var i bruk som vei til Hadeland, har jeg stilt meg tvilende til dagens trasé.

Da det ikke finnes kart som påviser Gamle Hadelandsvei har jeg måttet dukke ned i de skriftlige kilder som foreligger.

J.H. Borrebæk (1860–1921), forfatter, synes å være den første som beretter om dette i Paa uvante Stier (1903) i kapitlet *«Grefsenaasen, en gammel vei»*:

«Forbi Gaarden (Disen) gik nemlig den ældste og eneste Færdselsvei mellem Oslo og Hadeland, og efter den gik der adskillig Færdsel, [...] den passerer de gamle Skogpladse Lillosæter, Sydskog, Nordskog med Nordskogputten, Fautvangen, (Sinober), Laskerud og kommer frem ved Harestuvand paa Hadeland.»

Han skriver også i en annen fortelling at han kom opp fra Movann og møtte Gamle Hadelandsvei ved Burås.

Borrebæk forteller mange gode historier og blander ofte fakta og sagn i beskrivelsen av veien. Men sagnene kan ha sin opprinnelse i virkelige forhold. J.H. Borrebæk kunne føre sine aner i området tilbake til 1500-tallet. Han refererer til sin far og oldefar som kilder til sagn og historier.

Men når han skriver «eneste Færdselsvei mellem Oslo og Hadeland», så er jo det feil. Det gikk flere veier til Hadeland. Det gikk bl.a. veier gjennom Maridalen til Jevnaker og til Lunner/Gran (Tur 4 og 5).

Borrebæks beretninger synes i ettertid å ha dannet grunnlag for samme beskrivelse av leden i flere bøker og artikler i ulike tidsskrifter.



Det har vært den rådende oppfatningen at Gamle Hadelandsvei gjennom Lillomarka følger «blåstien» (her forsterket strek), forbi Lilloseter til Sørskogen og videre (stiplet) øst for Nordskogtjernet.

H.O. Christophersen (1902–1980), forfatter, gir en lignende beskrivelse av veien og plassene den går innom i Lillomarka. På s. 186 i hans bok *På gamle veier og nye stier i Oslomarka (1956)*, skriver han: «Hadelandsveien gjennom Lillomarka er den eldste ferdselsvei ut av Oslo som vi har synlige merker etter i dag.»

Biskop Jens Nilssøns (1538–1600) Visitasbøker. I en oversikt over hans visitasreiser står en kort notis for året 1575: «30. Junij. Fra Oslo til Hagedal paa veyen til Hadeland. 3,5 Mil. 1. Julij til Gran 3,5 Mil.»

Dessverre finnes ingen beskrivelse av veien gjennom Lillomarka i Jens Nilssøns reisebeskrivelser (biskopen skrev senere meget detaljert om sine reiseruter).

Lokalhistoriker Birger Kirkeby (1923–2007), (vedlegg 1), skriver om Jens Nilssøns reise til Hakadal og Gran i 1575 (nærmere omtale i pkt. 3.8), at bispen overnattet i Hakadal. Videre at Jens Nilssøn drog ikke gjennom Nittedal på denne turen, men benyttet Bispeveien gjennom skogen fra Stig ved Årvoll og kom ikke ned i bygda igjen før nord i Hakadal.

Noe ærend hadde han vel heller ikke der siden det hverken var prest eller kirke i Hakadal i hans levetid.

Konservator Fritz Holland (1874–1959). På et kart tegnet i 1943 beskriver han *Bispevegen: Disen–Stig–Feuchtvegen–Bjertnes–Hakadal*. Han skriver at veien kan være fra den tidligste middelalder eller eldre. Holland nevner ikke noe om Gamle Hadelandsvei selv om *det er sannsynlig at dette var bispenes vei når Hakadal kirke var første stopp på en visitasreise som gikk videre til kirker på opplandene.* En grundig omtale av Fritz Hollands kart er gitt i kapittel 10.

Reidar Fønnebø. Forfatter. Har skrevet boken *Oldtidsveger, slep og Kongeveger (2004)*. Han kaller Gamle Hadelandsvei en oldtidsvei.

Felles for alle kildene er at de tar den etablerte veien mellom plassene for den rette Gamle Hadelandsvei uten å stille kritiske spørsmål.

3.3 NÅR GIKK GAMLE HADELANDSVEI UT AV BRUK?

Hva forteller kartene oss?

Et NGO-kart oppmålt 1912–1935, delvis ajourført i 1946, har fått påført navnet *Hadlandsvegen* ved Bispedalen i Lillomarka. Kartet er jo i denne sammenheng av nyere dato, og så lenge kilden til påføringen er ukjent, kan det ikke tillegges vekt.

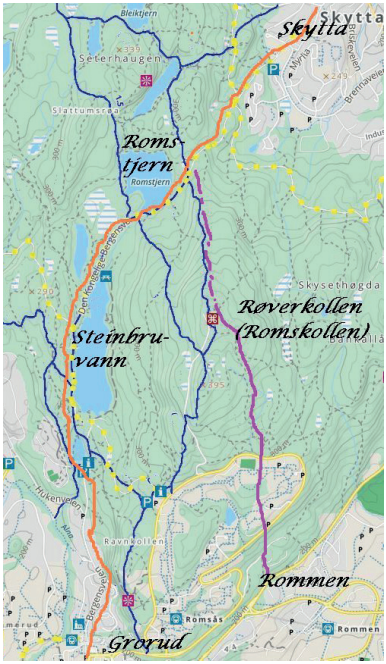
Jeg har som nevnt ikke funnet gamle kart som *eksplisitt* viser Gamle Hadelandsvei. Årsaken er etter all sannsynlighet at veien gikk ut av bruk før de første kartene av sivil karakter ble tegnet mot århundreskiftet 1700/1800. Det finnes en rekke konkrete eksempler på at der en ny vei kommer til erstatning for en eldre, tas den eldste umiddelbart ut av kartet.

I 1624 brant byen i Bjørvika for andre gang på under 100 år. Da ble den bygget i stein under Akershus festning og byens tyngdepunkt flyttet vest for Akerselva. Samtidig skjedde en industriutvikling i form av møller og oppgangssager langs elva fra 1600-tallet.

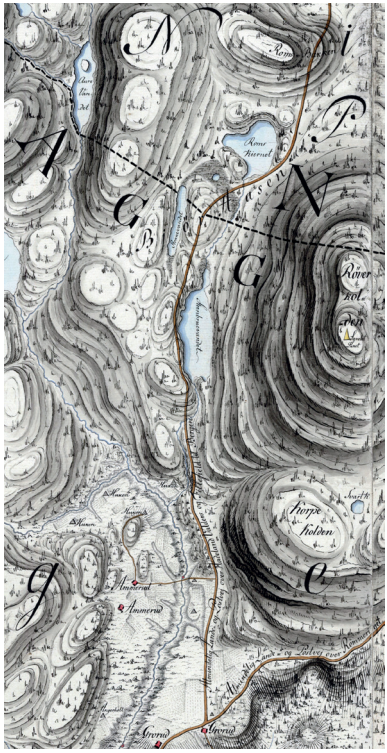
Disse hendelsene har bidratt til å flytte mye av trafikken opp langs Akerselva til Maridalsvannet og videre nordover derfra.

Var Gamle Bergensvei over Bjøråsen forbi Bjertnes i Nittedal, eller Oldtidsveien over Gjelleråsen et alternativ til Gamle Hadelandsvei?

Birger Kirkeby skriver i *Epoker av Nittedals historie. Fra de eldste tider til ca. 1500*, om opprinnelsen til Gamle Bergensvei og om bronsealderrøysene på Røverkollen: «Da bygdene Aker og Nittedal oppstod i jernalderen (fra ca. 500 f.Kr.), fikk hver bygd del i det gamle kult- og gravstedet på Romskollen, som var



FIOLETT STREK: ***Den opprinnelige oldtidsveien fra Rommen over Røverkollen.***
ORANSJE STREK: ***Postveien, den senere «Gamle Bergensvei», ble på 1600-tallet lagt vest for Steinbruvann.***
BLÅ STREK: ***DNT-stier.***



Gamle Bergensvei tegnet inn på et kart fra 1797. Veien går rett nord fra Grorud og vest for Steinbruvann slik den oranje streken viser på kart forrige side. I Nittedal gikk den over Nitelva ved Rotnes og fortsatte på østsida av dalen nordover.

det gamle navnet på Røverkollen. Den opprinnelige Oldtidsveien gikk opp lengre øst ved Rommen.» Han skriver videre at det på 1600-tallet ble anlagt en *kjerrevei* over Bjøråsen.

Men veien ble bare et alternativ til de gamle rideveiene. I en beskrivelse fra slutten av 1600-tallet heter det at «veien gikk i adskillige vinkler og kroker over flate berg og bruer hvor den letteste adkomsten er. Hvorved distansen vel ble lengre, men vedlikeholdet lettere, dog nesten uframkommelig for reisende i vogn og karjol.»

Det bekreftes i boka, *Det norske vejvæsens udvikling før 1814*, av Yngvar Nielsen.

Han skriver at da Kristian V besøkte Norge i 1685, reiste han til hest, bare strekningen Kongsvinger–Elverum ble kjørt med vogn. Ellers i landet var bare stre-

kningene Tønsberg–Larvik og Akershus festning–Bragernes også framkommelige med vogn.

Veien over Bjøråsen ble postvei nesten 150 år før kartet ovenfor ble laget. Postvesenet ble etablert i 1647, og postruten fulgte den senere Gamle Bergensvei med postgårder som ble pålagt å føre posten videre på østsiden av dalen. På s. 44 i Yngve Nielsens bok er omtalt en forordning av 1684 for å forbedre veiene. Da ble postveien over Bjøråsen kalt «vejen til Hadeland».

Som kjent valgte Karl XII. på sitt felttog 27. mars 1716 å sende sine dragoner fra Oslo over Bjøråsen til Hadeland. Ilmeldingen som skiløperen brakte med seg fra Hakedals verk til Skansen på

Lierskogen lød slik: *«I denne Nat laa på Kirkeby i Hakkedalen 8, 9 eller 10 hundrede svenske hestefolk.»*

Hvorfor fulgte ikke dragonene Gamle Hadelandsvei gjennom Nordmarka? Kanskje var veien allerede gått ut av bruk. Mer sannsynlig er det vel at svenskene ikke våget seg ut i en slik ukjent snødekket ødemark uten mulighet til å ta inn på gårdsbruk underveis.

Men forbedringen av veien over Bjøråsen (Gamle Bergensvei) uteble, og i 1740 ble veiens beskaffenhet betegnet som *slet og tarvelig*. (Yngvar Nielsen)

Først mot slutten av 1700-tallet ble forordningen av 1684 fulgt opp, og veien utbygd som kjørevei.

J.H. Borrebæk skriver: *«Da Kongeveien stod ferdig i 1804 ble Hadelandsveien (les Gamle Hadelandsvei) overflødig.»*

Så enkelt var det neppe.

I 1818 var veien på østsida av Hakadalen så dårlig at *den kan vanskelig benyttes uden som Ridevei*. (Birger Kirkeby)

I boka, *Liv og lagnad i Nittedal og Hakadal i gamle dager* av *Birger Kirkeby*, står et intervju med Marcus Aas (1851–1953):

«Det var smått stell med veger i gamle dager. Kongsvegen var den eneste som var noenlunde brukbar, men til og med den var en fryktelig berg- og dalebane. Bygdeveger var det lite eller ingen av. Det var å ta seg fram som best en kunne. […] Om vinteren var den tilfrosne Nitelva trafikkåre. Det var da en måtte passe på å kjøre fram mest mulig.»

Dette og andre intervjuer i boka forteller at det kunne være en prøvelse å kjøre på mye elendig vei og i bratte bakker etter Bergensveien. Særlig var Klorabakka opp fra Hagan mot Skytta leie.

Sammendrag 3.3

Veien over Bjøråsen fremstår ikke som et opplagt bedre alternativ for den som skulle fortest mulig fram mellom Oslo og Hadeland.

Likevel kan rideveien over skogen til Hadeland tidlig ha mistet sin offisielle status som veien til Hadeland – hva den definitivt gjorde da Kongeveien over

Bjøråsen til Bergen stod ferdig omkring 1804. Likevel, stien lå jo fortsatt der og kan ha tjent som en raskere fotsti og ridevei inn i det 19. århundre.

Det fantes gode grunner til ikke å ta omveien ned i Nittedalen og videre gjennom de mange gårdstunene og grindene på østsiden av Hakadalen; Bergensveien var elendig for hjuldoninger til ut på 1800-tallet. Da var det lettere å ta seg fram til hest eller til fots etter den 5–6 km kortere rideveien over skogen opp til Kongsvang og Harestua.

3.4 HVORDAN ER SAMMENHENGEN MELLOM GAMLE HADELANDSVEI OG PLASSENE LANGS LEDEN?



Utsnitt av en del av Lillomarka; Aker, Enebakk, Nittedal, Skedsmo og Lørenskog. Lieutenant von Kreb's Patrouille 1803. Tegnet af Sergeant Ulven.

Plassene Sørskogen, Nordskogen og Burås er vist. Lillosetra og Sinober er ikke er vist.

Reidar Fønnebø betegner som nevnt Gamle Hadelandsvei som oldtidsvei.

Det er da av interesse å vite når plassene ble ryddet for å forstå om de hadde noen forbindelse til Gamle Hadelandsvei.

Trygve Christensen (1940–) skriver i boka *Skogfinner og Finnskoger* på s. 153 at det sies at Sørskogen og Nordskogen er sikre finneplasser og at Buråsen også nevnes som finnebosetning.

Finnemantallet i 1686 nevner to finner, hvorav den ene trolig bodde på Sørskogen. Finneplassene ble bosatt i løpet av 1600-tallet.

Det er flere kvalifiserte utsagn om når plassene i Lillomarka ble etablert. Vanskeligere er det å vite om plassene var setre *før* Svartedauden.

Det eldste kartet jeg har funnet over Lillomarka er fra 1804, altså etter at Gamle Hadelandsvei antas å ha gått ut av bruk.

Ltn. J. Grimsæths kart over deler av Nittedal og Hakadal fra 1818 og et kart over deler av Akershus fra 1859 viser i tillegg Linderudseter (Lillosetra) og veien som passerer mellom plassene. Sinober er ikke vist.

Kart over Agershuus Amt 1825 og 1827 viser Burås, Nordmarken (Nordskogen) og Linderudseter (Lillosetra).

Det er mulig at Sørskogen har fått navnet Rudsetra. Sinober er ikke vist.

Først på et kart fra 1881, er alle plassene vist med flg. navn: Buraasen, Fautvangen, Nordskaugen, Sørskaugen og Lillosæter.

Kartene bekrefter hva Atle Sørskogen (pkt. 3.6) forteller om at det neppe var hus på Lillosetra før ut på 1800-tallet. Birger Kirkeby beretter at hus ble bygd på Fautvangen (Sinober) først i 1829.

Det er således lite sannsynlig at det har vært hus på Lillosetra og på Sinober før ut på 1800-tallet.

Da var Gamle Hadelandsvei gått ut av bruk.

Kirkeby skriver at det gamle navnet Fautvangen, forteller om tidlig seterdrift til Skøyen gård i Nittedal. *(Epoker av Nittedals historie III, s. 102.)*



Wei Kaart for det Schijdsmoeske Compagnies Distrikt under det Nordenfieldske Infanterie Regiments 1. Nationale Battaillon Optaget 1805.

I likhet med kartutsnittet foran, vises plassene Sørskogen (Skaugen), Nordskogen (Skaugen) og Burås (Buraas) og veien som passerer mellom plassene. Lillosetra og Sinober er ikke vist.

Alder og opphav til seterbruket i Norge er ukjent. En vanlig teori er at setrene ble til som en stadig utvidelse av beitingen rundt gården, slik at det til slutt ble for langt for dyrene å returnere hver kveld. Seterbruket kan være like gammelt som jordbruket i Norge.

Lars Reinton anslår i sin bok *Sæterbruket i Noreg*, at seterbruket i Nordmarka trolig er av det eldste i landet.

Sammendrag 3.4

Antagelig var det ikke noen sammenheng mellom Gamle Hadelandsvei og plassene langs leden.

Vi kan likevel ikke se bort fra at det i tidligere tider har vært seterdrift der plassene ligger i dag. Det kan være opphav til senere beretninger om Gamle Hadelandsvei som passerer Lillosetra, Sørskogen og Nordskogen slik bl.a. Borrebæk beskriver (pkt. 3.2). Men seterdriften var neppe noen grunn til at Gamle Hadelandsvei skulle ta en omvei om disse setrene.

3.5 EN ANNEN OG SANNSYNLIG LED OVER ÅRVOLLÅSEN

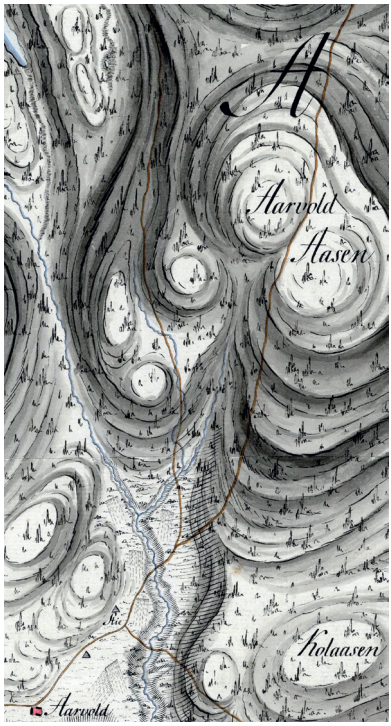
Jeg startet i pkt. 3.2 med den alminnelige oppfatning at Gamle Hadelandsvei skal ha gått fra Galgeberg, forbi Stig, nord for og rundt Årvollåsen og videre forbi Lillosetra og Sørskogen.

Et kart over Lillomarka fra 1806 viser samme veiføring som kartet nedenfor fra 1797.

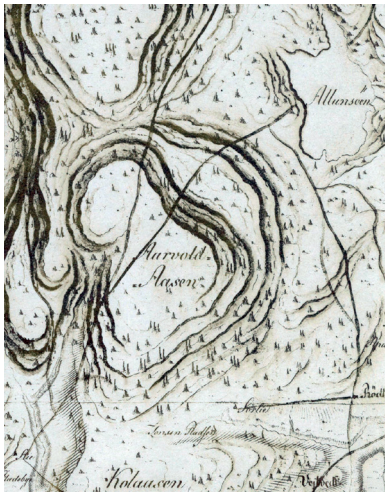
Fra Stig og inn i Lillomarka er det mange nye og gamle far som har vært i bruk av turgåere og andre farende mellom plassene i skogen. I et forsøk på å finne det opprinnelige faret, var de gamle kartene til god hjelp.

Et kart fra 1859 har flere feil lengre nord i marka og bør ikke tillegges for stor vekt, men veien er også her tegnet over åsen.

På s. 99 i sin bok skriver Reidar Fønnebø at det var en alternativ vei til Gamle Bergensvei over Bjøråsen. Den gikk over Disen forbi Stig og videre over toppen av Årvollåsen, ikke nord for åsen slik den rådende oppfatning er i dag.



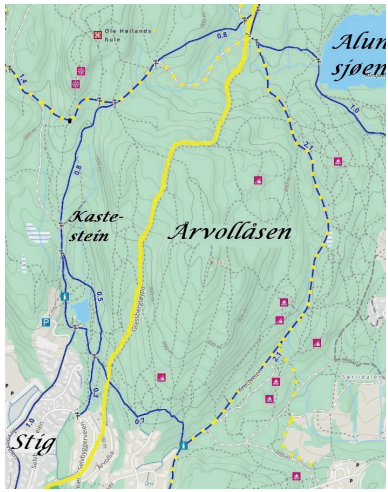
Her ved foten av Årvollåsen finnes et alternativ til veien forbi Kastesteinen på nordsida og rundt Årvollåsen. Dette kartet fra 1797, og kartet fra 1813, viser en vei rett over åsen, men ingen vei rundt.



Veien går mellom de to kollene på Årvollåsen på dette kartet fra 1813 (kartet finnes ikke lenger på nett).

Han beskriver utsikten fra toppen av åsen som enestående mot Disen, byen og fjorden og viser til et kart av Wilse fra 1790 som har påskriften *Vey til Hadeland, Valdres og Bergens stift*. Dessverre forveksler han her Gamle Hadelandsvei med veien over Bjøråsen til Skytta som ble utbygd til kjerrevei på slutten av 1700-tallet. (Nok en gang ser vi at forfatterne som jeg viser til, neppe har fulgt farene i terrenget.)

Som alle de tre kartene foran fra 1797, 1806 og 1813 viser, er veien tegnet inn i skaret *mellom* de to Årvollkollene. Om vi ser bort fra to kart på 1850-tallet som trolig ikke var oppdatert, viser senere kart stien nord om Årvollåsen.



***GUL STREK:** Den alternative stien mellom de to kollene på Årvollåsen. Gamle Hadelandsvei slik den er skiltet i dag følger «blåstien» vest for åsen.*

De eldste veiene ble bygd etter prinsippet at den rette linje er den korteste avstanden mellom to punkter. Rundt 1850 begynte man å anlegge veier etter *bøttehankprinsippet*. Det innebar at man istedenfor å legge veien rett over åsen la veien rundt.

Yngvar Nielsen skriver (og bekrefter): «Det var overhode ikke snakk om å utjevne sterke stigninger eller unngå høyder.»

Kartene mer enn antyder at veien opprinnelig gikk rett fram mellom de to Årvollkollene.

Hva så med kastesteinen (pkt. 3.2)? Den ligger ved leden som går rundt Årvollåsen og vitner om en eldgammel ferdselsvei, men veien er ikke tegnet inn slik på kart før ut på 1850-tallet. Det kan ha sin forklaring i at veien rett fram over åsen var hovedveien som bispene og andre øvrighetspersoner fulgte til hest og som nå var forlatt til fordel for hest og vogn etter nye kjøreveier.

Allmuen og annet fotfolk gikk kanskje like gjerne rundt åsen. Det var tross alt ikke veldig mye lengre. Kanskje var det også slik at troen på underjordiske makter også var sterkere blant allmuen enn blant geistlige og høyere stender. En annen forklaring kan være at steinen ikke har direkte tilknytning til Gamle Hadelandsvei, men markerer at det har skjedd en forbrytelse eller ulykke på dette stedet.

På søk etter den antatt riktige vei, startet jeg på den tidligere storgården Disen for å følge i H.O. Christophersens spor. Bare hovedbygningen og stabburet står igjen fra tidligere tider. Christophersens skriver at veien skal ha gått videre forbi Disenstuen, Årvoll gård og Stig. Disenstuen er nok helt forandret, men Årvoll gård er fint tatt vare på. Her valgte jeg å følge Kildeveien som så ut til å stemme best med de gamle kartene. Videre fram til snuplassen i enden av Årvollia.



Stien på nordsiden av Årvollåsen (november 2014).



Et blikk tilbake syner stien gjennom veikrysset mot Årvollåsen (november 2014).

Her gikk jeg rett inn Glassbergveien, som er inntegnet som kjerrevei på flere kart fra 1874 fram til 1949. Det syntes ganske opplagt at den var anlagt i den gamle rideveien inntegnet på kartene mellom 1797, 1806 og 1813. Det viste seg å stemme og jeg tok av en sti til høyre kort før kjerreveien endte, fulgte den i kanten av ei lita myr oppe mellom kollene.

Så bar det utover på en sjelden vakker sti gjennom storvokst gammelskog, før stien brått endte i en vegg av tett smågran. Men på andre siden av dette vesle feltet lå stien klar gjennom et veikryss. Der fortsatte ferden videre langs den etablerte Gamle Hadelandsvei forbi de Gothalfske kobbergruver og videre opp på høydedraget, før den falt ned over de bratte flabergene mot Bispebekken i Bispedalen.

3.6 EN SANNSYNLIG LED FRA BISPEDALEN FORBI SINOBER TIL BURÅS I LILLOMARKA

Jeg oppsøkte Atle Sørskogen, født 1935, og vokst opp på Sørskogen. Hans oldefar kom til Lillosetra der hans bestefar Johan ble født i 1858. To av bestefarens brødre har bodd på Kølabonn og på Burås i Lillomarka.

Atle med sin historiske lokalkunnskap og tilknytning til området, er trolig den eneste som har en muntlig overlevering om hvor veien skal ha gått og som dessuten husker stien han mener er Gamle Hadelandsvei. Den muntlige tradisjonen var fortsatt i hevd på den tiden han vokste opp og det er god grunn til å feste lit til hans beretninger.



Atle Sørskogen (september 2014).

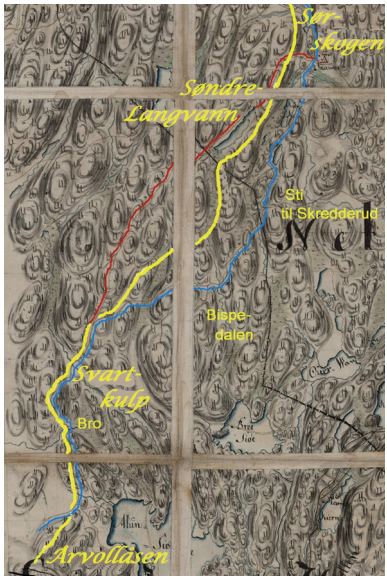
Atle har hørt av sin far, Alf, født i 1893 på Sørskogen, at veien gikk ikke over Lillosetra og Sørskogen. Den fulgte en høyere og mer vestlig trasé som tok av fra stien mot Lillosetra øverst i Bispedalen. Det het at den gikk over Marjamyra oppe i lia rett vest for Sørskogen. Navnet gir en presis stedsangivelse og Atle husker dessuten stien som nå er forsvunnet der den passerer nyere hogstfelt.

Hans beretning resulterte i at jeg fant spor etter den mer sannsynlige led. Den er kortere og den holder høyden i svak stigning hele veien.

Det ble mange turer fram og tilbake. Det naturlige sted å ta av fra dagens sti mot Lillosetra er litt forbi toppen av bakken før det heller bratt utover mot Bispedalen. Her finner vi en sti på et kart fra 1804 som tar av fra dagens blåmerkede Gamle Hadelandsvei.



GUL STREK: En annen og sannsynlig trasé vest for Lilloseter, Sørskogen og Nordskogtjernet. Blå strek: DNT-stier.



Kart over Lillomarka fra 1804.
RØD STREK: Fotsti (eksisterende strek forsterket).
BLÅ STREK: Dagens «blåsti» (eksisterende strek forsterket).
GUL STREK: Den sannsynlig Gamle Hadelandsvei.

Jeg har funnet stien (rød strek), som fører vest for Søndre Langvann fram til Sørskogen. Men ved Søndre Langvann er det våt og dyp myr, helt uegnet som ridevei. Den kan likevel ha vært en snarvei for gående. Men nettopp her, litt forbi der denne stien tar av fra *blåstien* som faller ned i Bispedalen, vil jeg tro Gamle Hadelandsvei har tatt av inn langs et naturlig dråg som fører rett fram til ei *sleppe* ned over Bispebekken ved Gubbefjellet (navn på kart fra 1871/74). Stidelet kan under alle omstendigheter sies å være øverst i Bispedalen, slik Atle hadde hørt.

Herfra og over mot Søndre Langvann må faret krysse tre bekkedråg. Men to av disse bekkedrågene har bare ett naturlig krysningssted. Dermed ga retningen seg

mellom bekkene og der fant jeg tråkket uten store vanskeligheter, fram til stien som fører opp til Søndre Langvann. Der denne svinger i vestlig retning, var det naturlig å lete etter korteste veien rett opp til utløpet av vannet. Og nettopp der lå sporene.

Etter passering av utløpet fra vannet, var det fristende å velge den første holen eller dalen nærmest vannet, men her er det ikke framkommelig. I stedet går faret opp et ganske bratt dråg, for så vende nordover mot toppen av Seterhaugen.

Vi fulgte stien videre opp og gikk så på åsryggen av Seterkollen. Vi passerte Malastein og holdt øst for myra og på ryggen av holen til vi traff på stien forbi *Johnsenes Hvile*.

Ifølge Atle, fulgte ikke Gamle Hadelandsvei dagens velbrukte sti forbi Abortjernet fram til Sinober. Rett oppe i bakken tok vi av mot øst og kom inn i et traktorspor og fram til ei hytte som han hadde kjørt materialer til. Framme ved hytta ble vi enige om at veien har gått der hytta står.

Atle husket også stien som gikk videre rett fram her gjennom gamle hogstfelt, og som nå er svært vanskelig å følge.

Ca. 120 meter nord for hytta kom en gammel nedlagt *blåsti* inn fra vest. Den forsvant ganske snart i en sving oppover lia, mens vi med stor sikkerhet kunne følge et svakt spor rett fram uten hverken å stige eller synke i terrenget.

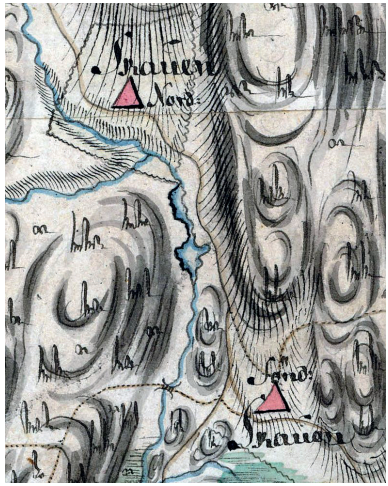
Så ble sporet borte i et hogstfelt, men straks var vi inne på den gamle *blåstien*, som etter denne svingen oppe i lia kom inn fra vest. Den fulgte vi et godt stykke i østkanten av Marjamyra, før vi forlot den og gikk rett fram der den svinger ned over bekken mot Sørskogen.

Veien er også tegnet slik på et kart over Lillomarka fra 1881.

Videre nordover fant vi ingen spor, men krysset etter hvert blåstien til Sandermosen ca. 20 meter vest for krysset i traktorveien, som vi straks kom inn på, og fulgte et stykke der den buet seg mellom ei myr og en bratt skråning på vestsiden.

Og så som bestilt; der traktorveien etter hvert svinger i vestlig retning mot Abortjernet, tar en sti av rett fram i riktig retning over på *blåstien* mot Sinober. Nettopp her, slik jeg fant sporet, tar også Bispeveien av mot Bjertnes i Nittedal (kapittel 10).

Ett år senere, en solblank dag i slutten av september, og utallige turer



Sørskogen er inntegnet på dette kartet fra 1804. Der den nedlagte blåstien brått svinger og stuper ned på dagens «blåsti» fra Sørskogen til Sinober, holdt vi stø kurs og høyde rett fram. Svingen ned på brua over bekken og fram til Sørskogen, er inntegnet på dette kartet fra 1804. Forklaringen på at veien ikke er tegnet videre rett fram, er etter all sannsynlighet at det opprinnelige faret hadde gått ut av bruk da kartene ble tegnet (pkt. 3.3).

fram og tilbake over en strekning på drøye 200 meter, lyktes jeg i å finne den siste biten der vi måtte gi oss året før. Og som så ofte før, så jeg nå hvor rettlinjet, funksjonelt og naturlig den ligger i terrenget.

Videre forbi Sinober og Burås, kan jeg ikke se at det er andre alternativer enn at dagens *blåsti* går i faret etter Gamle Hadelandsvei.

Strekket fra Bispedalen til Sinober har de typiske trekkene ved datidens rideveier: stabil retning og linjeføring, inn på korteste vei mot Hadeland.

Hester og andre husdyr var mindre på 1500-tallet



Olaus Magnus skriver: «De norske hästarna äro medelstora, men underbart starka och flinka, när det gjaller at komma fram öfver berg och på steniga vägar.»

Bildet er hentet fra Birger Kirkebys bok Epoker av Nittedals historie II. Slik hester trengte kanskje Kristian 5. Da han i 1685 besøkte et veiløst Norge, måtte han reise til hest. Et kort utdrag av en lang beskrivelse av turen, gjengitt i Yngvar Nielsens historie om det Norske vejvesen før 1814, sier sitt: «[…] og er det somme steder så stejl at ride, at hesten får at sette sig på rumpen og glide neder, og når man skal opad igen, at rytteren får at stå af, ellers hesten ei vel med hannem kan oppgå […].» Både hester og kuer var adskillig mindre på 1500-tallet enn de er nå. Slaktevekta for kuer kunne ligge på omkring 60 kg. Disse hestene i eldre tider var kanskje enda lettere på foten enn dølahestene våre, og flinkere til å ta seg fram i ulendt terreng.



Svarta bærer kløv til brannvakta på Varingskollen i 1955.



Svarta og Kanga på Varingskollen 1955. Begge foto: Anders Andersson

Vurdering av andre traseer for Gamle Hadelandsvei gjennom Lillomarka. Mangelen på kart og sikre kilder dokumenterer ikke med sikkerhet den traseen jeg har endt opp med øst for Marjamyra ved Sørskogen i Lillomarka. (Nedenfor kalt *vår trasé*). Det kan også ha vært alternative veier. Jeg har derfor også sett på traseer *(nærmere den rette linje)* lengre vest.

- **Stien fra Johnsenes Hvile forbi hyttene ved Abortjern til Sinober.** Atle mener denne mest er blitt til ved bruk av hyttefolket. I motsetning til det faret vi mener er det sannsynlige faret, *vår trasé*, går denne stien over to høyder og gjør noen unødvendige svinger. Det er også en bekk i ei myr rett sør for Sinober som kan virke vanskelig å passere, selv om det ikke er dypere til fast grunn enn til knærne. Rett før bekken tar det av en sti som fører over til *blåstien* fra Sørskogen.

- **En gammel nedlagt *blåsti*.** Dette er stien omtalt foran som vi fulgte over to korte strekk fra hytta og fram til Marjamyra. Den tar av mot øst fra stien over Abbortjernet ca. 150 meter ovenfor *vår trasé*. Denne varianten er ikke særlig lengre, men i motsetning til *vår trasé* går den i et par svinger opp og ned i terrenget før den brått svinger ned over bekken til Sørskogen.

- **Jeg fulgte et far fra Marjamyra vest for Sørskogen** litt høyere opp i terrenget enn *vår trasé*. Faret kom inn på *blåstien (vår trasé)* mot Sinober litt lengre nord, men gikk for mye i myr til å være en egnet ridevei.

