

59. Den nye traséen fra 1857 gjennom Askim og Eidsberg

Gjennom hele historien har mye forandret seg, og slik var det også med veiene. Vi tenker nå på veien fra Kristiania til Stockholm. En av dem var Karl Johans vei fra 1828, men den var ikke i bruk lengre enn 30 år. Den var rett og fin etter den tids veier, bred nok til at man kunne kjøre med vogn. Trafikken økte, og det ble mer og mer transport, og med dårlig vær kunne det være vanskelig å komme seg fram, særlig i bratte bakker. Det var ikke uvanlig at de som kjørte med tung vognlaster, måtte lesse av noe nederst i bakkene og «kippkjøre» flere omganger for å få alt med seg. Dette var ikke holdbart.

Det var først og fremst det å komme over Glomma som var det største problemet. Overgangen ved Onstad sund var tungvint og mange ganger overbelastet, så noe måtte gjøres. Det var flere forslag og flere steder som ble vurdert, men valget falt på Fossumalternativet. Når de først hadde bestemt, seg gikk det raskt. Til amtstinget i 1853 forelå tegninger og overslag for en kjedebu i ett spenn over Fossum-fossen, utarbeidet av Chr. W. Bergh som var blitt departementets «Assistent i Veivesenets anliggender». Samtidig forelå planer for 18,2 km ny vei fra «Pladsen Brennemo i Eidsberg til pladsen Knapstad i Hobøl». Overslaget for brua lød på 29 150 spesidaler, med veggen 77 900 spesidaler.

Bygging av Fossum bru i 1854 ble etter anbud bortsatt til eieren av Fritzøe Værk, men under den eksepsjonelt lave vannstanden denne høsten ble det oppdaget et skjær ute i fossen hvor det var mulig å sette opp en brupilar. Det store spennet kunne nå deles opp i to spenn á 37,50 meters lengde, og brua kostet 85 470,58 spesidaler. Fossum bru som nå erstattet ferjing over Onstad sund, ble ferdig i 1857.

Men la oss se på bakgrunnen for utbedringsarbeidene på veien i siste halvdel av 1800-tallet. Vi siterer fra «*Detailleforslag om Anlæg af ny Vej mellem Brændemoen og Hån*», og underskrevet av Ingeniør løjtnant 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 henvise til*

Sluttningen 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 Ødemark (5 a 6000 Mennesker) men ogsaa for den Trafik med Kristiania og de smaalenske 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 Fedeverer 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 Transport beregninger bemerkes, at den i gjennemsnitt krever 20 Hestedagsverk pr. Mil (...) Dens Omlægning krever saaledes en fuldstendig ny linje, som nu er udstykket fra Brændemoen paa Nordsiden af den gamle Vej indtil Lundeby i Herland.

Veianlegget videre østover fra Brendemoen ble gjennomført fram 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 rv. 128 i 2019) igjen lagt om. I Eidsberg og Hærland ble veien omtalt som «Storveien» eller «Linna».

Fast dekke ble først lagt vestfra på rv. 6 (riksveien før den ble døpt om til E 18) til Lundeby skole i 1946 og sammenhengende til Ørje i 1950. Fast asfaltdekke kostet da 37 kroner pr. meter husker Kjell Undrum at veioppsynsmann Sigurd Høgås hadde fortalt en gang.

Kilder angående ny trasé for kongeveien: Glimt fra veghistorien i Østfold og Smålenene bru og dens forgjengere, utgitt av Statens vegvesen.

Hvor ble så den nye veistrekningen anlagt

Etter at veien kom over Høgda i Spydeberg, fortsatte den nedover og langs fjellet fram til Fossum bru. Etter passeringen av brua fulgte den det laveste nivå ved åsen til høyre forbi der som gartneriet til Rustad ligger nå (2019). Litt etter gartneriet fortsatte den opp bakken til venstre og fortsatte der nåværende trasé mot Askim nå går. (På den tiden var det ikke noen by, den kom først etter jernbanen i 1882).

Geir Johansen i Askim Historielag forteller at i bakken opp til Askim ved Hasle, fortsatte den rett fram opp til der Askimbyen skole nå ligger og fortsatte der Skolegata nå er, østover til Høyendal og videre østover til Sekkelsten.



Da jernbanen kom i 1882 ble denne veien stengt, og da ble det en overgang på toppen av bakken, og veien gikk innom det som nå er Askim og fortsatte opp til Høyendal og videre til Sekkelsten.



