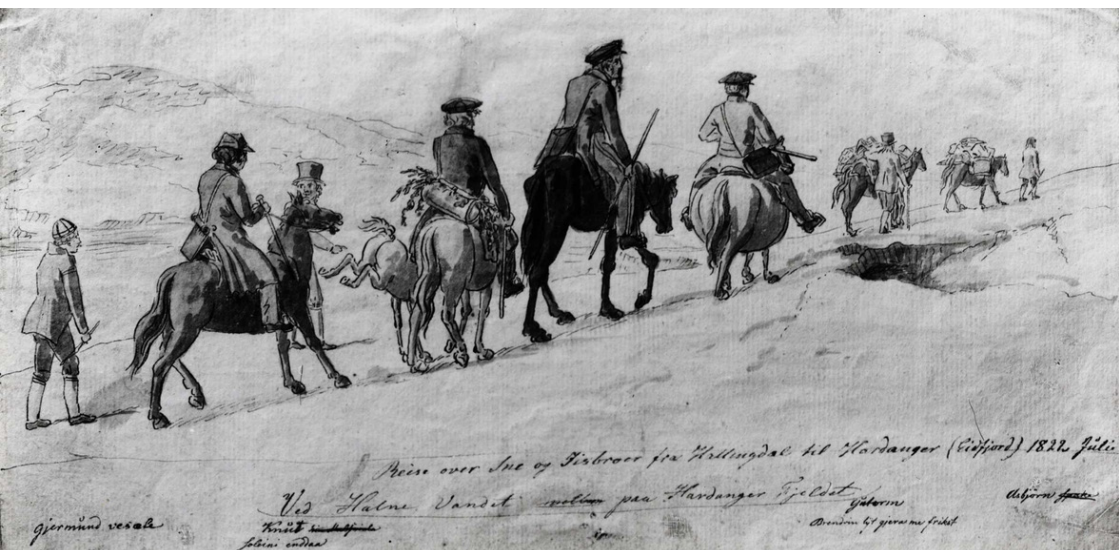


Maridalens Venner

Ståle Pinslie

En diskusjon om Gamle Hadelandsvei og Bygata

2021



Tillegg til Årsskrift 2017:

Historiske ferdselsveier

fra Oslo gjennom Nordmarka til Hakadal og Hadeland

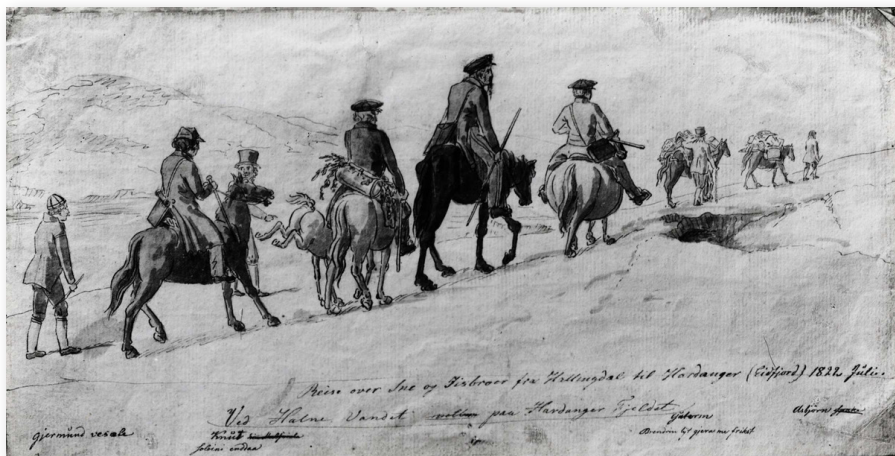
Omslagsbilde: Tegning av Johannes Flintoe, 1822.

Maridalens Venner

Ståle Pinslie

En diskusjon om Gamle Hadelandsvei og Bygata

2021



Tillegg til Årsskrift 2017:

Historiske ferdselsveier

fra Oslo gjennom Nordmarka til Hakadal og Hadeland

Dedikasjon

Dette skriv er dedikert til dem hvis jobb det er å gi mening til kulturminneloven som fastslår at kulturminner eldre enn 1537 (Reformasjonen) har et automatisk vern.

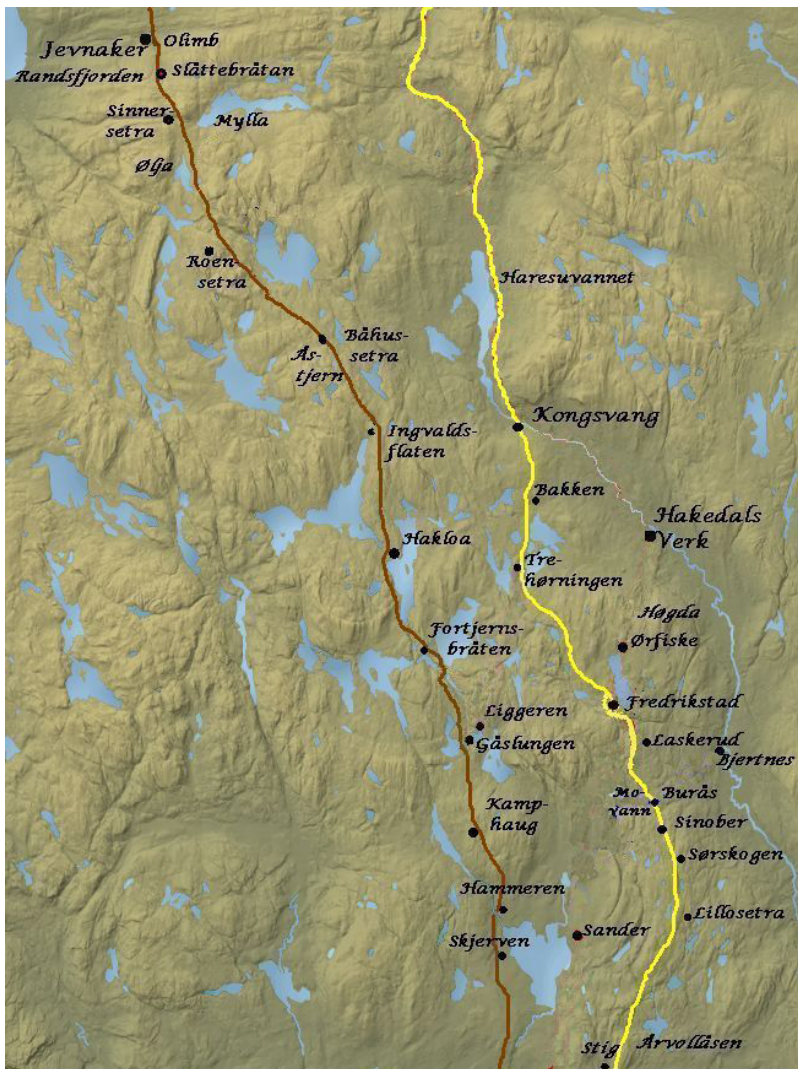
Dette vern gjelder også for gamle ferdelsveier. (§ 4d). Evald Jon Strøm og Stein Øberg har redegjort for dette i en artikkel i Lokalhistorisk magasin nr.1/2020, se <http://landslaget.org/index.php/2014-11-11-07-08-34/lokalhistorisk-magasin/artikler/vare-eldste-ferdelsveier>

Etter utgivelsen av årsskriftet i 2017 er det gjennomført ca. 18 flatehogster av naturskog (ikke tidligere flatehogd) i Bygata og i Gamle Hadelandsvei.

Det hadde i dag, bare fire år senere, vært umulig å spore disse urgamle ferdelsveiene dersom jeg ikke allerede hadde logget dem elektronisk.

Innhold

Innledning	5
Gamle Hadelandsvei – fra Årvoll til Kongsvang.....	6
Bygata – fra Maridalen til Olimb på Hadeland.....	29
– Fem vurderte traséer sør for Hakloa	33
– Passering av Vesthakloa og Hakloelva.....	43
– Leting etter «Den elendigste menneskebolig»	63
– Over Hadelandshøgda.....	71
– Langs vestsiden av Roensetermyra og N/Ø for Elgstøa	73
Korreksjoner og presiseringer i Årbok 2017	82
Tilbakeblikk	84
Veien videre	86
Kilder	89



GUL STREK: Gamle Hadelandsvei
 BRUN STREK: Bygata

Innledning

De to historiske kløvveiene mellom Viken og Hadeland, Gamle Hadelandsvei og Bygata, ble presentert i 'Årsskrift for Maridalens Venner i 2017'. Det var et pionerarbeid innen bruk av digitaliserte historiske kart til sporing av våre eldste kløvveier gjennom Nordmarka. Disse kartene er den sikreste og kanskje eneste kilde til å spore de urgamle kløvveiene.

Disse veiene går uavhengig av de senere etablerte markaplassene, har ingen steinforstøtninger og går heller bratt enn skrått og ofte over tørre høydedrag.

Utallige bøker er skrevet om Nordmarka, men selv den kjente H.O. Christophersen (1902-1980) som famlet seg fram langs Bygata etterlot seg få spor av verdi. Både Asbjørnsen og Herre har ikoniske beretninger hentet fra Bygatas indre. Historiesamleren Asbjørnsen vandret som turist i møte med markaplasser og menneskene der og hadde ikke øye for kløvveien til Hadeland. Bare Herre kom tett på dette sporet i sin fortelling 'I Nordmarken'.

Fra 16/1700-tallet forvandles Nordmarka fra en ubebodd allmenning til bo- og arbeidsplass for barnerike familier. Ferdelsveiene får nye formål og blir flere, men det finnes ingen kart som viser denne utviklingen før på slutten av 1700-tallet.

Gjennom mine nitidige studier av kart og terreng har spesielt ett kart-teknisk forhold blitt synlig. Den eldste kløvveien blir tatt ut av kartet når en ny og konkurrerende kjerrevei blir etablert. Moderniteten gjaldt da som nå.

Da den nye 'vejen til Bergen' over Grorud gjennom Nittedal og Hakadal var ferdig kort tid etter sekelskiftet 1799/1800 innfridde det en kongelig befaling helt tilbake fra 1685. På det første grundig tegnede kart, utgitt i 1797 er ikke bare 'kjerreveien' til Bergen tegnet inn, men det er også Gamle Hadelandsvei (ridevei) forbi Disen gjennom Lillomarka nesten opp til Lillosetra. Men etter åpningen av kjerreveien til Bergen blir rideveien utelatt i neste kartutgivelse i 1804, for så å bli tegnet inn igjen på de neste kartutgivelsene fram til 1859 (fordi den gamle kløvveien fortsatt var i bruk).

For Bygata gjentok noe lignende seg da enkle kjerreveier ble bygget parallelt med Bygata innover i Nordmarka først på 1900-tallet. På samme tid ble turistkart utviklet som vekslet i vektleggingen mellom historiske kløvveier, veier til setre og plasser i marka og rene turstier.

I dette «tillegg» til årsskriftet for 2017 søker jeg å redegjøre for disse viktige kartdetaljene og å rette opp de antatte feil i trasévalg det har ledet til. Det har vært viktig ikke bare å underbygge valg av traséer, men også å føre argumenter mot andre mulige traséer for de to urgamle kløvveiene.

Hakadal 6. april 2021



Ståle Pinslie

Gamle Hadelandsvei

– fra Årvoll til Kongsvang

Min begrunnelse for et delvis nytt trasévalg gjennom Lillomarka finnes på sidene 43-60 i “Årsskrift 2017 Maridalens Venner. Historiske ferdselsveier fra Oslo gjennom Nordmarka til Hakadal og Hadeland”. I dette skrift utdypes og utvider jeg dokumentasjonen.

Veimerking:

- Dagens etablerte trasé gjennom Lillomarka benevnes **Blå GH**.
 - Mine forslag til ny trasé benevnes **Grønnstiplet GH**.
- (Ellers skrives **Gamle Hadelandsvei** eller bare **GH**.)

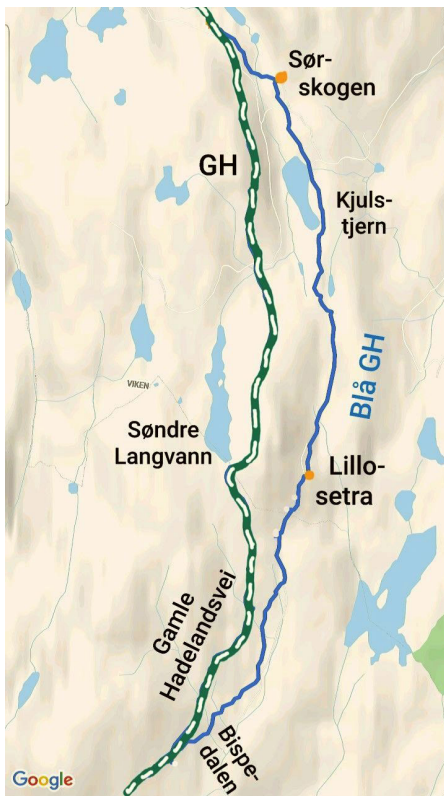
Av de gamle ferdselsveiene fra Oslo gjennom Nordmarka til Hadeland er det GH som ligger tettest til gårdene langs Nittedal og Hakadal. Midt på 1600-tallet, 300 år etter Svartedauen, har aktiviteten i Norge nådd et nivå som befordre både et forsvar og et postvesen. «Vejen til Hadeland» over Bjøråsen langs Nittedal og Hakadal ble da beordret og utviklet i løpet av neste århundre til kjerrevei (Gamle Bergensvei, side 9).

Den gamle kløvveien mister gradvis sitt trafikkgrunnlag og rekker aldri å bli tegnet på kart som sammenhengende ridevei til Hadeland. Men det er fire historiske kart (1797, 1806, 1813 og 1859) som viser Gamle Hadelandsvei fra Årvoll fram til den krysser en «grensebekk» en snau km sør for Lillosetra. 1859-kartet, som dekker et område fra Lillomarka til svenskegrensen og sørover til Askim, går lenger. Det viser også fortsettelsen av den samme traséen videre forbi Lillosetra, Sørskogen og Burås til Nittedal som var omkring tre km. kortere enn Gamle Bergensvei over Grorud, Bjøråsen og Skytta. Men denne fortsettelsen forbi bekken er *ikke* Gamle Hadelandsvei.

Det eksisterte ingen kart for dette området med tilnærmet riktige høydekurver før i 1797. Klarest blir det om man går i terrenget med mine kartutsnitt i hånden.



Gamle Hadelandsvei slik traséen er vist med grønnstiplet strek på nettstedet ut.no. Gamle Hadelandsvei kan følges i terrenget på interaktivt kart.



De to traséene (logget på Endomondo) mellom Bispedalen og Sørskogen synes ganske like på kartet, Gamle Hadelandsvei er litt kortere enn Blå GH, men viktigere er høydeforskjeller, bekker og våte myrer.

Der Blå GH faller bratt ned i Bispedalen går GH videre i jevn stigning uten broer eller våte partier. Blå GH har flere bratte kneiker, myrhull og broer i traséen forbi Lillosetra opp forbi Sørskogen.

Veivalget synes lett om en ønsker å gå til Hadeland.

1. Høydekurver og topografi på de historiske kartene forteller hvor i terrenget Gamle Hadelandsvei gikk

Som nevnt på side 6, fire historiske kart (1797, 1806, 1813 og 1859) viser identiske traséer for Gamle Hadelandsvei fra Årvoll nordover til den krysser en gammel «grensebekk» en snau km sør for Lillosetra. Kartene viser de samme høydekurver, koller og åsrygger som i hovedtrekk stemmer med moderne kart.

Det er bemerkelsesverdig at en terrengprofil langs denne traséen (Grønnstiplet GH) logget på Endomondo i marken, viser tilnærmet samme profil tegnet på grunnlag av de historiske kartenes høydekurver (brun kurve). De historiske høydekurvene viser ikke at det bærer ned i Bispedalen slik Blå GH gjør, tvertom, kurvene viser at GH fortsetter i svakt stigende terreng inntil den krysser en «grensebekk».



Terrengprofil for rideveien Grønnstiplet GH (slik den er funnet og elektronisk logget i marken med ENDOMONDO), sammenholdt med brun kurve konstruert på grunnlag av hvorledes strek på de historiske kartene nedenfor går i forhold til høydekurvene. Den viser forbløffende likhet.



Forstørret kart på neste side.



Kartet over er et utsnitt av kart fra 1797 som i sin fulle størrelse, i likhet med kartene fra 1806, 1813 og 1859, viser alle hovedveiene ut av Oslo; Oldtidsveien over Stovner (ridevei), Gamle Trondhjemsvei over Skillebekk og Gamle Bergensvei over Bjøråsen (begge kjerreveier), og Gamle Hadelandsvei (ridevei) fram til «grensebekken». (Utsnitt 1, øverst på kartet).

Gamle Hadelandsvei hadde som nevnt gått ut av bruk som ridevei til Hadeland, men som del av en ridevei til Nittedal må den ha vært viktig for å komme med i dette selskapet. Ikke så rart – den var omkring 3 km kortere enn Gamle Bergensvei over Bjøråsen på strekningen Sinsen til gjestgiveriet Mo i Nittedal der rådhuset ligger i dag.

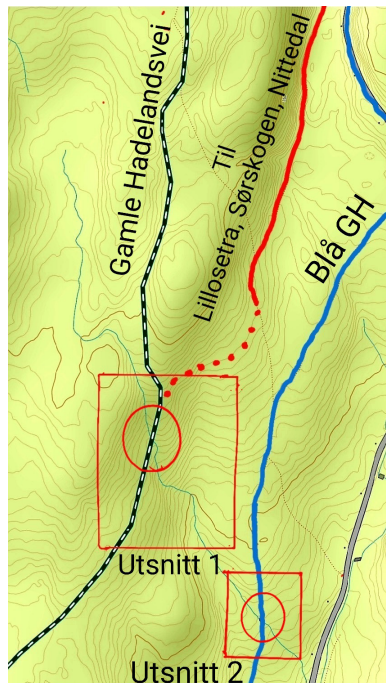
Tegneren synes konsentrert om å vise Gamle Hadelandsvei så riktig som mulig, spesielt i forhold til høydekurvene som altså viser at den ikke går ned i Bispedalens slik Blå GH gjør. Veien går også rett over Årvollåsen (side 15-16) slik veiene gikk før ca. 1850. (Nedre venstre hjørne).

UTSNITT VIST PÅ SIDE 10: På neste side er det vist i detalj at streken i plan og høyde er riktig sammenlignet med moderne kart og måling i terrenget der den krysser «grensebekken».

2. Kryssing av «Grensebekken»

Sammenligning av moderne og historiske kart supplert med måling i terrenget. Elektronisk tegning av grønnstiplet GH ved kryssing av bekken på det moderne kartet har ikke samme nøyaktighet i forhold til høydekurvene som 1797-kartet.

Ellers er nøyaktigheten og likheten slående.



Fra sør mot nord; Grønnstiplet GH, deretter en rødprykket strekning på ca. 100 meter der ingen sti er vist på kart etter 1859, men fortsatt med svake spor i marken som runder en liten kolle og går inn i en sortstiplet gammel velbrukt sti mot Lillosetra (heltrukken rød). Derfra fører stier videre mot Nittedal. Det er overveiende sannsynlig at dette er veien som er vist på de historiske kartene.

UTSNITT 1: Synfaring i terrenget viser at sørfra går GH ned i bekken og så bratt opp slik det er vist på 1797-kartet.

UTSNITT 2: Synfaring i terrenget viser at Blå GH går rett nord/sør der den krysser bekken i flatt terreng. Blå GH er ikke vist på 1797-kartet.



UTSNITT 1: Utsnitt øverst på 1797-kartet foran på side 9 vist på samme sted som Utsnitt 1 på moderne kart til venstre.

Måling i terrenget viser at 1797-kartet gir et nøyaktig bilde i høyde og plan av veien der den krysser «grensebekken». At streken er så riktig viser at tegneren må ha foretatt målinger på stedet. Den tilsvarende grønnstiplede streken på det moderne kartet er ganske identisk, men litt feilplassert i forhold til høydekurvene ved passering av bekken. Her viser altså måling i terrenget at 1797-kartet riktig!

Bemerk, hvordan stien bøyer av mot nordøst, slik jeg har rødprykket den på det moderne kartet i retning Lillosetra etter passering av bekken. Slik er sporene funnet i marken.

Fordi Aurevann er vist for langt mot sør (omtalt på neste side 11), har tegneren trodd at bekken rant dit med det resultat at bekken er vist i retning sør/øst mens den i virkeligheten renner sør/sørøst ned mot Breisjøen. Svingene i bekkeløpet er ellers ganske riktig der rideveien krysser bekken.

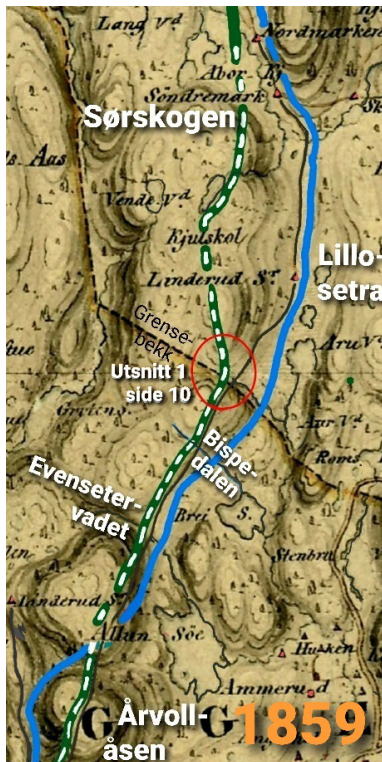
3. Hvor er «Grensebekken»?

1859-kartet viser i likhet med de andre historiske kartene Gamle Hadelandsvei opp til «grensebekken», men her er veien også vist videre nordover til midtbygda i Nittedal, til Skøyen og til Mo gjestgiveri der rådhuset ligger i dag.

Av topografien, som stemmer overraskende godt med virkeligheten, kommer frem at «grensebekken» har sitt utspring **vest for kollene** som skiller mot veien til Lillosetra.

Med unntak av en grøftet kunstig bekk fra vår tid, finnes bare denne «grensebekken» mellom bekken i Bispedalen og Lillosetra. Helt opp mot Lillosetra kommer riktig nok et bekkesig fra dråget opp mot søndre Langvann, men det er også resultat av utstrakt nyere grøfting.

Dermed **må «grensebekken»** være identisk med bekken som renner ned i Bispedalen til Breisjøen, **ikke til Aurevann slik den er tegnet på alle de nevnte historiske kart.** (Utløpet slik det er vist midt på Aurevann har i virkeligheten sitt utspring øst for Lillosetra. Denne feilen må skyldes at Aurevann er vist for langt mot sør.)



