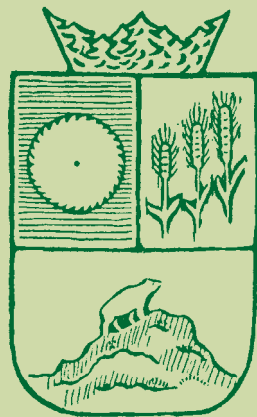


Kalender 2014



OPPEGÅRD
HISTORIELAG

Gamle veier og veifar – Oppegårds viktigste kulturminner



Gamle veier og veifar – Oppegårds viktigste kulturminner

Oppegård har fortsatt et interessant veinett fra de tidligste tider, med oldtidsveier, kirkeveier, bygdeveier og kongeveier som ligger der stort sett uendret siden de gikk ut av bruk. Og trafikken ble overtatt av jernbane, fylkesveier og Europaveier. I Follo forøvrig og i det meste av landet ligger de gamle veifarene under asfalt, traséene er tatt i bruk av moderne vei-systemer. Men i Oppegård ble nye traséer tatt i bruk, de gamle veifarene var ikke egnet til å oppgraderes for moderne trafikk.

Å kartlegge, merke og bevare de gamle veifarene har vært en av Historielagets viktigste oppgaver siden starten i 1986. Arbeidsgruppen som laget kalenderen for 2014 ønsket å videreføre dette arbeidet, å beskrive historien bak veien, hvordan veier hang sammen med veinettet i våre nabokommuner (Oslo, Ski, Ås og Nesodden), påvise nøyaktig hvor veifaret er slik at man nå kan anvende noen av disse som turveier. Vi tror at det beste vern er gjennom bruk.

Kalenderkomiteen har bestått av Dag Johannessen, Finn E. Edvardsen, Severin Breivik og undertegnede. Vi håper at du gjennom året blir kjent med våre gamle veifar, at du finner nye turmål. At du tar dem i bruk og bidrar til at de ikke gror igjen. Og vi ønsker dere et riktig godt kalenderår!

Med vennlig hilsen

Bjørn Egil Jensen

Redaktør av kalenderen for 2014

E-post: bjegilj@gmail.com

Takk for støtten!

Alt-Mann

Kantorvn. 13, 1410 Kolbotn

Tlf. 480 09 000

E-post: post@alt-mann.no



Efa Elektro AS

Tlf. 66 81 24 00

E-post: post@efa.no

www.efa.no



EXPON, Skivn. 84, 1410 Kolbotn

Tlf. 66 80 81 91 • 901 17 617

E-post: espen@expon.no

Fargerike Kolbotn Interiørservice

Landerudsenteret, Sofiemyr

Tlf. 66 80 80 20

E-post: kolbotninterior@epost.no

Gjersjøen Antirust

Rosenholmvn. 47, 1414 Trollåsen

Tlf. 66 80 01 29

www.gjersoenantirust.no



Jernia Kolbotn Sentrum/Torg

Sentrum: 66 81 09 10

Torget: 66 80 39 50

E-post: kolbotn@jernia.no

www.facebook.com/jerniakolbotn

Kolbotn Gull og Sølv

Skivn. 57, Kolbotn,

Tlf. 66 80 75 20

E-post: tt@kolbotngull.no

Forsidebildene er alle hentet fra denne kalender, og viser:

- Utsnitt av militært kart 1886-87 som viser datidens veinett nord i kommunen
- Torvstrøfabrikken med stort lagerbygg, beliggende på nordenden av Sofiemyr
- Gjersjøen høsten 2013 – 419 ½ år siden biskop Jens Nilssøn reiste her mars 1594
- Spisslede fra 1771, utstilt i Langbygningen

En hilsen fra lokallagets leder

For styret i Oppegård Historielag er det av flere grunner viktig å sørge for at kalenderen kommer hvert år.

Med den får vi fortalt løst og fast fra historien til området vi bor i, både i fjern og nærere fortid. Hvert år konsentrerer vi kalenderen om ett tema som vi tror og håper har interesse for mange. Når vi nå presenterer den 23. i rekken, er det litt av en historiesamling vi med betydelig grad av stolthet kan se tilbake på. Rundt 600 sider er det hittil blitt med lokalhistorie i ord og bilder. Dermed oppfyller vi en av målsettingene våre, formidling av kunnskap om hvordan Oppegård har utviklet seg gjennom århundrene. Ulikt de fleste andre kalendere har denne fortsatt verdifullt innhold etter at kalenderåret er omme.

Videre er kalenderen en bærebjelke i historielagets økonomi. Årlige overskudd gjør det mulig å sette opp skilt på steder av betydning for vår historie, både bygninger og veifar. Særlig interessant er muligheten for å delta i utviklingen av Gjersjøelva natur- og kulturpark. Her hentes 450 års industrihistorie frem fra glemselen. Oppgangssaga har allerede vært i drift noen år, og i mai 2013 ble Langbygningen innviet etter mange års restaurering. Her kan skoleklasser og andre interesserte få innblikk i mange sider av livet i tidligere tider.

Vi vet at overskuddet skyldes alle dere som kjøper kalenderen, og alle de velvillige sponsorene som støtter oss årlig. En titt på annonsene forteller hvem de er, og hva de kan brukes til i hverdagen. Vi vet også at uten en arbeidsvillig kalenderkomite hadde vi ikke klart å presentere en så fyldig kalender. Hjertelig takk til dere alle.

Egil Wenger, styreleder i Oppegård Historielag



Postboks 258, 1411 Kolbotn
Sentrumsbygget, Kolbotnvn. 7
Tlf. 66 80 24 80
www.kvernaas.no

Larmerud Rørservice A/S
Postboks 665, 1411 Kolbotn
Sofiemyrvn. 6
Tlf. 66 89 29 00
www.larmerud.no

Lunch og Catering, Kolbotn
Nye lokaler i Skiveien 75
Tlf. 66 99 20 20
www.lunch-catering.no



Nordea Bank, Kolbotn
Tlf: 06 001 Kolbotnveien 25
E-post: kolbotn@nordea.no
www.nordea.no

Svartskog kolonial, kafe og butikk
Roald Amundsens vei 172,
Tlf. 66 80 24 90
E-post: anna@svartskogkolonial.no



Avdeling Follo
Sætreskogvn. 4, 1415 Oppegård
Tlf. 66 99 16 99
www.stormelegtro.no

Tanum Bokhandel
Tlf. 67 49 04 50
Kolbotn Torg 10-21 (9-18)
www.tanumbokhandel.no

Gamle veier og veifar – Oppegårds viktigste kulturminner

Den lange, lange Sti over Myrene og ind i Skogene hvem har traakket op den? Manden, Mennesket, den første som var her. Det var ingen Sti før ham. Siden fulgte et og andet Dyr de svake Spor over Moer og Myrer og gjorde dem tydeligere, og siden igjen begyndte en og anden Lap at snuse Stien op og gaa den naar han skulde fra Fjæld til Fjæld og se til sin Ren. Slik blev Stien til gjennem den store Almenning som ingen eiet, det herreløse Land.

Slik starter Knut Hamsun sitt verk *Markens Grøde*, hvor handlingen foregår i Nordland.

Det var veidefolk som trengte en grei vei fra boplass til jaktområde og fiskested. Kanskje hadde noen dyr allerede laget et svakt spor i myk skogbunn. Senere, med fast bosetting, trengtes fortsatt stier dit det var ekstra mat å finne. Vel så viktig ble kontakten med andre fastboende, for handel, for gjensidig hjelp eller ganske enkelt for menneskelig kontakt.

Bosettingen foregikk både langs kysten og innover i landet langs vassdrag. I kystnære strøk ble båten det naturlige fremkomstmidlet. Innover og oppover i dalene startet det med stier og tråkk. Så langt mulig gjaldt det å holde seg utenom myrer og større elver. Da fikk det ikke hjelpe om bakkene ble mange og bratte.

Fremkommelighet og vedlikehold av veiene ble viktig for folk, og både Frostatings- og Gulatingslovene (fra ca år 950) inneholder regler for dette. I den førstnevnte finner vi i avsnittet om kristendom(!) bl. a. følgende:

- Alle våpenføre menn skulle på veiarbeid nærmeste fulle virkedag før Jonsokaften
- Veiene skulle repareres der behovet var størst, flere bønder delte ansvaret for et veistykke
- Bot for manglende oppmøte, boten tilfalt biskopen
- Plikten til å bøte vei kom foran plikten til å frigi træller

Fra Gulatingsloven leser vi bl.a. dette:

- Alle veier skulle ligge slik de alltid hadde ligget
- Veibredden skulle være lik et spydskift
- Vei over dyrket mark kunne flyttes om eieren laget en minst like god vei utenom
- Om grunneier nektet bruk av veien måtte han betale bot til kongen

På en runestein fra 1000-tallet hevdes det at brobygging gir sjelefrelse.

Magnus Lagabøters landslov kom 100-150 år senere med ytterligere krav:

- Kongens ombudsmann kunne kalle inn til veiarbeid, det måtte skje mellom onnene

- Veiene skulle kunne brukes til fots og til hest både sommer og vinter
- 8 alen (1 alen var da 62,5 cm) bredde slik at mann til hest kunne holde spydet på tvers (baugreid)
- Bøndene pliktet å vedlikeholde veiene, lensherrer og fogder førte tilsyn

Vinterveier over islagte vann, vassdrag og myrer ble nok tatt i bruk tidlig. I rundt fire måneder hvert år slapp man dermed de bratteste bakkene. På- og avkjøring til isen ble gjerne lagt nær den ordinære veien. Disse veiene er det naturlig nok ingen spor etter, og regelverket for disse kom mye senere, først tidlig på 1800-tallet. Det beskrev blant annet merking av råker og forbud mot boring av hull for fiske nærmere enn tre alen fra veien.

Og hele tiden utviklet det seg et nett av lokale veier, innen og mellom bygdelag. Her var det neppe faste regler om fremkommelighet og vedlikehold, eiere og brukere sørget vel for å rydde unna de verste problemene.

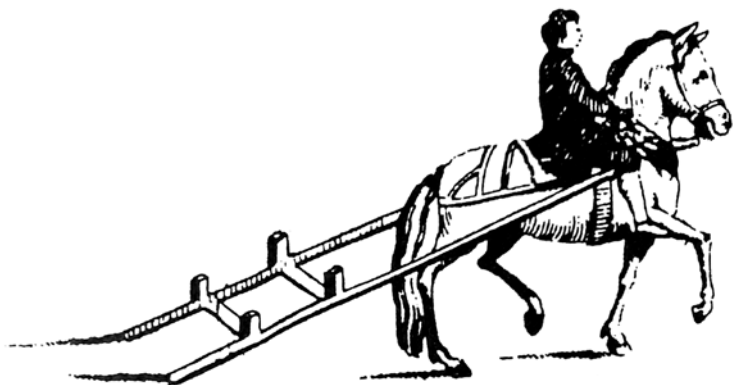
Neste lovverk med betydning for veitrafikk kom i 1630-årene med Christian IV's Norske Lov som gjentok de tidligere på noen punkter, samt innførte en del nytt:

- Bot ble fastsatt for den som red utenom veien eller gikk i åker og eng.
- Bøndene fikk skyssplikt, alle som reiste i kongens ærend eller var adelige skulle ha gratis skyss
- Forordning om at plikten til å vedlikeholde vei skulle fordeles likt mellom bøndene
- Fogder, sorenskrivere og bondelensmenn var pålagt å vise hvordan arbeidet skulle utføres
- Når pålagt arbeid ikke ble utført, kunne fogden leie andre til å gjøre det for bondens regning

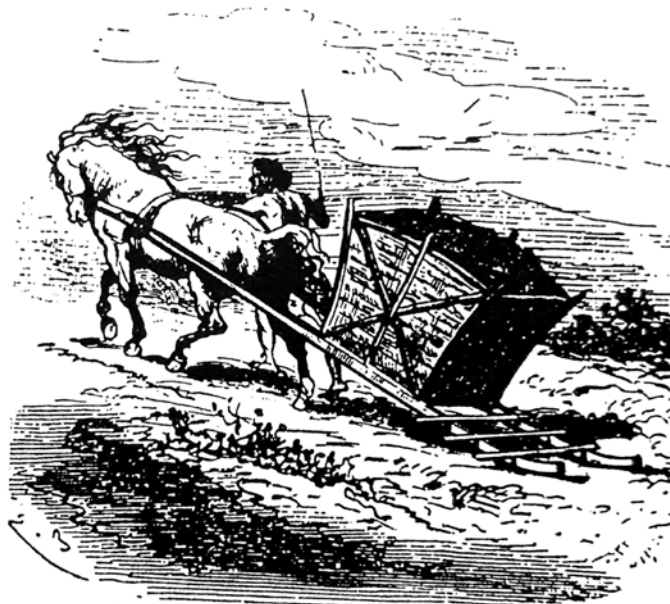
Mens lovverket tydeligvis ivaretok ansvar for fremkommelighet og vedlikehold, kanskje i noen grad etter utenlandsk forbilde, gikk det smått med den tekniske utviklingen av kjøretøy, og de krav den ville medført. Frem til midten av 1600-tallet var slep i forskjellige former metoden for transporter gjennom århundrer, ja selv et dansk kongepar ankom hovedstaden i en kabin montert oppe på et slep. Men etter det kom det raskt krav om kjøreveier.