Det var lenge diskusjoner om veien fortsatt skulle gå der den gikk innom Askim eller om den skulle legges utenom, men 15. desember

1980 åpnet den nye veistrekningen. Den fortsatte da rett fram ved overgangen, under jernbanen lengre framme og videre opp til Høyendal.

Så kommer vi til Fuskbakkene som gikk i skarpe svinger på begge sider av bakken, både nedover og oppover. Nå skulle det unngås bratte bakker, slik at hestetrafikken skulle få det lettere enn det man hadde på den tidligere veien. I tillegg var den steinlagt (brostein), sikkert for at det skulle bli lettere å komme opp med tunge lass, ellers kunne det bli svært tungt, da hjulene lett sank ned i gjørma, spesielt i regnvær, men også for å unngå at masse rant ut og ødela veien ved nedbør.



Siden fortsatte veien over Slitusletta. Der skogen begynte, var det først en skarp sving til høyre og deretter til venstre før den kom opp til Vatnersteinen og Svenskegrana.

Vatnersteinen er et begrep fra den tiden da det bare var hestetrafikk her på veiene. Denne flate steinen ligger inntil gangveien ca. 200 meter vest for rundkjøringen på Brennemoen, ved siden av den gamle E18. For en tid siden ble denne veistrekningen lagt om på grunn av noen skarpe svinger som var der før en kom ut på Slitusletta. I gamle tider gikk den gamle veien rett ved siden av denne steinen, for der var det et vannoppkomme (ile) eller en liten bekk hvor det alltid var rennende vann vinter som sommer. Alle hester som kom forbi der viste om denne ilen så der ble det alltid en liten rast hvor hestene fikk slukket tørsten sin. Det sies at denne ilen ble flittig brukt av tatere som ofte

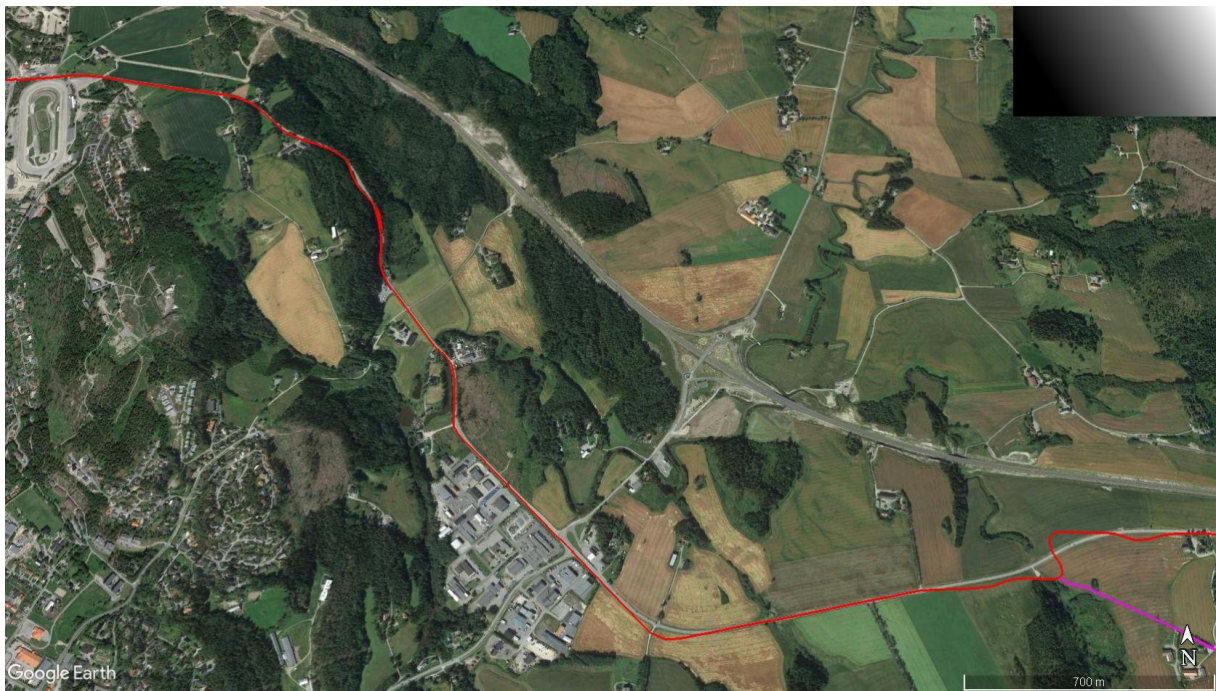
var i området og andre veifarende. Med tiden har vannet gravd seg dypere slik at det nå ville bli vanskelig for hester å drikke der.

