

Veihistorien gjennom Indre Østfold

Av Nils-Johan Undrum

Veisystemets utvikling

Middelalderens vandringsmenn tok seg frem langs stitråkk og rideveier, utsatt for vær og vind, og med sansene på vakt. Her kunne det være både bjørn og ulv eller kanskje folk med udåd i tankene. Synet av et ferskt fotavtrykk, lyden av en fugl som fløy opp, en brukken kvist, et øksehogg eller kanskje lukten av røyk var alt sammen viktig informasjon.

Det er et langt sprang til vår tids reisende hvor han sitter innkapslet i plysj og stereo. Veien passerer under bilen uten at han har kontakt med den og han transporteres til målet trygt innhyllet i sin private sfære. Hans sanser er rettet mot speedometer, veiskilt, bensinstasjoner og trafikken rundt seg. Blikket konsentrerer seg om veien lenger fremme, og der han er, er for oppmerksomheten alt tilbakelagt.

Middelalderen virker fjern, men den var «langstrakt». I teknisk henseende strekker den seg faktisk langt opp mot vår egen tid. Når det gjelder reiser, så var de fleste av 1800-tallets reiser verken hurtigere eller mer bekvemme enn de var i middelalderen, og reisene hadde sine sesongrytmer. Skal vi prøve å leve oss inn i vandringsmannens sansemessige opplevelser, kan vi tenke oss hvordan vi opplever en fottur i fjellet. Avhengig av terrenget kunne en dagsetappe være 30–40 km. Med hest, 50 km om sommeren, på vinterføre med slede 70–80 km.

For meningmann var det føttene som brakte ham fra ett sted til et annet.



For meningmann var det føttene som brakte ham fra ett sted til et annet

Mens han trasket langs landeveien med fante-koffert eller rypesekk, var det ikke uvanlig at han samtidig kunne ta seg til nyttig arbeid som å strikke på ett eller annet plagg. Nistemat ble oppbevart i taske eller skreppe. Skulle en fra Indre Østfold på bytur, kunne det ta flere dager før han var hjemme igjen. Ludvig Holberg, hypokonderen, kom seg til Roma, men det tok to år.

Hestekjerrere ble etter hvert vanlig, og med det fikk man mer med seg. Men det var enkel redskap hvor hjulene stod rett på akslingen. Smørespannet måtte man ha med, men skogsnegler kunne også brukes som akselsmøring i et knipetak.

Skiltene kommer

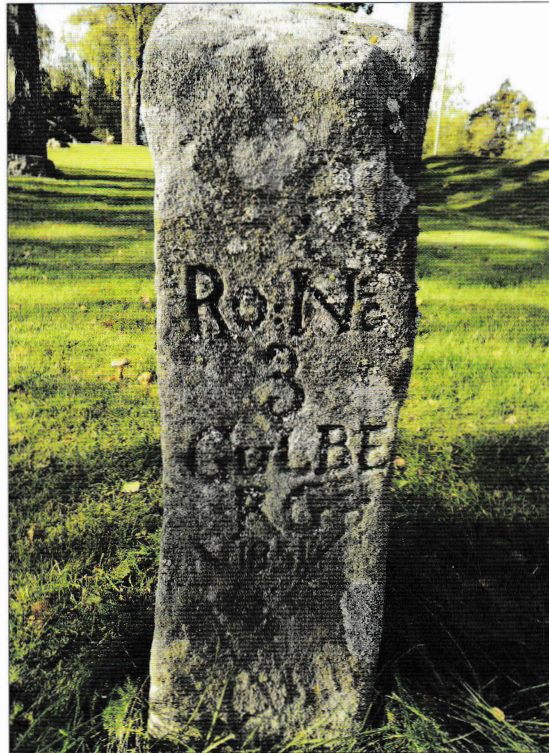
Langs veiene finnes et mylder av standardiserte trafikkskilt, like lette å tyde for oss som lukten av et bål eller synet av ei kaste-røys var for vandringsmannen. Mange av skiltsymbolene har en lang og interessant kulturhistorie. Allerede i svært gammel tid var pil-symbolet en praktisk måte å anviseretning på, og symbolet for ujevn vei stammer fra den egyptiske hieroglyfen for fjell.

De tidligste trafikkskiltene var milesteiner som ble satt opp av romerne for å vise hvor langt det var til Roma. I middelalderen ble det vanlig å sette opp navn til byer og tettsteder i veikryss. Også i Norge – iallfall fra 1800-tallet – var veiskilt i metall med angivelse av avstand til byene. I dag er det riksvåpen på skilt ved landegrenser og på noen bautalignende steiner ved fylkesgrenser.

Det ble viktigere med trafikkskilt da bilen ble oppfunnet, og dagens standard ble satt på en internasjonal vei-konferanse i Roma i 1908. Siden da har skiltene forandret seg mye. I dag er det vanlig med refleksfarge på skiltene, og det er blitt tatt mer og mer i bruk variable skilt som kan fjernstyres for å endre fartsgrensen, hindre bilkø eller om dirigere trafikk i forbindelse med ulykker eller ras.

Skiltene ble mer og mer vanlige og lette å lese for alle som passerte til fots eller med hest og vogn. Fordi trafikkhastigheten økte, ble skiltene plassering endret. Det var helt vanlig at skiltene stod midt i veien i større kryss, som for eksempel Momarken-kryss, og var en ukjent måte en gjerne stoppe og se på kartet hvor

en skulle. I dag er skiltene større og i mange tilfeller står de gjerne 500 meter og 1000 meter før krysset på motorveier. Gamle milesteiner står her og der igjen som minner om en tid som målt i år allikevel ikke ligger langt bak oss. Milestein eller milestolpe er et tidligere veimerke plassert langs ferdssveiene med en mils avstand gjerne i form av en stående, flat stein med inskripsjon eller merke som viser en distanse. I Norge kom milesteiner i bruk etter at loven om skyssvesenet ble innført i 1658. Veiene ble målt og det ble plassert steinstøtter langs hovedveiene etter hver landmil (11 295 m). I tillegg til anvist distanse hadde de ofte kongens monogram og årstall. De som reiste, møtte mennesker og nyheter, og impulser ble utvekslet.



Merke for Rode nr 3, Gulberg, 1851. Steinen står på Folkenborg museum, innenfor hovedporten til museumstunet. Foto: Dag Mysen.

Tatere og sigøynere bidro svært med å informere om hva som hadde hendt andre steder. En bilist i dag kjører i stor hastighet og gjerne utenfor tettbygd strøk.

De nye reiseformene som motorisert ferdsel innebærer, gjør at vi har fjernet oss fra middelalderens vandringmenn. De fleste har en forestilling om at våre forfedre var som oss, med unntak av at de manglet radio, PC og elektrisitet osv. Det er ikke bare slik at vår tids transportsystemer har ommøblert landskapet, men vi har også måttet ommøblere vårt sanseapparat for å kunne fungere i trafikken. Bare for få generasjoner siden var landet befolket med mennesker som levde og tenkte helt annerledes enn det vi gjør i dag. De levde i et samfunn og i en kulturell sammenheng som er vidt forskjellig fra vår tid. Allikevel levde og virket de i det samme landskapet som vi lever i dag. Det vet vi. Vi kan se sporene etter dem.

Den første tiden

I jernalderen, omkring 500 år før vår tidsregning, begynner vi å få fast bosetning og fra nå av begynner menneskene å sette spor etter seg i landskapet. Ferdselen innenlands foregikk til fots eller på hesteryggen. Våre eldste veier var stier eller rideveier. Vogner hadde man ikke. Sleden ble brukt, ikke bare på vinterføre, men også sommertid. Spor etter gamle veier kaller vi hulveier. Et sted i Mysen, ved Birkelund, kan man se rester etter en hulvei, kanskje er det den samme hulveien som ligger like ved den gamle veien som gikk fra søndre Mysen og opp til «Vollen» under Søndre Mysen. I Trømborg finnes en veldig tydelig

hulvei. Fra flere gårder i området var det vanlig at de måtte til Brattfoss for å få malt kornet sitt. Den siste strekningen frem til Brattfoss står frem som en av de best bevarte hulveiene i området. I Østfold har vi 61 registrerte hulvei-spor.

Elver som ferdselsårer

Helt fra den første bosetning av landet vårt hørte elvene til innlandets viktigste ferdselsveier. Man mener som sikkert at det i tidligere tider har vært ferdselsåre over land mellom det stedet der Glomma sørfra ikke lenger var farbar med båter eller skip, og opp til sørenden av Øyeren. Herav altså det gamle navnet på Askim, *Eid*. Vannveien fra havet opp Glomma og Vorma gikk videre til et av landets rikeste distrikter. Bygdene mellom Øyeren og Mjøsa har fellesnavnet Romerike – Raumarike og Glomma var «raumenes» vei til havet.