Utsnitt av større kart som dekker et område fra Lillomarka til svenskegrensen og sørover til Askim.

Grønnstiplet GH og Blå GH er påtegnet av meg slik stiene går i dag. Streken på kartet vises videre forbi Linderud Sr (Lillosetra) og Søndremark (Sørskogen) til Mo gjestgiveri i nordre Nittedal.

4. 1804-kartet

Kartet fra 1804 er laget i brettevennlig format, dvs. at jeg har måttet klippe og føye sammen tre biter. Kartet viser seg deretter ved nøyere studium i hovedtrekk å være ganske riktig med unntak av Aurevann som ligger for langt sør, og søndre Langvann og veiene nord for Bispedalen som i virkeligheten går i nord/sør-retning.

Kartet skiller seg spesielt ut fra de nevnte historiske kartene ved at Blå GH (eksisterende strek forsterket med blå strek), er vist på kartet. Den er tegnet slik blåstien i dag er merket rundt Årvollåsen, ned i Bispedalen og opp forbi Sørskogen (boplass fra 1600-tallet. Lillosetra er først vist på kart i 1818).

Hvorfor er ikke den gamle rideveien til Hadeland (Grønnstiplet GH), vist på dette kartet fra 1804 slik den er vist på kart fra 1797 og senere kart (side 8-11)?

I 1798-99 var «veien til Bergen» ferdig over Bjøråsen. I Nittedal og Hakadal ble det i 1804 bygget ei steinhvelvbru ved Spenningsby på delet til «Hakadal anneks» og omkring 1805 var veien ferdig fram til Bergen. Det er sannsynlig at veien var så godt som ferdig gjennom Nittedal og Hakadal i 1804.

Dette var en veihistorisk revolusjon; Gamle Hadelandsvei var i myndighetenes øyne en avleggs «ridevei» til Hadeland. Den gamle rideveien gjennom øde skoger ble nedgradert og utelatt på 1804-kartet nettopp da «nye» Gamle Bergensvei var ferdig gjennom Nittedal og Hakadal.

Snart må imidlertid Grønnstiplet GH (Gamle Hadelandsvei) ha vist seg fortsatt å være i bruk gjennom Lillomarka, men nå som en del av rideveien til Nittedal slik den er vist på kart fra 1859. Ikke så rart – fra Sinsen til Mo Gjestgiveri i Nittedal var jo denne veien som nevnt omkring 3 km kortere enn Gamle Bergensvei vist på kart fra 1797 (side 9). Dermed ble 1797-kartet tatt fram fra skuffen og samme traséen gjentatt på kart i 1806, 1813 og 1859.

(Vi ser en parallell til dette fenomenet i Bygata mellom Gåslungen og Fortjensbråtan (side 35) og mellom Båhussetra og Roensetra (side 73).

Den «hvit-forsterkede stien» fra Ammerud på 1804-kartet. Sannsynlig del av et opprinnelig veisystem til Hadeland og Nittedal.

Den «hvit-forsterkede» stien er stykkevis funnet der den er vist med turkis strek på kart side 13. Stien knytter seg til en alternativ vintervei over Breisjøen med forbindelse til stien lenger nord til Nittedal. Sporet går rundt en høy kolle ved bilveien, over ei myr og bratt opp fra bilveien i nordvestlig retning slik 1804-kartet viser. Deretter i slake svinger nesten rett nord over en strekning på 300 meter.

Men her litt nord for Småmosene deler sporene seg. Et spor dreier svakt i vestlig i retning og fortsetter mot nord (345 grader) bratt opp en liten dal, over en lav rygg og så de siste 100 meterne går sporene i dagens velbrukte sti inn på blåstien til Lillosetra. Nettopp her fortsetter stien som Grønnstiplet GH på nordsiden av blåstien.

Tilbake nord for Småmosene, går også spor skrått opp lia i mer østlig retning slik 1804-kartet viser. Dessverre fortaper sporet seg inn i et hogstfelt, men slutter seg til Blå GH nærmere dumpa nede i Bispedalen. Hvordan kan dette forklares?



RØD STREK: Eksisterende strek forsterket. En noe kortere fotsti enn Gamle Hadelandsvei. Myr ved Søndre Langvann. Ingen kavling er funnet, umulig som kløvvei.

BLÅ GH = Eksisterende strek forsterket. Den etablerte trasé, (dagens blåsti).

GRØNNSTIPLET GH der den avviker fra Blå GH. (Tegnet av meg).

Spor av **HVIT-FORSTERKET STI** som tok av fra Gamle Bergensvei nede ved Ammerud, er gjenfunnet slik det er vist med **turkis farge**. Den går korteste vei i motsetning til dagens parallelle tursti på østsiden som går i slynger opp lia.

Forbindelsen til Grønnstiplet GH må være årsak til at de førstnevnte sporene fører opp mot høyden der det er naturlig å følge Grønnstiplet GH videre til Hadeland. Det tyder på at dette var del av et opprinnelig veisystem forbi Ammerud til Hadeland. Siden Grønnstiplet GH nå med et pennestrøk ble fjernet fra dette 1804-kartet er det likevel rimelig å anta at den «hvit-forsterkede» stien som hadde vært brukt i uminnelige tider fortsatt ble benyttet. Men nå var målet bare Nittedal, det forklarer den naturlige snarveien inn mot dumpa der Blå GH krysser Bispedalen. Lillosetra var neppe målet, hus ble ikke bygd der før tidligst i 1818.

«Hvit-forsterket» sti er ikke vist på de nevnte historiske kart etter 1804, først på kart fra 1874 har den fått erstatning av to stier, en der bilveien går til Lillosetra og en som følger dagens blåsti til Lillosetra. Blåstien kalles også Seterveien, men det er lite hold i at dette var seterveien fra Lillo til Lillosetra. Det forteller helst om en utvikling der veien til Nittedal nå var blitt viktigere enn reisen til Hadeland.

Seterveien fra Lillo til Lillosetra

Birger Kirkeby skriver at «det helst ble slutt på seterdrifta» (fra Kjul, i Nittedal) da den såkalte indre skog med setra ble solgt til Anders Trondsen Håkenstua i 1789. Hvem dette var og hvor han bodde er ukjent for meg.



Spor etter hvit-forsterket sti rett opp brattbakken. Dagens tursti tar av mot øst i slakkere svinger opp lia.

I 1809 kjøpte brukeren av Lillo i Aker området, men hvor lenge Lillo brukte stedet til seter er også ukjent. Den første husmann på Lillosetra skal ha vært Sjur eller Sigvart Persen som festet den i 1820. Det passer med at hus først vises på kart i 1818.

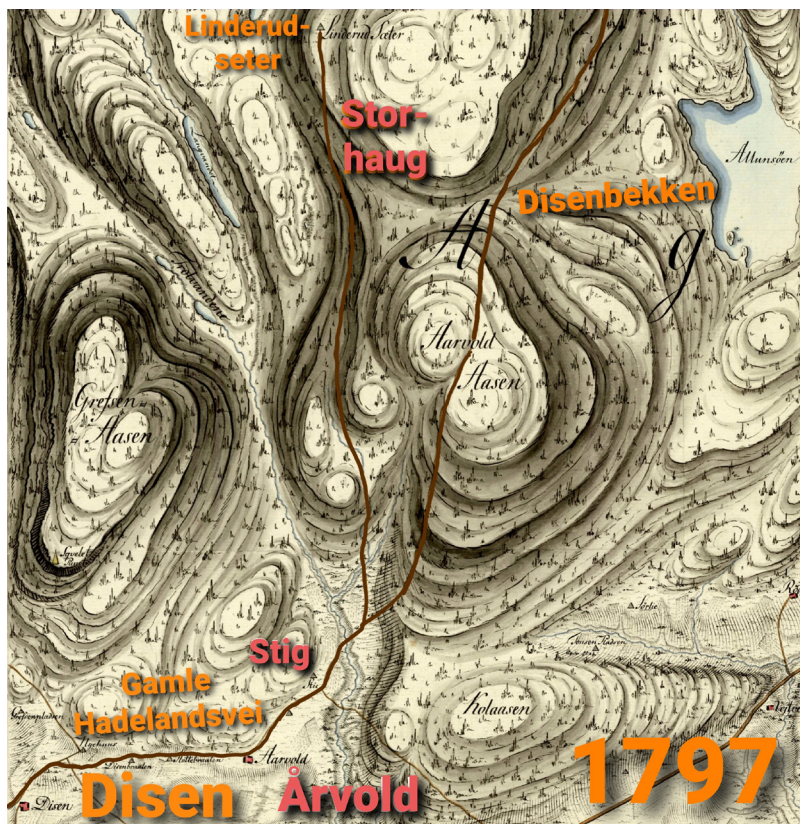
Da seterveien etter salgene ikke lenger gikk fra Kjul i Nittedal til beiten på Lillosetra, men fra Lillo i Aker var det opplagt lettere for en kubøling å følge Blå GH rundt Årvollåsen og likeså den brede vei nede i Bispedalen enn å følge den litt kortere Grønnstiplet GH som var en smal sti for ryttere og fotfolk.

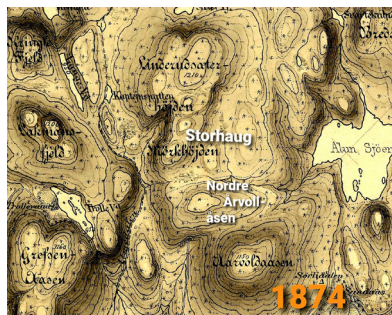
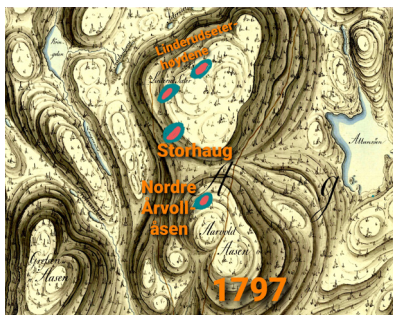
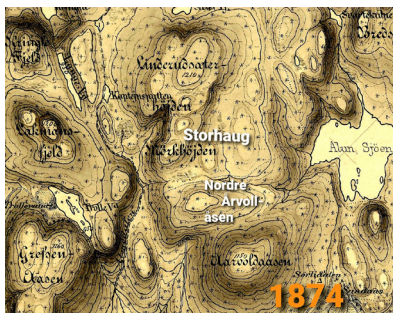
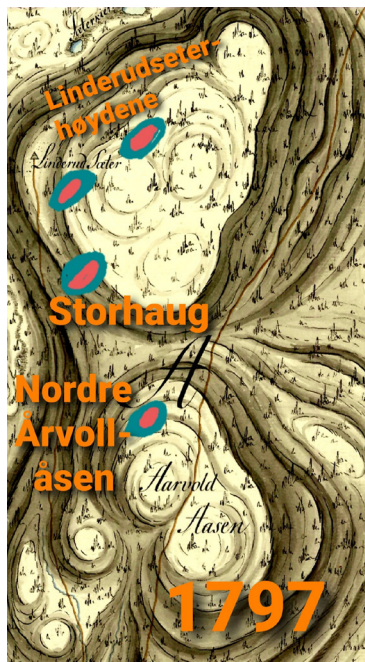
Eller var det noe så prosaisk som at det var konflikt mellom fotfolk og ryttere på den ene siden og kubølinger på den andre siden som gjorde at de helst gikk sine egne veier der det var mulig, og det var det på de nevnte steder rundt Årvollåsen og Bispedalen. Disse forhold kan forklare hvorfor Blå GH ble tatt i bruk som setervei for buskap og seterfolk.

5. Det har blitt hevdet at den nordre Årvollkollen på 1797-kartet i virkeligheten er Storhaug, og at veien vist mellom de to kollene derfor bekrefter den rådende oppfatning at Gamle Hadelandsvei gikk mellom Storhaug og Årvollkollen.

En sammenligning av kart fra 1797 med kart fra 1874, motbeviser klart denne oppfatningen. (Se sammenligning på neste side 16).

Som nevnt ovenfor er kart fra 1797, 1806, 1813 og 1859 så godt som identiske og viser veien mellom de to Årvollkollene. Ikke før i 1874 og senere er stien nord om Årvollåsen inntegnet der den rådende oppfatning er at Gamle Hadelandsvei går.

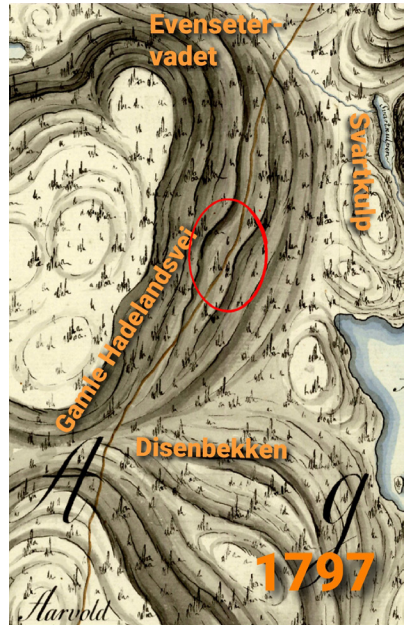
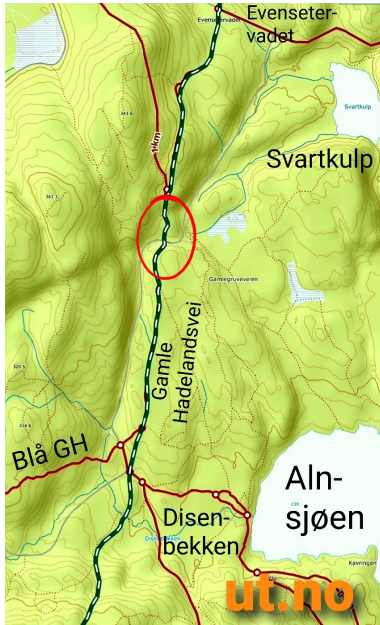




Kart fra 1874 er valgt i sammenligningen med 1797-kartet fordi det stemmer med moderne kart og er svært lesbart. Sammenligningen som kan gjøres ved hjelp av en vinkelhake viser med all tydelighet at veien er tegnet mellom de to Årvollkollene.

1. Søndre Årvollåsen, Grefsenkollen, Alnsjøen og Trollvann har tilnærmet riktig posisjon på 1797-kartet.
2. De blå ringene jeg har tegnet på 1797-kartet angir de tilnærmet riktige posisjonene til søndre og nordre Årvollåsen, Storhaug (Mørkhøyden) og de to Linderudseterhøydene.
3. Kringla, Langevann og de tre små kollene mellom Trollvann og Årvollåsen ligger for langt mot S/SØ på 1797-kartet.

Kartet ut.no, <https://ut.no/tur/1112351/kart#13.43/59.96324/10.86741>, viser Grønnstiplet GH, den korteste veien over Årvollåsen, slik den er vist på kartutsnittet fra 1797, ikke nord om åsen slik den rådende oppfatning er (Blå GH).



Midtveis mellom Evensetervadet og veikrysset ved Disenbekken viser høydekurvene på 1797-kartet en liten senkning i terrenget der det renner en bekk (som ikke kommer frem av kartet) og hvor bilveien går i dag. Høydeforskjellene er ganske små, men karttegneren har registrert dem, og gjenspeilet dem i strekens plassering i forhold til høydekurvene. Det styrker også høydekurvenes troverdighet ved passering av «grensebekken» og er nok et bevis på hvor riktig Gamle Hadelandsvei er tegnet i forhold til høydekurvene.

PÅSTAND:

Grønnstiplet GH over Årvollåsen fram til kryssing av «grensebekken» en snau km sør for Lillosetra går høyere i terrenget enn Blå GH og er en del av Gamle Hadelandsvei. 1859-kartet viser veien videre til Mo gjestgiveri i Nittedal.

1. Terrengprofil viser at Grønnstiplet GH krysser «grensebekken» høyere opp enn Blå GH. Rideveien er på kart fra 1797-1806-1813 og 1859 sidestilt med de andre hovedveiene øst- og nordover fra Oslo. Sannsynligvis fordi den er omkring 3 km kortere enn gamle Bergensvei over Bjøråsen forbi Skytta til Mo i Nittedal. Den har derfor blitt foretrukket av ridende og fotfolk.
2. Høydekurvene på de historiske kartene viser riktig topografi i høyde og plan ved kryssing av «grensebekken».
3. Det er påvist at «grensebekken» er identisk med bekken som renner ned i Bispedalen til Breisjøen.
4. Den rød- og «hvit-forsterkede» stien vist på kart fra 1804 forbi Ammerud er sporet rett in på Grønnstiplet GH. Det er et sterkt indisium på at veien var del av en opprinnelig vei til Hadeland.
5. Kartenes pålitelighet og særlig høydekurvenes nøyaktighet bekreftes ytterligere av veiføringen mellom Evensetervadet og Disenbekken og ved sammenligningen av kart over Årvollåsen.



Det rette tidspunkt i snøsmeltingen bidro til at jeg våren 2020 fant den riktige traséen over en strekning på 300 meter mellom «grensebekken» og Bispedal.

Gamle Hadelandsvei over Seterhøgda øst for søndre Langvann.

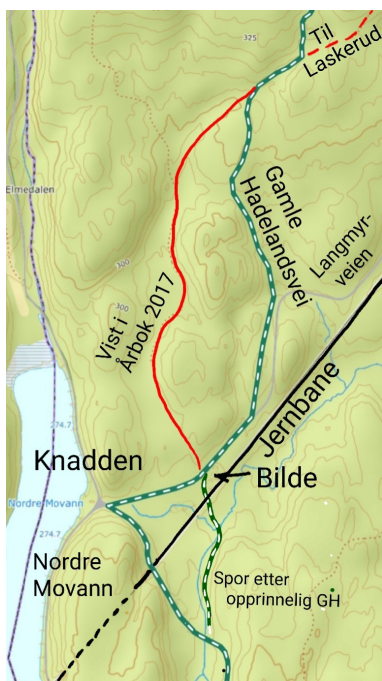
Atle Sørskogen (side 53 i årsskriftet) nevnte at traséen her gikk litt øst for høgda. Jeg har over en strekning på 500 meter valgt et parallelt far over et utsiktspunkt og en rasteplass som jeg har valgt å beholde. Det opprinnelige faret viser seg gjennom svake spor, 0-50 meter øst for det valgte, går litt rettere, er ca. 50 meter kortere, tørrere og bedre å gå.

Dette er ett av flere bevis på hvorledes den aller beste traséen ble valgt uavhengig av turkvaliteter.

Gamle Hadelandsvei fra Knadden (i veikrysset ved Nordre Movann), opp mot Laskerudåsen.

Traséen vist i Årsskriftet på side 67 må korrigeres. De historiske veiene særmerker seg nettopp ved ikke å gå i myrlendt terreng hvilket var tilfelle 4-500 meter nord for Knadden.

Den nye traséen er tørr, og dessuten 150 meter kortere. En viktig detalj som bekrefter denne traséen, fant jeg der Gamle Hadelandsvei gikk før jernbanen ble anlagt. Mellom gjerdet mot jernbanen og Langmyrveien viser faret seg som ei hylle i terrenget som i riktig retning nordover forsvinner inn i veifyllingen. Sporene er også tydelige på østsiden av jernbanen.



Stiplet grønn strek er den nye og riktige Gamle Hadelandsvei. Den røde er vist i årsskriftet.



Pil på kart til venstre viser hvor bildet er tatt.

Gamle Hadelandsvei gikk ikke ned i Hakedalen over Hakedals verk som hittil har vært den rådende oppfatning (side 60-65 i årsskriftet).

Som det framgår av amtskartet produsert i 1825, samme år som Greveveien var ferdig, ligger rideveien bak Varingskollen godt øst for Greveveien og på et høyere nivå. Så sent som i 1919 er denne rideveien vist slik som på kartet fra 1825.

Det avsanner en utbredt oppfatning om at Greveveien ble anlagt i faret til den gamle rideveien fra Hakadal bak Varingskollen.

Jeg har funnet og fulgt denne rideveien fra Maridalen til Hakadal slik den er vist på kartet med forbindelsen til Greveveien (side 106 i årsskrift 2017).



Gamle Hadelandsvei gikk videre nordover forbi Fredrikstad (vest for Ørfiske), over Trehørningen og Kongsvang.

De viktigste argumentene for at Grønnstiplet GH gikk videre nordover fra Fredrikstad over Trehørningen og Kongsvang er som følger:

- Dalen lå øde i eldre jernalder (500 f.Kr. fram mot 600-tallet e.Kr.) og etter Svartedauden.
- Hakedals Verk ble anlagt ca. 1550. Gården ble ryddet på 1000-tallet. Hakedals Verk er derfor ikke relevant for Gamle Hadelandsvei.
- Ved Kongsvang er det et ideelt vadested lite påvirket av flomvann.
- Det er 300 høydemeter sammenhengende stigning fra Burås i Hakadal til Høgda bak Varingskollen.
- Veien over Trehørningen var ca. 1,5 km kortere, bød på mindre stigninger og gikk i bronsealder og eldre jernalder i åpen furuskog uten hindringer.
- GH møtte «Byveien» fra Maridalen nær plassen Trehørningen og gikk videre nordover i samme trasé.
- Stien Fredrikstad-Trehørningen finnes som en blyantstrek på et kart brukt av oppsittere på Fredrikstad fram til 1917 (side 70-71 i årsskriftet). Oppsittere snakket den gang om «en ridevei nordover ...»

Våre fremste historikere skriver om Gamle Hadelandsvei videre nordover fra Laskerud (side 62-64 i Årsskriftet).

- J. H. Borrebekk (1860–1921); «den kommer frem ved Harestuvand».
- H. O. Christophersen (1902–1980); «Den eldste ferdselsvei ut av Oslo vi har synlige merker etter i dag». «Kommer ned til Harestuvand».
- Birger Kirkeby (1923–2007); Biskop Jens Nilssøn kom i 1575 ikke ned i bygda igjen før nord i Hakadal. <https://www.nb.no/nbsok/nb/f654abf6eacf60a26321f-7814bc8b46e?lang=no#655>
Det synes klart at dersom veien hadde kommet ned ved Hakedals Verk så hadde de i det minste skrevet Hakedal og ikke Harestuvannet. Dessverre har ingen av dem sporet den gjengrodde sti.
- Bronsealdergravene ved Gamle Hadelandsvei er vist til i rettsdokumenter fra 1780/81. Det ble da antatt at det var gamle grenserøyser. Det er nå påvist at det er gravrøyser fra Bronsealderen (1800-500 f.Kr.), eller jernalder, men mest sannsynlig fra Bronsealderen. Den nærmeste ligger 100 m på oversiden av traséen. I Bronsealderen var det vanlig skikk å legge gravene langs gamle ferdselsveier.

