

## VEIER I RÆLINGEN

*Av lærer Olav Tvetter.*

Den første nybygger i Rælingen trengte ikke til mange veier. Litt etter hvert ble det vel en opptråkket sti ned til elva, seinere ble det vel en kusti opp mot skogen. På Øyeren hadde han båt som han brukte når han skulle ut på reiser. Men da denne mannen fikk granner, ble det også tråkket opp stier mellom gardene, for menneskene likte å være sammen, og de trengte ofte hjelp av hverandre. Når varmen gikk ut for dem, var det alltid lettere å springe over til naboen å låne varme enn å gi seg i kast med flintesteinene. Eller når ulykkene kom over mennesker og dyr, da hadde de igjen den utveien å springe til naboen etter hjelp. På den måten kom de første veiene til å gå fra gard til gard («gå gardimellom») og derfra til neste gard som lå lenger borte. Slik kom også de første bygdeveier til å svinge oppom alle gardstun og slik går de eldste veiene ennå. De rette og korteste veier fra bygd til bygd hører vår egen tid til.

Fra middelalderen hører vi ikke så mye om veiene i Rælingen, men Sverre Steen sier i Norsk Kulturhistorie at veiene i det 12. århundre gikk omtrent der de gikk i det 16. århundre. En ting er sikkert, menneskene måtte ha veier til kjøp og ting. Vi har post og telefon, de gamle sendte budstikka fra gard til gard når det var en ordre som skulle gis. Folk var flinke til å greie seg sjøl før i tida, men likevel måtte de til byen etter salt. På den måten ble det nok en del veier, men det var bare ride-, gå- eller slepeveier, for hjulredskap hadde ingen i den tida.

Over bekker og elv  
Hestene vassa over  
stokker over bekken  
kavlebruer, de la et p  
la de tett med mind  
å legge bar og kvist o  
igjen. På den måte  
ferdselsveier som skog  
over bekkene eller la  
har vi mange navn i  
Grinitaje ligger Ann  
av en bjønn her, fo  
dalen, og ovafor Ra  
tida måtte de to ga  
bygge bruene og ho  
som ødela brua, må  
(sølv) til dem som  
det større bruer som  
Nittedalen, måtte  
kunne også en rik m  
av alle som reiste o

Fra det 16. århu  
i riksarkiv og stats  
barn å møte opp i  
barn døpes før de  
leid inn av presten  
klokker, og etter g  
utafor kjøpka. På  
leste alle kunngjør  
og tingmøter. Kar  
mundur for å sette  
stryke et kvinnfol  
Eli Pedersdatter F  
barn i dølgsmål,  
skrekk og avsky.

Ved kjøpka sto  
dengang skatter o  
kjørt til tiendebo  
kongen bort disse

Over bekker og elver var det ingen bruer til å begynne med. Hestene vassa over der det var grunnest, og menneskene la stokker over bekken til klopp. Seinere fant de på å bygge kavlebruer, de la et par tjukke stokker over bekken, og deretter lå de tett med mindre kavler tversover, snart lærte de seg til å legge bar og kvist oppå kavlene og litt jord og grus oppå der igjen. På den måten fikk de «en risebro». Men på mindre ferdselsveier som skogs- og seterveier har de alltid brukt å vasse over bekkene eller laga de seg klopper av tre og stein. Ennå har vi mange navn i Rælingen som minner om dette. Innafor Grinitaje ligger Annekloppa. Ei jente, Anne Jahr, blei drept av en bjønn her, fortalte de gamle. Lenger inne er Stabbrudalen, og ovafor Ramstadsjøen ligger Brudalsva. I den første tida måtte de to gardene som lå på hver sin side av bekken, bygge bruene og holde dem ved like, men var det en reisende som ødela brua, måtte han bøte skaden og betale 3 merker (sølv) til dem som eide brua, stod det i Gulatingsloven. Var det større bruer som skulle bygges, som f. eks. ved Rotnes i Nittedalen, måtte «hele almuen» sjølsagt være med, eller så kunne også en rik mann bygge brua aleine og siden ta brupenger av alle som reiste over.

Fra det 16. århundre finner vi flere opplysninger om veiene i riksarkiv og statsarkiv. Først var det en plikt for alle sognebarn å møte opp i kjærka hver prekesøndag. Her skulle alle barn døpes før de var 8 dager gamle, her ble inngangskonene leid inn av presten, her ble ungdommen undervist av prest og klokker, og etter gudstjenesten fikk ungguttene lære eksersis utafør kjærka. På hestevollen stod lensmannen og skreik og leste alle kunngjøringer om dødsfall og skifter, om auksjoner og tingmøter. Kanskje også skarpretteren var møtt opp i full mundur for å sette brennemerket i panna på en tyv, eller kagstryke et kvinnfolk for et uekte barn. I 1705 ble tjenestepike Eli Pedersdatter Fjerdingby henrettet fordi hun hadde født et barn i dølgsmål, hennes hode ble satt på en stake, andre til skrekk og avsky.

