

OPPEGÅRD HISTORIELAG

Kalender 1996



**Gamle Mossevei
– hovedveien mot sør 1860 – 1970**



Utsnitt av kartblad OSLO (1914 IV) fra 1952 med Gamle Mossevei mellom Hauketo og Vinterbro

Forsidebildet viser Ringnes med «Hjulet» – fra omkring 1960



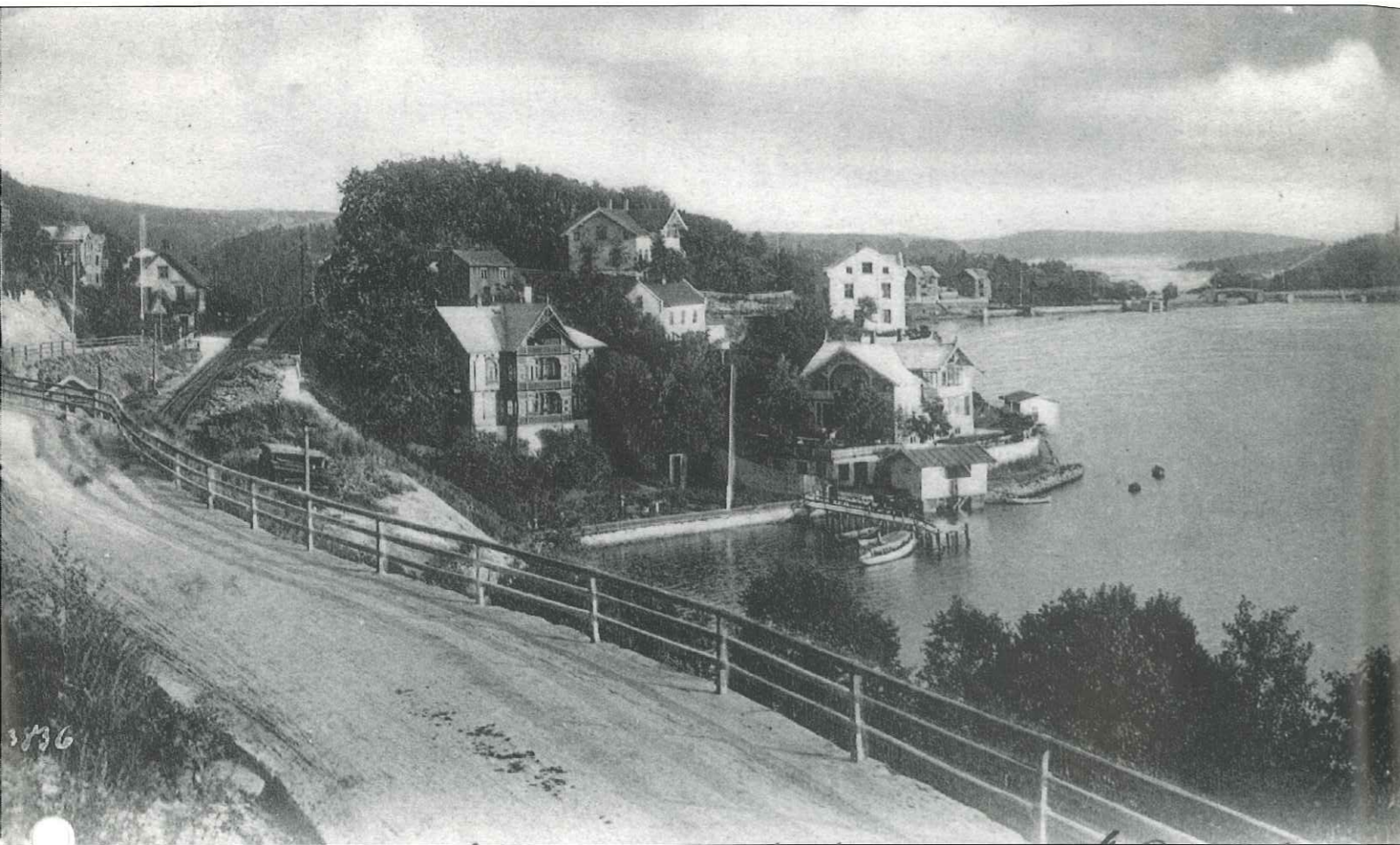
1. Johan Vibe 1897 – «Gjørsjøvandet ligger ganske lavt og kun et par kilometer fra fjorden og er et ensomt skogvand mellem steile og tildels temmelig høie fjeldsider». Gjørsjøen ligger i bakgrunnen med Gamle Mossevei på motsatt side. Bildet er fra midten av 1930-årene med Myrvoll i forgrunnen. Vi ser den enkeltsporede jernbanen (dobbeltspor ved Myrvoll stasjon) og veien fra Oppegård mot Kolbotn som ikke er ferdig lenger enn til Myrvoll (den senere riksvei 152).

Hovedemne for 1996-kalenderen til Oppegård Historielag er Gamle Mossevei. Den representerer den ene av tilsammen åtte nordsør-gående kommunikasjonslinjer gjennom kommunen vår. Strekningen innenfor kommunegrensen er 7.5 kilometer, fra grensa mot Oslo i nord i nærheten av Ingierstrand bro til grensesteinen mot Ås i sør, nesten ved enden av Gjørsjøen.

Vi har valgt å presentere veien fra noen kilometer inne i våre to nabokommuner, fra Katten ved Ljan (januar måned) til Nesset i enden av Bundefjorden (desember måned).

I fjor presenterte kalenderen Oppegård som kystkommune – med blant annet stoff og bilder fra dampskipstrafikken langs Bundefjorden. For to år siden var det jernbanen gjennom kommunen som var hovedemne. Denne gangen er det hverken båt eller jernbane, men veien vi tar fatt – med en tur langs Gamle Mossevei i gamle dager.

Vi skal innledningsvis presentere noen sider av Mosseveiens historie gjennom enkelte utdrag fra bøker og aviser. Johan Vibe skrev i 1897 i «Topografisk Beskrivelse over Akershus Amt» om Oppegård der han peker på Gjørsjøen som et ensomt skogvand, nærmest uten bebyggelse. Det er det samme inntrykket man sitter igjen med om man i våre dager – utrolig nok bare et par mil fra Oslo – tar turen langs Gjørsjøen på Gamle Mossevei...



2. Ljabrochaussen – sett nordfra mot Bekkelaget. Ormsund til høyre. Fra 1879 gikk Smålensbanen mellom veien og sjøen, inntil den etter raset i 1950-årene ble lagt i tunnel. Mange vil huske problemundergangen ved gamle Bekkelaget stasjon, der Mosseveien sørfra krysset fra vestsiden til østsiden av banen.

«Oppegaard's anneks bestaar hovedsagelig af et plateau langs Bundefjorden ligeoverfor Nesodlandet. Det er omtrent af samme natur som dette, men mere skogrigt, mere opfyldt af langstrakte aaser og mindre dyrket. Partiet omkring Oppegaard kirke hører til de smukkeste i amtet med sine løvbevoksede høie og sine grupper af linde, eke, aske og lønnetræer. Øst for Oppegaard kirkebygd trænger Gjersjøelvans dalføre fra grænsen af østre Aker op i sydlig retning. Det er en trang dal, der for det meste ligger ganske lavt og kun et par kilometer fra fjorden, er et ensomt skogvand mellem steile og tildels temmelig høie fjeldsider, hvor der kun er levnet plads for et par gaarde. Partiet øst for Gjersjøen er meget kuperet med smaadale, vande og spredt bebyggelse».