Det er mer å lese om dette på www.kulturminnekart.no.

Derfra den fortsatte på nåværende trasé til litt forbi utsiktspunktet over Eidsberg. Der gikk den tidligere litt nordenfor nåværende vei og videre til Momarken.



Videre nedover Skofterudhellinga hvor det var noen svinger og over ei ny bru over Mysenelva ved Rustad. Først når vi kom til Visterbrua, som var ei fin hvelvbru, begynte den kjente Visterhellinga med mange skarpe svinger før vi kom opp til krysset ved Hærland kirke. Det var særlig den første svingen øverst der de som kom østfra, gjerne kjørte for fort. Så gikk det rett fram ned mot Visterbekken. Dette var nok ikke det største problemet for hestetrafikken, men etter at bilene kom og dermed større fart at vanskelighetene etter hvert ble større. Når vi kom opp bakken, var vi ved krysset der vi sørover kom til Hærland kirke og til venstre forbi Herslet til Homstvedt. Deretter ble veien lagt tvers igjennom tunet på Kirkeby.



Deretter ble veien lagt i store og mange svinger før man kom ned til brua over Revhaugbekken, og videre gikk den opp til brua over Bergerbekken. Nå er det lett å si at den passerte Bøndenes hus, men det gikk rundt 50 år før det begynte å bli bebyggelse ved siden av veien. Da ble det bygd både hus, butikker, posthus og bensinstasjoner etter hvert. Siden gikk veien stort sett slik vi ser den i dag til Lundebý, men det meste av tiden nordafor den gamle kongeveien til Karl Johan. Det vil si etter at denne gamle veien kom over Glomma ved Onstad sund, gikk den på nordsiden av den nye veien, men de krysset hverandre ved Brennemoen.

Mellom Bøndenes hus og Lundebý lå en lite bruk som ble kalt «Moskva». Dette bruket lå i nord/østre kant av rundkjøringa ved Svenneby. Det var hit Anna Wilson flyttet bygningen på Delingsrud, og det var her hun senere bodde. I tillegg eide hun øvre Tangen og Elverø. Anna Wilson var en spesiell dame. Hennes mange opphold i Amerika gjorde sitt til at hun virket fremmedartet på omgivelsene.

Lille julaften i 1998 bringer Indre Smaalenenes Avis en artikkel som er ført i pennen av denne tids redaktør David Koth Nordbye.

Anna Wilsons niese, Olga Buer Sorte, forteller til redaktøren en spesiell historie som en prøver å gi et sammendrag av sammen med observasjoner fra andre kilder.

William H. Taft var USAs president i en fireårsperiode fra 1909. Det hevdes

at han skal være far til Anna Wilsons datter Olga. Det var en stor belastning å ha barn utenfor ekteskap på denne tid. At faren skulle være en høytstående amerikansk embetsmann på vei mot maktens tinder, gjorde ikke saken bedre. I kirkeboka når Olga blir døpt i 1894, kalles faren Kavalerist Henry Roland. Mer om dette kan leses i boken Det er mer å lese om dette i «Øst i Kroken» og litt vestover.

Etter at den krysset Heravassdraget over Lundebybrua, fortsatte den før Liabakken over Kvernhusengbekken. Der ble det igjen noen skarpe svinger før toppen. Brua nederst i bakken var veldig smal, 6 alen, ca. 3 ½ meter, som resten av veien, og den stod nærmest på tvers. Derfor sto det noen kraftige stabbesteiner nederst, for der var det veldig bratt ned mot bekken. For mange som kom der med store lass, var det ikke uvanlig at de hadde med seg to hester, den andre bak for å hjelpe med å holde igjen nedover.



Deretter fortsatte den sør for Moenstjenn eller Aakertjenn som det het på den tida.

På Myrvold var det et hvilested. 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.

Olea Hakabru var en av eierne en tid og hun 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 mulkt for ulovlig brennevinssalg, og mulktene gikk over fra gjestgivers lommer til fattigkassen.

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 gjess kom fra Sverige og som skulle videre til Kristiania. Da de kom til Myrvold var den første dagsmarsjen slutt, så da overnattet de her.