Ved kjærka stod det også ei tiendebod. Bøndene betalte dengang skatter og landskyld med varer, og disse varene ble kjørt til tiendeboden for å oppbevares der. Seinere forpaktet kongen bort disse varene til folk som betalte godt for dem, og



disse forpaktere fikk bøndene til å kjøre varene, somme ganger helt til Oslo.

Folk på den tid var også pliktige til å møte opp på tingene som ble holdt flere ganger om året. Noen skulle være lagrettemenn, andre skulle være vitner. Her ble skattemanntallet tatt opp, og her måtte bøndene gi oppgave over besetning og avling, så skattene og tienden kunne bli så rettferdige som mulig. Var det en som hadde forbrutt seg, ble han særskilt stevnet til tings av fut eller lensmann. Futeregnskapet fra 1614 forteller: «Tord Vestegaard for han ikke møtte til Tinget der han av Bondelensmannen var stevnet. — Pending  $\frac{1}{2}$  daler» (i mulkt). «Gudmund Narvestad og Haldor Grini for Engearbeide for 1614 de ikke gjort haver. — Pending 1 daler.» De pliktet å være med i slåttonna hos futen noen dager om året. En forstår av alt dette at rælingene, som andre, ofte måtte ut og reise i gamle dager, og der de ofte reiste, enten de rei eller gikk eller de kjørte slep, der ble det en opptråkket vei. Den gikk rett opp og ned i bakkene, på de tørreste rabber og svingte innom alle gardar. Der bygda var brei, måtte veien dele seg i to, slik den vel har gjort fra Nordbydalen til Hektner. En vei gikk om Nes, over Krok til Jahr, derfra rett over dalen til Søstua Tveiter og videre om Østegården til Hektner. Den andre veien fra Nordby gikk om Grini og Jahr, derfra over til Ramstad, like forbi gravhaugen og opp til Vestegarden og Hektner. Videre oppover Rælingen var det bare én vei som gikk fra gard til gard. Fra Åmodt gikk veien over den djupe dalen til Øgarden, her svingte den ned til Knatten, rett fram til Rud, ned om Rudsberget og til Lillestrøm gård omtrent der riksveien går nå. På Rudsberget bodde futen, så veien her forbi ble mye brukt. Fra Lillestrøm gård fulgte veien stranda oppover til Templet, der svingte den opp til Kastelet mellom Stalsberg og Strøm, og dermed var en kommet inn i Skedsmo sogn.

Imidlertid var Fet, og dermed Rælingen, av de bygder som alt i gammel tid fikk kongeveier. Det ser vi av et klageskriv som bøndene sendte til statsholderen i 1688. De var blitt befalt å dra til Gjelleråsen på veiarbeid (andre ganger til Nittedal og Hakadal) og det ville de nødig: «For eders høie Excel. forsaarsagis Vi fattige Almue af Fedt Prestegield: Nedre Romeriges fogderi Vemodelig at andrage at saasom Ko. May. foged Jens

Pedersen igaar —  
 bref, oc hafuer lad  
 aassen, med femb  
 at arbeide med me  
 Deel oc tøgnsel i  
 fire landtzveier so  
 fra Oplandene som  
 Vestre side Øieren  
 oc ligesaa paa der  
 som snart er dend  
 — des for uden la  
 moen, som To Mi  
 Høllandtz sogn, r  
 Christiania til Blac  
 bor ved Vandet  
 baader for den R  
 maa schydse tre  
 vi alt intet nyder  
 deslige holdes, hu  
 fornemlig siden fi  
 ock dersom den gu  
 da wil det wisselig  
 derfor underdan:  
 wille anse os fatt  
 Weigs arbeid naa  
 os widt fra ligger  
 noget got deraf,  
 Gierdrum oc fler  
 falder igiennem,  
 hafuer deris wei  
 leiligere end os.  
 Christen Blechen  
 wegne dette at o  
 forschaansel afwa  
 Christiania d.  
 Christen Han  
 To dager ette  
 «Supplicanten  
 I 1691 klager