- **Stien fra Bispedalen til Sørskogen.** Som nevnt i pkt. 3.6, viser kartet fra 1804 en sti som tar av på toppen av Bispedalen og fører vest for Søndre Langvann. Jeg har som nevnt funnet stien og fulgt den, men terrenget vest for Søndre Langvann er myrlendt og synes helt uegnet for en ridevei, men er greit nok til fots. Jeg kom til samme slutning som Atle Sørskogen, at her kunne det umulig ha gått en ridevei. Derimot kom jeg i snakk med en hytteboer som fortalte at han ofte brukte stien fram til Sørskogen. På kartet fra 1804 er den vist på bro over bekken fram til Sørskogen. Stien langs vannet er utvilsomt den samme som er inntegnet på kartet. Jeg besluttet derfor å forsøke å følge den sørover ned mot Gamle Hadelandsvei ved Bispedalen.

  Svake, men lovende spor etter det opprinnelige faret, gikk rett fram der det krysset *blåstien* i sørenden av Søndre Langvann. Men sporene videre sørover var meget svake, fram til jeg møtte en velbrukt sti mellom Vennervann og Gubbefjellet i Bispedalen.

  Men et stykke på vei rett nord for fylkesgrensa begynte retningen å gå for mye mot øst og jeg lette etter spor rett fram. Det fant jeg snart der jeg fulgte samme fjellveggen som *vår trasé* passerer i ei sleppe lengre ned mot Bispedalen.

  Nå gjentok historien seg. Også her gikk stien opp det eneste stedet forkastningen kunne forseres. Vel oppe delte stien seg i tre stier. To av dem førte i feil retning, men den tredje gikk strake veien i svakt hellende terreng ned til høydepunktet på Gamle Hadelandsveien, nettopp der det var naturlig å ta av.

- **Stien sørover fra Sinober mellom Abortjern og Kringler** ender i myr og ulende.

- ***Blåstiene* sørvestover fra Sinober mot Maridalsvannet og Solemskogen** ansees som vanskelig farbar for ryttere. Det høye og ulendte terrenget ned mot Maridalsvannet, Linderudkollene og Grefsenkollen er ytterligere lite egnet for kløvtransport.

- **Seterdalen sørover fra Burås.** I søket etter *den rette* linje kan en trasé her virke forlokkende. Dessverre er dalen uframkommelig.

Konklusjon
Stiene ovenfor er fulgt og vurdert, men alle er vraket. De går unødvendige omveier eller så ender de i myr og ulendt terreng.

GAMLE HADELANDSVEI FORTS.
Burås i Lillomarka–Nordre Movann–Fredrikstad–Trehørningen –Kongsvang i Hakadal

3.7 INNLEDNING

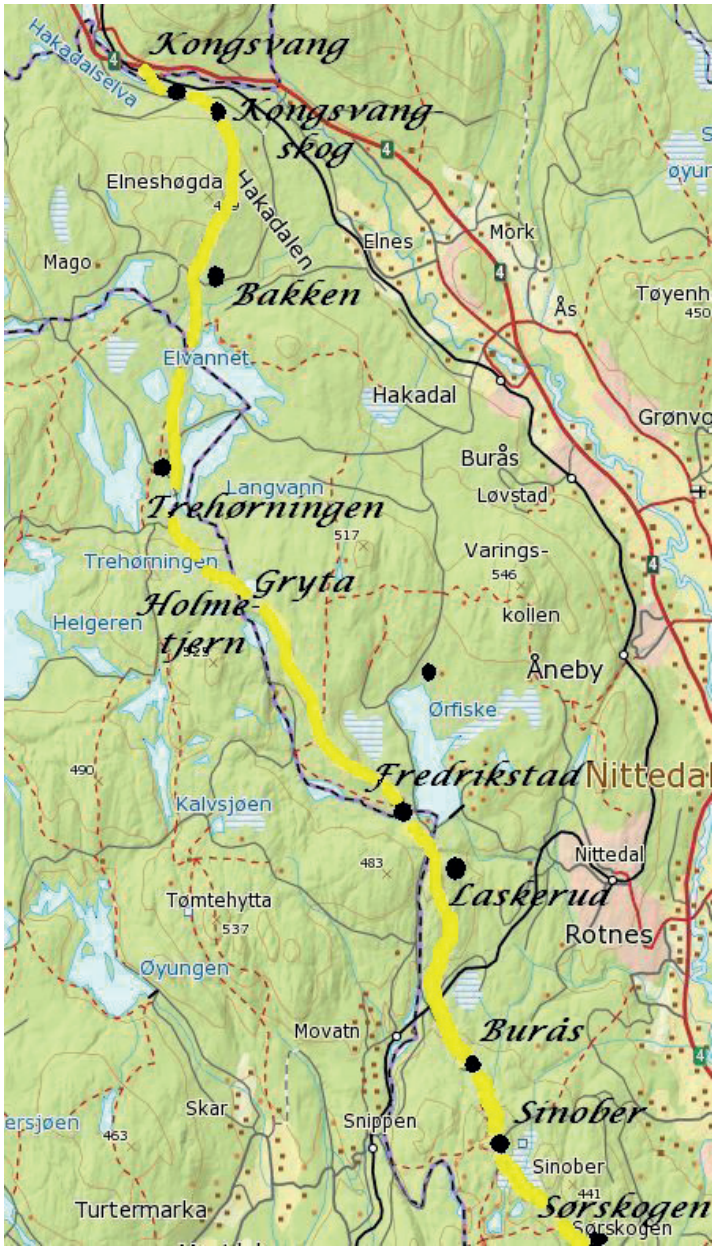
Denne delen tar for seg kildene og beskriver det jeg har funnet ved synfaring og leting i terrenget etter spor av rideveien nordover fra Burås i Lillomarka mot Hadeland.

Konklusjonen er at rideveien, gått opp i en fjern fortid, gikk videre over Fredrikstad ved Ørfiske og Trehørningen til Kongsvang nord i Hakadal.

Dette var den korteste veien. Dessuten var det lettest å ta seg fram i høyere og mer glissent skogsterreng der furua rådde grunnen.

Det endrer en vanlig oppfatning presentert i flere bøker fra senere tid om at den har fulgt Greveveiens trasé fra Laskerud over Fredrikstad nordover bak Varingskollen forbi Burås i Hakadal.

Derimot er J.H. Borrebæk, H.O. Christophersen og Birger Kirkeby ganske samstemte i at veien kom ned ved Harestuvannet nord i Hakadal.



GUL STREK: ***Gamle Hadelandsvei mellom Sinober og Kongsvang.***

3.8 HVA FORTELLER SKRIFTLIGE OG MUNTLIGE KILDER OSS OM DEN GAMLE FERDSELSVEIEN?

J.H. Borrebæk skriver i 1905 «[...] den kommer frem ved Harestuvand paa Hadeland.»

H.O. Christophersen skriver i 1956 (s. 53): «Den skal ha kommet ned ved Harestuvannet, men hvordan den har gått mellom Laskerud og Harestua, vet jeg ikke.» (s. 207): «Den Gamle Hadelandsveien fra Grefsen til Harestua [...].» (s. 221): «Fra Laskerud gikk den Gamle Hadelandsveien videre nordover og kom omsider ned i Hakedal. Jeg har ikke rede på hvordan veien har gått mellom Laskerud og Harestua.»

Det kan synes som en selvmotsigelse når han nevner Hakedal og Harestua som ett område. Men Hakadal grenser mot Hadeland ved Harestua.

Utsagnet til Borrebæk, og spesielt utsagnet til H.O. Christophersen der han skriver, «skal ha kommet ned ved Harestuvannet», kan neppe tolkes annerledes enn at Hadelandsveien gikk rett over skogen fra Fredrikstad mot Trehørningen og videre til Kongsvang og *ned* ved Harestuvannet.

Om veien hadde kommet oppover dalen ville en rutinert forfatter som H.O. Christophersen ha skrevet *opp til, ikke ned* ved Harestuvannet. Han kopierer heller ikke J.H. Borrebæk ved å skrive kommer *frem ved*. Kan det tilsi at han har andre kilder? På den annen side skriver han *skal ha* kommet ned. Ordene *skal ha* kan tolkes dithen at han ikke har hatt noen sikker kilde annet enn Borrebæk.

Nittedal Historielag

Nittedal Historielag utga i desember 2005 boka *Døli/Løstad gjennom tidene*. I forbindelse med at jeg skrev noen artikler i boka bidro Birger Kirkeby med å vurdere det jeg skrev om Døli/Løstadskogene, bl.a. at det gikk en byvei nordover fra Fredrikstad over Trehørningen mot Kongsvang. Jeg besøkte ham også i hans hjem og snakket bl.a. om nettopp dette, og han delte min oppfatning om at veien har gått her over Trehørningen.

Kongsvang

Kongsvangskog ligger oppe i lia og skal opprinnelig ha vært seter.

Birger Kirkeby skriver at Kongsvang ble ryddet tidlig i kristen middelalder. Den lå på ei slette nede ved Hakadalselva på grensa til Oppland.

Nå er bare rydningsrøyser og nyere grunnmurer tilbake og mange spor etter stier forsvant da hele området ble flatehugget i 2015.

Birger Kirkeby skriver i *Bygdebok for Nittedal og Hakadal, 2. Bind (1968)* s. 269, under kapitlet *«Kongskog – eller Kongsvangskog»*: «[...], men vi veit at den gamle ridevegen mellom Oslo og Hadeland gikk her.»

Han mener da veien som gikk fra Maridalen over Liggeren, Trehørningen og Kongsvang. Kirkebys påstand underbygges av kart fra 1669 (pkt. 3.9), 1760 og 1872 (pkt. 4.2).

Kirkeby skriver videre i bygdeboka at det opprinnelige navnet var Kongsvang og at den muntlige tradisjonen sier at navnet kom av kongene som rastet og overnattet her da de kom på reise fra Oslo.

Her ved Kongsvang møttes Gamle Hadelandsvei, over skogen fra Oslo, Rauerskauveien, som gikk over Skedsmo, forbi Nittedal kirke på østsida av dalen nordover. Det er en eldgammel vei som forbandt Romerike og dagens Østfold med opplandene og Bergen.

I Håkon Håkonssons saga (regjeringstid 1217–1263) kan vi lese om kongen som kom fra øvre Romerike over dagens Skedsmo:

«Kongen snudde da og fór ut gjennom Hakedalen og videre til Hadeland. Den største del av hæren vendte dog ned til skipene. [...]. Kongen var om natten i Hakedalen; men næste dag ved middagstider spiste han på Gullin; det er på Hadeland.»

Dette var i 1225 og to ganger er det beretninger om at han dro gjennom dalen, første gang i januar måned.

Kan han ha overnattet på Kongsvang? Strekningen fra Kongsvang opp til Gullen på Gran er ca. 30 km. Om han overnattet på Kirkeby, er strekningen ca. 40 km, og det synes langt å ri med del av en hær bare på en formiddag.

De gamle tinglovene fra sagatiden inneholdt detaljerte bestemmelser om bruk og vedlikehold av veier – (senere forenet i Magnus Lagabøters Landslov av 1274). Ferdselen skulle følge faste leder der det fra gammelt av fantes såluhus for overnatting. Da trafikken tiltok, opprettet kong Erik Magnusson og hans bror, hertug Håkon, ved retterbot herberger (tafernishus) for hver hele eller halve dagsreise langs de alminnelige veier.

Kan gården ha vært et såluhus eller et tafernishus tilbake i sagatid? (Vedlegg 2, Utdrag fra boka Ferd og Fest s. 335-345). Mye kan tale for det.

Stedet ligger i et veidele, en normal dagsmarsj, ca. 30 km fra Oslo og halvveis til Gran og søsterkirkene på Hadeland, som var et sentralt overnattingssted. Det var også et poeng at disse rasteplassene skulle ligge slik at de umulig kunne bli krohus for en bygd.

Biskop Jens Nilssøns reise fra Oslo til Hakadal på veien til Hadeland i 1575
Som nevnt i pkt. 3.2, står følgende i oversikt over Jens Nilssøns visitasreiser år 1575:

«30. Junij. Fra Oslo til Hagedal paa veyen til Hadeland. 3,5 Mil. 1. Julij til Gran 3,5 Mil.»

Denne opplysningen om avstander stemmer med at Kongsvang, der han sannsynligvis overnattet, ligger ganske nøyaktig halvveis mellom bispegården i Oslo og søsterkirkene på Gran. Om han skulle ha overnattet på Hakedals verk eller gården Kirkeby, blir avstandene henholdsvis 6 og 10 km feil i forhold til halvveis på reisen til Gran.

I boka «*Epoker av Nittedals historie II*», s. 59, har Birger Kirkeby flere opplysninger om denne ferden. Han skriver:

«Biskop Jens Nilssøn drar forbi
Den 30. juni 1574 reiste biskop Jens Nilssøn fra Oslo til Hakadal på veien til Hadeland, og den 1. juli kom han fram til Gran. Han overnattet altså i Hakadal. Jens Nilssøn drog ikke gjennom Nittedal på denne turen, men benyttet Bispeveien gjennom skogen fra Stig ovafor Bjerkebanen og Årvoll og kom ikke ned i bygda igjen før nord i Hakadal. Da han i 1570-åra bare satte opp korte reiselister og ikke gav fyldige beretninger slik som i 1590-åra, får vi ingen opplysninger av ham om selve Hakadal. Bispen la i 1574 (skal være 1575) ikke turen over Bjøråsen om Slattum, Nittedal kirke og Rauerskauen.»

I biskopens levetid (1538–1600), var det hverken prest eller kirke i Nittedal eller Hakadal, så det var ingen grunn til å fare Rauerskauveien på østsida av dalen.

Om vi tar Kirkebys beretning om at han kom ned *nord* i Hakadal bokstavelig, så ligger Verket og Burås, der det har vært en utbredt oppfatning at Gamle Hadelandsveien kommer ned, *midt* i Hakadal, mens Kongsvang ligger *nord* i Hakadal. Gården Kirkeby, ved den forlatte middelalderkirken, lå *enda lengre sør*.

Videre skriver Kirkeby i *Epoker av Nittedals historie II*, s. 38–40, under kapittelet *Kongsjordeboka forteller om Hakadal*.

«Kongsvang lå øde i 1577. [...]» (Altså to år etter at bispen fortok sin reise til Hadeland.) «[...] Landsskylda på 1 mårskinn stod likevel fast, [...]. Opplysningen 'ligger nå øde' forteller oss at gården for ikke så svært lenge siden hadde vært i bruk og at det hadde gått 'skatt og landskyld av den'.»

Ifølge den eldste kjente kongsjordeboka fra 1577/78, har kongen seks gårder i Hakadal, men bare Kirkeby og Kongsvang unngår betegnelsen *ødegårder*.

Gården Hytten var ødegård og driften ved jernverket stoppet i 1560-åra og kom ikke i gang igjen før 50 år senere. Det betyr at det kan ha vært dårlig med nattelosji nede i dalen, og Kongsvang kan ha fungert som overnattingssted også gjennom perioder i ødetida.

Disse betraktningene sannsynliggjør at bispen tok veien over Trehørningen og overnattet på Kongsvang *nord i Hakadal*.

Lokale kjentfolk

Jeg har søkt etter annen dokumentasjon og ringte *Halvor Gundersen*, født 1939, som mente å ha hørt at det gikk en ridevei oppover Gruvåsen fra Fredrikstad.

Arne Iversen er født i 1945, hans far Bjarne bodde på Fredrikstad fra 1917 til 1937. Jeg tok kontakt uten å stille ledende spørsmål. Arne svarte straks at hans far hadde fortalt at det gikk en ridevei oppover åsen. Det var oppmuntrende å høre og med vårt slektskap og kjennskap til det gamle Nordmarks-folket, var vi skjønt

enige om at benevnelsen ridevei betød gjennomgangstrafikk. Han sa at jeg var den første som hadde stilt spørsmålet.

Dette oppmuntret meg til å ringe *Dag Fredbo*, født 1954. Jeg berettet det samme for ham og han kunne fortelle at hans far, født 1903, og oppvokst på Fredrikstad, hadde fortalt at det gikk en vei oppover lia mot Gruvåsen. Det var en ytterligere bekreftelse på at det var noe mer her enn en vanlig sti. Dette kan ha vært en vei til skjerpet oppe på Gruvåsen, men det faret jeg nå har funnet, fører ikke til disse restene av leting etter malm.

Han hadde dessuten et kart, der det var inntegnet med blyant et far mellom Fredrikstad og Trehørningen. Det må være påført i årene mellom 1900–1917, siden Nordbanen er inntegnet og siden hans far og besteforeldre flyttet fra Fredrikstad i 1917.

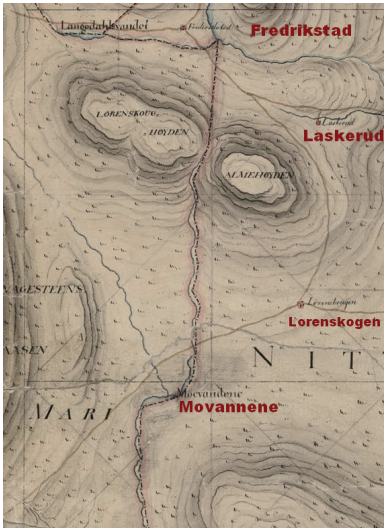
Kari Lindstad Mack, født 1943, og aktivt medlem i Lunner Historielag. Hun forteller at hun har hørt referert fra folk som var født på 1870–80-tallet, at Gamle Hadelandsvei gikk fra Ytterstryken og på skrå oppover lia. Utsagnet er interessant, men sier ikke noe om det kan ha vært rideveien gjennom Lillomarka til Stig. Det er sannsynligvis vinterveien som gikk ut fra Magovika i Ytterstryken over Mago, Helgeren og ned i Maridalen.

3.9 KARTMATERIALE

Jeg kunne håpe på å finne Gamle Hadelandsvei på det eldste kjente Nordmarks-kart, et kart fra en eiendomstvist i området omkring Trehørningen fra 1669, gjengitt på forsatsen i Sverre Grimstads bok *Nordmarka og Hakadalen*. Der er veien fra Christiania gjennom Maridalen navngitt og vist fram til saga i bekken fra Trehørningsvannet ned i Askeren.

I likhet med veien videre til Kongsvang, er heller ikke plassen Trehørningen eller Gamle Hadelandsvei ned mot Fredrikstad inntegnet. Det betyr bare at dette var uten interesse for de nye skogeierne. Det var veien ned til sagbrukene i Aker-selva som var av betydning.

3.10 FRA BURÅS I LILLOMARKA TIL FREDRIKSTAD VED ØRFISKE



Ltn. J. Grimsæths kart over deler av Nittedal og Hakadal i 1818.

I Birger Kirkebys bok Epoker av Nittedals Historie III, står på s. 146: «Fra Burås førte en ridevei […] til Maridalen». Kartet viser denne veien som går oppe i lia vest for plassen Laskerud. Gamle Hadelandsvei har fulgt denne veien mellom Laskerud og Fredrikstad.



Wei Kaart for det Schijdsmoeske Compagnies District under det Nordenfieldske Infanterie Regiments 1. Nationale Battaillon Optaget 1805.

Strekningen Burås i Lillomarka–Laskerud finner jeg ikke på andre kart.
GUL STREK: Gamle Hadelandsvei sammenfallende med militær ridevei nr. 33 fra Burås fram til Fredrikstad.

Veien er ikke vist fra Burås i Lillomarka og nordover mot Laskerud, men et kart bidrar til å kaste lys over strekningen Burås–Laskerud.

Rideveien var av militær betydning, men hadde sannsynligvis forlengst mistet sin betydning som sivil ferdselsåre da nye kart ble tegnet i 1818 og 1825 uten denne veien mellom Burås og Laskerud.

Fra Burås nordover mot Knadden, i nordenden av jernbanetunnelen ved Movann, er det vanskelig å finne klare spor. Jeg antar bilveien stort sett er lagt i faret etter Gamle Hadelandsvei. I dumpa like før jernbanen, har den gått langs bekken på en idyllisk gammel hestevei, som

nok er av nyere dato. Så passerer den bekken og skrår over jernbanen i en naturlig fjellskorte. På andre sida av jernbanen finnes stien igjen og etter å ha krysset bilveien går den rett inn i en mye brukt sti.

At sporet kan følges så rettlinjet og på begge sider av en vei og jernbane, ser jeg som et klart bevis på at veien har gått her.

Det bærer videre oppover langs en bekk og så kommer et litt vått parti. Her har vært maskindrift, vannet har funnet andre veier og det er mulig det tidligere har vært tørrere.

Etter ca. én km på fin sti langs bekken, tar Gamle Hadelandsvei av rett nordover og forlater stien mot Laskerud. Videre i flott terreng kommer snart Dragonveien og rideveien fra Maridalen inn fra vest (Tur 2 og veifar 6).

Nedenfor gjentar jeg beskrivelsen for Dragonveien fram til Fredrikstad (Tur 2).

Nå går veien videre i et komplisert terreng. Likevel går den både rett og fint. Snart ser jeg oppe fra lia ned på plassen Laskerud, nettopp fra et slikt ståsted som vist på kartet fra 1818.

Videre rundt åsen hvor den krysser bilveien til Laskerud. Her har den nok gått rett opp dalen, men Greveveien og senere utfylling har sperret slik at det nå har dannet seg en sti i retning Ørfiske der det ikke er så bratt.



GUL STREK: Gamle Hadelandsvei Burås –Laskerud–Fredrikstad.
BLÅ STREK: DNT-stier.

Dagens tråkk mot Skjerpet, som tar av fra Greveveien, følger en traktorvei. Men etter litt leting oppe i den bratte sørskråningen åpenbarte det seg en godt gjemt sti. Et sikkert tegn, rideveiene kuttet svinger og omveier der det var mulig. Det kan sees flere steder, men knapt så tydelig som her.

Videre er tråkket klart og tydelig ned gjennom Skjerpet. Her var en plass der det spøkte stygt, skriver Johannes Dahl i boken *Nordmarka. Eventyr og eldorado.* Det står rester av en kalksteinovn rett ved veien. Det kan synes altfor bratt her, men det skyldes nok at det er tatt ut stein til kalkbrenningen her.

Så er det bare å følge en grasbevokst kjerrevei ned til Greveveien og bort til plassen Fredrikstad.

3.11 FRA FREDRIKSTAD TIL GRYTA VED HOLMETJERN

I boka *Døli/Løstad gjennom tidene*, skrev jeg bl.a. om Gamle Hadelandsvei nordover fra Fredrikstad. Vi hadde en kritisk deadline før utgivelse av boka, så jeg rakk ikke å lete opp hele faret fra Fredrikstad mot Trehørningen.

Jeg kjente stiene fra Fredrikstad og nordover godt etter mange treningsturer tilbake på 1950–60-tallet og antok da at Gamle Hadelandsvei hadde fulgt den velbrukte driftsveien langs Langdalsvassdraget. Jeg tegnet den gangen også inn et far over toppen av Gruvåsen, men det ender i myr og tjern uegnet for ryttere. Ingen av disse to farene kan ha vært det opprinnelige hovedfaret.

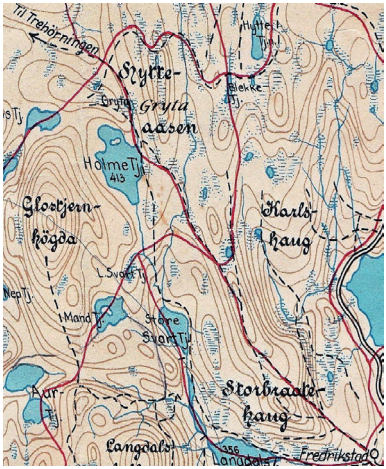
I håp om å finne et bedre alternativ, tok jeg nå for meg turistkartene som begynte å komme rundt forrige århundreskiftet og utover på 1900-tallet. Ett av dem er gjengitt her. Hertzbergs kart fra 1934 og et NGO-kart viser de samme stiene.

Jeg hadde håp om at i det minste noen av de inntegnede stier mellom Fredrikstad og Trehørningen var lagt i faret til Gamle Hadelandsvei. Men jeg forstod snart at bortsett fra stien rund Storbråtahaugen, var disse kartene til liten hjelp.

Jeg begynte derfor å lete etter et annet far videre nordover.

Første delen opp mot Storbråtahaugen er, til tross for igjenfylling etter maskindrift, nå helt ødelagt.

Oppe på flaten må faret ha fulgt stien som på de tre kartene er tegnet inn i ei sløyfe vest for Storbråtahaugen.



Utsnitt av Det kombinerte kart for sommer og vinterbruk over Nordmarka. Utarbeidet og tegnet av O. A. Tollerud. 1929. Nederst i høyre hjørnet er stien vest for Storbråtahaugen prikket inn.



Forfatteren bak steinsamlinger langs veien (juni 2014).



Denne røysa ligger rett ovenfor Gamle Hadelandsvei (juni 2005).

Kan det være en gravrøys fra bronse-/jernalder? Under en grensetvist mellom Verket v/Jens Moss og Burås v/Bernt Anker i 1780–81, sier ikke retten noe sikkert om hva denne røysa betyr, men bemerker at «stenene er lidt adspredede og af ælde maasegroede». De anslår at det er 30 lass stein i røysa. En annen røys litt lengre oppe ble anslått å inneholde 10 lass stein. Denne ble revet under nevnte grenseoppgang.

Fellestrekkene med gravrøyser fra bronse-/jernalder er slående. Formen er typisk for Østlandet. De ligger direkte på fjellet, noe som dessverre bidrar til dårlige bevaringsforhold for gravenes innhold. Det er sikt mellom de to røysene, det var viktig, og røysene ligger heller ikke i tilknytning til bebyggelse. Men kanskje det mest talende tegnet, er at de ligger i et usedvanlig vakkert landskap med god utsikt rett overfor et gammelt veifar.

At slike røyser i senere tid ble brukt som grensemerker er ikke uvanlig. Under grenseoppgangen i 1780, sa vitnene at den minste røysa var et grensemerke. Den største røysa er ikke nevnt i tidligere grenseoppganger før i 1822, da forvalteren på Hakedals Verk og eier av Burås i Hakadal, Nicolaus Widerberg (1777–1841), gjorde den til grensemerke for det han bestemte var hans skog. Jeg har studert grensene mellom Burås–Løstad og Døliskogene etter en grenseoppgang i 1696. Det er intet som tyder på at røysene opprinnelig har vært grenserøyser.

Hvor kom all steinen fra? I dag ligger ikke slik stein i området. Det må ha vært en enorm jobb å bygge denne røysa. Det synes helt usannsynlig at så mye arbeid skulle legges ned i to grensemerker så langt fra bebodd område.

Dette faret vest for Storbråtahaugen kjente jeg fra tidligere, så det fant jeg ganske fort gjennom nye hogstfelt. Etter noe leting, kom jeg inn på et far under fjellveggen som løper nord/syd vest for Gruvåsen.

Så gjorde jeg et spennende funn. På flabergene, ca. 100 meter nord for der faret krysser *blåstien* fra Fløyta, fant jeg tre små røyser.

De var nesten begravet av lyng, mose og jord. Den midterste røysa inneholdt en bauta som jeg reiste opp, ca. 80 cm høy.

Videre gikk stien i vestre kant av myra nordvest for Gruveåsen og bortsett fra i hogstfelt og lyngmark, er tråkket ganske tydelig. Det er lett å gå med varierende stigning, og det kjennes at marken er fastere i tråkket.

Faret finnes neppe på noe kart. Det tilsier at faret allerede var ukjent som turvei da de første turkartene så dagens lys. O.A. Tollerud har tegnet en sti fra Gruvåsen til Holmetjernet, som følger Gamle Hadelandsvei et par hundre meter gjennom et skogholt etter et far jeg fant da jeg lette her i 2005.

Men der Gamle Hadelandsvei *unngår* myrer og bare fjellkoller, går Tolleruds stier *rett over*. En ideell tursti, men umulig som ridevei.

Først oppe i skiløypa ved Holmetjernet, faller stiene inn i samme spor et par hundre meter. Tollerud avslutter denne stien etter passering av bekken ut fra Gryta.

3.12 FRA GRYTA TIL TREHØRNINGEN

Tidligere falt det meg ikke inn at Gamle Hadelandsvei kunne gå vest for Gryta.

På turkartene er vist en sti som går videre på østsida av Gryta nordover, men den går i myr og er uegnet som ridevei.

Altså tenkte jeg det måtte finnes en annen vei på østsida fra Gryta og nordover. Jeg fant et tråkk oppe i skråningen øst for Gryta og fulgte det fram til Delebekken. Der fant jeg igjen stien som er tegnet på kartene og lette den opp fram til Gørjaveien ved Langvannet.

Dette tråkket øst for Gryta lignet for mye på et elgtråkk, og noe av faret ned mot Delebekken var en tidligere rødmerket skiløype. Det var også usikre spor gjennom to hogstfelt og retningen var ikke stabil. Jeg var i tvil om jeg var på rett vei.

De som tegnet inn stier på disse turkartene, har opplagt ikke hatt Gamle Hadelandsvei i tankene. Ikke så rart, kartene ble laget i første halvdel av 1900-tallet, og da hadde historien for lengst lagt sitt slør over veien.

I utgangspunktet hadde jeg heller ikke særlig tiltro til denne blyantstreken som var tegnet inn på Dag Fredbos kart, men ved nærmere ettertanke; hvorfor ble denne streken tegnet om det ikke var for å fortelle ukjente hvor de skulle finne veien?

Til min store overraskelse så jeg nå at blyantstreken ganske nøyaktig fulgte det faret jeg allerede hadde funnet fra Fredrikstad fram til Holmetjernet. Dermed festet jeg også lit til blyantstreken som fortsatte vest for Gryta mot Trehørningen.

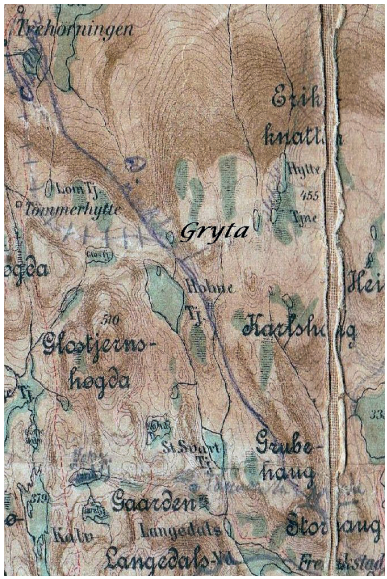
Nå fant jeg faret på skrå over dalen som løper ut av tjernet Gryta. Her, i bunnen av denne dalen, var en oppbygd steinforstøtning. Dette kan umulig ha vært en driftsvei, så dersom denne sjeldne forstøtningen er menneskeskapt, kan det bare være for å gjøre det lettere å passere for ridende eller hester med kløv eller slep. Igjen er dette den rette og korteste linjen.

I 2005 fant jeg etter all sannsynlighet stedet der Buråssetra har ligget. Fem stier løper ut herfra og en av disse fulgte jeg den gangen mot Gryta og antok at den gikk

videre mot Trehørningen. Nå har jeg funnet sporet videre ned over utløpet av Gryta og således fått bekreftet forbindelsen mellom Burårssetra og Trehørningen langs Gamle Hadelandsvei vest for Gryta.

Videre går faret fra kanten av myra i svak stigning inn på retning mot Trehørningen.

En steinsamling oppe på en stor stein 15 meter fra faret vekket min interesse. Jeg kom fram til at det måtte være et gammelt delemerke fra den gang Trehørningens og Verkets skoger møttes her. Grensen ble gått opp i 1837. Den skarpe steinen på midten ligger i grenselinja og har retning 160 grader akkurat slik grensa går ned i Holmetjernet. Kanskje er det ikke en tilfeldighet at grensemarkeringen står her rett ved en gammel ferdselsåre?



Dag Fredbos kart. Stien mellom Fredrikstad og Trehørningen inntegnet med blyant på Kristian Petersens kart (1906). I bruk av oppsittere på Fredrikstad 1900–1917.

Videre går faret gjennom et vakkert landskap med åpen gammel furuskog som knapt er endret siden Jens Nilssøn red her med sitt følge i juni 1575. Etter å ha passert i kanten av to urørte myrer, bærer det utover.

Ned mot Langvannet møtte jeg ufremkommelige fjellskrenter og ugreitt terreng, jeg famlet i blinde. Jeg begynte derfor å lete etter et vadested over bekken ut av Askeren. Det fant jeg, og etter noen søk fram og tilbake var jeg sikker på å ha funnet faret fra Trehørningen fram til Gørjaveien. Jeg krysset over veien, og der lå stien som et lite stykke lengre oppe møtte stien jeg hadde fulgt ned lia.

Et typisk eksempel på gamle far. På den ene siden av veien har det ikke har vært i bruk og er fullstendig utvisket. Her fant jeg altså det utviskede faret først og fikk så bekreftet at det fortsatte rett over veien.



Her går Gamle Hadelandsveien i vestre kant av myra rundt Gryta (juli 2014).



Steinsatt bålplass mellom Gryta og Trehørningen (juli 2014).



Her kunne Hadelendingene se hjem til Gran. Langvannet i forgrunnen (juli 2014).

3.13 FRA TREHØRNINGEN TIL KONGSVANG

Fra Trehørningen går Gamle Hadelandsvei i samme far som «Byveien» fra Maridalen over Liggeren og Gørja (Tur 4).

Nord for Elvannet går den, som vist på militærkartet, den korteste veien forbi den nedlagte plassen Elvika. Videre forbi Jorbærbakken, Kongsvangsskog og Kongsvang nede ved Hakadalselva.

Stien fram til Jordbærbakken har i lang tid vært blåmerket, og den er bred og velbrukt av turgåere og av folket på plassene i området.

Etter å ha krysset bilveien slutter blåmerkingen, men jeg har funnet igjen den opprinnelige stien etter en rett linje gjennom et nyere hogstfelt. Videre på østsida av Elvannshøgda, forbi Kløvsteinen og Kirkesteinen, som ligger 100 meter lengre nord. Stien tar rett fram der turstien over Elneshøgda tar av.



Det militære kartet fra 1805, viser veien mellom Trehørningen og Jordbærbakken rett fram forbi den nedlagte plassen Elviken, slik «blåstien» går i dag. Denne veien mangler på de senere kartene fra 1825 og 1860, der veien i stedet er vist bortom plassene Bråten og Kroksund.

Det råder noe forvirring om navnene. Kløvsteinen har også blitt kaldt Milesteinen, Hvilesteinen og Bysteinen. Jeg har valgt å kalle den Kløvsteinen, fordi navnet minner om at det var en ride- og kløvvei der reisende la kløvet over på steinen for å hvile.