Bruk av slep har satt tydelige spor etter seg, på myk skogbunn i lavlandet og med fjerning av vegetasjon i høyfjellet. Ja over Hardangervidda har man telt ni tilnærmet parallelle slep, blant de mest kjente er vel Nordmannsslepet og Austmannaslepet. Her har levende dyr på vei til markeder eller frakt av slakt bidratt til slitasken. I vårt område er det nærliggende å tenke seg at århundre lange

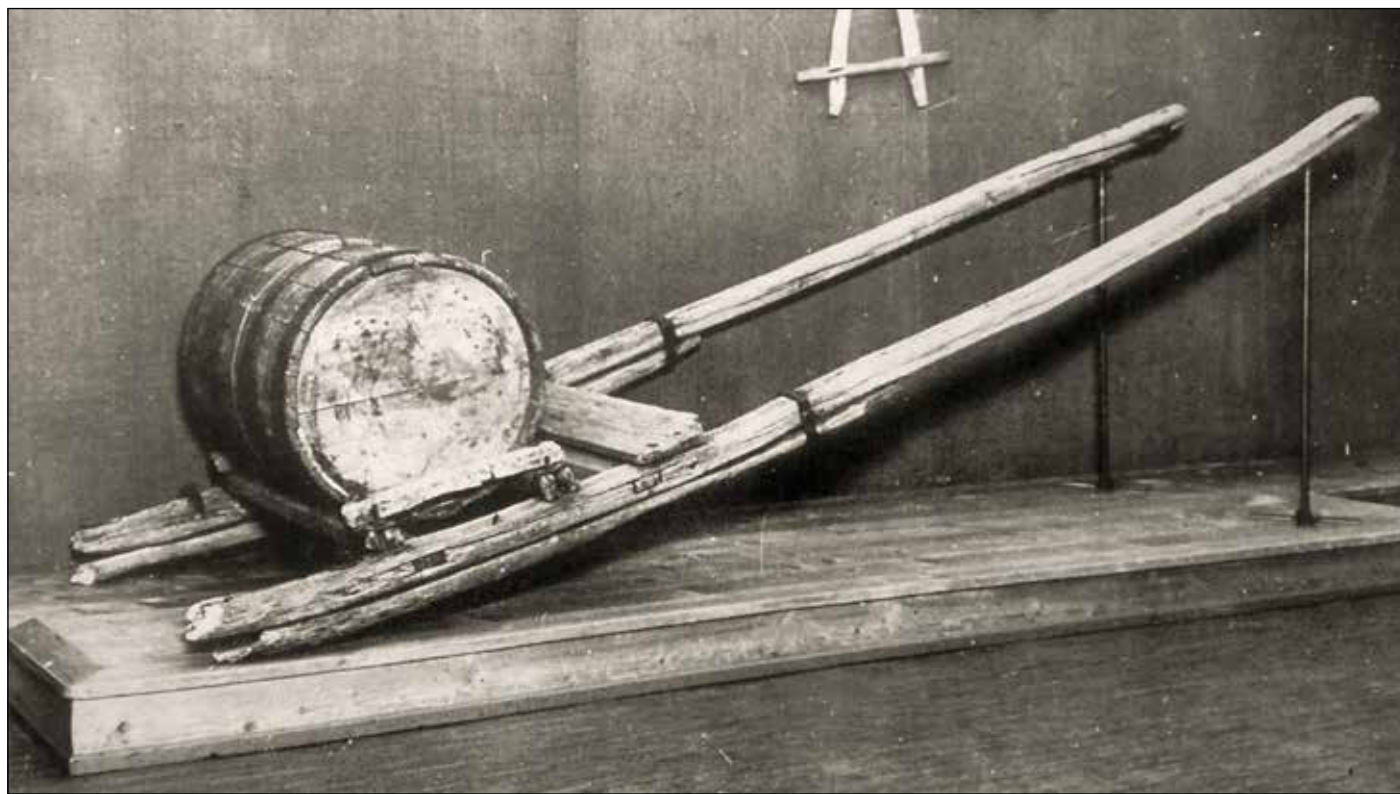
Slep i forskjellige former:



Slep – i dragene er det tappet inn to avstivere og fire trestykker som holder lasset på plass.



Slep for transport av torv. En tilsvarende kasse med benk kunne brukes til persontransport.



Slep fra Bærum som ble brukt til transport av surmelk fra seter (Foto Norsk Folkemuseum)

transporter til Ljansbruket har etterlatt seg mange spor fra skoger i øst og syd.

Hjul og vogn ble tydeligvis tatt sent i alminnelig bruk i Norge, selv om Osebergskipet inneholdt en firehjulet vogn. Lokalt fantes det nok en del vogner, men veiene var uegnet til transport på hjul over lengre strekninger. Først i 1633 ble en skikkelig kjørevei tatt i bruk, den gikk fra Kongsberg til Hokksund. Her ble sølv fra Kongsberg brakt til Drammenselva og lastet om til første etappe av sjøveisbefordring til København.

Utvikling av postvesenet fra 1647 og en sterkere stat med flere embedsmenn bidro til økt behov for kjøreveier. Det samme gjorde drivverdige funn av metaller i Norge med bergverksdrift og smelteverk, ofte langt fra nærmeste utskipningshavn.

I 1643 kom det krav om planering av veiene med stein, grus, sand og bark, eventuelt også brolegging. Det siste fikk neppe stort omfang i Norge. Veibredden skulle være 8, 10 eller 12 alen avhengig av terrengets beskaffenhet. Fra militært hold kom det krav om en veistandard god nok for

flytting av artilleri mellom festningsanlegg. Med høyere veistandard økte også behovet for vedlikehold, til stor misnøye blant bøndene som fortsatt hadde ansvar for det.

Nå ble mange rideveier utbedret til kjøreveier. Noen steder førte det til nye traséer, som da veien ble flyttet ned fra Grønliåsen til Kongeveien. Men i hovedsak ble linjeføringen beholdt, veiene ble jevnet og noen steder kantet med stein.

Flere veier ble kalt kongeveier etter dansk skikk, men i motsetning til i Danmark ble de ikke bare forbeholdt kongelige. Fra Frankrike kom impulser om at veiene skulle ha lengst mulig rette strekninger, altså uten kurver. Dette kunne jo være greit i Danmark og på deler av kontinentet, men i Norge var det uegnet. Her førte det til svært bratte bakker, helt opp til 1:3. og ekstra påkjenning for hestene. Selvfølgelig førte det også til sterk begrensning i hvor mye gods som kunne tas med. Slike bakker fikk ofte navn som "Merrapina", som Ljabrubakken opp mot Nordstrandspåtaet.

I 1795 ble restriksjonene på skogshogst og tømmereksport opphevet, men retten til å skjære trelast ble fortsatt forbeholdt de eksisterende sagbrukene. Dette førte til sterk økning i tømmertransportene, med kraftig slitasje og krav om nye veier som resultat. Fortsatt var det bøndene som var pålagt vedlikehold og nybygging av veiene innen sitt rodeområde. I tillegg hadde de skyssplikt for embedsmenn og personer med adelig bakgrunn, så veiene var nok en svøpe for mang en bonde.

I 1824 kom en ny veilov som la grunnlag for utbygging av nye veier. Ansvar for veiene ble tillagt Justisdepartementet, lokalt ansvar fikk amtsmennene. Til utgifter for

veivesenet ble det opprettet en amtsveikasse. Kjøreveiene ble delt i to veityper, hovedvei og bygdevei. Og fortsatt var det slik at flere statlige organer, som Forsvaret, Tollvesenet og Fyrvesenet bygde veier for egne formål. Og fortsatt var det slik at bøndene hadde ansvar for vedlikeholdet, hver gård sin strekning.

En håndbok om "moderne veibygging" ble utgitt i 1839, forfattet av en veiinspektør. Her omtales blant annet bygging av kjedehengebroer som sammen med senere fagverksbroer økte mulig spennvidde betraktelig. Den gang var forøvrig utbygging av jernbanen medvirkende til bruk av ny teknikk i veibyggingen. Med langt strengere krav til maksimal stigning, ble broer ofte nødvendig her. Utover på 1800-tallet kom det også fart i utdannelsen av ingeniører, så tekniske formler erstattet håndverkernes nedarvede tommelfingerregler.

På tidlig 1800-tall begynte også Chausseeperioden. Med krutt kunne man sprengre plass for veier på steder som var ubebyggelig til det formålet. Kravet var nå 10 alen bredde og maksimal stigning ble redusert til 1:20. Betong var fortsatt et ukjent materiale, men flotte tørrmurer ble reist der hvor veibanen måtte heves fra terrenget.

En av de første veiene fra den tiden er Liabrochaussen som gikk fra Christiania nærmest horisontalt langs Bundefjorden til Vølund, opp forbi Ljan og utover til Ljabru hovedgård og til Klemetsrud. Mosseveien sydover fra Vølund til Vinterbro kom litt senere, men føyer seg også inn i rekken av de første, moderne veiene i Norge. Veiutvidelser har medført at mange av tørrmurene nå er skjult bak



Tørrmur ved Hvervenbukta

betong, men fortsatt er noen av dem synlige, som i kurven ved Hvervenbukta.

Tidlig på 1900-tallet kom de første bilene til landet, og med dem nye krav til veistandard. I så måte har utviklingen de siste hundre årene vært langt større enn den var i de tusen år som gikk foran.

Hvor gikk oldtidsveiene? Litt veihistorie i Nordre Follo

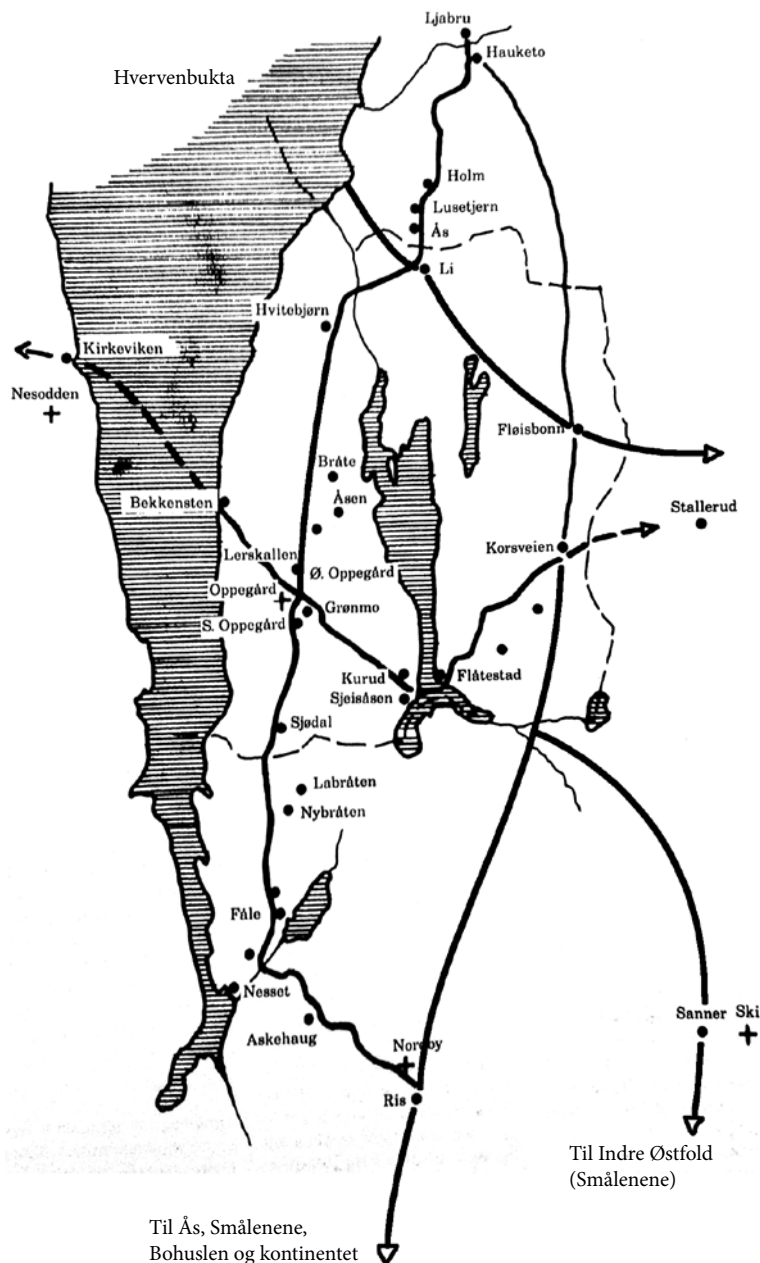
Betegnelsen oldtidsvei brukes om de eldste sammenhengende far etter mennesker her i landet. De dannet vårt tidligste veisystem som gikk mellom de første bosettingene, mellom "urgårdene". Det er vanlig å tidfeste disse veiene til bronsealderen, for ca. 3.500 år siden.

Oldtidsveiene var gang-, ride- og kløvveier. I dag er det kanskje riktigere å kalle dem stier. I forhistorisk tid var det fire hovedveifar i området som nå er Oppegård kommune. To nord-syd gående og to øst-vest gående, og uten større endringer gjorde de tjeneste til ut vikingtiden og inn i middelalderen. Det eldste veifar regnes å være Oldtidsveien over Grønliåsen som forbandt Oslo-kaupangen i nord med nåtidens Østfold, Bohuslen og kontinentet i sør.

I forhistorisk tid antas det at hele det nåværende Oppegård var delt mellom de to urgårdene Fåle i Nordby (Ås) og Fløysbonn. Gjersjøen og Delingsdalen på Svartskog antas som grense mellom disse. Urgårdene ligger som knutepunkt i et nett av oldtidsveier. Naboene var Ljan i nord, Sander i sørøst, og Ris i sør.