Man er ikke sikker på hvor veien nordover gikk etter at de gikk i land etter ferden i Glomma. Her er det



Dype hulveier fra oldtiden finner vi mange av i Østfold, den gang man tok seg frem på hesteryggen. Bildet er fra oldtidsveien i ldd. Fra boken «Vegsentralen i Østfold», 1994.

flere teorier. En av teoriene går ut på at det var landgang for båtene inne i Lekumevja og at de ble dratt opp til Bilitt som var utgangspunktet for videre ferd over land og frem til Øyeren. En annen teori er at de gikk i land ved Lindhol forbi Nordeng, Torkelsrud, gjennom Askim og videre nordover til Øyeren. Også landgang ved Lysaker eller Huseby kan være en mulighet for videre ferd forbi Morkampen og videre nordover, eller fra Lekum via Haug, Slitu og videre oppover til Øyeren. Vi må tenke oss at det både nord og sør for eidet har vært mulig å leie båt eller å få skyss. Varer og annen bagasje har blitt fraktet med kjerre eller kløv. Sagaen forteller også flere steder at endog skip ble dratt forbi Glommas fosser for så å bli rodd videre. I 1205 møttes bisp Nicolas og Baglerne i Borg. Når fossene stoppet dem dro de skipene sine opp til Øyeren.

Dette var trafikken sør-nord, men det er også naturlig å tenke at det endog var her de gikk i land for reiser østover til kommunikasjon med Haldenvassdraget.

Fra Lekum i Eidsberg var det forholdsvis lett å komme frem i Hera forbi Homstvet og videre oppover i vassdraget. De måtte riktignok slepes forbi fosser og stryk, men dette var den korteste veien mellom Glomma- og Haldenvassdraget og skal ha vært en mye brukt vei både sommer og vinter. Denne gikk videre gjennom Lundebyvannet til Slepatjenn, med båt om sommeren og slede om vinteren. Navnet Slepå kan vel være med på å forsterke at det har vært drevet med slep her i gamle dager.

Tidlig ferd over land

Før den nye motorveien ble påbegynt nord for Hærland kirke (2013) ble grunnen undersøkt av arkeologer og det ble funnet rester etter bosetninger fra 1100-tallet. Litt lenger øst, ved Bjørnstad, ble det også funnet rester etter bosetninger som sannsynlig var enda eldre. Da fengslet på Mysen skulle utvides med nybygg, ble grunnen først undersøkt av arkeologer, og det ble funnet spor etter steinalder-bosetting der. Lenger øst i Hærland, i Lundeby, finnes det også rester etter en oldtids- eller middelaldervei like sør for kongeveien som går over Mona og litt lenger vest ved Nordby der den er synlig bak låven. Over en bekk i nærheten ligger det en stor flat stein som kan ha vært brukt som bru. Rett sør for Revhaug-brua synes rester etter ei bru og spesielt i nedkjøringen på vestsida er det en tydelig trasé etter en vei, kanskje helst en ridevei.

Vadesteder

Ved Kviller i Hærland er det et vadested over Hera. Det ligger på et sted der det går et flatt fjell halvt ut i elva, og når det er lav vannstand kan en tydelig se at det ligger flate stener på bunnen. Det sies at i gammel tid kom det en ridevei over åsene i øst fra Sverige. Denne kløvveien gikk over jordene på Kviller og videre til Oslo.

På Kviller var det hvilested (kvilested) og en tror navnet Kviller skriver seg fra det. Denne rideveien ble delvis brukt helt til århundreskiftet. Det er også en historie forbundet med denne veien: Hans Halvorsen Kviller, som eide Kviller i slutten av 1800-tallet, syntes det var liten vits å ha denne veien over



Gammelt vadested over Mysenelva. Erling Johansen står til venstre i hulveien. Bildet tatt på 1970-tallet. Fra digitalt museum.

jordene etter at de hadde fått ny vei, og han pløyde den opp. Så en dag ut på høsten så han en gammel kvinne gå midt ute i åkeren. Han ropte på henne og ba henne gå ut av åkeren. Men den gamle kvinnen snudde seg og sa: «Hold kjeften på deg, far. Jeg vet da hvor veien går.» Like etterpå snudde Hans Halvorsen seg for å se etter kvinnen, men da var hun ikke å se. I de første ti-årene av 1700-tallet hadde Jon Halvorsen nordre Kviller. Dette var under den store nordiske krig, da Carl XII. i 1716 dro over norskegrensen inn i Østfold og gjennom sørparten av Akershus fylke. Da det gikk en ridevei fra Sverige over gården, så er det mulig at en del av de svenske soldatene har kommet denne veien.

Også ved Haugerud og Mosen har det vært vadesteder. Vadestedet ved Mosen skal være brukt i militær sammenheng i gamle tider. Tyske soldater vadet her under en øvelse en juni.natt i 1941. Da oppsto det dype tråkkespor i marka på

begge sider av elva, som var tydelige i lang tid etterpå. Det er ukjent om det i gammel tid kan ha gått en kløvsti eller en gangsti i tilknytning til vadestedet, men det er kanskje ikke umulig at det kan være en sammenheng, da disse stedene jo flukter bra med retningen mot Sverige.

Magnus Lagabøtes landslov

Den eldste skriftlige hovedkilden til kunnskap om våre veiforhold er de gamle landskaps-lovene og i sær den samlingen som Magnus Lagabøte foretok av disse i sin store landslov fra 1274. Både de gamle lovregler og nyere tillegg ble samlet i landsloven, der veiforhold, ferdsel og den reisendes sikkerhet har fått bred omtale. Lover om veistellet er samlet i fem paragrafer som blir gjentatt i Christian IVs norske lov fra 1604.

Landsloven inneholder en rekke bestemmelser om veiholdet, om gjerder langs allmanns- veiene og om grunder. (Allmanns vei betyr at alle kan bruke den.) Ifølge landsloven skal en allmanns vei være åtte alen bred (ca. fem meter), ryddet for store kvister og stener. Det er fastsatt regler for veiarbeid og vedlikehold. På midtfastetinget skal kongens ombudsmann kreve arbeid på de veier i herredet der det trengs og stevne bøndene til å møte på veiarbeid.

- 1) Fra snøen er av og til ploget kommer i jorden.
- 2) Fra våronn til høynon.
- 3) Fra avlingen er i hus til første snøfall. Veiene skal være i en slik stand at de er farbare både til sledefart og ridning, så vel vinter som sommer.

Alle hovedveier skulle gå som de hadde gjort fra gammel tid. Om landsveien går over en manns innmark, og han vil legge den om, da kan han gjøre det, bare den er like god som før både i vått og tørt vær, og de veifarende må da bruke den nye veien selv om den er lengre enn den gamle.

Rikskongene fra Harald Hårfagre til Håkon V. Magnusson var uten fast residens. De var stadig på reise, ofte med stort følge for å møte bøndene på ting, for å by opp leidang og samle hærmenn i ufredstid. I loven heter det at bøndene skal gi kongen hesteskyss, så meget som han trenger. Kongens «stallare» hadde som oppgave å sørge for skyss til kongen og hans menn, og et slikt kongsfølge kunne komme opp i 350 personer.

De som skulle sørge for skyss over vannene var i landsloven pålagt krav om aktpågivenhet som neppe ville blitt godtatt i dag. Ferjemannen pliktet ikke å ferje noen før soloppgang eller etter solnedgang. Om han ferjet en tyv over elven og burde ha grunn til mistanke, da ble han selv sett på som heler og ble brennemerket.

Etter som ferdseilen økte langs veiene, representerte den et urobringende moment i en trygg og avgrenset verden. Både kongesagaene og landsloven etter Magnus Lagabøte dveler ofte ved farende folk som mer eller mindre sto utenfor samfunnet, stavkarler og løsfolk, betlere og fanter. Opprinnelig var fant betegnelsen på de som reiste i kongens ærend og hadde krav på friskyss. Men mange misbrukte denne ordningen, og fant ble etter hvert et skjellsord.

I 1313, under Håkon V. Magnusson, fikk Norge sitt passvesen: «... enhver

ukjent utlending som vil dra gjennom landet, skal ha vidnesbyrds-brev fra en konge eller hertug, biskop eller domkapitel, jarl eller sysselmann, lagmenn eller byeldste eller andre vederheftige menn på det sted der en hører hjemme, slik at man med full pålitelighet kan se at han er en skikkelig mann.»