Stien, som snodde seg nordover fra Kirkesteinen gjennom gammelskog, var en riktig perle av en sti.

Høsten 2015 ble alt hogd og stien som mange steder var meget tydelig, men ikke merket, er nå helt utradert og fylt med store kvisthauger.

I boka, Nordmarka og Hakadalen, har Sverre Grimstad et kapittel om disse to steinene.

Fritt sitert fra boken: «Holland skriver om Bysteinen (Kirkesteinen). Bysteinen er en gammel merkestein og tillike møtested og hvileplass, men uten noen hus. Stedet med steinen har fra eldre tider hatt det besynderlige navnet Linskjørkja, uten at noen kan forklare opprinnelsen eller betydningen av det merkelige navnet […]. De nederste 50 cm er omgitt av en naturlig terrasse av løse stein, jord, mose m.v. og danner en slags sittebenk. […] Det er en høytidelig og stemningsfull atmosfære rundt steinen her oppe i stille skogen.»

Sverre Grimstad skriver videre at steinen var grensemerke mellom Kongsvang- og Elnesskogen før skogene kom i Hakedal Jernverks eie. Forvalteren på Jernverket, Nicolaus Magnus Widerberg (1777–1841), gir en nøyaktig beskrivelse av steinen og kaller den *stenen paa Høibraaten*.



1825



1860

De to kartene her fra 1825 og 1860 er laget etter at Gamle Bergensvei (Kongeveien) ble tatt i bruk. I motsetning til militærkartet fra 1805, svinger veien nå innom plassene mellom Trehørningen og Kongsvang og det er tydelig at veien ikke lengre er i bruk som «highway» mellom Oslo og Hadeland. Vinterveien er vist over vannene.

Så bærer det videre nedover lia til plassen Kongsvangskog, der sagnet sier at Kjerringa med staven bodde.

Nå gjenstod bare den siste biten fra Kongsvangskog, ned forbi tuftene etter middelaldergården Kongsvang (pkt. 3.8), til vadestedet over Hakadalselva.

Birger Kirkeby skriver at løa stod her til omkring 1900 og at arbeidere ved jernbaneanlegget ble innkvartert der. Det kan peke mot at de andre husene ble revet eller flyttet før den tid. Således er våningshuset på Kongsvangskog flyttet herfra.



Bildet er fra Birger Kirkebys Bygdebok for Nittedal og Hakadal 2. bind og teksten er slik: «Milesteinen ved den gamle byvegen, naturlig vegmerke ved middelaldervegen mellom Oslo og Hadeland over åsene til Kongsvangskog. Nils Myhren står og fru Holland sitter ved steinen. (Foto 1941: F. Holland.)»

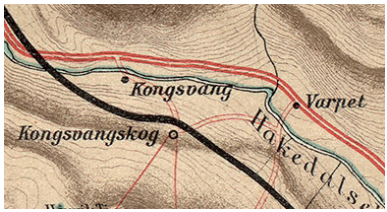
Nils Myhren var for øvrig av nærmeste slekt til både min farfar og til min farmor.



Slik ser det ut i dag ved Kirkesteinen (milesteinen iflg. F. Holland), der middelaldervegen passerte. Stedet har i tidligere tider vært en hellig grunn for folk inne på skogen og iflg. tradisjonen dro nordmarkingene hit på søndagene for å høre kirkeklokkene fra Hakadal kirke.



Jeg telte minst 30 rydningsrøyser her på Kongsvang. De ligger ganske tett, ikke slik en finner i utkanten av jorder på plassene innover i Nordmarka. Da sank det inn i meg at denne gården var eldgammel, mye eldre enn de andre plassene i Nordmarka, som stort sett ble ryddet fra 1600-tallet og utover. Rydningsrøyser fra bronse-, jern-, og middelalderen er ofte små og ligger med bare noen få meters mellomrom i åkerarealene. (Kulturminner og skogbruk 1997, s. 119.) Bildet er tatt juli 2014.



På Kristian Petersens kart fra 1906 er det tegnet inn en kjerrevei med bru over elva bort på riksveien der Kongeveien gikk i sin tid. Denne brua er av nyere dato og har nok ingen sammenheng med Gamle Hadelandsvei. På andre siden av elva er det tydelig spor etter en kjerrevei som har ført opp på Gamle Bergensvei, og som her ligger helt intakt et stykke sørover. Den er ryddet og merket av Lunner Historielag.

Trolig ble de små jordflekkene mellom røysene brukt fra oppsitterne på Kongsvangskog oppe i lia.

Det kan forklare at Kristian Petersens kart viser en kjerrevei mellom plassene.

Men først ville jeg finne veien mellom de to plassene og tok kompasskursen mot Kongsvangskog. Da gikk jeg rett på to små åpne grinder som skulle hindre dyr å passere jernbanen.

Faret gikk rett opp til gården og var ganske lett å finne i den åpne gammelskogen ovenfor jernbanen.

Tilbake på Kongsvang nede ved elva der Petersen har tegnet kjerreveien på sør/østsida av husene, ante jeg svake spor nordover langs elva.

Ny kompasskurs mot det sannsynlige vadestedet og etter noen turer fram og tilbake trer sporet fram. Sporet fortsatte forbi der kjerreveien hadde gått på bro over elva. Ingen unødige kroker ned mot elva, ingen fiskersti. Faret førte fram til et sannsynlig vadested.

Her ligger flate steiner, både på elvebreddene og i selve elva, noe som gjør at elvebunnen er lett å forsere. Bredden gjør at elva ikke får så stri strøm. Det gjør det enklere for mindre husdyr og småfolk å krysse elva.

På andre sida av elva der Kongeveien gikk, er sporene forsvunnet i senere veiutbygging.

Omkring Kongsvang ble det utført en flatehogst i 2015. Grunnmurer og noen røyser var merket før hogsten, men spor etter stier er nå borte for godt.

Plassen Varpet

Jeg reiste opp til Varpet og Kongsvang, lengst nord i Hakadal, i håp om å finne en kastestein som kan ha gitt opphav til navnet på plassen Varpet. Plassen ble ryddet i 1720-årene, men det kan tidligere ha vært satt opp et hus eller ei hytte for ferdafolk.

Håpet var at en slik stein kunne fortelle noe om Gamle Hadelandsvei. Det ble ikke noe funn. Steinen kan ha ligget langs Den Bergenske Kongevei og forsvunnet i senere veiutvidelser.



Vadestedet over Hakadalselva. RV4 i bakgrunnen (juli 2014).



Grind i stien mellom Kongsvangskog oppe i lia og Kongsvang nede ved elva (juli 2014).



På østsida av elva ved dette vadestedet der Gamle Hadelandsvei møter den eldgamle veien fra Romerike, fra Smålenene og Vingulmark (deler av Østfold) gjennom Nitte- og Hakadalen, ligger en meget spesiell stein med det som kan være skålgroper. Det er seks–sju slike groper i denne steinen. Slike groper ble brukt fra yngre steinalder frem til middelalder, enkelte også i nyere tid. De tjente som offergroper for smør og blod.



Steinblokk med skålgroper? (Juli 2014.)

I stedet fant jeg det som kan være en stein med skålgroper og tre intakte strekk av Kongeveien mellom Rv4 og elva.

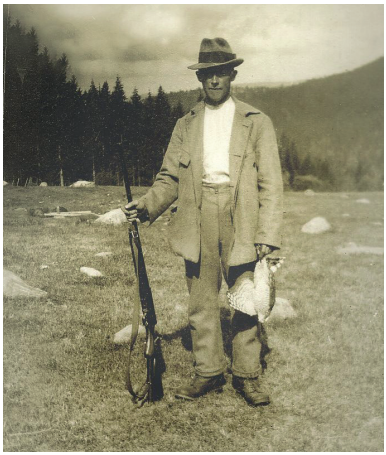
Jeg har ikke befattet meg med hvor veien gikk videre gjennom Lunner og Gran.



Kongsvangskog juli 2014



Mine oldeforeldre Ingvald Thoresen Kongsvangskog, f. 1839 i Jenserud, d. 1936 i Kongsvangskog. Agnete Pedersdatter Kongsvangskog, f. 1842 i Kroksund, fødte 11 barn. Hun døde i Kongsvangskog 1939. Begge ble altså 97 år. De har i dag en svær etterslekt.



Ole Kongsvangskog, yngstemann i barneflokken, født som tvilling i 1883. Han overtok plassen etter foreldrenes død. Min bestefar var eldst, født i 1865. (Kongsvangskog på 1920-tallet.) Foto: Nils Pinslie

Oppsummering Gamle Hadelandsvei

Gamle Hadelandsvei gikk gradvis ut av bruk, kanskje allerede fra midt på 1600-tallet, og tok endelig slutt ut på 1800-tallet, da veien over Bjøråsen og Greveveien stod ferdig. Samtidig har trolig navnet Gamle Hadelandsvei oppstått. Navnet er i dag knyttet til Lillomarka.

Leden fra Fredrikstad over Trehørningen og Kongsvang til Harestuvannet, lengst nord i Hakadal, var på sommerstid den korteste og letteste veien til det østlige Hadeland. Dette er etter all sannsynlighet Gamle Hadelandsvei videre nordover fra plassen Laskerud som J.H. Borrebæk, H.O. Christophersen og Birger Kirkeby etterlyser. De mer enn antyder at leden over Trehørningen er identisk med Gamle Hadelandsvei, men per i dag kjenner jeg ikke deres kilder, og jeg må konkludere med at skriftlige kilder ikke finnes, ei heller kart.

TUR 4
«BYVEIEN» MARIDALEN–LIGGEREN–TREHØRNINGEN – KONGSVANG

4.1 INNLEDNING

Denne «Byveien» skiller lag med «Bygata» nær Liggeren. «Bygata» går nordvestover mot Jevnaker og «Byveien» går nordover mot Kongsvangskog/Hakadal/Lunner. Felles for begge er at de fra Oslo passerer vest for Maridalsvannet og følger samme trasé fram mot Liggeren.

Opp til Liggeren har det ført flere veier; en gikk øst for Øyungen, men vi velger veien fra Hammeren over Kamphaug og Gåslungen fram til Liggeren. (Beskrevet i Tur 5, BYGATA OSLO–JEVNAKER.)

Veien går etter *blåsti*, med unntak av strekningene Gørja–Sølvvikaveien (veien øst–vest, sør for Askeren/Trehørningen), og Bakken (Jordbærbakken)–Kongsvang.

4.2 LIGGEREN–TREHØRNINGEN

Fra Liggeren går det fin *blåsti* over Kalvsjøhøgda fram til Gørjaveien, som den følger over elva fram til den første svingen.

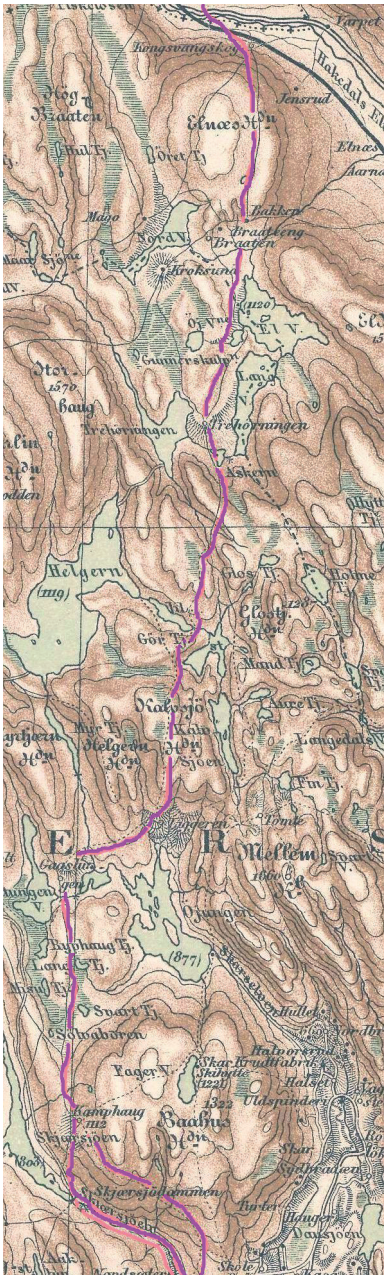
Her er merket en nyanlagt *blåsti* som følger en traktorvei inn i nytt terreng over til Sølvvika i Helgeren. Vi følger ikke den, men tar den opprinnelige stien rett opp ved inngangen til svingen, 20 meter før den nye stien tar opp i traktorveien og krysser denne litt høyere opp.

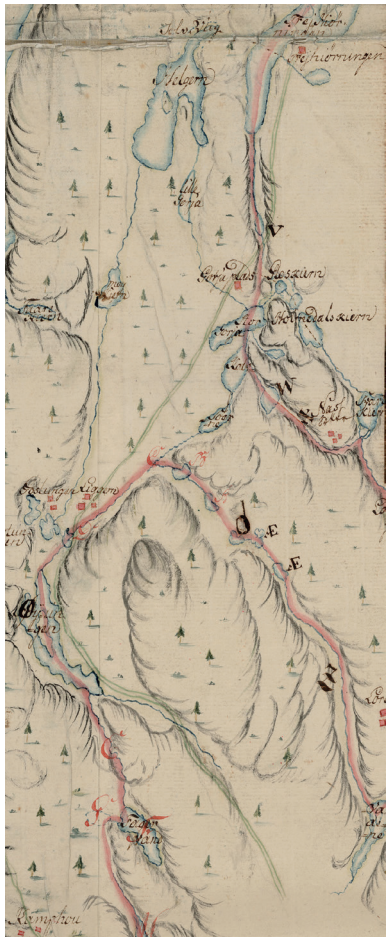
Den første biten av stien, opp forbi tuftene etter Gørjaplassen, forsvant i en flatehogst en gang på 90-tallet. Den er likevel ganske lett å finne og går over Fuglemyrhøgda, i noe av det fineste terreng Nordmarka kan by på.

Litt under østsida av høgda går den i kanten av et lite tjern, før den brått svinger ned en gammel vintervei på sørsida av Froskeputten, skrår over bilveien og en hole eller åsrygg, før den igjen er nede på bilveien, som den følger et stykke over åsen. Der bilveien svinger svakt i østlig retning går stien rett fram, krysser veien til Sølvvika og kommer inn på *blåstien* fram til Trehørningen. Der slår den følge med Gamle Hadelandsveien, beskrevet i pkt. 3.13.

For oss er strekningen Gørja–Trehørningen interessant. *Blåstien* følger bilveien videre, men bør i stedet følge Byveien over Fuglemyrhøgda *til Froskeputten*.

På Trehørningskartet fra 1669, vist på forsatsen i Sverre Grimstads bok *Nordmarka og Hakadalen*, er veien tegnet inn fram til saga i bekken fra Trehørningsvannet ned i Askeren, med flg. påskrift: «Wejen fra Christiania til Trehiørninck.» Birger Kirkeby skriver som nevnt: «Vi veit at den gamle ridevegen mellom Oslo og Hadeland gikk her.» Altså at den gikk videre over plassen Trehørningen og til Kongsvang.





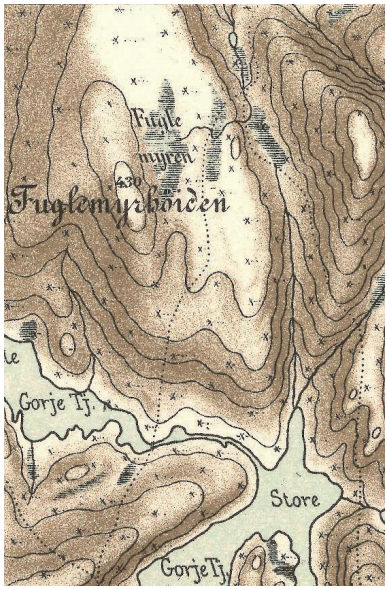
Morten Kroghs grensekart fra 1760. Veien er vist etter dagens blåsti øst for Øyungen, forbi Liggeren over Kalvsjøhøgda til Gørja, over Fuglemyrhøgda, sør for Froskeputten, fram til Trehørningen.

På dette kartet fra 1872, er Byveien tegnet inn i sin helhet fra Hammeren over Kamphaug til Gåslungen–Liggeren–Kalvsjøhøgda–Gørja–Fuglemyrhøgda–Trehørningen–Kongsvang.

Disse to kartene fra 1669 og 1760 er laget før Gamle Bergensvei gjennom Hakadal ble åpnet for bruk. Det er derfor sannsynlig at de viser den opprinnelige «BYVEIEN».

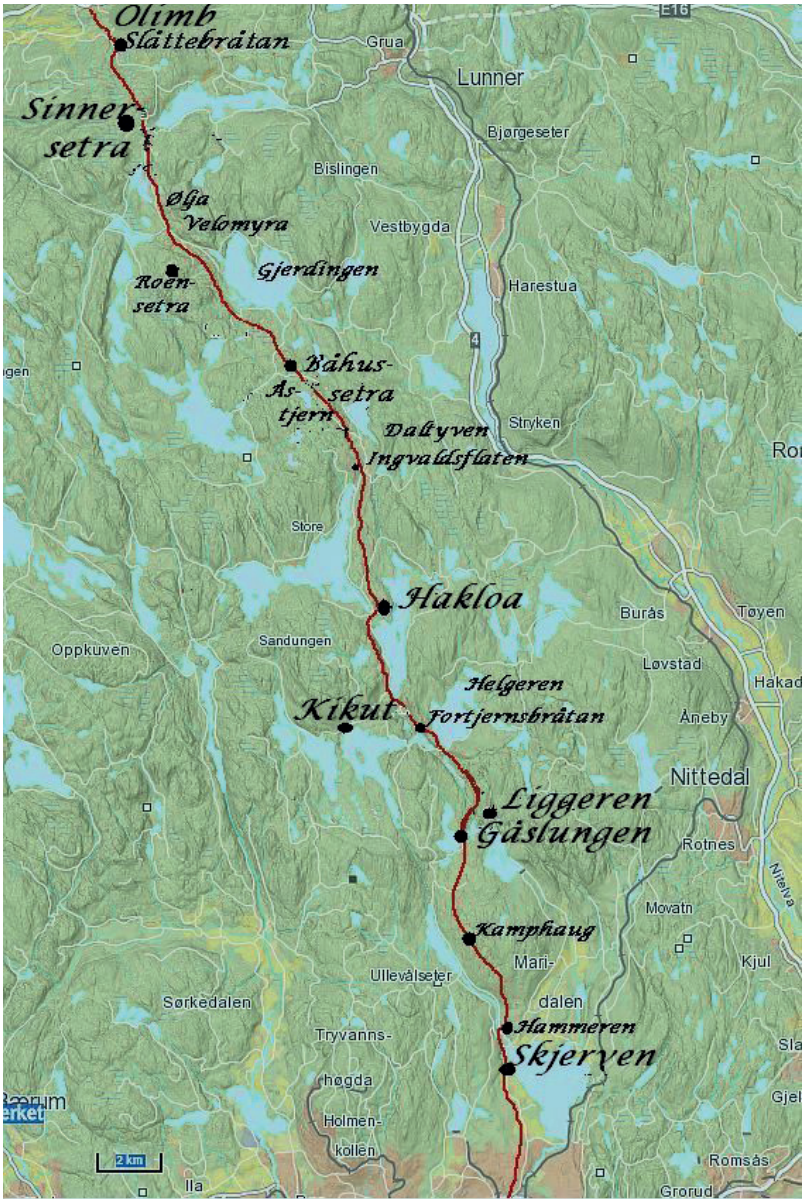


Fuglemyrhøgda (juni 2008).



Kartet fra 1901 viser Byveien over Gørja og Fuglemyrhøgda forbi Froskeputten, der blåstien i dag følger bilveien.

TUR 5
«BYGATA» MARIDALEN–JEVNAKER/HADELAND



5.1 INNLEDNING

Av de fire veiene jeg har valgt å beskrive, alle mellom Oslo og Hadeland, er Bygata den best dokumenterte. Det være seg gjennom beskrivelser og gamle kart, og som blåmerket sti i dag fra Maridalen fram til Gåslungen/Liggeren, samt ved Båhusseter og et lite parti mellom Elgstøa og Roensetrene.

Når kartene studeres nøye – og kompasset brukes flittig – har det vært en overkommelig jobb å finne *Bygata*, selv om det er langt til fots mellom Oslo og Jevnaker! Men nettopp i det rasjonelle trasévalget ligger beviset på at man er på rett vei.

Min interesse for Bygata våknet med historien om en grandonkel på Hadeland, som drev frakt med hest og slede att og fram til Oslo sist på 1800-tallet. Nei, det var nok ingen raskere vei til *byn* enn langs Bygatas vinterled.

Men vi skal vandre til fots, som pilegrimer, fra Margareta-kirken i Maridalen til Sinnerseter og Olimb, der veiene videre forgrener seg mot de urgamle gårdene på Hadeland – med Søsterkirkene på Gran som det antatt eldste kultsted. Ja – for pilgrimene kan ha tatt denne veien. Kanskje overnattet de på Kamphaug som var kirkegods i middelalderen, og først hørte inn under klosteret på Hovedøya. Men det var også setre underveis som kunne gi tak over hodet. Liggeren var opprinnelig seter, på Hakloa er det spor etter menneskelig aktivitet fra meget gammel tid. Og inne på Hadelandsiden lå Båhus-, Roen- og Sinnersetrene midt i Bygata. Men like gjerne kan pilegrimene ha valgt Byveien (Tur 4), og overnattet på Kongsvang (Tur 3/pkt. 3.8).

Etter kartene å dømme, der Bygata er tegnet inn på kart så sent som i 1872, og oppdatert ved århundreskiftet, kan denne veien ha vært i bruk som handelsvei mellom Oslo og Hadeland til langt ut på 1800-tallet. Ja, kanskje helt fram til tiden da samferdselen ble motorisert. Deler av den har vært i bruk som setervei og for fastboende i Marka.

5.2 MUNTLIGE BESKRIVELSER, LITTERATUR OG KART

Det har vist seg ikke å være hold i muntlige opplysninger om *Bygata*. Årsaken synes enkel. Deler av veien har vært i bruk opp til vår tid, men da som tursti. Det er mange generasjoner siden veien var i bruk som ferdselsvei mellom Oslo og Hadeland og ble husket som nettopp det. Også for dem som i sin tid brukte den på sin ferd mot byen, lå den jo bare der den alltid hadde ligget. Og det var vel ingen spesiell grunn til å huske den når andre veier rundt Marka ble tatt i bruk. Glemt blir stien der bilvei går parallelt.

H.O Christophersen skriver på side 56 i sin bok *På gamle veier og nye stier i Oslomarka (1956)*: «I over førti år har denne veien nå ligget gjemt og glemt helt siden den nye kjøreveien langs med Store Sandungen ble bygd ferdig.»

Som nevnt innledningsvis, min inspirasjon til å lete opp dette lange strekket har vært min oldefar Nils Sandungens bror, Hans Chr. Olsen, født 1843 på Gåslungen i Nordmarka. Han kjøpte Rudsødegård på Hadeland. Som attåtnæring drev Hans

som kjører mellom Hadeland og Christiania på vinterstid – altså så sent som i 1870–90-åra.

En slektning skriver: «Veien inn til Christiania het Bygata – den gikk over ved Olom til Vestenden – Roensetra – Elgstøa – Båhussetra – til Ingvaldsflaten – til Hakloa og inn til Hammeren i Maridalen. Langs veien møtte de frem de som hadde tungt å bære. Det kunne være skyttere med sekker fullt av vilt. Kjøreren måtte vite hvor slike varer skulle leveres. Fra Christiania kunne det være mel – kaffe og andre forbruksvarer. Dette var et strevsomt yrke og det ga lita fortjeneste.»

Fra Oslo til Fortjernsbråtan viser de gamle kartene at dagens *blåstier* er lagt etter *Bygata*. Nord for Fortjernsbråtan har veien gått ut av bruk og de historiske kartene har vært avgjørende og gode kilder som har gjort det mulig å finne veien. Stien forbi Båhusmyrene var vanskelig å finne. I ettertid ser jeg at et nøyere studium av det eldste kartet fra 1825, kunne spart meg for mye leting og bomturer i dette området.

På andre områder er de eldste kartene utilstrekkelige. Det gjelder særlig området mellom Ingvaldsflaten og Båhussetra. Kartet fra 1872, som for første gang viser Åstjernet inntegnet, har vært til uvurderlig hjelp.

5.3 FRA OSLO TIL HAKLOA

Det ble en vandring i mine forfedres spor. Vi kan tenke oss at vi har vært nede i Oslo, gått Maridalsveien forbi bondegårder og grønne enger tilbake opp langs Akerselva. Her lå bondehandlene som nordmarkingene benyttet på sine byturer.

Det er gode og velbrukte stier fra Hammeren og opp til Kamphaug.

Kartet fra 1825 på neste side, viser den korteste veien langs begge sider av Skjærsjøelva. Det er sannsynlig at hovedveien har gått her.

Vi velger stien oppe i åsen som synes mest attraktiv fra en turgåers synspunkt. På Kamphaug bodde min oldefar Nils noen år, før han flyttet til Sandungen med kona Andrine, født på Skjerven. Her døde også min tippoldefar Ole Olsen Gåslungen i 1854. Enka Karen ble med til Sandungen. Hennes far var fra Skjerven og moren fra Holum i Nittedal.

Kamphaug lå høyt og fritt. Egil Collett Aabel (1905–1989), skriver i boka *Normarksfolk Plasser og slekter gjennom 300 år,* at gården hørte inn under klosteret på hovedøya i middelalderen og at Bygata gikk her.

Ferden går videre etter fin blåsti opp til Gåslungen. Her ble min oldefar, Nils Sandungen, nest eldst av åtte barn, født i 1821. En av hans tanter, Anne Olsdatter, ble gift til Hakloa i 1806. Hans besteforeldre, Ole Olsen d.e. og Berthe Hendrichsdatter, bodde også her på Gåslungen. De var født på 1750-tallet og kom fra gårdene Strøm og Fossen i Hakadal. Ole d.e. var dragon da han giftet seg i 1779. *(Birger Kirkeby skriver at også Oles far var dragon på gården Tøyen i Hakadal. Omtalt i pkt. 2.1, Dragonveien.)* De ble stamfedre til mange nordmarkinger og utallige etterkommere, som i dag er spredd for alle vinder.

Gåslungen er nevnt som plass under Abbedskov (Kamphaug) i 1739. Men det bodde folk her lenge før; i finnemantallet 1686 bodde det en finne her ved navn Hendriik Røtungen.



Kart fra 1797 viser veien fra Christiania, opp langs Akerselva og Maridalsvannet.



Kartet fra 1825 viser tre sommerveier nordover fra Maridalen: En over Skar, og på østsiden av Øyungen til Liggeren, og to på hver sin side av Skjærsjøelva; en til Kamphaug og videre nordover, og en til Ullevollseter/Blankvann.

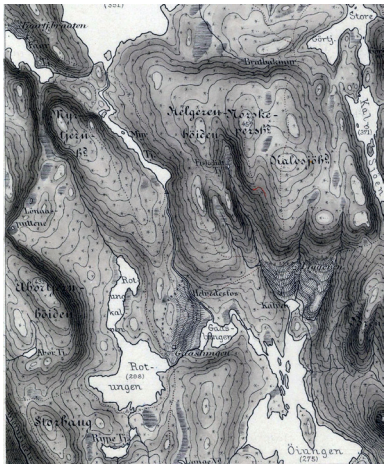
Stien videre fra Gåslungen, opp mot Myrtjernhøgda, kan være vanskelig å finne, men ned mot Myrtjernselva er den lett å følge.

Det er den korteste veien, men finnes ikke på det eldste kartet fra 1825. Det kan skyldes at det er svært myrlendt der den går nær Myrtjernelva. Det er dessuten svært bratt ned mot dette partiet, uten at det betydde så mye for den tids reisende.

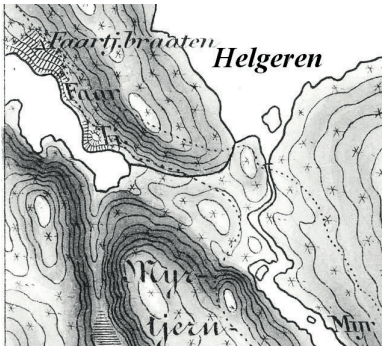




Gåslungen (februar 2016).



Kartet fra 1881 viser Bygata; Gåslungen–Myrtjernshøgda–Fortjernsbråtan og den andre grenen mot Liggeren–Helgeren-dammen–Fortjernsbråtan.



Utsnitt av kartet fra 1881.
Her ligger stien fra Gåslungen over Myrtjern-shøgda, og der sandtaket er i dag, og videre langs Fortjern på skrå opp lia, der den slutter seg til stien fra Liggeren. Den er også vist videre mot Hakloa, men kartet stopper her.



Utsikt fra Myrtjernshøgda nordover mot Helgeren (mai 2016).



Kartet fra 1925 viser de samme stiene som på 1881-kartet mer detaljert, men med en forskjell: Stien over Myrtjernshøgda er nå ført rett opp på bilveien og inn på stien fra Liggeren til Fortjernsbråtan.



Utsnitt av kartet over fra 1925. Stien opp langs Fortjern er nå borte og i stedet ført rett opp på skogsbilveien mot Helgerendammen.

Fra Gåslungen viser de gamle kartene at Bygata har tatt veien mot Liggeren og møtt *blåstien* over Kvehøgda til Helgerendammen og Fortjernsbråtan.

Egil Collett Aabel skriver at Ligger er et gammelt ord for slottsfogd eller slottsforvalter og at Liggeren er en av de første kjente plasser i Nordmarka. Den gikk tidlig over fra seter til bebodd plass under Haug gård i vestre Aker.

Om Fortjernsbråtan forteller Asbjørnsen i «*En nat i Nordmarken*» «om Lukas finne, som hadde bodd i Fortjernbråten og kunne så meget at han frelste jorden sin for alle slags udyr, så aldri noe kreatur ble slått eller revet for ham,».

Egil Collett Aabel skriver at her har flere ferdselsveier krysset hverandre fra gammel tid: «Fra Bjørnholt over Rådalshøgda til Smalstrømmen, videre over Fortjernsbråtan, vest om Haklomana frem til Hakloa. En annen og eldre gren av Nordmarksveien gikk fra Kamphaug via Gåslungen over Kvehøgda til Fortjernsbråtan» (stien vi følger). Egil Aabel kaller den i boka *Nordmarksfolk for Bygata*.



St. Hansfest på Liggeren (juni 1998). Plassen lå i et veiknutepunkt. Her kom byveiene fra Hammeren over Gåslungen, og fra Skar langs Øyungen. Og herfra gikk de videre til Hadelandsbygdene.



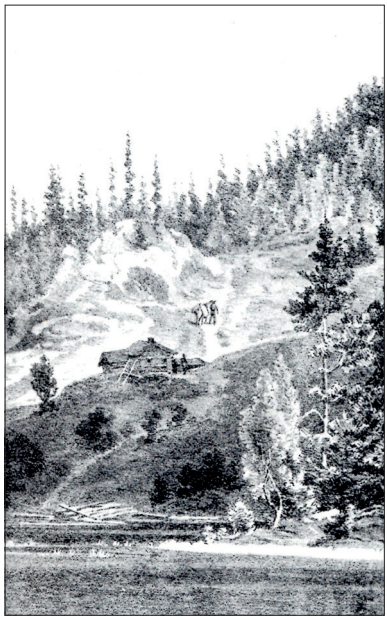
Bygata i det skrå terrenget mellom Helgerendammen og Fortjernsbråtan. Bygata går også andre steder i skrått terreng uten klare spor, men her er «hylla» bevart fordi veien ikke har vært ute av bruk (mai 2016).



Bygata ut fra Fortjernsbråtan mot Hakloa (mai 2016).



Fortjernsbråtan. Malt av Johan Fredrik Eckersberg i 1853–1855.





Fortjernsbråtan.

På vei fra Fortjernsbråtan går en mann med kløvhest etter Bygata mot Hakloa. Kollen til venstre er litt høyere enn i virkeligheten, men retningen stemmer bra, også med de gamle kartene.

Det kuperte og myrlendte terrenget nærmere elva viste seg helt uframkommelig for en ridevei fram mot Hakloa. Som så ofte før, lå stien etter den rette linje mellom to mulige punkter.

Utgangspunktet sørfra var greit og maleriet til Eckersberg viste veien. Kollen til venstre for ferdamannen var i virkeligheten litt mindre, men retningen stemte godt. Inne i skogen var sporene svake, men det så ut til i starten å ha vært to parallelle stier over noen hundre meter. Den ene for kløv og den andre for gående.

Fra der disse farene møtes, er faret stort sett tydelig fram til bekken som renner ned i Svartkulp, og viktig; faret holder høyden innunder den bratte Haklomana.

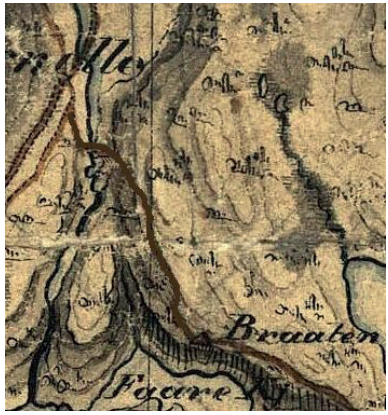
Men så er den lette ferden over. Ned i Svartkulp er det brattere enn en skibakke eller så er det uframkommelig ur. Men ned her må veien ha gått, det viser kartene uten unntak. Litt lengre ned langs Svartkulpelva er det enda brattere og i tillegg er terrenget gjennomskåret av ei uframkommelig myr.

Da gjenstod bare to muligheter; en for kløv på den nordre ryggen av bekkedalen, så langsetter Svartkulp fram til dammen. Den andre veien går i en bue ned i den nordre vika i Svartkulp og fram til dammen. Slik er den tegnet på de gamle kartene.

Fra Haklodammen går stien med gelender rett opp bergveggen. Her ble det nok for bratt selv for datidens firbeinte. I stedet gikk de en liten sløyfe mot sør. Stien ligger der klar og tydelig. Når den kommer ut i åpen lyngmark, forsvinner den helt, men retningen inn på stien videre virker klar. Derfra følger jeg stien inn på de lave atthaldsdemningene fram til bilveien, som vi dessverre er henvist til å følge, fram til Sandungsdammen og Hakloplassen.