En kort hulvei som går nord-syd over Mastemyra (øst for liten kolle).



Oldtidsveier i nordre Follo. Etter tegning av Erik Aas jr.

Oppegård har til alle tider vært et gjennomfartsområde. Vel 300 år etter Svartedauden bodde det bare 240 mennesker her (1665), 150 år senere var innbyggertallet bare økt til 256. Det var altså beliggenheten mellom mer folkerike områder som var årsak til veinettet som oppsto her.

Fra Aker kom oldtidsveien inn i Follo over Grønliåsen og førte frem til Fløysbonn. Veien fortsatte videre rett sydover og kom inn på traséen til Mølleveien (Oppegård syd) før den gikk i bratt bakke ned til Haugbro. Her krysset den Sætrebekken og Dalsbekken. Sætrebekken krysses nå med en liten gangbru av tre, og er bygd på restene av en steinhvelvbru. Disse restene synes godt. Steinhvelvbrua over Dalsbekken ble gjenreist i 1991 på dugnad av bedrifts-idrettslaget til Statens vegvesen.

Retten sør for broa over Sætrebekken var et viktig veidele. Østover opp bakken gikk veien til Langhus og Sander, med videre forbindelse sydøstover til indre Østfold. Både



Ris gård på Nordby i Ås ved Den Fredrikshaldske Kongevei.

oldtidsveien og Den Fredrikshaldske Kongevei fortsatte ned bakken og inn gjennom Nøstvedtmarka til Ris gård i Nordby. Gården ligger på Ski-Ås morenen, en enorm grus- og steinrygg hvor telen hvert år løfter stein opp i dagen. Steingjerdene langs Kongeveien er på nær 600 meter. Ris gård har alltid ligget ved et viktig veikryss. Veien sydover går til Ås (urgård), hvor Ås kirke nå ligger. Nordvestover gikk det en oldtidsvei til Fåle.

Oldtidsveien Ris – Fåle krysset Pollenvannet ved Neset den gang vannstanden var høyere og Pollenvannet var en del av Bunnefjorden. Urgården Fåle hadde sitt tun der hvor gården Mellom-Fåle nå ligger. Her gikk oldtidsveien rett nordover opp bakkene til gården ”Uppigard”, skilt ut i fra Fåle. Uppigard ble senere delt i flere gårder, som Søndre-, Vestre- og Østre Oppegård.

Den nordligste øst-vest veien er den minst dokumenterte blant våre oldtidsveier. Men det antas å være veien fra Fløisbonn til fjorden, til Gjersjøelvas os for fiske i elv og fjord, og ikke minst for den viktige sjøveis varehandel. Fra Fløysbonn gikk veien også østover. Vi har flere hulveier i området som må ha vært en del av denne oldtidsveien. På begge sider av Assurdalen i Ski kommune er det hulveier på til sammen 3-400 meter. I tillegg finnes en kort og lite synlig hulvei på Mastemyr, se også bilde.

Den sydligste øst-vest veien (Kirkeveien) antas å være den yngste av våre oldtidsveier, med gjennomfart helt til Nesodden og videre over Oslofjorden til Asker.

Is og vinterveier

Vinterveiene har naturlig nok ikke etterlatt seg mange fysiske spor, men var viktige ferdselsårer inntil for drøyt 100 år siden. Mens sommerveien holdt seg mest mulig borte fra vann og myrer, førte vinterveiene ofte over slikt terreng. Vinterveiene var raskere å bruke og det var lettere å få frem store lass på sledeføre. I gamle tider var trafikken størst om vinteren. Da var det mindre å gjøre på gården. I skogbruket ble tømmeret kjørt om vinteren frem til fløtningselv eller vann. De to viktigste vinterveiene i Oppegård har vært Gjersjøen og Bunnefjorden. Vinterveiene har allikevel sin historie, slik som:

- Vinterbru i Ås, har sitt navn etter vintervegen som fulgte islagte elver, myrer og vann (Gjersjøen)
- Isveien over Gjersjøen var en hovedferdselsåre i gamle dager. I mars 1594 reiste også biskop Jens Nilsson sørover langs denne veien på en av sine visitasreiser. Se også senere i kalenderen.
- I 1716 krysset Karl XII og hans hær på 7.400 mann den norsk-svenske grensen. Målet var å erobre Christiania så raskt som mulig. Den svenske hæren kom sørfra langs den ”Fredrikshaldske kongevei”, og natten mellom 20. og 21. mars tilbrakte Karl XII på Ås prestegård. Her fikk kongen vite at veien var sperret av norske styrker ved ”Sætre skanse” helt syd i Oppegård. Han besluttet derfor å forlate landeveien og lot i stedet soldatene marsjere på den islagte Bunnefjorden til Christiania. Soldatene fulgte sporene etter tømmertransporten til Kristiania.



Spisslede (lettbygd slede med plass for skyssgutt, beregnet for rask kjøring) utstilt i Langbygningen.

På samme måte som for andre veier var det straffbart å gjøre skade på vinterveien. Tilsynet med isveiene var en offentlig sak. Lovene fra blant annet 1809 gir detaljerte pålegg om hvordan is og råker skulle merkes for å unngå ulykker. Eksempelvis skulle fiskerne merke hullene de lagde i isen. Dessuten ”ikke hugge disse Huller nærmere end 3 Alen fra Kjørebanen”.

Oppsynsmennene for isveien langs Bunnefjordens østre side (Bunden – Bekkenstein - Ljan til Christiania) var lenge lønnet av amtet. Det offentlige isoppsynet langs Bunnefjorden og på Gjersjøen ble opphevet i 1899, nær 40 år etter at den nye veien langs Gjersjøen sto ferdig.

Til bryllupet mellom Peder Holter (1723-786) og Maren Juel (1749-1815) 24. februar 1771 ble det laget en gullbeslått spisslede, hvor setet hadde sort låsbar dokumentkassette. Understellet var dekket av bladgull, det samme var trehåndtakene. Spissleden ble senere benyttet av Lars Ingier som overtok Ljansgodset i 1799. Spissleden er nå totalrestaurert, men med bronsegull i stedet for bladgull.

Hvordan påviste man gamle veifar?

Kunnskap om fortidens veier kan søkes i mange kilder, fra spor i terrenget via gamle kart til overlevert skriftlig materiale.

Før gummistøvlens tid gikk folk i fottøy av skinn og lær og unngikk helst fuktig grunn. Derfor finnes oldtidsveiene på toppen av raene, i de tørreste skogpartiene og på flate fjellrygger. Elver og bekker ble passert der det gikk an å vade, eller der det var smalest gjel man kunne slå bro over. Vann og sund ble passert der det var smalest. Også hestens behov var viktig, unngå myrer og langsetter skråninger. Rett opp og ned bakker var mye bedre enn langs skråninger.

Det viktigste er kanskje *slitasjesporene*. I løs mark er det gjennom årtusener blitt fordypninger, en hulvei. I Oppegård forekommer dette sjeldent fordi jordlaget er tynt. Til gjengjeld er fjellet og steinene slitt. Det finnes ingen skarpe steiner i oldtidsveiene. Du finner heller ingen store steiner,



Sluffe (enspent slede) utstilt hos Follo Museum. Sleden ble benyttet av familien på Skjellerud gård ved Frogn kirke frem til 1950-årene.

ingen løse steiner eller stubber. Går man bare noen meter til side finnes ingen slike bruksspor.

Vi i redaksjonen har vært på leting etter det beste eksempel på hulvei i Oppegård. Til slutt hadde vi tre kandidater å velge mellom, og valget falt til slutt på hulveien vist på bildet på neste side. Denne hulvei var også kulturminnepost i turorienteringen Skautraver'n for 2012.

Mye gjennomfart med hest og slep i tidligere tider gjorde at bakkeskråningen ble slitt ned, noe som igjen gjorde at vann og annen erosjon ytterligere utformet søkket til den fordypningen det er i dag. Dette antas å ha vært en snarvei mellom Hvitebjørn på høyden mot vest og gårdene Vassbonn og Kullebund i øst, samt ned til isen over Gjersjøen. I dette området er det også registrert mange miles til fremstilling av trekull. Aktiviteten i området kan derfor ha vært stor. Veien kan være svært gammel, da rett sydover ligger Gjersjøbruåsen med rester av en bygdeborg fra folkevandringstiden.

Vi tenker sjeldent på at om det bare gikk tre mennesker i døgnet langs disse ”riksveiene”, så blir det 1000 trafikanter pr. år. Fra vikingtiden til i dag utgjør dette en million mennesker, og – regnet fra bronsealderen – 3,5 millioner. I tillegg kan vi regne en million hester. I middelalderen hadde hver gård dobbelt så mange hester som de i dag har biler. Man red til kirke, til ting, i krig og på besøk til hverandre. Av fire millioner hestesko ligger det så mange igjen at sannsynligheten for å finne noen med minesøker er stor.

De skriftlige kildene består av beskrivelser, nedtegnelser, planer og ikke minst kart. Reisebeskrivelsene som ble ført i pennen av biskop Jens Nilsson under hans visitasreiser i 1590-årene gir viktige holdepunkter om Follo.

De første kart dukket opp på 1600-tallet, men det var da ”Norges militære oppmåling” ble etablert i 1773 hvor kartografene var militære med offisersbakgrunn at kartene fikk økt presisjon. Nå ble veier av alle slag inntegnet, også rideveier. Fra denne perioden fremheves spesielt kartene oppmålt og tegnet av Ramm og Juel (1799) og kartet over Akershus Amt fra 1844 med sin store detaljrikdom.



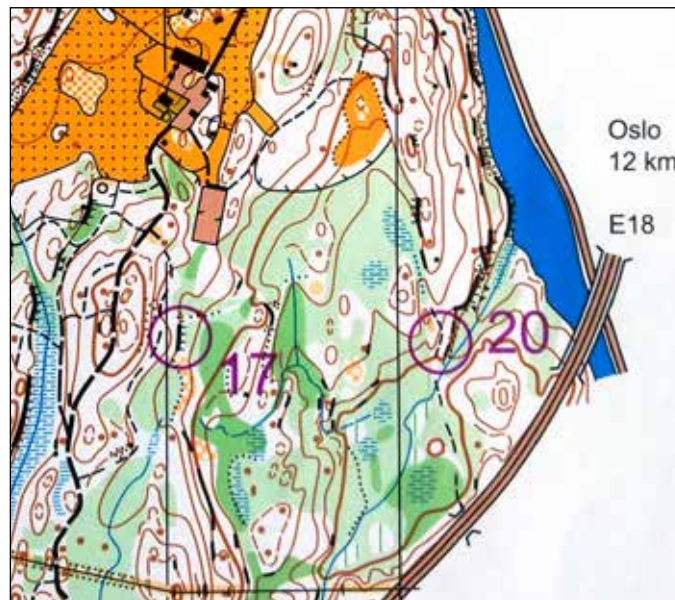
Hulvei markert med orienteringsflagg og informasjonstavle fra Skautraver'n 2012 (post 20)

Veiene i Follo var under stor utbygging i perioden etter 1850, men kartene fra denne perioden viser fortsatt ofte den gamle veien selv der veien ble omlagt eller nedlagt.

Veier i et samfunn av bønder og husmenn

Mellom gårdene og husmannsplassene der folk gikk og red til stadighet ble det tråkk og stier. Veibehovet var mangsidig; husmenn med arbeidsplikt, farenne folk, pleie av sosiale bånd til nabo eller naboens nabo, osv. Følgelig oppsto det et nett av stier, stier vi i dag kan benytte som turstier. Vi kan fortsatt følge mange av disse, eksempelvis: Kantoråsen på langs. Med utgangspunkt i Ekornrud lengst sør ved Kolbotnvannet var husmannsplassen Åsen (Fiske-åsen) denne gårdens nærmeste nabo. Kjerreveien hit opp og videre vil være vel kjent for mang en turgåer eller sprek mosjonist. Fra Åsen leder veien nordover som godt oppgått sti gjennom det gjenvokste Nyjordet og deler seg før oppstigningen til Kantoråsens platå. Stien til venstre leder til alpinbakken og her har nok mang en husmann gått for å komme ned til Vassbonn gård som Åsen hørte under. For å oppfylle sin arbeidsplikt enten ved Vassbonn gård eller hos Ljansbruket som eide Vassbonn gård. Stien rett frem går nordover på åskammen og kommer ned ved Jordbærsletta der den fortsetter som Kantorveien inn til Kolbotn. Her gikk veien til Kullebud gård og til husmannsplassene Holtet (under Kullebunden) og Riket (under Li).