Pedersen igaar — paa Kirchegaarden wed General Weimesters bref, oc hafuer ladet tilsige, at vi skulle møde idag paa Gelderaassen, med femb dagers kost oc behørige materialer paa veien at arbeide med mere, da som Vi fattige folck nock hafuer Voris Deel oc tønngsel i des fald, da det lille Sogen allene maa holde fire landtzveier som falder her igiennem Nembl.: Landtzveien fra Oplandene som gaar til Fredrikstad oc strecker sig paa dend Vestre side Øieren igiennem Enneback sogn ofuer Onstad Sund, oc ligesaa paa dend Østre side samme Øyer ofuer Mari Stigen som snart er dend besuerligste wei mand wed her nærværende, — des for uden landtzveien fra Christiania til festningen Bassmoen, som To Miile ofuer Schoug oc field- Fetstien kaldes til Høllandtz sogn, medtages — ligesaa med en anden wei fra Christiania til Blacker festning En Miil, foruden endel af os som bor ved Vandet af Øfrigheden ere paalagde, at maa holde baader for den Reisende ofuer det Store wand Øyeren, saa wi maa schydse tre Miile i huer schydsning til Morckfossen som vi alt intet nyder for imod andre steder, huor kongsbaade oc deslige holdes, huilcket er os fattige folck til stor tønngsel oc fornemlig siden festningerne Basmoen oc Blackier er anlagde ock dersom den gunstige Høie Øfrighed icke wil see det forandret, da wil det wisselig forarsages voris Ruin oc fordervelse. Beder derfor underdan: Eders høie Excel: dog med Naadsens øine wille anse os fattige folck, at vi for det paabudne Gelder Aas Weigs arbeid naadig: maa worde forschaanet, eftersom den er os widt fra liggende oc aldrig hafuer woris wei der, eller nyder noget got deraf, mens ere andre sogner saasom Nannestad, Gierdrum oc flere sogner, huor ingen almindelig Landtzveier falder igiennem, oc stedse baade Vinter oc Sommer nyder oc hafuer deris weier ofuer forn: Gelderaasen oc dennem beleiligere end os. Ock hafuer Vi befuldmegtiget en Dannemand Christen Blechen oc Joen Tallacksen Suindal paa samtlige vores wegne dette at ofuerlefer, oc Een naadig Resolution til woris forschaansel afwarte.

Christiania d. 21 Maj 1688.

Christen Hansen Blecke. Joen Tallacksen Suindal.»

To dager etter fikk de tilbake dette svaret:

«Supplicantene kand i dette tilfelde icke forschaanes.»

I 1691 klager almuen igjen over at de er innkalt til vei-



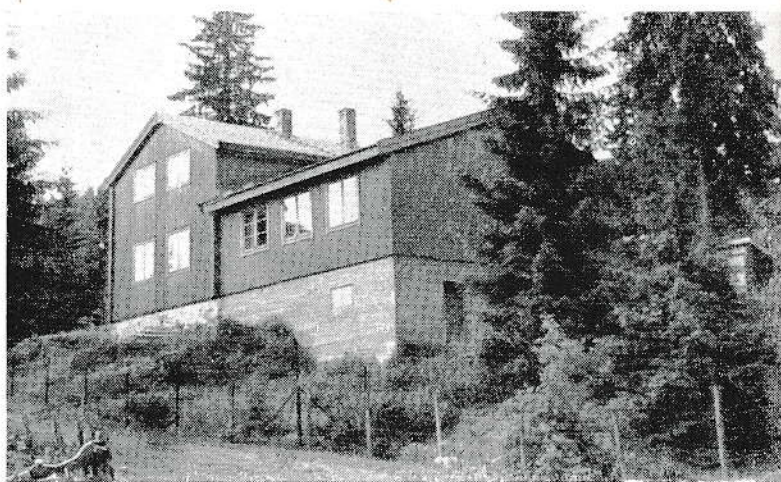


Foto: Carl R. Henie.  
Ved Fjellet bedehus går veien over Rælingsåsen.

rydning, denne gang med 5 dagers kost på et avdelt stykke, lengde tre fjerdings vei i Hakedal og Nittedal, som er over to mil fra deres hjem, og de har aldri noen drift der hverken vinter eller sommer. Denne gang hadde de fått 6 bønder til å skrive under, men like lite hjalp det.

Av disse hovedveiene som er nevnt i klageskrivet, gikk de to gjennom Rælingen. Veien fra Fet over Østersund (Fetsund) gikk om Garder og Tien og utover Tuen-øya. Her måtte de ferge over til Vestersund (Sundet) i Rælingen. Videre gikk veien rett opp til Sundhagan og Korsveien hvor den tok over Rælingsåsen til Sandbekken og Hovelsrud på Lørenskogen. Siden fulgte den noenlunde den gamle Strømsveien over Rasta og Bakåsen til Furuset i Aker. Herfra gikk den der den nåværende Strømsvei går til Oslo. — Den andre hovedveien (fra Opplandet til Fredrikstad) gikk ut fra Korsveien om Sand, Taje, Fjerdingby og rett over dalen fra kjørka og til Fjerdingbyhaugen, derfra om Holt, Smedstad, Skovholt og rett fram ved Tveitertørje, opp på høyeste topp ved Jahr, over dalen til Grini, og flere daler rett opp og ned til Haugen og Nordby og i nokså rett linje til Tomter. Her på Tomter-tunet gjorde veien en rett vinkel og gikk ned den bratte bakken til Solberg og Østby, derfra gikk veien om den store gravhaugen og opp til Ullergardene. Ved Narvestad

tok den rett opp  
bakk.