I «Follominne 1990» har Per Øgaard skrevet en artikkel om «Mosseveien – fra oldtidsvei til motorvei» der han beskriver trekk av historien til hovedveien sørover gjennom Follo. Han skriver om Oldtidsveien og Fredrikshaldske Kongevei som de to forløperne for Gamle Mossevei. Om den nye kjøreveien forteller han følgende:

«Omkring midten av 1800-årene gikk Norge for alvor over fra natural- til pengehusholding. Levestandarden ble stadig bedre. Folketallet i Christiania steg dramatisk, og hovedstaden utviklet seg på få tiår fra småby til storby. Alt dette førte til at transportbehovet mellom by og land vokste sterkt – ikke minst i nærområdene til Christiania. For Folloes vedkommende skulle Smålensbanen avhjelpe denne situasjonen. Men den sto ikke ferdig før i 1879 som vestre linje og i 1882 som østre linje. I mellomtiden var det veiene som måtte gjøre nytten, i den utstrekning den nyopprettede dampskipstrafikken ikke betydde en avlastning for presset. Men Fredrikshaldske Hovedvei gikk fortsatt i praktisk talt samme korridor som Oldtidsveien, og karakteristisk for den var et stort antall svært bratte bakker. Det forekom stigninger på helt opp til 1 : 5. For eldre tiders trafikkanter med ride- og kløvhester og slep hadde dette vært bra nok, men slik forholdene nå var blitt, hadde «gamle Svarten» ingen mulighet for å tilfredsstille transportkravene – selv med hjulredskap. Kravet om slakere veier – uten de bratte bakkene – ble derfor stadig sterkere.

I 1870 kunne Fredrikshaldske Hovedvei nedlegges på strekningen fra Gamlebyen i Christiania til Korsegården i Ås, og det betydde en enorm forbedring for veitransporten i distriktet. Ved Nesset i Ås fikk den forøvrig kontakt med dampskipstrafikken som i 1850-årene ble etablert på Bunnefjorden. Den nye veien, Mosseveien eller Mosselina som den også ble kalt, ble utbygd i tre etapper. Første etappe mellom Oslo ladegård og Sæterstrand – med arm til Ljabru – sto ferdig i 1850. Den bar det prestisjetunge navnet Ljabrochaussen, og i motsetning til den gamle veien over Ekebergplatået gikk den langs fjorden. Anlegget ble – med rette – ansett som ingeniørkunst av høyeste klasse. Neste etappe av Mosseveien ble åpnet i 1860. Den gikk videre fra Sæterstrand, langs Gjersjøelva og Gjersjøen til Vinterbru, med avtak til en ny vei østover til Kråkstad og indre Østfold (i dag E-18). Siste etappe fra Vinterbru til Korsegården sto så ferdig i 1870. Da Mosseveien i 1870 var fullført fram til Korsegården, forelå det også planer om å forlenge den videre i retning mot Vestby kirke og Hølen, men dette ble det ikke noe av.

Også i vårt århundre har Mosseveien vært gjenstand for nærmest kontinuerlige større og mindre omlegninger. Selv om de første bilene viste seg på veiene omkring århundreskiftet, så var det helt fram til omkring 1920 hestetransporten som ble tilgodesett ved utformingen av veiene. Men fra den tid av har oppgaven vært å tilpasse veiene til biltrafikkens krav. Allerede i 1932 ble de første planene for nye hovedinnsfartsveier til Oslo lansert. Byplansjef Harald Hals var en framsynt mann som innså bilens og bilismens framtidige betydning og nødvendigheten av å få i stand et moderne bilveinett. Mot syd ble det foreslått en motorvei fra Ryen over Klemetsrud til Vinterbru. Under krigen lå dette veiutredningsarbeidet nede, og de første etterkrigsårene gikk med på å bygge opp igjen alle de krigsskadede veiene og bruene. Biler var forøvrig rasjonert i Norge helt til slutten av 1950-årene».

Som vi vet – forandringer har det senere skjedd. Den nye Mosseveien (dagens E-18) vest for Gamle Mossevei gjennom Oppegård åpnet i 1970 og Ringnesdiagonalen (dagens E-6 mellom Ryen og Ringnes) åpnet høsten 1981. Vi drar bakover i tiden igjen – og sakser noen avsnitt fra «Follominne 1971» der Nils Jarmann har skrevet om «Mosseveien i hestenes tid». Han skriver blant annet:

«Den nåværende Mosseveiens første del, Ljabrochausseen, ble ferdig i 1850, neste etappe til Vinterbro og Nordby i 1860, og stykket fra Vinterbro om Nesset og Årungen til Korsgården i 1870. Dermed hadde man ganske flat chaussee på hele strekningen fra Kristiania til Ås, istedenfor den gamle Fredrikshaldske kongevei med alle sine fæle bakker. De gamle kongeveiers traseer fra omkring 1800 fulgte den rette linjes prinsipp, med lite hensyn til stigningene – mens de nye chausseer fra forrige århundres midte gjerne gjorde krok og sving for å finne flat trase.

Den siste store skyssrute til og fra hovedstaden gikk på Mosseveien inntil Smålensbanen ble åpnet i 1879. På Trondhjemsveien og Drammensveien var skyssen blitt avløst av jernbanen allerede i 1854 og 1872.

Ifølge Abelsteds «Lomme-Reiseroute for 1878» reiste man på følgende måte fra Kristiania og sydover: Fra den faste skyssstasjon i Kristiania, som var hos vognmann August Hansen i Møllergata 41, kjørte man på chausseen langs Gjersjøen til den faste stasjon Ringnes i Nordby, 1 7/8 mil fra byen. Derfra reiste man til Randem Ødegård i Vestby, så til Hølen og derfra til Moss.

På alle disse steder var det fast skyssstasjon hvor de reisende skiftet hester – Ringnes, Randem, Ødegård og Moss var dessuten anført som skikket til nattekvarter.

De faste skyssstasjoner hadde bidrag fra amtet og staten, og de var etter sin kontrakt med amtet forpliktet til å holde et visst antall hester.

Ifølge Akershus Amtsforsamlingens Forhandlinger skulle Ringnes i 1878 holde 10 faste hester i tiden 1. november – 1. mai og 6 faste hester i tiden 1. mai – 1. november, samt det nødvendige antall reservehester. Det var også fast skyssstasjon på Nesset med 2 faste hester, i forbindelse med dampskipstrafikken på Bunneffjorden.

Som vi ser var Ringnes en meget travel stasjon – den hadde det største hestehold av alle stasjonene i hele Akershus amt. At Ringnes var forpliktet til å holde mange flere hester i vinterhalvåret enn om sommeren (10 mot 6), må vi forstå slik at vinteren medførte innskrenket dampskisfart på Bunneffjorden og Kristianiafjorden og dermed øket kjøring av post og reisende. I de store turistruter, som gjennom Gudbrandsdalen, var forholdet omvendt. Der var skyssstrafikken størst om sommeren.

Fra gammelt av var det vinterveier over isen på Bunneffjorden og Gjersjøen. I forrige århundre bevilget amtet penger til isveiene, som sto under tilsyn av hver sin opsynsmann. Isoppsynet mellom Kristiania og Nesset og på Gjersjøen ble opphevet i 1889. Men da var allerede den store gjennomgangsskyssen på Mosseveien opphørt for flere år siden ved jernbanens åpning i 1879.

Ringnes bortfalt da som skyssstasjon – isteden ble der opprettet skyssstasjoner i nærheten av Ski og Ås jernbanestasjoner. Her som over alt ellers hvor jernbanen overtok gjennomgangstrafikken, kom skyssen siden til å fylle et lokalt behov, helt til bilene overtok i 1920-årene.

Men selv om skyssens store tid var omme i 1879, ble «Mosselina» eller «Bylina» som bøndene gjerne kalte den, langt fra liggende øde. Kristianias voldsomme vekst i slutten av forrige århundre muliggjorde en stadig større omsetning av landmannsprodukter i byen, og trafikken av bondelass økte stadig. Det kunne være høy og havre, slakt og andre varer:

Når alle potetlassene skulle til byen om høsten, var ferdselen svær, særlig fra veidelet ved Vinterbro og innover var hesterekken tett. Langs Gjersjøen var det hvilesteder både ved Ringnes, Tangen, Sandvika og Tyrigrava. Kjøringen med hest i byveien holdt seg ganske livlig til ut i 1930-årene, men da begynte mange å frakte varene med lastebil....»