Sørøver fra Åsen leder veien til Gjersjøen og idylliske Eister, et sentralt sted for tømmerlunning og fiske, men også bading og båtliv. Herfra kan man ta veien forbi den enorme furua og klyve øst og opp mot Myrvoll, eller gå



Kart som viser som kulturminnepost (post 20 – "Søkk") i turorienteringen Skautraver'n 2012

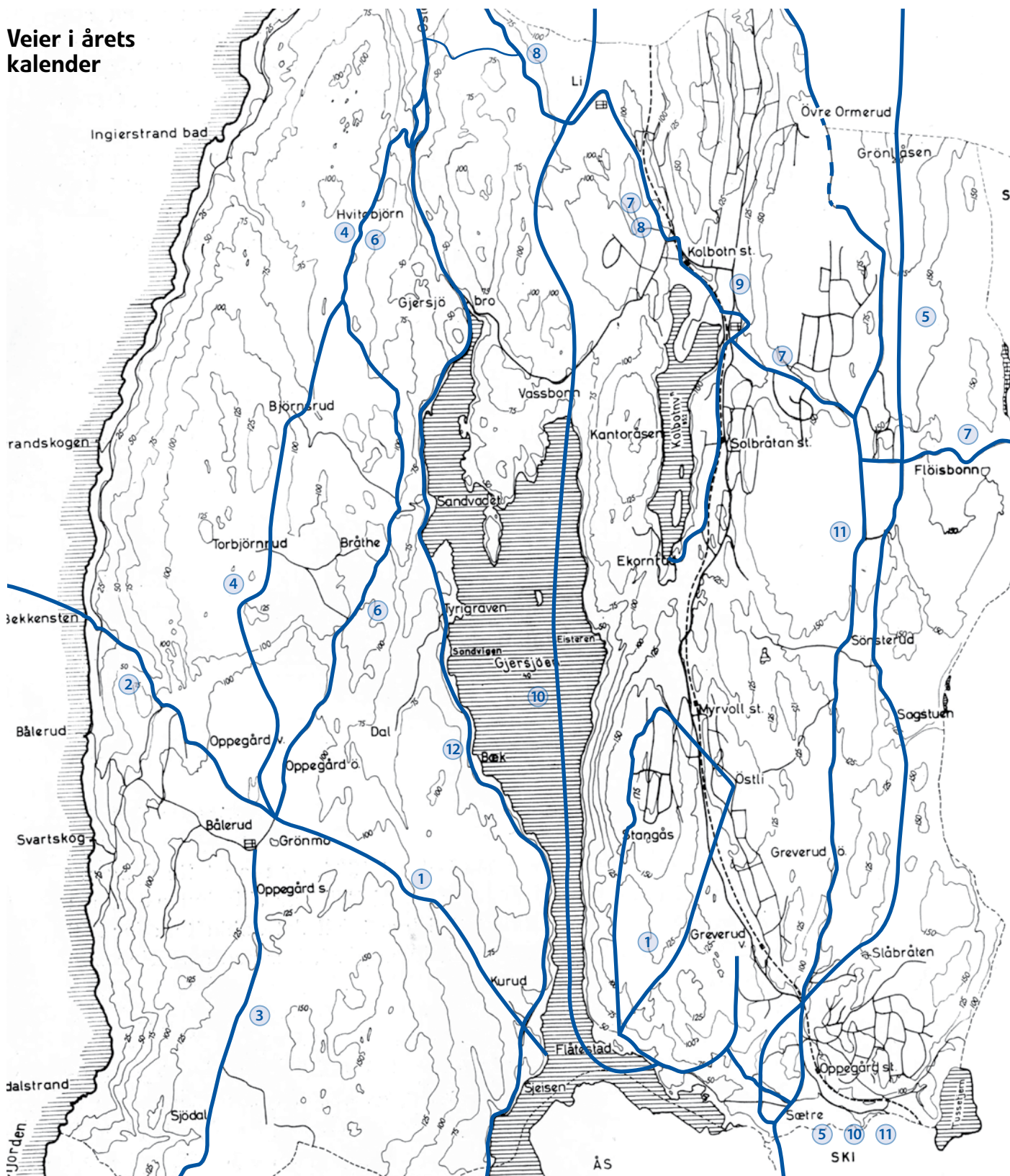
sørøver opp gjennom Eidsdalen forbi digre flyttblokker før Kolbotnvannet, for så å komme tilbake på veien mellom Ekornrud og Åsen.

Kilder:

Arbeidet med denne kalender er basert på et stort antall kilder, målet har vært å samle all den informasjonen som allerede finnes om de gamle veier og veifar.

- Follominne: Artikler fra årgangene 1975 (Helge Sandvik), 1982 (Lise Henriksen), 1988 (Tore Haugen), 1989 (Eivind Barca), 1990 (Per Øgaard, Eivind Barca), 1992 (Odd Ristesund), 1995 (Willy Østberg), 2007 (Bjørn Gerhard Lunder) og 2012 (Egil Wenger). (Forfatters navn i parentes)
- Medlemsblad for Oppegård Historielag: Artikler fra årgangene 2001 - 2008.
- Kalender for Oppegård Historielag, årene 1992, 1994, 1997, 2000, 2001, 2002, 2008 og 2013
- Ås Historielag: 54 rusleturer 1984 - 2004
- Trygve Vik: Ås bygdehistorie
- ST.HALLVARD, hefte 1 – 1962. Johan Garder: Eldre veier mellom Oslo og Follobygdene
- H.O.Christoffersen – Fra allfar og Kongevei
- J. Gjærum: AKERSHUS FYLKES VEGHISTORIE:
- Ragnhild Grøndahl Krogness: KULTURMINNER I GJERSJØELVA
- Finn Erhard Johannessen, Lise Henriksen, Mentz Schulerud: Fint folk i bratte bakker - Ljans historie 1990
- Oppegård kommune, 10.12.98: Plan for forvaltning og vern av kulturminner og kulturmiljøer i Oppegård; Del 1 og Del 2.
- Birger Løvland: OPPEGÅRD IDETTSLAG 1907-2007
- Trond Taugbøl: Kulturminneatlas FOLLO, FERDSEL OG VEGFAR
- Oppegård Vel 1908 – 2008: BYGDAS VÅKNE SAMVITTIGHET
- SEFRAK-rapport: Gamle hus i Oppegård
- Ole Rojahn: ARKEOLOGISK RAPPORT 1993.
- Harald Lorentzen: Kulturminner på Nesodden
- H.C. MAMEN: Kirke og menighet i Oppegård
- Yngvar Nielsen: Jens Nilssøns visitasboger og reiseindringer 1574-1597
- Gunnar Rudie: Eidsberg I bygdehistorie 1537 – 1800.
- Tidsskriftet Bjørn Bonde nr. 1 og nr. 3.
- Karsten Alnæs: Historien om Norge bind I
- Reidar Fønnebø: Oldtidsveger – Slep og kongeveier
- Dag-Ivar Rognerød: FRA AKERHUS FESTNING TIL KRONBORG SLOTT
- Arnfinn Nygaard: Om Holmlia historie
- Statens vegvesen: Vegvalg – Nasjonal verneplan
- Statens vegvesen, Akershus vegkontor: DEN FREDRIKSHALDSKE KONGEVEI, Oppegård og Ski
- Norges Landbruksskole, Ås: DEN FREDRIKSHALDSKE KONGEVEI FRA OSLO GJENNOM FOLLO
- www.oppegard-historielag.org: Video hvor Willy Østberg forteller om Den Fredrikshaldske Kongevei.
- Magnus Hydle: Nordstrand før og nå.

Veier i årets kalender



Veier i årets kalender og hvor disse er lokalisert?

1. Kirkeveien, fra Korsveien over Gjørsjøen til Oppegård kirke (bygdas første sentrum)
2. Kirkeveien, fra Oppegård kirke til Nesodden kirke
3. Veien fra urgården Fåle til bygdas første sentrum, til Oppegård kirke.
4. Oldtidsveien vest: Fra Oppegård kirke til Ljabru
5. Oldtidsveien øst over Grønliåsen og mot Ski og Ås
6. Middelalderveien (kjøreveien) nordover fra Oppegård kirke til Ljabru
7. Fra Gjørsjøelva til Langenvassdraget
8. Den opprinnelige Mastemyrveien
9. Veien mellom Kolbotn og Ekornrud
10. En vintervei mellom Oslo og Ås
11. Kongeveien - Den Fredrikshaldske Kongevei
12. Gamle Mossevei – veien mot en ny tid

Kirkeveien – fra Korsveien over Gjersjøen til Oppegård kirke (bygdas første sentrum)

Denne veien i øst-vestlig retning har hatt størst betydning for lokalt bruk, og var i bruk frem til ca. 1920. Da ble det opprettet en ”interimkirke” i Oppegård Syd, og det var ikke lenger like nødvendig for folk øst i bygda å reise til kirke på Svartskog. Veien er funnet inntegnet på de tidligste kart, fra 1799. Etter Svartedaunen ble den kalt Kirkeveien, men veien er trolig mye eldre enn det.

Det var en lang og slitsom kirkevei, og den første del gikk ned til Flåtestad. Det var flere alternative traséer ned dit. Fra Korsveien gikk den via husmannsplassene Østli og Sandaas som lå ved veikrysset Frydenbergveien/Tvedts vei. Her kunne man velge mellom:

- Vinterveien som gikk over myra. Dette flate alternativet gikk rett frem, men her måtte en være sikker på at den var frosset. Se også bilde. Veien kunne også benyttes om sommeren ved tørt vær.
- Var det bløtt kom man ikke over myrene men måtte ta omveien via Myrvoll, opp til Byåsveien/Bjørnemyr-



Vinterveien som gangsti med start fra transformatorstasjonen i krysset Skiveien og Greverudhagen.

veien, ned over Småmyrene til Flåtestad. Dette veifaret kan man også gå i dag, med start fra enden av Bjørnemyrveien.

De som kom Kirkeveien østfra, kom langs det som i dag er Fageråsveien. Veien gikk i bru over Greverudbekken, hvor den møtte veien ned fra Vestre Greverud gård. Traséen videre fortsatte ned til omtrent samme trasé som gårdsveien til Holen og Flåtestad. Men det er mange år siden veien var tilgjengelig som turvei.

Fergetrafikk over Gjersjøen fra Flåtestad til Kurud: Flåtestad ligger ved Gjersjøens smaleste del, og Flåtestad er det eneste stad-navn vi har i Oppegård. Mye tyder på at flåtetrafikken over Gjersjøen er meget gammel. Det er påvist flåtefeste både på Flåtestad og Kurud-siden. I 2005 ble det funnet en stokkbåt i Gjersjøen, ved den gamle flåtetraséen. Båten er alders-



Rester etter båttrafikken over Gjersjøen. Fotografert august 2013, nær det gamle bryggefeste på Kurud-siden.

bestemt ved hjelp av C-14 datering til å være fra ca. år 1200.

Etter Svartedaunen i 1350 var det ingen som kunne holde flåtetrafikken oppe lenger. Senere ble det drevet båtskyss mot betaling helt opp til 1924, da siste fergemann, Magda Flåtestad, la inn årene. Det var ”ropestue” på begge sider, hvor man kunne høre ferdelsesfolk varsle at de ville over, og hvor mange de var. Bryggefestene for båttrafikken er fortsatt godt synlige. I boken ”Oppegård kommunes historie” heter det: ”Byggmester Alfred Sæter som var medlem av sognestyret fra før 1915 forteller at da Oppegårds representanter skulle møte på Jaer skole på Nesodden kl. 11 til herredsstyremøte, måtte de gå hjemmefra kl. 5 om morgenen. For fergeturen fra Flåtestad til Kurud betalte de 25 øre hver seg”.

Veien fra Kurud: Fra båtbyggen ved Skeisåsen kan en følge sporet etter Kirkeveien i terrenget mot



Skeisåsen med ropeluke i veggen til høyre, fotografert omlag 2005. Foran huset står leietaker og Egil Wenger, Historielaget. Huset står der ennå.

Januar 2014

tunet på Kurud gård. Veien blir borte før kryssing av Gamle Mossevei, og den opprinnelige veien opp til gårdstunet forsvant da P-plass for Gjersjøen golfklubb ble anlagt. Fra gårdstunet gikk veien i bakkant av jordveien langs en bekk opp til Kirkeledet (eller "kirkeleet"). Denne delen av Kirkeveien ligger nå under golfbanen, men ved "Kirkeledet" finnes spor etter den gamle veien. Dette sporet kan følges opp til E18. Det gamle veifaret ble tydeligvis lite påaktet som kulturminne da motorveien ble bygget. Derfor må man 100 meter sørover for å finne undergangen som gjør det mulig å krysse veien.

Når E18 er krysset, fortsetter veien opp Rytterkleiva, og passerer en ile (Pipekvila) hvor både hest og mennesker kunne slukke tørsten med friskt kildevann. Vel opp Rytterkeiva flater terrenget ut, og en kommer inn i et skogsområde med mange tegn til tidligere jordbruksdrift, til et felt på nær 25 rydningsrøyser og ryddete flater. Veien ender i krysset Roald Amundsens vei og Bekkenstenveien. Historielaget har skiltet Kirkeveien fra dette veikrysset. En tur ned til "Kirkeledet" (ved utkanten av golfbanen) anbefales, i et flott og spennende terreng.



Undergang under E18 for turgåere ca. 100 meter sør for det opprinnelige veifaret.



Hvilebenk på toppen av Rytterkleiva, ovenfor "Pipekvila". Her er Kirkeveien en tydelig hubvei.

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

Kirkeveien – fra Oppegård kirke til Nesodden kirke

Nord for Oppegård kirke går Bekkenstenveien ned til Bekkensten, og fra Nesodden kirke går Presteskjærsvieien ned til Bunnefjorden. Strandstredet Bekkensten er en av de eldste bosetninger i kommunen, og et svært gammelt fergested. Veien regnes som en av oldtidsveiene. Den antas å ha fulgt traséen til dagens Bekkenstenvei med få unntak. Veien mellom Oppegård kirke og Nesodden kirke ble en svært viktig vei etter Svartedaudens herjinger i 1349, da Oppegård kirke ble annex-kirke under Nesodden hovedkirke.