1827. Jeg har forsterket stien.



Funn i marken bekrefter at disse to kartene fra 1827 og 1825 viser «Bygata» som går innunder Haklomana rett fram, før den svinger ned mot den senere Haklodammen. Det kan synes umulig å komme ned mot dammen, men særlig er kartet fra 1825 nøyaktig på dette punkt.

5.4 FRA HAKLOA TIL INGVALDSFLATEN

Egil Collett Aabel skriver at Bygata gikk forbi Hakloa og at den første her var en finne ved navn Brynolf Hakloa, nevnt i 1671.

Uten kartet fra 1962 hadde det nesten vært umulig å finne Bygata på denne strekningen. Første biten starter som en fint opparbeidet hestevei. Der den svinger østover etter en snau km, forsvinner Bygata i et mindre hogstfelt, men på andre siden lå den klar og tydelig i gammelskog helt opp til Måsjøveien.

Der begynte problemene. Hardhendt drift med de første små skogstraktorene med tynne hjul har skåret opp skogbunnen med dype spor på kryss og tvers og granskogen stod tett som en åker. Etter utallige turer fram og tilbake er traseen gjennom dette vanskelige området funnet og, som så ofte før, nå virker det så enkelt.

Øst for Sandungskalven ligger den urørt gjennom et felt med gammelskog. Vel ute av gammelskogen møtte jeg i overgangen til et gammelt hogstfelt et kaos av vindfall.



Til tross for H.O. Christophersens slit med å finne Bygata på strekningen Hakloa–Ingvaldsflaten i 1958, må den ha vært såpass synlig at den har blitt tegnet inn på dette kartet fra 1962.

Men til alt hell går stien akkurat i overkant av hogstfeltet, før den krysser over i et felt med lauvskog, og utrolig nok; her har elgen holdt faret vedlike inn mot et nytt felt med gammelskog. Her er Bygata igjen synlig, før den på nytt går ut i et nyere hogstfelt.

Inne i gammelskogen igjen dukker stien opp og fører fram til veikrysset ved Ingvaldsflaten.

Den siste biten skulle vise seg å bli særdeles vanskelig å finne. Over en strekning på et par hundre meter midtveis var det tilsynelatende umulig å finne ut hvor veien hadde gått. Til slutt falt jeg tilbake på tidligere erfaring med den rette linje og der lå løsningen godt skjult av kratt mellom steinblokker og myr. Da ble sporene på begge sider også klare.

Det var hit til Ingvaldsflaten H.O Christophersen strevde seg fram etter Bygata på sin ferd nordover fra Hakloa først på 1950-tallet. Han kom omsider opp til en lekker liten plass ved bilveien til Gjæringen, ved en sildrende bekk som ikke er avtegnet på kartet. Han skriver: «Den lille plassen ved veikrysset bærer preg av å

være en gammel rasteplass for hester og farende folk. Det er om en slik plass en gjerne sier: Om den kunne tale.»

I dag er plassen sprengt ut og maskiner har planert stedet slik dagens krav er. Intet er igjen av fordums idyll.

Egil Collett Aabel skriver at Ingvald Nilsen flyttet til Fortjernsbråtan da stua hans brant ned her på Ingvaldsflaten, men i 1830 har han flyttet til Sandungskalven.

5.5 FRA INGVALDSFLATEN TIL OLIMB PÅ JEVNAKER

På kartene fra 1825, 1827, 1860 og 1880 finnes ikke Åstjernet. Jeg antok at det var forvekslet med en inntegnet liten pytt som har avløp sørover ned i Store Daltyven. Pytten er i dag etter alt å dømme forvunnet, kanskje gjengrodd. Åstjernet og pytten er inntegnet på kartet fra 1872. Men fortsatt var Åstjernet uten utløp.

Slik vurderte jeg kartmateriale før jeg begynte å lete i området. Da var det – basert på tidligere erfaring – viktig å finne fram kompasset og holde retningen.

Nordover fra Ingvaldsflaten er det et nytt hogstfelt der alle spor er slettet. Men jeg fant et svakt spor inne i skogen som snart førte fram til en dyp dal der tråkket var svært tydelig. Verre ble det å finne veien videre til Åstjernveien. Igjen syntes det aldeles umulig å finne fram, men til slutt søkte jeg igjen *den rette linje*. Det ga resultater, retningen pekte over ei myr som først syntes umulig å passere, men oppe i bakken på andre siden lå veien klar og tydelig. Derfra var det lett å følge sporet fram til Åstjernveien.

Etter noen turer att og fram var hele *Bygata* lokalisert videre opp på åsryggen øst for Åstjern. Derfra går det bratt ned til bekken fra Åstjern – over et hogstfelt – litt gammelskog – et lite plantefelt – og fram til Karidalsveien. Derfra har *Bygata* fulgt *blåstien* over Båhussetra fram til der stien heller ned mot Katnosveien. Videre snor den seg ganske rettlinjet fram, men må gjøre en liten knekk mot nord for å komme rundt en lang smal myr. Derfra holder den retningen fram mot den vestre Båhusmyra. Der går fotstien rett over en smal utløper av myra. Rideveien går rundt på nordsiden og slutter seg til fotstien like før den passerer en bekkedal. Kart på neste side.



Kart fra 1845 viser Bygata Hakloa–Jevnaker. Åstjernet er ikke vist.



Kartet fra 1872 viser Bygata fra Ingvaldsflaten (nede i høyre hjørne) over Båhussetra–Båhusmyrene–nordøst for Elgstøa–øst for Roensetrene–øst for Sinnersetra – og fram til Olimb på Jevnaker. Kartet må være oppdatert omkring århundreskiftet da jernbanen er inntegnet. Her er Åstjernet for første gang inntegnet. Se også alle tilførselsveiene fra gårdene nede ved Randsfjorden.



Detalj av kartet foran fra 1872. Åstjern er uten avløp, men renner som kjent mot Grimsvannet.



Veien fra Båhussetra er i likhet med kartet fra 1872 vist nord for Båhusmyrene på dette kartet fra 1825. Ingen av de senere kartene viser bedre hvordan veien passerer de vakre Båhusmyrene.



En kjempe falt av elde. Båhussetra (desember 2015).



Båhussetra i gamle dager. G. Raabe. Oslomarka 1.



Slik går Bygata gjennom Båhusmyrene.

Her ved Båhussetra passer det å sitere noen linjer fra Årbok for Hadeland 1972. Det er min fars tremenning, Sigvart Mjør, som skriver (de hadde slektskap fra Katnosa).

«Tre turer var det hver vår med krøttera. Sauene var første vendinga. De fulgte vi forbi Elgstøa inn mot Båhustraktene. Lammene måtte ofte bæres siste stykket.

Sauene som vi gikk svært tidlig med, fant straks fram til Båhuslægeret. Ved seterbuene var det grønt og fint beite, men inne i skogen var det bare mengdevis med hvitveis. Den lyste opp i terrenget, men den var ikke sauemat.

Andre turen innover var med kuene. På grunn av nært slektskap med Katnosa, gikk vi dit med ungdyrene og de høstbære kuene. Beiteforholdene var minimale i hjemskogen.

Tredje turen var med hestene. De skulle bare ha en kort beitesesong. Når slåtten tok til, måtte de igjen hentes.

Slik var forholdene for mange for mer enn 60 år siden. Roen -, Sogn- og Velo-gårdene hadde seterbuer på Roensetrene. Båhus var seterlægret for Western, Wirstad, Ulven og flere mindre bruk i vestre Lunner. Her var det store setervoller, og her utviklet det seg et herlig eventyr under slåtten. Høyløene fyltes med knusktørt vollhøy. Det duftet av det vidt om, en parfyme lekrere enn noen av de sorter det er å få i parfymeforretningene. Her overnattet ofte fotturistene.

Å få dette tilskuddet hjem over Hæljehaugen på vinterføre var spennende. Det å råke på vinterforhold som gjorde en slik tur minst mulig slitsom både for hester og mennesker, hørte til lykketreffene. Det måtte til mye kulde, for vinterveiene fulgte ofte myrdragene. Helst burde det være minst mulig snø. […]»



Her passerer Bygata (fotstien) over en utløper av den vestre Båhusmyra (desember 2015).



Her går Bygata (rideveien) i en sving nord for den vestre Båhusmyra (desember 2015).

Etter passering av Elgstøveien følger Bygata en gammel grasvokst traktorvei et lite stykke før stien overtar og fører inn på *blåstien* mot Roensetrene.

Etter et par hundre meter langs *blåstien*, der den svinger mot venstre, går Bygata rett fram. Etter hvert krysser den under kraftgata på skrå og går over en åpen, vakker fjellrygg med gamle furukragger, øst for Roensetermyrene.

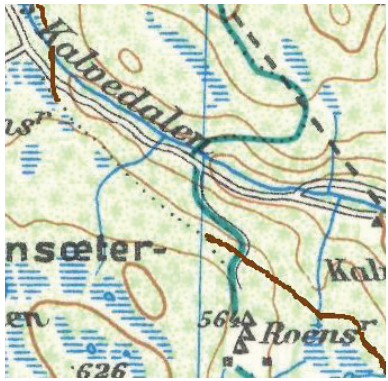


Utsikt fra Bygata mot Roensetrene (juni 2016).



Roensetrene sett fra Bygata. Tidlig morgen (desember 2015).





En liten bit av Bygata er prikket inn på kartet til høyre fra 1962. Gata deler ganske sikkert faret med seterveien til Roensetrene. Brun strek markerer Bygata videre sørover.

Kartverket 2016. Bygata tegnet inn med brun strek.

Snart krysser den veien til Roensetra fra Kalvedalen og følger vestsiden av Gjerdingsveien frem til sør for Velomyra. Så holder den seg stort sett øst for veien fram til Sinnersetra.

Derfra kan den følges over et nytt hogstfelt i østkanten av skigarden rundt Sinnersetra, over bekken fra Sinnertjernet og følger en gammel traktorvei. Så opp vest for Helgehaugen, eller Elgekollen, som det står på kartet fra 1872.



Kastesteinene langs Bygata ved Ølja (november 2015).



Sinnersetra. Bakenfor sees Helgehaugen eller «Hæljehaugen» (november 2015).



Utsikt over Slåttebråtan og Hadeland (juni 2016).

Oppe over bandet går faret i gammelskog øst for Kråkemyrene. Snart blir en møtt av et nytt hogstfelt, men som plaster på såret også en panoramautsikt over Hadeland med høye skogsåser i synsranden. Fra toppen her oppe er det nye og gamle hogstfelt helt ned til Slåttebråtan, men veitraseen er ganske lett å se og forstå.

Jeg siterer videre fra Sigvart Mjør, som er omtalt tidligere. Mjørs beskrivelse nedenfor er seterveien fra gården Mjør sørover og oppover bakkene, altså det landskapet vi skuer ut over:

«I min barndom var det å jage dyrene inn til setrene. Tidlig på morgenen var det å starte, og for ikke å komme for mye over dyrket mark, var det å ta veien om Velo over til Grindvoll. Derfra var det å følge seterveien over ved Kinge til Olumsgrinda. Derfra bar det mot høyden. Rett over høyeste Hæljehaugen gikk seterveien. Nede i lia lå Slåttbråten. […] Litt lenger oppe lå Olumsetra.

Minst et par år var jeg med og jaget dyr over Hæljehaugen. Like bak på andre sida lå Sinnersetrene. Der var det mange hus, og så tok den lange veien fatt inn til Roensetrene. Midtveis lå det et pinnekast. Der hadde ei seterjente frosset i hjel ei høstnatt.

Seterveien over Hæljehaugen ble ikke benyttet etter at Jevnaker allmenning bygde vei innover mot Gjærdingen. Den går lenger mot øst nærmere Mylla.

Det var hvileplass på Hæljehaugen, og her var det en herlig utsikt over Hadelandsbygdene. […] Kolleren ruvde mektig i landskapet. Den ga visshet om vei og lei, og den ga også trygghet.

De gamle seterveiene er for lengst grodd igjen. En gang var de mest beferdet. Det var den gangen buferdsdagen enda var noe av en festdag i manges bevissthet. Seterbudeia møtte da i beste stasen sin. Lokkende og kauende ordnet hun buskapen. Bjellekua foran, de andre i tur og orden – med ungdyra skvettende hit og dit. De visste ikke bedre. Bare nødtvungent fulgte de med. I lang, lang rekke – som perler på ei snor – svingte flokken mot høyden og friheten.»

Ved plassen Slåttebråtan tar Bygata over Gjerdingsveien og følger tett på østsida av veien nedover og fortsetter rett frem der veien svinger mot Olumsvadet.

De gamle kartene viser at Kastbekken renner rett ned i hovedvassdraget og at Bygata går langs bekken. Der lå den da klart i dagen, endog med hulveier der det var dypere masser i grunnen.

De nye kartene viser feilaktig at Kastbekken svinger østover mot Olimbsvadet, der det i dag er bru over bekken. Nede ved utløpet i hovedvassdraget er det i dag ei myr. Oppdemmingen og myra kan være av nyere dato, siden 1825-kartet viser møller under dammen. Det kan forklare spor som tyder på at trafikken etter den tid har gjort en sving østover opp om Olimbsvadet, der bilveien går i dag.

Nå har jeg kommet til veis ende og jeg tenker på min grandonkel som drev det som i dag kalles et transportfirma. Av kartene ser jeg at vinterveien gikk etter Bygata fram til Ølja, der vinterveien gikk ut på vannet, men i sørenden viser kartene at den igjen fulgte sommerveien fram til like før Roensetrene.

Jeg har undret meg på hvordan det var mulig å ta seg fram med hest og slede i de bratte bakkene fra Olimb over til Sinnersetra. Trolig har vinterveien tatt en sving utenom de verste kleivene, men ikke lengre unna enn at karttegneren bare har tegnet en kombinert sommer- og vintervei. Videre fram til Ølja kan det synes greit å følge sommerveien ut på vannet og i sørenden går det et myrdråg langs sommerveien som sikkert var en fin vintervei. I de siste bakkene opp mot veien til Roensetra er det tydelig at det er en sommervei og en vintervei som går parallelt.



Hulvei (juni 2016).

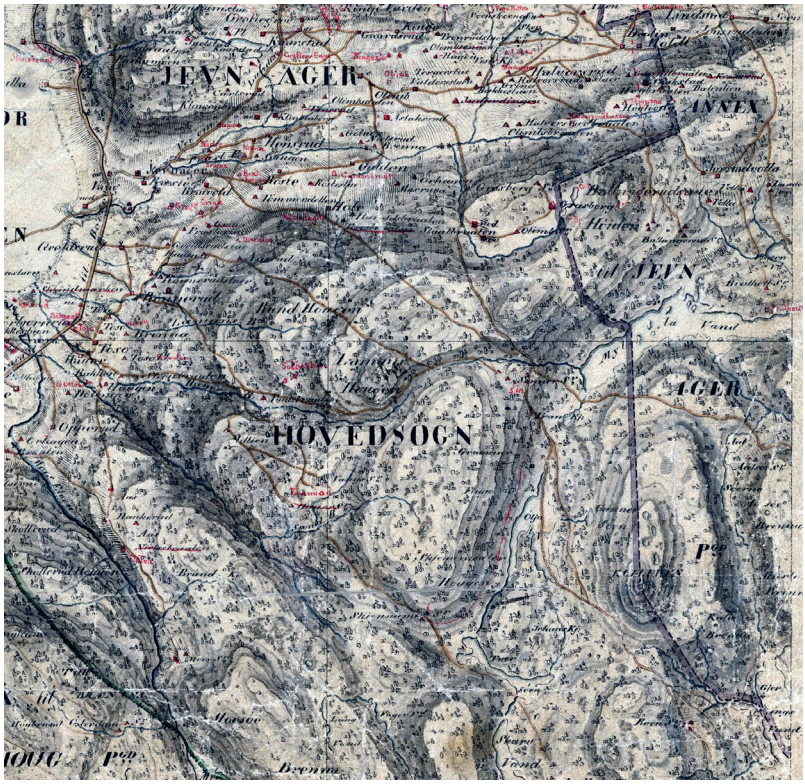
I vår tid foregår transporten på annet vis. Skyttere med sekker fulle av vilt er en sagablott og hverken myrer eller vann fryser tidsnok til å bære hest og slede.



Der Kastbekken renner ut i bekken fra Stortjernet stod de farende foran milevis med ukjente skogstrekninger som huset ikke bare ulv og bjørn, men også tusser og troll. Her ligger to–tre hauger som meget vel kan være kvistvarp som skulle sørge som beskyttelse mot ukjente makter på reisen. Et slikt kvistvarp kan være opphav til navnet på bekken (pkt. 3.2). Det er mange slike navn i Marka med Kast- i navnet (juni 2016).



Eksempel på to godt bevarte kastegraver i Maridalen. Alfr. Janson. Nordmarka 3.



Kartet fra 1827 viser alle tilførselsveiene fra gårdene nede ved Randsfjorden. Vinterveien som er vist over Ølja og tar av mot Katnosa over Elgstøa rett før Roensetra. Forskjellig skravur viser kombinert vinter/sommervei og ren vintervei eller sommervei.



Kartet fra 1860 viser bl.a. Bygata som den er vist på kartene fra 1825 og 1872. Åstjernet er ikke vist.



Skravuren på kartet fra 1825 viser i likhet med de andre kartene at Bygata fra Hakloa over Båhussetra til Roensetra var en ren sommervei. Åstjernet er ikke vist. Og her setter jeg punktum for Bygata Oslo–Jevnaker.

Andre interessante historiske veifar

(Veifarene 6, 7 og 8 kan bare følges stykkevis der de går på gode og velbrukte stier.)

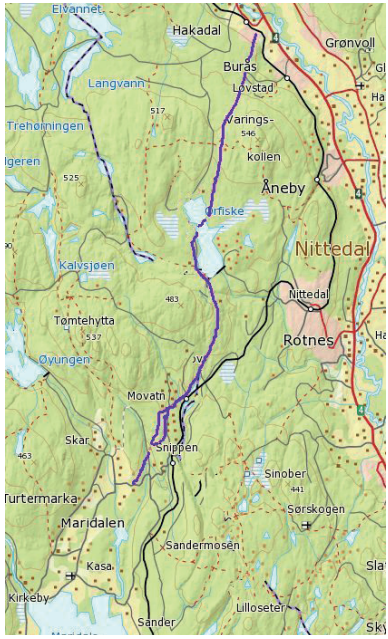
6. RIDEVEIEN FRA MARIDALEN TIL BURÅS I HAKADALEN

6.1 INNLEDNING

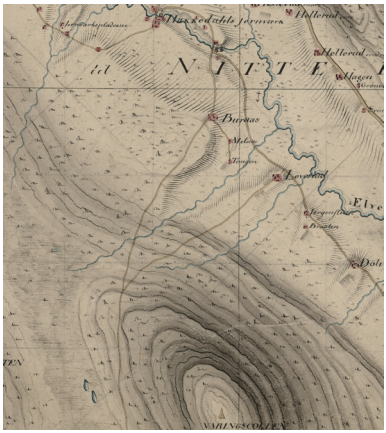
I Birger Kirkebys bok *Epoker av Nittedals Historie III*, står flg. på s. 146: *«De gamle rideveiene får vi en god beskrivelse av så seint som i 1818.»* Blant opplistingen av en rekke rideveier finner vi *«[...] Fra Burås førte en ridevei mot sørøst og vest for Varingskollen til plassen Ørfiske og videre til Maridalen.»*

6.2 FRA OSLO TIL MOVANN

Nede fra byen har den gått sammen med veiene vest for Maridalsvannet til Jevnaker og Lunner/Gran. Ved Hammeren har de skilt lag og veien til Burås i Hakadal har gått over Hauger, og så på bro over Skarselva forbi gården Sørbråten og Enga. Dette var det gamle veisystemet før brua over Skarselva, etter gamle kart å dømme, ble revet en gang i perioden 1929–34.



Fiolett strek viser rideveien fra Enga i Maridalen, vest for Movannene og Ørfiske til Burås i Hakadal. To alternative veier i Snippen/Movannområdet.





Ltn. J. Grimsæths kart over deler av Nittedal og Hakadal i 1818.

Kartet, som ikke går lengre mot sørvest, viser veien som krysser Dølebråtbekken og går vest for Movannene. Lørenskogen er feil plassert øst for Almedalen. Veien går for øvrig ikke over plassen, men i kanten av innmarka ned mot Nordre Movann. Videre går veien over Fredrikstad, mellom Ørfiskevannene og bak Varingskollen, før den deler seg mot Burås og Løstad nede på Kas(t)bakkmyra, som ikke ligger på Høgda ved Greveveien, der Dragonveien går rett fram, men mye nærmere Burås.

H.O. Christophersen skriver på side 134 i sin bok *På gamle veier og nye stier i Oslomarka (1956)*, bl.a.: «I gammel tid må det ha vært meget ferdsel her omkring, for oppe på åskammen har vi plassnavnet 'Torvet', et navn som tyder på at det må ha vært en liten stabelplass eller kaupang der. Navnet finner vi igjen både i Lommedalen og på Krokskogen. Om Torgeseter på Krokskogen, hvor det før var både seter og plass, skriver bisp Jens Nilssøn i 1594 at det var en 'slett plass' hvor bøndene la opp tjære og 'tunge' (korn) om vinteren. Det er tydelig at Hole-væringene på vinterføre har brakt opp til Torget visse varer som har hatt til hensikt senere å frakte inn til hovedstaden. Også i Maridalen må navnet Torvet ha forbindelse med handelssamkvem og varetransport i gamle dager.»

På sørsida av jordveien ligger en flott sti, som jeg følger skrått nedover lia mot Lauvlundhytta nede ved Dølebråtbekken. Den danner ei smal hylle i det skrå terrenget, og synes for smal til å ha vært en driftsvei for tømmerkjøring i nyere tid.

Fra Lauvlundhytta og opp mot Sørbråtveien og Movann er terrenget særdeles kupert. Da jeg begynte å lete etter rideveien, var jeg ukjent med dette terrenget og fant bare ur og stup som syntes å stenge all ferdsel.



På dette kartet fra 1918 ser vi den gamle veien over Hauger på bro over Skarselva forbi Sørbråten, på sørsida av Torvet over Dølebråtbekken og opp mot Torbjørntjern (oppe i høyre hjørne). Rideveien må ikke forveksles med fotstien fra Vaggestein til Hakedals Verk som også er inntegnet på dette kartet (stifar 7).



Torget i Maridalen sett mot Movann. Stien går i høyre kant av bildet (juli 2015).



Fra «blåstien» synes sporet vestover ned til Lauvlund (juli 2015)



Stien på sørsiden av Torget (juli 2015).



Stien mellom Lauvlund og Rundmyrveien (juli 2015).



Stien mellom Laulund og Rundmyrveien (juli 2015).



Her kan rideveien ha tatt av fra «blåstien» og ned i Sørbråtveien (juni 2015).

Det er trolig årsak til at det fører to veier videre. Den ene i østlig retning som synes best for ryttere. I begynnelsen er den helt borte i gamle hogstfelt, før jeg finner den igjen bratt oppover i gammelskog. Der er den lett å følge videre i kanten av ei lita myr og nok en bratt bakke, før den slutter seg til Dragonveien et par hundre meter sør for Torbjørntjern. Herfra er veien beskrevet under Dragonveien pkt. 2.3.

Fra Lauvlundhytta følger denne alternative stien traktorveien ca. 400 meter rett nordover, før den tar av mot sørøst. Etter ca. 100 meter svinger den inn på retningen mot Movann.

Etter et par lange slynger oppover lia etter fine stier i et særegent ganske urørt skogsrom, er jeg oppe på toppen og krysser *blåstien* til Tømte. Og som bestilt, stien fortsetter på andre siden av blåstien. Sporet er ganske klart, og greit nok å følge i flere kroker ned ei bratt li. Stien stopper ved bekken i ei grasmyr som er lett å forsere.

Stien må ha gått videre opp på Rundmyrveien og Sørbråtveien, der det nå er bebyggelse. Der har den møtt Dragonveien (pkt. 2.3) og den alternative østre veien ut fra Lauvlund. Terrenget er slik at begge rideveiene må ha gått i samme traseen fram til Høgda på toppen av Greveveien i Hakadal.

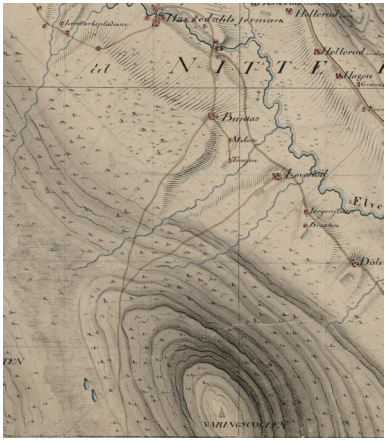
6.3 FRA MOVANN TIL FREDRIKSTAD VED ØRFISKE

Denne strekningen er beskrevet under Dragonveien pkt. 2.4. og Gamle Hadelandsvei pkt. 3.10.

6.4 FRA FREDRIKSTAD TIL HØGDA

På denne strekningen gikk rideveien fra Maridalen, i likhet med Dragonveien, over eidet mellom de tidligere to Ørfiskevannene før oppdemmingen i 1915, slik de gamle kartene viser. Denne strekningen er utfyllende beskrevet i kapitlet om Dragonveien, pkt. 2.5

Navnet *Kasbakkmyra* har jeg fra tiden jeg var med min far og kjørte tømmer her. Det har vært vanskelig å forklare navnet inntil jeg nå kan knytte det til den eldgamle rideveien. Da får det med en gang mening, om det er slik at navnet i vår tid har mistet en «t», altså at navnet opprinnelig var *Kastbakkmyra*. Det er mange slike navn i Marka med Kast- i navnet. Et sted der man kastet pinner eller steiner i en haug, eller på en stein, for å minnes en ulykke eller for å søke beskyttelse mot vonde makter før en lang reise.



Ltn. J. Grimsæths kart over deler av Nittedal og Hakadal i 1818.



Amtskart over Agershuus fra 1825. Greveveien (ferdig 1825) ble lagt etter den gamle rideveien mellom Ørfiskevannene, som før hadde gått over plassen Ørfiske. Men nå i en bue øst for plassen, og oppe ved «skiltfurua», der det i dag er en velteplass, tok rideveien av rett nordover og inn i det gamle faret i østkant av myra. Noen meter av sporet synes fortsatt, men dessverre forsvant resten i en nylig hogst (veifar 8). Etter målestokken på de to kartene fra 1818 og 1825 å dømme, skilles veiene til Burås og Løstad der Kas(t)bakkmyra ligger i dag, ikke oppe på Høgda der Dragonveien tar av ned mot Hakedals Verk (pkt. 2.5). Det bekreftes også av at veien til Burås krysser grensebekken mellom Burås og Løstad, etter at veien til Løstad tar av ned mot dalen.

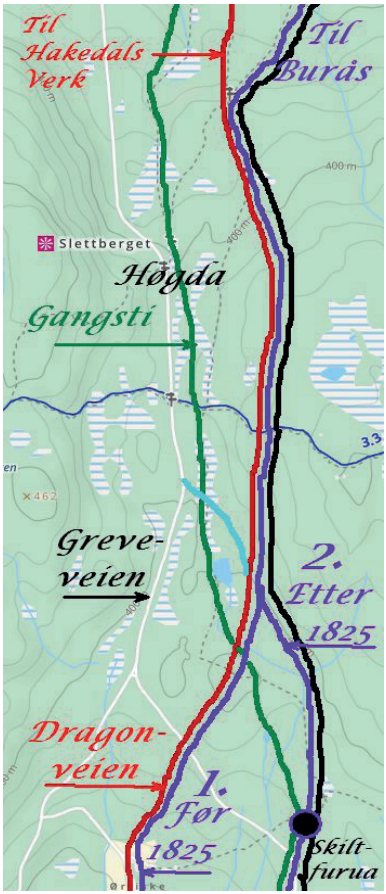
6.5 FRA HØGDA TIL BURÅS I HAKADAL

På Kas(t)bakkmyra deler stien seg og jeg tar til venstre, den korteste veien til Burås og som vel er veien som er nevnt i Kirkebys oversikt over rideveier i 1818 og på kartet fra 1818.

En forklaring på at rideveien gikk over Burås og ikke Hakedals Verk, må sees på bakgrunn av når gårdene i Hakadal ble ryddet og deres beliggenhet.

Fra de tidligste tider har det gått et far fra dagens Østfold gjennom Skedsmo, forbi Nittedal kirke etter Rauerskauveien, og videre på østsiden av dalen opp mot Hadeland.

Nes og Haug lå nær denne veien på østsida av elva og ble ryddet i eldre jernalder, altså på 400–500-tallet e.Kr. Fra de ble ryddet skulle det ennå gå noen hundreår fram til vikingtid før Burås og nabogården, som jernverket tok i





Forfatteren betrakter gamle brokar som kom til syne i Sagdammen i Hakadalselva etter nedtapping (juni 2011). Foto: Gudrun Helene Pinslie.

***RØD STREK:** Dragonveien Akershus festning–Hakedals Verk (Tur 2).*

***FIOLETT STREK 1:** Rideveien Maridalen–Burås i Hakadal, før Greveveien ble anlagt i 1825.*

***FIOLETT STREK 2:** Rideveien Maridalen–Burås lagt øst for gården da Greveveien ble anlagt i 1825.*

***GRØNN STREK:** Fotstien Vaggestein–Hakedals Verk (stifar 7).*

***SVART STREK:** En gammel sti gjennom Lillomarka forbi Laskerud til Hakadal øst for Ørfiske (veifar 8).*

***TURKIS STREK:** Stiforbindelse fra rideveien til den nye Greveveien.*

besittelse, ble ryddet. Driften ved Jernverket begynte enda vel et halvt tusen år senere, en kort periode fra 1540-tallet til 1560, da driften i smeltehytta stanset.

Det letteste stedet å passerer elva var der sagdammen ligger i dag. Eiendommen til Nes grenset til elva her.

Sannsynligheten taler for at folket på Nes og Haug tok over elva her og reiste den korteste veien opp bak Varingskollen til Oslo, som var et viktig handelssentrum lenge før Harald Hardråde ga det bystatus.

7. FOD STIE MELLOM WAGGESTEEN I MARIDALEN OG HAKKEDAHLS JERN VERK

I dette kapittel skal beskrives *fodstien* mellom Maridalen og Hakadal. Fra Vaggestein følger den en velbrukt sti fram til Dølebråtbekken. Retningen og kurvatur, særlig fram til Dølebråtbekken, stemmer godt overens med de to militærkartene.

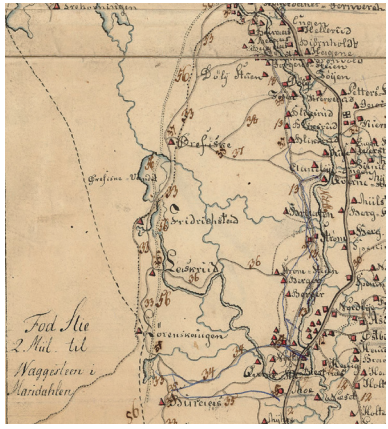
Videre fra Dølebråtbekken var stien ganske lett å finne opp til toppen av Almedalen. Deler av den i Movannområdet er mye brukt i dag.

Fra bekken er bilveien lagt i stien fram til den første svingen. Derfra er faret tydelig fram til kommunens Infotavle. Her gjelder det å ta riktig sti videre mot nordenden av Rundmyrveien. Etter hvert blir stien utydelig, men snart møter jeg



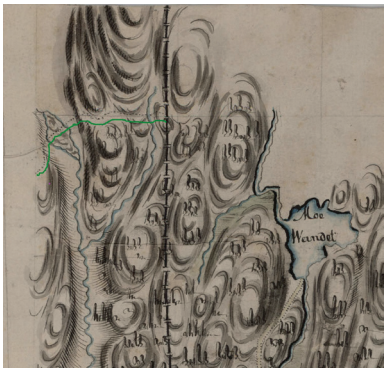
Wei Kart over det NordenfieldskeInfanterie Regiments Aggerske Compagnie District. 1805

Dette militærkartet fra1805 viser en sti fra Vaggestein med påskriften «Stie til Hakkedahls Jern Verk 2 Miil.»

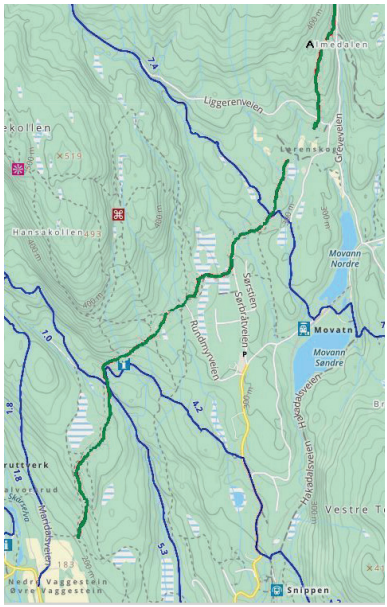


Kaart for det Schijdsmoeske Compagnies District under det Nordenfieldske Infanterie Regiments 1. Nationale Battaillon Optaget 1805

Dette militærkartet fra 1805 viser en prikket sti fra brua over Sagdammen i Hakadal med påskriften «Fodstie 2 Miil til Waggesteen i Maridalen». Utvilsomt samme sti som på foregående kart.



Kart fra 1804. Jeg har forsterket stien med grønn farge. Den krysser Dølebråtbekken. Kvernbekken renner ned i søndre Movann.



På grunnlag av de to militærkartene fra 1805, har jeg funnet stien og tegnet den med grønn strek fram til Almedalen.

en navnløs bekk og der, akkurat på riktig kurs, ligger det eneste stedet der bekken kan krysses. Og sporene er igjen tydelig. Jeg krysser snart en velbrukt sti og kommer inn på en annen velbrukt sti som fører forbi nordenden av Rundmyrveien og videre over mot Sørbråtveien. Den følger jeg til enden, der en ny sti fører fram til *blåstien* mot Movann. Strekningen mellom Rundmyr- og Sørbråtveien er delvis bebygd i dag og det kan tenkes stien har gått rett gjennom her.

Jeg forlater *blåstien* og kommer inn i en tett krattskog der alle spor er borte, men vel gjennom ligger stien vakker og urørt i gammelskog.