3. Fra Nesset ved Bundefjorden etter krigen. Mosseveien forlater Bundefjorden mellom Hvervenbukta og Nesset. Den har i mellomtiden fulgt Gjersjøelva og Gjersjøen før den fra Vinterbro passerer forbi sørsiden av Pollevannet i bakgrunnen. Nordby-tunnelen har overtatt gjennomgangstrafikken nå.

Mer om dette under juni måned. «Dagbladet» hadde 26. juni 1969 en artikkel med en tankevekkende tittel «Mosseveien langs Gjersjøen har sett sine beste dager når E-6 går over Svartskog og folk i service-næringa sitter igjen langs stranda». Journalisten skriver at – «Historien handler om en vei. En ganske alminnelig norsk vei. Om mennesker som bor og virker langs den».

«Vi har tatt turen utover Mosseveien – den gamle, den langs Gjersjøen – som neste år reduseres fra Europavei til nær sagt ingenting. Veien blir nok liggende der i mange, mange år ennå. Men bilene forsvinner, mer eller mindre. De skal kjøre ganske andre steder når den nye E-6 over Svartskogplatået står klar. I rett linje, med lange myke kurver gjennom jomfruelig terreng – over supre bruer, sterkt doserte, for å kunne gi tryggest mulig trafikk for alle med dårlig tid.

Og det har snart alle mennesker. Men langs Gjersjøen går likevel den gamle Mosseveien. Gjennom dødssvingen og andre svinger – det er et utall av dem. Få steder i landet registreres det så mange ulykker i året som nettopp her. Altså var et på høy tid at strekningen ble erstattet.

La oss foreta en avskjedsvisitt hos menneskene langs den – mennesker som har levet av veien i en rekke år, med bensinstasjoner, pølsebuer, kroer og restauranter. Med en viss bekymring har de fulgt utviklingen. Likevel er ikke folk i serviceyrket langs Gjersjøen så bekymret.

– Vi får holde ut og se, sier Jahn-Oliver Jahnsen på Essostasjonen. Det kan vel ikke bli så gæli at folk svikter oss. Mange vil nok fortsatt bruke denne gamle ruta langs Gjersjøen – for å kople av, finne rasteplasser, vaske bilen – kose seg i et bedagelig tempo.



4. Den nye Mosseveien i bro over den gamle – Gjersjøelva skimtes såvidt til høyre. Noen hundre meter lenger sør krysser Gamle Mossevei over elva på Gjersjø bro, den siste fra 1931.

Jahnsen ligger ved Tyrigrava Kro og Villa Sandvigen – den første utmerker seg blant annet ved å være oppe natterstider, slik at karene på langtransporten til enhver tid kan stikke innom og få seg en varm kaffekopp til medbragt mat. Vi vet ikke om disse vil svikte Tyrigrava neste år. Men de kan ikke regne med en liknende service på den nye E-6 hvor det er et mål i seg selv å rase videre ...

Sandvigen blir kanskje det eneste stedet som med oppriktig glede hilser nyveien velkommen. For her baserer man seg mer på sluttede selskaper enn på publikum som stikker innom. Fra neste år kan man glede seg over mindre støy, mer ro – det er avgjort et framskritt. I dag hører man nesten ikke sin egen stemme ute i hagen når bilgummien hviner i svingene, og de mest vanvittige forbikjørerne tar hårreisende sjanser for å spise opp køen. Om bilistene dør, så overlever alltid hun som driver og eier Sandvigen ...

Verre kan det bli for dem som selger røyk og pølser lenger ute. Skauhytta Handel ønsker sikkert å flytte opp på motorveien, men sjansen til det synes heller små. H. Jonassen drev her i mange år, i dag har Haugen overtatt. Konkurrentene lenger ut møter de samme problemer.

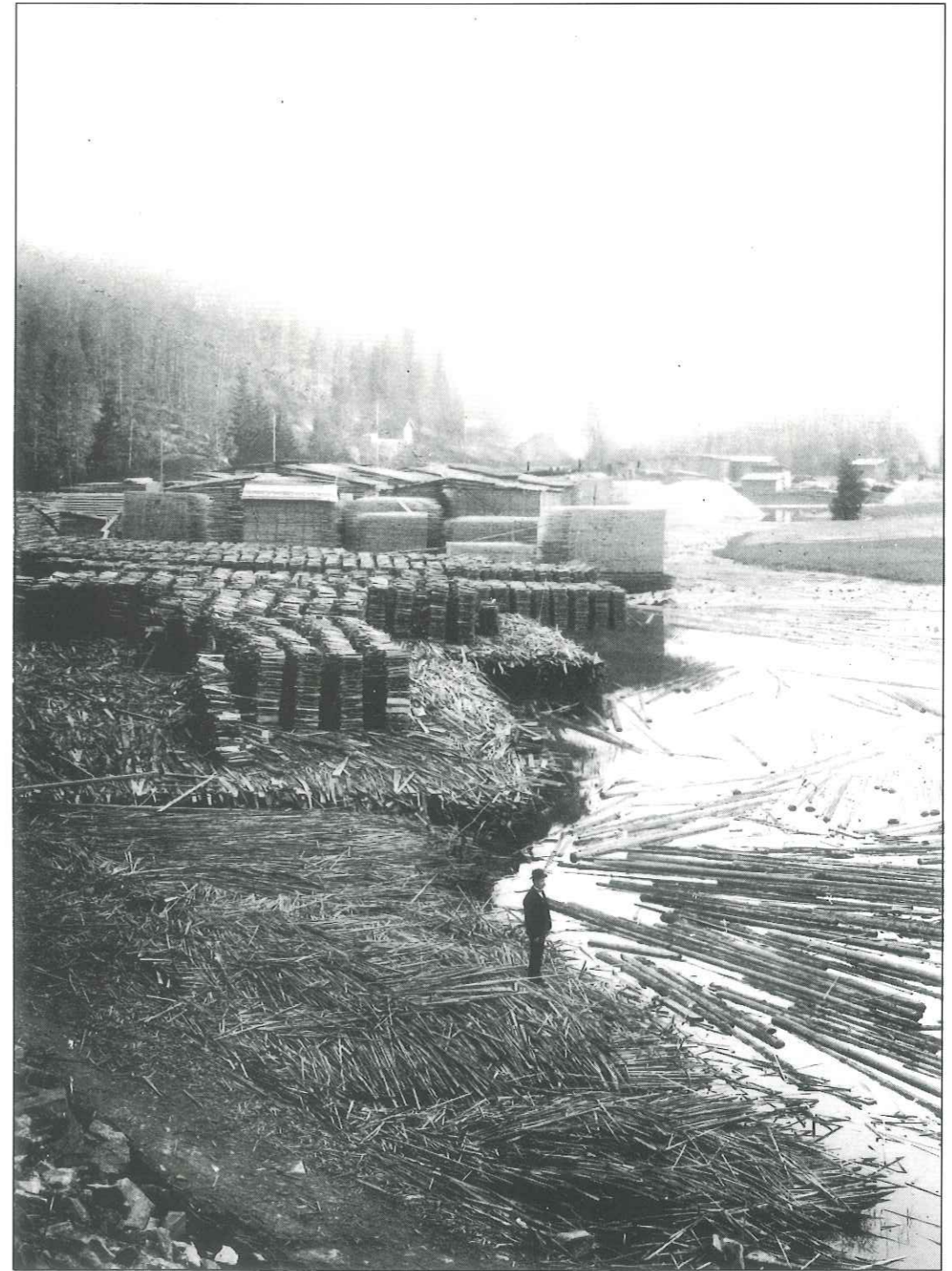
Og situasjonen avtegrer seg for øyeblikket i et nøtteskall ved Ringnes, der brokonstruksjonene på nyveien henger truende over kiosken under.