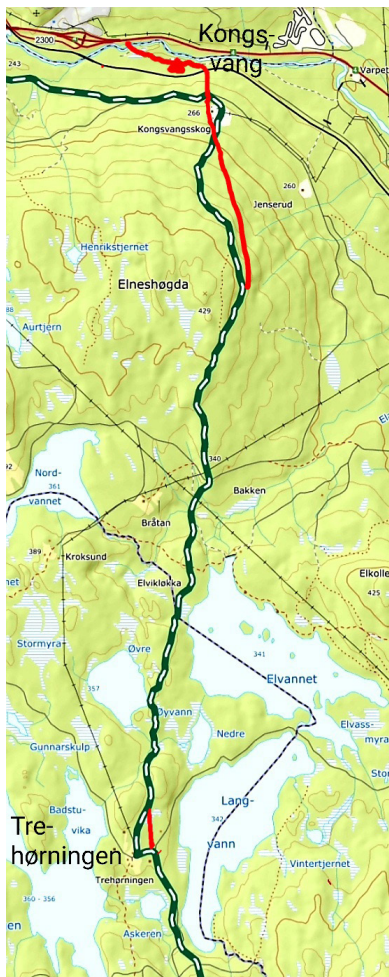
Ifølge tradisjonen overnattet kongen med følge på Kongsvang. Har det vært Såløhus eller Tafernishus der slik det er beskrevet i Magnus Lagabøters landslov av 1274? (Side 62-65 i årsskriftet).



En av de to gravene fra bronsealderen på Karlshaugene.

Gamle Hadelandsvei forbi Trehørningen og Kongsvangskog.

Jeg har funnet den opprinnelige Gamle Hadelandsvei forbi Trehørningen. Som forventet fant jeg sporet nordover fra veikrysset et par hundre meter øst for husene. Veien følger skiløypa ca. 100 meter før sporet fortsetter rett fram der skiløypa gjør en svak sving til venstre. Videre ligger sporet klart og tydelig inntil det går opp en bakke og inn i blåstien.



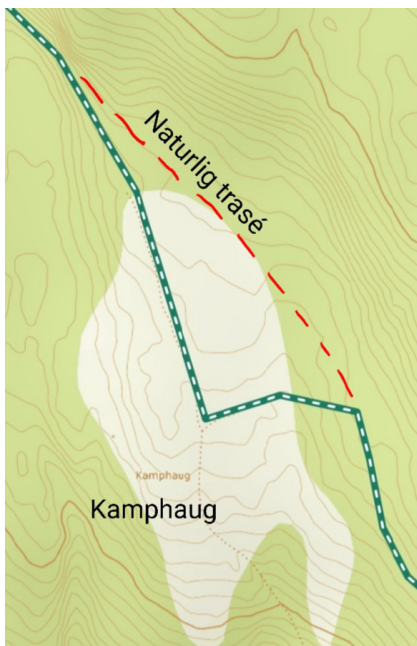
Lengre nord tar den opprinnelige GH av fra Grønnstiplet GH ca. 300 meter nord for Kirkesteinen, går skrått nedover lia med jevn fall og kommer igjen inn på Grønnstiplet GH ca. 400 m. ovenfor plassen Kongsvangskog. Dette er den beste og korteste traséen, men dessverre er den nedre delen ned til Kongsvangskog kjørt med skogsmaskiner. I Årsskriftet valgte jeg derfor Grønnstiplet GH som har vært i bruk så lenge jeg kan huske.

Denne opprinnelige transportveien har i likhet med andre steder måttet vike for tursti mot Elneshøgda.

Den øvre delen ligger tydelig i åpen blandingskog før den forsvinner 20-30 meter over noen kjørespor i et mindre hogstfelt. Med unntak av et lite ugjennomtrengelig og oppkjørt plantefelt er faret lett å følge skrått nedover lia.

Det er også meget svake spor som fører nord for husene på Kongsvangskog. Sporene lå tidligere tydelig ned over jernbanen der det var grunder i gjerdene. Videre ned forbi grunnmuren der Kongsvang lå og bort til vadestedet. Disse sporene var lette å følge for hele dette området ble hogd. Nå er sporene forsvunnet, og sporene er borte for godt.

Unntaket kan være Kamphaug som jeg ikke har undersøkt, men også der må du i dag endre retningen 90 grader mot øst for å komme inn på Bygata. Også på Fortjernsbråten har jeg funnet spor som viser at veien har kuttet svingen ned om plassen.



KONGSVANG (Side 62-64 i Årsskriftet 2017)

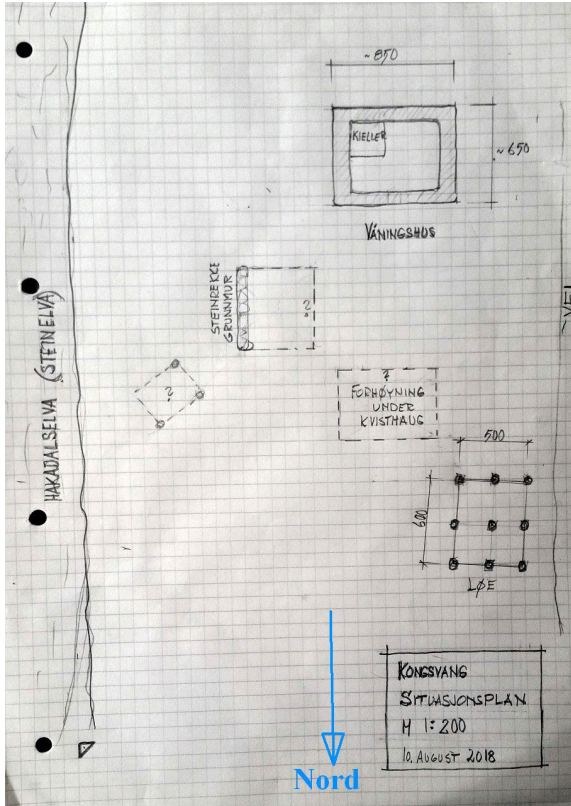
Her førte spor etter Gamle Hadelandsvei rett inn til tuftene på denne forlatte plassen. Sammen med funn på stedet er det indisier på at plassen er mye eldre og kan ha fungert som et hvilested.

Sommeren 2018 undersøkte jeg området nærmere der Kongsvang lå nede ved elva.

Totalt telte jeg etter flatehogsten ca. 70 små og litt større rydningsrøyser spredt ut over et flatt område på ca. 7-10 mål. Røysene ligger ganske tett, ikke slik en finner i utkanten av jorder på plassene innover i Nordmarka. Det tyder på at røysene er mye eldre enn på de andre plassene i Nordmarka som stort sett ble ryddet fra 1600-tallet og senere. Rydningsrøyser fra bronse-, jern-, og middelalderen er ofte små og ligger med bare noen få meters mellomrom i åkerarealene (Kulturminner og skogbruk 1997, side 119).



Bildet er tatt juli 2014 for flatehogsten.



Grunnmuren til våningshuset som ble flyttet opp til Kongsvangsskog har potetkjeller. Det betyr at grunnmuren er av nyere dato, dvs. 17-1800-tallet. Det utelukker ikke at det har stått et eldre hus der tidligere.

Løa har stått på ni store steiner. Steinrekka av naturstein som danner grunnmur for et hus som sannsynligvis har stått rett på bakken er av ubestemmelig alder.

Nær denne steinrekka ble det funnet diverse jern- og kobberrester. Av særlig interesse er en halv hestesko av en størrelse som ble brukt på de eldre hesterasene.



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

Gjenstandene er funnet i steinrekka som har dannet en grunnmur.



Underside hestesko.

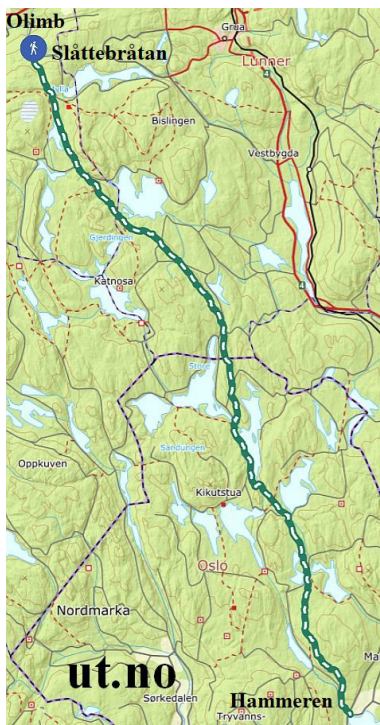


Overside hestesko.

Bygata

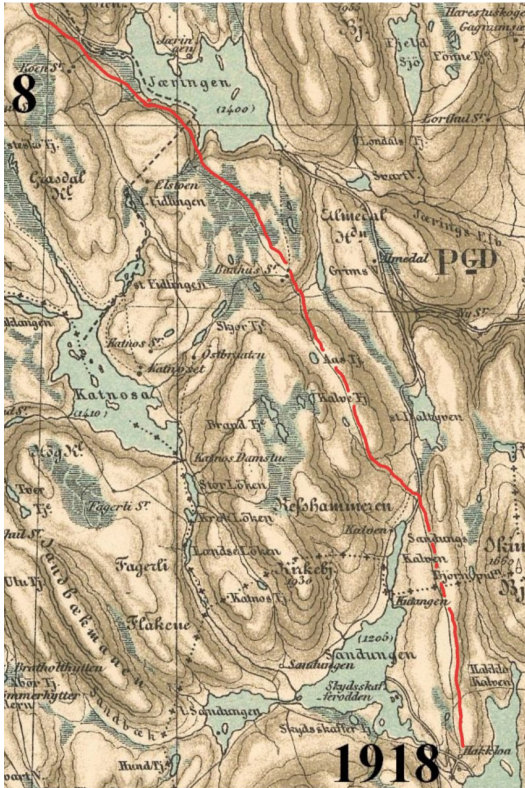
– fra Maridalen til Olimb på Hadeland

“BYGATA”. Det ligger i navnet at det var et begrep for Hadlendingene, men trolig lite kjent for byfolk som Bernhard Herre og P. Chr. Asbjørnsen. De nevner ikke Bygata ved navn. Men av fortellingene til Herre, “I Nordmarken” fremgår at han må ha gått i Bygata (side 61). Særlig interessant er det at etter den villeste stormen i manns minne 7.-9. mai 1832, da storskogen lå i et eneste kaos, fremgår det av Herres fortelling “Skoven” at Bygata mellom Maridalshammeren og Gåslungen var ryddet da Herre passerte et par uker senere. Det sier mye om veiens betydning.





Bygata kan følges på interaktivt kart. UT.no | Kart



Utsnitt av rektangelkart 1918, 19b mellom Roensetrene og Hakloa. Til tross for at nye kjerreveier er anlagt er Bygata fortsatt vist sammenhengende.

I årsskriftet i 2017 er hele Bygata (sommerveien) beskrevet slik: Fra Hammeren i Maridalen-Gåslungen-mot Liggeren over Kvehøgda-Helgerenhøgda-Fortjernsbråtan-Hakloa-Båhussetra-øst for Roensetermyra-Sinnersetra-Slåttebråtan-Olimb på Jevnaker.

Av de historiske veiene omtalt i min bok (Historiske ferdselsveier fra Oslo gjennom Nordmarka til Hakadal og Hadeland) er Bygata den best dokumenterte der hele eller deler av den er vist på en rekke kart fra 1825 fram til 1918. Kartene har varierende kvalitet og har selvfølgelig ikke den samme nøyaktighet som dagens kart, men de angir ved navn alle de kjente stedene. Noen er forbausende riktige som rektangelkartet 19b-3 1825 som gjorde at jeg fant traséen over Båhusmyrene.

Bygata har ingen sammenheng med plassene som stort sett ble ryddet fra 1600-tallet og senere. Når det gjelder setre er sammenhengen mer usikker, men både Sinner-, Roen- og Båhussetrene passerer i umiddelbar nærhet uten at Bygata tar en omvei.

Skriftlige beretninger

H.O. Christophersen. Idéhistoriker, forfatter, statsstipendiat beretter i boka «På gamle veier og nye stier i Oslomarka» utgitt 1956, side 56, hvordan han først på 1950-tallet strevde seg fram etter Bygata på sin ferd nordover fra Hakloa. Den hadde gått ut av bruk etter at den nye veien langs Sandungen ble anlagt i 1912.

På side 291 i samme bok under kapittelet «I Flaskekjørerens spor» gir han en beskrivelse av Bygata;

«...den nordlige delen av den gamle Hadelandsveien, eller «Bygata», gjennom Almenningen og Nordmarka inn til hovedstaden. Denne «Bygata», den kulturhistorisk sett mest interessante av alle Nordmarksveiene, skal ha gått fra Olom, et stykke vest for Vesletjern, over Vestenden, som vel har vært som ett gammelt hvilested og så videre over Roenseter, Elgstøa, Båhusseter til Ingvaldsflaten ved Daltjuven. Derfra har den gått over Sandungsmana (som på kartet ofte feilaktig kalles Hadlandshøgda) til Hakloa. Så har trafikken gått med båt ut etter vannet til Haklo-skysskafferodden, og videre over land til Bonna. Fra denne plassen måtte en ta ferge til Bjørnsjø-skysskafferodden kjent fra Asbjørnsens «En Nat i Nordmarken». Fra Bjørnsjøen har trafikken fulgt den gamle Nordmarks-veien vest for Storhaug, over Kamphaug og Skjærsvødammen, til Brekkebroen i Maridalen. En del av trafikken har vel fulgt en østlig rute, over Fortjernsbråten og Helgern ned til Skar i Maridalen».

Man kan undres over hvorfor Christophersen ikke går lengre og dypere i sin beskrivelse av «Denne «Bygata», den kulturhistorisk sett mest interessante av alle Nordmarksveiene». Christophersen angir ingen kilder til beskrivelsen av Bygata, men ordbruken «... skal ha gått ...» tyder på at det er muntlige utsagn som gjenspeiler situasjonen i nyere tid, spesielt etter at turistene fant veien inn i marka i siste halvdel av 1800-tallet. Den Bygata som jeg beskriver derimot, er en oldtidsvei før Nordmarka ble industrialisert med markaplasser, oppdemte vann og tømmerdrift.

Jeg har imøtegått denne beskrivelsen på sidene 33-42 og 73-82.

Johannes Dahl skriver i boka «Nordmarka» at det gikk en kronglete sti på vestsiden av Haklovannet.

FEM VURDERTE TRASÉER FOR BYGATA SØR FOR HAKLOA. NR. 3 FREMSTÅR SOM DEN OPPRINNELIGE.

1. Gåslungen-Liggeren-Fortjersbråtan

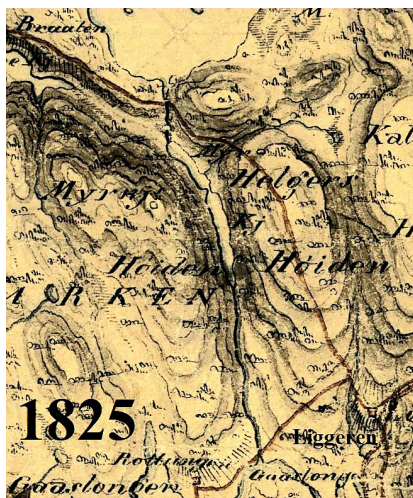
I boka begrunnet jeg mitt valg av traséen nord forbi Liggeren med at den var basert på det eldste – og antatt sanneste i en historisk sammenheng – rektangelkart fra 1825 19b-3. Også kart over Akershus amt i 1825-1827-1860 og i 1880 viser den samme traséen. I boka «Nordmarksfolk» kaller dessuten Egil Collett Aabel denne traséen for Bygata.

(Kartene viser ikke bro over Myrtjernselva før i 1881. Jeg har funnet stien som før broen ble bygd gikk over et vadested i Myrtjernelva et godt stykke nedenfor Helvetesfossen).

Jeg forklarte også valget av trasé med at den kortere veien over Myrtjernhøgda (pkt. 3.) syntes både bratt og vanskelig ned mot/opp fra Myrtjernelva. Siden har jeg erfart at bratte bakker og kneiker ikke var noen hindring for folk eller kløvhester.

(På 1990-tallet ble det fra aktive turfolk forsøkt å få den blåmerket som DNT-sti. Det ble avslått og begrunnet med at den var for bratt.)

De historiske veiene særmerker seg ved å følge kortest mulig vei til målet. Veien om Liggeren er en klar omvei i forhold til den «rette linje» over Myrtjernhøgda. Dessuten måtte Myrtjernselva ut fra Helgeren krysses to ganger. En slik stiføring er lite forenlig med den mest effektive vei til Hadeland.



Kart fra 1825 viser hvorledes stien fra Gåslungen kommer inn på stien mot Helgeren nord for Liggeren for å avkorte veien nordover. Den opprinnelige Bygata over Myrtjernhøgda vises først på kart i 1872 og stien mot Liggeren blir da ført korteste vei inn til plassen. Mer om det under pkt. 3.

2. Hammeren-Vaggestein/Skar-Liggeren-Helgerenhøgda/ Kvehøgda-Fortjersbråtan

Rektangelkart fra 1825-kartet viser kjerrevei fra Hammeren til Vaggestein ved Skar og sti nordover forbi Liggeren. Det er da nærliggende å anta at Bygata var tenkt å følge en slik trasé. At to av flere kart mangler den nødvendige veiforbindelse mellom Vaggestein og Liggeren kan være tilfeldig. Viktigere er det at stien er lite egnet for ridning og den er heller ikke kortere enn veien over Gåslungen.



Amskart fra 1879 mangler i likhet med kart fra 1827 veiforbindelse mellom Vaggestein og Liggeren. Andre kart viser veiforbindelse.

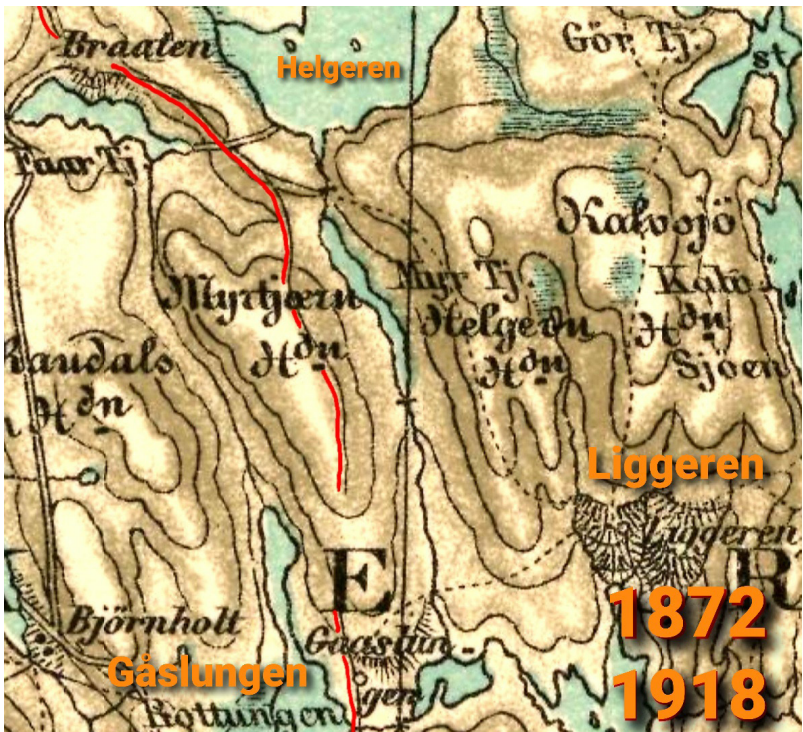
Konklusjon: Usannsynlig at Bygata gikk forbi Skar/Vaggestein.

3. Gåslungen-Myrtjernhøgda-Fortjersbråtan

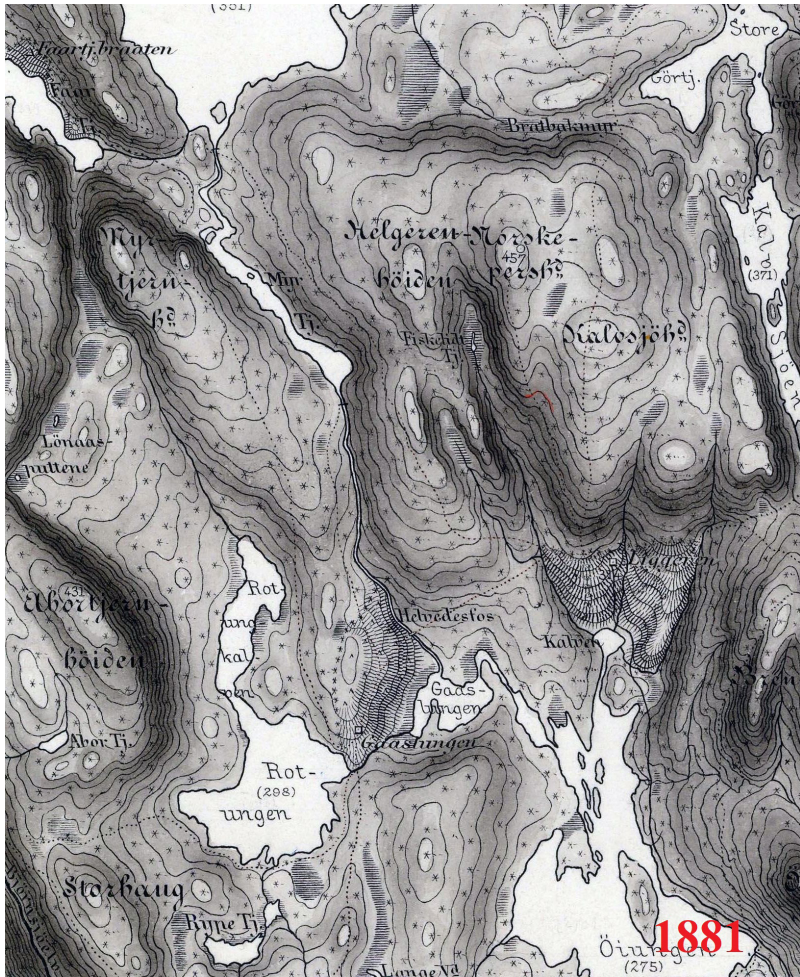
På rektangelkart fra 1872 er Bygata for første gang vist som den raskeste vei over Myrtjernshøgda mot Hadeland, mens stien mot Liggeren nå tydelig er vist inn til selve plassen, ikke som tidligere der den kommer inn på stien mot Helgeren nord for Liggeren. Senere kart fra 1881-1887-1918 og Kr. Petersens turkart 1906-10-15-20 og 1925 viser samme trasé.