Jeg følger den opp mot innmarka i Lørenskogen, går rundt på vestsida og tar utgangspunkt i den gamle innkjøringa til gården. Her er nylig hogd og alle spor er borte. De gamle kartene gir få detaljer, men jeg tenkte det ville være naturlig å gå åsryggen nordover, ikke ned i den dype uveisomme Almedalen. Jeg studerte terrenget og fant en naturlig led gjennom kvisthaugene, og som ved et under, gikk jeg rett inn i det gamle faret. Der lå stien klar og tydelig og jeg fulgte den fram til toppen av Almedalen, der den gamle Greveveien slutter seg til den nye.

Videre opp mot Fredrikstad er det fristende å tenke at den har fulgt Greveveien fram til Laskerudsvingen og over plassen Skjerpet, der rideveien gikk.

Ut fra *Kaart for det Schijdsmoeske Compagnie (1805)*, og ikke minst slik jeg har funnet sporene i terrenget, ser det ut som stien så langt det var mulig har unngått rideveien. Kanskje ville de militære helst ha siviltrafikken ut av rideveien, eller kanskje ble rideveien svært tråkket opp.



Stien sett mot sør kommer inn på beitemarka i Lørenskogen (juli 2015).



Stien nordover rett over bilveien fra den gamle innkjøringa til Lørenskogen (juli 2015).



Stien ut fra gammelskogen inn i et nytt hogstfelt og ned til den gamle innkjøringa til Lørenskogen. Sett mot sør (juli 2015).



Stien kommer ut nesten på toppen av Almedalen der gamle Greveveien kom opp av bekkedalen, før omleggingen omkring 1915 (juli 2015).



Utsnitt av militærkartet fra 1805. Fotstien viste seg å ligge der den var tegnet, vest for tjernet (løken) som Langdalselva danner før den renner ut i Ørfiske.



Rester av brua over Langdalselva (mai 2016)?

Stien mellom Skjerpet og Langdalselva (mai 2016).



Militærkartet viser uten tvil at stien går vest for løkene i elva og vest for plassen Fredrikstad.
Det viste seg å holde stikk! Tenkte det var lettest å lete nordfra der den har tatt av fra Greveveien. Det ble en forgjeves leting gjennom nylig hogst av hele området nord for plassen Fredrikstad. Bare en lite stripe stod igjen ned mot elva fra Langdalsvannet. Men før jeg kom dit la jeg merke til flere maurtuer som nesten stod på rekke.

Jeg gikk på denne retningen og etter å ha lett litt opp og ned langs elva, så jeg plutselig noen stokker over bekken kanskje en halv meter nede i jordtorva.

Jeg hevet blikket og så noe som kunne være et tråkk opp lia på andre sida av elva. Jeg måtte et stykke oppover før elva var grunn nok til at jeg kunne vade over. Snart var jeg nede ved *brustokkene* og fulgte nevnte tråkk nå sørover. Så den rene åpenbaring, der lå en vakker sti som buktet seg gjennom et grønt teppe i åpen gammel



Sti og rideveier er tegnet ved hjelp av de to militærkartene fra 1805, Grimsæths kart fra 1818, amtskartet fra 1825 (med Greveveien inntegnet) og spor i terrenget registrert elektronisk.

GRØNN STREK: Fotstien Vaggestein–Hakedals Verk.

RØD STREK: Dragonveien Akershus festning–Hakedals Verk (Tur 2).

FIOLETT STREK: Rideveien Maridalen–Burås lagt øst for plassen da Greveveien var ferdig i 1825 (veifar 6).

SVART STREK: Den eldste veien fra Hakadal øst for Ørfiske (veifar 8).

TURKIS STREK: Stiforbindelse fra rideveien til den nye Greveveien.



Amtskart over Agershuus fra 1825.

I 1825 er stien gjennom Almedalen erstattet av Greveveien, men fortsatt inntegnet fra Vaggestein og opp til Lørenskogen slik det er vist på de to kartene foran.

skog. Jeg fulgte den et stykke før jeg møtte et ungskogfelt der den tilsynelatende forsvant, men jeg fant en fortsettelse rundt feltet og fulgte stien fram til Greveveien i Laskerudsvingen. Det er godt mulig den har gått rett fram og kommet ned i Almedalen nærmere toppen, men der er det vanskelig å finne spor gjennom nye og gamle hogstfelt.

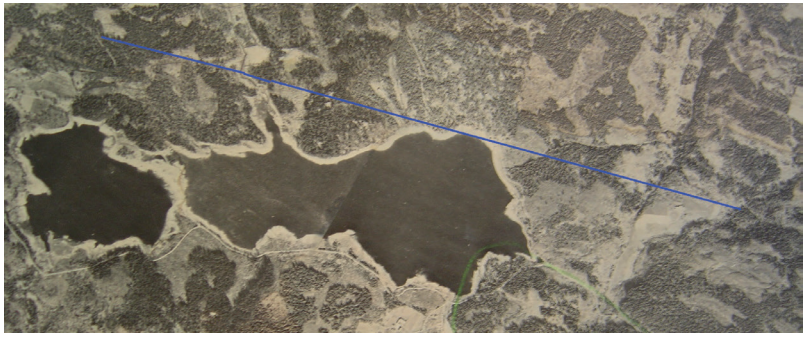
Fra eidet mellom Ørfiskevannene går den opp til *Skiltfurua*. Etter hvert har den krysset Dragonveien og gått i vestkant av myra. Da jeg fant dette sporet i 2005 og tegnet et kart i boka *Døli Løstad gjennom tidene* tok jeg det for å være rideveien. Jeg stusset og syntes det var i overkant myrlendt. Nå ser jeg at det trolig har vært fotstien som var skilt fra rideveien.

Hvor den så har krysset rideveien nede i lia mot Hakadal er uvisst, men den kan ha kommet ned over de forlatte plassene Sasrud og Masvolden (rett nord for Widerberg-familiens gravsted). Derfra ned over brua i Sagdammen.

8. EN GAMMEL VEI GJENNOM LILLOMARKA FORBI LASKERUD TIL HAKADAL – ØST FOR ØRFISKEVANNENE

Tilbake i 2005, da jeg lette opp disse farene, tenkte jeg at det hadde gått en vei fra Oslo gjennom Lillomarka på østsida av Ørfiske til Hakadal. Det var jo den korteste veien fra nordre del av Hakadal ned i Lillomarka og videre til det eldste Oslo i Bjørvika. Faret kan ha gått ut av bruk for 300–400 år siden og følgelig kunne det bli vanskelig å finne spor, langt mindre kart, som viser veien. Faret går gjennom hyttebebyggelsen på Sameiekollen og kan ikke benyttes i dag.

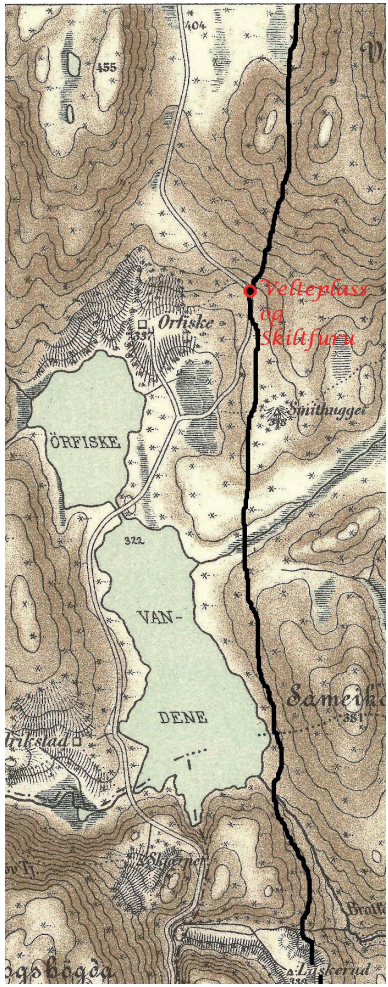
La oss gå sørfra og nordover. Denne eldste veien må ha tatt av fra gamle Hadelandsvei og fulgt stien fram til gården Laskerud, som neppe var ryddet på den tida. Kanskje var det beitemark for setring der. Birger Kirkeby antyder at stavelsen Lask har sammenheng med et trekantet jorde.



Flyfotografiene fra 1955 henger inne i gangen på teknisk avdeling i kommunehuset. Ørfiske er nedtappet og gamle Greveveien over eidet mellom vannene er godt synlig. Jeg har lagt inn en rett blå linje mellom Laskerud og Skiltfurua, slik jeg fant spor av stien i 2005.



SVART STREK: Den eldste veien gjennom Lillomarka til Hakadal
RØD STREK: Dragonveien (Tur 2).
GUL STREK: Gamle Hadelandsvei (Tur 3).
FIOLETT STREK: Rideveien Maridalen–Burås (veifar 6).



Kart fra 1901 som viser Ørfiske før neddemmingen i 1915. Slik viser spor i marken at veien har gått.

Her i nordøstkanten av innmarka går det en klar sti gjennom gammelskog bratt ned i en bekkedal. Det går en sti i bunnen av denne dalen, men jeg følger ikke den. Jeg leter og finner stien som krysser rett over opp bakken. Sporene var svake og terrenget var uhyre vanskelig, men snart kom jeg inn i faret der vinterveien fra Hakedals Verk *(veifar 9)*, hadde gått. Jeg fulgte faret 400–500 meter fram til et naturlig sted å passere elva som renner på bare flaberg ut fra Ørfiske.

Deretter var det faret fra dammen i Ørfiske gjennom hyttebebyggelsen opp til Svenskevika. Denne biten ble den vanskeligste, men igjen fant jeg biter av stier rett i kompasskursen, som meget vel kan være etter den eldste rideveien fra Burås. Her var mest lyngmark der spor fort forsvinner og ingen spesielle hindringer som tvang faret inn i et bestemt spor. Sporene tangerte stranda sør i Ørfiske som vist på bildet.

Oppe i Svenskevika, bukta inn på Svenskemyrene som ble neddemt i 1915, lette jeg etter et naturlig vadested. Det fant jeg noen meter fra en rett linje mot målet der vika er smalest og grunnen fast. Etter gamle kart å dømme var det bare en liten bekk her før oppdemmingen av Ørfiske.

Håpet steg da jeg kunne følge et far 150 meter i retning *Skiltfurua* før sporene forsvant. Jeg fortsatte nordover og passerte kraftledningen til Ørfiske gård. Deretter i kanten av ei myr som ga retningen. Så rett på et 150 meter langt strekk med en tydelig forsenkning i terrenget. Dermed var jeg rett på den stien jeg kjente fra før og tilbake til *Skiltfurua* på velteplassen, dit jeg fulgte faret fra Burås opp bak Varingskollen i 2005.

Fra *skiltfurua* har stien fulgt samme spor som rideveien fra Maridalen etter at Greveveien var ferdig i 1825 og lagt øst for plassen.

Sporene fra *skiltfurua* og opp mot myrene forsvant i en nylig hogst. Bare noen



Akkurat her gikk faret sørover gjennom storvokst åpen gammelskog (april 2015).



Faret kan fortsatt anes (april 2015).

få meter viser hvor veien gikk.

9. VINTERVEIEN FRA HAKEDALS VERK BAK VARINGSKOLLEN TIL OSLO FØR GREVEVEIEN BLE ANLAGT I 1825

9.1 INNLEDNING

Historien bak vinterveien, et glemt kapittel.
Det er sannsynlig at vinterveien har blitt brukt til transport av jernprodukter og trelast mellom Verket og Oslo allerede fra 1500-tallet, da jernproduksjonen på det som er regnet som et av landets eldste jernverk så smått begynte. Fra Høgda og innover til Oslo gikk det nok lett, men da malmkjøringen tilbake til Verket tok til tidlig på 1800-tallet ble det tyngre. Motbakkene var flere og brattere tilbake fra Oslo.

Etter at virksomheten ved Verket hadde ligget nede i siste halvdel av 1700-tallet kjøpte Bernt Anker Verket og fikk det på fote igjen.

Mangelen på malm var den viktigste årsaken til svikten. Malmgruvene i Hellerudlia som Lauritz Robsahm fikk tak i på slutten av 1600-tallet, hadde for lengst tatt slutt, og i 1826 ble Dalsgruva over mot Gjerdrum nedlagt for godt.

Peder Anker (bror av avdøde Bernt Anker) gikk etter hvert over til å hente malmen fra Sørlandet. Den kom med båt til Vækerø i Bærum i Vestre Aker og ble kjørt på vinterføre til Hakedals Verk. Johannes Dahl skriver i boka *Nordmarka* at han hadde hørt gamle folk fortelle at malmen enkelte ganger ble hentet helt ute ved Færder ytterst i Oslofjorden når isen strakk seg helt dit ut.

Men selv Greveveien, som overtok for denne eldgamle vinterveien, kunne være bratt. Johannes Dahl skriver: «I Svartbråtabakken var stigningen visstnok et enkelt sted ¼.» Riktig eller galt, det forteller i hvert fall mye om hva hest og kjørekar hadde å slite med.

Trafikken har vært livlig. I 1830 gikk det etter Greveveien 125 hester i transporten mellom Verket og Brekke og Johannes Dahl skriver at det i hans barndom daglig gikk ti–tolv hester over åsen. Hver kjørekar hadde en laushest.

Birger Kirkeby skriver på s. 177–178 i *Bygdebok for Nittedal og Hakadal Bind II*: «I april 1824 hører vi at i de tre sist åra har kjøring med planker til Brekke og malm derfra og opp igjen vært søkt av mange.»

Innen 31. mars 1824 ble det kjørt 33 tønner malm direkte fra Kristiania og hele 1672 tønner fra Brekke til Hakedals Verk. Vel 65 tønner ble kjørt over Haugs bruk i Nittedal. Ei tønne veide ca. 500 kg. Malmtransporten utgjorde altså vinteren 1824 hele 885 tonn.

Motsatt vei ble det fra Hakadal til Brekke på vinterføre så seint som 17. og 21. april i 1824 kjørt 24 tonn med planker.

Arbeidene på Greveveien ble påbegynt i 1823. I 1824 stod deler av Greveveien ferdig, så det er sannsynlig at denne vintertransporten gikk her allerede da.

Den gamle vinterveien gikk over myr og vann, gjennom øde skoger og etter myrdråg, men også opp og ned uunngåelige bratte bakker. Transporten må ha vært

usikker og svært tung og krevende, særlig før veien fikk satt seg og enda vanskeligere var det nok på ettervinteren når sledemeiene begynte å slå gjennom underlaget. Trolig har lasta blitt kippet (kjørt i mindre lass), opp de bratteste bakkene.

Offisielt het det seg at Grev Wedel Jarlsberg ønsket å forbinde Ankerveien med en sommervei til Hakedals Verk slik at transporten også kunne utføres sommerstid.

Fra 1825 overtok den nye Greveveien vintertrafikken fra Verket. Den erstattet ikke bare en vintervei fra Verket, men ganske sikkert også en vei som hadde vært i bruk fra nordre del av Hakadal lenge før Hakedals Verk ble satt i drift.

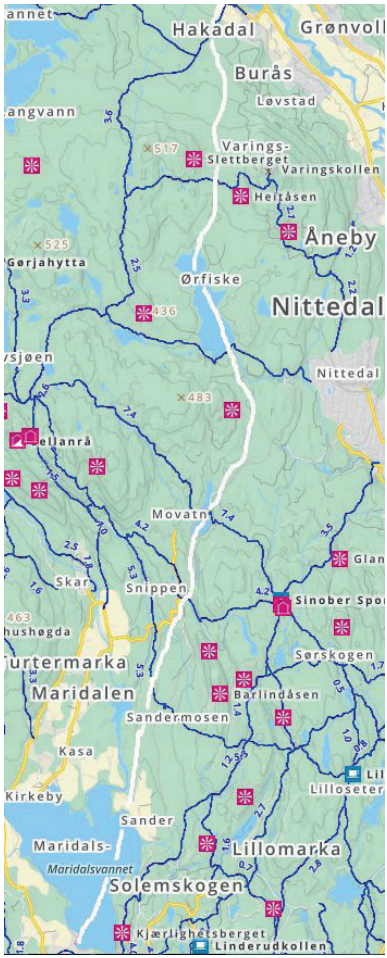
9.2 SKRIFTLIGE KILDER OG KART

Birger Kirkeby skriver i *Bygdebok for Nittedal og Hakadal bind II*, side 177–178 i kapitlet Jernverket i Hakadal i forbindelse med byggingen av Greveveien: «På strekningene fra Verket til 'henved Blændserudbakken', fra Ørfiske forbi de to Ørfiskevann, […], hadde det hverken vært sommer- eller vinterveg før.» Blændserudbakken lå etter all sannsynlighet opp mot Høgda der Greveveien går.

Johannes Dahl skriver at særlig var hadelendingene leie til å lure seg unna bommen ved å ta av Greveveien og kjøre den trange dalen langs bekken ned mot Skarselva. Derav navnet Lurhølet på plassen som er revet, men der grunnmur og rydning fortsatt er synlig.

9.3 LETING I MARKEN ETTER VINTERVEIEN

Mange vil være skeptisk til hvordan det går an å finne en vintervei der sporene er minimale eller ikke eksisterende. Til det er å si at jeg vokste opp med hestekjøring sommer som vinter i skog og jordbruk. Den erfaringen har jeg dratt nytte av når jeg nå føler meg sikker på å ha funnet vinterveien mellom Hakedals Verk og Oslo.



Vinterveien Hakedals Verk–Brekke i Maridalen.



Vinterveien i dobbel stiplet strek ut fra Verket nord for bygningene. Over Ørfiskevannene ned langs Ørfiskebekken øst for Laskerud og ut over Movannet.



Kart fra 1804 over Aker. Vinterveien er her inntegnet fra sørenden av Movannet vest for en åsrygg. Terrenget herfra ned til Snippen er sterkt endret med bygging av Greveveien og jernbanen og omlegging av bekken. Bekken inn i Søndre Movann er riktig plassert, og bortsett fra at distansen fra Movann ned til Snippen er altfor liten, er Movannsbekken forbausende riktig tegnet. Likeså føringen av vinterveien langs bekken. Jernbanen går inn i en lav skjæring ut fra Movannet der det fra før av kan ha vært den dalen der vinterveien er tegnet. Videre krysser den Movannsbekken der plassen Lurhølet lå og går så sørover opp en bekkedal der den krysser stien mellom Sander og Bjertnes i Nittedal (Tur 1).

Vi starter på Verket og som nevnt er veien vist med utgangspunkt nord for husene. Dette Samsvarer med et situasjonskart og et flyfoto over Hakedals verk gjengitt på s. 204 og 205 i Sverre Grimstads bok *Nordmarka og Hakadalen*. Det tyder på at samme traseen også har blitt brukt som sommervei opp til vår tid. Kfr. også kart over Hakedals Verk fra 1882. Slik har kjørerne fått en slakere stigning opp mot *Vegaskjellet* enn den bratte Svartbråtabakken der Greveveien senere ble anlagt.

Fra *Vegaskjellet* går vinterveien ut på myrene øst for Greveveien. Der stigningen begynner har vinterveien skrådd opp i en mer østlig retning, for så å gå inn i et slakt myrdrag som flater ut på Delemyra. Videre i vestkanten av myra og inn på Greveveien i bunnen av Blændserudbakken. Så over høgda og inn på Langmyra der Greve-



Kartet viser vintervei fra Sander i Maridalen til Hakedals verk. Legg merke til at vinterveien til Hakedals verk er tegnet sør for stien til Bjertnes i Nittedal (Tur 1). Det synes ikke logisk, men finner sin forklaring på kartet foran fra 1804 der stien til Bjertnes og vinterveien krysser hverandre. Sørover fra Sander går veien over Maridalsvannet, eller Sandervannet som det het tidligere, og kommer opp på fast grunn ved Brekke.



Her tar vinterveien opp til høyre og inn mot myrdråget som fører ned på Slåttemyra inntil jernbanen på østsiden (juni 2014).





Forfatteren på oppbygd vintervei i den bratte lia ned mot Movannsbekken (november 2014). Vinterveien kan etter å ha krysset Movannsbekken, ha gått rundt åsen i lia ned mot bekken til Dausjøen, men hovedveien har nok helst gått der kartet fra 1804 viser. Foto: Milli Lilleeng.

veien går i dag. Videre på isen over Ørfiskevannene og ut langs vestsida av Ørfiskebekken. Her deler den vei 400–500 meter med faret øst for Ørfiske mot Laskerud (veifar 8).

Straks bærer det bratt utover ned i en bekkedal. Her gjør veien ei sløyfe mot øst for å redusere stigningen. På tur mot byen ser det ut som veien har gått rett utover bakken.

På sørsiden av bekkedalen er veien bygd opp. Det har vært nødvendig på grunn av det skrå terrenget.

Stien som går her langs bekkedalen, fører videre oppover i et enda skråere terreng uten oppbygging. Det forteller at den kryssende veien har vært vinterveien fra Jernverket.

Etter å ha vært innom Slåttemyra øst for jernbanen går veien opp et langt slakt myrdråg. Så opp etter bekken langs jernbanen som den har krysset der jernbanen i dag går på høy fylling. Deretter ut over Nordre Movann, inn i myrdråget tett inntil jernbanestasjonen.

Jeg fulgte kartet fra 1804 og så at veien kan ha gått inn i skjæringa der jernbanen går. Videre gjennom ei slukt der bekken går i dag, så over et flatt myr-

parti, opp gjennom et dråg der det i dag ligger ei hytte. Der det bærer utover ligger jernbanen på ei stor fylling. Før jernbanen kom har det vært en ganske bratt bakke ned på Snippemyra. Her burde det være mulig å finne spor. Og ganske riktig, helt ned mot Greveveien fant jeg en steinforstøtning. Oppbyggingen kan være av senere dato, men den viser at her har det gått en vei, sannsynligvis en vintervei.

Videre har den fulgt bekken gjennom jernbanefyllingen der bekken gikk tidligere. Litt lengre nede har den kommet inn på Sørbråtveiens trasé, der den møtte en annen mulig trasé fra Movannet over Torbjørntjern.



Vinterveien over Sander ned på Maridalsvannet (senhøstes 2014).



Vinterveien opp til Sander (februar 2014).

Denne alternative traséen har kanskje igjen hatt to alternative veier. En vei mot byen tok av fra Sørbråtveien over idrettsplassen, inn på Rundmyrveien og rett ut over et dråg ned på ei myr og videre ned på Torbjørntjern, der den møtte veien som fulgte Sørbråtveien. Den sistnevnte kan ha blitt brukt på tilbaketuren, fordi den ikke var så bratt.

Sørover fra Torbjørntjern har veien gått etter bekken inn i Sørbråtenveien og så tatt av rett nord for plassen Lurhølet, der det var naturlig å passere Movannsbekken på et rolig islagt sted.

Jeg følger veien slik den er tegnet på 1804-kartet og finner raskt bekkedalen som fører opp på myrene sørover forbi Sandermosen stasjon. Flatehogst øst for denne dype bekkedalen har medført et kaos av vindfelt skog tvers over dalen. Det gjør ikke adkomsten lett. Verre har det nok vært for de som måtte måke og tråkke til veien i denne ulendte dalen før den ble farbar med hest og doning. Ufattelig strevsomt må det ha vært, det er bratt, men ikke brattere enn at hestene kunne slite seg opp. Fram måtte de.

Vel oppe på toppen gikk det lett sørover på de frosne myrene nedover mot plassen Sanderberget og gården Sander.

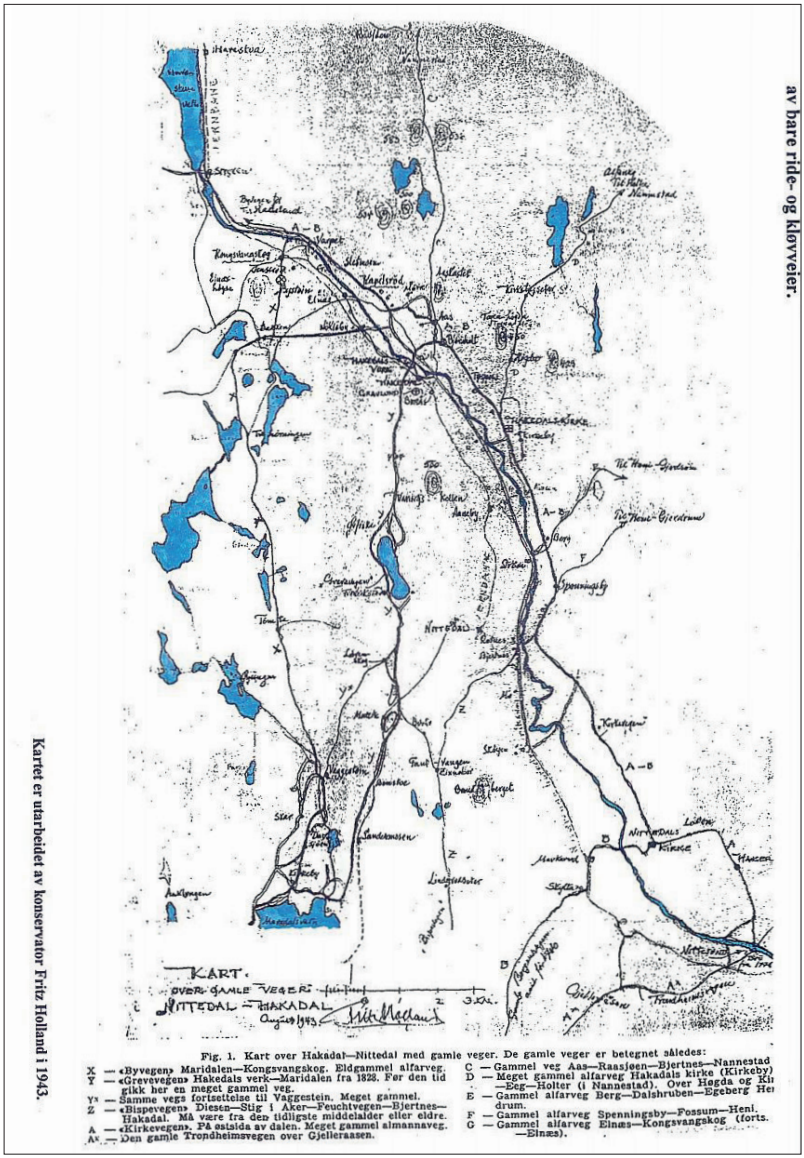
Da Greveveien ble anlagt i 1825 var det en tung og bratt bakke fra Dausjøelva opp forbi denne *holen* (rygg i terrenget) som Sanderberget ligger på. Det er mulig at dette er Trykkholen som Birger Kirkeby skriver om.

Sander er en gård fra eldre jernalder der det ifølge Johannes Dahl og H.O. Christophersen var hvilestue for Brekkekjørera.

Her drakk de kaffe både på opp- og nedtur. Hvilestua står der den dag i dag ganske uforandret.

H.O. Christophersen skriver i 1956 at vinterveien ut på Maridalsvannet fortsatt er synlig. Det er den fortsatt, inngjerdet og kantet av store trær og steiner.

10. BISPEVEGEN. EN KRITISK VURDERING AV KONSERVATOR FRITZ HOLLANDS KART FRA 1943



Konservator Fritz Hollands kart over det eldgamle veinettet i Nittedal–Hakadal, utarbeidet i 1943.

I 1994 registrerte Nittedal kommune gamle veier i kommunen. Materialet som ble brukt var blant annet et kart som Fritz Holland hadde publisert i 1943. Kart og tilhørende undertekst har etter min oppfatning noen svakheter. Teksten i kartet er ikke leselig i denne kopien. Jeg gjentar derfor teksten til noen av veiene med min kommentar i kursiv tekst.

X – «Byvegen» Maridalen–Kongsvangskog. Eldgammel allfarveg.
Min kommentar: Denne veien går fra Maridalen over Tømte, langs østsiden av Kalvsjøen og Store Gørja og er en annen byvei enn de veiene jeg har beskrevet. På kartet er veien tegnet innom plassene Kroksund og Bråtan. Det er en omvei og ikke den opprinnelige «Byvegen». (Se pkt. 3.13 Gamle Hadelandsvei Trehørningen–Kongsvang.)

Y – «Grevevegen» Hakedals verk fra 1828. Før den tid gikk her en meget gammel veg. *Min kommentar: Greveveien stod ferdig i 1825. At det skal ha gått en meget gammel vei her, skriver seg kanskje fra Johannes Dahl som skriver at Greveveien sannsynligvis var en utbedring av en eldgammel ferdselsvei (pkt. 2.5). Birger Kirkeby skriver at det gikk ingen vei fra Hakedals Verk opp til Høgda før Greveveien ble anlagt (vintervei 9). Veien er videre tegnet der Greveveien går i dag vest for nordre Ørfiskevann. Dit ble veien flyttet etter oppdemmingen i 1915. Det var en lang omvei i forhold til den opprinnelige ferdselsveien mellom Ørfiskevannene. Intet tilsier at det skal ha gått en gammel vei her. Videre er den tegnet der Greveveien går i dag gjennom Almedalen forbi Movannene og ned i Maridalen. I Almedalen må det ha vært uframkommelig før Greveveien ble anlagt. Den gamle rideveien gikk ikke gjennom Almedalen, den gikk øst for Laskerudåsen (veifar 6).*

Y x – Samme vegs fortsettelse til Vaggestein. Meget gammel. *Min kommentar: Dette er fortsettelsen av en sti mellom Hakedals Verk og Vaggestein i Maridalen. Den tar av fra toppen av Almedalen ned over Lørenskogen. Det er fotstien jeg har funnet og beskrevet i stifar 7. Jeg kjenner også denne stien mellom Hakedals Verk og Høgda. Den gikk ikke der Greveveien går i dag.*

Z – «Bispevegen» Diesen–Stig i Aker–Feuchtvegen *(Sinober, min anm.)* – Bjertnes–Hakadal. Må være fra den tidligste middelalder eller eldre.

Leting i marken etter Hollands beskrivelse av Z – «Bispevegen».
Veien har utvilsomt fulgt Gamle Hadelandsvei fra Bispegården i Vika forbi Stig gjennom Lillomarka til traktene mellom Sørskogen og Sinober.

Hollands kart inspirerte meg til å lete opp leden videre til Bjertnes i Nittedal Med litt snø på bakken først i desember var forholdene gode for å se etter gamle far.

Holland skriver at veien gikk om Sinober. Det virker ikke logisk fordi det er en omvei og fordi det neppe var husly eller behov for husly der (pkt. 3.4). Jeg så derfor etter en kortere led. Den naturlige og korteste veien gikk fra Bjertnes og rett opp til den leden Atle Sørskogen og jeg hadde funnet etter Gamle Hadelandsvei rett nord for Nordskogtjernet (pkt. 3.6).

Nede ved Nygård går *blåstien* på bro over Ørfiskebekken og ganske rett opp til Nordskogtjernet. Under de nye brokarene av betong ligger de gamle av tilhogd stein. Her kan det ha vært et naturlig vadested.

Derfra fulgte jeg *blåstien* innover til den møtte bilveien til Sinober. Av gamle kart ser jeg at en sti har krysset over på sørsida av Svenskedalen, men jeg ga opp å finne denne.

Blåstien fortsetter etter bilveien til Sinober, men rett fram på andre siden av veien lå den opprinnelige stien, om enn noe våt her og der, klar i dagen. Den fulgte jeg fram til den kom ut i bakken rett nord for Nordskogtjernet.

Spenningen var stor om jeg nå kunne finne fortsettelsen av stien opp lia vestover. Og den fant jeg straks på samme retningen, klar og tydelig i gammelskog, inntil den forsvant i samme hogstfelt der jeg sammen med Atle Sørskogen hadde strevd med å finne faret etter Gamle Hadelandsvei. Jeg fant fram kompasset og gikk etter et par hundre meter rett på dette tråkket (pkt. 3.6).



Navnet Bispedalen finner jeg første gang på dette kartet fra 1874.

Det er sannsynlig at dette var Bispenes vei forbi Bjertnes til Hakadal kirke, eller når det bare var første stopp på en visitasreise som gikk videre til kirker på opplandene. Men den korteste og letteste veien til det østlige Hadeland var det ikke. Den veien gikk over skogen forbi Trehørningen og Kongsvang (Tur 3).

På den tiden (1874) var Gamle Bergensvei for lengst ferdig, så det er vel rimelig å anta at bispen reiste etter den nye veien med hest og vogn eller på slede vinterstid, slik det sømmet seg for folk av hans stand. Det er derfor sannsynlig at navnet Bispedalen har en mye eldre opprinnelse.

I middelalderen, før svartedauden, hadde Hakadal vært eget kirkesogn med egen prest og prestegård.

Pesten innledet en 200 år lang ødetid i Hakadal. I Biskop Eysteins Jordebok fra året 1400, leser vi på side 560 at biskopen var på visitas i Hakadal kirke, «[...] firi Nytiiudal ok Hakadal æina naat.» Dette kan ha vært den siste bispevisitas i Hakadal før nesten alle gårdene ble forlatt og kirken forfalt.

Et kapell, som trolig hadde blitt bygd for arbeiderne på jernverket da det var i drift noen år fra ca. 1540, lå øde i 1598, året etter Jens Nilssøns siste reisebeskrivelse.

Den nye kirken i Hakadal ble vigslet omkring år 1609, men presten fortsatte å bo i Skedsmo til langt ut på 1700-tallet.

H.O. Christophersen antyder at navnet Bispebekken kan komme av at bispen kan ha møtt presten fra andre siden av åsen her i krysset mellom Bispebekken og Gamle Hadelandsveien. Han viser til at Jens Nilssøn i sine visitasbøker beskriver Midtskogsteinen på Krokskogen som et slikt møtested. Møte mellom biskop og presten i Hakadal må i så fall ha funnet sted før år 1400 eller etter at Hakadal igjen fikk egen prest ut på 1700-tallet. Men ikke i Jens Nilssøns levetid (1538–1600), da det hverken var prest eller kirke i Hakadal.

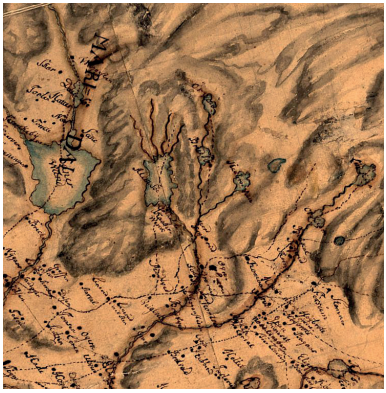
Kun syv av hans reiseskildringer er bevart og der finnes ingen beskrivelse av Gamle Hadelandsvei gjennom Lillomarka. På sine reiser til Skedsmo dro bispen som oftest etter oldtidsveien over Gjelleråsen.