Tvers over veien ligger det berømte Hjulet, selve kjenningsmerket på den gamle Mosseveien – med engelsk tekst Drive in og mye mer utenlandsk. For få år siden krydde det av skinnjakkegutter her, med eksosryper bak på sykkelen. Men de er ikke ønsket lenger, lagde bare bråk og ødela hyggen for alle andre.

– Joda, vi regner med mindre trafikk neste år, innrømmer kjøkkensjefen. Men vi skal nok klare oss. Vår virksomhet i dag bygger på turistene om sommeren, trailerkjørerne året rundt – og ellers alle kategorier gjester. Inne i selve Hjulet har vi spilleautomater. De lokker alltid folk til seg – mange tar vel en avbrekk fra motorveien for å prøve lykken ... På BP-stasjonen kloss ved fylles det bensin til den store gullmedaljen. Men neste år? Ingen vet, man trøster seg med at avkjøringsveien fra E-6 bare vil ligge et steinkast unna. – Så det ordner seg nok...

Tusen takk!

Kalenderkomiteen vil takke noen gode bidragsytere av både bilder og stoff – dette gjelder ikke minst Sture Larsson, Kolbotn og Berit Pettersen / Mathilde Dahl-Hansen, Ski og Jahn-Oliver Jahnsen, Gamle Mossevei. Vi retter også en hjertelig takk til Eva Berg, Agnar Kinde, og Molle Bjørngaas.



5. Området omkring Øvresagen ved Gjersjøelva, fotografert 1915-1920. Øvresagen lå på nedsiden av Gamle Mossevei, omtrent der bygrensa går. Hele området er nå gjengrodd med løvskog.



Mosseveien og Katten

Over: Med fiskekjelker og styrestang på Mosseveien ved Katten i 1907

Under: Rundt århundreskiftet fra Katten og Villa Holmestrand med sin berømte frukthage

Vi starter vandringen langs Gamle Mossevei noen kilometer innenfor Oppegårds grense mot Oslo.

Det store fotografiet viser det kjente badestedet Katten i 1907. Tre ungdommer poserer med sine gamle fiskekjelker og styrestang, og vi ser ellers stua til Lisa og Johan Bengtson i bakgrunnen.

Katten var på denne tiden et særlig urolig sted. Her bodde Lisa fra Sanddyna sammen med sin svenske gråsteinsmurer Johan, som mest drev med fiske. Lisa solgte fisk til villane omkring og ble som sin mor kalt «Katta» eller «Gamle-Katta». Ungene ropte etter henne og kalte henne Mona Lisa.

Det ble konsumert atskillig alkohol i hytta på Katten. Mange båter lå gjerne utenfor. Ved hytta ventet hester, for når bøndene fra Ski og Oppegård kom kjørende forbi på Gamle Mossevei, var Katten et kjent sted for hvile eller overnatting. Det hendte hestene ruslet hjem alene, mens de som skulle kjørt, lå og sov rusen ut hos Lisa og Johan, fortelles det. I april 1898 ble ekteparet på Katten pågrepet på Nordstrand for drikk, slåsskamp og kvalm. Det var ikke den eneste gangen de var i politiets søkelys. Rett som det var, rykket betjentene ut til hytta på Katten, ikke minst når en person ved navn «Krebsen» var på besøk. Han kunne true med revolver når han var beruset. En gang sprengte han inn hyttedøra, sammen med en som ble kalt «Grisen».

(Fra boka «Fint folk i bratte bakker»).



Januar

UKE	1	2	3	4	5
MANDAG	1	8	15	22	29
TIRSDAG	2	9	16	23	30
ONSDAG	3	10	17	24	31
TORSDAG	4	11	18	25	
FREDAG	5	12	19	26	
LØRDAG	6	13	20	27	
SØNDAG	7	14	21	28	

Nyttårsdag 1. januar.



Ved Gjersjøelvas munning

Over: Ved utløpet av Gjersjøelva omkring 1890. Gamle Mossevei i forgrunnen
 Under: Eugen Borchgrevink Larsen foran rutebilen ved «Dødmannssvingen» i 1937

Gamle Mossevei fulgte østsiden av Gjersjøelva opp til Gjersjøen der den krysset utløpet. Det var hektisk aktivitet langs Gjersjøelva gjennom flere hundre år. Ljansbruket hadde både sagbruk og møller som utnyttet vannkraften. På hovedbildet er vi ved utløpet av Gjersjøelva omkring 1890 og ser i bakgrunnen de to arbeiderboligene Holmen og Berget. Legg merke til de store mengdene med tømmer som ligger på land. Dette kom sjøveien og ble trukket opp til sagbrukene langs elva. Holmen eksisterer fremdeles. Da bildet ble tatt, bodde det to familier på Holmen – «husfader og tomtarbeider» Johan Thorvald Olsen (født 1837 i Christiania) med kone og seks barn og «husfader og dagarbeider ved Ljansbruket» Haakon Olsen (født 1814 i Aker)



med sin 18 år yngre kone Kristine. Det har eksistert flere bussruter langs Gamle Mossevei. På bildet under ser vi Eugen Borchgrevink Larsen som var født i 1899. Han drev selskapet «Rutebilene II» og kjørte bussrute mellom Oslo og Ljansbruket. Bussen snudde ved «Dødmannssvingen», noen hundre meter ovenfor broa mot Ingierstrand. Bildet er tatt i 1937 ved «Dødmannssvingen». Larsen bodde på Kruttmølleplassen som lå under Ljansbruket ved broa over Gjersjøelva. Her hadde han også sin bussgarasje.

Februar

UKE	5	6	7	8	9
MANDAG		5	12	19	26
TIRSDAG		6	13	20	27
ONSDAG		7	14	21	28
TORSDAG	1	8	15	22	
FREDAG	2	9	16	23	
LØRDAG	3	10	17	24	
SØNDAG	4	11	18	25	



Fra Edmannstua ved Gamle Mossevei

Det er nesten umulig å gjenscape miljøet langs Gamle Mossevei i en kalender som dette. Faktum er at vi har få fotografier som virkelig er i stand til å formidle livet langs veien i gamle dager. De to marsbildene forteller i det minste noe fra tiden like etter århundreskiftet, da de første automobilene begynte å rulle sørover langs Gamle Mossevei. Vi er i året 1909 ved den såkalte Edmannstua som lå noen hundre meter sør for Ingierstrand-broa som ble bygget nesten 25 år senere. Dette er navnet på et vertshus som ble drevet av svenske Anna Edmann i gamle dager. Det var nok ikke minst tørste bønder på vei hjem fra Kristiania som stoppet i Edmannstua. «Dødmannssvingen» er oppkalt etter en tørst gjest som sovnet i streng kulde noen hundre meter videre sørover. Navnet Edmann finner vi allerede i folketellingene fra 1865. Erik Edmann var «husfader, husmann med jord og møllemester» og hadde 7 barn. I bakgrunnen til venstre skimter vi plassen Kruttmøllen under Ljansbruket. Området bak husene i forgrunnen er ellers svært forandret fra den gangen bildet ble tatt. Nå vokser det tett løvskog der jorder og plankestabler fra Øvresaga dominerte i gamle dager. På det lille bildet har familien Edmann takk oppstilling på utsiden av bygningen.



Mars

UKE	9	10	11	12	13
MANDAG		4	11	18	25
TIRSDAG		5	12	19	26
ONSDAG		6	13	20	27
TORSDAG		7	14	21	28
FREDAG	1	8	15	22	29
LØRDAG	2	9	16	23	30
SØNDAG	3	10	17	24	31

Palmesøndag 31. mars.