Stien går i svakt stigende terreng fra Gåslungen opp mot toppen og faller så bratt ned mot myra nær Myrtjernselva.

Kartene og funn av stien i terrenget er en overbevisende dokumentasjon på at Bygata opprinnelig gikk korteste vei over Myrtjernshøgda, ikke omveien om Liggeren.



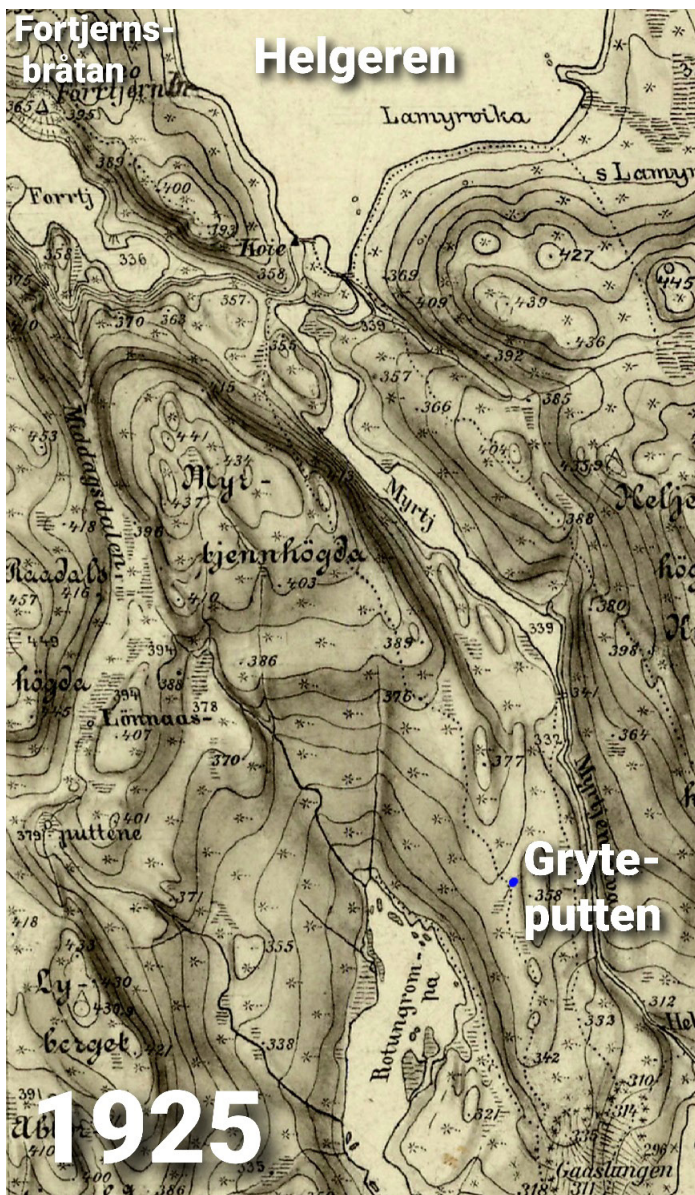
Rektangelkart 19b, 1918. (Gjentagelse av kart fra 1872. Jeg har forsterket streken (Bygata) med rød farge.



1881-kartet viser den opprinnelige Bygata mellom Gäslungen og Fortjensbråten. Stien mot Liggeren er fort rett inn til plassen

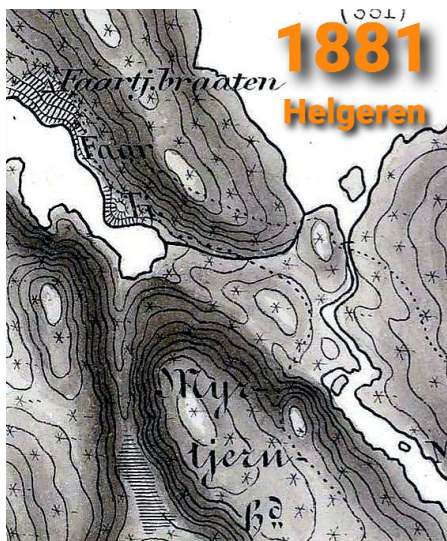


Kr. Petersens kart fra 1925 viser Bygata prikket mellom Gåslungen og Fortjensbråtan, og stien mot Liggeren direkte inn til plassen.

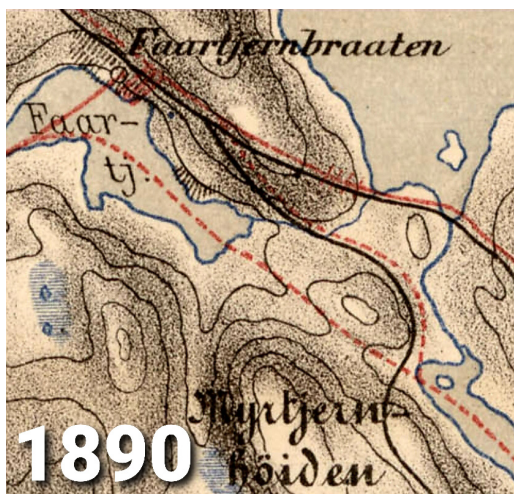


På dette kartet fra 1925 er stien på den første biten nordover fra Gåslungen flyttet mot øst over to små koller der den kommer inn på den opprinnelige traséen 100 meter nordvest for Gryteputten. Det var trolig en mer turvennlig trasé for fotturistene som etter hvert overtok bruken av Bygata.

Det er to bratte parallelle far ned mot Myrtjernelva, en sti og en driftsvei for hest. Stien lengst øst er etter alt å dømme den opprinnelige Bygata, men den oppbygde hesteveien kan selvfølgelig senere ha blitt tatt i bruk.



Rektangelkart fra 1881 viser Bygata fra Myrtjernesmyra gjennom det nedlagte sandtaket over en dyrket bratt kulle som stikker ut i Fortjern nettopp slik den går i terrenget.



På Bjerknes sitt kart fra 1890 har Bygata fått betegnelsen "Stærk Fodsti".



Rektangelkart fra 1925 er i vår sammenheng interessant fordi det viser stien slik den går over en bratt kulle som stikker ut i østkant av myra. På samme kart er kjerreveien nå bygd langs Fortjern over Helgerendammen og Bygata er ført inn på denne.

Hvorledes kan det henge sammen at kartene før og etter 1872 viser så forskjellige traséer? I utgangspunktet var kartene selektive i valg av hva som var hensiktsmessig å vise og oppdatering var vel ingen enkel sak, men den sannsynlige forklaring er det som er omtalt i «Innledningen» (side 5).

Den nye kjerreveien til Bergen ble tatt i bruk i sekelskiftet 1799/1800, Greveveien i 1825 og på kart over Akershus i 1825 er kjerreveien opp til Vaggstein tegnet inn.

Myndighetene ønsket de moderne veiene tatt i bruk og tenkte kanskje det var en bra løsning å legge Bygata forbi Liggeren ned til kjerreveien forbi Vaggstein og Skar (pkt. 2), eller en alternativ vei fra Gåslungen forbi Liggeren (pkt.1). Den kortere stien over Myrtjernhøgda syntes gammeldags og utdatert, men at denne opprinnelige traséen ble vist på kart i perioden 1872-1925 tyder på at den har vært i bruk hele tida, først som transportvei, senere som turvei.

Generelt er det verdt å merke seg at når en “ny” kjerrevei står ferdig blir den/de nærmeste av de eldre veiene tatt ut av kartet, men blir så gjeninnsatt ved senere kartutgivelser. De gamle veiene ble m.a.o. foretrukket av ulike årsaker, helst fordi de var kortest – og dette opprettholdes gjennom hele 1800-tallet.

Konklusjon: De historiske kartene og funn av stien i terrenget dokumenterer at Bygata mellom Gåslungen og Fortjensbråten gikk over Myrtjernshøgda, ikke omveien forbi Liggeren eller den vanskelige stien forbi Vaggstein og Øyungen.

4. Hammeren-Bjørnholt-Smalstrøm-Fortjernsbråtan.

Ingen kart viser sti eller vei mellom Bjørnholt og Fortjern før i 1872 der den fremtidige Nordmarksveien over Bjørnholt og Smalstrøm til Hakloa og videre langs Sandungen er inntegnet, men det skulle gå mange år før denne veien ble realisert.

Kristiania Kommune hadde mot slutten av århundret bygd kjerrevei til nordenden av Skjær-sjøen. Dette førte til, som Tallak Moland skriver i sin bok «Historien om Nordmarka gjennom de siste 200 år», at plassen Kamphaug som i alle år hadde ligget langs den viktigste ferdselsveien (les Bygata) gjennom Nordmarka – nå ble uten veiforbindelse.

Først etter overenskomst mellom Kristiania kommune og Løvenskiold i 1901 ble det fart på veibyggingen. Da fikk kommunen rett til å anlegge «Nordmarksveien». I 1912 ble veien forlenget nordover langs østsiden av Store Sandungen og senere ført fram til veien mellom Stryken og Gjerdingen.

Morten Kroghs kart fra 1780 viser dammene i Nordmarksgodset, det er ikke vist noen dam i Smalstrøm ut fra Fortjern. I «Akerselvans Brugseierforening gjennom femti Aar» (1918), står å lese at dammen ble bygd i 1874. I 1879 og

senere viser kartene sti forbi Bjørnholt-Smalstrøm-Fortjernsbråtan. Unntaket er Bjerknescartet fra 1890 som bare viser sti fra Bjørnholt til Smalstrøm og betegner den som «Liden Fodsti».

Nordmarkveien er fint bygd opp, men det er ikke noe bevis på at det er den urgamle Bygata, snarere tvert imot. Intet sted langs Bygata er den bygget opp med steinarbeider.

Egil Aabel skriver i boka «Nordmarksfolk» at det har gått en ferdselsvei her, men det må tolkes som i nyere tid, kanskje etter at dammen ble bygd over Smalstrøm. Han fortsetter; «en eldre gren gikk over Kamphaug og Gåslungen».

Konklusjon: Bygata har ikke gått fra Kamphaug over Bjørnholt til Fortjernsbråten.



5. Hammeren-Kamphaug-Bjørnholt-Fyllingen-Bonna inn på Bygata ved Haklovannet.

Traséen er ca en km. lenger enn å følge Bygata over Myrtjernshøgda, Fortjernsbråtan og Haklodammen, men traséen om Bonna kan likevel ha blitt tatt i bruk da ny steindam og endret elveløp i Hakloelva ble bygd i 1888.

I kontrakt av 1876 mellom baron Harald Wedel Jarlsberg og Brukseierne i Akerselven (Baronkontrakten), ble Brukseierne pålagt at det ved enhver forandring av dammene skulle være passasje for folk og kreaturer. Likevel – anlegget i 1888 gjorde det umulig å passere Haklodammen med hest (side 55-57).

Bjørnsjødammen derimot som var ferdig to år før kunne passeres med hest.

Trafikken kan også ha gått med båt til Haklo-skysskafferodden, og videre over land til Bonna. Fra denne plassen kunne en ta ferge til Bjørnsjø-skysskafferodden kjent fra Asbjørnsens «En Nat i Nordmarken» – slik H.O. Christophersen har beskrevet foran på side 32. (Men dette er trafikken i nyere tid, ikke Oldtidsveien Bygata).

Disse forholdene kan forklare hvorfor en infoplakat oppe ved kastesteinen ved Ølja kaller traséen forbi Bonna for «Bygata».

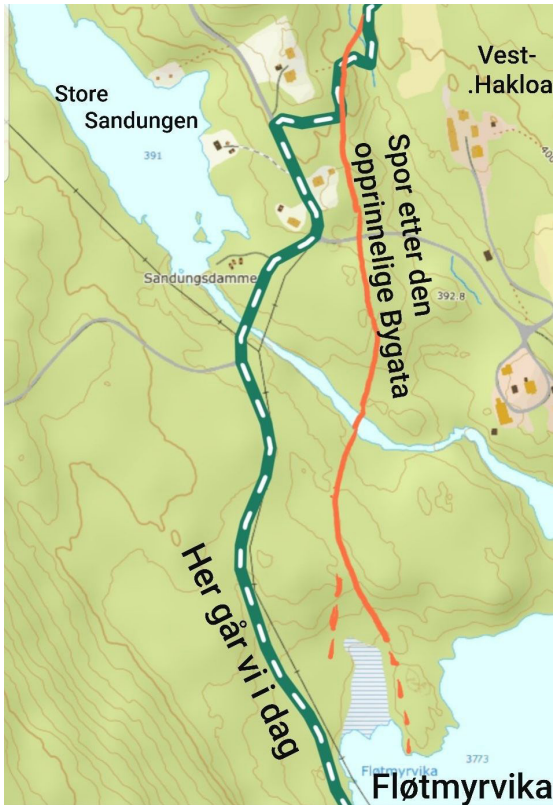
En sti fra Sørkedalen mellom Fyllingen-Sandungen-Katnosa-Elgstøa-Roensetra.

Dette er en sti mellom nordmarksplasser stort sett ryddet på 1600-tallet. Stien knyttes til Bygata ved Roensetra i nord.

Sammenlignet med den urgamle transportveien Bygata som gikk korteste vei i lett og tørt terreng, har denne traséen vanskeligere terrengforhold med betydelige stigninger. Dessuten gikk den fra/til Sørkedalen. Det var ikke et alternativ til Bygata som gikk til Viken.

PASSERING AV VESTHAKLOA OG HAKLOELVA

Nord for Hammeren i Maridalen har Bygata to elvepasseringer for hele reisen til Hadeland.



Vesthakloa

Vadestedet ved Vesthakloa fant jeg ved å følge spor etter Bygata langs en ganske rett linje over vadestedet ned mot odden i Fløtmyrvika der det er registrert steinalderboplasser og funn av flint. Sporene som lå i naturskog (aldri flatehugget) er nå forsvunnet i nylig flatehogst.

Haklodammen og Hakloelva

Passering av elva ved Haklodammen har blitt berørt av to damutbygginger etter 1869 samt endret elveløp. Dette har vært en krevende oppgave å finne ut av og blir grundig beskrevet på de neste sidene.

Skriftlige kilder

H. O. Christophersen skriver at stien opprinnelig gikk over Hakloelva nedenfor dammen, men senere over dammen. Han sier ikke noe om det var hester eller fotfolk som gikk over dammen.

At vadestedet lå nedenfor dammen gir seg av terrenget fordi det må ha vært umulig å krysse det gamle elveløpet fra den stupbratte vestre elvebredden og ut på kanten av fossefallet.

På side 55 har jeg påvist at det var umulig for hester å passere over dammen etter at steindammen ble bygd i 1888.

Bernhard herres beretning «I Nordmarken» fra «En Jægers Erindringer»

Den antagelig eneste beskrivelse av Hakloelva og dens passering finnes i Bernhard Herres beretning i «En jegers erindringer», utgitt 1850, ett år etter hans død, opplevd og skrevet en gang i 1840-årene. Ved siden av Asbjørnsen fremstår Herres beretning som unik og autentisk for sin tid fra livet langt inne i Nordmarka – der han møter «tømmerhuggeren» og fangstmannen Hans Kampen, samt den vesle familien i den «elendigste menneskebolig» Herre har sett.

Dette området har fortsatt bevart mye av den mystikken Herre skildrer – en grå og regntung oktoberdag for 180 år siden. Herres beretning her skrevet i kursiv, er primært gjennom de uthevede deler av fortellingen utgangspunkt for min forståelse av hvorledes Hakloelva og dammen ble passert.



Det var en tidlig Morgenstund i Midten af October. Jeg sad alene med min Bøsse, omgivet af Nordmarkens mørkladne Åser. Mine Hunde havde jeg hverken hørt eller set siden jeg slap dem, jeg var ubeskjæftiget nu og følte Trykket af den tunge dødsige Luft. Over

Det var en tidlig morgenstund i midten av oktober. Jeg satt alene med min bøsse, omgitt av Nordmarkens mørkladde åser. Mine hunder hadde jeg hverken hørt eller sett siden jeg slapp dem, jeg var ubeskjefteget og følte trykket av den tunge dødsige luft. Over skogen ruget tåken, og et fint gjennomtrengende støvregn la sin matte emalje over trær og blader. Gjertrudsfuglen banket på de tørre grener og skrek efter mere væte; **fossen bruste dødt og matt i sitt innelukke**, og pustet fra dens fall formådde neppe av og til for et øyeblikk å løfte det tunge

tåkedekke opp til de nærmeste grantopper. **Den høye ås, der strekker seg fra Forkjernbråten nord over forbi innsjøen Helgern opp mot Hakkloen, var i sin oktoberdrakt og under den gikk elven mellom løvtrær, der stille drysset sine gule og rødlige blader ut over dens strømmer.**

Over den bråteflekk, hvor jeg satt, lutet den skogklede ås steil og vill med sine skjeggede graner og høstspragledede løvtrær; men tåken hang over åsens skuldre; skodden drev i dalen om mellom trærnes topper og hyllet dem inn i snart et luftigere slør, snart i tunge, folderike gevanter, og hindret blikket fra å trenge ut i dette uendelig triste landskap. Her høstes ingen lyd uten Gjertrudsfuglens og fossens. Her var intet liv, ingen klang, intet ekko fra skogen og fjellet. Alt var så dødt; selv når jeg skrek til mine hunder, kunne jeg høre, hvor jaktskriket nådde kort og tomt ut i været, og når den matte lyd var gått over leben, ruger atter ensomhetens gru over denne plett.

Herfra til Forkjernbråten kunne der vel neppe være halvannen fjerding vei og til Hakkloen en halv mil. Helgern måtte strekke seg sydlig opp mot denne bråte og bak åsen i nordlig retning lå Hakklovannet; men med bestemthet å beregne, hvor man stod og gikk, var en umulighet i dette vær, hvor man ikke engang kunne skimte de store vann føre enn man var like ved deres bredder. Det var ingen hygge å sitte på denne plett, uten å høre et glam av hundene, og disse omstreifere fløy gjerne en fjerding ut, når de ikke fikk fot i nærheten.

Betraktning eller likegyldighet hadde lagt meg hånden under kinnene, da jeg ikke langt fra meg hørte en sten glide ned i elven. **Gjennom tåken skimtet jeg to barn, der kom langs elven på den motsatte side.** Det var en gutt på ti, tolv år og en pike, der så ut til å være et par år yngre. Gutten hadde ikke annet på enn skjorte og et par pjaltede bukser, der nådde ham litt nedenfor knærne. Jentens drakt var ikke rikere, da den ikke bestod i annet enn en kortermet strieserk og et stumpet skjørt. Begge var de barfotet. Drengen hadde en neverskrukke og piken en bærkurv i hånden, og det var klart at de søkte etter et sted, hvor de kunne komme over elven.

«Pass deg nu Lars, hvordan du går til,» sa jentungen til gutten da han sprang ut på en sten, der ombrustes av elven.

«Jeg lyt nok bære deg på ryggen min, Åse. Du er vel ikke god for å gå over selv!» sa han, idet han gikk inn igjen, satte seg på huk og tok Åse, som holdt neverskrukken og kurven foran ham, på ryggen, og bar henne på denne måten over elven, der nesten gikk drengen til skrevet. De kom opp imot meg, men gutten stanset først nogen skritt fra elven og avrev en del bjørnemoser, som han la i sin skreppe. Piken ranglet litt omkring og lette vel etter tyttebær, men her fant hun ingen. Først da de hadde nærmet seg til meg på ti skritt fikk de øye på meg, stanset og stirret, som sådanne barn bestandig gjør, halvt forundret halvt forskrekket, tause og alvorlige på meg.»

God dag! sa jeg. Dere har vel hjemme i Forkjernbråten?

Nei, svarte gutten, efter en liten stunds betenkning.

Kanskje dere er fra Hakkloen?

Nei, svarte han langtrukket.

Hva heter plassen du er fra da?

Je veit inte.

Hva heter din far?

Han far er dau.

Enn din mor?

Hun mor bor på den andre siden av åsen.

Det må være slemt å finne veien over åsen i slikt vær, som i dag?

Jaha.

Har du hørt eller sett et par bikkjer da du gikk herover?

Nei, svarte gutten, og begynte å rusle avsted, da samtalen formodentlig kjedet ham. Åse, der uten tvil var hans søster, fulgte ham nordover bråten og snart kunne jeg gjennom det grå, fuktige tåkeslør, der nu hang ned, selv over de nærmeste trær og stubber og opprevne, i været strittende røtter, hverken se gutten eller jentungen, hvis far var «dau» og som ikke visste hva plassen het, hvor deres mor bodde.



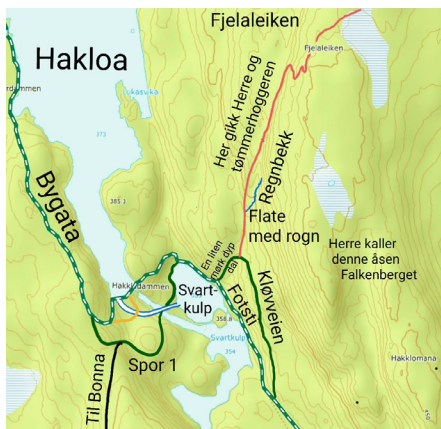
Men det led allerede ut på formiddagen, jeg måtte opp over åsen for å søke etter mine hunder. Skjønt jeg kjente denne mark og visste at man sjelden treffer en sti, når unntages de veier, som fører mellom og til plassene, fulgte jeg dog elven et stykke for om mulig å treffe en fuglesti, der kunne lette meg gangen over den uveisomme ås, men forgjeves. Elven optok den mørke skygge av fjellet; oretrærne hang

med deres gule, våte løv over dens bredder. Hist og her lå en enkelt halvråten kavle slengt ut over bredden, mens elven strømmet om de store stener, der var kastet omkring i dens løp, og man måtte springe fra den ene til den annen av

disse for å komme over eller forbi de ofte fremspringende fjellsider, der i min nærhet trådte sammen og begynte å bli så bratte, som om berget ville lukke seg over mitt hode.

Jeg besluttet derfor å gjøre ende på denne uvisshet og stikke like opp over åsen, der truende og vilt hevet seg over meg med sine steile styrtinger, sine masser av vindfall, mektige, knekkede og fortørrede stammer og opprevne røtter, hvis blotte grener bredte seg ut som hodene av et knippe sammenviklede kjempeslanger. Gangen var tung og møysom i dette villniss, men jeg hadde altfor ofte vandret i denne mark til ikke å kjenne denne møye, der ventet meg. Da jeg hadde vunnet et stykke opp, var det som om tåken hevet seg litt; det fine støvregn tiltok og falt sterkere; men når jeg så oppad, kunne jeg verken se høyden eller toppen av åsen. Derimot åpnet der seg en smule utsikt til det lavere skoglandskap på den annen side av elven.