Vertshus

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. Men reglene ble ikke etterkommet i tilstrekkelig grad, og de fleste reisende måtte enda i lang tid ta inn hos private. De som gav husrom og mat til reisende, fikk gjerne en gave til takk. Byene var bedre stilt med kroer og gjestgiverier.

Norgesveldet var etter tidens målestokk et velordnet, sammensveiset og tettbefolket rike, men harde kår kom i senmiddelalderen. I perioden 1200–1400-tallet fikk landet et dårligere klima med flere nødår. I tillegg kom svartedauen til landet sommeren 1349. Folketallet sank til et lavmål tidlig på 1500-tallet.

Trafikken stilnet

Etter reformasjonen i 1537 stilnet ferdseilen på veiene enda mer. Strenge kongebrev ga påbud om vaktksomhet mot ukjente reisende som kunne være svenske spioner. Pilegrimsveiene tok slutt, og det ble truet med dødsstraff for dem som prøvde å nå de gamle valfartsstedene. Kontakten med syd-Europa opphørte, og unge norske studenter reiste i alle fall ikke lenger enn til Wittenberg.

I Norge hadde statsforvaltningen mer eller mindre falt sammen i senmiddelalderen. Landet ble styrt fra Danmark via lensherrer. Veinettet som eksisterte var stort sett slik som det hadde vært i middelalderen.

Trafikken tar seg opp

Mot slutten av det 16. århundre våkner atter handel og ferdsel til live. Vogn var ennå ikke vanlig, og det fantes ikke kjøreveier, bare ride- og gangveier hvor man til nød kunne komme frem med et slep. Varetransporten foregikk helst om vinteren med sleder over tilfrosne elver, vann og myrer. Det var på denne tiden Fredrik II i Danmark anla sine «kongeveier», og de var virkelige konge-veier, forbeholdt kongen og hans menn.

Først omkring 1650 var befolkningen like stor som den hadde vært før svartedauen. Da hadde det skjedd en forskyvning av befolkningen over mot Østlandet fordi det var bedre tilgang på jord der. Penger ble vanlig. Man begynte å utnytte naturressurser som for eksempel malmen i fjellet. Bergverkene på Røros og i Kongsberg startet opp, og i 1624 besluttet Christian IV at det skulle bygges kjørevei fra Kongsberg til Hokksund for å lette transporten av sølvet til Danmark. Dette var den første virkelige kjørevei i Norge. Med den innledes et nytt kapittel i vår veihistorie.

I 1636 kom det påbud fra kongen om at bøndene skulle «forandre og forbedre alle allfarveier til og fra fjellene og annensteds». Forordningen påla bøndene å utbedre allmenn-veiene ved å sørge for at de ble «utskårne». I forhold til tidligere bestemmelser var dette helt nytt. Utgifter og arbeid skulle utlignes og

fordeles mellom bøndene av de lokale embedsmennene.

Kravet ble gjentatt i 1643. Veiene skulle jevnes og utbedres med sand, grus, bark eller bru-legging. Mer detaljert var forordningen som kom for hele landet i 1648.

Bøndene hadde ansvaret for å holde veiene vedlike og skulle møte til pliktanlegg tre ganger i året. Så lenge styresmaktene var fornøyd med kløv- og gangveier var dette en arbeidsbyrde bøndene var fortrolige med. Da det kom krav om at veiene skulle utbedres til kjøreveier, ble det snakk om arbeidsbyrder som bøndene ikke uten videre ville ta på seg. De så selv ikke noen fordel ved disse veiene. Kjøretøy med hjul var noe de færreste hadde.

Stattholderen fra 1660, Ulrich Gyldenløve, som skulle ivareta statsmaktens interesser, følte behov for å få orden på veiene. I 1664 utnevnte han en vei-inspektør for Østlandet og en for Sørlandet. Året etter ble det utnevnt General-veimester både sønnenfjells og nordenfjells.

Gamle kart

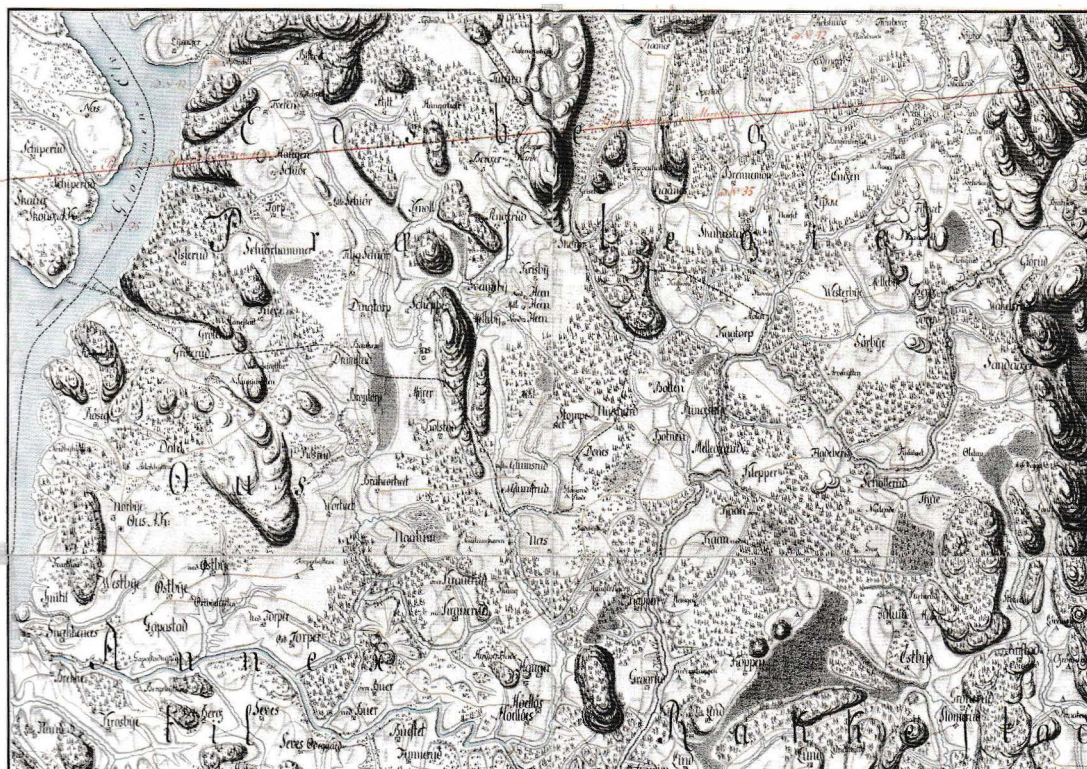
Før man begynte å tegne kart her i landet hadde utenlandske kartforleggere produsert norgeskart i flere hundre år. Eminent fremstillingsevne og gode tegneferdigheter gav kartene inntrykk av pålitelighet, men ofte manglet de rot i virkeligheten. Flere av de store kartografer hadde ikke egne originale kilder å ta av, de nøyde seg ofte med å kopiere hverandre, også hverandres feil. For eksempel ble flere av Norges store vassdrag inntegnet med løp som bare fantes på kartet.

For å kunne tegne et nøyaktig kart, må man ha en fast lengdeenhet, men det fantes ingen lengdeenhet i kartleggingens barndom. Her nevnes noen: Ved hjelp av lydets forplantelse, fra kanons avfiring til smellet høres. Skrittelling til fots eller til hest, reisetid over land med karjol eller til vanns ved roing ble også brukt for å fastsette lengdemål ved kartlegging. Dessuten var bruken av øyemålet utviklet til en hel liten vitenskap.

Men landmålingen hadde mange formål, og nøyaktighet var ikke alltid det viktigste. Allikevel ble det etter hvert utviklet bedre metoder for å oppnå mest mulig eksakte kart. Norges Geografiske Oppmåling startet sin virksomhet i 1773.

Franske impulser

Veibyggerne her i landet mottok impulser fra Frankrike via Danmark. Den franske veiingeniør Marmillod var overinspektør for veiene på Sjælland 1761–1775. Han hadde sin utdanning fra verdens første vei- og bru-skole som ble åpnet i Frankrike i 1749. Han innførte nye prinsipper for linjeføring og veioppbygning, med jevn lengdeprofil, stikkrenner og hvelvbruer av høy kvalitet. Fra nå av skjer det en sammenhengende utvikling i den teknologiske kunnskapen som blir liggende til grunn for veibyggingen. Stein blir stadig viktigere som byggemateriale, blant annet til å bygge opp veibanen slik at den blir liggende over terrenget med markerte og gjerne tørrmurte skuldre. Veien får overhøyde



Milkkart nr. 35: Østfold, kartområde Eidsberg, 1775, 1:10 000. Karttegnar/oppmåler: Johan Henrich Ramm. Kilde Kartverket.