Vi starter veiens historie i høymiddelalderen, perioden fra år 1000 og fremt til 1350. Høymiddelalderen var en ekspansjonstid uten sidestykke over hele landet, folketallet økte stadig, bygdene ble utvidet, og folk måtte ta i bruk alt som fantes av jordbruksland. Dette gjaldt også for Svartskog, her finnes mange spor etter tidligere dyrket mark. I denne perioden var både Nesodden og Svartskog (tidligere Gerdarud/Uppigard) egne kirkesogn da befolk-

ningen i området var stor. Oppegård kirke ble bygd som stavkirke ca. år 1150.

I 1349 ble hele landet rammet av en forferdelig pest, Svartedauden. Folketallet sank til under det halve, og bosettingsmønstrer endret seg drastisk. Det ble nå rikelig tilgang på jord, og folk flyttet inn til de mer sentrale og bedre jordbruksbygdene. Følgelig ble et utkantstrøk som Svartskog hardest rammet av nedleggelse og fraflytting. Det var ikke lenger grunnlag for å ha egen sogneprest. Oppegård kirke ble da befjengt av presten på Nesodden.

Tjenesten mellom de to kirkene varierte mye gjennom årene. En periode var det tjeneste to søndager på rad i hovedkirken, den tredje var det tjeneste i annekset.

Men noen sogneprester hadde stor vilje til innsats, og hadde gudstjeneste i begge kirker hver søndag. Den første begynte da kl. 8 eller halv 9, den siste kl. 12. Det var husmennene til Nesodden prestegård som hadde plikt til å skyss presten over Bunnefjorden, en avstand på 2,5 km. En lang og besværlig ferd med båt om sommeren og med hest og slede når fjorden var tilfrosset.

Trafikken på Bunnefjorden var stor

både sommer og vinter. I perioder hadde Nesodden og Oppegård felles lensmann, og møtene til det felles herredsstyret ble som regel holdt på Nesodden. Veien ble innregistrert som offentlig bygdevei ved den første rodeinndeling i 1826, og fikk navnet ”Bygdevei nr. 3”. Fra protokollen kan en lese: ”Fra Bygdeveien nr. 1 ved Nesodden kirke til Søen ved Prestegaards-Skjærene 1200 Alen og fra Bækkensten paa den anden Side af Søen til Oppegaaards kirke 3336 Alen”.

Ved fjorden i bunnen av de bratte bakkene ned fra Svartskog ligger Bekkensten, kjennetegnet av det gule huset. Det gamle fergestedet ved Bunnefjorden har en lang og rik historie, noen eksempler:



Bolighus på Bekkensten. Huset har ukjent byggår, men må være et av de eldste i kommunen. Det har utkraget overetasje av en type som er kjent fra 1600-tallet.



Historien til Oppegård kirke, på en stein ved inngangen til kirken.

Februar 2014

- Funn av bryggekonstruksjoner seks m.o.h. tyder på at disse er fra eldre jernalder, for ca. 2000 år siden da dette var havnivået. I tillegg er det registret et tyvetall terrasser, bygget på samme måte som terrassene ved Sandbuktskogen, ca. 2 km lenger nord.
- Jørgen Stubberud ble født på Bekkensten i 1883. Han er kjent for sin deltakelse i Sydpolekspedisjonene til Roald Amundsen med polarskuta Fram i årene 1910 – 1912.
- Rutefart på Bunnefjorden med dampskip startet i 1857, og Bekkensten brygge ble anløpt frem til 1939.

På Nesodden går Presteskjærsveien fra kirken og ned til Kirkevika, Presteskjær og Presteskjær brygge. Gjennom området går i dag en tursti med info-tavler.



Nesodden kirke ble bygd som steinkirke og er blant de eldste i landet, mest sannsynligvis bygget omkring 1150.

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

Veien fra urgården Fåle – til bygdas første sentrum, til Oppegård kirke

Både Oldtidsveien og den senere bygdeveien (kjørevei) nordover starter her, veistrekningen er ca. 4,4 km lang. Som allerede beskrevet kom Oldtidsveien fra urgården Ris, via Nesset. Her er det to traséer, fra ”ur-Fåle” til bygdas første sentrum - Svartskog, med bygdas første kirke og skole og de store gårdene som har gitt kommunen sitt navn.

De to veiene har samme trasé mesteparten av strekningen, bare på den første og siste delen er det separate traséer. Oldtidsveien går inn Polleveien og på høyre hånd ligger gården Mellom-Fåle. ”Ur-Fåle”, eldste jordbruksboplass sør for Svartskog-plataet hadde sitt tun der hvor gården Mellom-Fåle nå ligger. Etter ca. 100 meter står en informasjonstavle om Oldtidsveien som nå er en blå-merket kultursti. I enden av Polleveien går oldtidsveien bratt oppover Kopåsen, med mange hulveier underveis. Toppen er et bergplata med flott utsikt sørover mot indre Bunnefjord. Når du har kopt (sett) nok, går du stien videre. Inntil stien på venstre hånd ligger en gravrøys fra bronsealderen, merket med informasjonstavle. Veien videre fortsetter opp til toppen av Libråten hvor vi møter den gamle bygde-

veien (kjøreveien) som er bygd på Oldtidsveiens trasé videre nordover.

For å gå bygdeveien (kjøreveien) starter en fra veikrysset Kjærnesveien/Polleveien, fortsetter videre opp Kjærnesveien forbi Nordre Fåle og til høyre opp Libråtveien. Veien ble lagt vest for Kopåsen for ikke å få for bratt stigning for hest med vogn. Når tettbebyggelsen er passert møtes de to veitraséene igjen. Oldtidsveien antas vært i bruk allerede i førhistorisk tid, for omlag 3 – 4000 år siden, da den første faste bosettingen tok til. En viktig anvendelse av veien var som et alternativ når ferdsel på Bunnefjorden var umulig. Dette var ”kystveien” over Svartskog når isen i Bunnefjorden ikke var trygg å kjøre på. Bygdeveien (kjøreveien) antas ferdig tidlig på 1800-tallet. Veien ble opptatt som rodeltag bygdevei nr. 8 den 8. april 1826. Denne ordningen opphørte da Mosseveien sto ferdig i 1862.

Som vist på turkartet passerer veien nå:

1. Her møtes Oldtidsveien og bygdeveien (kjøreveien).
2. Kjærneshøgda, opprinnelig husmannsplass, siden landsted med egen tennisbane.
3. Bjønnemyra
4. Bjønnelemmen. Her i krysset heter det også Stormannsbråten, et økenavn på et mislykket bureisningsforsøk.
5. Til høyre tar en vei av til Labråten, en husmannsplass fra før 1730. Etter tradisjonene skal plassen være ryddet av en finsk familie, var da en av de sørligste finneplasser i Norge. Labråten er nå hytte. Veien går videre til husmannsplassen Nybråten som antas tatt i bruk i løpet av 1840-årene.

6. To gravrøysar fra bronsealderen beliggende på hver sin knaus. Gravhaugene viser betydningen av veien allerede i førhistorisk tid, da haugene ble lagt ved veien for at de skulle bli sett av flest mulig
7. Gamle hytter, 100 meter sør for kommunegrensen. (Sommersted satt opp på 1950-tallet).

8. Til venstre tar en vei ned til Brenningsmyra, ca. 100 meter innover veien ligger også en gammel hytte som kan ha vært en husmannsplass.
9. Sjødal gård, en av de 17 middelaldergårdene symbolisert i kommunevåpenet. Navnet sikter til det dype dalføret ned til sjøen. På gårds-tunet går en vei til venstre og ned til en gammel jerngruve fra slutten av 1700-tallet, drevet av Moss jernverk.
10. Rødkilden, husmannsplass under Oppegård Søndre. Det gamle tunet sees fra veien.
11. Oppegård Søndre, gammel storgård og fortsatt den største av gårdene i Oppegård
12. Oppegård kirke

Etter Sjødal gård skilte bygdeveien og oldtidsveien. Mens bygdeveien fortsatte rett nordover gikk Oldtidsveien over de tørre åspartiet vest for gården Søndre Oppegård.



Her starter begge turene, i krysset Kjærnesveien/Polleveien. (Parkeringsmulighetene i området er gode).

Mars 2014

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



Gammel bygdevei Fåle – Opppegård kirke.

Oldtidsveien vest – fra Oppegård kirke til Ljabru

Oldtidsveien fortsetter nordover, passerer kirken, og er skiltet fra Bekkensteneveien 50 meter øst for Grendehuset Solheim. Dette var bygdas første skole og ble åpnet i 1861. Oppegård Historielag har merket det meste av veien med skilt, kart og info-tavler, helt ned til Gjersjøelva. Veistrekningen er ca. 4,8 km lang. Veien er meget gammel, og antas alltid å ha vært i henhold til de eldste lover, at "Alle veier skulle ligge slik de hadde ligget fra gammel tid". Oldtidsveien gikk – slik veiene på den tiden alltid gikk – gjennom gårdstunene på strekningen. I takt med at nye gårder kom til og noen forsvant, er det mulig å spore mindre endringer av traséen gjennom tidene. Den veien som er skiltet regnes som den mest brukte.

Etter 50 meter fra starten passerer man enden av en steinmur beliggende mot øst. (se bilde). Veien fører derfra i nordlig retning og frem til dyrket mark etter ca. 200 meter. Her ble veien pløyd ned for bare 25 år siden, men tra-séen er godt skiltet. Den opprinnelige veien gikk gjennom



Store velbygde steinmurer er det mange av på Svartiskog-plåtået.

tunet på Vestre Oppegård gård, men i dag går den langs en åkerkant for å komme utenom tunet. Når vi er tilbake i skogen igjen er det etter ca. 150 meter øst for veien gjort funn av 16 hustufter fra en gammel gård. Gårdsanlegget er ikke tidfestet, men Oldtidsveien gikk gjennom tunet. Etter ca. 100 m kommer veien tilbake til den skiltede veien. I skråningen ned mot Oredalen er veien helt tydelig i terrenget. Nederst i dalen går den over en myr hvor det er lagt ut hoppe- og gangsteiner samt klopper av tre.

I skråningen opp fra Oredalen mot nord ses Oldtidsveien som en tydelig hulvei. Etter noen hundre meter går veien over en våtmark, hvor man kan se rester etter tidligere dyrket mark på venstre side ned mot et myrdrag. Ca. 300 meter lenger fram kommer vi over et annet myrdrag rett bak låven på Torbjørnsrud, og vi står umiddelbart på gårdstunet. Tidligere sto fjøs og stall lenger mot vest, da gikk veien over



Torbjørnsrud – "Torbjørns rydning". Bolighuset er trolig fra 1800-tallet.

gårdstunet. Videre nordover mot Bjørnsrud går Oldtidsveien litt opp i terrenget på tørr mark. Det finnes også en vintertrasé lavere ned mot øst, som imidlertid går i svært fuktig terreng.

Bjørnsrud er bygd som akershusisk stue, svært vanlig som husmannsstue på 1700- og 1800-tallet. De fleste av de gjenværende akershusiske stueene er sterkt ombygd eller revet, men stua på Bjørnsrud er lite forandret. Oldtidsveien fortsetter nordover og passerer større flater som har vært dyrket opp mot nyere tid. Veien krysser så Delingsdalen, som kan være svært gjørmete og bløt, før den kommer ut på (kjøreveien) Hvitbjørnveien.

Veien fortsetter gjennom tunet på Hvitbjørn gård, et navn med ukjent opprinnelse, men med mange spekulasjoner om opprinnelsen. I 1529 fikk Henrik Krumedike, en av den tids mektigste adelsmenn, overta den daværende ødegården. Han overtok samtidig



Bjørnsrud, en akershusisk stue bygd på 1700-tallet. Et av de eldste husene i Oppegård.

ødegården Vassbonn, og fallrettighetene i Gjersjøelva. Senere samme år anskaffet han en oppgangssag, og grunnlaget for Ljansbruket var dermed lagt, her ble det drevet sagbruk i om lag 450 år.

I nest siste sving av Hvitbjørnveien tar Oldtidsveien en mer direkte trasé ned mot Gjersjøelva. Oldtidsveien synes her tydelig i terrenget, og er skiltet av Historielaget. Etter 1529 skulle nok de fleste hit. For de som ville videre fantes det to alternativ, enten Bundefordveien eller opp Sagflisbakken. Bundefordveien er den eldgamle forbindelseslinjen mellom Bundefjorden og Øyeren. Veien tok opp fra fjorden ved Hvervenbukta, krysset Ljanselva ved store Ljan og videre over Hallagerjordene. Det er spor igjen etter denne veien flere steder. Veien opp Sagflisbakken til Li gård er omtalt i kalenderen for juni måned. Strekingen mellom Li og Ljabru står det om i kalenderen for oktober.



Nederst i Oredalen går veien direkte over myra, på en ”jordbru”.

April 2014

UKE	MANDAG	TIRSDAG	ONSDAG	TORS DAG	FREDAG	LØRDAG	SØNDAG
14		1	2	3	4	5	6
15	7 ●	8 ●	9	10	11	12	13
16	14	15 ○	16	17	18	19	20 Palmesøndag
17	21	22 ●	23 ●	24	25 Langfredag	26 Påskeaften	27 1. påskedag
18	28	29 ●	30 ●				

Oldtidsveien øst – over Grønliåsen og videre mot Ski og Ås

På en tur over Grønliåsen gis det mange anledninger til undring og ettertanke. Rart er det å vite at denne åsen, 227 moh., en gang har vært en øy med sjøen skvulpende inn like ved. Mot vest var det da ingen Hvitbjørnås å se, og i øst og sør stakk toppene på Stensrud- og Taraldrudåsen opp av et stort vannspeil inn mot Østmarka. Her opppe blir en også slått av det enorme tidsspennet fra før til nå, der terrengsykklistere og turløpere haster over de samme berg-hellene der en fordums jeger varsomt har trådt stien.

