

Myrvold skysstasjon

Av Nils Johan Undrum

Tidlig på 1300-tallet ble det utferdiget regler for vertshus, og de skulle finnes for hver hele eller halve dagsreise langs allfarveiene. Her skulle de reisende finne nattelosji, kunne kjøpe mat, øl og hestefôr.

Midtveis mellom Mysen og Ørje, «øst i Lundebykroken», sto denne hvilestua eller skysstasjonen som en gang var et av de livligste stoppestedene langs riksveien. Den hadde sin glansperiode fra 1870–1880-årene og utover. Merkelig nok var det Østre linje som skapte trafikken også her oppe i Hærland. Den nye Mysen stasjon som ble åpnet

i 1882, ble en slags «Värmlandshavn» av dimensjoner. Stedet var viktig for å ta imot svenske kreaturhandlere, som måtte ha et sted hvor de kunne kjøpe mat og få et sted å overnatte. Store drifter med slaktedyr og gress kom fra Sverige og som skulle videre til Kristiania. Da de kom til Myrvold, var den første dagsmarsjen slutt, så da overnattet de her. Etter at jernbanen kom til Mysen, ble dyra kjørt med tog derfra til Kristiania. Dyra de hadde med, ble sluppet i et inngjerdet skogstykke på sørsiden av riksveien. Noen ganger ble riksveien stengt med grinder på begge sider av skysstasjonen slik at dyrene



Myrvold skysstasjon. Postkort malt av Unni Kvisler.

også kunne beite på veiskuldrene. Det ble også bygget en stall som nærmest var et leskur for hestene, og plass til vogner og sleder.

I 1797 ble det bygd jernverk i Töcks-fors, og det var særegent fordi det først og fremst produserte varer for jordbruket. Her ble det laget spadjern, velte-fjølør til ploger, spiker, greip, hestesko, hesteskosøm og stangjern til smedene. I tiden rundt århundreskiftet og frem mot 1814 var Norge et fiendeland, men svenskene smuglet blant annet spadjern, som ble byttet mot korn. Jordbruket her i området var preget av at det var god tilgang på jern. Bøndene hadde gode redskaper og drev mye nybrott av jord. I nødsåret 1813 hadde man derfor i Hær-land godt med mat. Vi kunne til og med selge litt rug. Etter 1814 gikk så å si alt det jernverket produserte til Norge. Alt jernet fra Töcksfors gikk gjennom Hær-land, om sommeren med kløv og om vin-teren med slede. Det svenskene ikke fikk

avsetning på i bygdene i nærheten, gikk til Kristiania. Ennå kjennes uttrykk som «svenske-spader» og «svenskespiker». Importen av jern avtok etter hvert, og i 1871 ble jernverket nedlagt.

Men det var ikke bare jernvarer som ble fraktet forbi Myrvold. Særlig var det tremasseprodukter fra Töcksfors bruk som ble kjørt til Mysen stasjon. Utallige baller med cellulose gikk i en strøm av sleder og vogner over Rødenesfjellet forbi Myrvold til Mysen stasjon. Svenskene overnattet i hvilestua, som lå laglig til halvveis. De kvittet seg med lasset på Mysen og kom neste kveld tilbake til ny overnatting på Myrvold. De hadde da gjerne nytt lass med kunstgjødsel og kraftfôr, salt og sild. Det kunne være et «hært tjau», halvt snes, hester på en gang, og da ble det trangt for kjørekarene i den vesle stua.

De sparte ikke på øl og brennevin, så det kunne gå livlig til. Men folk var fornøyd med betjeningen. De fikk god kaffe



Myrvold skyssstasjon slik den var før den ble revet. Postkort malt av Unni Kvisler.

og gode senger. Vertskapet på Myrvold gjorde sitt beste for gjestene. Kristian Myrvold (født 1886) forteller at hans far Nils kjøpte stua på auksjon omkring 1890 for 80 kroner. Huset besto av en gang med et stort kjøkken, innafor var det ei stue som nok var kombinert som soverom for vertskapet. Så var det et stort soverom for de reisende, der var det undersenger og oversenger over alt, men fullt med 12 gjester. Opp til en stund etter århundreskiftet fikk folk kaffe og smørbrød for 25 øre. Det var sukker og fløte til kaffen, og på bordet var det godt med smør og mysost eller svart pølse. En enkelt kopp kostet 10 øre, og overnatting kostet 1 krone. Det het også: «Et hva du vil for 25 øre» og «Kaffe så mye du vil for 25 øre», husker Kristian. Og det var så sent som etter første verdenskrig.

Vertskapet skiftet i årenes løp, og en vet at disse har drevet stedet i kortere eller lengre perioder: August og Thea Svendsby fra Rødenes, Karoline og Johanne Myrås, Olava og Anna Rud, Ole og Kristina Gulbrandsen, alle fra Hærland. Innimellom drev eierne selv virksomheten, henholdsvis Nils og Augusta Myrvold.

Kristian og hans kone Anna flyttet inn i hvilestedet under krigen og bodde der da.

Det fortelles at Johan Åsland bygde til et lite hus på to små rom der for 300 kroner og så holdt han materialer selv, han hadde jo sag, så han hadde skjært det selv. Augusta bodde i dette vesle huset som sto helt inntil hvilestedet. Det besto av en liten gang som en så vidt kunne snu seg i og to små rom. Et lite kjøkken og ei lita stue som også ble brukt som soverom.