Jeg har ingen kilder som forteller at navnene Bispedalen/Bispebekken har noen sammenheng med bispen Jens Nilssøn, men Birger Kirkeby skriver at han på sin reise til Gran på Hadeland 30. juni 1575 benyttet Bispeveien gjennom skogen fra Stig ved Årvoll og kom ikke ned i bygda igjen før nord i Hakadal (pkt. 3.2 og 3.8).

Bispenes vintervei gjennom Lillomarka

Reisende i tidligere tider foretrakk ofte å reiste vinterstid, da var det lettere å komme fram med hest og slede, helst over frosne vann og myrer og neppe etter Gamle Hadelandsvei.

Av Jens Nilssøns visitasbøker fremgår at han den 9. februar 1591 reiste til *Houger* i *Skidsmosogen* og 10. februar videre til Gran. Houger er ganske sikkert Hauer i Nittedal.



Situations Carte over den GOTHALTSCHE KAABER WERCKETS Circomference.

Dette kartet fra 1757 viser en vintervei han kan ha brukt opp gjennom Grorudalen fra Ammerud over Breisjøen og Aurevann. Etter kartet å dømme går ikke denne veien gjennom Bispedalen. Men veien fører greit over til Skredderud og Hauger i Nittedal.

Vedlegg og kilder

BIRGER KIRKEBY

Fra Lokalhistoriewiki.no

«Birger Kirkeby (født 2. mars 1923 i Kristiania, død 26. desember 2007) var en lokalhistoriker og bygdebokforfatter med et stort forfatterskap. En stor del av bøkene han skreiv, var for bygdene i hjemdistriktet Romerike. Kirkebys bygdebøker for Nittedal ble i 2008 lagt ut på Internett.

Kirkeby hadde navnet sitt fra Kirkeby i Maridalen, men han vokste opp på Nedre Holter i Nittedal, som foreldrene kjøpte i 1929. I 1954 kjøpte foreldrene bruket Nordli på Lysås i Lørenskog. Kirkeby overtok Nordli etter få år og bodde der resten av sitt liv. Han var gift og hadde fire barn. Hans akademiske løpebane begynte på Universitetet i Oslo, der han tok sin eksamen med fagene historie, engelsk og tysk. Han studerte også norsk, fransk og geografi. På fritiden var han en ivrig skøyteløper og likte å reise i Sør-Frankrike.

Kirkebys arbeid som bygdebokforfatter fikk en trang fødsel. Mye av det første stoffet han samlet inn ble liggende lenge før det kom på trykk, noe er fremdeles bare i manuskript. Når det først løsnet så kom det imidlertid et skred av bygdebøker. Først var det et flerbindsverk om Eidsvoll gitt ut i 1959 og 1961, som Kirkeby skrev samtidig som han allerede var i gang med å planlegge sine to neste prosjekter om Gjerdrum og Nannestad. Deretter fulgte bøker om Nes på Romerike, Odalen, Enebakk i Akershus og Sauherad i Telemark. Alt i alt skrev Kirkeby 37 bygdebøker og med det holder han ennå norgesrekorden i antall. I tillegg skrev han en rekke andre historiebøker og artikler, bare det som er mellom stive permer utgjør om lag 22 500 sider. Frem til sin død var han og en fast gjest på Riksarkivet på Kringsjå i Oslo, der han hentet inspirasjon til nye studier i norske 1600-tallsdokumenter.

En så stor produksjon som Kirkebys satte strenge krav til systematikk og effektivitet, mange har beundret hans evne til å arbeide hurtig med et materiale uten å miste oversikten. Selv ga Kirkeby uttrykk for at det var den gode kontakten med bygdefolket som motiverte ham. Ikke overraskende har hans modell for historieoppsettet blitt veiledende for aspirerende bygdebokforfattere.»

Viser til «Epoker av Nittedals historie. Fra de eldste tider til ca. 1500. Birger Kirkeby 2003»

Steinaldermenneskene som trengte inn i Norge, hadde mange tusen års fangstkultur og rik erfaring bak seg. Redskapene var høyt utviklet og ble brukt mye lenger fram i tida enn vi regner at steinalderen går. Allerede i steinalderen (fram til ca. 1800 f.Kr.), var det viktige handelsveier inne i landet.



Kartet fra 1805 illustrerer to etablerte jordbrukssamfunn; Hakadal/Nittedal og Romerike og veiene gjennom og mellom disse. I dag er Romeriksåsen en mørk skogstrekning, nærmest en sperre mellom Nittedal/Hakadal og Romerike. På 1500-tallet sognet Hakedølinger til Gjerdrum kirke, ikke til Nittedal kirke – tankevekkende.

Den eldste kjente boplassen nær Nittedal lå i skogkanten ved Stig ovafor Årvoll ved Bjerkebanen nettopp der Gamle Hadelandsveien går forbi. Den er datert til 5000 f.Kr. Da stod havet 40 meter høyere enn i dag.

Om gravrøysene på Romerike fra bronsealderen (1800–500 f.Kr.) skriver Kirkeby bl.a. at de lå på åsene mellom de gamle bygdesamfunnene og at de var felles grav- og kultsted for deres ledere. Det er neppe tilfeldig at røysene ligger ved nyere bygdegrenser.

Av spesiell interesse for oss er røysene på Røverkollen. Beliggenheten kan tyde på at gravplassen på Røverkollen kan ha vært felles for de nærmeste jordbruksdistriktene i Aker og Nittedal. Dette peker igjen mot andre fellesskap, f.eks. ættefellesskap og administrativt fellesskap, kanskje også for å løse tvister og for seremonier i samband med religiøse fester. Dette kan forklare at den opprinnelige veien opp på Røverkollen fra Akersiden gikk opp ved Rommen og ikke der Gamle Bergensvei går i dag.

Men først inn i folkevandringstida (400– 600 e.Kr.) ble grunnlaget lagt for de handelsveier vi kjenner i Norge fra middelalderen. (s. 66).

Funn som stammer fra tidsrommet ca. 1500 f.Kr. fram til 400-tallet etter, viser oss stiene som menneskene fulgte på sine ferder.

De forteller at det har vært en utstrakt trafikk fra Romerike over knutepunktet Spenningen i Gjerdrum til Østby og Bjertnes/Rotnes i Nittedal. Likeledes har trafikken vært stor forbi Nittedal kirke etter Rauerskauveien til Rotnes.

I tidlig folkevandringstid (400–600 e.Kr.) oppstår gårdsnavn som begynner på Bjark-. Gården Bjertnes ved Rotnes i Nittedal er et slikt navn. Det peker tilbake til at det er av de eldste møtesteder for handelsvirksomhet på det gamle Romerike.

Fra Bjertnes tok jegerne seg opp lia til Ørfiske der det gikk stier sørover til Maridalen og nordover til Trehørningen og videre til Hadeland.

Spredte funn viser at også steinaldermenneskene brukte disse stiene over åsen på jaktferdene sine.

Av spesiell interesse for oss er funn langs veifarene

- Vi har nevnt Stig, som ligger der Gamle Hadelandsvei passerte.
- Steinalderboplasser er registrert ved Nordre Movann og mulige gravrøyser ved Ørfiske gård, der Dragonveien og rideveien til Maridalen gikk forbi.
- I Søndre Ørfiske, der rideveiene fra Hakadal og Hadeland passerte, er det funnet en skafthulløks.
- Like ved båtstøa til Trehørningen, der byveiene over Kongsvang fra Hadeland gikk, er det funnet en pilspiss av svart skifer.
- Vi har også røyser langs Gamle Hadelandsvei og langs stien Sander–Bjertnes.

SVERRE STEEN

Sitater fra «Fest og ferdsel. Reiseliv i norsk sagatid og middelalder. 1929»

S. 55
Rikssamlingen (på 800-tallet) førte til at forbindelsen mellem de enkelte landsdeler som før hadde vært tilfeldig, nu blir fastere organisert.

S. 56
Hvad bestod egentlig Halvdan og Haralds, Håkon og Olav'enes rikssamling i? Den bestod i at kongen med sitt følge nu kunde dra rundt i landet fra bygd til bygd på gjesting. Først drog kongene med sin hær omkring, siden i fredelig følge; men alltid lå krig og fred nær hinannen, alltid fór følget fullvebnet; når som helst det trengtes, var hirden nær.

Det nye norske kongedømmet skapte en reisende hær eller en hær av reisende; det skapte – om det ikke hadde vært noe slikt før – en landssamferdsel. Kongen og alt som til kongedømmet hørte, var ambulerende, iallfall i de første tre århundrer.

Det var store følger, Olav Tryggvason og Olav den hellige fór med nesten 360 mann. Før hadde det vært skikk at kongen for med bare 60–70 mann, eller mest et stort hundre.

S. 62
Både kongesagaer og ættesagaer er rike på beretninger om storfolks ferder. Bondehøvdingene drog liksom kongene rundt på gjesting med stort følge. På hjemmegården kunne det ikke dyrkes korn og skaffes mat nok til alle, men småkongene hadde som rikskongen undergivne, avgiftspliktige. Avgiften kunne være så og så mange netters gjesting. Slik reiste også Ladejarlene.

S. 64–65
Som kongen og høvdingklassen førte også den øverste geistlighet i sagatiden et omflakkende liv. Først under Olav Kyrre (Konge 1067–1093) fikk bispene fast residens. […] Men bispenes reiseliv var ikke forbi om de fikk faste bispesæter […]. Det måtte bli uavlatelig reising for bispene hvis de år efter år skulle visitere som loven bød. […] Og bispen var stormann; […]. I Gulatingslagen skulde bispen ha

18 hester om han reiste kort eller lang vei, og 30 hester når han fór for å vie fylkeskirke.

S. 332
Bispens reisefølge skulle etter Eidsivaloven bestå av 10 mann, efter den før nevnte retterbot fra 14. årh. av 12 mann.

S. 333
Almindelige reisende som kom til landet eller reiste gjennem landet, var mest henvist til å søke opphold hos privatfolk. […] Folk som ikke hadde slektninger eller venner å ty til, som ikke kunne bli hjulpet fra gildebror til gildebror, de søkte gjerne dit hvor det allikevel vanket gjester og hvor det var store hus med plass til mange folk. De søkte til kongsgårdene, til klostrene og andre geistlig stiftelse. På denne måten ble Norges kongsgårder landets første offentlige gjestgiverier, og ut fra dette faktum må gjestgiverienes senere privilegier forklares.

Lovene
De gamle tinglovene i sagatiden inneholdt detaljerte bestemmelser om bruk og vedlikehold av veier, bruer, ferge- og vadesteder, straffebestemmelser for ikke å holde seg til veiene etc.

S. 198
Det hadde lite å si om veiene var bratte. Folk skulle bare gå der og ride; men tørre måtte de være. Når det et par steder i den gamle litteratur og i middelaldersbrev tales om kjøreveier i Norge, da gjelder det dels brøitete vinterveier hvor man kjørte på slede, dels mindre veier hvor man «akte» med høilass, også på slede forresten. [...]. All trafikk til lands var lettere vinters dag enn om sommeren.

S. 195
Trafikken var ikke bare bundet til visse dalstrøk, men så langt tilbake i tiden som vi kan følge veiene, til bestemte veilinjer, sommer- og vinterveier, som ikke skiftet fra år til år. Veilinjene var meget mer konservative enn vi vanlig tror. Fra småbemerkninger i sagatiden og omstendelige beskrivelser i det 16. årh. kan vi slutte at veiene gjennem store deler av landet har passert de samme gårder like fra år 1000 til våre dager. Disse faste veilinjene kjente folk til; de kunde ikke ustraffet stenges eller omlegges; men så hadde veifarende mann heller ikke lov til å gå utenom dem.

Ordene for vei i gammelnorsk viser at vi har hatt offentlige veier med like rett for alle til å gå der og like plikt for alle til å holde dem ved like; Tjodgata heter veien i den gamle Gulatingslov, folkeveien i motsetning til setrgata og rekstr, seterveier og sankeveier, som forresten også er offentlige, og de helt private tverrveier.

S. 195–196
Allmannaveiene og alle drifteveiene, sier Gulatingsloven, skal være der de har ligget fra gammel tid. Men fører nu veien over en manns mark, kan han legge den utenfor gården hvis han lager en ny vei som er jevngod å fare i tørrvær og væte. Den nye veien skal folk fare selv om den er lengere enn den gamle. Tjodveien skal være så bred som et spyd er langt lagt på tvers av hesteryggen, og hvis folk øder åker eller eng videre, da skal de bøte skaden. […] Ja, i Trøndelag er man så

nøie med at folk holder sig til veien at den som går utenfor veien og får påtale for det og gjør som han ikke hører, han kan sakesløst drepes og dertil få sak efter sin død for vei-ran. Landsloven (Magnus Lagabøters Landslov av 1274. Min anmrk.), gjentar ordrett Gulatingslovens veiparagrafer, men setter veibredden til 8 gamle alen – omtrent 4 meter […] istedenfor den sikkert eldgamle spydbestemmelsen. Gulatingsloven forteller hvor veien skal gå og hvordan den skal være, Frostatingsloven hvem som skal rydde den og holde den ved like. Landsloven forener begge bestemmelsene, utvider dem og utfyller dem.

S. 197

I de gamle lovene finner vi også de første bestemmelser om trafikkregulering. Vi finner et lite bud som har gjennemlevd både nedgangstid og reformasjon og nye vedtekter: at den som lukker op grind, har ansvar for at den lukkes til, ellers skal han erstatte den skade hest og fe volde på aker og eng. Selv en så moderne bestemmelse mangler ikke som den at grind på allfarvei skal settes slik at den faller igjen av seg selv.

S. 45

Innen bygdene hadde landsloven fra 1274 detaljerte bestemmelser om bøndene som var forpliktet til å flytte fattigfolk og tiggere. Men bestemmelsene må være meget eldre; i en notis i Frostatingsloven nevnes rent tilfeldig fattigfolks flytning som en alment kjent forpliktelse.

Minst en gang om uken skulde bud gå fra gård til gård gjennem hele bygden, ja hvis loven blev holdt, til hver gård i Norges land. Foran hver helligdag og hver fastedag skulde presten skjære op kors som skulde bæres til hvert hus der folk bor, efter en viss rute, «bodleidir rettar», som bygdefolket har fastsatt. Efter denne ruten skal også tingbud og hærpil føres. Det blir bygdeveiens linje, ikke brutt av ku og geit, men av mannefot. Slik blir budrutene, veiene, livsnerven i de små samfunn og i de store. – Budføringen var en viktig funksjon i det gamle samfund, det var bygdens og landets post, telegraf og telefon på en gang; derfor skulde ingen yngre enn 12 år – mann eller kvinne føre kors og tingbud; hærpil skulde følges av tre våbenføre menn langs allmannveiene til lands og med fullrustet skute allmannleden til sjøs både dager og netter. Bud skal gis husbond i hende hvis han vil ta i mot det, ellers skulde det føres hjem til hus og settes over døren, og folk inne skulle varsles om at så var gjort. – Alle offentlige kunngjørelser skjedde langs disse budrutene. «Jertegnets» form fortalte hvad budet gjaldt; pil betydde stevning til hærsamling eller manndrapsting,; budstikken stevnet til andre ting og stevner […] og kors stevnet til kirke eller kunngjorde at «imorgen er det helg».

S. 298

I Norges middelalder […] finner vi for første gang faste brevbærere blant stormenns tjenerskap. […] Men i Sverres saga og særlig i Baglasaga og i Håkon Håkonssons, vrimler det av beretninger om brevsendinger, så omstendelig fortalt at vi ikke kan tvile på dem [...]. I det 15.–16. århd. da brevbudet kalles traver, brevfører, brevdrager, småsvenn, herold osv. nevnes svennens navn nesten alltid i brevet.

S. 302
Særkjennet ved middelalderens reiseliv er trangen til å reise i flokk. Næsten aldri nevnes én mann alene. Det gjelder bare stimenn og flyktninger og brevbud som hadde hastverk.

Oslo

S. 223
I forhistorisk tid var Oslo ikke noe slikt selvsagt centrum som senere for Romeriksbygdene og Oplandene. Det er meget sannsynlig at Glomma–Øiern var en mere søkt ferdselsvei i denne tid enn skogsveien mellem fjordbunnen og Lillestrømmen.

Alt eftersom trafikken på strandstedet ved Oslofjordens bunn tiltok, suget det mer og mer av de omliggende landsdeler til sig. […] Ganske naturlig blev Oslo, strandstedet under Ekeberg, markedsplass, kongesæte, bispesæte og by, ganske naturlig vokste stedet fra å være Akersbygdens havn til å bli Romerikets havneby, Østlandets hovedstad og Norges rikeste regjeringssæte. […] En av årsakene til samling av stadig større områder av Østlandet omkring Oslo er den lette forbindelse det var mellem Oplandsbygdene og Østlandsdalene. [...].

S. 72
På slike steder likte Harald Hårdråde sig. Mannen med det eventyrlige liv bak sig [...]. Han reiste kjøpstad i Oslo, sier sagaen, og satt ofte der, for det var godt om tilførsel der og megen landstyrke rundt om; dit fór folk fra bygdene med mel og malt. – I Viken var det stadig folksomt med kjøpmenn, både vinter og sommer; der var danske og saksiske, og vikverjene fór selv i kjøpferd til England og Saksland, Flamland og Danmark, «men noen var i viking og hadde vintersæte i kristne land.»

S. 185–186
Det var senhøstes opunder jul landskylden forfalt til betaling. Kanskje var dette den største almindelige samling av almuen i middelalderens byer. Men der var også andre samlingstider, markedstiden; for Oslo var den i februar, […].

Sikkert nok har bøndene også til andre tider søkt inn til byene for å selge sine varer og kjøpe nye, [...].

Fra distriktene nærmest byene derimot må det året igjennem ha vært et jevnt trekk inn til byene. […] At bøndene år efter år satt fastgrodd på sin gård og ikke så mer av verden enn sin egen grend, er sikkert uriktig. Først ved det folketap manndøden medførte og særlig ved de endringer i eiendomsforholdene som fulgte med den, blev det mindre bevegelse i det norske samfund.

S. 142
Under borgerkrigstiden i 12. årh. dro krigerflokker og etter hvert hærflokker og krigshærer rundt omkring i landet, men kanskje var det mest varebyttet som bragte bygdene i forbindelse med hverandre.

Veiene nordover fra Oslo

S. 203
Den viktigste gjennemgangsveien i Norge har til alle tider vært veien fra Oslofjordens bunn til Trøndelag. Vi

kjenner forbindelse denne veien allerede fra bronsealderen da fundene østen- og nordenfjells peker på direkte ferd over fjellene, ikke sjøferd langs kysten.

– Veien gikk fra Oslo frem til Nitsund, over Lørenskogen eller over Gjelleråsen, derfra om Skedsmo [...]. Denne veien har de norske kongene faret gang på gang like fra Harald Hårfagres tid. Snart tok de op fra Hadeland til Gudbrandsdalen på vestsiden av Mjøsen, snart fulgte de hovedveien på østsiden.

S. 224

Men litt ut i sagatiden kan vi påvise et par viktige veier mellem disse landsdelene. […] Foruten den nordlige forbindelsesveien Mjøsen–Hadeland–Ringerike gikk det en sydligere over Asakskogen (Hurdalen. Min anmrk.) som sikkert var lite brukt. Langt viktigere var derimot veien fra Nedre Romerike gjennom Hakadalen til Jevnaker, en vei hærfolk ofte fór i 1220-årene da ribbungene ble jaget.

S. 211

Hovedveien over land mellem Øst- og Vestlandet gikk fra Oslo enten gjennem Nitedal og Hakadal til Randsfjorden eller vestover om Tyrifjorden-Ringerike; mest det første.

S. 272

På én formiddag fortelles det, red kong Håkon fra Hakadal til Gran på Hadeland, godt og vel 30 km.

S. 334

Kongsgårdene, som var kongens faste stasjoner på reisene rundt i landet, lå fordelt med dagsreises mellemrum i hovedrutene; langs leden vestpå og i Gudbrandsdalen og Valdres (Den veien gikk gjennom Hakadal. Min anmrkn.) er de best kjent. Her var alltid forråd for kongens sendemenn som når som helst kunne ventes, her var gjesthus eller gjestrum hvor reisende fikk hus, likesom i klostrene.

For sagatidens folk ser det ut til å ha vært en ganske naturlig sak å ta inn på kongsgårdene. […] Under oppregningen av Håkon Håkonssons gode gjerninger sist i hans saga nevnes en rekke veitslehaller, gjestehus, som kongen lot oppføre langs hovedveien mellem Oslo og Nidaros. […] Vi ser av andre oplysninger i sagaer og diplomer at disse gårdene var kongsgårder. Veitslehallene var sikkert ikke bygget bare for kongen og hans sendebud, da var det ikke noen særlig grunn til å fremheve reisningen av dem som fortjenstfull; de har nok vært herberger for vanlige reisende også. [...]

Efter kong Håkons død forsvinner sagaene, og det blir stille om de kongelige gjestgiverier. Men tallet på reisende øker.

S. 187

Den store trafikk av farende folk i landet, og kongens trang til god orden og kontroll med alt førte til de første lovbestemmelser vi kjenner fra Norge om kontroll med reisende. Den mann som farer fra sin hjembygd til andre ukjente steder, skal ha brev fra lagmann eller sysselmann eller andre pålitelige menn med vidnesbyrd om at han er en hederlig mann, skilamadr, heter det i retterboten av 1280. [...] Trafikken var nå blitt så stor at de reisende ikke kunne stole på den private gjestfrihet. Så blev det påbudt opprettelse av tafernishus rundt om i landet. [...]

S. 335
– Så griper kongene også her inn etter utenlandsk mønster. Kong Eirik (Konge 1280–1299) og hertug Håkon bestemmer at tafernishus, taverner, skal opprettes omkring i landet. Både ordet og tingen er rimeligvis kommet til Norge fra Tyskland.

Retterboten ble ikke gjennomført ved første forsøk, men Håkon V gir en ny retterbot om gjestgiverier i 1303.

S. 336
I en rundskrivelse til sysselmennene får vi vite at kongen vil at (vertshusene) skal bygges ved almannaveiene […] først på våre eiendommer (kongsgårdene) hvis der er slike, eller i almenning, [...].

Lovgivningen om taverner har et rent moderne tilsnitt. Kongen står som vertshusenes høie beskytter. Det trengs kongelig bevilling for å drive dem, og de skal helst ligge på kongsgårdene.

S. 337
En egen slags herberger, som virkelig har eksistert både før tafernishusene og efter at de var gått inn, er såluhusene. Det er meget sannsynlig at sálushus er stillet på like fot med tavernene, og i så fall kan vi si at retterbøtene vi nu har nevnt, bidrog til å holde op et ordnet herbergvesen i 14.–15. århundre.

S. 338–339
Selehus var bare reist på øde veier, i skogene hvor veien gikk fra Jemtland til Trøndelag, på Eidaskogen, på Dovre, Filefjell og andre steder. […] Hvem selehusene egentlig skylder sin reisning er derfor uvisst. [...] Gulatingsloven omtaler dem som eksisterende og velkjent, [...].

Slik var de eldste selehusene som omtales i de eldste kildene; det var bare tak over hodet på nattestedene i ødemarken. Men senere blev driften utvidet. Og her er det vi bør søke sammenheng med retterbøtene om tavernene. Mens taverner senere aldri nevnes i norske kilder, finner vi adskillige selehus i slutningen av det 13. århundre og det 14. århundre i privat eie som herberge for ferdefolk. De fleste vi kjenner inne i landet ligger på slike steder at de umulig kunde bli krohus for en bygd.

S. 343
Alle selehus ligger ved viktige ferselsveier inne i landet eller ved leden.

S. 345
Efter som kongens makt avtar, bortfaller hans støtte til selehusene, og de kommer helt under geistligheten som i det 14–15. århundre kanskje har mest interesse av å lette ferdselen for pilegrimsferdenes skyld. Da kirkens makt også går tilbake og ved reformasjonen blir helt tilintetgjort, blir opprettholdelsen av selehusene veltet over på bøndene i de bygder som grenser til øde vidder ved viktige veilinjer, hvor privatfolk ikke ved egen hjelp kan holde herberger i drift.

KILDER

Personer

Atle Sørskogen, født 1935, vokst opp på Sørskogen.

Arne Iversen er født i 1945, hans far Bjarne bodde på Fredrikstad fra 1917 til 1937.

Halvor Gundersen født 1939 i Nittedal. Tidligere rektor og kulturprisvinner i Nittedal, bosatt i Hakadal.

Dag Fredbo, født 1954, har sin farsslekt tilbake til først på 1800-tallet i Skjerpet (Skjerpeløkka) og på Fredrikstad. Bosatt i Hakadal.

Kari Lindstad Mack, født 1943, og aktivt medlem i Lunner Historielag.

Bøker/forfattere

Akershus. Et kulturhistorisk Riss. 2015. Elisabeth Knutsen (red.)

Asbjørnsen, P.Chr. 1842. En nat i Nordmarken.

Borrebæk, J.H. 1903. Paa uvante Stier. Fodture i Kristiania og Omegn.

Christensen, Trygve 1995. Ankerveien, Greveveien, Krokskogveien. Langs gamle ferdselsveier gjennom Oslomarka.

Christensen, Trygve 2002. Skogfinner og Finnskoger.

Christophersen H.O. 1956. Idéhistoriker, forfatter, statsstipendiat. På gamle veier og nye stier i Oslomarka.

Christophersen, Tom 1987. Nittedal kommune i 150 år.

Christophersen, Tom 2009. Hakadal kirke 400 år.

Dahl, Johannes 1942. Nordmarka Eventyr og Eldorado.

Den Bergenske Kongevei 1997. Tekst Halvor Gundersen.

Den eldste kjente kongsjordeboka 1577/78.

Lothrington, Per Bjørn (red.) m.fl. 2005. Døli/Løstad gjennom tidene. Nittedal Historielags skriftserie nr. 6.

Fønnebø, Reidar 2004. Oldtidsveger slep og Kongeveger.

Grimstad, Sverre 2011. Nordmarka og Hakadalen.

Grimstad, Sverre 2010. Nordmarka og Maridalen.

Heide, Eivind 1993. Lillomarka Nittedalsmarka.

Holland, Fritz 1943. Kart over gamle veger Nittedal–Hakadal.

Håkon Håkonssons saga. Regjeringstid 1217–1263.

Jahnsen, Jahn Børe 1972. Kom til den fagre Maridal. Samferdsel og gamle veier.

Katnosa, Bjørn 2015. Familien Katnosa.

Kulturminner og skogbruk 1997. Skogbrukets kursinstitutt.

Lange, Ove L. 1966. Nordmarka og Nordmarksgodsets historie.

Kirkeby, Birger 1965. Bygdebok for Nittedal og Hakadal Bind I.

Kirkeby, Birger 1968. Bygdebok for Nittedal og Hakadal Bind II.

Kirkeby, Birger 2003. Epoker av Nittedals historie. Fra de eldste tider til ca. 1500.

Kirkeby, Birger 2004. Epoker av Nittedals historie II. 1500-tallet og jernverkets eldste historie.

Kirkeby, Birger 2005. Epoker av Nittedals Historie III. 1600-tallet både vekst og nød.

Kirkeby, Birger 2006. Liv og lagnad i Nittedal og Hakadal i gamle dager.

Kværne, Mathis 1965. Langs den gamle kongeveien.

Nielsen, Yngvar 1885. Biskop Jens Nilssøns Visitasbøger og reiseoptegnelser 1574–1597

Nielsen, Yngvar, 1876. Det norske vejvæsens udvikling før 1814.

Larsen, Hjalmar T. Redaktør 1952. Oslomarka Bind 1, 2, 3.

Reinton, Lars. 1955–1961. Sæterbruket i Noreg.

Schulerud, Mentz 1974. Kongevei og fantesti.

Steen, Sverre 1929. Ferd og fest. Reiseliv i norsk sagatid og middelalder.

Aabel, Egil Collett, 1985. Nordmarksfolk. Plasser og slekter gjennom 300 år

FOTOGRAFIER
Der ikke annet er nevnt i bildeteksten, har forfatteren tatt bildet.

PRINTSCREEN AV KART PÅ NETT
© Kartverket. www.norgeskart.no 2016.

Turkompisen, www.turkompisen.no 2016, kart basert på kartdata fra Kartverket og OpenStreetMap-bidragsytere.

KART PÅ PAPIR SCANNET, KOPIERT ELLER AVFOTOGRAFERT
Kart oppmålt 1912–1935. Delvis ajourført 1945–46. Trykket 1948. Kristiania-98: Oslo Nordmarka. Kartserie: Amtskartsamling. Område: Oslo.

Konservator Fritz Hollands kart over det eldgamle veinettet i Nittedal-Hakadal, utarbeidet i 1943.

Det kombinerte kart for sommer og vinterbruk over Nordmarka. Utarbeidet og tegnet av O.A. Tollerud. 1929

Kristian Petersens kart sommerruter utgitt 1906.

Kristian Petersens kart sommerruter, delvis revidert 1922.

Historiske kart fra Kartverket





Kartblad 171: De 4 Dragonregimenter oprettet 1750 sündenfields i Norge
Kartserie: Kompanikart – Norge 90
Område: Viken
Årstall: 1750



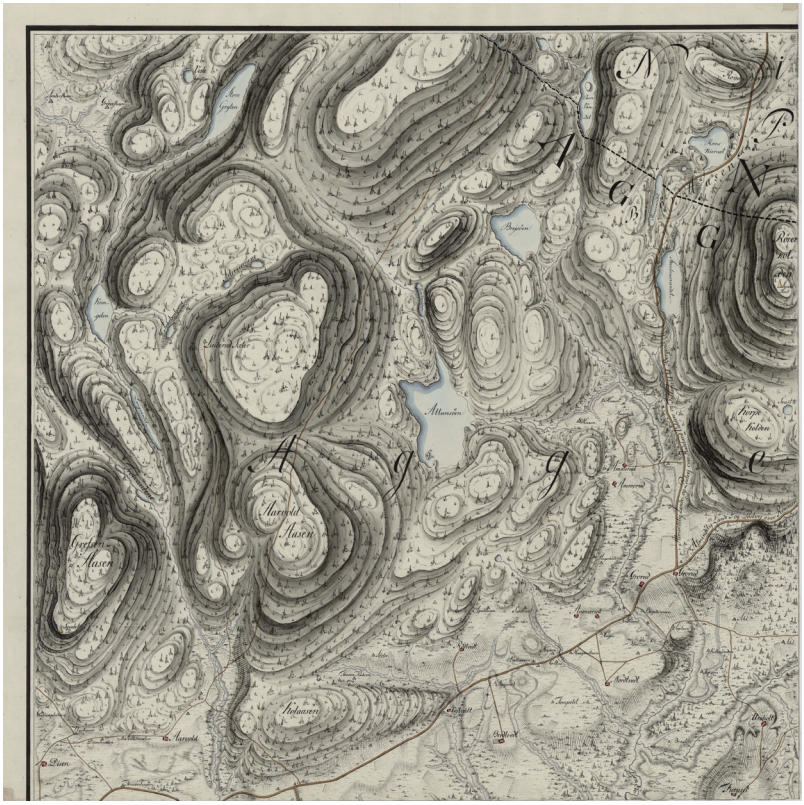
Akershus amt nr. 1: Situations Carte
over den Gothaltsche Kaaber Werckets Circomference
Kartserie: Amtskartsamling
Område: Nordmarka
Årstall: 1757
Målestokk: 1:70 000
Merknader: De Gotskaltske kobberverks sirkumferensområde



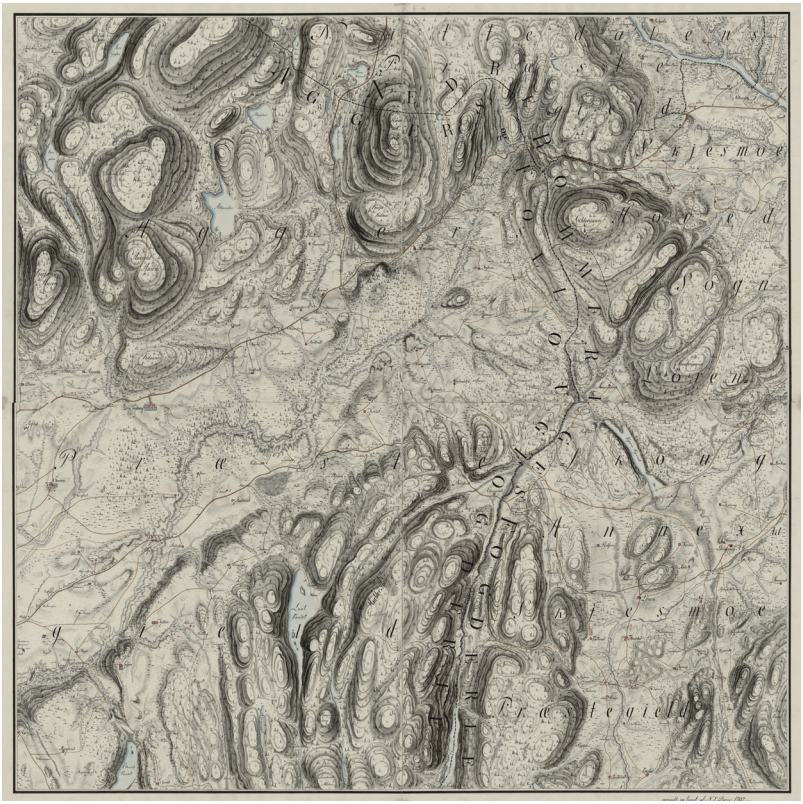
Akershus amt nr. 13: Situations Cart over herr Justits Raad Chr. Ancher og Sr. Jens Hiortes Skove Nord Marcken kaldet
Kartserie: Amtskartsamling
Område: Ringerike, Hadeland
Årstall: 1760
Målestokk: 1:35 000
Karttegner: M. Krogh



Akershus amt nr 8: Carte over Agers Sogn og Væstere Bærum
Kartserie: Amtskartsamling
Område: Aker, Bærum
Årstall: 1780
Målestokk: 1:70 000
Karttegnere: Døderlein og Lovis Brøcher



Kartserie: Kvadratmilkart
Område: Nittedal, Skedsmo
Årstall: 1797
Målestokk: 1:10 000
Karttegner: Niels Stockfleth Darre