Revhaugbrua i Hærland. Foto: Dag Mysen.

på midten slik at vannet renner ut i grøftene. Fyllmassen i veilegemet skal nå bestå av stein eller annen masse. Veien gis en jevnest mulig lengdeprofil og blir lagt ned i bakketopper der det er mulig og bygd over fordypninger, men bakkene kunne fremdeles være bratte.

De gamle måleprinsippene var tilpasset lokale forhold, aktiviteter og erfaringer, og var funksjonelle i sin tid. Fra kroppen hentet man enheter som hårsbredd, tomme, fot og alen. Den målestokken hadde man naturlig nok alltid «for hånden». For lengre avstander kunne man snakke om et steinkast (30–75 meter) eller et pilskudd (450 meter). Altså mål som tok utgangspunkt i hva kroppen kunne prestere. Eller man kunne snakke om en rast eller et pusterom, den avstanden man kunne tilbakelegge uten pause.

Men at det ikke var allmenn enighet

om hvor lang en mil var, får en et uttrykk for når presten Wilse skriver om betaling for skyss etter oppmålte mil: «Milene her skal alle være opmaalte; men jeg tvivler nogle Steds paa Rigtigheden».

Det skulle gå 100 år til før det ikke lenger var grunn til å tvile på «Rigtigheden» i avstands-måling i Norge. Meteren ble definert i Frankrike i 1799 og lovfestet i Norge i 1875.

Ridevei eller kjørevei?

Eldre rideveier er lettest å finne i gammel skog som ikke er snauhogd eller oppkjørt med maskiner. Rideveiene fremtrer oftest som et svakt slitasjespor i terrenget. Hulveiene ser ut som grøfter og er flate i bunnen, med et u-formet tverrsnitt. I skråbakker vil faret følge en slags terrasse og enkelte steder vil veien være bygd opp og ut i bredden, som en kjørevei. Det

mest karakteristiske for en hulvei er at veibredde og veistandard varierer veldig, fra smale tråkk i småkupert berglende, til brede fyllinger i leir- og myrterreng. Gamle rideveier er bare synlige bitvis i terrenget og har ikke etterlatt seg noen fast veibredde eller planert veibane.

Kjøreveiene fra 1800-tallet og senere har et oppbygd og planert veilegеме som er lett å gjenfinne i terrenget. Et 6 alen, ca. 3,5 meter bredt veilegеме tydelig avgrenset av sidegrøfter, vil synes godt i skogbunnen selv om skogen har vokst inn fra sidene og redusert den brede veien til en smal sti. Den kanskje mest brukte bredden på en bygdevei var 5 alen.

På 1500-tallet måtte gårdbrukerne rydde skogen i en bredde av åtte alen (en alen = 0,6275 meter. En 8 alen vei var altså 5 meter bred). Selve veilegemet var imidlertid bare en relativt ufremkommelig sti.

Vei-inspektørens arbeidsoppgaver

Etter at vi fikk veiloven i 1824 utarbeidet vei-inspektørene forslag om klassifisering av vei til hovedvei eller bygdevei etter loven, samt å lage en fortegnelse over alle bruer og sundsteder. Veiene ble inndelt i roder og det ble satt ned rodesteiner som anga strekningen en grend eller et hvert enkelt gårdsbruk hadde ansvaret for å holde i orden. Først var det vanlig at det var trestolper som ble brukt, men de råtnet fort og ble etterhvert erstattet med stein-støtter. Uansett om de var av tre eller stein så hadde de oftest et nummer. Det ble ansatt rode-mestere under lensmennene. Vei-inspektørene foresto planlegging av bygdevei-

anleggene. Først ble det gjerne holdt en samling hvor berørte grunneiere og kommunale myndigheter var til stede for å legge sitt syn på saken. Vei-inspektøren foretok så en utstikking og utarbeidet en plan og overslag som ble sendt amtmannen med søknad om bidrag. Eventuelle amtsbidrag ble i første omgang brukt til sprenging m.v. Herredskassen bevilget gjerne noen midler, og en stor del ble utført uten betaling av interesserte grunneiere. Planlegging og utførelse av bruarbeider lå også under vei-inspektørene.

Vei-inspektørene førte også oppsyn med ferjestedene. De viktigste over Glomma her i indre Østfold var Onstadsund og Grønnsund.

Når «plogonnen» var begynt, skulle lensmannen sende forslag til vei-inspektøren om når sommerarbeidet

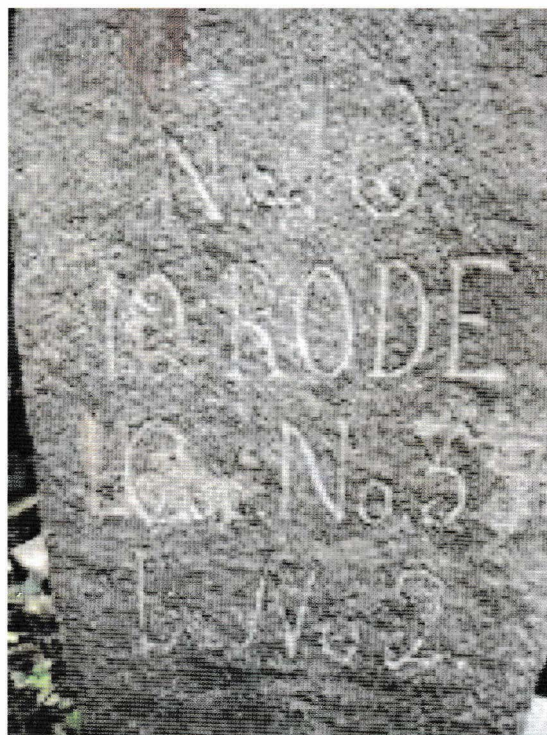


Foto: Fra Wikipedia.

skulle utføres. Vei-inspektøren tok den endelige bestemmelse både om når arbeidet skulle begynne, og når det senest skulle være ferdig. Under dette arbeidet skulle lensmannen foreta befaringer «for å veilede Rodemestrene og de veiarbeidpliktige». Etter at arbeidet var ferdig skulle lensmannen sammen med rodemesteren befare samtlige rodebelagte veier og kontrollere at arbeidet var tilfredsstillende utført.

Bøndernes oppgaver

Bøndene måtte møte opp og sto da ved siden av sin rode gjerne med lua i hånda når lensmannen foretok sin kontroll. Mangler som da fantes ble det gitt pålegg om å utbedre senest innen 14 dager. Lensmannen skulle sørge for at manglene ble rettet for den ansvarliges kostnad. Følgende forhold ble stadig innskjerpet overfor lensmennene:

- Veibredden er 6–8 alen, for enkelte hovedveier også 9 alen, må ikke innsnevres.
- Grøftene må holdes i stand etter forholdene i 1–2 alens bredde, på myr 2,5–3 alen. Flere ganger er også nevnt at «Digerne oprendses etter snor».
- Veibanen skal helle en tomme på hver alen fra veimidten og ut til grøftekannten. Her må ikke være gras som kan hindre vannet å renne ut i grøfta.
- Grus påføres på sine steder i 3–4 tommers tykkelse, høst eller vår eller begge ganger. Kjøres frem på vinterføre der det behøves.
- Påkjøring av leire, hvor nødvendig, og grus oppå denne.

- Tilsyn med gjerder og grunder. Gjerder må ikke stå nærmere grøftekannten enn 1 alen og må ikke helle mot veien. I så fall skal de rives ned mot eierens bekostning. Grunder må ikke oppsettes uten spesiell tillatelse.
- Rodemerker og veivisere må holdes i stand.

Dersom veiarbeidet ikke hadde blitt tilfredsstillende utført, skulle lensmannen pålegge rodemesteren å besørge arbeidet utført for den forsømmeliges regning. Det var også andre forhold som det ble reagert på eller ilagt mulkt for.

Bøndene

Veivesenets historie viser altså at mye er skjedd når vi kommer frem til 1800-tallet, men «nede på grasrota» er det mye ved det gamle. Arbeidsbyrdene med veibygging og vedlikehold ligger fremdeles på bøndene og er sammen med skyssplikt, en form for direkte beskatning.