Den ås, jeg arbeidet meg oppover, kalles Falkenberget, og trakten heromkring er en av de villeste i Nordmarken kjempestore stener ligger overalt henkastet på åsens skråninger eller sammenhopet i urer; dype revner skiller klippene ad,



styrte precipicer kaster seg like ned til elven. Overalt, hvor den finner rotfeste, hever granen seg med en sjelden kraft og høyde på åsens sider, men dens krone er strøket vekk, og her ligger ennu uhyre masser av halvforrådede vindfall efter den bekjente mai-storm, der i 1832 gikk herjende gjennom skogene her kun enkelte mektige furuer hever seg på sine steder som jetter fra en henfaren tid mellem de sunkne graner og strekker sine knudrede grener ut over den øde hei. Alt som jeg brøt meg vei gjennom denne likesom forvitrede egn, tiltok regnet, og

væten sildret overalt ned over den bratte fjellside; men det var som om skodden gikk foran meg; den kolde vind, der støtvis fór sukkende mellem granene, hadde den allerede i sin makt og førte den mere og mere tilværs. Da jeg kom opp på åsen hang kun den vandige mørkegrå himmel over det ubeskrivelig melankolske landskap. – Her hadde man en vid men trykkende utsikt.

Forkjernbråten var jeg nærmere, enn jeg hadde trodd, og denne romantisk beliggende plass lå som en grønn og vennlig oase i de mørke skogers ørken, der overalt møtte øyet. En sortladen fordypning betegner elveløpet, der hist og her fra sine fosser kaster støvskyer opp mellem granene. Til venstre i øst ligger Helgerns mørke flate; der lyder en brusen opp fra dette vann som et dempet sukk fra egnens tungsindige alfer. Over de fjernere åser henger regnet sitt våte teppe.

Intet vekslende lys bringer nyanse inn i dette landskap. De eneste gjenstander, som øyet hviler ved og som bringer avveksling inn i denne triste ensformighet, der vidt og bredt utfolder seg, når man på en regnfull oktoberdag fra et høyt stade ser ut over skogstrøket, er Forkjernbråten med dens grønne voll og lille innsjø og dernest Helgersns grankransede dype speil.

Men i forgrunnen oppe på høyden er avvekslingene såmeget rikere: terrengets sønderrevne beskaffenhet, med dets kaos av stenblokker og vindfall, hvor regnbekkenes skummer ut fra fløyelsskinnende mosepartier mellem saftiggrønne smågraner, der skyter opp under de gamle av stormen omstyrte stammer og røtter, kunne forsyne et halvt snes landskapsmalere med de rikeste forgrunnsstudier. Men de folk, som ferdes her, er kun fiskere, jegere og tømmerhuggere; dog kommer fiskeren sjelden over disse høyder, og tømmerhuggeren har ikke synderlig å gjøre her; for stormen er kommet ham i forkjøpet. For meg var også gangen forgjeves: her var ingen hunder å se eller høre, og vidtom rørte seg ikke et livstegn. Jeg lokket og skrek meg nesten hes; men hundene måtte ikke kunne høre min lokning. Et skudd ville gjøre godt; men ladningen, der hadde ligget i løpet siden jeg gikk ut fra Forkjernbråten om morgenen var våt, og først efter at jeg hadde flådd et par knallheter av, rullet skuddet matt ned over de skogrike lier under åsen: røken drev tungt og langsomt hen over skogen, mens jeg forgjeves anstrengt lyttet efter et glam.

Når jeg en enkelt gang trodde å høre ljomet (ekkoet) av hundene, overbevistes jeg snart om, at det kun var fossens matte brusen i det fjerne, der skuffet meg. På denne åpne hei, hvor der ikke var noget le, var det ikke å tenke på å lade geværet igjen, jeg måtte lengere ned i liene på den side av åsen, der vender mot Hakkloen; de tette grener dannet her et tak mot regnet. Men det var ytterst ubehagelig å gå i den våte mose. Rørlyngen, enerbuskene og ryttebærlyngen slo hvert øyeblikk fuktig og kaldt over benene. Ved å følge de fuglestier, der fantes litt lengere ned i denne helling, unngikk jeg tildels disse ubehageligheter, men fra oven styrtet regnet tungt og tett, og når jeg blott kom nær en gren, drysset vannet isnende og gjennemtregende ned. Dertil hindredes og besværliggjordes gangen ved alskens fremståenheter, fordypninger, stener og de evindelige vindfall. – Før hadde der neppe vært en stokk å se, nu var der oppreist fuglestokker overalt i drogene, stiene og trangene; der var ikke en fugl å se i dem, men det var ikke nogen usannsynlig formodning, at en stokk kunne ha knekket nakken på en av mine hunder.

Eftersom jeg kom lengere frem i skogbredden ble det mer og mer påfallende, med hvilken djevelsk kunstferdighet disse stokker og snarer var oppreist. Det er ingen sjeldenhet, hist og her å treffe på enkelte stokker rått oppreist og uten synderlig innsikt i fuglenes levemåte og vaner og ikke desto mindre fanger de vilt. I disse fantes der som sagt ikke en fugl og dog var de oppstilt således og i en sådan mengde, at fuglen umulig kunne unngå dem. Ved nedfelte smågrener, der for et uøvet øye syntes å ligge aldeles tilfeldig, ved oppreiste kvistgjerder gjennedes fuglene til å følge stiene og gå like i stakkene; i fordypningene, drogene og trangene, hvor det ikke var plass for stokker, stod snarer og ventet viltet. Det var meg ingen bekjent i disse egne, som besatt en sådan kunnskap i viltfangeriet, som

den, der hadde vist sin duellighet i anordningen av disse fangeredskaper. Vel kjente jeg et par slike rever; men de hadde sine huler flere mil herfra.

Jeg kom nettopp til et sted, som en alminnelig vilffanger rimeligvis hadde forbigått, men som nu var benyttet med megen kyndighet. Der var nedimot foten av åsen, som på dette sted gikk bratt og skogkledd opp, en liten mørk og dyp dal; en vei, der rimeligvis gikk ned til Hakklovannet, var en smule bredere enn de korte og avbrutte fuglestier, der hist og her fantes inne i tettskogen. Et par sådanne nepper kjennelige fuglestier støtte til den bredere vei, men straks foran lå et mektig vindfall med sine knudrede sammenvoksne røtter slengt ut over veien. Å kunne benytte og stenge disse tre stier på en gang var en overordentlig fordel. Men vindfallet ville nøde fuglene til å ta til vingene, og en enkelt stakk foran det ville være til liten nytte. Stokken sto allikevel straks foran; til høyre mot åsen var der nedfelt en gran, såat gangen på den kant var hindret; til venstre var der under vindfallet en tre, fire små åpninger, som syntes ganske tilfeldige og fremkomne uten svik; men i hver av disse åpninger var anbragt en snare, så at fuglene, der såre nødig bruker vingene på denne årstid, nødvendigvis ville foretrekke å gå gjennom dem og – fanges.

Det kan være tilgivelig om en jeger blir utålmodig, når han i råvær skal gå den halve dag omkring i et villsomt og tungt terreng, uten hverken å høre eller se sine hunder; **uten å fornemme annen lyd enn regnets fall og det monotone fossesus.** Hans stemning mottar sin skygning av den mørke natur, og den stumme tungsin-dighet, der hviler over det arme landskap, trykker selv et freidig sinn.

Jeg var ingenlunde vel tilmote, da jeg gjennemblot til skinnen, slentret fremover og hadde kun lite håp om å finne «Feiom» og «Klinge». **Jeg fulgte stien, uten å forstyrre eller ødelegge stokkene og snarene.** Men under denne vandring hørte jeg tydelig en stokks fall og vingeslag av fugl. I samme øyeblikk suste en ungtiur imot meg og slo seg inn i en av de nærmeste grantopper. Å felle den var kun et simpelt skudd, og fuglen lå flaksende på bakken, men fjernt og lenge kunne jeg høre knallets ekko rulle hen mellom åsene. Lengere hen i stien lå en røy med halsen under stokken og de gult og brunt spraglede vinger utspredte til sidene. Den var ennu ganske varm, men uten livstegn da jeg løftet stokken av den og la den ovenpå, forat den, der så godt forstod denne ødeleggende kunst, kunne erfare, at han denne gang kunne vært skilt ved sitt bytte.

Lengere fremme antok landskapet en annen karakter ved åsens steilere styrtninger, som en regnbekk styrtet ut over, og dennes brusen var den eneste lyd, der nådde øret. Under styrtningen utbredte seg en større flate, full av småbusker og rognetrær, der hang fulle av sine røde fruktklaser. Det forekom meg som om jeg her hørte en av mine hunder, men da jeg kom nærmere merket jeg, det var øksehugg. Jeg gikk efter lyden og kom atter inn mellom høye, ranke graner. Her stod en tømmerhugger; hans øks falt skarpt og hvinende i granleggen, og det klang i veden for hvert hugg. Det var en sterk, bredskuldret kar i sine beste år. Ovenpå en islandsk ulltrøye bar han en grå rundtrøye, der engang hadde vært kjole, men som var blitt avskåret efter taskelommene. Et par korte benklær, der slubret ham om leggene, var så stoppet og så besatt med forskjellige lapper; at det

opprinnelige stoff vanskelig kunne bestemmes. Han hadde store beksømsko på sine ellers nakne føtter og bar på hodet en gammel forklemt og avslitt hatt, som han lettet litt på, da jeg nærmet meg. Hans ansikt bar tydelige merker av strengt og hårdt arbeide under åpen himmel, håret hang ham ned i pannen og bidrog til å utheve det ved uværet og arbeidet fremkomne uttrykk av slapphet, der rimeligvis ikke var eiendommelig for ham, når han var uthvilt. Da jeg hadde gjengjeldt hans hilsen, sa han, idet han spyttet i neven og fortsatte sitt arbeide:

«Det er ondt vær å jakte i idag.»

«Det er ikke verre å jakte i enn å hugge i,» svarte jeg. «Men hva mener du, om vi tok oss en dram i slikt vær,» tilføyet jeg for å innlede en passiar med ham.

«De skulle ikke gi bort brennevinet Deres,» sa han, idet han rettet seg fra sitt arbeide, løftet hatten og strøk seg med baken av hånden over den våte panne;

«De kunne ha det nødvendig selv i dag.»

«Jeg skal også ta meg en; jeg tenker, vi kunne ha den nødvendig begge. Men si meg,» spurte jeg, idet jeg rakte ham jaktflasken, «hvem eier alle de stokker og snarer, som nu står her?»

«Ja, De må nok undres på det,» svarte han, da han hadde tatt en dyktig slurk av flasken, «han er nok ikke stort kjent her over marken, men ellers er det denne Hjerpe-Hans, som har satt opp all denne djevleskapen og alle disse greiene bort over all marken. Der skal ikke bli megen fugl tilovers for Trehørningskarene nu skal jeg tro.»

«Hjerpe-Hans? Ham har jeg aldri hørt tale om før. Bor han her i Nordmarken?»

«Nei gu, han er da fra Ringerike; men ellers kaller de ham også for Hvervingen og Hans Kampen; han har mange navn den karen; men hit kommer han kveldtrett og går herfra morgentung.»

«Hva mener du med det?» spurte jeg, idet jeg forundret meg over, at Hans Kampen, som jeg kjente meget nøye, og som nettopp var en av dem, der var allerverst til å ødelegge viltet med stokker og snarer, – gikk fra Krokskogen og hit for å fange fugl.

«Hva jeg mener? Jeg mener han går og frir her; vet jeg. Han går brave folk i veien både på den ene og den annen måte, han. Fuglen tar han bort, så der mest ikke er en fjær å se i skogen og han gjør megen annen ugreie også.»

Under den siste replikk hadde tømmerhuggeren satt seg på en nedfelt gran. Det var lett å forstå at den meg velbekjente Hans gikk ham i veien i kjærlighets-anliggender.

«Alle fugler har han dog ikke tatt ennå, her ser du en, jeg skjøt straks her henne,» sa jeg idet jeg tok tiuren ut av min taske, «og nu nettopp gikk der en røy i en av hans stokker nesten på samme sted. – Men hvem er det Hans Kampen går på frieri til?»

«Å det er til en jente, som heter Mari. Store rikdommer skal der nok ikke bli å få for ham, om han får jenten. Selv må hun tjene, og mor hennes eier ikke strået hverken til seg selv eller til de andre ungene. Men med forlov, hvor akter den karen seg hen til natten?»



«Det er ikke godt å svare på,» sa jeg, «jeg har mistet begge mine hunder, og jeg må se om jeg kan treffe dem igjen. Du skulle vel ikke ha hørt eller sett dem idag?»

«Sett dem har jeg ikke, men straks idag morges hørte jeg en grov og en fin hund jage langt nord på her. Jeg hørte det skjøt også, og så ble det stilt,» svarte tømmerhuggeren.

«Det er vel Hans Kampen, som er ute igjen da?» sa jeg.

«Nei gu er han ikke nu allikevel. Han gikk til byen igår med en bør av fugler så svær som et hestelass, og han pleier gjerne bli borte en to tre jevndøgn,» svarte han.

Jeg utspurte ham nøyere om mine hunder, men han kunne ikke gi annen underretning, hvorpå jeg sa ham, at jeg ville gå nordover og huse meg i Hakkloen.

«Å ja,» sa han, «det er nok godt å få tak over hodet i slikt vær, men ellers er det så fullt i Hakkloen av tømmerhuggere og pargas, at de ligger på hinannen.»

«Hvor huser du deg henne?» spurte jeg.

«Jeg finner vel en krok etsteds jeg også. Ja Gud bevares, det er nok ikke rare taket, men det er alltid litt likere enn å ligge ute, og bedre enn å være i Hakkloen,» svarte tømmerhuggeren.

«Kanskje du også kunne skaffe meg hus der?» spurte jeg.

«Det kommer seg an på om De kan hæle (holde ut) der; ellers kan De nok få være der. Så kan De få se henne, som Hans går til nu, for ved Mikkelsmesse tok hun fra kondisjonen og flyttet til mor sin for å hjelpe henne med de andre småungene.»

Dette tilbud mottok jeg, men da det ennå var tidlig på eftermiddagen ville jeg, skjønt med ringe håp, gå litt omkring for om mulig å treffe mine hunder. Jeg sa tillike til tømmerhuggeren, at jeg ville gå tilbake for å hente den røy, som Hans hadde fått i stokken, og at han kunne si ham, hvem der hadde tatt den, for at han kunne komme inn og få den betalt neste gang han kom til byen.

«Huff,» sa tømmerhuggeren, da jeg reiste meg for å gå; «det er blitt koldt, mens vi har sittet her; det er ikke vær til å sluntre i nu. Hun øser bra ned.»

«Jeg mener det er best, du får litt å varme deg ved,» sa jeg, og rakte ham min flaske. Da han hadde drukket en slurk, tok han sin øks, gikk mot været og begynte å kviste granene, der med sine prektige grener lå henslengt på den fløyelsbløte mose.

Jeg gikk ned i dalen langs med elven. Tømmerhuggerens økseslag tapte seg snart ved elvesuset.

En ensomhet, som ingen åndet her, som om alt var skjult og hemmelig, var atter lagt over den ville skogegn. Her kunne man fristes til å glemme, at man et øyeblikk før hadde talt med et levende vesen. **Her strakte oretrærne sine siste**

løvgrener ut i elven, og et enkelt gulnet aspetre så sin falmede prakt i det mørke vell. En mosebegrødd kjempesten lå i strømmen; rundt omkring den skummet elven hvit, men antok snart den mørkegrønne farge, der litt lengere ned ble så mørkladen som en natt. Denne regnfulle dag begynte allerede å skumre. Da jeg kom opp til Hans Kampens stokker og hadde lagt røyen i min jakttaske var det vel ennå lyst, men åsene og granskogen så mørkere og skumlere ut enn for en time siden, og jeg gikk like tilbake til tømmerhuggeren, som atter var i ferd med å felle en gran av mere enn alminnelig høyde. På den ene side var skuren allerede ferdig, og der manglet ikke mange hugg på den annen side føre enn dette ranke tre ville styrte. Når øksen bet i granleggen, skalv treet og det begynte så smått å svaie med sin krone.

«De får ikke stå på den siden,» sa tømmerhuggeren, idet han så opp efter granen, «for jeg har lagt henne dit.»

Han gjorde ennå et par hugg, og treet beveget seg et par sekunder, som om dets fall ennå var ubestemt. Et øyeblikk var det som om det ved sin egen tyngde balanserte på stubben, men ganske sakte bøyet det seg forover mot den side, hvor jeg hadde stått. Da balansen var tapt, styrtet det ned med brak; små graner, der stod foran det knekkedes, og granens øverste grener splintredes i fallet.

«Det bli'er en med tolv tommers topp,» sa tømmerhuggeren, og satte sin øks fast i stubben. «Men nu får vi rusle på oss, skal vi komme frem i lyse.»

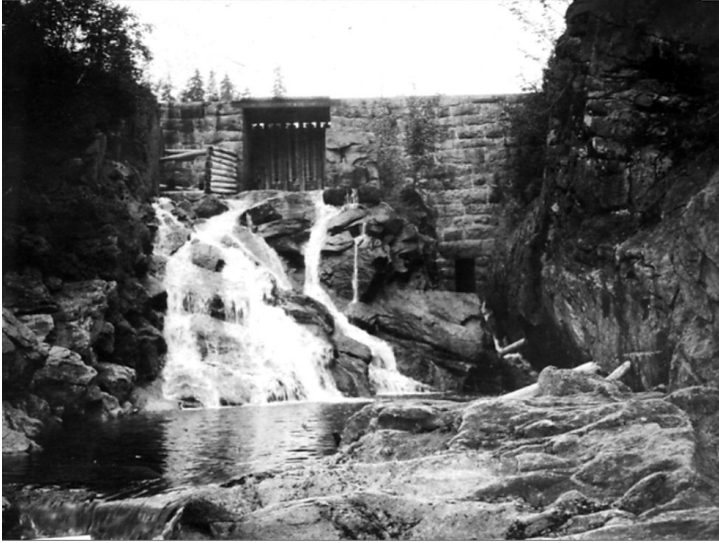
Under endel grankvister fremtok han to andre økser, en neverskrukke og en treflaske.

«Jeg skulle ha litt mat, før vi gikk i veien,» sa han; «men kanskje De heller vil stryke straks, De?»

«Spis du,» svarte jeg, «så skal jeg også ta meg et stykke, og så kan du smake på min niste med det samme.»

Beretningen fortsetter på side 64.

Fotografiene av dam og øvre elveløp fra ca. 1916 er hentet fra Oslo byarkiv. Bildene forteller at skåttbruene av tømmer som ligger i øvre del av elva ikke var på plass i 1916.



Damluka til venstre for fløting av tømmer. Bunnluka i den over åtte meter høye steindammen sikret maksimal vannreserve for Brukseierforeningen og byens befolkning.



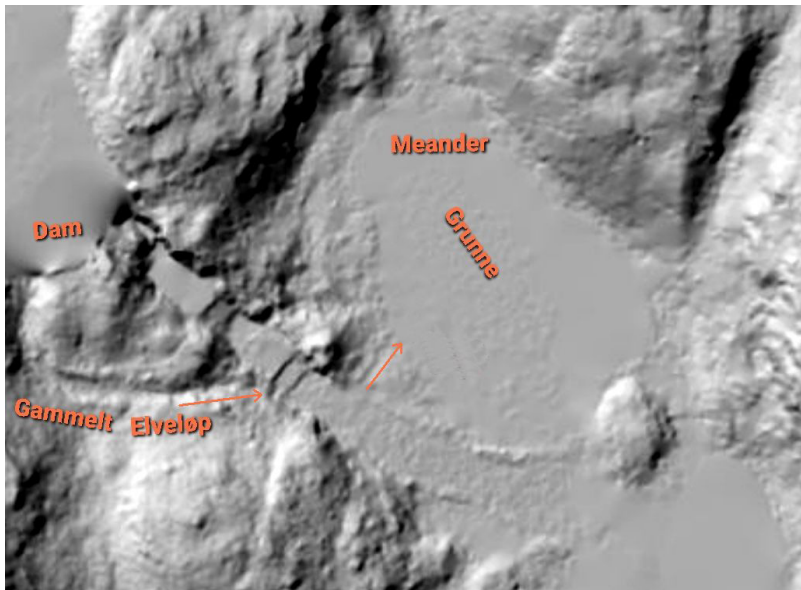


Bildet viser sannsynligvis rester av fundamenter for dammen fra 1869.

Damkonstruksjoner

På kart over Nordmarka 1780 tegnet på grunnlag av Morten Kroghs kart fra 1760 er det tegnet en dam ved utløpet av Hakloa.

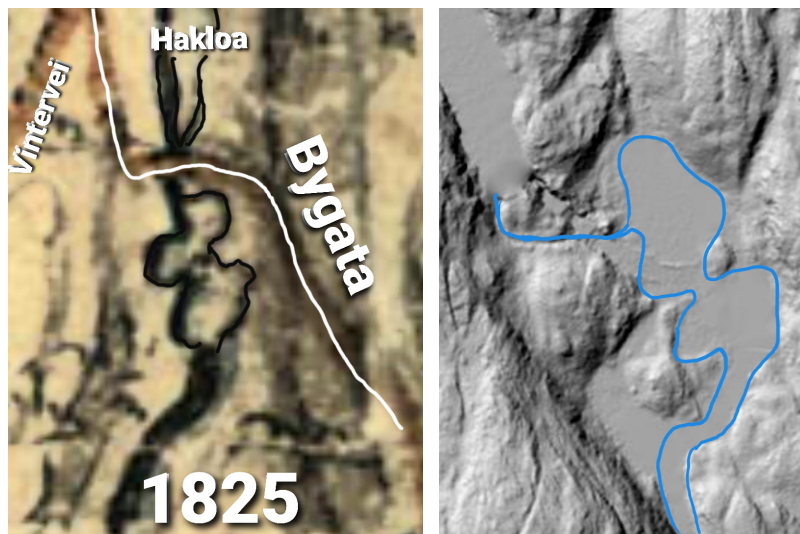
I 1869/70 ble det bygd to steinkistedammer med oppdemming «8 Fot og 11,5 tomme» (280 cm) over damstokken. I 1888 var nåværende steindam ferdig og oppdemningshøyde ble da øket til 14 Fot (438 cm.) med damkrone 2 fot (63 cm.) høyere. Samtidig ble bunnluke ytterligere senket med 12 fot (3,75) meter med total reguleringshøyde 8,16 meter. Det betyr at den gamle damkrona fra 1870 bare lå 10-20 cm. høyere enn der fjellet ligger i dagen omtrent midt på dagens dam. Her kunne kløv og kreaturer ta seg over. Denne veien ble effektivt sperret med dammen fra 1888 som på dette stedet er ca. 180 cm. høy, likesom det gamle vadestedet nedenfor dammen ble vanskelig, kanskje umulig å forsere (Pkt. 5 side 42).