Fra krigens dager

Over: Veisperringer med veltesteiner ved Gjersjø bro
 Under: Tilsvarende sperringer ved Fiskevollbukta

Tyskerne var på et rene med at Oppedgård hadde en strategisk betydning i forsvaret av hovedstaden, men fikk til tross for flere forsøk aldri innkvartert tropper på skoler og forsamlingshus i løpet av krigsårene. Mot slutten av krigen gikk de imidlertid i gang med å bygge sperrestillinger ved Gjersjø bro og bevokte jernbanen langs Tussevannet. Man tenkte seg en mulig invasjon langs Gamle Mossevei – i så henseende var nordenden av Gjersjøen en strategisk plassering for forsvarsstillinger som man tildels fremdeles finner i terrenget. I sørvestskråningen av kollen inntil Gamle Mossevei like sør for Gjersjø bro (Gjersjøbroåsen) finnes fremdeles noen steinmurer etter slike tyske geværposter. Det er forøvrig på toppen av den samme kollen at det i 1992 ble funnet rester etter en gammel bygdeborg. På østsiden av nordenden av Gjersjøen skulle det ved behov plasseres maskingeværstillinger ved en eventuell invasjon. De tyske stillingene ble heldigvis aldri brukt. Det store bildet viser veisperringene med veltesteiner ved Gjersjø bro. Bildet er tatt i 1943 med tre syklistene på vei over broa i bakgrunnen. Legg merke til veiskiltet som viser avkjøringen opp til Kolbotn. Det lille bildet viser tilsvarende veisperringer ved Fiskevollbukta nord for Hvervenbukta.



April

UKE	14	15	16	17	18
MANDAG	1	8	15	22	29
TIRSDAG	2	9	16	23	30
ONSDAG	3	10	17	24	
TORSDAG	4	11	18	25	
FREDAG	5	12	19	26	
LØRDAG	6	13	20	27	
SØNDAG	7	14	21	28	

Skjærtorsdag 4., Langfredag 5., Påskedag 7., 2. påskedag 8. april.



Tyrigrava

Over: Tyrigrava på et postkort fra rett etter århundreskiftet, sett fra Gjersjøen
 Under: Tyrigrava for omkring 100 år siden med Gamle Mossevei til venstre

Behovet for bedre veier utover på 1800-tallet gjorde at man rundt 1850 begynte å bygge en ny hovedvei sørover fra Christiania til avløsning for «Den Fredrikshaldske Kongevei» eller kjerreveien over Ekeberg, gjennom Øvre Prinsdalen, østre del av Oppegård og Nøstvetmarka til Nordby.

Mosseveien langs vestsiden av Gjersjøen var ferdig anlagt i 1859. Langs denne Gamle Mossevei vokste det raskt opp skysstasjoner. Lenge var det fire langs Gamle Mossevei på vestsiden av Gjersjøen.

Tyrigraven ble bygget i 1854, men brant ned i 1920-årene. Et nytt og særpreget serveringssted gjenoppstod i 1932 og står fremdeles. Tyrigrava har navnet etter tjærebrenning. I år 1700 var Tyrigrava et kjent tjærebrenneri

I gamle dager benyttet man ofte isen på Gjersjøen om vinteren (vinterveier). Det var ikke uvanlig å tilbakelegge strekningen mellom Tyrigrava og Ringnes på isen. Adkomsten mellom veien og isen foregikk gjerne over bukta i forgrunnen på kortet på det store bildet. Fra slutten av 1950-tallet ble Tyrigrava mer og mer et møtested for motorungdom i sine amerikanske biler. I Oslo stengte utestedene ved midnatt, men på Tyrigrava – ellert «Grava» som stedet gjerne ble kalt – var det åpent hele døgnet. Dit dro man gjerne og fortsatte festen. Så lenge Gamle Mossevei frem til 1970 var hovedveien, var det en kiosk utenfor Tyrigrava. Det var ellers mange som først og fremst fra hovedstaden tok søndagsturen til «Grava» for å spise middag. I sommerhalvåret er stedet i våre dager først og

fremst møte-
stedet for in-
teresserte
motorsykke-
lentusiaster i
alle aldre.



Mai

UKE	18	19	20	21	22
MANDAG		6	13	20	27
TIRSDAG		7	14	21	28
ONSDAG	1	8	15	22	29
TORSDAG	2	9	16	23	30
FREDAG	3	10	17	24	31
LØRDAG	4	11	18	25	
SØNDAG	5	12	19	26	

Off. Høytidsdag 1., Kr. himmelfartsdag 16., Grunnlovsdag 17.,
 Pinsedag 26., 2. pinsedag 27. mai.



Med hest på Gamle Mossevei

Over: Trygve Bratland med sin forlovede på søndagstur til Sandvigen i 1918
 Under: Med hest og kjerre på Mosseveien

Hest og kjerre var kommunikasjonsmidlet man benyttet i gamle dager. Bøndene i bygdene sør for Kristiania hadde mange steder å stoppe på vei til og fra hovedstaden. Det var ikke bare som hverdagssted at for eksempel Sandvigen ble benyttet før i tiden. På det store bildet ser vi Trygve Bratland sammen med sin forlovede Cassy, født Horgen, på en søndagsutflukt til Sandvigen i 1918. Både hesten «Svarten» og stolkerren hadde kusken fått låne av sin far, stasjonsmester Olaus Hansen på Oppegård. Familien bodde på Høgda rett ved stasjonen, der faren var stasjonsmester fra 1903 til 1919.

Kjøring med hest til byen holdt seg forøvrig ganske livlig til ut i 1930-årene, men da begynte mange å frakte varene med lastebil. Likevel var det enkelte bønder som fortsatt brukte hest lenge etter den tid. Den aller siste på Mosseveien var Trygve Larsen (1897-1967) fra Kaksrudødegården i Nordby. Han kjørte poteter til byen i over 50 år, helt til begynnelsen av 1960-årene.

Blant de hester som i 1930-årene hadde sin daglige gang på Mosseveien, var det også en som tilhørte brødkjører Utengen ved Prinsdal i Aker. Tidlig om morgenen reiste kjøreren hjemmefra med brødvognen eller sleden alt ettersom det var føre til. Han kjørte for en baker på Nordstrand og hadde sin rute utover Mosseveien like til Ringnes og var aldri hjemme før sent på kvelden. Det var en lang og stri rute, og to ganger ble han overfalt på veien...



Juni

UKE	22	23	24	25	26
MANDAG		3	10	17	24
TIRSDAG		4	11	18	25
ONSDAG		5	12	19	26
TORSDAG		6	13	20	27
FREDAG		7	14	21	28
LØRDAG	1	8	15	22	29
SØNDAG	2	9	16	23	30



Sandviken Cafe og restaurant

Rett sør for Tyrigrava lå Sandviken Cafe og Restaurant, i dag bedre kjent som Villa Sandvigen. Det var den 3. januar 1859 at eiendommen «Sandvigen» ble utskilt fra Dal gård. Mosseveien var samme år ferdig anlagt langs vestsiden av Gjersjøen. Da veien var ferdig, var det et naturlig behov for å betjene trafikken langs veien. Hovedsakelig dreide dette seg om bønder på vei til Christiania med korn, høy, kjøtt, poteter og grønnsaker med retur av «byvarer» til bygdene i Follo og Østfold. Mosseveien var samtidig også hovedferdselsåren til Sverige og kontinentet. Det var behov for overnatting, bevertning – og ikke minst hvile og vann for hestene. Den brostensbelagte veien gikk den gang i sving rett foran trappen til dagens Villa Sandvigen. Veifarende ble tatt i mot både dag og natt av frøken «Hanna på Sandvigen» (Hanna Michelet) fra århundreskiftet og frem til 1952. I bilens barndom i Norge – begynnelsen av 1920-årene – arrangerte Kongelig Norsk Automobilklubb israce på Gjersjøen. Villa Sandvigen var da hovedkvarter for arrangørene, og hovedtribunen var hagen. Herfra serverte damene varm gløgg ute i snøen fra bølter og melkeøser. I forbundstiden i Norge var Villa Sandvigen kannestasjon for smuglersprit. I 1970 ble den nye Mosseveien åpnet, og trafikken gikk ikke lenger forbi Villa Sandvigen. Stedet kom da langt bedre til sin rett og har senere ligget som en idyllisk perle på bredden av Gjersjøen og tatt i mot gjester fra både innland og utland.