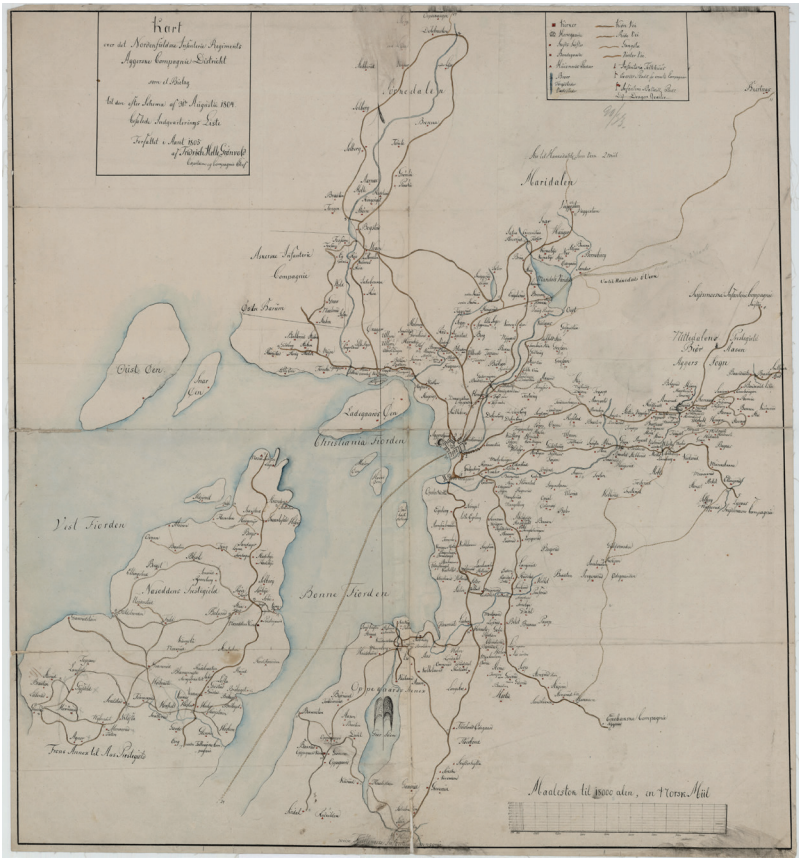
Mil nr. 73
Kartserie: Kvadratmilkart
Område: Nittedal, Skedsmo
Årstall: 1797
Målestokk: 1:10 000
Karttegner: Niels Stockfleth Darre



Mil nr. 72 (Christiania)
Kartserie: Kvadratmilkart
Område: Oslo
Årstall: 1797
Målestokk: 1:10 000
Karttegnere: Hans Lemich Juell og Niels Stockfleth Darre



Kart over Aker, Enebak, Nittedal, Skedsmo og Lørenskog, del A vest
Kartserie: Jegerkorpskart – Norge 267
Område: Aker, Lillomarka
Årstall: 1804
Målestokk: 1:13 000



Kartblad 23: Kart over det Aggerske Compagnie District
Kartserie: Kompanikart – Norge 90
Område: Aker
Årstall: 1805
Karttegner: Fridrich Helle Grønvold



Kartblad 24: Wei-Kaart over det Schijedsmoiske Compagnie DistrictKartserie: Kompanikart – Norge 90
Område: Skedsmo
Årstall: 1805
Karttegner: Lihme senior



15C 9 vest
Kartserie: Rektangelmålinger
Område: Akershus, Østfold
Årstall: 1806
Målestokk: 1:10 000



20A 1
Kartserie: Rektangelmålinger
Område: Akershus, Oslo
Årstall: 1818
Målestokk: 1:20 000
Karttegner: Grimsæth



20A 5
Kartserie: Rektangelmålinger
Område: Akershus
Årstall: 1818
Målestokk: 1:20 000
Karttegner: Grimsæth



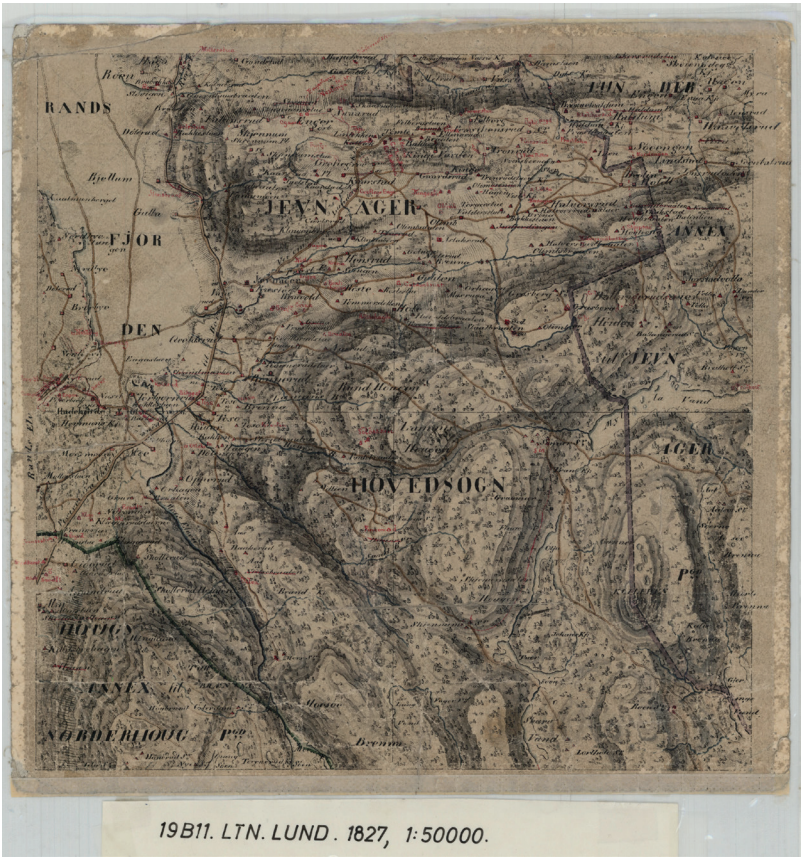
Akershus amt nr. 31-2: Kart over Agerhus Amt
Kartserie: Amtskartsamling
Område: Akershus
Årstall: 1825
Målestokk: 1:200 000
Karttegnere: Niels Arentz Ramm og Gerhard Munthe



19B 7, 19B 8
Kartserie: Rektangelmålinger
Område: Akershus, Buskerud, Oppland, Oslo
Årstall: 1825
Målestokk: 1:50 000
Karttegner: Lund



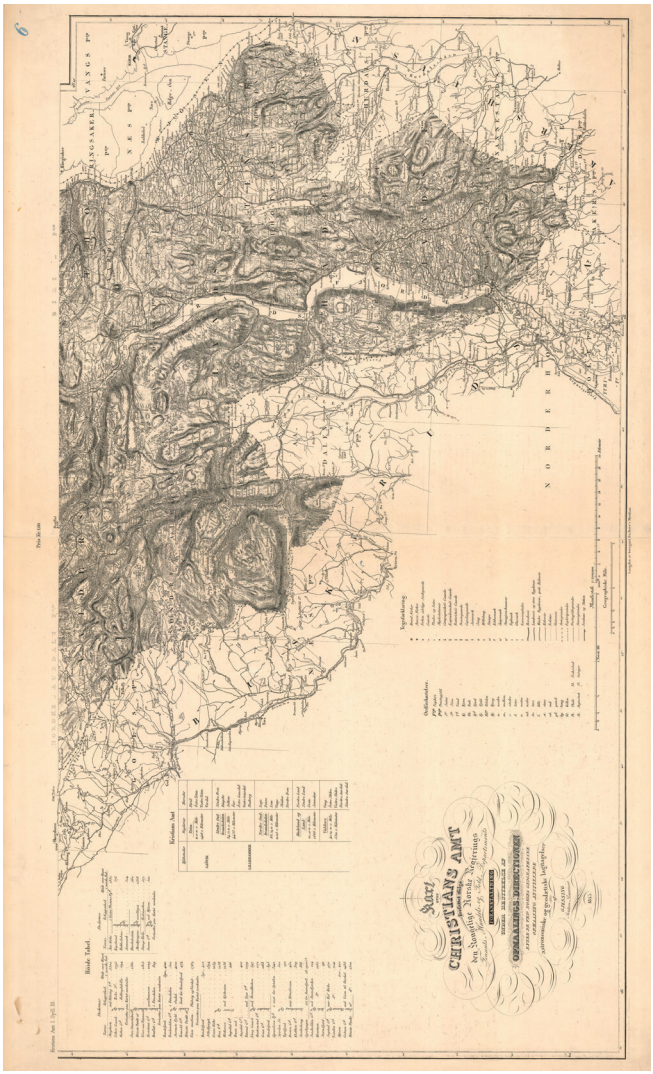
19B 3, 19B 4
Kartserie: Rektangelmålinger
Område: Akershus, Buskerud, Oslo
Årstall: 1825
Målestokk: 1:50 000
Karttegner: Lund



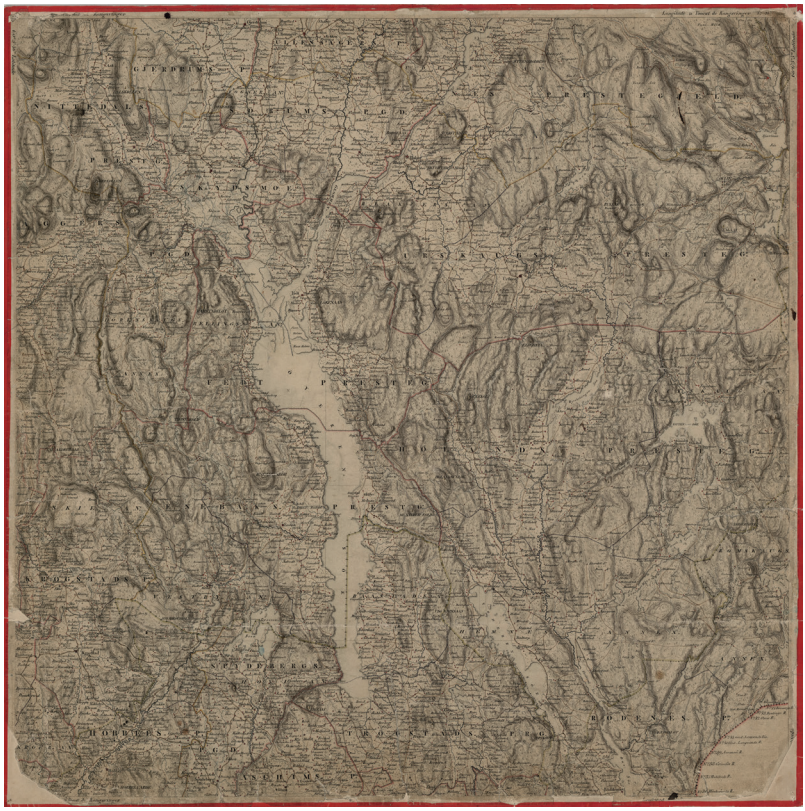
19B 11
Kartserie: Rektangelmålinger
Område: Buskerud, Oppland
Årstall: 1827
Målestokk: 1:50 000
Karttegner: Lund



Akershus amt nr. 32-2: Kart over Agerhus Amt
Kartserie: Amtskartsamling
Område: Akershus
Årstall: 1827
Målestokk: 1:200 000
Karttegnere: Niels Arentz Ramm og Gerhard Munthe



Kristians-amt nr. 16-sydlige-4: Kart over Kristians Amt
Kartserie: Amtskartsamling
Område: Oppland
Årstall: 1845
Målestokk: 1:200 000
Karttegner: Søren Christian Gjessing



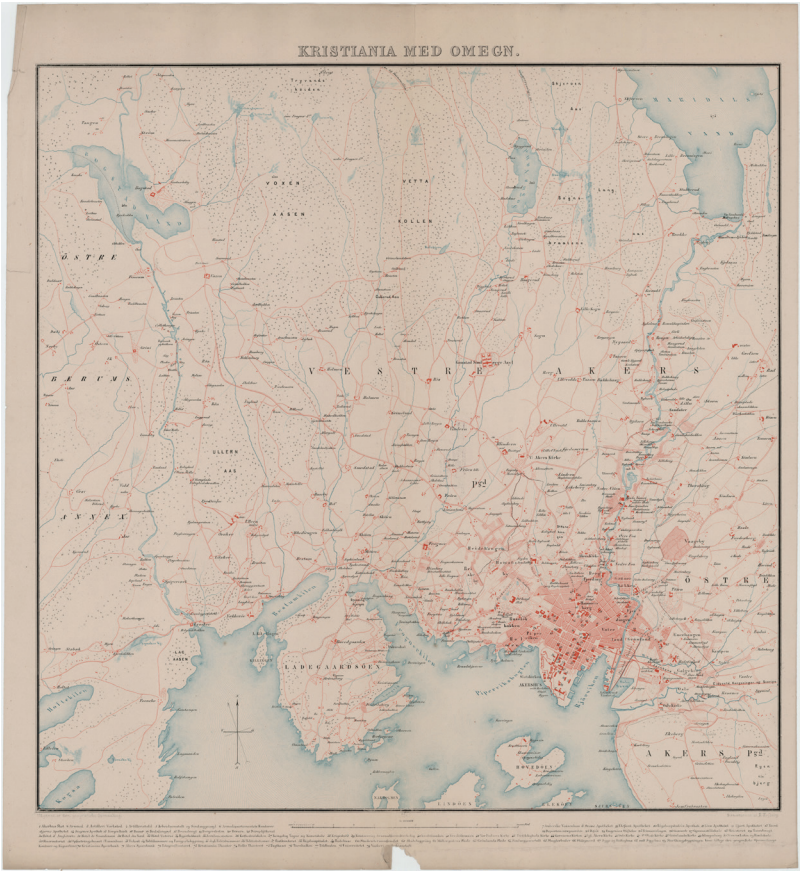
Portefølje nr. 24
Kartserie: Porteføljekart – Norge 166
Område: Hobøl, Spydeberg, Kraakstad, Fet, Skedsmo, Nittedal, Gjerdrum, Sørum, Urskog, Nes, Ullensaker
Årstall: 1859
Målestokk: 1:100 000



Portefølje nr. 31
Kartserie: Porteføljekart – Norge 166
Område: Norderhov, Hole, Aker, Jevnaker, Gran, Land, Ås, Viker, Flå
Årstall: 1860
Målestokk: 1:100 000



Akershus amt nr. 41b: Kristiania med Omegn
Kartserie: Amtskartsamling
Område: Akershus
Årstall: 1867
Målestokk: 1:20 000
Karttegner: Nicolai Magnus Widerberg



Kristiania nr. 86: Kristiania med omegn
Kartserie: Amtskartsamling
Område: Oslo
Årstall: 1867
Målestokk: 1:20 000
Karttegner: E. Heiberg



19B Hønefoss
Kartserie: Rektangelkart
Område: Akershus, Buskerud, Oppland, Oslo
Årstall: 1872
Målestokk: 1:100 000
Karttegnere: H.N. Bergh og Joh. Nordhagen



15C 9 NV
Kartserie: Rektangelmålinger
Område: Akershus, Oppland
Årstall: 1874
Målestokk: 1:25 000
Karttegnere: Haakon Ditlef Lowzow og Johannes Solem

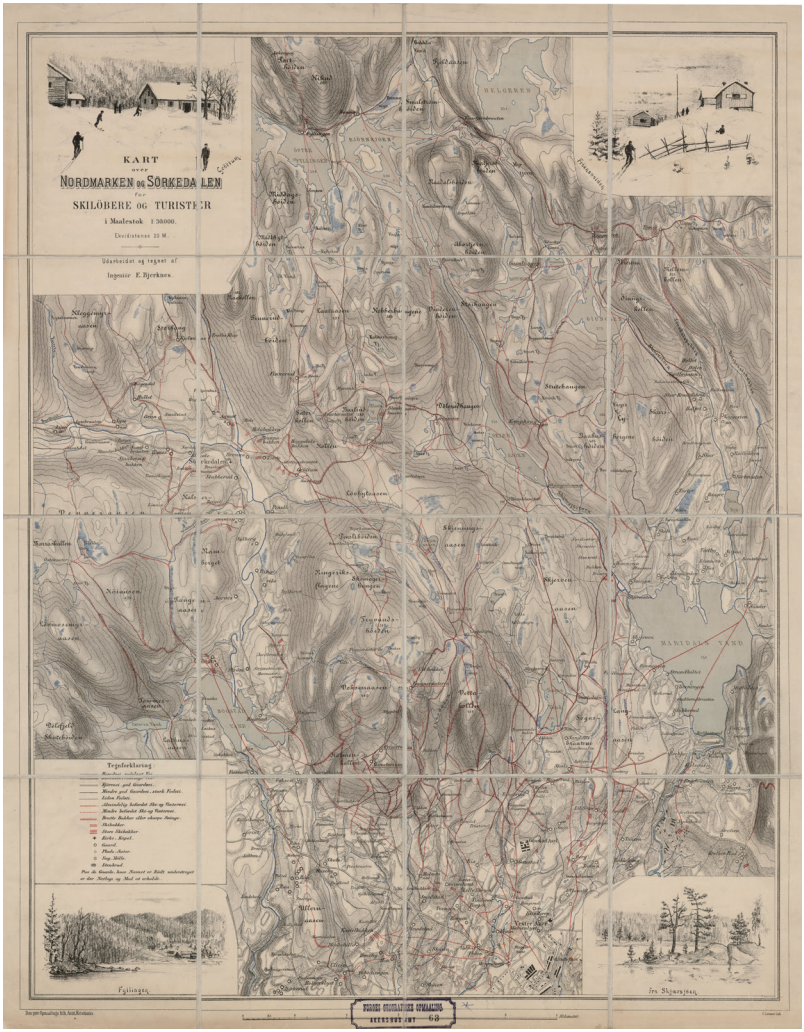


Akershus amt nr 57-4: Kart over Kristiania Omegn: Akershus
Kartserie: Amtskartsamling
Område: Oslo, omegn
Årstall: 1881
Målestokk: 1:25 000
Merknader: Revideret i Marken 1890, 1891 og 1892
Karttegnere: Johannes Solem og Nordmann



20A 1 SV
Kartserie: Rektangelmålinger
Område: Akershus, Oslo
Årstall: 1881
Målestokk: 1:25 000
Karttegner: Johannes Solem


19B 4 nö
Helgeren
Danmark
(351)
Fuglevik-
hø
Klæstjern-
Fjeldet
Store
Lille
Holme
Holmen
Nordre
Kjelsås
Hjeis-
Fjeld
Helgeren Nordre
Beiene
Nordre
Beiene
Nedre
Beiene
Nordre
Kjelsås
Kjelsås
Kjelsås
Gaaden
Langeåas
Sæt
Øvre
Kjelsås
Beiene
Rot-
(288)
ungen
Kjelsås
Øvre
Kjelsås
Øvre
Kjelsås
Øvre



Akershus amt nr. 63: Kart over Nordmarken og Sørkedalen
Kartserie: Amtskartsamling
Område: Nordmarka
Årstall: 1890
Målestokk: 1:30 000
Karttegner: Ernst Bjerknes



Akershus amt nr. 57-6: Kart over Kristiania Omegn
Kartserie: Amtskartsamling
Område: Oslo, omegn
Årstall: 1901
Målestokk: 1:25 000
Karttegner/oppmåler: Johannes Solem, D. Tønnesen og Joh. Nordhagen



© 19B 4 NØ
Kartserie: Rektangelmålinger
Område: Oslo
Årstall: 1925
Målestokk: 1:25 000
Karttegner/oppmåler: Thorolf Bjørnstad, Gunvald Hagene og Oscar Thue



© **Kristiania-98:** Oslo Nordmarka: Oslo
Kartserie: Amtskartsamling
Område: Oslo
Årstall: 1962
Målestokk: 1:50 000
Teknikk: Trykt
Merknader: Utg. 1938

Årsmøteinnkalling og årsmeldinger

ÅRSMØTE I MARIDALENS VENNER OG MARIDALSSPILLET 2017

Innkalling til årsmøte 2017

Tid: Tirsdag 4. april kl. 19.00
Sted: Maridalen Velhus, krysset Maridalsveien/Kasaveien

I Ståle Pinslie: På jakt etter historiske ferdselsveier fra Oslo til Hadeland

II Forslag til dagsorden årsmøte Maridalens Venner:

1. Valg av dirigent og referent
2. Godkjenning av innkalling
3. Godkjenning av dagsorden
4. Årsmelding
5. Regnskap
6. Innkomne forslag
7. Fastsettelse av kontingent for 2018
8. Valg

III Årsmøte Maridalsspillet

Servering av kaffe og eplekaker fra Ullevålseter.

Salg av bøker.

Vel møtt!

Hilsen styret

ÅRSMELDING MARIDALENS VENNER 2016

1. Styret i 2016
Leder Tor Øystein Olsen
Konvallveien 67
2742 Grua
e-post: maridalensvenner@mobilpost.no

Nestleder/sekretær Lars Flugsrud
Gamle Maridalsvei 86
0890 Oslo
e-post: lars.flugsrud@grindaker.no

Kasserer Thor Furuholmen
Huk Aveny 50B
0287 Oslo
e-post: tf@vidsjaa.no

Styremedlem Jon Ivar Bakke
Skjerven gård
Maridalsveien 469
0890 Oslo
e-post: toribakk@online.no

Styremedlem Otto Ullevålseter
Ullevålseter, Nordmarka
0890 Oslo
e-post: reiott@online.no

Styremedlem Per Skorge
Øvre Kirkeby gård
Maridalsveien 500
0890 Oslo
e-post: per.skorge@bondelaget.no

Styremedlem Ragnhild Storaker
Gamle Maridalsvei 134
0890 Oslo
e-post: rastora@online.no

Varamedlem Lasse Grønningsæter
Gamle Maridalsvei 102
0890 Oslo
e-post: lagr@me.com

Varamedlem Thor Amlie
Glads vei 17
0489 Oslo
e-post: thor.amlie@gmail.com

Varamedlem Rune Martinsen
Carl Kjelsens vei 58
0880 Oslo
e-post: trommerune@gmail.com

Varamedlem Aslak Sira Myhre
Svensenga 126
0882 Oslo
e-post: aslak.sira.myhre@gmail.com

2. Andre tillitsverv
Revisor: Vekstra Hadeland Regnskap AS
Valgkomité: Christian Dons, Per Pedersen og Nils Jørgen Brodin

3. Visjon for Maridalens Venner
Visjonen for Maridalens Venner er:
*"Maridalen skal være et **kunnskapssenter** for kulturlandskap, og ei **levende** og **livskraftig kulturbygd**!"*

4. Mål for Maridalens Venner 2016
Maridalens Venner ble stiftet i 1970 for å hindre at dalens gårder skulle bli revet. På 80- og 90-tallet var det arbeidet for vern av Maridalen og kampen mot golfbaneanlegg som fikk mest oppmerksomhet. Maridalens Venner var med på å forhindre en kommunal rivningsplan og bidro til at det isteden ble utarbeidet en statlig verneplan. I dag jobber foreningen for å oppnå **formålet** med vernet av dalen, det **å ta vare på et historisk jord- og skogbrukslandskap**. Man kan si at Maridalens Venner har utviklet seg fra å bekjempe en **rivningsplan** på 70-tallet, via å få utarbeidet en **verneplan** på 90-tallet, til i dag å jobbe for å oppnå formålet med verneplanen gjennom å utarbeide konkrete **handlingsplaner.** Følgende oppgaver er derfor viktige: Tiltak mot gjengroing av landskapet, bevaring og oppgradering av bygningsmassen i Maridalen og tiltak for å fremme og tilrettelegge for friluftsliv i dalen.

Maridalens Venner jobber aktivt i samsvar med formålsparagrafen i *forskrift om Maridalen landskapsvernområde*: "Formålet med vernet er å bevare det vakre og egenartede natur- og kulturlandskapet i Maridalen som en helhet, med særpreg fra tidligere tiders jordbrukslandskap, og med de biologiske, geologiske og kulturhistoriske elementer som bidrar til å gi området dets verdifulle karakter." Vi tar del i arbeidet for å utvikle dalen til ei levende og livskraftig jord- og skogbruksbygd. Dette oppnår vi gjennom:

1. Skjøtselstiltak – kampen mot gjengroingen!
2. Kulturarrangementer
3. Årsskrift
4. Nettstedet www.maridalensvenner.no

Mål 1) Skjøtselstiltak – kampen mot gjengroingen!
Dagens utfordring er: **Hvordan forvalte vernevedtaket i praksis for å oppnå formålet med vernet?** Maridalen er et jord- og skogbrukslandskap med dype historiske røtter. Vi vektlegger bevaring av *naturtyper*, *vegetasjonstyper* og *kulturmarkstyper*, og det *artsmangfoldet* og de

kulturminnene som er knyttet til disse, og som sammen viser særpreg fra tidligere tiders jordbrukslandskap.

Maridalens Venner ønsker å samle alle gode krefter, private og offentlige aktører, organisasjoner, lokalbefolkning og gårdbrukere for å få realisert innholdet i verneplanen og for å oppnå formålet med vernet.

Etter at Maridalen ble vernet som landskapsvernområde, har vi fått mange oppgaver å ta tak i. Gammel kulturmark skal ryddes og restaureres. Verneverdige hus skal vedlikeholdes. Styvingstrær og andre trær skal beskjæres. Gamle ferdselsveier, vann- og elveanlegg og andre kulturminner skal restaureres og vedlikeholdes. Det skal tilrettelegges for friluftsliv. Kulturarrangementene skal videreutvikles. Dalen skal ha et levende bygdemiljø med aktive og sjølstendige bønder. Alt dette skal folkeopplyses. For at disse oppgavene skal kunne omsettes til aktiv handling i samsvar med målet for vern av Maridalen, kreves kompetanse, engasjement, arbeidskraft, evne til å prioritere og samarbeide, og tilstrekkelige bevilgninger.

Maridalens Venner har *sju delmål* når det gjelder *forvaltningen av landskapet* (se også tidligere årsmeldinger for Maridalens Venner).

Maridalens Venner skal:

a) Fullføre restaureringen av de høyest prioriterte *slåttemarkene* i Maridalen. Årlig slått og raking vil bli gjennomført.
b) Bidra til at de høyest prioriterte gjengrodde *beitemarkene* blir restaurert og tatt i bruk.
c) Bidra til at de høyest prioriterte tilplantede og/eller gjengrodde områdene med *fulldyrka mark* blir restaurert og tilbakeført til fulldyrka mark.
d) Bidra til at *skogbryn* (gradvis overgang mellom fulldyrka mark og skogsmark, også kalt randsoner) blir ryddet og restaurert, særlig mot sør, vest og øst og i områder med størst verneverdi.
e) Bidra til at verneverdige forfalne *gårdsbygninger* blir restaurert.
f) Bidra til at *veikantene* langs hovedveiene i Maridalen blir ryddet i en forsvarlig bredde. Påse at veikantene blir slått med flere meters bredde hvert år og til riktig tidspunkt.
g) Bidra til at byggingen av egne *turveier* til, i, gjennom og fra Maridalen blir fullført. På denne måten vil vi oppnå en helhetlig tilrettelegging, som vil fremme friluftslivet i dalen.

Mål 2) Kulturarrangementer
Maridalens Venner er medarrangør i forbindelse med kulturarrangementer ved kirkeruinene i pinsa og på olsok. Dessuten arrangerer vi orkidétur på Slåttemyra i Nittedal.

Det årlige arrangementet ”Maridalsspillet” blir satt i scene av foreningen Maridalsspillet. Maridalsspillet er en egen medlemsorganisasjon med eget nettsted, www.maridalsspillet.no.
De som er medlem i Maridalens Venner, er automatisk medlem også i Maridalsspillet.

Mål 3) Årsskrift
Hvert år gir vi ut et innholdsrikt årsskrift. Tema for årsskriftet 2017 blir: Historiske ferdselsveier gjennom Nordmarka til Maridalen. Forfatter er Ståle Pinslie.

Mål 4) Nettstedet www.maridalensvenner.no
En stor oppgave blir å videreutvikle nettstedet www.maridalensvenner.no.

5. Måloppnåelse
Mål 1) Skjøtselstiltak – kampen mot gjengroingen!

- *Delmål a) Restaurering og årlig pleie av slåttemarker*
  Her vises det til kapittel 7.

- *Delmål b) Restaurering av beitemarker*
  Her vises det til kapittel 8.

- *Delmål c) Restaurering av fulldyrka mark*
  Her har det ikke skjedd noe nytt i 2016.

- *Delmål d) Skogbryn (gradvis overgang mellom fulldyrka mark og skogsmark, også kalt randsoner) blir restaurert*
  Ingen nye skogbryn er blitt restaurert i år.

- *Delmål e) Gårdsbygninger blir restaurert*
  Bymiljøetaten har restaurert stabburet utvendig på Skjerven gård i 2016. Hovedbygningen på Lille Brennenga gård er også ferdig restaurert utvendig. Salmakerstua har fått nytt tak.

- *Delmål f) Rydding av veikantene*
  Bymiljøetaten slo veikantene i en meters bredde på forsommeren. Seinere ble veikantene i dalen slått med flere meters bredde. Det er ikke foretatt noen restaurering av veikantene.

- *Delmål g) Fullføre byggingen av egne turveier til, i, gjennom og fra Maridalen*
  I forbindelse med bystyrets behandling av flerbruksplanen for Oslo kommunes skoger 2007–2015, fattet bystyret 20. juni 2007 følgende vedtak: ”Det anlegges en asfaltert sykkelvei på veiskulderen langs Maridalsveien.”

  Forslaget til planprogram lå ute til offentlig ettersyn våren 2014. Etter høringen stoppet arbeidet opp og det ble i 2015 bestemt at det skulle utarbeides en forenklet konseptvalgutredning (KVU) for sykkeltiltak i Maridalen. Oslo kommune er ansvarlig myndighet, og 21. desember 2016 ble det fastsatt program for planarbeidet. Forslaget til planprogram fra 2014 er noe justert etter offentlig ettersyn. Det forutsettes at det utarbeides planforslag med konsekvensutredning på bakgrunn av det fastsatte program for planarbeidet.

  Gå inn på nettsidene www.maridalensvenner.no. I navigeringen til venstre på nettsidene, under ”Kulturlandskap”, finner du knappen ”Ferdselsveiplan”. Her kan du lese artikkelen ”Fylkesmannens og Oslo bystyres vedtak om gang- og sykkelvei i Maridalen”. Se også tidligere årsmeldinger fra Maridalens Venner og følg med på saksinnsyn hos Plan- og bygningsetaten. Søk på saksnummer ”200903491 Maridalsveien fra Brekke til Hammeren – Planprogram – Tilrettelegging for myke trafikanter”.

Mål 2) Kulturarrangementer – se kapittel 6. Se også egen årsmelding fra Maridalsspillet.

Mål 3) Årsskrift
Tittelen på årsskriftet 2017 er: Historiske ferdselsveier fra Oslo gjennom Nordmarka til Hakadal og Hadeland. Forfatter er Ståle Pinslie.

Mål 4) Nettstedet www.maridalensvenner.no
Arbeidet med å videreutvikle vårt eget nettsted pågår kontinuerlig. Nettstedet er et viktig redskap i arbeidet for å realisere Maridalens Venners visjon om at Maridalen skal være et kunnskapssenter for kulturlandskap.

6. Kulturarrangementer (se egen årsmelding fra Maridalsspillet)
a) 2. pinsedag
Årets prostigudstjeneste ble ledet av prost Trond Bakkevig. Omkring 250 personer deltok under gudstjenesten. Etter gudstjenesten var det aktiviteter på Maridalen Bygdetun. NRK Dagsrevyen lagde en flott reportasje fra pinsa i Maridalen. Arrangementet er et samarbeid mellom Vestre Aker prosti, Maridalen menighet, Maridalens Venner og Maridalen Bygdetun.

b) Orkidétur til Slåttemyra, Nittedal
Søndag 26. juni deltok 25 personer på en vandring på Slåttemyra, der været var svært ustabilt med flere regnbyger. Denne vandringen var et samarbeid mellom Nittedal Historielag, Hadeland turlag, Turkameratene Nittedal Turlag og Maridalens Venner. Arrangementet ble åpnet av Øyvind Grandum med lur og bukkehorn. Deretter var det Prøysen-sang ved Hans Christian Høie, Torill Lund Born, Henning Værnes og Aila Sinober. Det ble servert gratis skaukaffe. Tor Øystein Olsen ledet vandringen på myra.

7. Restaurering og årlig pleie av slåttemarker i 2016
Arbeid som er utført av Maridalens Venner (se også punkt 8):
Bjørkelunden – ei magereng
I mai ble flere styvingstrær "lauvet" (beskåret). Midtsommers ble hele enga slått med ryddesag med krattkniv. Graset ble raket og fjernet. Stammeskudd og rotskudd på styvingstrærne ble fjernet. Stubber og steiner ble fjernet for å lette framtidig slått.

Christian Dons restaurerte benken med bord som ble satt ut i 2000 av daværende Friluftsetaten. En stor takk til han for dette.

Rikenga
Noen styvingstrær ble "lauvet" (beskåret) og en del store trær og busker ble ryddet og kvisten ble brent.

Enga rundt Martinhytta ble på forsommeren slått med ryddesag med krattkniv. Graset ble raket og fjernet.

Familien Dons takkes for raking, fjerning av gras, rydding av trær og busker og brenning av kvist. Eirik Stangeland takkes for raking og fjerning av gras. Rita Wiik takkes for raking av gras.

8. Rydding av beitemark i Maridalen i 2016
Maridalens Venner ønsker å bidra til at årlig nødvendig vedlikehold (fjerning av uønsket oppslag) blir utført i de ryddede havnehagene.

Oppsummering av utført arbeid i Øvre Kirkebyhagen i 2016:
I løpet av beitesesongen har Øvre Kirkeby gård fjernet uønsket oppslag i de ryddede delene av havnehagene. Maridalens Venner har i 2016 støttet dette arbeidet med kr 9 500 (inklusive støtte til slått og raking rundt *Kirkeruinene* og slått av åkerholmer).