Det gamle elveløpet

Det opprinnelige elveløpet ut fra vestre bredd må ha krysset det nye elveløpet på skrå og rent ut i nordre del av Svartkulp der det i dag er sperret med steinmurer og der kulpen på dette sted ligger nærmere to meter lavere enn det nye elveløpet. Det er store vannlekkasjer gjennom steinmuren og dersom muren ble fjernet ville elva rent rett ut i Svartkulp. Dette bekreftes av bakkemodellen Lidar som viser fortsettelsen av det gamle elveløpet i form av ei renne ned i Svartkulp. Kontroll av høydepunkter på Lidarkartet viser også at det er ei markert renne.

Kartet viser også det som synes å være en meander eller et dypere elveløp rundt en grunne midt i Svartkulp. En svømmetur i kulpen avslørte ikke grunnen, men kalde understrømmer nord i kulpen tydet på at det kalde bunnvannet fra fossen fulgte en strøm i dette gamle elveløpet. Bildet på side 62 viser også at i hele Svartkulp er det nettopp her vannet har frosset først. Elven kan ha rent her før Hakloa ble demt opp og bekrefter også antagelsen om at det gamle elveløpet rant ut i Svartkulp.



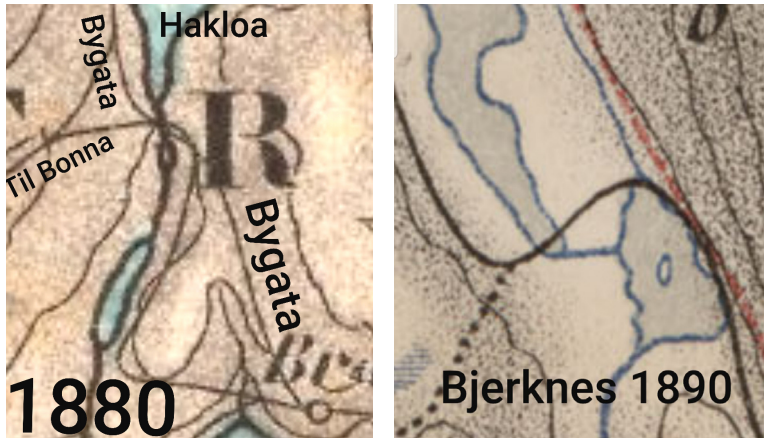
Bygata markert med hvit strek.

På Lidarkartet er tegnet med blå strek gammelt elveløp og sannsynlig vannlinje før nytt elveløp ble sprengt ut. Det stemmer bra med kartet Amtskart 19-b3 fra 1825

Kart

På kart fra 1825, 1860, 1880 og Kr. Petersens kart fra 1906 er Bygata ganske klart tegnet inn nedenfor dammen og nord for Svartkulp, altså over et vadested. Ingen kart viser at Bygata krysset lengre nede i elva.

Kart fra 1872, 1881, 1887 og 1890 viser Bygata tegnet over selve Haklovannet.



Det er åpenbart feil og til tross for mange kart er det ingen som detaljert viser hvor Bygata krysset elva. Det kan ha sammenheng med damarbeidene i 1869/70 og spesielt i 1888 som har skapt problemer for kløvtrafikken.

Streken på kartet over fra 1825 og 1880 viser traséen opp lia øst for Svartkulp som har vært veien for hestetraffikk (kart side 59). Senere kart, Amtskart fra 1887, Bjerknes 1890 og Kr. Petersen 1910-15-25 viser fotstien langs Svartkulp.

Dette er ikke tilfeldig, etter at steindammen ble bygd i 1888 var det ikke lengre mulig å ta seg over den nye dammen med hest, og endret elveløp og kanskje tømmerfløting gjorde det vanskelig eller umulig å ta seg over det gamle vade-stedet. Hesteb Bruken tok slutt og turfolkene overtok nå mer og mer bruken av Bygata. Fotstien langs Svartkulp er ikke bare mer spektakulær for turfolk, men også kortere og lettere og uten bakker. Jeg har ikke omtalt denne traséen i boka fordi den er uframkommelig for hester.

Problemene med å passere Hakloelva med hest etter 1888 har sannsynligvis ført denne trafikken over til traséen om Bonna og Bjørnholt (Pkt. 5 side 42).

Spor i terrenget

Hønestigen med rekkverk som går opp den stupbratte vestre elvebredden kan vi se bort fra.

Bygata har nordfra fulgt en sti som går i en bue sør for dammen. I svingen opp i bakken ovenfor det gamle elveleiet deler sporene seg;

Spor 1

Fortsetter mot sørøst og slutter seg til en sti fra Bonna, dreier rundt en kolle og går ned langs elva til det som høyst sannsynlig er det opprinnelige vadestedet i det gamle elveløpet før elva renner ned i Svartkulp. Denne traséen har ingen vanskelige partier før den krysser vadestedet. I dag blir en på østsiden av elva møtt av kampesteiner. Det er mulig finne fram til fots, men ikke med kløvhest. Forklaringen må være at vannstanden var lavere i Svartkulp før de store vannoverføringene og før skåveggene av stein som stenger for Svartkulp ble bygd. Med bare litt lavere vannivå kan en gå ganske uhindret i det grunne vannet langs bredden (bilde side 62).



Spor 2

Det midtre sporet (oransje strek) går ned bakken over et vadested lengre opp i det gamle elveløpet. Derfra fører sporet opp til midt på dagens dam der en tidligere kunne gå rett inn på damkrona fra 1869/70. Derfra videre mot Svartkulp der det er et bratt «hufs» ned i nordre vika i kulpen som må ha vært vanskelig å forser med kløv. Da nåværende dam ble bygd i 1888 ble denne veien sperret for godt av en to meter høy steindam.

Spor 3

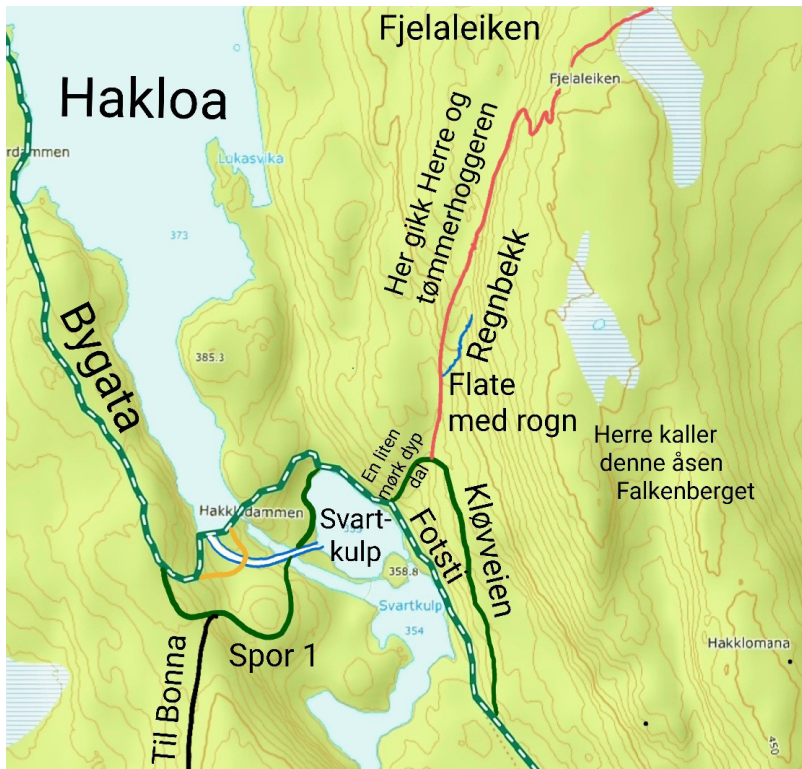
Et tredje spor følger dagens trasé opp på vestre ende av dammen. Terrenget er slik at før det var dam her gikk lia stupbratt ned i fossen og noe bedre ble det ikke med dammen fra 1869 som lå nesten to meter lavere enn dagens dam. Dammen i 1888 bedret ikke disse forholdene. Grønn/hvitstiplet sti der den går i dag har nok blitt tråkket til av fotfolk.

Konklusjon

Alt tyder på at Spor 1 var den opprinnelige traséen og ble foretrukket framfor Spor 2 over dammen. Den var riktignok ca. 50 meter lengre, men i motsetning til Spor 2 hadde den moderate stigninger og ingen «hufs».

Det som taler mot Spor 1 er det vanskelige terrenget langs vestbredden av elva og nordbredden av Svartkulp, men det er tydelig at nettopp her har det foregått enorme steinarbeider som har endret mye av terrenget. Vadestedet kan i likhet med den nye dammen ha blitt umulig å passere med hest. Det bekreftes av kartene der hesteveien vises opp lia øst for Svartkulp før dammen var ferdig i 1888. Senere kart viser Bygata langs vannet som fotsti. (Side 57).

Kanskje oppstod problemene ved vadestedet allerede ved bygging av steinkistedammen i 1869/70.



Bygata vi følger i dag er grønn/hvittstiplet. Den mørkegrønne streken (spor 1) er den sannsynlige opprinnelige kløvveien.

I det følgende kommenterer jeg beskrivelser/opplysninger i Bernhard Herres beretning ovenfor som forteller noe om hvor han beveget seg på turen som fant sted omkring 1840.

Herre hadde mistet hundene sine nede på Fortjernsbråtan. Han har gått nordover mot Haklodammen for å lete etter dem.

Bernhard Herre satt på en bråteflekk på østbredden av Hakloelva nedenfor dammen uten å kunne se vannet. Han hørte fossen bruse dødt og matt i sitt innelukke. Om han satt på flaberget ved vadestedet over det gamle elveleiet ville han nettopp slik høre fossen som var gjemt bak en sving i det gamle elveløpet.



Vadestedet nedenfor dammen der Herre trolig befant seg da han møtte søskenparet. Det gamle elveløpet må ha gått på skrå gjennom dagens elveløp og inn i muren som lekker som en sil ned i det gamle elveløpet. NB vannføringen var adskillig mindre før de store vannreguleringene på 1880-tallet.

Mens han sitter der skimter han to barn som kommer langs elven på motsatt side. Gutten tar søsteren på ryggen og springer fra sten til sten over elven. Slik fører stien jeg har funnet sørfra langs elvebredden. (Spor 1.) Jeg har søkt langs begge sider av elven nedenfor Svartkulp der elven flyter bred og ganske dyp uten en eneste stein å springe på. Heller ingen kart viser at Bygata gikk sør for Svartkulp.

Barna var ikke fra Hakloa eller Fortjernsbråtan. Da er det sannsynlig at barna hadde gått stien fra Bonna som står på gamle kart og som jeg har fulgt et stykke på vei. De ga seg så i vei nordover til «hun mor som bodde på den andre siden av åsen».

Fra Svartkulp har de ganske sikkert tatt snarveien skrått over dalen der skiløypa gikk før i tida og kommet inn på stien til tømmerhoggeren der den går opp ei bratt kløft til Fjelaleiken. Jeg har funnet faret.

Ut på dagen legger Herre i vei opp en ås han kaller Falkenberget (Haklomana) for å se etter sine hunder.

Han syntes berget lukket seg over hans hode der han sprang fra den ene til den annen stein langs en brusende elv hvor oretrærne hang med deres gule, våte løv over dens bredder. Slik er det bare langs nordsiden av Svartkulp der det gamle

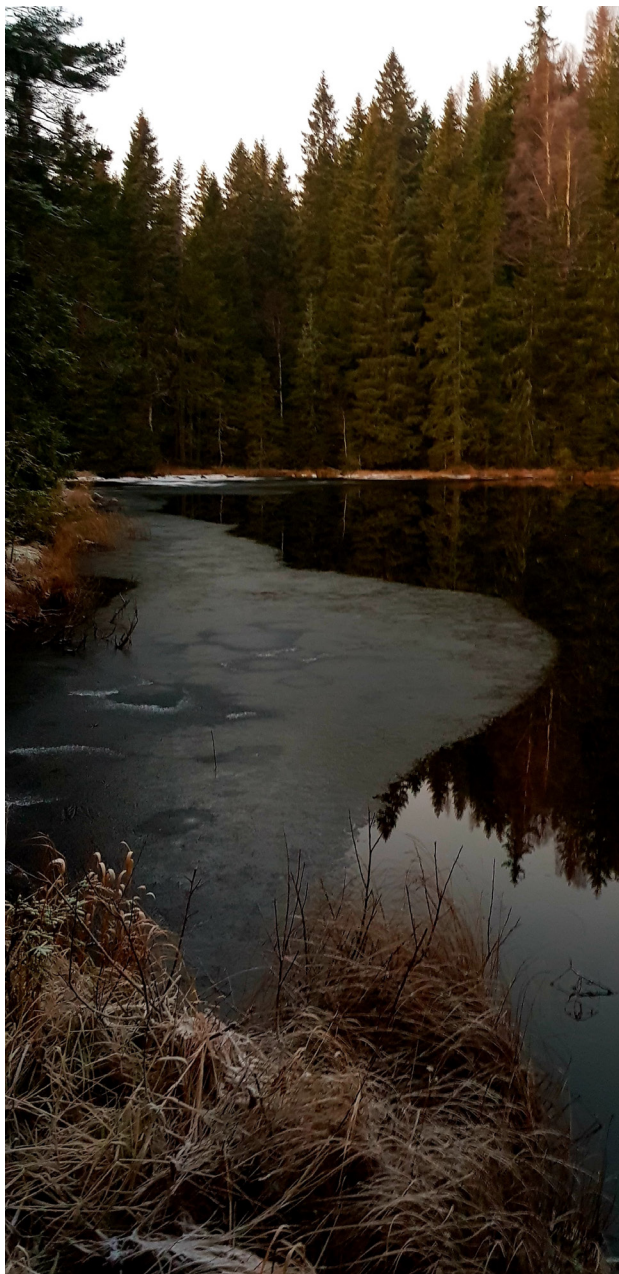
elveløpet gikk ut i kulpen. Lengre oppe i lia hevet tåken seg litt og åpnet for utsikt til et lavere skoglandskap på den andre side av elven. Han har tatt feil av avstandene til henholdsvis Hakloa og Fortjernsbråtan, men kan nå se Fortjernsbråtan og skjønner at han er nærmere enn han hadde trodd.

Denne beskrivelsen kan bare stemme med at han befinner seg oppe i lia mot det høyeste punktet som i dag kalles Haklomana der det er utsikt over elven og lavere åser mot Bonna og mot Fortjernsbråtan. På denne tiden var Haklomana nærmest bar i likhet med f.eks. Varingskollen, i dag stenger skogen for utsikten. H. O. Christophersen deler også denne oppfatning i boka «På gamle veier og nye stier i Osloområdet fra 1956». På nye kart etter 2014, har høyden lengst nord for både Haklomana og Fjelaleiken fått navnet Falkeberget. Derfra er ingen utsikt over elven mot lavere åser og heller ikke ned på Fortjernsbråtan. Det rimer ikke med Bernhard Herres beskrivelse.

Navnet Falkeberget finnes ikke på historiske kart, ei heller på turkartene til Petersen, Hertzberg eller Tollerud.

Bernhard Herre har vært oppe på Falkenberget (Haklomana) og gått ned igjen mot elven. Sitat; «Der var nedimot foten av åsen, som på dette sted gikk bratt og skogkledd opp, en liten mørk og dyp dal; en vei, der rimeligvis gikk ned til Hakklovannet, var en smule bredere enn de korte og avbrutte fuglestier, der hist og her fantes inne i tettskogen.» Dette kan ikke være annet enn Bygata (kløvveien) som her går på en bred «hylle» i den stupbratte lia rett før den svinger ned til Svartkulp på nordsiden av en liten mørk og dyp dal (kart side 59).

Så fulgte han stien fremover der landskapet får en annen karakter med åsens steilere styrtinger og en regnbekk som styrter ut over en større flate med busker og rognetrær. Dette stemmer med landskapet her. Også det han forteller om at han ikke hørte fossen i elva bare brusket fra regnbekken og økseslagene som snart tapte seg da han senere gikk ned til elven igjen.



Etter bare et døgn med minusgrader har isen lagt seg langs nordbredden av Svartkulp. Det er grunt, det er vel årsaken til at det fryser først her. Det styrker antagelsen om at med litt lavere vannstand i Svartkulp kunne Bygata gå tørt her.

LETING ETTER «DEN ELENDIGSTE MENNESKEBOLIG», BERNHARD HERRE HADDE SETT

De hadde hjulpet «Kjerringen», det må være mor til Mari, Åse og Lars, med å bygge dette husværet. Tømmerhoggeren sa da; «Så kan De få se henne, som Hans går til nu, for ved Mikkelsmesse tok hun fra kondisjonen og flyttet til mor sin for å hjelpe henne med de andre småungene.» Mari har forlatt et arbeid (kondisjonen) ved Mikkelsmesse (29. september), for å hjelpe moren med barneflokket. Nå var det midt i oktober da snøen normalt begynte å falle. Det må ha vært et svært midlertidig bosted, kanskje var det et sommerhusvære, det var jo tross alt noe husgeråd der.

Så er det dette utsagnet til tømmerhoggeren da de kjenner røyklukt og er nesten framme; «Lykkegjordet skal ikke hæfte oss». Er det en jordlapp? Det er en slik flekk nede i en dal straks før en kommer fram til boligen. En arkeolog kunne kanskje finne spor av dyrking her.

Bernhard Herre skriver dessverre ikke noe om hvor denne familien kom fra eller hvorfor de hadde slått seg til her så langt som det går an å komme fra folk og plasser i Nordmarka.

Kanskje er det så enkelt at det var et trekantdrama. Mari hadde et forhold til tømmerhoggeren som hadde sitt arbeid her inne og som bl.a. svarte slik på Herres bekymringer om mørket og veien; «men jeg har gått denne veien så mange ganger, at jeg mest kjenner granen, når jeg tar på den.» Av samtalen dem imellom kommer dessuten frem at tømmerhoggeren har lite til overs for Hans Kampen både på den ene og andre måten.

Boligen er nå funnet og løsningen lå i å finne stedene han beskriver. Vadestedet, stien fra Bonna, utsikten over elven og de lavere åser mot Bonna, den noe bredere vei (Bygata) og den lille mørke dype dalen ned mot vannet. Den grønne flate med rogn og regnbekken og at ikke bare barna, men også tømmerhuggeren og Herre gikk nordover.

Det ledet fram til tydelige spor av stien Herre fulgte sammen med tømmerhoggeren, gjennom en bratt kløft opp på Fjelaleiken og til bekken han kalte Aurtjernsbekken. I dag heter den Sandviksbekken, men gamle nordmarkinger kalte den for Aurtjernsbekken. Navnet er logisk fordi bekken kan ha dannet et aur før Helgeren ble demmet opp. «Aur» forekommer i navn som Aursletta, Aursund etc. Auret har sikkert vært synlig før Helgeren ble oppdemmet, og det heter jo fortsatt Sandvika.

Ei hylle av stein knappe to meter bred danner gulvet i boligen slik Herre beskriver, og fjellveggen er høy nok til at en kan stå oppreist. Det er også en fordypning i fjellveggen slik Herre skriver. «*Omtrent to alen opp fra ilden gikk der en tverrbjelke, som med sin ene ende lå fast i en fordypning i den ene loddrette vegg, som fantes, nemlig den av sot og væte glinsende fjellside...*».

Vann måtte de ha, og det finnes i rikelige mengder i form av en bekk som springer ut av grunnen knappe 100 meter nedenfor boligen. Utrolig nok er stien fortsatt godt synlig 180 år senere selv om den sikkert også har tjent som dyretråkk. Det avgjørende beviset var likevel funn av trekull og en steinplate i ildstedet.

Beretningen fortsetter fra side 52:

Da vi hadde endt vårt måltid, stakk tømmerhuggeren neverskrukken og treflasken på økseskaftene, som han la over skulderen og gikk nordover.



«Det er ikke rar vei her,» sa tømmerhuggeren, idet han gikk foran og bøyet tilside grenene, der rystet sitt overflødige vann ned over oss; «vi får holde oss efter leden.»

«Det varer ikke lenge,» sa jeg, «før vi ikke kan kjenne åsene. Dersom det er langt å gå, kommer mørket på oss.»

«Det kan så være det,» svarte tømmerhuggeren; «men jeg har gått denne veien så mange ganger, at jeg mest kjenner granen, når jeg tar på den.»

«Jeg synes det blir mer og mer ulendt, jo lenger vi går,» sa jeg, idet jeg var på veien til å snuble over noen tretrøtter.

«Nei da,» svarte tømmerhuggeren, «men det er så artig i skumringen; en ser





Aurkjernsbekken

ikke riktig, hvorledes en setter benene. Men se Dem for i bekken; De får trå midt på stenene, for de er slibrige nu, og det er brådypt nede ved dem».

«Hva er dette for en bekk?» spurte jeg, da vi vel var kommet over det skummende og brusende vannløp.

«Å, de kaller den Aurkjernsbekken,» svarte tømmerhuggeren. «Det er ikke store bekken om sommeren, skal jeg tro; da kan en gjerne gå den tørrskodd, men i slikt vær som i dag, kan det hende, den bruker seg; nu kunne den gjerne drive både kvernbruk og saug.

Eftersom vi fortsatte vår gang falt mørket mere og mere på og regnet styrtet ned i strømmer. I hver fordympning og huling var der dammer og vannansamlinger, som vi hvert

øyeblikk plasket ut i; ti selv de nærmeste gjenstander kunne vi nu ikke skjelve, kun når vi så mot himlen, merket vi en lysning mellem granene. Omennskjønt tømmerhuggeren gikk like foran, så jeg ham dog ikke anderledes, enn som en bevegelig sort skygge, og selv for ham var gangen nu møysommelig. Jeg måtte nesten fristes til å tro hans ord, at han kjente granen, når han tok på den; ti hvert øyeblikk kunne jeg skimte hans arm, der famlet efter trærne; om det var for å støtte sin gang, eller om han virkelig hadde merket på dem, skal jeg la uavgjort. Måskje hadde han før vært ute i lignende vær, og derfor hugget seg tegn i trærne.

«Hun er stygg i kveld,» sa han.