Juli

UKE	27	28	29	30	31
MANDAG	1	8	15	22	29
TIRSDAG	2	9	16	23	30
ONSDAG	3	10	17	24	31
TORSDAG	4	11	18	25	
FREDAG	5	12	19	26	
LØRDAG	6	13	20	27	
SØNDAG	7	14	21	28	

Olsok 29. juli.



Bensinstasjonen ved Gjersjøen

Over: Gjersjøen bensinstasjon på 1930-tallet

Under: Brosteinsbelegningen var ikke god å sykle på. Bildet er fra 1928 og viser Agnar Kinde (født i 1913) fra Erikstadbygda i Vestby med sin Diamant. Det ristet fælt!

Gjersjøen bensinstasjon åpnet sankthansaften 1933 med Lars Jahnsen som innehaver. Han forhandlet russisk bensin av merket SNE, som han hadde eneretten til salg av i Follo og Østfold. På Tyrigrava var det bensinpumpe for Esso, og på Sandvigen hadde de en pumpe med Shell bensin.

I 1937 gikk Gjersjøen bensinstasjon over til å forhandle Gulf bensin, og fra 1945 ble det Esso. Rundt 1950 overtok sønnen Jahn-Oliver Jahnsen stasjonen, og han drev den frem til 1981. Fra 1970 åpnet han også Tektyl-verksted for understellsbehandling mot rust. Dette verkstedet drives fremdeles.

Da omleggingen av Mosseveien kom i 1970, sank omsetningen med 70% på bensinstasjonen. Under krigen var det rasjonering på bensin, og de solgte bare 5 liter pr. gang mot rasjoneringskort. Det hendte ofte at de gav bort bensin til Milorg, og når kontrollen kom,

hadde Jahnsen kuttet av målepinnen for at det skulle se ut som om det var mer bensin på tanken enn det var.

Etterhvert ble det mangel på bensin – da solgte de bare «knott». I 1936 kostet bensinen 19,2 øre i innkjøp (se på slutten av kalenderen) med 1% omsetningsavgift til staten. Fortjenesten var beregnet til 7 øre literen, med en pris til forbruker på 27 øre.

Jahn-Oliver Jahnsen drev bensinstasjonen med åpningstid hele døgnet.

Trafikken om natten var imidlertid så liten at han låste og la seg til å sove. Eventuelle kunder måtte ringe på og vekke betjeningen.



August

UKE	31	32	33	34	35
MANDAG		5	12	19	26
TIRSDAG		6	13	20	27
ONSDAG		7	14	21	28
TORSDAG	1	8	15	22	29
FREDAG	2	9	16	23	30
LØRDAG	3	10	17	24	31
SØNDAG	4	11	18	25	



Tangen – nesten i sørenden av Gjersjøen

Over: Tangen med Gamle Mossevei som nærmeste nabo. Ringnes i bakgrunnen til venstre

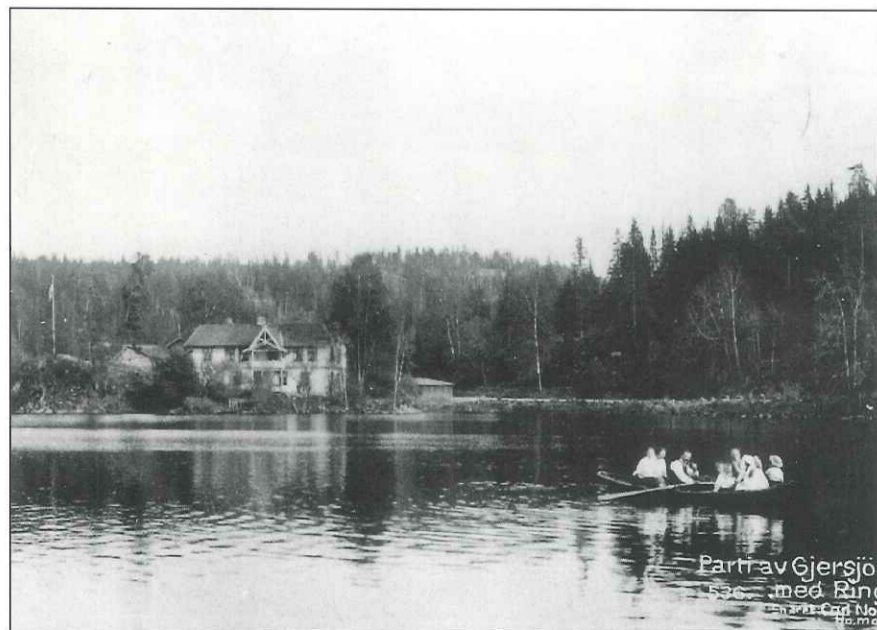
Under: Rotur i sørenden av Gjersjøen, med Ringnes i bakgrunnen

Vi er kommet nesten helt til sørenden av Gjersjøen, til Tangen. Dette var også en skyssstasjon ved Gamle Mossevei, men levde nok i skyggen av Ringnes bare et par steinkast unna. Tangen brant høsten 1989 og restene lå lenge før man omsider fikk ryddet opp. I løpet av sommeren 1995 har den lille tangen med den tidligere skyssstasjonen blitt satt i stand som rasteplass med bord og plen.

Vi er ved Tangen passert kommunegrensa mellom Oppegård og Ås. Legg merke til gjennomgangen midt på bygningen. Den var bygget stor og vid nok til at hesteskyssen kunne passere under – på den måten kunne passasjerene gå tørre inn og ut av skyssstasjonen.

På det nederste bildet er det en robåt i forgrunnen. Robåten var lenge et viktig kommunikasjonsmiddel på Gjersjøen, ikke minst som ledd i den gamle Kirkeveien mellom området omkring Oppegård stasjon og kirken på Svartskog og videre forbindelse over Bunnefjorden til Nesodden. Oppegård var et anneks under Nesodden frem til 1915.

Kirkeveien var en østvest-gående kommunikasjonslinje som krysset Gamle Mossevei og som ellers gikk på tvers av alle nordsør-gående kommunikasjonslinjene som preger kommunen vår.



September

UKE	35	36	37	38	39	40
MANDAG		2	9	16	23	30
TIRSDAG		3	10	17	24	
ONSDAG		4	11	18	25	
TORSDAG		5	12	19	26	
FREDAG		6	13	20	27	
LØRDAG		7	14	21	28	
SØNDAG	1	8	15	22	29	



Fra sørenden av Gjørsjøen

Over: Kiosken sett fra sør med Tangen i bakgrunnen

Under: Kiosken til høyre med Ringnes og «Hjulet» i bakgrunnen

Vi er ved sørenden av Gjørsjøen omkring 1960 med Seiersten-kiosken i forgrunnen og Tangen i bakgrunnen. Seiersten-kiosken er forlenget borte, men lå hvor det i dag er busslomme ved gårdsveien inn til Seiersten. Kiosken ble drevet av Sverre Seiersten gjennom mange år.

Lenger inne mot Villa Sandvigen lå en annen kiosk som var et meget populært stoppested der man gjerne spiste pølser – Skauhytta Handel i en slags stabbur-lignende bygning. Den ble startet av H.Jonassen. Det var f.eks. mange busser med fotballspillere og tilhengere fra Fredrikstad og Sarpsborg som stoppet ved Skauhytta og spiste pølser på vei til fotballkamp i byen, og stoppet på Ringnes når de var på vei hjem igjen.

Tangen ble i 1957 kjøpt av Osvald og Mathilde Dahl-Hansen, som allerede i et par års tid hadde vært eiere av Ringnes. Stedet ble først og fremst brukt til kafe og kiosk og som et slags gjestgiveri, i tillegg til Ringnes. Ikke minst yrkessjåfører tok ofte en stopp på Tangen Kafe og Overnatting. (Se ellers fotografiet på siste side av kalenderen).