Veiloven av 1824 og 1851 hadde likelydende bestemmelser om arbeidsdagens lengde: fra klokken 6 morgen til 12 middag og fra klokken 2 ettermiddag til 7 aften, med ½ times opphold mellom 9 og 10 og 4 og 5. Under det lange oppholdet midt på dagen fikk hestene hvile og fôring. En dags arbeid med hest og kar skrives som to dagers arbeid. Vi kan undres over at bøndene fant seg i slike tilstander, men etter hvert så de også fordelene med bedre veier. Dessuten, dersom veiutgiftene ble overført til amtet, ble utgiftene utlignet på amtets matrikkelskyld, og det var uansett de selv som måtte bære byrdene.

Gårder som lå slik til at det var unaturlig å tildele dem veiarbeid på en hovedstrekning, kunne kjøpe seg fri fra veiarbeidet for en årlig sum.

Amt blir fylke

Veiloven fra 1912 holdt på delingen i hovedveier og bygdeveier, men fra 1928 erstattet riks- og fylkesveier hovedveibegrepet. Betegnelsen amt ble i 1918 byttet ut med fylke, og amtsingeniørens tittel ble endret til overingeniør. Fylkesveistyret fikk ansvaret for fylkesveiene, staten betalte kontorutgiftene og overtok ansvaret for de hovedveiene som nå ble kalt riksveier. Statens vegvesen hadde ansvaret for de to første veitypene og finansierte vedlikeholdet av riksveinettet, mens fylkesveiene ble finansiert over fylkes-budsjettet.

Tidlig på 1900-tallet står vi ved overgangen til nyere tid, og motte

stadig oftere forhold og begreper vi er fortrolige med i dag. Nå er det ikke snakk om Smaalenene, men Østfold. Det er ikke snakk om spesidaler og skilling, men kroner og ører. Og lengder måles i meter og centimeter.

1900-tallet

Bruk av dynamitt revolusjonerte veiarbeidet. Det gikk ikke lenger med så mye manne-svette for å sette spor i berget. Bruene ble synlige tegn på den nye tid. Før måtte den reisende ferjes dersom det var så langt over sund og streder at en stein- eller trebru ikke kunne bygges. Først kom jernbruene, så hengebruene med kabler, den første her i landet i 1904.

Bilen kommer

Bil og hest gikk ikke særlig godt sammen. I bilismens første tid var det påbudt for bilisten å kjøre til side og

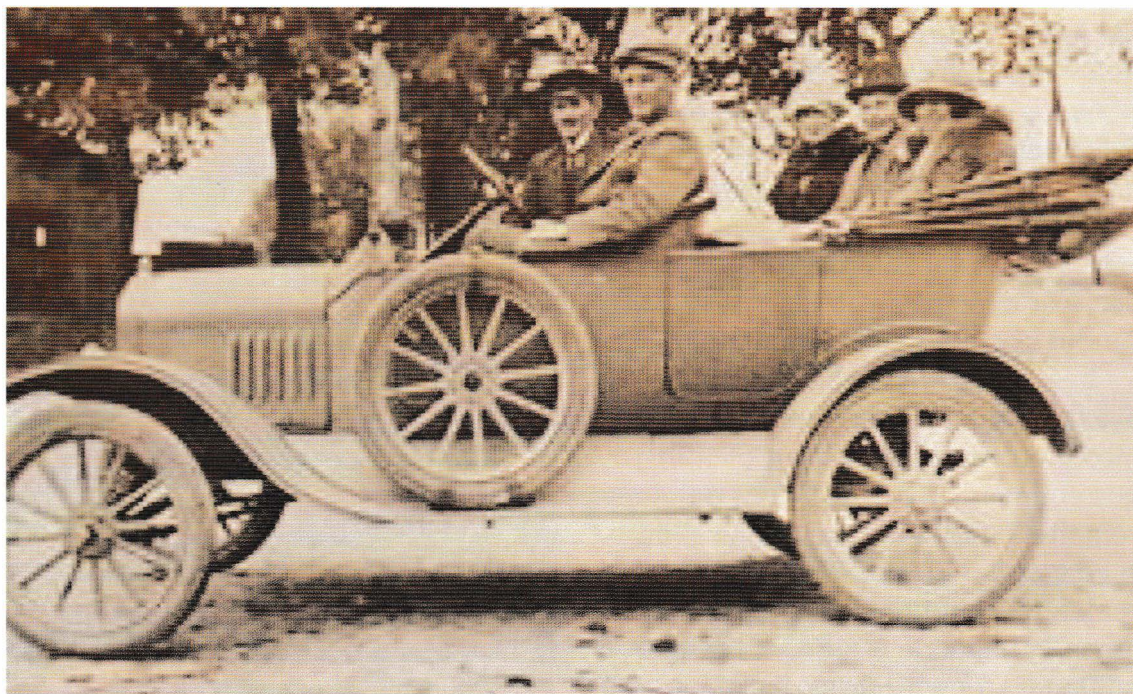


Foto: Fra Wikipedia.

stanse for at hest med rytter eller vogn og kusk skulle få passere i fred og ro. Mange klaget over det nye skramlede og larmede uvesenet, men for mange var allikevel synet av den første bilen en høytids-stund. I bilens barndom hendte det at familier tok matkurven med og satte seg ned ved landeveien i håp om å få se en automobil. Så sent som på 1950-tallet var det en populær aktivitet blant barn å sitte ved veikanten med små notisblokker for å samle bilnumre og bilmodeller.

Smaalenenes amt vedtok i 1904 egne bestemmelser for bruk av motor-drevne vogner på offentlig vei. Paragraf i fastslo at det var forbudt å kjøre med motor-vogner på offentlig vei med mindre man hadde amtmannens tillatelse. De som fikk kjøretillatelse måtte vise ekstra aktpågivenhet: *«Naar Kjørende, ridende eller husdyr av nogen Art Mødes eller passerer, skal Føreren i Tide signalisere. Viser Dyrene Tegn til Skræk, eller hvis de Mødende derom gjør Tegn, varsler med Roob eller lign. Skal Farten sagtnes og eventuelt Vognen Ligesom efter Omstændighederne ogsaa Maskinen helt stanses, intil de veifarende er kommet i betryggende Afstand.»*

Men bilen var kommet for å bli og den måtte tas på alvor. Etter 1912 var det slutt på å søke om tillatelse for hver enkelt tur, og fra nå av ble nye bruer dimensjonert for trafikk med motorvogn. Etter hvert ble bilen bestemmende for både veiens og veinettets utforming. De veiene som vi i dag kaller Europaveier er langt på vei landets opprinnelige stamveinett. Innen 1914 hadde Stortinget bevilget 20 millioner kroner til disse. Omkring 1920 tok en biltur fra Ørje til Oslo tre og en

halv time og en måtte regne med minst én punktering underveis.

Sykkelen

Mer stillegående var sykkelen. Bilen kunne man drømme om, sykkelen kunne man realisere. Med sykkel fikk man langt større aksjonsradius. For ungdommen innebar dette at de fikk en mye større kontaktflate mot andre. Det sies av forskere at ingen andre tekniske nyskapninger tidlig på 1900-tallet fikk så stor betydning for mønsteret for ekteskapsinngåelser som tråsykkelen. Og sykkelen kunne mer enn frakte personer. Så sent som på 1940-tallet foregikk enda en ganske omfattende handelsvirksomhet med sykkel.



Hans Glende fra Spydeberg med sykkel ca. 1900–1910. Foto fra Østfold fylkes billedarkiv.

Veiarbeid

Allerede før 1. verdenskrig hadde man begynt å ta i bruk veivalser, stein-knuser og betongblandemaskiner. Østfold hadde egen veisentral alt fra 1920. Fra slutten av 1920-årene ble det vanlig å brøyte veiene med lastebil. Arbeidsløsheten bremsset den tekniske utviklingen fordi man var tvunget til å satse på mest mulig manuelt arbeid. Mot slutten av 1930-tallet økte igjen maskininnsatsen og maskinell veihevling ble vanlig på de viktige veiene. Da 2. verdenskrig brøt ut disponerte Statens vegvesen 500 større maskiner og 130 lastebiler.

Etter 2. verdenskrig var veinettet nedslitt. Det var mangel på det meste og mange restriksjoner. Gjenreisningsarbeidet gikk sakte, men optimismen rådet. På 1950-tallet kunne folk fremdeles bli satt til fjellsprengning med hånd-bor vinterstid.

Biltrafikken krevde etter hvert bedre veidekke. En tidlig løsning ble å legge et slitelag av stabilisert gradert grus. Veihevler og skrapper sørget for å bevare grusdekket og grusens bindeevne ble økt ved tilsetning av klorkalsium.