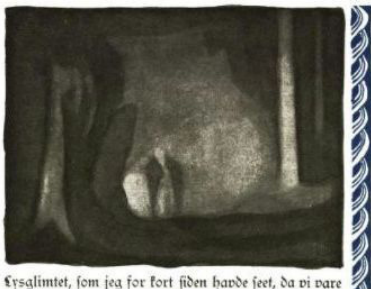
«Ja du har rett i det,» svarte jeg; «jeg angrer nesten, at jeg ikke fulgte veien til Hakkloen.»

«Vi har ikke langt igjen nu,» sa han.

«Men det må dog være et stykke; vi er ennu ikke kommet til Lykkegjordet.»

«Lykkegjordet skal ikke hefte oss,» sa han, idet han stanset. Her fornåm jeg lukten av frisk røk, hvilket jeg gjorde tømmerhuggeren oppmerksom på.

«Ja, jeg kjenner den nok,» svarte han; «men jeg så, om jeg ikke skulle kunne se varme, for her skulle det være.»



Lysglintet, som jeg for fort siden havde feet, da vi vare

«Her,» spurte jeg forundret, og så meg rundt omkring, men jeg fornam ikke annet enn nattens og skogens mørke.

«Ja gu skulle det være her, og her er det også, der kan De se, at det lysner nede under Dem.»

Jeg så, at der nede under meg trengte en lysstråle ut i den sorte natt. Det var ikke lengere borte, enn at man kunne se lysningen trengte ut mellem to bakhun, der ikke sluttet godt sammen.

For å komme ned til denne for meg selsomme bolig, måtte vi gjøre en liten omvei på 50 skritt. Omennskjønt natten lå så sort og mørk over hele egnen, forekom det meg dog som om den ved mine føtter var tykkere og tettere enn like ut for meg. Jeg sa til tømmerhuggeren, at åsen her visst gikk like ned.

«Ja, hold Dem bare vel inn til venstre,» sa han; «det er ikke så fælende dypt som det ser ut til nu; men, Gud bevarer, det var ingen hygge å falle ned her.»

Da vi var kommet et stykke frem jevnet terrenget seg noget, vi gjorde en vending litt nedover, og kom inn i et trang dalføre eller «drog», som bøndene kaller slike trange smådaler, der på begge sider innsluttet av steile vegger.



Arnestedet (ildstedet) lengst borte. Herre skriver om den av «sot og væte glinsende fjellside». Under ildstedet en tommetykk oppsprukken steinhelle som har holdt det tørt under ilden. Her bodde «Kjerringen», Mari og de to barna Lars og Åse som Herre traff ved vadestedet tidligere på dagen. I tillegg overnattet Bernhard Herre, tømmerhoggeren og Hans Kampen.

Her var det så mørkt, at vi ikke kunne se en alen foran oss, men vi kunne heller ikke gå oss bort. Lysglimtet, som jeg for kort siden hadde sett, da vi var over dalen, kunne jeg nu ikke merke; men et øyeblikk efter trengte en fem seks glimt imot oss, og her lå den elendigste menneskebolig, jeg har sett. En del bakhun og korte tømmerstokker var på skrå stilt mot den bratte fjellvegg. De var bedekket med mose, never og granbar, for, såvidt mulig, å hindre regnets inntrengen. Øverst oppe mot fjellveggen var i det ene hjørne et hull, hvorigjennem røken trengte ut tilikemed en lyssøyle, der utbredte et sterkt skinn over de nærmeste gjenstander. Ved begge ender var en tverrstokk, hvorimot der også var oppreist bakhun og tømmer, som var belagt med granbar.

Da tømmerhuggeren stanset ved den nærmeste ende og var iferd med å ta et par bakhun tilside, spurte jeg ham, om der bodde folk her.

«Å ja,» sa han, «vi har hjulpet kjerringen å sette opp dette skuret, for en barhytte var for liten for henne måtro.»



Da han hadde uttalt, var han også ferdig med å få åpningen ryddig, og en lysmasse fra et flammende bål blendet oss, der kom fra det tette mørke. Damp, røk og os av våte klær, der hang om ilden, bidrog også sitt til å hindre meg å skjelne de forskjellige gjenstander og personer, der fantes herinne. Det første jeg imidlertid fikk øye på var Hans Kampens høye, jernhårde skikkelse, der satt med ryggen vendt mot inngangen. Han var i skjorteærmer og satt med nakne ben, som han varmet ved ilden.

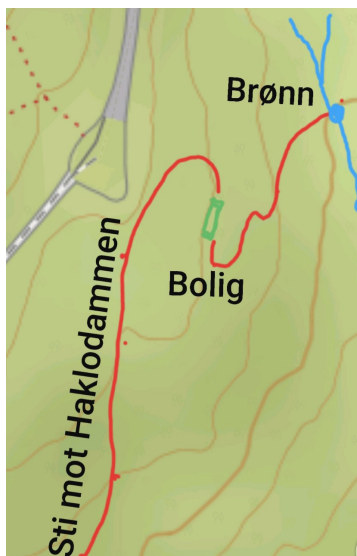
«Jeg kunne mest tro, det var deg, som var ute i dette vakre været, da jeg hørte Feiom og Klinge jage ved Hakklodammen i dag,» sa han, idet han reiste seg og rakte meg hånden.

Om det innvendige av dennes usle hytte kan man neppe gjøre seg nogen forestilling. Der var et skur i form av en efter diagonalplanet gjennomskåret terning. En fjellhelle dannet for en stor del gulvet, og i den ene ende av dette var arnestedet avdelt ved nogen større og mindre kampestener. **Omtrent to alen opp fra ilden gikk der en tverrbjelke, som med sin ene ende lå fast i en fordypning i den ene loddrette vegg, som fantes, nemlig den av sot og væte glinsende fjellside, den annen ende av stokken gikk ut gjennom taket eller skråveggen, hva man nu vil kalle den;** ti efter hva overfor er anført, bestod dette rum kun av taket, en vegg og et gulv. På denne stokk var alskens klær, der frembragte den dampende og osende atmosfære, hengt. I hjørnet ikke langt fra ilden, var der oppstabet en stor bunke med tørret mose og granbar, som mot væte beskyttedes ved store neverflater.

To, halvannen alen lange krakker, et par kubber, samt nogen trekjører, neverskrukker og øser, der var stablet sammen, utgjorde det hele husgeråd. Under dette tak var nu samlet i det hele 7 mennesker. Foruten oss var det nemlig «kjerringen,» som tømmerhuggeren kalte henne, den omtalte Mari, samt Lars og Åse, som jeg før hadde talt med ved elven.

«Gud bedre oss, hvordan skal vi huse dere i natt,» sa konen til meg, da jeg hadde satt bøssen og jakttasken fra meg og var i ferd med å skille meg ved nogen av mine våte klær.

«Å, den karen er vant ved å lide ondt,» svarte Hans Kampen for meg: «han har nok vært ute for slikt før. Men,» vedble han, «du har nok flere kjenninger her, jeg får vel få frem bikkjene til deg.» Enhver, der har vært i lignende tilfelle, vil kunne sette seg inn i den glede, der overkom meg, da Hans bak den store mosebunke



trakk mine hunder frem, som gapte og strakte seg, og logret med halen, da de fikk meg å se. Hans Kampen var en gammel venn og bekjent av Feiom og Klinge, og da han om morgenen var kommet fra byen, hadde han hørt dem jage; han hadde skutt hare for dem, og siden hadde hundene slått følge med ham.

«Du kunne dog ha prøvet å treffe meg igjen, min kjære Hans,» sa jeg en smule ergerlig; «du visste at ingen annen hadde mine hunder.»

«Hva sier du, kar?» utbrøt han med den varme, som overkom ham, da han følte at han fikk en ufortjent bebreidelse. «Har ikke jeg søkt nok over åser og marker; jeg gikk like tilbake til Gåslungen og frem igjen rundt Helgern; jeg har skreket meg hes og skutt bort alt mitt krutt, men fanden ta den, der hørte eller så noget til deg!»

«Ja, la det være godt, Hans, jeg tror deg nok. Jeg får vel også betale deg for din umake,» sa jeg, idet jeg gikk hen til min jakttaske og trakk røyen frem. «Er du fornøyet med den,» vedblev jeg og kastet fuglen hen til ham. Han betraktet den kun et øyeblikk, men da han ikke så skudd på den, smilte han og sa:

«Å ja, jeg skjønner nok dette, men jeg får vel gjøre bytte med Dem.» Han fremtok derpå av en gammel lærransel, som også lå bak mosebunken, to skinnende hvite harer. «Den ene skjøt jeg idag morges,» sa han; «den annen tok jeg i berg her i nærheten. Jeg slapp å skyte den, for jeg eide ikke kruttkornet igjen.»



BYGATA (KLØVVEIEN) GIKK OVER HADELANDSHØGDA – IKKE I LIA VEST FOR HØGDA



På amtskart over Nordmarka fra 1933 til 1962 er Bygata vist vest for Hadelandshøgda og betegnet som Hadlandsvegen. Jeg tok dette for «god fisk» og så bort fra de gamle kartene fra 1825-1827-1860-1872-1879 og 1918 som alle viser veien over selve høgda. På Kr. Petersens turkart fra 1906 vises Bygata prikket et stykke opp på Hadelandshøgda sørfra, så forsvinner den. På hans turkart fra 1910 og 1915 er den fjernet og erstattet av kjerreveien langs Store Sandungen, men i 1925 er Bygata vist vest for åsen slik som på kartet fra 1962.

Dette er en typisk utvikling etter at veiene ble anlagt, først på 1900-tallet. Traséen har noen skrå og noen våte partier som gjorde meg usikker på om dette var Bygata. Ikke rart at H. O. Christophersen strevde med å finne veien opp til Ingvaldsflaten først på 50-tallet, men hvilke av de to traséene han fant skriver han

ikke noe om, trolig gikk han i samme fella som meg.

Jeg lette opp på høgda, men møtte flere hogstfelt, ga opp letingen der og fulgte de moderne kartene.

Etter årsskriftets utgivelse har jeg søkt på ny etter den opprinnelige Bygata. Jeg bladde opp de gamle kartene på mobilen og gikk nå sørfra der jeg fant sporene i naturskog (ikke tidligere flatehogd) opp mot Hadelandshøgda. Men også i de gamle hogstfeltene nord på åsen var Bygata mulig å finne bare ved å holde retningen. Noen biter med naturskog stod igjen der sporene var tydelige.

I motsetning til den første traséen vest for åsen har den riktige Bygata ingen våte partier og bare et sted er det skrått og steinete over noen meter der skogen står igjen mellom to flatehogster og sporet er tydelig.

Dette er den korteste og beste trasé for effektiv transport. Hvorfor ble så denne traséen flyttet ned i lia mot Sandungen først på 1900-tallet? I 1912 var Nordmarksveien fra Hammeren i Maridalen ført videre fra Hakloa langs store Sandungen og litt senere forbi Daltyven opp til sørenden av Gjerdingen. Nordfra var det nå vei fra Olimb på Jevnaker ned til nordenden av Gjerdingen. Bygata var da gått ut av bruk som transportvei.

Det kan ha vært tanker om en fremtidig vei tvers gjennom marka som erstatning for Bygata som gikk nesten jevnslid. Kjerreveien var fremtiden, men turistene ønsket seg sikkert en tursti. På den tiden gikk Bygata over høgda i tung granskog uten den utsikten vi har i dag i de gamle hogstfeltene. Det fikk de med denne nye turstien med åpen utsikt over Store Sandungen, uten tanke for å komme fortest mulig fram til målet.



FRA NORD MOT SØR: BYGATA GIKK ØST FOR ROENSETRA, LANGS VESTSIDEN AV ROENSETERMYRA, NORDØST FOR ELGSTØA OG BÅHUSMYRENE

Et veikille noen hundre meter nord for Roensetrene

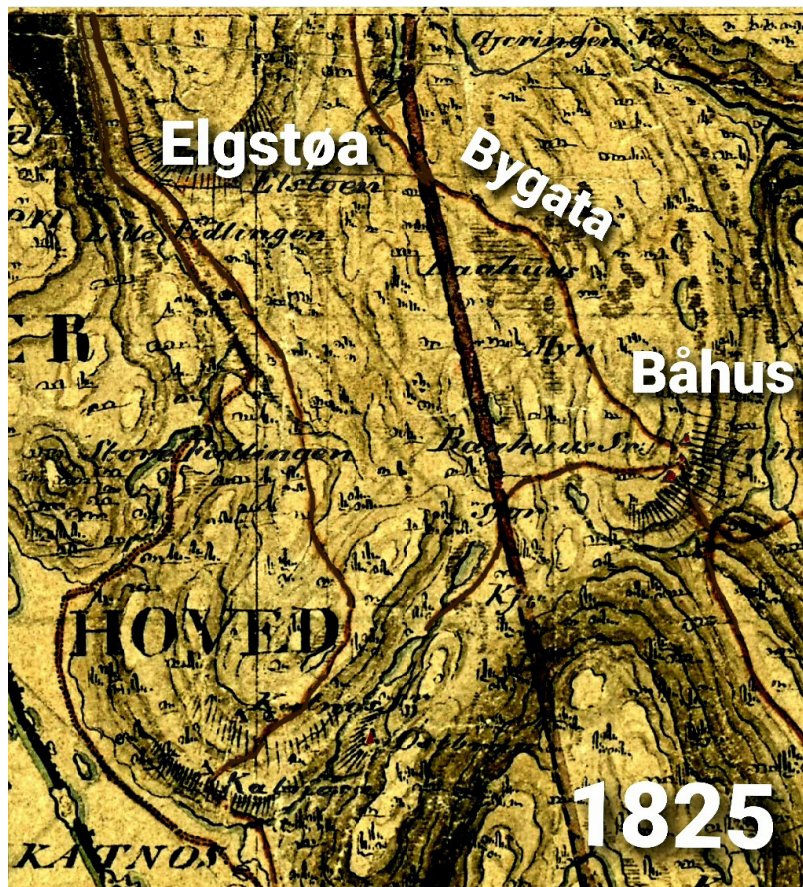
Kartet nedenfor fra 1827 viser de tre farene som skiller/møtes nord for Roensetrene. Alle farene er funnet i terrenget, også stien som fører over Kalvedalen til plassen Gjerdingen.



Videre sørover forbi Båhusmyrene

Dette kartet fra 1825 fortsetter der kartet fra 1827 stopper og viser fortsettelsen av vintervei og sommervei i adskilte traséer S/V for Elgstøa. Vinterveien fulgte selvfølgelig myr og vann i Rankedalene.

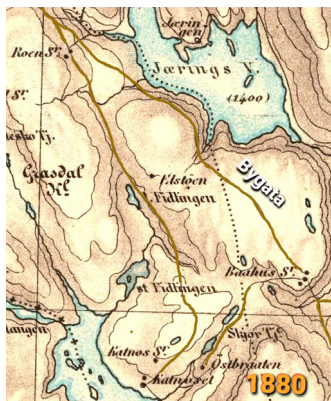
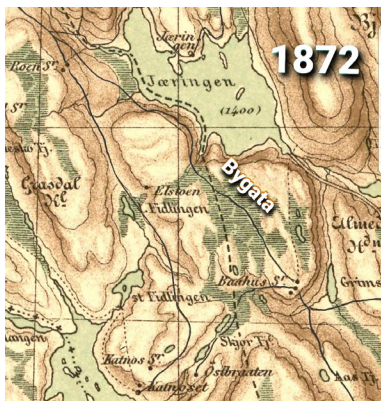
Så viser kartet at Bygata fortsetter videre N/Ø for Elgstøa og Båhusmyrene.



Veiskillet på 1827-kartet er også vist på kart fra 1860-1872-1880-1918 på denne og neste side.

Så dokumenterer også disse kartene at Bygata gikk N/Ø for Elgstøa og Båhusmyrene. Endog så sent som i 1918 viser en oppdatert utgave av kartet fra 1872 den samme traséen fra Olimb til Maridalen – uavhengig av de nye kjerreveiene som ble anlagt fra først på 1900-tallet. Var den fortsatt i bruk?





Kjerreveier og turstier overtar

Anlegging av kjerreveier først på 1900-tallet varset en ny tid der Bygata etter hvert utspilte sin rolle som transportvei. Kjerreveien langs Store Sandungen og Store Daltyven ble anlagt omkring 1912 og kjerreveien mellom Gjerdingen og Olimb på Hadeland omkring 1910.

Det gjenspeiler seg i det nye turkartet til Kr. Petersen fra 1906, som ikke lenger var opptatt av å vise effektive veier, men heller turstier tilpasset nye formål. Bygata er ikke lenger vist N/Ø for Elgstøa og Båhusmyrene ned mot Båhussetra. I stedet er for første gang vist en turvei identisk med dagens blåsti som tar av mot Båhussetrene fra blåstien til Katnosa.



Men i 1910-1915 og 1925 kom nye utgaver av Kr. Petersens turkart. En ny tursti (rød strek) erstatter nå Bygata på den første kilometeren sørover fra Roensetrene, men slutter seg så til den opprinnelige Bygata på to steder et stykke før stien passerer N/Ø for Elgstøa. (Jeg har funnet stien). Den er betegnet som «meget befærdet sti» og var nok mer spektakulær enn den gamle Bygata som ikke bød på den samme utsikten, men som hverken egnet seg som kløvvei eller effektiv transportvei.

At Bygata i fortsettelsen sørover nå har blitt en turvei bekreftees også av Sigvarts Mjørs (side 81) korte bemerkning om at fotturistene ofte overnattet på Båhussetra.

Dagens blåsti som tar av mot Båhussetra fra stien til Katnosa – første gang vist på kart i 1906 – er beholdt og betegnet som «mindre befærdet sti».

På senere kart, etter 1925, er Bygata fjernet for godt på alle kart mellom Roensetra og Båhussetra, bare den nye blåstien iflg. kartene – som det hevdes er Bygata – er beholdt.



(Denne utviklingen der deler av Bygata ble fjernet fra kartet da de nye kjerreveiene ble anlagt, for så å bli tatt inn igjen på senere kart, er parallell til det vi ser i Gamle Hadelandsvei fra Bispedalen til Sørskogen (side 5), i Bygata på strekningen Gåslingen-Fortjern (side 35) og over Hadelandshøgda (side 71).)

Da boka gikk i trykken i 2017 hadde jeg ennå ikke funnet Bygata vest for Roensetermyra slik jeg nå har tegnet den på 1925-kartet og flyfotoet. Jeg ble «lurt» av et tydelig tråkk som senere viste seg å være den nye turstien på Kr. Petersens kart.



Flyfoto illustrerer forskjellen på Bygata som går korteste vei i flatt tørt lende sammenlignet med Kr. Petersens tursti og Blåstien (rød strek) som begge krongler seg fram opp og ned og i tillegg passerer flere myrhol. En utmerket illustrasjon på hvordan de historiske veiene IKKE går.

Sommersti og vintervei gjennom Rankedalen

Jeg har nå på grunnlag av historiske kart og funn i terrenget påvist at Bygata gikk N/Ø for Elgstøa og Båhusmyrene og at dagens blåsti mellom Elgstøa og Båhussetrene (som det hevdes er Bygata), ikke er vist på de historiske kartene før på Kr. Petersens turkart i 1906. Videre at vinterveien sørover gikk på myrene i Rankedalen parallelt med en sommervei forbi Elgstøa mot Katnosa. Sommerveien vist på de historiske kartene forbi Roensetrene, Elgstøa og Katnosa er identisk med dagens blåsti. Men dette er en vei mellom plassene og ikke en effektiv gjennomfartsvei slik Bygata var. Veien er omtalt på side 42.

Det finnes likevel en oppfatning basert på utsagn fra folk født på 1800-tallet og senere at Bygata gikk gjennom Rankedalen (bildet) og videre etter dagens blåsti på sørsiden av Elgstøa til Båhussetrene.



Rankedalen, godt egnet som vintervei. Veien til Katnosa er steinsatt over myra. Dette er ikke Bygata. (Bilde fra Leif Kochs side på Facebook.)

Jeg har gått denne blåstien fra Roensetrene forbi Elgstøa til Båhussetra. Den fremstår som en kronglete krøttersti som krever slagstøvler og evne til å hoppe over djupe myrdråg. Topografien har ikke endret seg på 60 år og tørrest er den i hogstfeltene. Den ble ellers merket på 80-tallet av Lars Gunnar («Lakken») Aanonsen i Oslo og Omland Turistforening. Denne veien har ingen av de kvalitetene som kjenner seg de historiske gjennomfartsveiene som går korteste vei i tørt lende.

Skriftlige og muntlige kilder som kan forklare utsagnene om at Bygata skal ha gått gjennom Rankedalen.

Bror til min oldefar Nils Sandungen, Hans Chr. Olsen, født 1843 på Gåslungen i Nordmarka drev med kjøring som attåtnæring mellom Hadeland og Christiania på vinterstid– altså så sent som i 1870–90-åra.

Sigvart Mjør født 1900, (lærer/rektor) barnebarn av Magnus Katnosa (en annen bror til min oldefar Nils Sandungen), skriver i 1972 fra tiden omkring 1910-15 bl.a. om sin grandonkels **vintertransport** etter Bygata:

«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. Kjørerer 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.»

Sigvart beskriver **vinterveien** gjennom Rankedalen forbi Elgstøa og Båhussetra. Hans Chr. tok denne veien om Båhussetra, ikke ned over Katnosa, for nettopp å ta med seg sekker med vilt. Det er kjent at «Bannerola», stamfar til Blyverketslekta, pleide å sende med vilt der han ventet nede ved Daltyven.

Sigvart Mjør skriver videre (1972):

«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. [...]. Andre turen innover var med kuene. På grunn av nært slektskap med Katnosa, gikk vi dit med ungdyrene og de høstbære kuene. [...]

Båhus var seterlægeret for [...]. 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. [...]»

Sigvart Mjør var i 10-12 årsalderen da han var med på disse driftene. De nye turkartene var utgitt, turistene overnattet på Båhussetrene og den gamle Bygata N/Ø for Elgstøa over Båhusmyrene var forlatt som effektiv transportvei på sommerføre.

Det synes naturlig at de har fulgt dagens blåsti som går mellom husene på Roensetra der også vinterveien gikk, videre forbi Elgstøa til Båhussetra med sauene og til Katnosa med kuene. Det var jo nesten samme veien. Også i Elgstøa var det hus der de kunne søke ly og møte kjentfolk.

Når Sigvart Mjør 60 år senere kaller denne veien for Bygata er det først og fremst i sammenheng med at han beskriver vinterveien, men også fordi seterveien i mer enn ei mil fulgte Bygata nesten fram til Roensetrene. Han har sikkert hørt de voksne omtale det som Bygata.

Slik sett kan det stemme at gamle folk født sist på 1800-tallet kalte denne veien for Bygata. Når de på vinterføre skulle få tilskuddet hjem fulgte de selvfølgelig samme veien, men nå på vinterveien gjennom Rankedalen som Mjør kaller Bygata.