Disse veiene h  
Derfor kan det pa  
Magnus Lagabøter  
8 alen brei. Bønd  
om året: Første  
før ploget var sa  
slåttonn og tredje  
bestod i å hogge n  
og legge stokker o  
«baugreid», en slag  
da bøndene sjøl v  
midt etter veien.  
8 alen langt spyd  
hanker. Om nå v  
og falt av spydet  
mark eller mer sk  
leilendingen. — N  
tida ty til den pri  
da en ikke hadde  
bøter for den som  
hvert ble det bygd  
hvert. I Rælingen

I 1636 befalte  
forbedres. Nå fik  
ble satt opp lang  
i fred, for statho  
skjærer i milestolp  
straffes. Det kan  
etter veien, som g  
nok til det. I 16  
som for noen aa

Da Karl den  
mennene på Bak  
komme unna. D  
Sameia ved Skov  
med hestene for  
sjøl gikk inn på

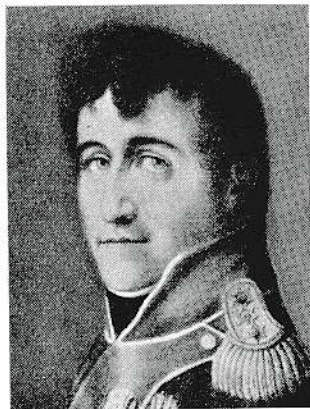


tok den rett oppover åsen til Sølgebøl og til Stranda i Ene-  
bakk.

Disse veiene hadde sikkert gått der siden middelalderen. Derfor kan det passe å se litt på de gamle veilovene i Norge. Magnus Lagabøters lov bestemmer at hovedveien skal være 8 alen brei. Bøndene var pålagt å gjøre veiarbeid tre ganger om året: Første gang så snart snøen var gått om våren og før ploegen var satt i jorda, andre gangen mellom våronn og slåttonn og tredje gangen før snøen falt om høsten. Arbeidet bestod i å hogge ned trær som vokste i veien, velte vekk steiner og legge stokker over myrene. En gang om året ble det holdt «baugreid», en slags vei-inspeksjon. Kongens ombudsmann lot da bøndene sjøl velge ut en mann som skulle ride på en hest midt etter veien. Tvers over manken på hesten holdt han et 8 alen langt spyd, i hver ende av spydet ble det hengt vidjehanker. Om nå veien var for smal, tok vidjehankene i trærne og falt av spydet, da måtte bøndene bøte. Bøter på ei halv mark eller mer skulle betales av grunneieren, mindre bøter av leilendingen. — Når folk skulle ut og reise, måtte de i den første tida ty til den private gjestfrihet om natta og om helligdagene da en ikke hadde lov til å reise. I de gamle lover var det satt bøter for den som stengte døra for en ferdesmann. Men etter hvert ble det bygd hvilesteder ved veiene, med en dagsreise mellom hvert. I Rælingen kunne de reisende få overnatte i Vestersund.

I 1636 befalte Kristian den fjerde at veiene i Norge skulle forbedres. Nå fikk hver gard sitt eget veistykke og milestolper ble satt opp langs veiene. Disse milestolper fikk nok ikke stå i fred, for statholderen befaler i 1690 at de som hogger eller skjærer i milestolpene, skulle på penger eller kroppen «alvorligen» straffes. Det kan hende det var de mange fanter som rekte etter veien, som gjorde dette hærverket. De var iallfall grusomme nok til det. I 1697 hører vi om «Stodderfoged Trond Skovholt som for noen aar siden ble ihjelslagen av fanter».

Da Karl den XII i 1716 holdt på å bli omringet av nordmennene på Bakåsen, måtte han ta veien om Rælingen for å komme unna. Da han kom opp Svenskekleiva, slo han leir på Sameia ved Skovholt. Kveld og morgen rei han ned til elva med hestene for å vanne dem, det var i Bure-landet. Kongen sjøl gikk inn på Årnes og bad om slike ting han hadde bruk



Prins Christian Fredrik.

før, i 1803, var det bygd vei fra Sandbekken til Stalsberghagan og videre om Gisedalen til Nitsund ved Trondhjemsveien.

Ennå var bakkene bratte, og mange fikk anledning til å prøve hestene sine. Trond Smedstad hadde den sterkeste hesten i Rælingen, fortalte sønnen, Kristian, i 1939 da han var bortimot 90 år. I ungdommen greidde Trond engang å kjøre over Rælingsåsen med 12 tønner bygg. Den nestbeste skulle ha greidd 11 tønner. De fleste rælinger kjørte omkring 1800 handtelja bjelker til byen. De var tunge, så de måtte gjøre kippvending opp på åsen. Nå hadde folk gjort seg vogner, men de hadde bare trenav i hjula, derfor tok de bestandig med seg en tjæredunk som hang bak på lasset. Når nå hjula tok til å pipe og skrike oppover de bratte bakkene, og seget ble mindre og mindre, var det som hjula kunne snakke, sa de gamle: «Vi kommer itte opp, vi kommer itte opp.» Så måtte kjørerekaren ta luntestikka og smøre tjære inn i navet, men hjula fortsatte å skrike: «Je vil ha meir, je vil ha meir.» På toppen av bakken gikk det lettere og nå peip hjula: «Vi kom opp lell, vi kom opp lell.» Når de nå etter mye strev kom til Oslo med et slikt lass, fikk de et par daler for det hele.