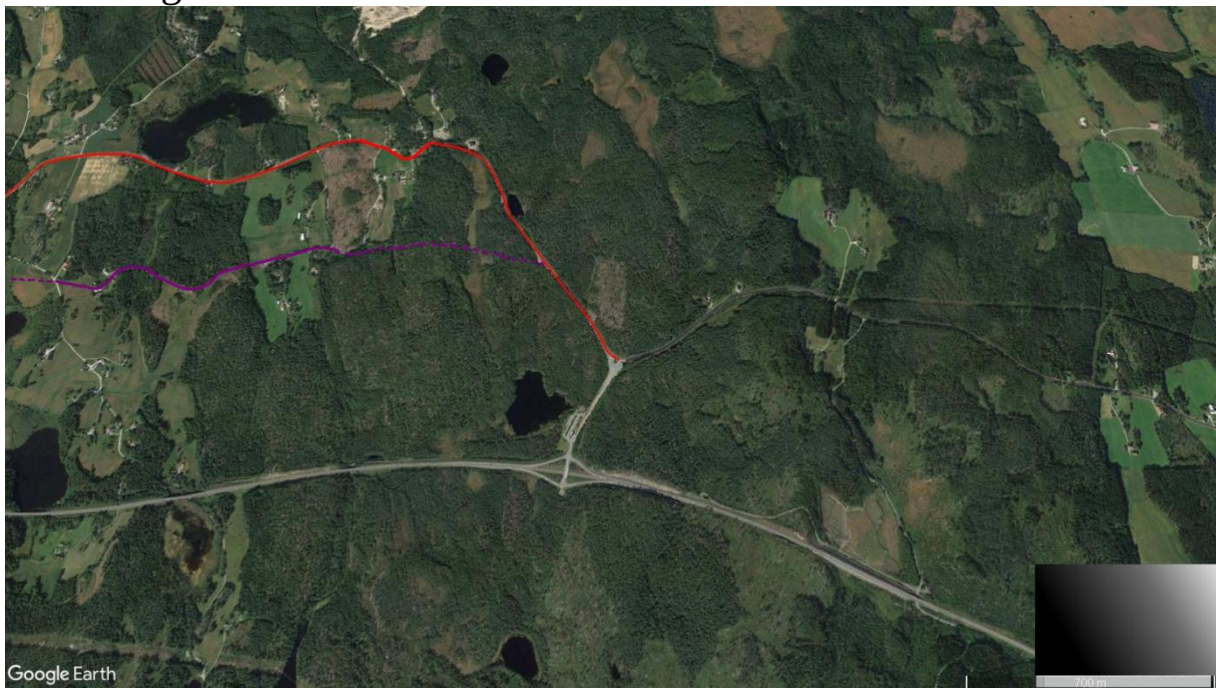
Det er mer å lese om dette i «Haakon 2014».

Etter Myrvold var det ei helling opp til Åsen, ikke så veldig bratt, men med mange skarpe svinger. Helt øverst var det en spesielt skarp sving hvor det en gang på 1950-tallet kom en kanadier i alt for stor fart fra Ørje. Der mistet han kontrollen og omkom etter et sammenstøt med en fjellknaus. Dette stedet heter Kanadiersvingen den dag i dag.

Veien fortsatte rundt Rundtjern for deretter å krysse Karl Johans kongevei. Det sier seg selv at de beryktede svingbakkene på grensen til Rødnes, var skarpe. Så fortsatte traséen nærmest der den går i dag til Ørje.



Trafikken økte, og kravet til nyere, bedre og bredere vei tvang seg fram, og i vårt distrikt ble ei ny hengebru bygd over Glomma litt nordenfor den gamle i 1961. Denne nye veien går stort sett i samme trasé som den fra 1857, men med en del oppretting der det var noen småsvinger. I tillegg ble den utbedret og utvidet med vel 1 meter på hver side. Der det var ekstra skarpe svinger, ble den lagt helt om, og vi nevner: Fuskbakkene, Visterhellinga, strekningen nord for Hærland kirke, Liahellinga og hellinga fra Myrvoll og opp til Åsen. På Rødenessida var det nok Svingbakken som fikk den største forandringen.



Igjen gjentok det samme seg. For 4. gang siden 1828 ble behovet for ny og bedre vei igjen aktuelt. I 2017 sto ny motorvei ferdig etter arbeid i flere år og mange etapper gjennom Eidsberg.