Stien var datidens vei. Langs denne ses i dag samlinger av stein som arkeologer har fastslått som rester av gamle gravhauger, men uten å ha funnet spor av annet innhold enn aske. Disse røysene skal kjennetegne en tradisjon som besto fra bronsealder og frem til vikingtid der både gravhauger og bautasteiner ble plassert godt synlig i terrenget, og som i ettertid tolkes som tegn fra en rådende slekt til utenforstående om å vise respekt. Hvem andre enn makt-



September 1597 skildrer biskop Jens Nilsson turen over Grønliåsen som følger: *”Siden droge wi offour Hillerastenn i nord oc der wi komme nogit ner mitt på Hellerasten fore wi om 2 heller liggendis paa den høyre haand, kaldis Kongs borditt. Der wi slapp Hillerasten fore wi offour Liabro”*.

haverne på urgården Fløisbonn har villet markere seg her?

Ved foten av åsen i sør, i kort avstand til Fløisbonn, ligger to kraftige steinheller ved veien, kalt Kongebordet. Disse var sannsynligvis bautaeer som etter hvert har falt ned. Denne har også vært kalt for Karl XII's bord, men dette beror nok på et ubegrunnet rykte etter retretten fra Kristiania våren 1716. Lenge før dette, i året 1597, hadde den reiseglade reformasjonsbiskopen Jens Nilsson kalt steinhellene for *«Kongsborditt»*. Så kan en jo lure på hvordan dette kongebegrepet har oppstått. Svenskekongen dro nok bare forbi her i all hast, men tidligere konger kan jo ha besøkt stedet, som f.eks. Øystein Magnusson (konge 1088-1123) da han en vinter reiste på gjesting til Ski? Usannsynlig er det heller ikke at de kom denne veien, «follingene», for å delta i bagleropprøret mot kong Sverre i Oslo år 1200.

Etter lov om kulturminnvern regnes også gamle veier som fortidsminner. Den 7. desember 1961 sendte derfor Universitets Oldsaksamling brev til kommune og grunneier om vedtatt fredning av veien på strekningen Hauketo gård i Oslo til bro over



Fløisbonn gård fotografert i 1935, da med innmark ca. 164 mål.

bekk ved Fløisbonn i Oppegård. Som begrunnelse står bl.a. følgende: *«Vi vil gjøre oppmerksom på at fortidsminnene – bautasteinene og røysene – er fredet i følge norsk lov av 29. juni 1951, som følger vedlagt. I og med fortidsminnene langs med veien kan vi fastslå at selve veien også er forhistorisk. Til sammen utgjør de et skjeldent kulturhistorisk miljø og er også knyttet til vår nasjonale historie»*. Helt nord i det som nå heter Øvre Prinsdals vei, øst for husene på Hauketo gård, leder veien i sørøstlig retning til Nebbejordet (nå et borettslag) og kan følges ca. 300 meter. Den finnes igjen litt øst for det fredede Buerud og fører opp til Grønliåsens høyder med vakker utsikt mot øst og vest, og hvor det i nyere tid har stått et brannvaktårn. I slakt lende når veien etter hvert ned til Kongebordet med kort avstand til HurlumHeiHuset og Fløisbonn gård. Veien brytes her, videre sydover ligger den under asfalt og villastrøk. Oppegård Brannstasjon er også anlagt på traséen til Oldtidsveien.

Oldtidsveien finnes igjen i dumpa øst for miljøstasjonen i Sofiemyrveien. For lettest å komme hit er det anlagt trapp ned fra det asfalterte industriområdet bak brannstasjonen, i hjørnet mot sørvest. Veien er skiltet av Historielaget, og herfra er den intakt i 500-600 meters lengde. Underveies Kongebordet er avbildet.



Ordfører Ildri Eidem Løvaas med ordførerkjedet hvor Kongebordet er avbildet.

Mai 2014

finnes to informasjonstavler. Etter et kort stykke deles veien i et øvre og nedre løp. Kanskje var det den nedre som biskop Nilsson omtalte som en «slem bløt vei» i 1597? Lengst sør forsvinner den gamle veien ut på innmarka til Sønsterud gård. Herfra er ikke veien endelig påvist, men sannsynligvis fulgte den veien gjennom Sagstuaas tun. Derfra gikk den over Grytebekken og videre i sørlig retning forbi restene etter husmannsplassen Grytebråten og frem til bålplassen ved husmannsplassen Nylendet. Fra Nylendet er Oldtidsveien igjen skiltet frem til krysset Rolf Presthus vei og Bjerkeveien. I skogkanten er det en informasjonstavle. Traséen veien fulgte videre gjennom villastrøkene er ukjent, men kanskje gikk veien gjennom det laveste punktet i Fageråsveien hvor det lå en ile. Herfra gikk da veien langs Mølleveien og ned til Haugbro.



Ljansgodsets brannvaktårn fotografert 1935. I dag finnes kun rester etter bolter i fjellet.

UKE	MANDAG	TIRSDAG	ONSDAG	TORS DAG	FREDAG	LØRDAG	SØNDAG
18				1	2	3	4
19	5	6	7	8	9	10	11
			☉	Offentlig høytidsdag			
20	12	13	14	15	16	17	18
			○	Frigjøringsdag 1945			
21	19	20	21	22	23	24	25
			☾			Grunnlovsdag	
22	26	27	28	29	30	31	
			●	Kristi Himmelfartsdag			

Middelalderveien (kjøreveien) – nordover fra Oppegård kirke til Ljabru

Nord for Oppegård kirke har en to muligheter, enten fortsette Oldtidsveien (den gamle ride- og kløvvei) eller velge Middelalderveien som ble bygd som en kjørevei. Dette blir som øst i kommunen hvor Oldtidsveien og Kongeveien gikk ved siden av hverandre. Vår kunnskap om Middelalderveien er mindre, men den er tydelig tegnet inn på de fleste kart fra 1800- og 1900-tallet. Den var en viktig vei fra Svartskog til Hvitbjørn og Ljansbruket frem til slutten av 1800-tallet da gamle Mossevei overtok. Veien ble sannsynligvis anlagt på 1600- og 1700-tallet av Ljansgodsets eiere i takt med behovet for økt transport til sine eiendommer. Da Mosseveien ble åpnet for trafikk i 1862 ble Middelalderveien nedlagt som offentlig bygdevei, den ble tatt ut av det offentlige vedlikehold.

De første 1.900 meter av Middelalderveien ligger nå under asfalt, og heter ”Roald Amundsen vei”. Veien går først over gården Østre Oppegård, deretter passerer de tre tidligere husmannsplassene Lerskallen, Åsen og Bråte. Lerskallen ligger i skogkanten på venstre hånd straks før



Her stopper Middelalderveien i E18. Hvor hadde veiingeniørene sitt hjerte når de ikke bygde en kulvert, men valgte å sperre et gammelt veifar som bygdens innbyggere hadde brukt i hundrevis av år?

broen over E18. På høyre hånd etter broen ligger Åsen og videre på venstre side finner vi Bråte.

På toppen av Sandvadbakken skiller Middelalderveien og Roald Amundsen vei lag, sistnevnte går i bratte svinger ned til ned til Mosseveien. Middelalderveien fortsetter inn i skogen rett nordover mens den gamle veien til Bjørnsrud tar av til venstre. Frem til Hvitbjørn er det nå ca. 2 kilometer. Veien går videre i et hyggelig skogsterrang, hvor en bred kjørevei dekket av mose og gress fortsatt er godt bevart. Skogsidyllen brytes av buldret fra E18. Her ingen bru, ingen undergang, kort prosess med en fredet vei! For å komme videre til Hvitbjørn må en gå tilbake og velge veien til Bjørnsrud hvor det er kulvert under E18.

Veien går så gjennom tunet på Hvitbjørn gård og videre ned mot Gjersjøelva. Når en passerer Hvitbjørn kommer en snart frem til et område som har gjennomgått store endringer. Derfor be-



Utsnitt av militært kart 1886-87 som viser det omfattende veinettet rundt Mastemyr.

nyttet det gamle militærkartet fra 1886-87 for å finne veien videre. Etter å ha krysset elven ved Langstrøm (det rolige partiet mellom de to strykene) går veien videre langs Gamle Mossevei. Femti meter nord for kommunegrensen til Oslo, markert av grensestein mellom Aker og Oppegård herred går det inn en grusvei til høyre til tre-fire bolighus. Før veien stiger mot husene, går en sti rett frem og opp. Her begynner ”Sagflisbakken”, et økenavnet som forteller at sagflis måtte til for å dempe farten utfor på glatt føre med tungt lass. De gamle kartene har ulik betegnelse på veien, på ett er det en ridevei, mens andre angir kjørevei. Uansett, bratt var det.

Nær toppen av bakken svinger den nå sydover og blir ført i kulvert under E18. Tidligere skal den ha gått rett østover her, under Kodak-bygget. Ut på Mastemyra, hvor Mastemyr Næringspark ligger i dag, fulgte veien Lienga noen hundre meter. Men like sør for ORKLA-Stabburets bygning dreier veien



Gangtunnel under E18, på toppen av Sagflisbakken

Juni 2014

og har felles trasé med Mastemyrveien. Den gamle Mastemyrveien er her godt synlig, og går forbi tuftene etter husmannsplassen Lienga. Husene ble revet en gang på 1970-tallet, se også KALENDER for 2011. Veien videre følger gangveien opp til Rosenholmveien. Nordover etter Li passerer Rosenholm Campus (tidligere IBM) hvor en kombinert gang- og ridevei starter. Denne går over gårdstunet til Søndre Aas gård som nå er en besøksgård og videre nesten frem til Nordre Ås gård (Nordåsveien 11). Strekningen fra Li til Nordre Ås følger trolig den gamle middelalderveien. Ved Nordre Ås gård har en kommet frem til bebyggelsen fra 80-tallet, alle spor etter Middelalderveien er enten sprengt bort eller lagt under asfalt. Middelalderveien gikk videre nordover mot Hauketo, ved Sløreåsen møtte den veien fra Ljansbruket og ved Ljabru kom de frem til Den Fredrikhaldske Kongevei.



Gang- og ridevei opp til Søndre Aas gård

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

Fra Gjersjøelva mot Langenvassdraget

Oldtids- og middelalderveiene gjennom Oppegård gikk i hovedsak nord-syd, fra hovedstaden til og fra bygdene syd i Akershus, i Smålenene og utlandet. Det var en over Svartskog og en i øst. I tillegg var det flere veier lenger øst i samme retning, som plankeveien gjennom Østmarka og veien langs Langen-vassdraget gjennom Siggerud.

På tvers av disse har det vært to gamle veier, Kirkeveien i syd og forbindelsen i nord mellom Gjersjøelva og bygdene i øst. Kirkeveien var for folk syd i bygda som skulle til kirke på Svartskog eller Nesodden. Den nordlige tverrveien var kanskje to veier som ble knyttet sammen ved urgården Fløysbonn. Fra øst kom oldtidsveien over Verpåsen for folk som skulle til og fra hovedstaden. Veien mot Gjersjøelva ga forbindelse fra Fløysbonn til Bundesfjorden og fiske både i fjord og elv.

Vi vet nærmest ingen ting om livet ved utløpet av Gjersjøelva før sagbrukene kom, og eventuelle spor er borte etter flere hundre år med industrivirksomhet langs elva. Men et område med laks og sjørøret i elva og rikelig tilgang på fisk i fjorden, kombinert med vilt i skogene må ha



Taraldrudhytten fotografert i 1935, da med innmark ca. 95 mål.

trukket til seg mennesker fra de tidligste tider. Om noen av dem ble fastboende vet vi heller ikke.

På 1500-tallet fikk gårdene Hvitebjørn og Vassbonn felles eier i Henrik Krummedike. Med god tilgang til tømmer fra gårdsskogene og vannkraft i Gjersjøelva, startet han en oppgangssag der i 1529. Gode havneforhold ved elveutløpet var sikkert heller ingen ulempe.

Veien østover startet ved Langstrøm litt nord for veiskillet Hvitebjørnsveien/Gamle Mossevei. Her har den sammenfallende trasé med "Middelalderveien" helt frem til Li gård. Se beskrivelse foran i kalender, for JUNI måned. Ved den lille kollen sydvest på Mastemyra skjuler det seg et overraskende stykke av hulvei som går nord-syd. Kanskje kom den fra Trolldalen og var første tilførselsveien til Li-Langstrøm forbindelsen.

Fra Li var den sannsynligvis forløperen til den opprinnelige Mastemyrveien opp til Kullebunden og fulgte kanten av Rikeåsen frem



Gjersjøelva på 1700-tallet



Tydelig hulvei opp fra Assurdalen, parallelt med stien helt opp til skogsbilveien.

dette har den fulgt traséen til Sønsterudveien, Kongeveien og Fløysbonnveien, omtrent som i dag.

Fløysbonn var forøvrig lenge et viktig veikryss mellom trafikken nord/syd og øst/vest. Østover fra dette krysset fulgte veien mer eller mindre gårdsveien til Taraldrudhytta og videre mot Kloppa. Bekken mellom Snipa og Grytejern er "grenseelv" mellom Oppegård og Ski, men vi fortsetter inn i nabokommunen hvor dokumentasjon av veitraséen er sikker.