Skyssvesenet

Etter de gamle lovene var det bare kongen og hans menn som kunne kreve skyss av bøndene. Skyssordningen i middelalderen var avgrenset til friskyss for dem som reiste for kongen eller kirken. Bare bøndene hadde skyssplikt, mens gårdene til adel og preste-skap var fritatt. For den som skulle reise langt var det nødvendig å føre med seg pass fra kongen eller en annen øvrighetsperson. Regel om reisepass

kom i 1303, og var en attest for den moralske vandelen til den reisende.

Klagemål og plikter

Fra siste delen av 1300-tallet og nesten frem til 1600-tallet var det lite å høre om skyss-ordningen. Når vi igjen får høre om den, er det som oftest klagemål. Samtidig med fremveksten av næringslivet og det nye borgerskapet økte omfanget av betalings-skyssen. Plikten til å skyss lå på dem som eide eller brukte jord, og friskyssen var en del av skatteordningen. Bøndene bar altså hovedbyrden av skyssvesenet og fri bruk av bøndenes hester var selve krumtappen i transportsystemet. Klagemålene mot skyss-ordningen var først og fremst rettet mot misbruk av ordningen. Både i 1578, 1585 og 1602 finnes det dokumenterte klager fra Østfold-bøndene over at de måtte skaffe hester til alle som kom med sal og bissel, det være seg om det var kongelig ærend eller ikke. Og det kunne falle både hogg og slag når bonden ikke klarte å skaffe skyss raskt nok. De som hadde de tyngste skysspliktene var bøndene i de deler av landet hvor det var mye ferdsel.

For områder med stor ferdsel ble det til slutt bestemt at adelen bare kunne kreve skyss fra sine egne bønder. Som følge av alle problemer og klagemål, kom i 1630-årene de første forsøkene på å etablere en ordning med faste skysskifter. Dessuten skulle det utnevnes «Skys-skaffere».

Friskyssordningen ble altså mye misbrukt, kanskje først og fremst fordi det ikke var etablert en fast ordning med betalings-skyss for reisende med private ærender. Alle som reiste i

privat-ærend måtte selv forhandle med bøndene. Opptakten til skyss-stellet slik vi kjenner den endelige utformingen av det på 1800-tallet var altså drevet frem av behovet for å begrense misbruket av fri-skyssen.

Myndighetene prøvde også å dempe skyss-byrdene, blant annet ved i 1712 å bestemme at futene heretter bare skulle ha rett til friskyss på tingreisene, «men ellers ikke». Slike tiltak, sammen med de nye skyss-bestemmelsene, gjorde situasjonene lettere for bøndene.

Skysskaffere og skysslag

Fordelingen av skyssplikten var en viktig sak for lokalsamfunnet. Skyss-skafferen hadde på mange måter en vanskelig oppgave. De fleste bøndene så på skyssplikten med liten velvilje, og skyss-skafferen representerte på mange måter den direkte skatteordningen som fri-skyssen var. Penge-skyss ga derimot en liten inntekt. Men skyss-skafferen kunne også være til hjelp for bøndene og kunne for eksempel endre på rekkefølgen når tilsigelsen om skyss kom på særlig upassende tidspunkt. Når den reisende skulle ha skyss, sendte skyss-skafferen bud etter – eller tilsa – den av de skyss-pliktige som sto for tur.

Skysstasjoner og skyss karer

Den offentlige debatten om skyss-vesenet gir inntrykk av en innbitt og alminnelig motstand mot hele «skyss-vesenet», men enkelt var det ikke. Fra 1816 kunne de skyss-pliktige i skysslagene selv velge om de ville forlate ordningen med tilsigelse og heller opprette faste skysstasjoner. Mange ønsket å beholde den gamle

ordningen, for i penge-skyssen lå det en inntektsmulighet.

Sammen med den reisende fulgte en skyss-kar som skulle sørge for at hest og kjøretøy ble ført tilbake til utgangspunktet. Frem til ca. 1830 ar antagelig skyss-karene for det meste voksne mannfolk. Flere utlendinger skrev reiseskildringer fra den eksotiske utkanten som Norge på mange måter var. Når barn stadig oftere ble brukt som skyss-karer utover på 1800-tallet, ble dette flittig kommentert, selv om det først mot slutten av 1800-tallet ble vanlig med barn som skyss-karer. I noen strøk dominerte faktisk barna i denne virksomheten. Turister ønsket ofte helst å ha barn bakpå karjolen, og de ga også mer drikkepenge til dem enn til voksne. Ordet skyss-kar ble etter hvert mindre brukt, og den vanligste betegnelsen ble skyss-gutt.

Mot slutten av 1700-tallet ble det påbudt med skyss-dagbøker som skulle gi de reisende informasjon og sikre dem mot vilkårlig behandling fra skyss-skaffer og skyss-kar. Dagbøkene inneholdt rubrikker for navn og stilling, reisedato, reisemål og hvor mange hester som ble brukt. I tillegg ar det en rubrikk for klager og merknader. Denne rubrikken ble etter hvert brukt til all slags kommentarer fra den reisende. Skyss-dagbøkene fikk dermed nærmest en funksjon som gjeste- og meldingsbøker. En slik dagbok lå også på Myrvoll skysstasjon i Hærland. Det var underholdende å lese hva de reisende hadde skrevet. Den er bevart og ligger på Folkenborg museum.

Bare i Eidsberg var det i tillegg til Myrvoll i hvertfall skysstasjoner på Mysen, Vister og Haug.

Husrom

Så lenge det i mange trakter var vanskelig å skaffe seg husly, tok mange reisende inn på prestegårdene. Prester som bodde utenfor allfarvei satte oftest pris på uventede gjester. Om prestefruen satte like stor pris på alle de besøkende, vites ikke. Reisende beretter ofte om gjestfrie bygdeprester som både satte frem god mat og var spandable med drammene. For dem som bodde på steder med stor trafikk kunne denne skikken derimot bli både plagsom og tyngende. Jacob Nicolai Wilse gir følgende beskrivelse av en kveld hos presten i Eidsberg i 1763:

Det var allerede Aften da jeg kom. Nogle Fremmede fra Frederichshald, som skulle videre, var også ankommen. Det første af Samtalerne var om Sundheden, vegen og Vedret, samt nyheder fra Christiania og Frederichshald. Af Statssager foreholdt lidet, og det og det lidet var ei tilforladeligt; om processer derimod desmere, eftersom de fleste nærværende deri kunde tage Deel; dog mest om Handel og Vandel. Før Aftensmaaltid spille Liebhaberne Kort, de øvrige samtaltes, ved Aftensmaaltidet samtaltes alle, og natten blev derpaa en angenem Hvile fra Reisen.

De som reiste på landsbygda og ikke hadde en slik rang eller var av slik stand at de kunne ta inn hos presten eller annen lokal embetsmann, måtte ty til overnatting hos skysskiftene eller gjestgivergårdene. På Østlandet var det vanlig at skysskifte og gjestgivergård hørte sammen, men de hadde ofte ikke mer komfort og utstyr enn hos andre bønder i distriktet. Rensligheten kunne være så som så, og i 1820 innskjerpet myndighetene for eksempel at det skulle være separat do på gjestgivergårdene. Om det å huke

seg ned inne i fjøset var godt nok for vertskapet, så var det ikke sikkert at en omreisende engelsk lord ville være tilfreds med en slik ordning.

Regler om gjestgivergårder kom som en del av den større skyssforordning i 1648, men standarden var langt inn i forrige hundreår ikke alltid som ønsket.

Kjøretøyene

Så lenge kjøreveiene var få og dårlige var ride-skyss den vanlige reisemåten på barmark, og slede på snøføre. Omkring 1800 fantes hjulgående kjøretøy på de fleste gårdsbruk i det sentrale østlandsområdet, helst arbeidsvogner med fire hjul. Fra og med 1840-årene skjedde en gradvis bedring i standarden på kjøretøyene, og en og annen karjol dukket etter hvert opp. Fra omkring 1870 ble karjolen omtalt som «det nasjonale kjøretøyet i Norge» i så vel utenlandske reisehåndbøker som i oppslagsverk og i leksika.

Avvikling av skyssystemet

Skysslovene i 1850- og 1860-årene fastla skyssordningen for resten av den tiden ordningen eksisterte. Omkring 1900 var det bare igjen 250 skysskifter der man kunne tilsi skyss på gamlemåten. I 1924 ble skyssplikten opphevet og dermed forsvant også de siste tilsigelseskifter. Rutebilene og den økende biltrafikken gjorde den gamle skyssmåten overflødig.