9. Befaring med Bymiljøetaten
Bymiljøetaten og Maridalens Venner gjennomførte 9. mai en befaring i Maridalen, med oppmøte i Bjørkelunden til kaffe og kaker. Under befaringen drøftet vi tiltak i samsvar med den vedtatte skjøtselsplanen for Maridalen landskapsvernområde fra 2002. Det ble også diskutert problemstillinger knyttet til forvaltning av beverstammen, skjøtsel av bekker og grøfter, rydding av tilplantet skog på tidligere fulldyrket mark og beiting av husdyr.

10. Bystyret i Oslo bevilget kr 850 000 til Maridalens Venner
Bystyret i Oslo vedtok i desember 2015 budsjett for Oslo kommune for 2016. I dette budsjettvedtaket ble det bevilget kr 850 000 til Maridalens Venner.

11. Godtgjøring til leder av Maridalens Venner
Brutto årslønn til leder i 2016 var 482 230 (eksklusiv arbeidsgiveravgift og administrering av lønn). I tillegg kommer lovpålagt innskuddspensjon og yrkesskadeforsikring.

PROTOKOLL FRA ÅRSMØTET I MARIDALENS VENNER 2016

Årsmøtet i Maridalens Venner ble avholdt torsdag 31. mars i Maridalen Velhus.
Lederen Tor Øystein Olsen ønsket velkommen.
Før årsmøtet var det foredrag av Stein Erik Kirkebøen: Kampen om vannet.

1. Valg av ordstyrer og referent
Stein Buan ble valgt til ordstyrer og Lars Flugsrud til referent.

2. Godkjenning av innkalling
Årsmøteinnkallingen ble godkjent.

3. Godkjenning av dagsorden
Dagsorden ble godkjent.

4. Årsmelding
Under punkt 5. Måloppnåelse, kom det innspill om 1. befaring med Bymiljøetaten, 2. etablere en ryddegruppe og 3. digitalisere verneplankartet.
Årsmeldingen ble enstemmig godkjent.

5. Regnskap
Regnskapet ble delt ut og gjennomgått. Revisors beretning ble delt ut. Regnskapet ble enstemmig godkjent.

6. Innkomne forslag
Rolf Hugo Nielsen fremmet forslag om restaurering og utsetting av nye benker i Bjørkelunden.

7. Fastsettelse av kontingent for 2017
Kontingenten ble enstemmig vedtatt med kr 200.

8. Valg

Valgkomiteen ved Christian Dons framla valgkomiteens forslag. Følgende ble valgt ved akklamasjon:

Styret:
Tor Øystein Olsen, leder, valgt for to år
Lars Flugsrud, valgt for to år
Thor Furuholmen, valgt for to år
Ragnhild Storaker, valgt for to år
Jon Ivar Bakke, ikke på valg
Otto Ullevålseter, ikke på valg
Per Skorge, ikke på valg

Varamedlemmer til styret, alle valgt for ett år:
Thor Amlie
Lasse Grønningsæter
Aslak Sira Myhre
Rune Martinsen

Valg av revisor, valgt for ett år:
Vekstra Hadeland Regnskap AS ble valgt som revisor.

Valg av valgkomite, valgt for ett år:
Christian Dons, Per Pedersen og Nils Jørgen Brodin.

Årsmøtet ble avsluttet med kaffe og de beste eplekaker fra Ullevålseter.

Lars Flugsrud
Referent

Regnskap for Maridalens Venner

Regnskapsåret fra 1. januar 2015 til 31. desember 2015

	Inntekter	Utgifter
Kontingenter og støttebeløp	94 000	
Støtte fra Oslo kommune	850 000	
Støtte Slåttemyra, Fylkesmannen	70 000	
Renter	5 620	
Årsskrift		161 485
Kulturarrangementer		19 072
Nettsted		7 324
Skjøtselstiltak		52 731
Skjøtselstiltak Slåttemyra		70 000
Andre kostnader		38 119
Mobiltelefon og internett		34 098
Bruttolønn til leder		472 776
Arbeidsgiveravgift		72 284
Innskuddspensjon		10 931
Yrkesskadeforsikring		4 285
IT-kostnader		14 060
Martinhytta		21 940
Støtte til Maridalen Bygdetun		40 000
Sum	1 019 620	1 019 105
Overskudd		515
Sum	1 019 620	1 019 620

Balanse	**31.12.15**	**31.12.14**
DNB, driftskonto	89 221,77	43 474,11
DNB, kapitalkonto	277 271,84	321 727,66
Trekkinnskudd	51 259,58	51 700,35
Skyldig skattetrekk	(51 225,00)	(51 685,00)
Skyldig arbeidsgiveravgift	(25 384,00)	(24 588,00)
Sum netto beholdning	341 144,19	340 629,12
Overskudd		515,07
Sum	341 144,19	341 144,19

BEHOLDNING 31.12.2015		**GJELD OG EGENKAPITAL 31.12.2015**	
Bankinnskudd 31.12.15	417 753,19	Skyldige offentlige avgifter	76 609,00
		Egenkapital	341 144,19
Sum beholdning	417 753,19	Sum gjeld og egenkapital	417 753,19

Egenkapital 31.12.2014	340 629,12
Årets overskudd	515,07
Egenkapital 31.12.2015	341 144,19

Thor Furuholmen
Kasserer

Tor Øystein Olsen
Leder

Vekstra
Hadeland Regnskap AS

Maridalens Venner

Konvallvegen 67
2742 GRUA

Revisjonsberetning for 2015 Maridalens Venner

Uttalelse om regnskapet
Jeg har revidert regnskapet for Maridalens Venner som består av balanse- og resultatregnskap pr 31. desember 2015. Regnskapet er ført etter kontantprinsippet og avgis av foreningens styre.

Revisors oppgaver og plikter
Vår oppgave er å gi uttrykk for en mening om dette regnskapet på bakgrunn av vår revisjon. Revisjonen omfatter kontroll av utvalgte deler av materialet som underbygger informasjon i det ferdige regnskapet, vurdering av de benyttede regnskapsprinsipper, vurdering av innholdet i og presentasjonen av regnskapet. Revisjonen er i første rekke foretatt for å påse at lover og regler blir fulgt.

Konklusjon
Etter min mening gir regnskapet et riktig bilde av foreningens stilling pr 31. desember 2015 og av driften i regnskapsåret.

Gran 17. februar 2016

Vekstra Hadeland Regnskap AS

Berit Sunnset

Berit Sunnset
Autorisert regnskapsfører

Hadeland Regnskap AS, Smiegata 1, Postboks 28, 2711 Gran
Tlf: 61 31 30 30, Faks: 61 33 55 40
Org.nr: 999 166 962 MVA. Bankgiro:1503.31.28980
hadeland@vekstra.no www.hadeland-regnskap.no

AUTORISERT REGNSKAPSFØRERSELSKAP - ARS


MARIDALSSPILLET



Maridalsspillets årsmøte i 2017.

Følgende dokumenter utgjør Maridalsspillets innrapportering i årsskriftet:

- Årsberetning for 2016 ved styreleder Lasse Grønningsæter
- Referat fra Årsmøte 2016
- Resultatregnskap 2015
- Balanse 2015
- Revisors beretning 2015

Årsmøtet 2017 vil behandle:

1. Valg av møteleder
2. Årsmelding 2016
3. Regnskap og balanse 2016
4. Innkomne forslag
5. Valg av styremedlemmer

Årsmøtedokumentene inklusive regnskap, balanse og revisors beretning for 2016 vil være tilgjengelig på www.maridalensvenner.no forut for årsmøtet.

Årsmelding for Maridalsspillet 2016

Maridalsspillet er et av Norges mest tradisjonsrike historiske friluftsspill og settes opp ved de vakre ruinene av St. Margaretakirken. Det har nå vært oppført spill i ruinene siden 1974. Takket være Oslo kommune og Nordre Aker bydel, Spelfondet, Sparebankstiftelsen, andre støttespillere og ikke minst vårt flotte publikum har vi hatt de nødvendige midler til å sette opp friluftsspill i Maridalen også i 2016. Med årets spill laget vi oppfølgeren til spillet i 2015 *"I Marias Skygge*" (fritt etter *"Kirkebyggeren"* av C.F. Engelstad).

I ***"1349 – Maria Mortem"*** kjemper Jon og Marit fortvilet for sin kjærlighet i en turbulent tid. Svartedauen har kommet til landet og døden lurer bak hvert hjørne. Med pesten truende som en mørk horisont, begynner bøndene å få nok av Kongens ubarmhjertige skatteinnkreving og gnisten til opprør ulmer i dalen. Menneskene mistror, sviker og forråder hverandre, men midt i kanskje den vanskeligste tiden vårt land har kjent er det allikevel noen som finner sammen, som ønsker og våger å hjelpe sine medmennesker på tross av risikoene det innebærer for eget liv og helse.

I et fyrverkeri av action; hester, sverdkamp, lidenskap, begjær og svik, ble dette mørke kapittelet i Norges historie formidlet med fart, spenning, humor og alvor.



"Dette er andre sesong i krøniken om Maridalen og Norge i beste Netflix stil."

- Mads Henning Jørgensen



Kunstnerisk ledelse:

Manus & Regi: Mads Henning Jørgensen

Regi tablåer: Sandra Bringsjord Pape

Koreograf: Henriette Blakstad





I bærende roller *(roller i kursiv tekst):*

Helle Haugsgjerd *(Marit Marit Kolbjørndatter)*

Anne-Marthe Lund Engnes (*Tordis)*

Brage Bang (*Knut Rask, prostens årmann*)

Sveinung Oppegaard (*Jon*)

Torgny Gerhard Aanderaa (*Sira Lars*)

Markus Scarth Tønseth (*fortelleren, Arne Aslaksson*)



Øvrige roller:

Ronny Fagereng (*Oddvar Kirketjener*)

Marie Ballangrud Borgli (*Agnes, sanger*)

Ivar Christiansen (*Harald*)









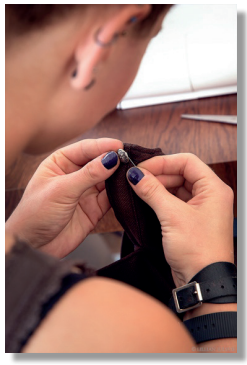


Produksjonen:

Produksjonsleder:	Linn Eidås
Inspisient:	Kristin Skiftun
Kostyme:	Mariann Rostad og Therese Vågane
Rekvisitter:	Edvard
Kampkoreografi:	Brage Bang og Sveinung Oppegaard
Markedsansvarlig:	Jørgen Gulnes
Logo og Design:	Timo Westre

Takket være alle dere proffe, flittige og hardtarbeidende personer skapte dere ramme og innhold til et fantastisk spill! Tusen takk!





Styret retter et stor takk til:
Jon Ivar Bakke og Skjerven gård,
Per Skorge og Øvre Kirkeby Gård,
Museene i Akershus,
(avdeling Urskog-Hølandsbanen Tertitten)

Tusen tak for god praktisk hjelp i gjennomføringen av årets spill!



Styret i Maridalsspillet 2016:

Lasse Grønningsæter, leder
Linn Eidås, nestleder
Jørgen Gulnes, styremedlem
Timo Westre, styremedlem
Mette Bjørklund, styremedlem
Mads Henning Jørgensen (varamedlem)
Anne-Marthe Lund Engnes (varamedlem)
Styret er produksjonsansvarlig i Maridalsspillet.

En stor takk til alle styrets medlemmer for meningsutveksling og beslutninger, møter, flittig arbeid og bidrag til gjennomføring av et sterkt og flott Maridalsspill!



Frivillige i Maridalsspillet 2016

I ***"1349 – Maria Mortem"*** deltok det over 110 personer, hvorav over 90 var frivillige som bidro til å gjøre spillet til en kunstnerisk suksess og fantastisk opplevelse på vår lokale kulturarena! Ca. 40 personer utførte oppgaver rundt scenen i styre og administrasjon, produksjonsstab, velferdsgruppe, billettsalgsgruppe, trafikkvaktlag, scenearbeidere og arbeidslag på spillplass.

Frivillige i alle aldre stiller opp og er sammen med på å bygge et fantastisk spill. Både på og rundt scenen bygges samhold. Det er denne sterke drivkraften som gjør at Maridalsspillet lever videre. Mange av de frivillige bidrar årlig til å realisere spillet – det er vi veldig takknemlige og ydmyke for. Vi ønsker å rette en stor takk til alle som bidro med deres tid, innsats og iver i årets spill.



Bilde: Velferdsgruppa er helt sentral i det frivillige arbeidet i Maridalsspillet. Vi retter en stor takk til dere for entusiasme, flid og arbeidstimer – og bidratt til god ivaretagelse og samhold blant Maridalsspillets deltagere. Tusen takk!

Velferdsgruppa: Marianne Faye, Elisabeth Kaare, Else Langeland, Gerd Myrvoll, Gunnar Bjune, Heidi Kristiansen, Helene Laurvik, Inger Thaugland, Kari Solvang Andreassen, Kirsten Bjune, Liv Sandvik, Randi Beate Berg, Sissel Sypriansen
Vakter: Christopher Eidås, Tobias Løyning, Sebastian Eilertsen, Nina Kristin Kolstad,
Spillplassarbeidere og gode hjelpere: Tor Erik Tømte, Anne Tømte, Tobias Løyning, Sebastian Eilertsen, Lasse Grønningsæter, Heidi Orholt, Rune Hansen Bjørklund, Erling Overrein, Mari Mehus, Fredrik Smeby, Christer Berg, Tore Eidås, Nils Jørgen Brodin,
Trafikkvakter: Thor Amlie, Magne Rønning, Anne K. Matheson, Lars Flugsrud, John Keddy.
Billettører: Mette Bjørklund, Jeanie Waage, Anne Jensen Rønning, Anne Keddy.

Tusen takk for entusiasme og god innsats!

Målsetninger og økonomi

Maridalsspillet er fortsatt i hovedsak tuftet på frivilligheten og samholdet langvarig arbeid og flid skaper. Styrets målsetning er å opprettholde og øke det frivillige engasjementet. Våre støttespillere i Oslo kommune, Nordre Aker bydel, Sparebankstiftelsen med flere anerkjenner frivilligheten. Vi i styret jobber for at frivillige skal kjenne seg ivaretatt og utgjøre Maridalsspillets egenart og fundament.

Maridalsspillet har gjennom flere år markert seg med meget sterke og gode kunstneriske oppsetninger. Entusiasmen blant aktører og publikum, god medieomtale og sterke støttespillere vitner om dette. Maridalsspillets styre og administrasjon har de siste årene holdt en sunn økonomi og profesjonalisert produksjonen. Kombinasjonen med sterkt og godt frivilligarbeid sammen med profesjonelle i produksjonsapparat, kunstnerisk ledelse og hovedskuespillere har vist seg å bære frukter.

Frivillige, produksjonsstab, kunstnerisk ledelse, aktører og skuespillere trosset regnvær i prøveperioden. Med utholdenhet og gjennomføringskraft gikk de inn i forestillingsdagene med oppholdsvær og solskinn. Det hjelper også på et stramt budsjett med tilførsel av gode billettinntekter.

Styret retter en stor takk til Linn Eidås i det hun nå trer av som produksjonsleder for Maridalsspillet. Hun tok produksjonslederjobben i 2013 og har lagt ned et betydelig arbeid over flere.



Bilde: Produksjonsleder Linn Eidås med hesten Sokken fra Skjerven gård.

-Tusen takk for din innsats til Maridalsspillet Linn. Du har vært svært viktig for produksjonen! Vi håper å se deg tilbake i produksjonen i framtiden.

Det målrettede arbeidet gjør av vi også i 2017 kan tilby publikum og deltagere et spill av høy kunstnerisk kvalitet når Engelstads maridalstriologi realiseres med Mads Henning Jørgensen sin tolkning av ”Kirkesølvet”.

Tusen takk til støttespillere, publikum og samtlige i Maridalsspillet for en fantastisk innsats med ***”1349-Maria Mortem”***– og velkommen igjen til et stort og flott Maridalsspill i 2017.

På vegne av spillstyret,

Lasse Grønningsæter
Styreleder Maridalsspillet 2016 – 2017

REFERAT FRA ÅRSMØTE MARIDALSSPILLET 2016

DATO: 31. MARS 2016 KL. 19:00 VELHUSET, MARIDALEN.

1. Godkjenning av innkalling: Enstemmig godkjent.
2. Godkjenning av dagsorden: Enstemmig godkjent.
3. Valg av møteleder: Lasse Grønningsæter.
4. Valg av referent: Lars Flugsrud
5. Valg av en person til å undertegne protokoll ved siden av møteleder Ragnhild Storaker.
6. Årsmelding 2015: Enstemmig godkjent.
7. Regnskap 2015: Enstemmig godkjent.
8. Revisjon 2015: Tatt til etterretning.
9. Innkomne forslag: Ingen
10. Valg av styret for spillet 2017:

Styreleder:	Lasse Grønningsæter (valg for to år, ikke på valg).
Styremedlemmer:	Linn Eidås (nestleder, valgt for ett år) **valgt**.
	Jørgen Gulnes (valgt for to år, ikke på gjenvalg).
	Mette Bjørklund (valgt for ett år), **valgt**.
	Timo Westre (valgt for ett år), **valgt**.
Varamedlemmer:	Mads Henning Jørgensen (valgt for ett år), **valgt.**
	Anne-Marthe Lund Engnes (valgt for ett år), **valgt.**

Maridalen 31.mars 2016

Lasse Grønningsæter
Styreleder / valgt møteleder

Ragnhild Storaker



VEDTEKTER FOR MARIDALSSPILLET

Vedtatt på konstituerende årsmøte 8. desember 2005.
Stiftingen bygger på Maridalsspillet som ble etablert i 1974.

§ 1. Navn
Foreningens navn er Maridalsspillet.

§ 2. Formål
Maridalsspillet vil gjennom sin virksomhet generelt arbeide for å spre informasjon om og øke interessen og forståelsen for Maridalen i historisk og kulturell sammenheng. Dette vil Maridalsspillet spesielt søke å oppnå ved at det hver sommer gjennomføres spill ved kirkeruinene. I den utstrekning man finner det kunstnerisk forsvarlig, bør man gjøre bruk av lokale krefter ved gjennomføringen av spillet.

§ 3. Medlemskap
Medlemmene i Maridalens Venner er også medlemmer i Maridalsspillet. Kontingenten administreres av Maridalens Venner.

§ 4. Foreningens ledelse
Foreningens styre består av minst fem medlemmer valgt for to år. Det velges også to varamedlemmer. To medlemmer velges det ene året og tre det neste. Varamedlemmene velges hvert år. Leder velges særskilt på årsmøtet. Styret konstituerer seg selv med nestleder, kasserer, sekretær og et eller flere styremedlem.

§ 5. Styrets plikter
Styret har den daglige ledelse av Maridalsspillet. Lederen innkaller til styremøter. Styret er beslutningsdyktig når minst tre medlemmer er tilstede. Sekretæren fører spillets protokoll. Styret er ansvarlig for at en forsvarlig økonomisk ramme holdes.

§ 6. Årsmøtet
Årsmøtet er foreningens øverste myndighet. Årsmøtet blir holdt sammen med Maridalens Venner sitt årsmøte, og det er Maridalens Venner som innkaller til årsmøtet med minst to ukers varsel. Forslag som ønskes behandlet, må være innsendt til styret seks uker før årsmøtet. Årsmøtet skal behandle:

1. Valg av møteleder
2. Årsmelding
3. Regnskap
4. Innkomne forslag
5. Valg

§ 7. Vedtektsendringer
Forslag om vedtektsendringer må behandles på ordinært årsmøte og vedtas med 2/3 flertall.

§ 8. Oppløsning
Ved eventuelt opphør av Maridalsspillet tilbakeføres gjenværende bevilgede penger til de bevilgende myndigheter. Aktiva for øvrig tilfaller Maridalens Venner.

Kontonr	Tekst	Denne periode i år	% av oms.	Denne periode i fjor	Hittil i år	% av oms.	Hittil i fjor
	DRIFTSINNTEKTER						
3200	Salg billetter	356 513,00	100,00	233 099,00	356 513,00	100,00	233 099,00
3202	Kurs - Studieforbundet	7 650,00	2,15	10 710,00	7 650,00	2,15	10 710,00
	Sum salgsinntekter	364 163,00	102,15	243 809,00	364 163,00	102,15	243 809,00
3440	Støtte Oslo Kommune	500 000,00	140,25	538 500,00	500 000,00	140,25	538 500,00
3441	Tilskudd Spel & Friluftsspel-Norsk Teaterr	100 000,00	28,05	120 000,00	100 000,00	28,05	120 000,00
3442	Tilskudd Frifond - Norsk Teaterråd	0,00	0,00	35 000,00	0,00	0,00	35 000,00
3443	Støtte FFUK	13 244,00	3,71	50 000,00	13 244,00	3,71	50 000,00
3444	Støtte fra Sparebankstiftelsen	0,00	0,00	196 000,00	0,00	0,00	196 000,00
3445	Støtte fra NATF - MVA kompentasjon	66 884,00	18,76	55 481,00	66 884,00	18,76	55 481,00
3446	Støtte fra Studieforbundet kultur og tradi	9 000,00	2,52	0,00	9 000,00	2,52	0,00
	Sum andre salgsinntekter	689 128,00	193,30	994 981,00	689 128,00	193,30	994 981,00
	SUM DRIFTSINNTEKTER	1 053 291,00	295,44	1 238 790,00	1 053 291,00	295,44	1 238 790,00
	DRIFTSKOSTNADER						
	DEKNINGSBIDRAG	1 053 291,00	295,44	1 238 790,00	1 053 291,00	295,44	1 238 790,00
5330	Styrehonorar	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Sum lønnskostnader	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Sum kostnader arbeidskraft	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6100	Frakt, transport, forsikring v/varefors	0,00	0,00	1 919,71	0,00	0,00	1 919,71
	Sum fraktkostnader	0,00	0,00	1 919,71	0,00	0,00	1 919,71
6340	Strøm	5 408,65	1,52	3 424,50	5 408,65	1,52	3 424,50
6360	Leie Containerleie/toalett/tent/tribune osv	138 316,63	38,80	98 774,05	138 316,63	38,80	98 774,05
6365	Leie hester	21 000,00	5,89	21 000,00	21 000,00	5,89	21 000,00
	Sum kostnader lokaler	164 725,28	46,20	123 198,55	164 725,28	46,20	123 198,55
6540	Småutstyr osv	1 358,20	0,38	2 440,00	1 358,20	0,38	2 440,00
6545	Inventar & utstyr - Sideprosjekt	0,00	0,00	155 653,75	0,00	0,00	155 653,75
6560	Rekvisitter,kostymer osv	10 438,70	2,93	31 673,37	10 438,70	2,93	31 673,37
6570	Rekvisitter/kostymer(ikke bruk)	0,00	0,00	13 871,11	0,00	0,00	13 871,11
6571	Rens kostymer	4 505,00	1,26	11 293,06	4 505,00	1,26	11 293,06
	Sum kostnadsførte anskaffelser	16 301,90	4,57	214 931,29	16 301,90	4,57	214 931,29
6701	Revisjon 2014	15 500,00	4,35	27 641,00	15 500,00	4,35	27 641,00
6705	Regnskapshonorar-Haugen Regnskap AS	0,00	0,00	31 688,00	0,00	0,00	31 688,00
6706	Regnskap Kunst & Kultur Regnskap 2014	0,00	0,00	25 687,50	0,00	0,00	25 687,50
6707	Honorar bedrifts rådgivning Max AS 2014	2 126,00	0,60	0,00	2 126,00	0,60	0,00
6710	Avsetning regnskap & revisjon 2015	25 000,00	7,01	0,00	25 000,00	7,01	0,00
6790	Honorar lys og lydde	101 900,00	28,58	126 270,00	101 900,00	28,58	126 270,00
6792	Honorar musikkprod (ikke bruk)	0,00	0,00	17 500,00	0,00	0,00	17 500,00
6793	Honorar vakter	5 000,00	1,40	5 000,00	5 000,00	1,40	5 000,00
6794	Honorarer selvstendig-skuespiller/musiker	474 185,00	133,01	523 812,50	474 185,00	133,01	523 812,50
	Sum eksterne honorarer	623 711,00	174,95	757 599,00	623 711,00	174,95	757 599,00
6800	Kontorrekvisita	3 243,34	0,91	496,00	3 243,34	0,91	496,00
6890	Diverse utgifter	5 237,75	1,47	1 877,79	5 237,75	1,47	1 877,79
6900	Telefon, internett, webside	3 881,69	1,09	757,62	3 881,69	1,09	757,62
	Sum kontorkostnader	12 362,78	3,47	3 131,41	12 362,78	3,47	3 131,41
7130	Reisekostnad	366,65	0,10	500,00	366,65	0,10	500,00
	Sum reise, diett, bilgodtgj	366,65	0,10	500,00	366,65	0,10	500,00
7310	Annonsekostnader	75 537,34	21,19	65 595,75	75 537,34	21,19	65 595,75
7311	Trykksaker/ t-skjorter,logo	41 053,66	11,52	30 957,50	41 053,66	11,52	30 957,50
7350	Representasjon,forpleining,møter fradrags	20 048,90	5,62	10 445,07	20 048,90	5,62	10 445,07
	Sum salgs- og reklamekostnader	136 639,90	38,33	106 998,32	136 639,90	38,33	106 998,32
7400	Kontingent, fradragsberettiget	7 530,00	2,11	7 530,00	7 530,00	2,11	7 530,00
7420	Gaver, fradragsberettiget	4 340,00	1,22	3 050,00	4 340,00	1,22	3 050,00
	Gaver og kontingenter	11 870,00	3,33	10 580,00	11 870,00	3,33	10 580,00

Kontonr	Tekst	Denne periode i år	% av oms.	Denne periode i fjor	Hittil i år	% av oms.	Hittil i fjor
7500	Forsikringspremie	1 816,00	0,51	1 752,00	1 816,00	0,51	1 752,00
	Sum forsikringer	1 816,00	0,51	1 752,00	1 816,00	0,51	1 752,00
7770	Bank og kortgebyrer	548,73	0,15	302,50	548,73	0,15	302,50
7771	Øreavrunding	0,58	0,00	0,00	0,58	0,00	0,00
7790	Annen kostnad m/fradrag	0,00	0,00	2 661,39	0,00	0,00	2 661,39
	Sum andre kostnader	549,31	0,15	2 963,89	549,31	0,15	2 963,89
	Sum andre driftskostnader	968 342,82	271,62	1 223 574,17	968 342,82	271,62	1 223 574,17
	SUM DRIFTSKOSTNADER	968 342,82	271,62	1 223 574,17	968 342,82	271,62	1 223 574,17
	DRIFTSRESULTAT	84 948,18	23,83	15 215,83	84 948,18	23,83	15 215,83
	FINANSINNT. OG -KOSTN.						
8050	Renteinntekter bank	273,63	0,08	207,90	273,63	0,08	207,90
	Sum finansinntekter	273,63	0,08	207,90	273,63	0,08	207,90
	SUM NTO. FINANSPOSTER	273,63	0,08	207,90	273,63	0,08	207,90
	ORD. RESULTAT FØR SKATT	85 221,81	23,90	15 423,73	85 221,81	23,90	15 423,73
	EKSTRAORDINÆRE POSTER						
	ÅRSRESULTAT	85 221,81	23,90	15 423,73	85 221,81	23,90	15 423,73
	Overskudd + / Underskudd -						
8960	Overføringer annen egenkapital	0,00		15 423,73	0,00		15 423,73
	Sum overføringer	0,00		15 423,73	0,00		15 423,73

BALANSE

MARIDALSSPILLET

Egenkapital og gjeld	Note	2015	2014
INNSKUTT EGENKAPITAL			
OPPTJENT EGENKAPITAL			
Annen egenkapital		228 193	142 971
Sum opptjent egenkapital		**228 193**	**142 971**
Sum egenkapital		**228 193**	**142 971**
KORTSIKTIG GJELD			
Leverandørgjeld		-3 329	0
Annen kortsiktig gjeld		11 875	4 688
Sum kortsiktig gjeld		**8 546**	**4 688**
Sum gjeld		**8 546**	**4 688**
Sum egenkapital og gjeld		**236 739**	**147 659**

Oslo, 18.01.2016
Styret i Maridalsspillet

Lasse Grønningsæter
styreleder

Linn Christina Eidås
nestleder

Timo Lindgren Westre
styremedlem

Mette Beate Bjørklund
styremedlem

Jørgen Gulnes
styremedlem

Unic Revisjon AS
Statsautoriserte revisorer

Unic Revisjon AS
Medlem av Den norske Revisorforening
Vekstsenteret, Olaf Helsets vei 6
Postboks 150 Oppsal
0619 Oslo

Telefon: +47 22 44 22 99
post@unicrevisjon.no
www.unicrevisjon.no

Foretaksregisteret: 999 327 885 MVA

Til årsmøtet i
Maridalsspillet

REVISORS BERETNING

Uttalelse om årsregnskapet

Vi har revidert årsregnskapet for medlemsforeningen Maridalsspillet som viser et overskudd på kr 85 222. Årsregnskapet består av balanse per 31. desember 2015, resultatregnskap for regnskapsåret avsluttet per denne datoen.

Styret og daglig leders ansvar for årsregnskapet
Styret og daglig leder er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet og for at det gir et rettvisende bilde i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge, og for slik intern kontroll som styret og daglig leder finner nødvendig for å muliggjøre utarbeidelsen av et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller feil.

Revisors oppgaver og plikter
Vår oppgave er å gi uttrykk for en mening om dette årsregnskapet på bakgrunn av vår revisjon. Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder International Standards on Auditing. Revisjonsstandardene krever at vi etterlever etiske krav og planlegger og gjennomfører revisjonen for å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon.

En revisjon innebærer utførelse av handlinger for å innhente revisjonsbevis for beløpene og opplysningene i årsregnskapet. De valgte handlingene avhenger av revisors skjønn, herunder vurderingen av risikoene for at årsregnskapet inneholder vesentlig feilinformasjon, enten det skyldes misligheter eller feil. Ved en slik risikovurdering tar revisor hensyn til den interne kontrollen som er relevant for organisasjonens utarbeidelse av et årsregnskap som gir et rettvisende bilde. Formålet er å utforme revisjonshandlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av organisasjonens interne kontroll. En revisjon omfatter også en vurdering av om de anvendte regnskapsprinsippene er hensiktsmessige og om regnskapsestimatene utarbeidet av ledelsen er rimelige, samt en vurdering av den samlede presentasjonen av årsregnskapet.

Etter vår oppfatning er innhentet revisjonsbevis tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Konklusjon
Etter vår mening er årsregnskapet avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir et rettvisende bilde av den finansielle stillingen til medlemsforeningen Maridalsspillet per 31. desember 2015 og av resultater for regnskapsåret som ble avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.

Uttalelse om øvrige forhold

Konklusjon om registrering og dokumentasjon
Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, og kontrollhandlinger vi har funnet nødvendig i henhold til internasjonal standard for attestasjonsoppdrag (ISAE) 3000 «Attestasjonsoppdrag som ikke er revisjon eller forenklet revisorkontroll av historisk finansiell informasjon», mener vi at ledelsen har oppfylt sin plikt til å sørge for ordentlig og oversiktlig registrering og dokumentasjon av medlemsforeningens regnskapsopplysninger i samsvar med lov og god bokføringsskikk i Norge.

Oslo, 18. januar 2015
UNIC REVISJON AS



Herman Olav Grøv
statsautorisert revisor

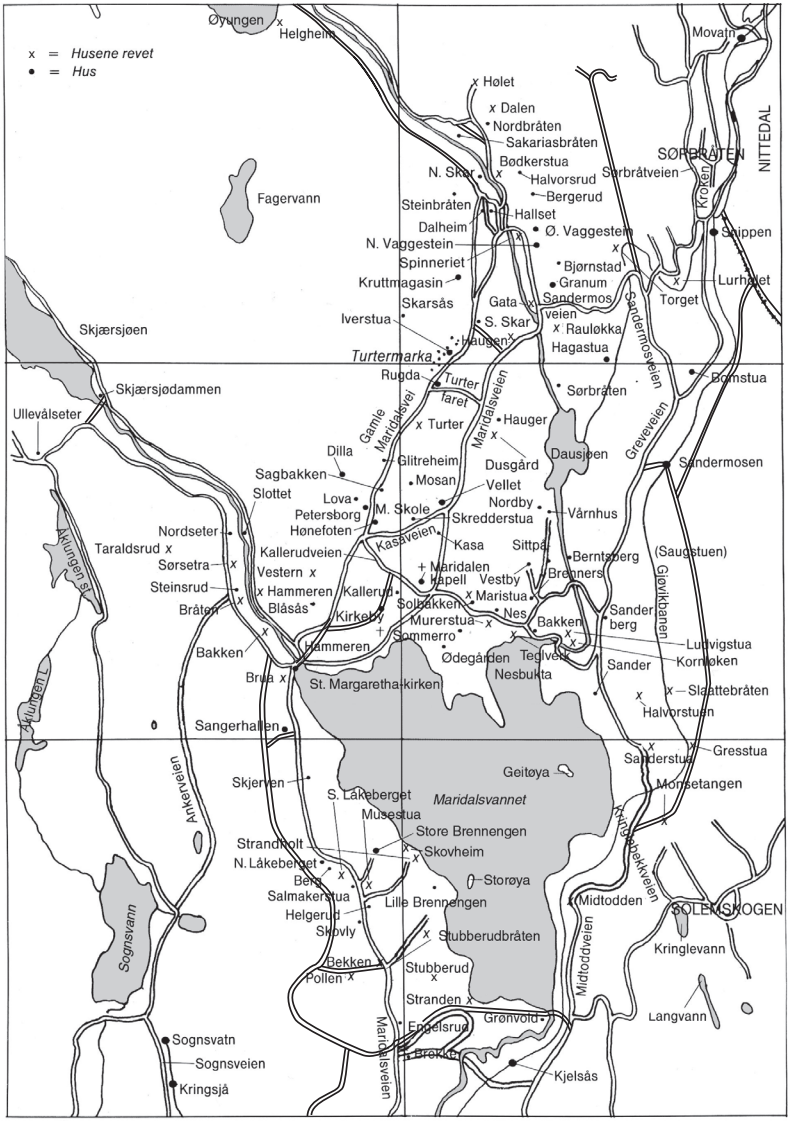
Kr. 200,-

Returadresse:
Maridalens Venner
Konvallveien 67
2742 Grua

KLIMANØYTRAL DISTRIBUSJON B

NORGE P. P.

posten



www.maridalensvenner.no
www.maridalsspillet.no

9 788292 553060