I bakgrunnen til høyre for Tangen ser man henover mot den kanskje mest beryktede svingen på denne delen av Gamle Mossevei, den såkalte Helvetessvingen. Her skjedde det gjennom årene en rekke trafikkulykker – og det skjer fremdeles, til tross for at hovedtrafikken er overtatt av den nye motorveien.



Oktober

UKE	40	41	42	43	44
MANDAG		7	14	21	28
TIRSDAG	1	8	15	22	29
ONSDAG	2	9	16	23	30
TORSDAG	3	10	17	24	31
FREDAG	4	11	18	25	
LØRDAG	5	12	19	26	
SØNDAG	6	13	20	27	

Bots- og bededag 27. oktober.



Ringnes, Gjersjøen

Ringnes – et knutepunkt i gammel og ny tid

Over: Ringnes – med hjulet og kafe / restaurant

Under: Kiosken på Ringnes – med Mathilde Dahl-Hansen bak utedisken

Ringnes ligger helt i sørenden av Gjersjøen. Også her ble det anlagt en skystasjon da Gamle Mossevei var ferdig. Ringnes ble snart en travel stasjon der man lenge hadde det største hesteholdet i hele Akershus amt. Idag kalles stedet «Hjulet» etter det store Askimdekket som ble plassert der som reklame i 1930-årene.

Ringnes ble i 1955 kjøpt av Osvald og Mathilde Dahl-Hansen og ble et populært stoppested for mange gjennom de neste 15 årene. Det var fullt av motorsykler på søndagene. Mange tok turen fra Oslo ut til Ringnes Drive In for å spise middag – på samme måte som mange dro på Frognerseteren. Flere gjester stammet også fra Oppegård. For både ung og gammel var Ringnes et populært turmål, både sommer som vinter – med robåt om sommeren og på ski om vinteren – over Slorene.

På Ringnes var kjente skøyteløpere som Roald Aas og Fred A. Maier hyppige gjester. De hadde sine lange treningsturer på sykkel og stoppet gjerne på Ringnes. BP hadde i en årrekke bensinstasjon på Ringnes.

Da den nye motorveien gjennom Oppegård var ferdig i 1970, var det omtrent som å skru av en bryter for virksomheten på Ringnes. Fra nå av var det nesten bare søndags- og sommertrafikk, men tross alt godt salg i utedisken med kaffe og kake. Familien Dahl-Hansen solgte Ringnes videre i 1973.

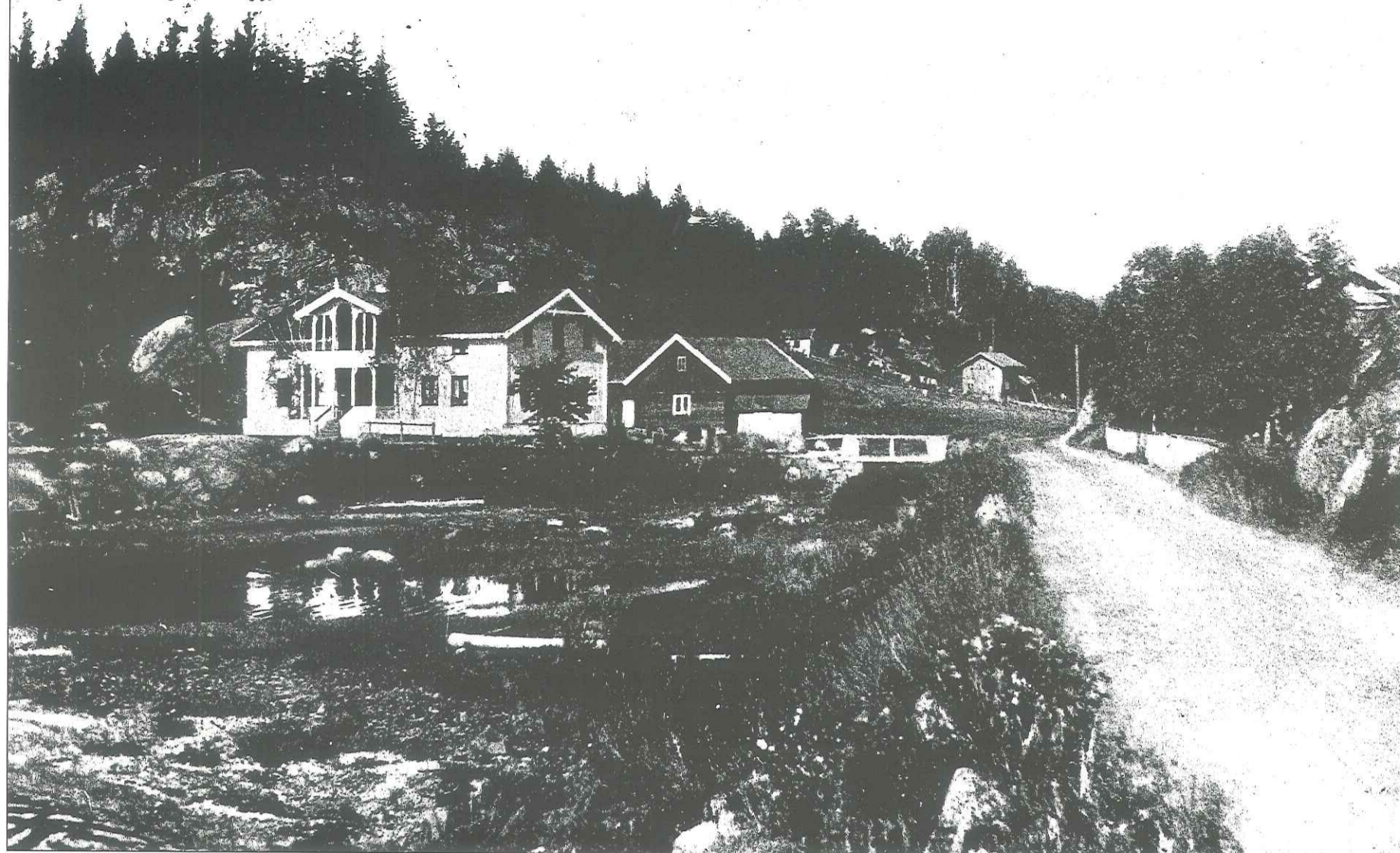


November

UKE	44	45	46	47	48
MANDAG		4	11	18	25
TIRSDAG		5	12	19	26
ONSDAG		6	13	20	27
TORSDAG		7	14	21	28
FREDAG	1	8	15	22	29
LØRDAG	2	9	16	23	30
SØNDAG	3	10	17	24	

Allehelgensdag 3. november.