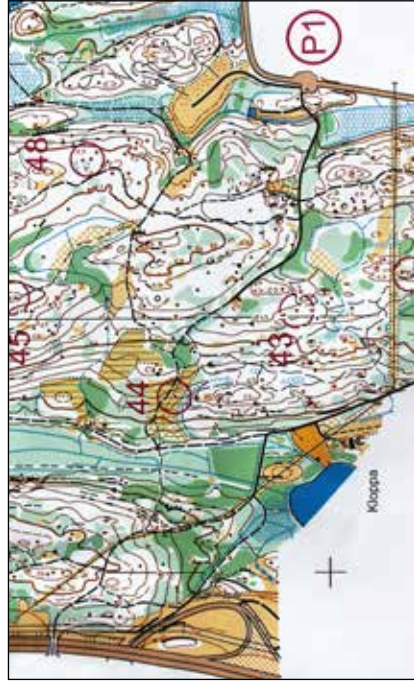
Vel halvveis ned i bakken mot Assurdalen går en sti inn til venstre. Det gjorde veien også og i det siste partiet til høyre ned i dalen er det en tydelig hulvei til venstre for stien. Det samme er det opp fra dalen parallelt med stien helt opp skogsbilveien. Til sammen er det 3-400 meter med hulvei her. En slik vei forteller om mye trafikk over lang tid. Tømmere til Ljansbruket har sikkert vært en sterk bidragsyter i så måte.

Juli 2014

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



Kart fra 1885 som viser at veien fortsatte i retning Okrsrud og oldtidsveien over Verpåsen. Derfra var veien kort forbi Torget til Bru og Langen.



I Assurdalen finnes 3-400 meter hulvei. Post 44 (hulvei) var kulturminnepost i Skautra'ver'n 2013, og hulveien fortsetter langs stien videre til p-plass (P1 på kartet).

Den opprinnelige Mastemyrveien

I rundt 150 år har Mastemyrveien vært korteste vei til hovedstaden for folk på Kolbotn, men det var ikke derfor den ble bygget i sin tid. Det var nok for at eierne av Ljansbruket skulle få en brukbar kjørevei fra Stubljan til Fløysbonn og de øvrige gårdene i Oppegård og Aker.

Hovedbygningen på Stubljan ble oppført rundt 1765, og det er tenkelig at arbeidet med veien også startet der omkring. De vel første hundre årene var veien privat, eid av de som eide Ljansbruket.

I dag er det ikke mulig å følge den gamle traséen i hele sin lengde, men deler av den er godt synlig og på enkelte strekninger kjørbar med bil, nå med navnet Kapellveien. De første par hundre meterne er synlige i 60-talls standard forbi resepsjonen til campingplassen ved Hvervenbukta og opp på den lille åskammen. Nettopp starten her, på skrå overfor de gamle portnerboligene, viser tilknytningen til Stubljan. Videre opp mot Mastemyr er den gamle traséen begravd under E 18 og dukker først opp igjen der bakken ned fra sykkel- og fotgjengerbroen ender. Her er det den gamle Mastemyrveien som fører bort til hotellet.



Mastefuruer på kollene rundt Mastemyra

Selve Mastemyra er nå nedbygd av kontor- og lagerbygg, veier og hotell. Men åser og koller i nærområdet er fortsatt bekledd med etterkommerne av de mastefuruene som en gang sto her. Mest sannsynlig var det de ranke trærne og bruken av dem som ga myra sitt navn.

Den gamle veitraséen blir igjen synlig syd for Orkla-bygget hvor den stiger i skråningen parallelt med den nye veien. Og her er det flere minner fra gamle dager. Der den igjen blir synlig, krysses den gamle veien fra Li til Langstrøm ved Gjersjøelva. Rett opp for nordenden av parkeringsplassen til Volvo står rester av grunnmurene til flere hus på plassen Lienga. Her er også den gamle veitraséen godt synlig, så etter en kort spasertur opp fra parkeringsplassen får man et møte med gamle dager.

Så forsvinner gamleveien under den nye rundkjøringen, men den fortsatte omtrent i fotgjenger- og sykkelveien opp til Rosenholmveien og derfra ned til og rundt kollen som kapellet står på. Oppegård kommune hadde opprinnelig bare en gravlund,



Kullebund skole (Middelskole 1922- 1935) ved Kapellveien

og den lå på Svartskog i tilknytning til kirken der. Siden befolkningsveksten kom øst i kommunen trengtes en gravlund også der. I 1921 kjøpte kommunen derfor tomt av Li gård til formålet, det tilhørende kapellet sto ferdig i 1927/28. En høyst nødvendig utvidelse var klar til kapellets 50-års jubileum, og i 1993 måtte det en totalreivering til innvendig etter at en påsatt brann førte til betydelige skader.

På østsiden av gravlundene lå det i en del år etter krigen en liten hoppbakke. Fjellskrenten ned fra Furukollen, det het også bakken, ga naturlig unnarrenn, og det myrlendte terrenget nedenfor ble sletta.

Fra kapellet fortsatte så veien mot Kolbotn, utover veis lå plassene Riket og Holtet. Nesten oppe ved Kolbotnveien står den gamle, store trebygningen som i mange år var middelskolen – senere omdøpt til real-skolen - i Oppegård. For utdannelse utover det trinnet måtte ungdommen i bygda frem til 1970 ut av kommunen, til Ski eller Oslo. Bygningen sto ferdig i 1915 og ble først brukt til folkeskole (barneskole). Fra



Furukollen, KIK's skibakke rett etter krigen, og med bakkerekord 31,5 meter

August 2014

1922 og frem til 1935 var det Middelskole. Fra 1936 het det realskole og etter 1959 har huset vært benyttet av forskjellige foreninger. Nå er det også barnehage i området.

Den nye Mastemyrveien var ferdig frem til Kolbotn i 1981. Da ble den gamle traséen ved kirkegården nedlagt, og hele arealet frigjort til gravlund. Den resterende del av veien opp til Kolbotnveien ble omdøpt til Kapellveien. Så fortsatt er Mastemyrveien korteste vei til Oslo sentrum fra Kolbotn.



Husmannsplassen Lienga fotografert i 1935, og da med innmark ca. 35 mål. Den opprinnelige Mastemyrveien gikk langs tunet bak huset.



Husmannsplassen Riket fotografert i 1935, og da med innmark ca. 22 mål. Her lå det første poståpneriet i Kolbotn, opprettet i 1904. (Adresse i dag: Kapellveien 15/17).

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

Veien mellom Kolbotn og Ekornrud

Gjennom flere hundre år gikk det en sti langs Kolbotnvannets østside. Den var forbindelsen mellom gårdene Kullebunden i nord og det nåværende nedre Ekornrud (Ikornarud) i sør når det ellers var umulig å ta turen over vannet. Etter hvert skulle det smale tråkket bli mer som en skogsvei å regne; jevnere og bredere for å kunne brukes av hest med slep, senere med kjerre og vogn. Slik ble den liggende helt til Smaalensbanen (Østfoldbanen) ble bygget, og med den kom en anleggsvei langs sporene som etter hvert ble til Solbråtanveien. Først i 1930-årene fikk vi fylkesveien (Skiveien) øst for banen.

Med staburet i Kolbotn sentrum som utgangspunkt, er det ennå mulig å følge den eldgamle ruta mellom de to gårdene ved Kolbotnvannet, der den nå snor seg på asfalt gjennom villastrøk for mot slutten å ende opp som sliten skogsvei. Den første strekningen faller sammen med veien til Ødegården og Fløisbonn gård. Fra staburet går den ned langs Kollens østside, i nåtid som gangvei på fast dekke, fortsetter over Skiveien og opp Kirkeveien til Kolbotn kirke som ble reist ved et stort privat spleiselag og innviet i 1932. Fra dagens rundkjøring sør for kirken, hvor ”Gamleskolen” lå, har veien fortsatt med kurs mot Kolbotnvannet, men ble ødelagt ved anlegg av jernbanen og



Gamleskolen – Kullebunden folkeskole – bygdas andre skole som åpnet i 1868 og lå der rundkjøringen Sønsterudveien/Skiveien nå ligger.

Skiveien. Som erstatning ble det anlagt kulvert til Solbråtanveien under skinnegangen.

Mot toppen av bakken i Solbråtanveien kommer veien mot Ekornrud til syne igjen under navnet Midtoddveien. På tur hit har vi passert Solbråtanveien 26 hvor dikteren Oskar Braaten har bodd. I uthuset i nr. 28 ble det drevet våpentrening for «gode nordmenn» under annen verdenskrig, uten at dette ble kjent for tyskerne. Over bakkekammen ligger fremdeles bolighuset til Kullebundbråten (etter 1900 kalt Solbråtan gård) som ble skilt ut som eget bruk fra Kullebunden gård midt på 1700-tallet.

Midtoddveien er en blindvei som ender ved hager og hus på den tidligere marka til Kullebundbråten. Men bak bebyggelsen fortsetter veien under sitt rette navn; Ekornrudveien. I krysset med Tjernveien lå det på 1950/60-tallet en viktig kommunal installasjon her. Når villabrønner tørket ut ble vann fra Kolbotnvannet pumpet opp i tank på lastebil og kjørt ut herfra til de som måtte tørste. Dette stedet var også ett av flere med såkalt strandrett; en smal stripe land til vannet for naboer som ikke hadde adgang til tøyvask, bading og båtliv fra egen tomt.



Som erstatning for den ødelagte veien ble det anlagt en kulvert til Solbråtanveien under skinnegangen.

Nevnes skal også den ivrige hobbyfiskeren som bodde her, og som mente å ha dratt opp en gjedde på 13 (!) kilo fra dette vannet.

Veien fortsetter som asfaltert villavei til den er på høyde med Storøya. Herfra går den mot Nordenga under en lang og høy støttemur, for etter noen meter å bli til en sparsom kjerrevei. Her var det at en bil med tyske soldater satte seg fast under okkupasjonen. Nordenga har vært brukt av både øvre (Tømtehytta) og nedre Ekornrud som beite og slåtteng. Her har det også vært mye lek og moro opp gjennom tidene, sommer som vinter. I 1987 overtok kommunen stedet og gjorde det om til friområde med plen og flytebrygge over til Storøya.

Den gamle veien gikk rett over enga, over bekken og opp en kneik der den nå ligger som gruset bilvei sørover til Ekornrud (nedre). Forandringen skjedde ved fremføring av kommunalt vann- og avløp mellom Myrvoll og Solbråtan på 1960-tallet. Ekornrudveien ble da knyttet til Solbråtanveien ved steinfylling over kløfta her, hvor det også er laget parkeringsplass. Oppe på Ekornrudkollen ligger det en samling av digre flyttblokker til minne om siste istid.



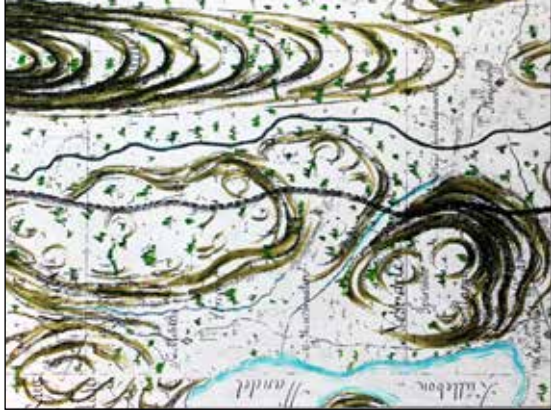
Ekornrudveien fra nord mot Nordenga og kjerrevei. På høyde med Storøya.

Med gårdstunet i syne tar den nye veien

September 2014

ned i en skjæring med det gamle løpet synlig rett over. Her på Ekorrrud er det for lengst slutt med gårdsbruk. Låven er revet og innmarka gror til, men våningshuset er stadig bebodd. Fortsatt er det mulig å følge den gamle veien et stykke mot Myrvoll. 10-12 meter forbi det vestre pumpe-

huset gikk den tvers over jordet hvor den finnes igjen ved stolpe i skogbrynet. Herfra fører den til en bratt kneik som må ha vært en utfordring for datidens transportører. Vel oppe på flata tar historien brått og brutalt slutt der veien ender mot et gjerde til en utsprenget industritomt i Peder Sletners vei. Fremskritt krever også en pris.



Utsnitt av Capitaine Døderleins plan for Den Fredrikshaldske kongevei av 1762. Her er Ekorrrudveien imtegnet.



Nedre Ekorrrud fotografert i 1935, da med innmark på ca. 69 mål

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

En vintervei mellom Oslo og Ås

Vinterstid kunne veiene gå i annet terreng enn ellers i året. Vann, myrer og innmark ble harde av frost og dekket med snø. Dette ga færende folk anledning til å ta seg frem langs rettere linjer og på flatere mark for derved å spare tid og krefter. Her skal vi følge første dag av en reise over is og snø som fant sted for drøye fire hundre år siden:

Året er 1594, det er 1. mars og klokken har slått tolv slag. Høyverdige «*superintendent*» (biskop) Jens Nilssønn gjør seg reiseklar ved sin sommerbolig på *Vaalen* (Vålerenga). Med følge av to sønner og en skriver skal han på visitas til

Borgarsyssel og Båhuslen. Det siste er ennå norsk område. Hensikten er å rettlede så vel presteskap som allmue etter den brått innførte reformasjonen i 1536, for ennå er det noen der ute som ber til Jomfru Maria.