<sup>1</sup> Dette er også fortalt slik: Da kongen kom, var det bare ei lam kjerring igjen heime. De andre folka hadde rømt til skogs. Kongen ga seg i snakk med kona, og da han gikk hogg han tre hakk i støtta i muren og sa: «Dette skal du ha til minne om tolvte Karl, så du kan fortelle slekta di at du har talt med sjølvste kongen.»

*Red. anm.*

for, men da han ikke fikk svar fort nok, ble han så rasende at han hogg sverdet i murstøtta i peisen så merket skal sitte der den dag i dag, fortalte gamle folk for 50 år siden.<sup>1</sup> — En annen av kongeætt har også reist gjennom Rælingen, kronprins Christian Fredrik. Han var med i jaktselskapene på Fladeby høsten 1813, og nettopp det året var veien over Rælingsåsen til Sandbekken omlagt og forbedret. En dag reiste prinsen med følge oppover Rælingen for å se på dette veianlegget. Straks



150 år gammel

Alt i 1671 var 17. hundreåret v almuen mye kjør Sageierne lærte se å klage til statho drift og god fortjo nu lar noen med og der siden paa v til fortrengsel.» vært brukt i lan kan få kjøring a som almuen gjø gård var det innl

var et trafikert s lese og skrive, ak bøker, og han m til å gjøre frisky å reise fritt. Nå etter gammel nor



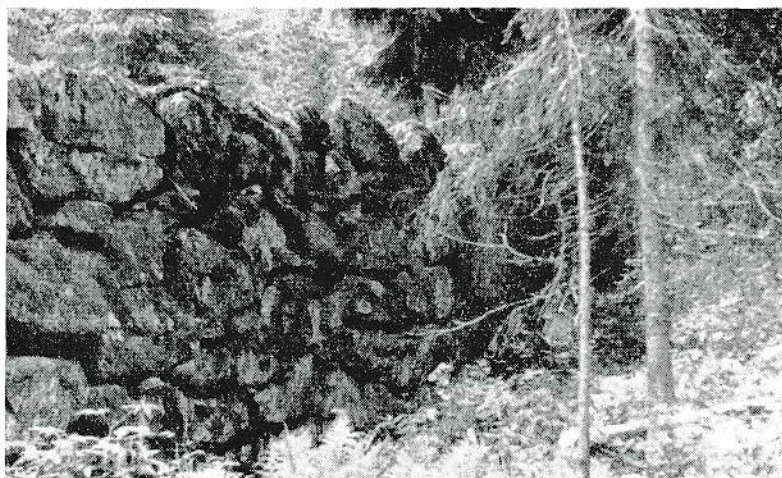


Foto: Carl R. Henie

150 år gammel forstøtningsmur på veien over Rælingsåsen.

Alt i 1671 var det flere sager på Nes, Nordby og By og i det 17. hundreåret var det 105 sager rundt Øyeren. Her fikk almuen mye kjøring av bord og planker, som skulle til Oslo. Sageierne lærte seg snart å lage bordbåter, og bøndene tok til å klage til statholderen: «Fra Arilds tid haver det verit stor drift og god fortjeneste med Saugbordskjørsel. — — — men nu lar noen med Baater føre alle bord — — — til Stalsberg, og der siden paa vogner lader indkjøre — — — os fattige almue til fortrensel.» Sageierne svarer på dette at bordbåtene har vært brukt i lang tid og før deres tid, og de som har hester kan få kjøring av planker fra Strømmen til Christiania, slik som almuen gjør andre steder på Romerike. (På Lillestrøm gård var det innlosjert 150 hester som gikk i denne kjøringa.)

#### Vestersund

var et trafikert sund i gamle dager. Sundmannen måtte kunne lese og skrive, akkurat som skyss-skafferen, for han skulle føre bøker, og han måtte kunne lese et pass så han ikke ble narret til å gjøre friskyss, bare kongens og kirkens menn hadde lov å reise fritt. Når en mann prøvde å jukse seg fram, hadde de etter gammel norsk lov tillatelse til å banke ham, bare de ikke



slo ham rent i hjel, men det gjaldt jo å lese papirene rett, for ellers kunne det gå galt.

I besiktigelsen av Nitsund i 1772 får vi høre hossen et sundsted skulle være. Først hører vi at mange reisende nå er gått over fra ride- og kløvsadler og slep til hjulredskap. Så får vi høre om sirlige, oljemalte sund- og veivisnings-stolper som står på begge sider av sundet. Foruten ferger har de flåter av stort grantømmer, 25 alen langt og 9 å 10 tommer i toppen. Det var 12—14 stokker i hver flåte med tre mindre stokker til tverrband. Det skal være minst fire slike flåter. Hvert annet eller tredje år må der skaffes en ny båt. Når elva er stor, og der må roes med årer, må en ha 4 dyktige karer om dagen og 4 om natta, fordi de samme karer ikke kan våke både natt og dag. Og en må ha årvåkne folk som er forsiktige, så de reisende ikke skal lide skade på hester og gods.