Korreksjoner og presiseringer i Årbok 2017

Side 7

Siste linje. Alle dalene til/fra Oslo blir fraflyttet og gjengroing skjer i ca. 200 år. Dette gjaldt primært Maridalen, Sørkedalen og Lommedalen.

Side 22

Siste linje: Blå stiplede erstattes med rød stiplede.

Side 37

Siste linje: Amtskart fra 1901 osv. flyttes under bildetekst på samme side.

Side 54

Tredje avsnitt. Her finner vi en sti på et kart fra 1804..... Stien tar av fra gamle Hadelandsvei ca. 500 meter nord for Evensetervadet, ikke oppe på toppen før Bispedalen.

Side 64

Tredje avsnitt. I biskopens levetid (1538–1600), var det hverken prest eller kirke i Nittedal eller Hakadal, Uppreis argumentasjon: Etter reformasjonen i 1537 holdt presten i Skedsmo messe i Nittedal kirke ca. en gang i måneden. Hakadal kirke har trolig gått ut av bruk på 1400-tallet.

Side 84

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. Han beskriver en vintervei, rideveien (Bygata) gikk rett fram og tett inntil myra som ligger øst for husene på Roensetra.

Side 85

Kartutsnitt nederst på siden mangler årstallet 1872.

Side 89

Maleri av Fortjernsbråtan er malt i 1848.

Side 111

Uthevet overskrift 6.5 osv. flyttes foran andre avsnitt side 110.

Side 123

Bilde nederst på siden flyttes foran sjettede avsnitt på side 124.

Side 127

Femte avsnitt: På den tiden osv. flyttes under bildetekst på samme side.

QR-KODEN FOR HVER ENKELT TUR GJØR DET MULIG Å FØLGE STIEN I TERRENGET

Tur 1

Bjertnes-Sandermosen:

<https://ut.no/turforslag/1112330>

Tur 2

Dragonveien: Hakedals Verk-Kjelsås:

<https://www.ut.no/tur/2.19016/>

Tur 3

Gamle Hadelandsvei: Kongsvangskog-Årvoll:

<https://ut.no/turforslag/1112351>

Tur 4

Byveien: Kongsvangsskog-Hammeren

<https://ut.no/turforslag/1112418>

Tur 5

Bygata: Olimb (Jevnaker)-Hammeren:

<https://ut.no/turforslag/1112426>

Dette er historiske veier fra Oslo gjennom Nordmarka beskrevet i Maridalens Venners Årsskrift for 2017. I boka kan du Scanne QR-koden for hver enkelt tur, finne beskrivelse av turene på sidene 21-105 og åpne et interaktivt kart på mobilen. Du får to valg: Stort kart ut.no, eller gpx som laster ned stien i det kartprogrammet du måtte ha. Det er enklest å bruke ut.no-kartet. Så kan du følge markøren på kartet i terrenget. I boka finner du også QR-koder for en rekke historiske kart og du kan også klikke på de enkelte kart og få opp kartet i fullt format.

Årsskriftet og turene med tilhørende kart kan også lastes ned fra Maridalens venner Årbok 2017 og finne det samme som forklart ovenfor.

Tilbakeblikk, metodikk, hjelpemidler og fellestrekk

Det har gått noen år på å spore opp de gamle farene. Gamle kart, spor i terrenget, litteratur og verdifull kunnskap fra lokalkjente har gitt svar på hvor veiene har gått. Stiene er logget på *Endomondo* og *OsmAnd*, tegnet inn på ut.no-kartet og kontrollert i terrenget.

Et fellestrekk ved de gamle stiene – ja, det var bare stier før kjerreveier ble bygd mot slutten av 1700-tallet – er at de går absolutt korteste vei i tørt lende uavhengig av senere bebyggelse i Nordmarka. De gamle veiene er vist helt eller delvis på kart i tiden 1750 og fram til 1925 med stigende grad av nøyaktighet. Det tyder på at de gamle stiene fortsatt var viktige ferdselsårer mellom Oslo og Opplandene lenge etter at kjerreveien til Bergen var ferdig gjennom Nittedal og Hakadal. Det bekreftes også av gamle beretninger. At Gamle Hadelandsvei ikke finnes sammenhengende på noe kart skyldes etter alt å dømme nærheten til Greveveien og gamle Bergensvei.

Hvorledes var veiene fram mot slutten av 1700-tallet?

Wikipeda skriver: “På 1500-tallet måtte gårdbrukerne rydde skogen i en 8 alenvei, (altså 5 meter bred). Selve veilegemet var imidlertid bare en **relativt ufremkommelig sti**.” Dette er en gjentakelse av bestemmelser i Gulatingsloven og Magnus Lagabøters landslov av 1274. Les også om Jens Nilsson som på 1500-tallet måtte spenne fra hesten på sleden og med håndmakt dra sleden opp, eller Christian 5. som måtte ta til takke med hesteryggen da han i 1685 reiste hovedveien til Trondhjem, altså ingen kjerrevei. “Hesten måtte skli på rumpen ned bakken” Det var da han befalte at det skulle bygges veier (les kjerreveier) men det skulle gå 100 år før første kjerrevei stod ferdig.

Ltn. Døderlein vurderte midt på 1700-tallet alternativer til Oltidsveien opp fra Stovner over Gjelleråsen, den såkalte Kongedalen. Han beskrev veien som en av de «slemmeste at fare i landet» og at den var den største og mest trafikkerte i hele landet. Dette var altså en hovedvei ut fra hovedstaden fram til slutten av 1700-tallet.

Men det er slett ikke sikkert at de nye «Kongeveiene» var så mye mer attraktive. I 1818 var veien på østsida av Hakadalen så dårlig at den kunne vanskelig benyttes uten som ridevei. 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. Det var da også stor motstand mot de nye veiene, på grunn av pliktarbeidet som ble pålagt bøndene.»

De historiske farene gjennom Nordmarka ble ikke utbedret, men ble fortsatt brukt som ferdselsvei inn på 1900-tallet, spesielt Bygata fordi omveien rundt Nordmarka ikke var noe alternativ til veien rett gjennom Nordmarka.

Veien videre

TEMAET HISTORISKE FERDSSELSVEIER GJENNOM ELLER NÆR NORDMARKA HAR IKKE TIDLIGERE VÆRT BEHANDLET

Flere i Årsskriftet navngitte, ikke levende, personer har arbeidet med stoffet, men de har for det meste fremhevet historiske fakta og utsagn på folkemunne. Ingen har lyktes i å påvise de historiske veiene slik jeg har gjort. I forordet til årsskriftet forklarer jeg hvorfor det er slik. Mitt arbeid er bokstavelig et nybrottsarbeid – det vil ofte møte motstand og skepsis – og tiden løper fra prosjektet fordi skogsmaskinene maler i stykker marken der de gamle tråkkene har gått. Kampen – som jeg håper noen vil kjempe – står om en midlertidig fredning av traseene til puslespillet av 1) historisk begrunnelse, 2) bevis og 3) indisier kan fremstå overbevisende nok.

Historisk begrunnelse

Først må det sannsynliggjøres at det faktisk gikk slike ferdselsveier gjennom Marka i middelalderen og/eller før den tid. At veiene gjennom var bedre/raskere enn veien i dalene rundt. I tillegg til at min bok begrunner dette har jeg drøftet alternative traséer, men jeg er ikke historiker og ønsker flere med i denne argumentasjonen for at den skal styrkes eller avvises.

Bevis

Historiske kart som i dag er gjort tilgjengelige er bevis for de etablerte kløvveier før «fritidsbruk». Kart fra slutten av 1700-tallet og gjennom hele 1800-tallet og ut på 1900-tallet gjentar disse strekene med overbevisende presisjon. På 1600-tallet beordres oppretting av en hær og et postvesen i Norge. Slik ferdsel følger bosettingen og disse veiene blir gradvis oppgradert, men har ikke status som kjerreveier før mot slutten av 1700-tallet. Det er verdt å merke at hver gang en “ny” vei står ferdig blir de nærmeste av de eldre veiene som oftest tatt ut av kartet, men blir gjeninn satt ved neste kartutgivelse. De gamle veiene ble m.a.o. fortsatt brukt av ulike årsaker – og dette er tilfelle gjennom hele 1800-tallet. Hvorvidt veier som kart-beviselig var i bruk på 1700-tallet også var viktige før Reformasjonen må bli en historisk argumentasjon, gjerne med omvendt bevisbyrde. Gi meg noen holdepunkter for at dette ikke er sannsynlig. Den diskusjonen er ført i årsskriftet.

Et oppsiktsvekkende bevis om Gamle Hadelandsvei finnes i bronsealdergravene på Karlshaugene (bilde side 23). De ligger i typisk rett beliggenhet i forhold til en ferdselsvei på den tid og tidens gravskikker.

Indisier

I dag er Gamle Hadelandsvei (Blå GH) etablert forbi Lilloseter og Sørskogen, men disse stedene var neppe bebodd da dalen lå øde etter Svartedauen og sannsynligvis heller ikke før. Atle Sørskogen (bilde s. 54 i Årsskriftet) har tungtveiende bemerkninger om hvor Gamle Hadelandsvei gikk. Gamle utsagn har svært ofte sin rot i virkeligheten. De bør i hvert fall etterprøves. Terrenget og “den rette linje” går som en rød tråd i det som avtvinger seg som det best mulige tråkk valgt av våre forfedre.

På plassen Fredrikstad hang det et kart for hundre år siden med en blyantstrek inntegnet som stemmer forbløffende med “den rette linje” og det beste veivalg i terrenget opp mot Trehørningen.

Sagafortelling om Håkon Håkonsson gir holdepunkter for Kongsvang øverst i Hakadal som et knutepunkt. Biskop Jens Nilssøns visitasreise i 1575 gir også spor som peker dit. Likeledes H. O. Christophersens og J. O. Borrebæks beretninger om hvor Gamle Hadelandsvei gikk.

Fra Olimb – der det vi kaller Bygata i dag starter/ender – er det nærliggende å anta at veien gikk videre til det gamle førkristne kultstedet der søsterkirkene ligger. Sannsynligvis kan også gravfeltene på Olimb knyttes til Bygata som i fortsettelsen har passert her.

I middelalderen begynte en utstrakt trafikk av pilgrimer til Nidaros. Dagens pilgrimsruter er en konstruksjon og som jeg nevner under kapittelet om Bygata på side 83 i årsskriftet, er det sannsynlig at pilgrimene også har gått gjennom Maridalen – oppkalt etter Margaretakirken – og fulgt Bygata videre. Turen gjennom Nordmarka var en normal dagsmarsj i middelalderen ca. 4 norske mil og den korteste veien går nettopp her etter Bygata og videre forbi Einavannet og Gjøvik.



Olimb på Jevnaker. Den største gravhaugen fra bronsealder/jernalder til høyre i bildet.

Stykkevis blåstier

Deler av de historiske veiene er stadig i bruk som biter av blåstier. Disse bitene fungerer godt som bekræftelse på at de urgamle veiene følger den traséen som blir foreslått i årsskriftet. Hver bit av en slik blåsti går langs “den rette linje”, og der blåstien bøyer av og endrer kurs overtar den gjengrodde, urgamle vei som årsskriftet foreskriver. Alt henger sammen med alt!

Det mest overbevisende indisium for eksistensen av de historiske veiene er “den rette linje” som følges i et optimalt veivalg. Dette kan bare erfares ved å følge veiene til fots.

Kilder

PERSONER

Rune Anker Larsbråten, født 1958, bor på Hakloa i Nordmarka og er driftsleder i seksjon Vannkilder, Vann og avløpsetaten i Oslo. Har ansvar for reguleringer og drift av alle dammene i Oslos vannforsyning.

BØKER/FORFATTERE

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

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

Bull, Hans 1918. Akerselvens brugseierforening gjennom femti aar, 1867-1917: en historisk oversigt.

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

Dahl, Johannes 1942. Nordmarka Eventyr og Eldorado.

Gundersen, Halvor. 1997. Den Bergenske Kongevei. Nittedalsporten.

Herre, Bernhard. 1850. I Nordmarken fra En Jegers erindringer.

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

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

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

Moland, Tallak 2006. Historien om Nordmarka gjennom de siste 200 år. Aabel, Egil Collett, 1985. Nordmarksfolk. Plasser og slekter gjennom 300 år.

FOTOGRAFIER

Der ikke annet er nevnt i bildeteksten, har forfatteren tatt bildet. Alle påtegninger på kartene er utført av forfatteren.

MODERNE KART

Ut.no, kart basert på kartdata fra Kartverket og OpenStreetMap-bidragstere.

Kulturminner overalt ;-)
Et kart med tjenester levert fra Trøndelag fylkeskommune, Riksantikvaren, Kartverket og Geodata AS (KOORDSYS, ETRS 1989 UTM 33N).

HISTORISKE KART FRA KARTVERKET

Mil nr. 73

Kartserie: Kvadratmilkart

Område: Nittedal, Skedsmo

Årstall: 1797

Målestokk: 1:10 000

Karttegner: 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 District

Kartserie: Kompanikart – Norge 90

Område: Skedsmo

Årstall: 1805

Karttegner: Lihme senior

15C 9 vest

Kartserie: Rektangelmålinger

Område: Akershus, Østfold

Årstall: 1806

Målestokk: 1:10 000

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

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, Vikar, Flå

Årstall: 1860

Målestokk: 1:100 000

19B Hønefoss

Kartserie: Rektangelkart
Område: Akershus, Buskerud, Oppland, Oslo
Årstall: 1872
Målestokk: 1:100 000
Karttegnere: H.N. Berg og Joh. Norhagen

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

19B 4 NØ

Kartserie: Rektangelmålinger
Område: Oslo
Årstall: 1881
Målestokk: 1:25 000
Karttegnere: Johannes Solem

Akershus amt nr. 63

Kart over Nordmarken og Sørkedalen
Kartserie: Amtskartsamling
Område: Nordmarka
Årstall: 1890
Målestokk: 1:30 000
Karttegnere: Ernst Bjerknæs

Akershus amt nr. 57-6

Kart over Kristiania Omegn
Kartserie: Amtskartsamling
Område: Oslo, omegn
Årstall: 1901
Målestokk: 1:25 000
Karttegnere/oppmåler: Johannes Solem, D. Tønnesen og Joh. Nordhagen

Oslo Nordmarka

Kartserie: Amtskartsamling
Område: Oslo

Kristian Petersens kart sommerruter utgitt 1906

Rev. 1910, 1915, 1922.
Kartserie: Amtskart
Område: Akershus, Oslo
Årstall: 1919
Målestokk: 1:200 000
Teknikk: Kobberstikk
Karttegnere/oppmåler: Niels Arentz Ramm, Gerhard Munthe

© 19B 4 NØ

Kartserie: Rektangelmålinger
Område: Oslo
Årstall: 1925
Målestokk: 1:25 000
Karttegnere/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

HISTORISKE KART SOM BERØRER GAMLE HADELANDSVEI MELLOM ÅRVOLL OG LILLOSETRA/NITTEDAL

1797

https://www.kartverket.no/historiske/kvadratmil/jpg300dpi/kvadratmil_73_1797.jpg

1804

https://www.kartverket.no/historiske/norge267/jpg300dpi/norge267_12-a-vest_1804.jpg

1805

https://www.kartverket.no/historiske/norge090/jpg300dpi/norge090_24_1805.jpg

1806

https://www.kartverket.no/historiske/rektangelht10/jpg300dpi/rektangel-ht10_15c-9-vest_1806-1.jpg?_ga=1.97364700.278042277.1414817835

1813

amt2_akershus-amt-101_1813. Finnes ikke lengre på nett.

1859

https://www.kartverket.no/historiske/norge166/jpg300dpi/norge166_24-1_1859.jpg

1825

https://www.kartverket.no/historiske/amt2/jpg300dpi/amt2_akershus-amt-31_1825-2.jpg

1874

https://www.kartverket.no/historiske/rektangelht25/jpg300dpi/rektangel-ht25_15c-9-nv_1874.jpg

1881

https://www.kartverket.no/historiske/amt2/jpg300dpi/amt2_akershus-amt-57-iv_1881.jpg

1882

https://www.kartverket.no/historiske/rektangeltr100/jpg300dpi/rektangel-tr100_20a_1882-1.jpg

1919

[Mitt kart | Kartverket.no](#)

HISTORISKE KART SOM BERØRER BYGATA MELLOM GÅSLUNGEN OG ROENSETRENE

1825

https://www.kartverket.no/historiske/rektangelht50/jpg300dpi/rektangel-ht50_19b-3_1825.jpg

1825

https://www.kartverket.no/historiske/rektangelht50/jpg300dpi/rektangel-ht50_19b-7_1825.jpg?_ga=1.56509039.518863315.1444205673

1827

https://www.kartverket.no/historiske/rektangelht50/jpg300dpi/rektangel-ht50_19b-11_1827.jpg

1827

https://www.kartverket.no/historiske/amt2/jpg300dpi/amt2_aker-shus-amt-32_1827-2.jpg

1860

https://www.kartverket.no/historiske/norge166/jpg300dpi/norge166_23_1860.jpg?_ga=1.220455312.982318472.1445060430

1860

https://www.kartverket.no/historiske/norge166/jpg300dpi/norge166_31-2_1860.jpg

1872

https://www.kartverket.no/historiske/rektangeltr100/jpg300dpi/rektangel-tr100_19b_1872-1.jpg?_ga=1.65613546.518863315.1444205673

1879

https://www.kartverket.no/historiske/amt1/jpg300dpi/amt1_ager-shuus-amt-32_1879.jpg

1880

https://www.kartverket.no/historiske/rektangeltr100/jpg300dpi/rektangel-tr100_19b_1880.jpg

1881

https://www.kartverket.no/historiske/rektangelht25/jpg300dpi/rektangel-ht25_19b-4-nv_1881.jpg

1881

https://www.kartverket.no/historiske/rektangelht25/jpg300dpi/rektangel-ht25_19b-4-noe_1881.jpg?_ga=1.248710287.982318472.1445060430

1887

https://www.kartverket.no/historiske/amt2/jpg300dpi/amt2_akershus-amt-57-vi_1887.jpg

1890

https://www.kartverket.no/historiske/amt2/jpg300dpi/amt2_akershus-amt-63_1890.jpg

1906

https://www.kartverket.no/historiske/nordmarka/jpg300dpi/nordmarka_petersen-sommer_1906.jpg

1910

https://www.kartverket.no/historiske/nordmarka/jpg300dpi/nordmarka_petersen-sommer_1910.jpg

1915

https://www.kartverket.no/historiske/nordmarka/jpg300dpi/nordmarka_petersen-sommer_1915.jpg

1918

[Mitt kart | Kartverket.no](#)

1920

https://www.kartverket.no/historiske/amt2/jpg300dpi/amt2_akershus-amt-70-b_1920.jpg

1925

https://www.kartverket.no/historiske/rektangelht25/jpg300dpi/rektangel-ht25_19b-4-noe_1925.jpg

1925 Kart 71.1

https://www.kartverket.no/historiske/nordmarka/jpg300dpi/nordmarka_petersen-sommer_1925.jpg

Revisjoner

16. mars 2021; Lagt til Printscreens

PRINTSCREENS

Gamle Hadelandsvei

[UT.no | Kart](#)

Kart 7.1, 10.1, 17.1, 20.1, 24.1,
24.2, 25.1, 25.2,

Bygata

[Bygata fra Jevnaker \(ut.no\)](#)

Kart 29.1, 43.1, 47.1, 58.1, 59.1, 64.1, 69.1, 78.2,

Kulturminner overalt ;-)

[arcgis.com](#)

Kart 30.1 Flyfoto

(Velg: Bakgrunnskart)

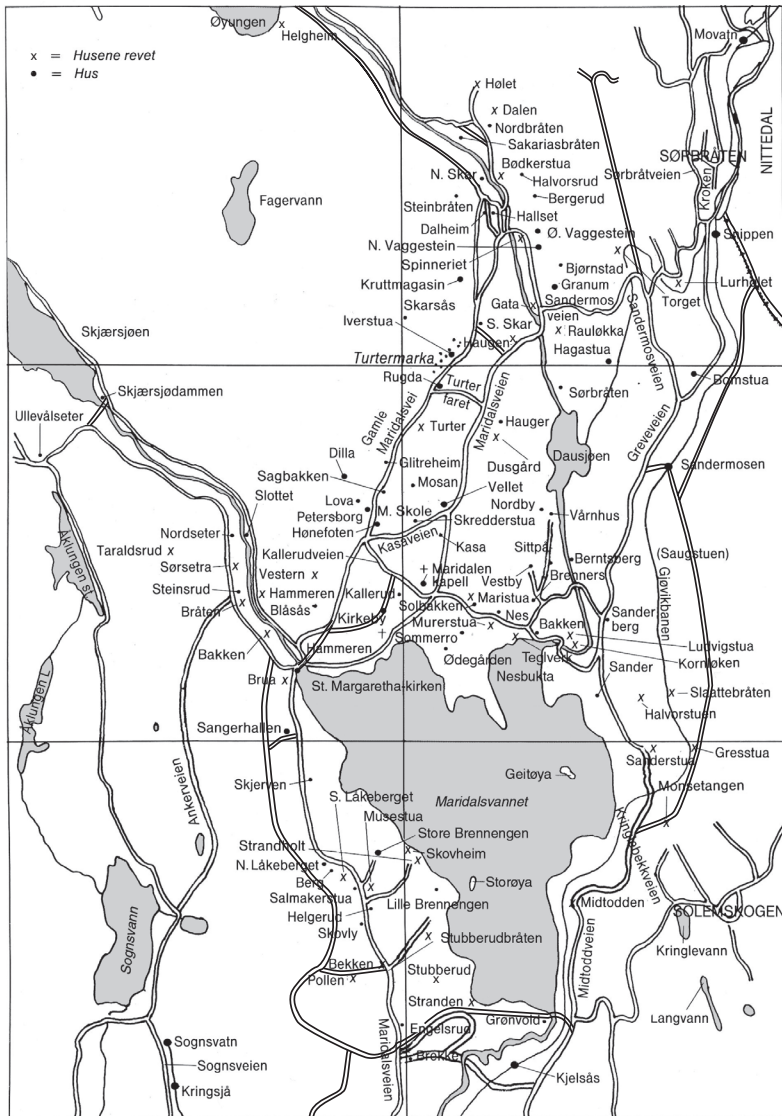
Kart 55.1 og 56.2 Lidarkart

(Velg: Terrengmodell bakke)

Kart 79.1 Flyfoto

(Velg: Bakgrunnskart)

Returadresse:
Maridalens Venner
Konvallveien 67
2742 Grua



www.maridalensvenner.no
www.maridalsspillet.no