Vinterveier

På gamle kart kan man se ferdsselsårer tegnet inn langsetter innsjøer og myrer. Har kartet en tegnforklaring, er kartsignaturen forklart med «vintervei». Før veinettet ble godt utbygd, var

vinteren som regel den beste tiden å reise innenlands. Den indre kongeveien hadde i eldre tid en alternativ vintertrasé, omtalt i litteraturen som «Svenske-veien». De som brukte denne veien kom over Rømskog, Rødenesfjellet og ned til Øyeren ved Sand. Herfra kjørte de over isen og tok opp på land i viken nord for Sandvik. Videre kjørte de opp langs et bekkedar sør for Mørk, og videre nord for Sandem og gjennom skogen frem til Lyseren. Så gikk det over isen til «Martnam», som var ei hvilestue med skjenkerett på Jarshøgda ved Mjær. Videre kjørte de over isen på Mjær, Våg, Langen og inn til Grønslett. Her var det også hvilestue med skjenkerett. Fra Grønslett tok mange sjøisen inn til Oslo, eller de måtte over Ekebergåsen hvis isen var usikker. Svenske-veien var vinterstid en mye lettere vei enn kongeveien, og med mange hvilesteder langs traséen. Bare mellom Øyeren og Lyseren var det ikke mindre enn fire, nemlig «Geithytta», «Godtfredstua», «Lysfjelldalen» og «Spellemanns-hytta». Antallet hvilestuer forteller at dette var en viktig ferdselsåre. Men en måtte kle seg godt! I 1960 var Svenske-veien ennå synlig og kunne sees «som et hugg gjennom landet».

Wilse beskriver hvordan det var vanlig å kle seg for sledeferd: *De fornemme pakker sig meget ind og bruger Fodpose, imidlertid næsten alle blant Bønderne staae med blotte Hoveder. Paa Reiser derimod pakker man sig desmere ind, først trækker man et Par haar-Sokker paa Fødderne til lige op over Støvle-Kraven, saa et Slags lange Buxer, som knappes til høyt over Maven og gaaer langs ned som Støvletter til anklerne, derpaa en tynd Overkiortel, og over alt dette en Pels af*

Graabeen Skind; over Hovedet og Parykken trækkes en foeret Hue, og for Munden bindes en Mundpude, som rækker rundt om, og saa et Par tykke Skindvanter. Saaledes seer man da ud, som en Bjørn eller et Murmeldyr, og i den Eqvipage forstikker sig Slæden, som i en Hie, hvor man haver en tyk Skindfæl under sig og Overfælde; som en Dyne, over sig; men al den Anstalt er snarere til at svede end til at holde Kulden ude, hvorfor de Eftertænksomme blot bruger en saa kaldet Finmut, eller hvad der behøves til at holde Kulden fra Kroppen. Fruentimmer bruger Fodsæk. Bønderne derimod bruger paa langt nær denne Vidløftighed. Bonden kjører og styrer sin Kone til Kirken, og har blot en tynd Hætte paa Hovedet og over Fodanklerne, eller og over hele Fodbladet et lidet Futteral strikket af Uld, som han spænder om sig. Kulden jager han fra sig ved at springe lidt, undertiden staaende bag paa Meyen.

Men om klesdrakten og utstyret ellers holdt mål, var ferdsel vinterstid noe som kunne gå med lyst og glede.

Biskop uten GPS

I 1736 ville biskopen i Bjørvika til auksjon på Lekum. Han var usikker på hvordan han kunne komme dit og tok derfor kontakt med soknepresten Hans Christensen Smith som sendte følgende beskrivelse:

«Som herr Knud Ramstedt beretter meg forlanger Deres Høyædle Høyærværdighet at vide den bedste og jevneste vei fra Bispegaarden hid til Eidsberg. Da er den om Schi annex til Krogstad derfra til Fuscher i Haabøl sogn, derfra til Hovi i Spydeberg sogn, så over Onstad sund til Eidsberg (– her er han vel litt rask –)

Den anden vei omkring Krogstad og Spydeberg over Grønsund er etter



Fra 1901 var det person- og postrute mellom Mysen og Ørje. I den første tiden ble den kjørt med diligence. Postkort: Jul Aage Krosby.

mine tanker, ikke alene lengre, men og trangere og mere besværlig.

Jeg utbeder meg den Faderlige Gunst, når tiden blir, Deres Høyædle Høyærværdighet kommer til Auktionen det må gustigst behage Dem at tage ind til meg. Så som der er kun en liden vei mellom meg og Lekum hvor auktionen skal holdes, efterdi jeg håber mit hus skal være i en glæderligere tilstand end det mange uger har været formedelst min kones svaghed, som har givet meg frykt for en sørgelig skilsmisse, men nu på 2 dagers tid, som synes, vil forandres.

Gud velsigne Deres Høyædle Høyærværdighet med Deres Ganske hus i hvilket ønske jeg lever.

Hans Christensen Smidt» (Så får vi håpe at han kom frem.)

Postvesenet

Postvesenet i Norge ble opprettet 17. januar 1647, mye på grunn av press fra

forretningsmenn og fremveksten av et sentralbyråkrati i København. Tidlig ble posten basert på en ordning der bøndene fikk ansvaret for å transportere post fra gård til gård. I starten var posten en privat bedrift, som drev med kongelig privilegium. Det var de sentrale byene i Sør-Norge som først fikk postforbindelse, og alle rutene hadde utgangspunkt i Christiania. Postombæringen var organisert etter stafettprinsippet med postbønder som tok seg av frakten mot visse privilegier (fritak fra skatt, skyssferd, innkvartering, veiplikt og militærtjeneste).

Post og veier har begge med kommunikasjon å gjøre, og veier og et effektivt skyss-system var en forutsetning for at posten skulle komme frem innenlands. Tidlig på 1700-tallet kom posten til Vardøhus i Finnmark to ganger i året. Tidsskjemaet kunne ofte ikke holdes. Postførerne unnskyldte seg med

flomskader og sølete veier. Amtmannen i Smaalenene skrev høsten 1737 at sekken var så stor at selv den sterkeste rytter neppe greide å løfte den alene opp på hesteryggen. Hesten, som skulle bære det hele, kunne ikke gå fortere enn i skrittgang. Det ble fristende å gå over til vogn, selv om det da ville gå langsommere.

Helt opp til 1950–60-åra var det vanlig med postkontor i alle grender, like vanlig og like tett som det var butikker. Da kom posten med bil hver dag og det var poståpnerens oppgave å sortere posten og legge den i hylla til hver husstand.

Handelsvirksomhet

I middelalderen var det enda liten handelsvirksomhet på landsbygda, og lite samkvem mellom by og land. Da byene vokste frem, fikk de enerett på handel med omgivelsene. Det ble ikke butikker på landet før dette privilegiesystemet ble avskaffet i 1850-årene. Men på den tiden var det fremdeles vanligst å bytte varer. En kone kunne godt gå til handelsmannen med et spann egg og bytte til seg sukker, kaffe eller andre kolonialvarer. Ellers tok bøndene sikte på å dekke husstandens forskjellige behov både i mat- og kles-veien – ja, til og med redskap og annet nødvendig utstyr ble i størst mulig utstrekning laget av bøndene selv.

Byreiser

De fleste bønder gjorde iallefall et par byreiser i året: En i den rolige sesongen mellom plogonn og høyonn, og en på førjulsvinteren etter at høstslaktingen var over. Jørgen Dahl har fortalt at folk



Tidlig på 1700-tallet kom posten til Vardøhus i Finnmark to ganger i året! Foto: Fra Wikipedia.

fra Hærland måtte ta ut i 2–3-tiden om morgenen hvis de skulle nå inn til byen i 6–7-tiden om kvelden. Man hvilte gjerne tre ganger på turen: På Høyendal i Askim, på Elvestad eller Skaug i Hobøl og på Ringnes ved Gjersjøen. Så snart man var kommet frem til Christiania, tok man inn hos den høkeren som selv stammet fra bygdene og derfor kunne omgås bøndene lettere enn de egentlige borgere. Høkerne bygde herberger og staller der kundene fikk overnatte for liten eller ingen betaling. Disse rommene hadde plass til både tre og fire senger, og når trafikken var stor, måtte folk ligge flere sammen i hver seng. Ofte kunne bykjørere fra forskjellige bygder bli stuet i hop på samme rom. Høkerne hadde rett til brennevins-salg. Derfor gikk det ofte livlig for seg ut over natta. De av bøndene som hadde lengst vei til byen, måtte bli over en dag for å få utrettet alle sine ærender, og til takk for høkerens gjestfrihet gjorde de gjerne sine innkjøp hos ham.