Betalinga for å ferge over en karjol var 8 skilling, for ei kjerre 4 sk., en ridende person 4 sk., en gående 2 sk., en hest med kløv eller slep 4 skilling. Til dette kom at de fastboende bønder måtte betale sundtold, to setting av hver. I Vestersund fikk de slik told fra gardene i Høland, Aurskog, Sørumsand, Fet og Rælingen, de måtte også betale told til Østersund, 3 setting havre. Dette siste nektet alle som bodde fra Årnes i Rælingen og utover, fordi de aldri brukte dette sundstedet ved Fetsund. I et klageskriv fra 1683 ber sundmennene på nedre Romerike om å nyte skattefrihet som alle sundmenn fra Arilds tid har hatt. Skrivet er datert på Stalsberg så vi må tro at sundmannen i Vestersund er med på dette. En del skattefrihet fikk de også, og sundkarene slapp militærtjeneste.

Det ble ikke stor forandring på veiene i Rælingen før den nye veiloven kom i 1824, og knapt nok da. Det meste av tungkjøringa måtte en gjøre unna om vinteren da is og snø lå over vann og myrer. Den gamle Christiania-marken var derfor lagt til februar, og Grunnetmarken til begynnelsen av mars måned. Det var naturlig at skyss-skafferen omkring 1800 bodde på Årnes og at det var hvilested i Rudsberget for de reisende.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Skyss-stasjonen var på Årnes til 1863. Da flyttet den til Nord-Hektner og i 1880 til Sør-Hektner. Her var det skyss-stasjon til 1929. Den blei da lagt ned for godt. Det var Olai og Christian Hektner som hadde stasjonsholdet fra 1880 til 1901. Da blei det overtatt av nevøen, Olaf Vestegaard.



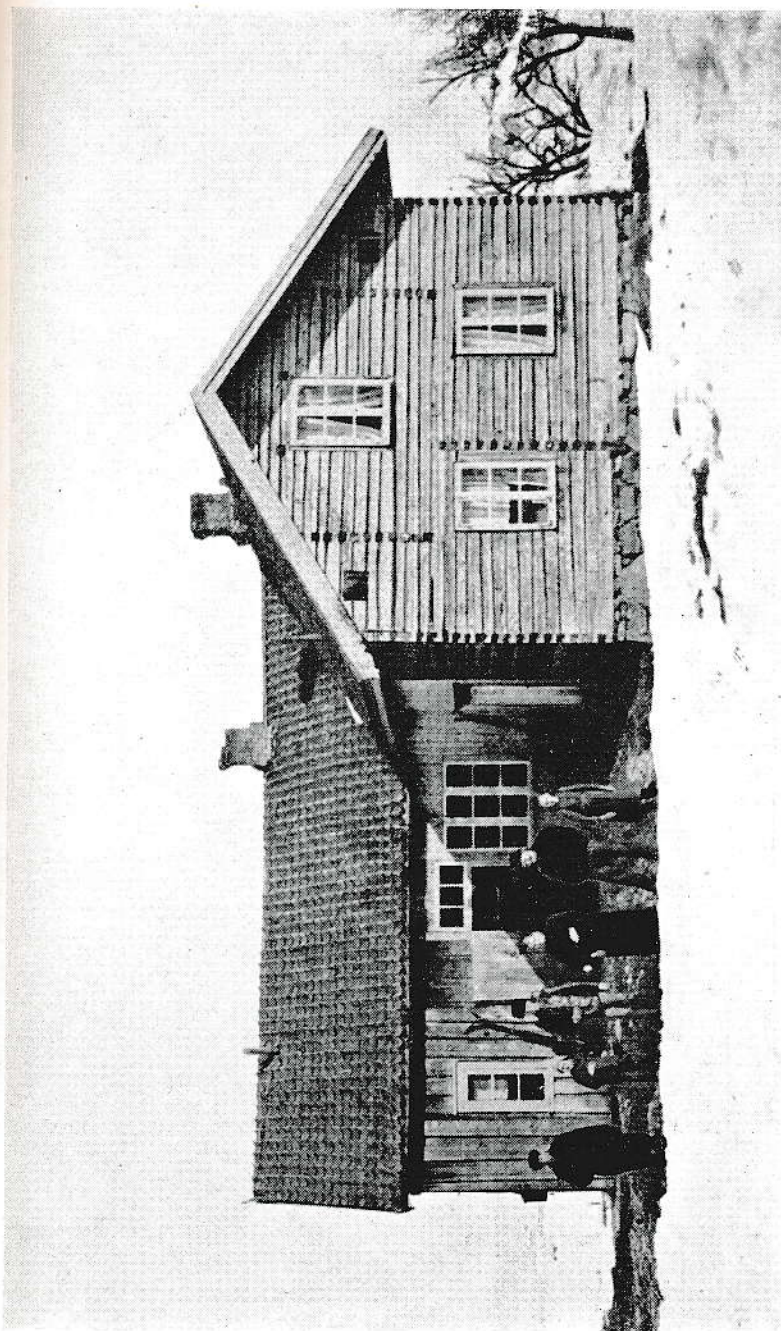
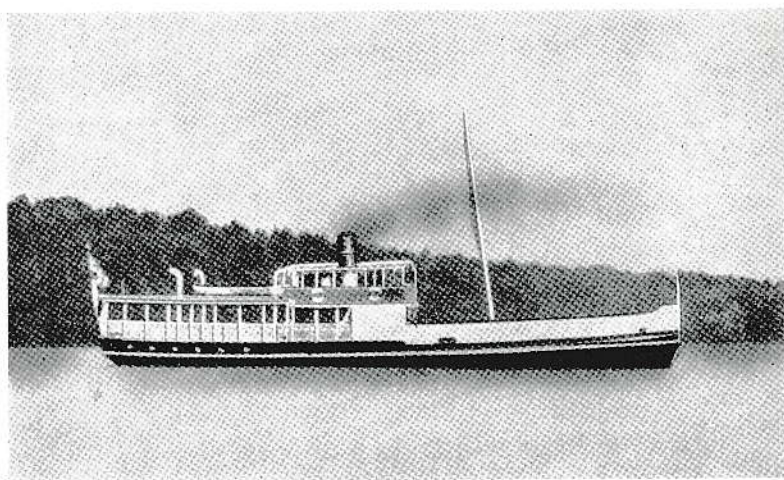