Nesset, Bundefjord



Nesset, der Gamle Mossevei kommer ned til fjorden igjen

Over: Gammelt postkort fra Nesset ved Bunneffjorden like etter 1900

Under: Gammelt postkort fra sletteområdet mellom Bunneffjorden og Pollevannet

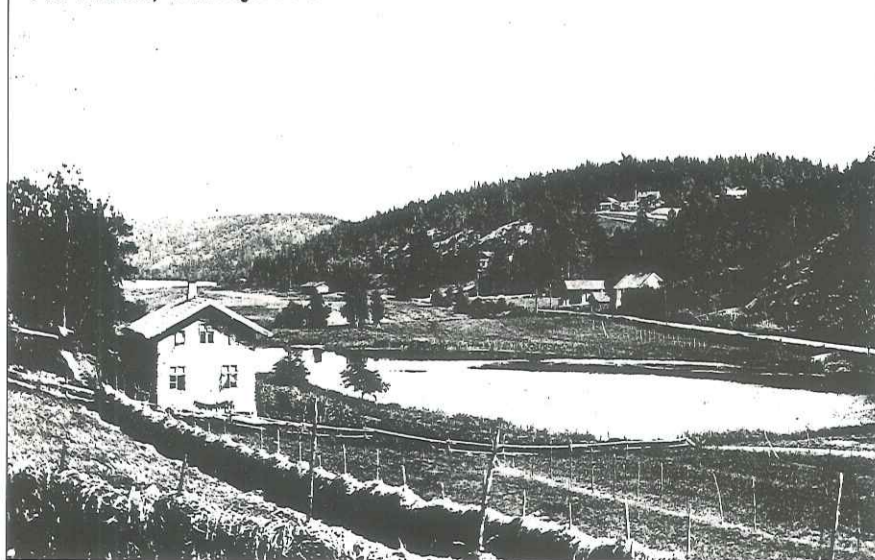
Nesset helt sør i Bunneffjorden var et sentralt knutepunkt i gamle dager – da dampskipstrafikken på Bunneffjorden var stor. På Nesset møttes trafikken fra sjø og land. I gamle dager var det her «fast Skydsstation hvorfra skydses til Drøbak og Jernbanestationerne Ski, Aas og Vestby». Allerede fra 1858 var Nesset postaabneri i virksomhet.

Gamle Mossevei åpnet frem til Nesset omkring 1860. I forrige måned var vi kommet til Ringnes. Det har i løpet av de siste 25 årene skjedd enorme forandringer når det gjelder veisystemet mellom Ringnes ved Gjersjøen og Nesset ved Bunneffjorden. Ved Vinterbro er det etterhvert blitt en trafikkmaskin av dimensjoner, og med Vinterbro pukkverk, Tusen-Fryd og stort kjøpesenter har næringslivet satt sine store spor på begge sider av Mosseveien.

På Nesset er dampskipstrafikken forlenget borte – og gjennomgangstrafikken på E 6 går gjennom Nordby-tunnellen i stedet. Tidene skifter...

Takk for følget langs Gamle Mossevei – og en RIKTIG GOD JUL!

Fra Nesset, Bundefjorden.



Desember

UKE	48	49	50	51	52	1
MANDAG		2	9	16	23	30
TIRSDAG		3	10	17	24	31
ONSDAG		4	11	18	25	
TORSDAG		5	12	19	26	
FREDAG		6	13	20	27	
LØRDAG		7	14	21	28	
SØNDAG	1	8	15	22	29	

1. søndag i advent 1., Juledag 25., 2. Juledag 26. desember.



A/S BAKUBENSIN

Bensin & Oljeimport

Telefon Nærnes nr. 5

Nærnes den 18/6 - 1936

*Gjersjøens Bensinstasjon
Gjersjøen*

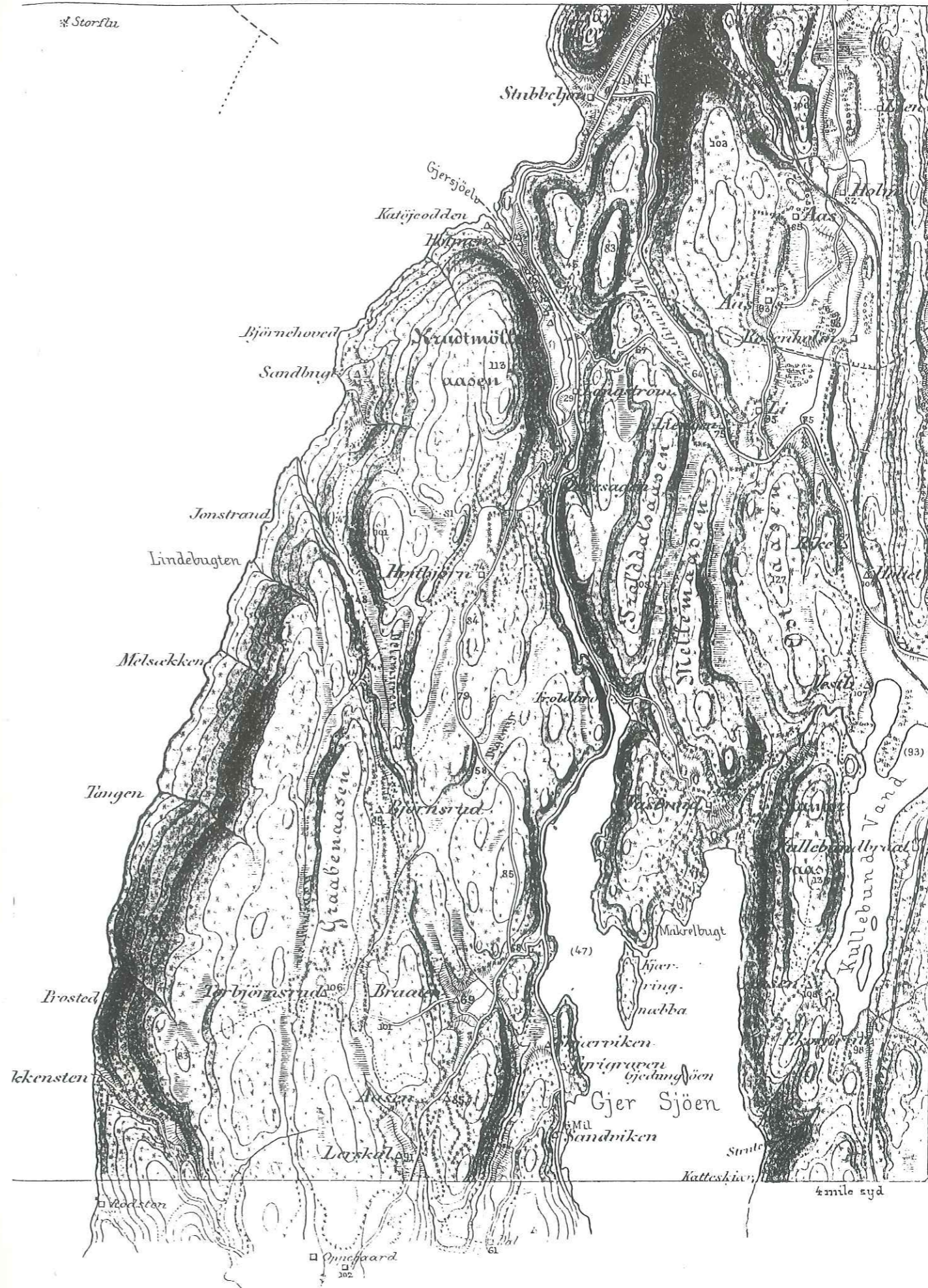
Betaling: Netto kontant.

	<i>An 3015 lit bensin</i>		
	<i>à 192</i>	Kr.	<i>578.88</i>
	<i>1% OMSÆTNINGSBET.</i>	"	<i>5.79</i>
		Kr.	<i>584.67</i>
<i>Betalt</i>			
<i>A/s Bakubensin</i>			
<i>Heknes</i>			

Gammel kvittering og gammelt kart. Regningen på 3015 liter Bakubensin fra 1936 viser at det var andre priser i «de gode, gamle dager». For 60 år siden kostet bensinen i utsalg 27 øre literen. Se ellers mer om Gjersjøen Bensinstasjon under august måned.

Det gamle kartet er fra 1879 og laget av løytnant Solem, 20 år etter Gamle Mossevei langs Gjersjøen ble tatt i bruk. Vi ser området fra Hvervenbukta til sør for Sandviken.

14 D 8 5/16



AKERSHUS AMT AKER og FOLLO Fjell OPPEGAARD AS TIL NÆSODDEN Fjell ØSTRE AKERS Fjell 4 mile vest



Med dette bildet fra Tangen Kafe og Overnatting vil kalenderkomiteen takke alle som på forskjellige måter har satt oss i stand til å lage 1996-kalenderen fra Oppegård Historielag. Overskuddet går til historielagsarbeid i kommunen.

Paul Barca Birger Løvland Willy Østberg