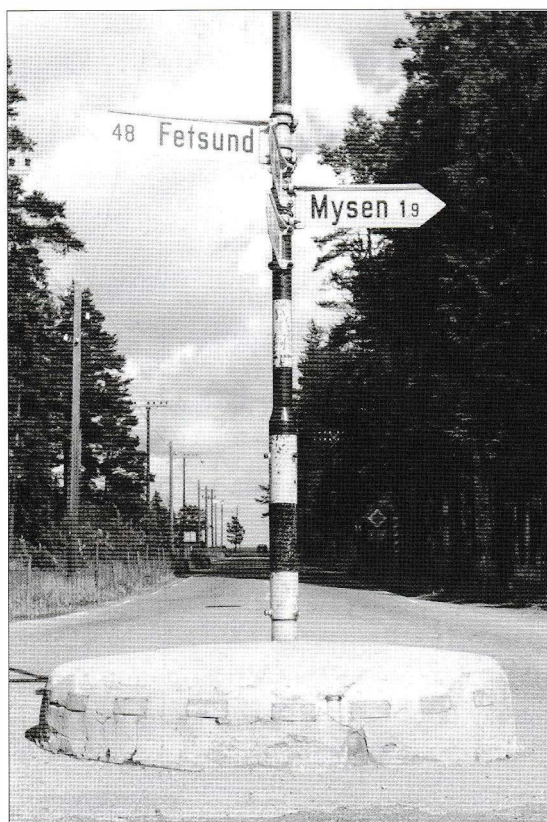
Ny trasé gjennom indre Østfold

Fossum bru ble bygget som erstatning for ferjing over Onstadsund. Den ble ferdig i 1855. Med denne brua fikk veien

gjennom Spydeberg og frem til Askim, og videre forbi Momarken og videre ostover til Sverige, et nytt løp som i hovedsak faller sammen med nåværende riksvei 128 (2014). Kostnadene for Fossum bru ble på kr 85 470,58.

La oss se på bakgrunnen for utbedringsarbeidene med veien i siste halvdel av 1800-tallet. Vi siterer fra «Detaillforslag om Anlegg af ny vei mellom Brændemoen og Hån», datert 1868, og underskrevet av Ingeniørloytnant Brandt:

Efter at vejen fra Kristiania til Brændemoen i Aarene 1854–63 er bleven fuldstændig omlagt som Chausee, staar nu igjen til Omlægning af Vejen mellem Kristiania og Sverige over Hån, Strækningen fra Brændemoen østover, ca. 3 1/8 Mil. Idet jeg til Motivering af en forbedret Kommunikation her kan henviser til Slutningen af Amtets Skrivelse til indre-departementet af 6te December og Formandskabernes Andragende af 10de Mai 1865, som medfølger, bemerkes, at denne Vej har Betydning ikke alene for den indre Ferdsel mellem Sognene Ejdsberg, Herland og Odemark (5 à 6000 Mennesker) men ogsaa for den Trafik med Kristiania og de smaalske Byer, som udgaar saavel fra disse Sogne som fra især Nordmark Herred i Wermland. Denne Trafik bestaar saa vel for Norges som Sveriges Vedkommende i Afsetning af Korn og Fedevarer hvortil for Sveriges Del maa føjes Jernvarer. (...) med den Tilstand, hvori denne Vej nu befinder sig, er den kun lidet skikket til Befordring af en saadan Trafik. Under Hænvisning til medfølgende Profiler og de anstillede Transportberegninger bemerkes, at den i gjennemsnitt krever 20 Hestedagsverk pr. Mil (...) Dens Omlægning krever saaledes en fuldstændig ny linje, som nu er udstykket fra Brændemoen paa Nordsiden af den gamle Vej indtil Lundeby i Herland.



Denne veiviseren sto i Momarkenkrysset.
Foto: Indre Smaalenenes Avis.

Veianlegget videre ostover fra Brennemoen ble gjennomført frem til Lundeby i 1876 og videre til Ørje i 1877. Den nye veien erstattet nå «Kongeveien» som skrev seg fra 1818. Med dette var traséen for den dags E18, (nå riksvei 128 i 2014) igjen lagt om. I Eidsberg og Hærland ble veien omtalt som «Storveien» eller «Linna».

Fra 1901 var det person- og postrute mellom Mysen og Ørje. I den første tiden ble den kjørt med diligence, fra 1909 med bil på sommertid og fra 1920-årene med bil også om vinteren. Fra 1930 var det gode rutetilbud i Hærland, både til Mysen og Oslo. Privat-bilismen økte og dermed forsvant grunnlaget for alle bilrutene. Fast dekke ble først lagt vestfra på

riksvei 6, til Lundeby skole i 1946, og sammenhengende til Ørje i 1950. Fast asfaltdekke kostet da 37 kroner pr. meter. Det husket Kjell Undrum at veioppsynsmann Sigurd Høgås hadde fortalt en gang.

Den nye riksvei 6 gjennom Hærland

Under omleggingen av veien i 1876–77 ble traséen sterkt forandret. Etter passeringen av Glomma gikk veien igjennom Askim og østover til Sekkelsten. Deretter var det noen skarpe svinger både nedover og oppover Fuskbakkene som hadde gatestein. Noe av restene etter det gamle veidekket kan sees helt i bunnen av bakkene. Videre gikk veien over Slitusletta og gjennom noen skarpe svinger før en kom frem til Svenskegrana ved Brennemoen. Deretter skar den rett østover over Mona der riksvei 128 går nå. Momarken ble det nye store krysset. Derfra var det flere svinger nedover Skofterudhellinga. Deretter gikk traséen forbi Ramstad-krysset til Vister-hellinga med noen skarpe svinger oppover til

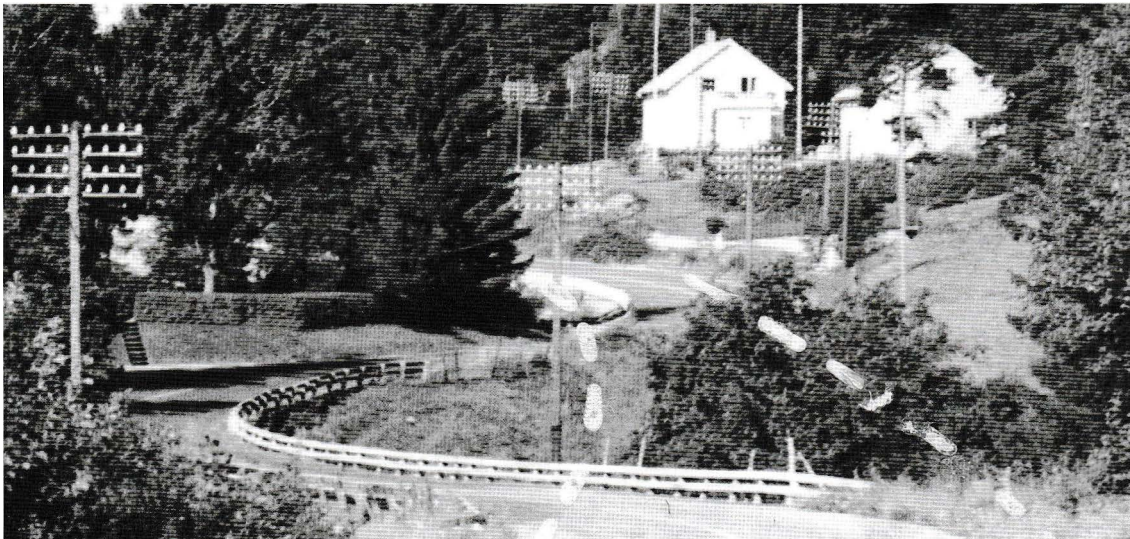
Hærland kirke, så gjennom gården Kirkeby og nedover forbi «Ørmholoa» i noen skarpe svinger som vi kan se restene av, før den gikk forbi Bøndenes hus og over Bergerbrua til Fram. Videre gikk den stort sett langs nåværende trasé til Lundeby. Så bar det over Lundeby-bekken og gjennom noen skarpe svinger opp til Vollebekk, videre forbi Myrvold og opp Åsheim-svingene, rundt Rundtjenn og ned svingbakkene til Rødenes-grensa.

Trafikkmengden økte raskt og i 1950-åra ble de fleste skarpe svingene rettet ut til slik de ser ut nå (2016).

Senere ble det bygd en ny vei fra Melleby til Ørje, deretter ble det bygd ny E18 som motorvei gjennom Østfold i flere etapper som ble ferdig til svenskegrensen i 2017.

Kilder:

- Glimt fra veihistorien i Østfold
- Hærland utnytter mulighetene,
- Eidsberg bygdehistorie I
- Google
- Wikipedia.



Forslag til utbedring av svingete vei i Hærland. Foto: Indre Smaalenenes Avis.