Foto: Th. Thorkelsen, Oslo, omkring 1900.

So-Hektner omkring 1895.

Nr. 3, 4 og 5 fra venstre er Olai, Randi og Christian Hektner. Husa på Hektner — floyen til venstre — er de eldste husa i Rælingen, om lag 300 år gamle.





Dampskipet «Strømmen».

Fra 1870-åra ble det mye veibygging i Rælingen. Veien fra Stranda i Enebakk ble nå lagt over Tekshagan til Narvestad og over Karlstadhagan til Tomter. I de bratte bakkene ble veien nå lagt i så mange svinger som mulig for å få den flatere, men så ble den mye lenger. Fra Nordby gjorde den mangfoldige svinger før den kom opp til Skjønberg. Herfra fulgte den åskanten til Jahr, ventelig for å spare på dyrket jord. Over Ramstad-dalen var det igjen mange svinger før en kom opp til Tveiter-tørje. Herfra til Sø-Hektner fulgtes den gamle kongeveien, men så svingte de brått av mot skogen igjen, forbi Flatby og Slette. Fra Oppsal til Nybakk gikk den noenlunde der den nye riksveien går. Over Fjerdingsby-hagan til Taje var det igjen utallige svinger, men fra Taje fulgtes den gamle kongevei til Sand og Nygard. Opp-Rælingen, som hittil ikke hadde hatt noen annen vei enn den eldgamle som gikk «gardimel-lom», fikk nå sin første planerte bygdevei. Den går langs skogkanten fra Nygard til Stalsberghagan og kalles nå Øvre Rælingsvei eller Gamleveien. Hele bygdeveien gjennom Rælingen ble åpnet for trafikk i 1876, og veien gjennom Strømsdalen til Lillestrøm i 1880. Fet fikk også veiforbindelse med Lillestrøm og Kjellerholen på denne tida. Derfor ble veien over Rælingsåsen overflødig, og Vestersund ble lagt ned som sundsted. Den





fra  
stad  
ble  
ere,  
ng-  
gte  
rd.  
om  
nle  
rbi  
nde  
var  
ge-  
dde  
el-  
og-  
gs-  
ble  
til  
øm  
gs-  
en