Harald Torp kunne huske driftekarene som kom fra Sverige og skulle til Oslo. Han kan navngi noen av dem: Esaias Nilson som hadde fire sønner: Harald, Folke, Nils Robert og Paul, alle fra Hån.

Neste driftekar var Johan Högne fra Årjäng, og hans sønner het Gustav og Harald. Han husker også Rudolf på Rabben i Hån. Driftekarene kom ofte på lørdag og bandt dyra rundt om i skogen. Som regel hadde de med hester med høyvogner, for det hendte at dyra ble sårbeinte. Klokka 02 natt til mandag la de i vei for å nå toget som gikk fra Mysen klokken 06. Harald forteller at småguttene hadde stor underholdning av svenskene. Her kunne vanke noen småjobber som betaltes med noen dyrebare kobberører, og det var stor stas.

Om søndagene møtte ungdommen opp på Myrvold. De som hadde noen slanter, fikk kjøpt brus for 10 øre, ingefær- og einerbærøl kostet 15 øre og landsøl 20 øre.

Hver vår kom det store ungdomsflokker fra Sverige for å søke seg arbeid her i området. Jentene tok tjeneste for sommeren. Guttene hadde som regel med «spadjern» til å sette på trespaden. De ville «grave dike» som akkordarbeid. «Grågåsa» ble disse ungdomsfølgene kalt, for de dro tilbake igjen når høsten kom.

Olea Hakabru solgte brennevin, og hun ble anmeldt en gang. Hun kjøpte antagelig svenskebrennevin på dunker. Hun hadde dunken stående på kjøkkenet med ei pute oppå og et overtrekk. Etter anmeldelsen kom lensmann Hjort for å beslaglegge brennevinet. Men han fant ingenting, for han satt selv på dunken. Hun var nok redd for å bli tatt, for det var vanlig at noen fikk mulker

for ulovlig brennevinssalg, og mulktene gikk over fra gjestgivernes lommer til fattigkassen. Gjestgiverne ble som regel bydas største bidragsytere til denne kassen. Mulktene var ikke små. De var på 10 spesidaler for første gangs forseelse og siden dobbelt for hver gang.

På slutten av 1700-tallet ble det påbudt med skyssdagbøker på skysstasjoner som skulle gi de reisende informasjon og sikre dem mot vilkårlig behandling fra skysskaffere og skysskarer. Dagbøkene inneholdt rubrikker for navn og stilling, reisedato, reisemål og hvor mange hester som ble brukt. I tillegg var det, for klager og merknader, en rubrikk som etter hvert ble brukt til all slags kommentarer fra de reisende. Skyssdagbøkene fikk dermed nærmest en funksjon som gjeste- og meldingsbøker.

En slik dagbok var også å finne på Myrvold skysstasjon, Kjell Ulfsby hadde kommet over denne og tatt vare på den, så den finnes nå på Folkenborg museum. Den er fra 1912 til 1928. Der kan vi lese om hvem som var innom enten for å få en matbit eller overnatte. Mange navn går igjen dag etter dag. Det var flest svensker, men også folk fra Øymark og Rødenes som skulle til Mysen. Det fantes også langveisfarende, som Esaias Nilsson, kvegghandlande fra Töcksfors, som skulle til Kristiania 17.12.1912, han stoppet her mange ganger, eller Sverre Olsen, møbelhandler fra Øymark, til Kristiania 8.11.1913.

Det er mange morsomme og originale innføringer i protokollen, vi nevner: Olaf Wiik – har den 24.11.1918 – følgende. Yrke: Profet – Hjemsted: Himelen – Siste oppholdssted: Betlehem – Bestemmelsessted: Jerusalem. Vi kan ellers lese om mange forskjellige

oppdrag, og i rubrikken bakerst finnes mange artige kommentarer, som: Kalde ben, skal på marken og selge mynter, elendigt føre, fryktelig tannpine, og født ugift.

Etter hvert som lastebilen avløste hesten, ble det mindre bruk for hvilestua. Den kunne være kafé, men overnatting trengtes ikke lenger. Omkring 1930 var de egentlige hvilestuenes periode i landeveistrafikken over. Deretter ble det mer vanlig med veikroer og moteller som overtok.

Under feiringen av 17. mai på Lundeby skole på slutten av 1940-åra, etter gudstjenesten i Hærland kirke, gikk barnetoget fra Lundeby skole om Enga, og vi sang en sang for Ola Enga, forbi Elgetun, hvor vi sang for Theodor og Maren Elgetun og til Myrvold. Der stoppet vi og sang en fedrelandssang for ho Augusta eller bestemor Myrvold som vi kalte henne. Deretter gikk vi på riksveien tilbake til skolen. Hun var veldig gammel, synes vi, og det gikk rykter om at hun hadde fått ei kake fra bladet «Alle kvinner» da hun hadde fylt 90 år.

Ole Vister forteller at han husker da ho Augusta døde. Da sto han nede på jordet og så at de måtte ta kista ut gjennom et vindu, for det var ikke plass nok til å få den ut gjennom døra.

I 1957 bygde Kristian og Anna et nytt hus på andre siden av veien og flyttet inn der, og da ble det gamle hvilestedet revet. Den vesle stua som ho Augusta hadde bodd i, sto der enda noen år før den ble tatt ned og fraktet til Sverige.

Kilder:

- Hærland utnytter mulighetene.
- Eidsberg bygdehistorie II.
- Glimt fra veihistorien i Østfold.