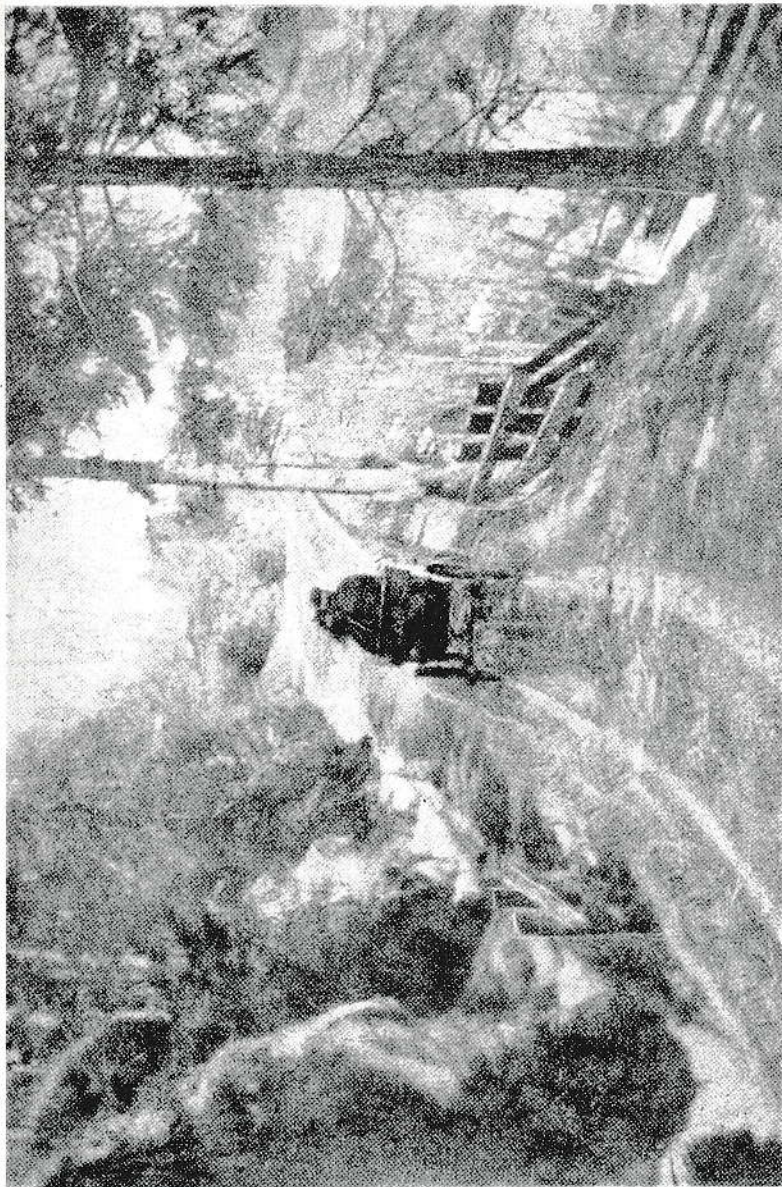


Foto: A. Asmyhr.

-En bonde vender heim. Parti fra den gamle Rølingsvei i Sørldalen ved Holt.





Skysskaffer Olaf Vestegaard.

siste sundmannen, Gulbrand Årmo, flyttet opp til den nye bygdeveien og begynte som smed.

Nå var også nye kommunikasjonsmidler tatt i bruk. Jernbanen var anlagt gjennom den øvre del av bygda i 1854, med stasjonsbygning ved Lillestrøm gård. Og på Øyeren, der de gamle bordbåter brukte seil, eller staket seg fram, der kom omkring 1860 dampskipet «Kong Håkon», og i fra 1865 dreiv dampskipet «Strømmen» rutetrafikk fra Sandstangen til Lillestrøm i

samband med jernbanen.<sup>1</sup> En ny vei måtte nå bygges fra Østegården og ned til Årnestangen der dampskipsbrygga lå. Dermed var tida forandret. Ridesalene ble fra nå av liggende på loftet, mens slep og kløvsaler bare ble brukt til skogen og setra. Hjulredskap med jernbusser i navene hadde holdt sitt inntog på veiene, bare heime på gården kunne en kanskje ennå få se en høyslea med treskoning under, men det gamle sang på det siste verset, ei ny tid var kommet.

Bøndene dreiv med plankekjøring både seint og tidlig før jernbanen og dampbåtene kom, hvert sagbruk fikk sin egen dampbåt, på Nordby bruk hadde de en som het «Kikut». Den drog både to og tre bordbåter etter seg til Lillestrøm. Bøndene måtte fra nå av stelle bedre med jorda og dyra, og mjølkjekjøringa til Oslo begynte for alvor. Et par kvelder i uka gikk det lange rekker med mjølkclass oppover Rælingen. Kjøerne hvilte et par timer midt på natta i «Hvile» hos Madsen på Stalsberghagan, så bar det videre den gamle Strømsveien innover til Oslo, hvor de var kommet før mange byboere hadde stått opp av sengene sine. Kvelden etter kom mjølkjekjøerne tilbake igjen, og nå gikk det i trav, for spanna var tomme og kara var glade og hestene lengta heim. Langt utover hørte en

<sup>1</sup> Ved kgl. res. av 14. januar 1865 ble det gitt bemyndigelse til å anskaffe «et skruedampskip på ca. 25 H.K.» som skulle oppta regelmessig dampskips- trafikk på Øyeren. D/S «Strømmen» ble levert av Akers mek. Verksted og kostet 26 000 kr.

sangen fra kjøerne  
mjølkespann. Og  
kommen heim.

Fra 1910 miste  
voktere ble tilsatt  
husker nå hvor v

Riksveien som  
1936 og hører vår  
bli behandlet nær

sangen fra kjøerne, som var blanda med skrangling fra tomme mjølkespann. Og heimehesten knegget og hilste byhesten velkommen heim.

Fra 1910 mistet gårdene sitt bestemte veistykke, og veivoktere ble tilsatt for å holde veiene i orden. Bare eldre folk husker nå hvor veistykkene deres lå, med navn og nummer.

Riksveien som går gjennom Rælingen i dag, ble ferdig i 1936 og hører vår egen tid til. Denne og andre nye veier vil bli behandlet nærmere under kommunens styre i annet bind.