Bispedømmet var enormt, det strakte seg fra Dovre til Kungelv, 5 mil nord for Gøteborg.

Med hest og slede legger de ut fra det gamle Oslo på en nøye planlagt reise på et godt kjent allfar mot sør. Etter *Gjedbreen* (sagaens Geita-bru) og *Spitalet* (Oslo Hospital), tar de opp til Ekeberg og følger en rute sørover plataet som senere kan ha blitt en etappe av Den Fredriks-

haldske Hovedvei, og kommer ned til strategiske *Liabro* (Ljabru) og *Houghtho* (Hauketo). På turen videre svinger de mot vest under Sloreåsen/Øve Ljanskollen og følger et kort stykke samme trasé som dagens fv.155/Ljabrudiaagonalen før de tar seg videre sørover via *Liusekjærn* (Lusetjern), som er ett pikskudd (ca.100 m) bredt og to pikskudd langt, «*och var der megitt vand paa isenn, at der gik noget nær op i sleden*». (Lusetjern ble tappet ut og fylt igjen ved anlegget av jernbanens opprinnelige trasé mot Ljansdalen, åpnet år 1879. Tjernet lå i området rett nord for dagens Rosenholmveien.

Ettersom ferden gikk på en vintervei, er det ikke mulig å beskrive denne i detalj, men etter terrenget å dømme kan de ha fulgt traséen til oldtidsveien, forbi Søndre Aas gård. Gården er ikke omtalt i beretningen, sannsynligvis var den fortsatt en ødegård etter Svartedauden. Herfra passerer de *Ljidd* (gården Li i Oppegård) som ligger på høyre hånd.

Neste passering er *Vasbaatnen* (Vassbonn gård) som fortelles å ligge på høyre hånd, et pikskudd fra veien. Det er uklart hvilken rute som blir valgt fra Li og hit. Mest sannsynlig har vinterveien gått i trasséen Tømmerveien – Chr. Sindings vei, men Troll-dalen er også en mulighet. Fra Vassbonn går ferden videre sørover på den islagte Gierdesjøen (Gjersjøen) «som er ½ mijll lang och var megitt vand paa isjenn synderlig (i sør) der wi kom i mod landet ved en gaard kallis Settre», som er Sætre i Oppegård, «2 mijll fra byen». De svinger mot land ved Sætre som ligger «*straks hos vandet*» for å unngå det farlige osder Sætrebekken og Dalsbekken renner ut i Gjersjøen. Biskopen og hans følge kommer opp på oldtidsveien som fører frem til Sætre. Her har presten i Aas (Ås) møtt fram med uthvilte hester til biskopen. Første reisedags siste etappe går over Høgebro (Haugbro) og opp en nordøstlig bakke og så sør til Langhus, «*en sferding* (kvart mil) fra *Høige bro*» og Ski,



Superintendent Jens Nilsson (1539 – 1600), maleri som henger i Oslo Domkirke.



Gjersjøen høsten 2013 – 419 ½ år siden biskop Jens Nilssønn reiste her mars 1594.



Oslo bispegård i Gamlebyen hvor kjelleren er en del av Olavsklosteret, grunnlagt 1216.

Oktober 2014

for så og avsluttes hjemme hos Ås-presten ved 6-tiden. Først to måneder senere er biskopen tilbake i Oslo.

I bondesamfunnets tid var det stor trafikk på Gjersjøen, av den grunn også kalt Farsjøen. Helt fra Eidsberg kom bønder med varer de ville selge i Oslo. Disse måtte starte ved 2-3 tiden om natten for å rekke til byen om kvelden. Underveis var det hvilesteder ved Askim, i Hobøl og på Ringnes ved Gjersjøen. En bytur på det siste sledeføre var å foretrekke, for da var prisene på topp. Overnatting ble gjerne ordnet hos en høker som kjøpte varene deres, og som hadde rett til salg av brennevin. Det kunne bli en fuktig natt og livlig på hjemturen der noen skrøt av hestene sine og ville kappkjøre over isen.

Som sentral transportåre var Gjersjøen av stor betydning for tømmertransporten til Ljansbruket. Vinterstid ble det dratt lass på lass over isen. Store mengder stokk ble dessuten lunnet på egnede steder som Slorene, Eister og Vassbonn, for om våren å bli fløtet i store bunter frem mot Gjersjøelva.

Jens Nilsson var en svært aktiv ”superintendent” som fortok fire ulike visitasreiser gjennom Follo og Oppegård i perioden november 1586 – september 1597. Reisedagbøkene fra disse reisene er en viktig kilde for historikere. I tillegg finnes fortsatt mange spor etter denne aktive biskopen.

Som luthersk biskop tok Jens Nilsson bolig i Olavsklosteret, i klosterets østfløy. Denne delen av klosteret er deretter for fortsatt godt bevart, mens resten av klosteret ligger i ruiner. Klosterets østfløy er i dag kjelleren til bispeboligen fra 1880-årene. I dag huser gården administrasjonen knyttet til biskopen, Oslo bispedømmekontor. Se også bilde.

Rett øst, og som nærmeste nabo ligger ruinene etter St. Hallvardskatedralen. Jens Nilsson ble i år 1600 gravlagt inne i kirken sammen med sin første hustru, under kirkegulvet og under en stor gravplate av stein. I dag ligger denne gravplaten i dagen, lett synlig innenfor restene av grunnmuren.

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

Sommertid
slutt

FN-dagen

Kongeveien – den Fredrikshaldske Kongevei

Kongeveien er navnet vi i Oppgård bruker om veien vi alle vet om. I dag har den mange andre veinavn på strekningen gjennom Oppgård, fra Høyås til Haugbro. Det offisielle navnet var *Den Fredrikshaldske Kongevei*, og den var den første kjørevei mellom Christiania og Halden (som tidligere het Fredrikshald), og dermed til utlandet. Det var nok sammenfallende ønsker fra mange hold som gjorde at veien ble bygd og forbedret gjennom 1600- og 1700-tallet. De danske kongene ønsket en mer fornem og behagelig transport, postvesenet trengte bedre veier og en voksende embedsmannsstand sluttet seg til kravet. De lokale ønskene var neppe fremtredende på den tiden, folketallet i Oppgård var da rundt 250 sjeler. Frem til 1860 var den hovedveien mellom hovedstaden og utlandet.

Med Kongeveien hadde Oldtidsveien over Grønliåsen utspilt sin rolle. Kongeveiens trasé er fortsatt stort sett inntakt fra Oslo Militære Hospital i Gamlebyen til Vestby. Der Kongeveien passerer Tårnåsen senter og kommer ut av skogen ved Valhallaveien er veien stettet i en lengde på ca. 400 meter. Men etter alt å dømme har veien ligget i



Den Fredrikshaldske Kongevei kommer ut av skogen ved Valhallaveien. Her har Kongeveien original standard og er en meget benyttet som turvei.

eiendomsgrensen langs østsiden av Valhallaveien. Fra gangbrua vest for Tårnåsen skole er traséen bevart som gangsti gjennom boligområdet i sørøstlig retning. Og videre som turvei sørover gjennom skogen til blokkbebyggelsen på Ødegården. Her skifter veien navn til ”Kongeveien” som går sydover helt til jernbaneundergangen ved Skiveien og videre til Haugbro.

Fordi den i sin tid var en så viktig vei, har vi mange beskrivelser av historiske begivenheter langs veien. Kongeveien var kjørbar med vogn i 1704 da Fredrik IV kom på besøk. Det er krigshistorie når Karl XII's forsøkte å ta Akershus festning i 1716. Etter 39 dager oppgir han beleiringen, og natt til 30. april forlater den svenske hæren Christiania. I ilmarsj gikk hæren sydover langs Kongeveien gjennom Oppgård uten å møte motstand. Beretningen om kong Christian VI's reise til Christiania i 1733 viser hvordan en konge reiste den gang. Han hadde brukt skipstransport til Moss, og derfra brukte han og hans følge kongeveien gjennom Østfold og Akershus. Deler av kjøreveien var i så dårlig stand at vogner måtte erstattes av slep. Dronningen og dronningmoren fulgte ham på turen, og de ble fraktet i bærestoler på lange strekninger. Følget for øvrig besto av 29 ministre og embedsmenn, 188 tjenestefolk, i tillegg var det utkommandert 400 soldater til bistand underveis.



Kongeveien fra sør ved Dalsbekken bru og opp mot Mølleveien. Mellom Haug bru og Dalsbekken bru er Kongeveien inntakt i nesten original standard.

På Øvre Prinsdal gård var det hesteskifte for kongen, og åtte bønder var møtt frem med en hest hver. De sto fire på rad på hver side av veien for raskest mulig skifte. Det var en belastning å måtte låne bort en hest, ennå verre ble det når hestene nesten ble sprengt av kjøringen. Videre var det tradisjon for at et slikt følge ble møtt av en delegasjon utenfor hovedstaden, jo viktigere følge jo større delegasjon. Vanlig møtested var der hvor Nordstrand kirke ligger i dag, men avstanden fra hovedstaden økte med viktigheten av følget, så noen fikk nok følge gjennom Oppgård også. Samme seremoni gjentok seg ved avreise.

Det var selvfølgelig langt mellom kongebesøkene, men mye annet fintfolk var også ute på reise. Kongens embedsmenn og adelige hadde rett til fri skyss, en ordning som var lite populær hos bondene som hadde skyssplikt. Selv om de var midt i gårdsarbeidet, på jordet eller i skogen, måtte de avslutte arbeidet når kravet om fri transport kom.

Men mest ble nok veien brukt av vanlige folk, som bønder fra Follo og områdene sønnenfor med varer til og fra hovedstaden. Det var også ryttere med post flere ganger i uken. Ellers kunne det være omvandrende håndverkere, folk som skulle på besøk til slekt, jobbsøkere og omstreifere. Mange oppfattet de øde skogstrekningene som farlige, både rovdyr som ulv og bjørn, røvere og en god del overtro bidro til frykten. Da var det å vente på andre



Pilegrimsleden merket på Haug bru over Sætrebekken. Herfra er pilegrimsleden merket videre langs Kongeveien frem til KIL's klubbhus.

November 2014

til det hadde dannet seg et stort nok følge slik at man følte seg trygg på ferden.

En tur langs kongeveiens trasé i dag viser at den nå i stor utstrekning anvendes til sunne sysler. Her er det lufting av hund, trim til fots eller på sykkel og golf som er hovedaktivitetene. Den sydlige delen er nå merket som Pilegrimsled. Den er merket gjennom hele Follo. Gjennom Oppelgård følger den Kongeveien frem Sofemyr stadion, hvor den går inn Fløisbonnveien og deretter videre Oldtidsveien over Grønliåsen.



Ødegården fotografert i 1935, og da med innmark ca. 130 mål.



Torrstrøfabrikken med stort lagerbygg fotografert i 1935. Fabrikken ble etablert i 1917 av Ljansbruket, og lagerbygget lå i nordenden av Sofemyr, der hvor p-plassen foran KILs klubbhus er i dag.

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

Gamle Mossevei – veien mot en ny tid

Hvorvidt Gamle Mossevei hører hjemme i en kalender som omhandler gamle veifar og veier kan nok diskuteres. Dessuten har en hel kalender (1996) vært brukt på denne veien tidligere. Når vi allikevel finner det forsvartlig å ta med veien denne gangen også, har det flere årsaker.

For det første erstattet den flere tidligere hovedveier da den sto ferdig rundt 1860, så vel *Den Frederikshaldske Kongevei* øst i kommunen som *Middelalderveien* over Svartskog. For det andre representerte den sammen med pioneranlegget Ljabruchausseen ny teknikk i veibyggingen. Med kritt kunne man sprengre seg gjennom bergskrenter og fjellknauser. Det kontinentale kravet om rettest mulig veistrekninger ble satt til side, det hadde resultert i mange bratte bakker i Norge. Nå var målet flatest mulig trasé av hensyn til de økte godsmengdene man da kunne få med. Og endelig ble Gamle Mossevei i betydelig grad knyttet til utvikling av bilismen og motorsport helt frem til våre dager.



Ringnes med "Hjulet" fra omkring 1960, et svært populært turmål

Ljabruchausseen fulgte Bunnefjorden nesten vannrett frem til Vølund, derfra steg den moderat opp til området hvor Ljan stasjon ligger nå og på høyde med nåværende jernbanetrasé frem mot Ljabru hovedgård. Herfra var det tilknytning til Kongeveien, mens den nye veien fortsatte sydøstover mot Klemetsrud og senere Enebakkk. Dette ga grunnlag for raskere persontransport og godsmengden kunne økes betraktelig på hvert vognlass.

Gamle Mossevei ble bygget videre langs fjorden helt til Ljansbruket. Derfra fulgte den elven opp til Gjersjøen og på nytt uten stigninger langs Gjersjøen frem til Vinterbro. Også her ble det stedvis behov for den nye teknikken med å sprengre seg plass til formålstjenlig trasé.

Det ble nesten ingen bosetting langs den nye veien, bortsett fra den som fulgte med serverings- og overnattingssteder langs veien, men dem var det



Tytrigrava før

til gjengjeld mange av. Fra Edmannsstua ved Langstrøm via Tytrigrava og Sandviken til Tangen og Ringnes (i Ås) var det i alt fem. På en 7 km lang strekning var det nesten et hvilested for hver kilometer. I tillegg kom etter hvert to kiosker, Skauhytta og Seiersten-kiosken, og to servicestasjoner som det het den gang bensinstasjonene ytet service til billister fremfor salg av pølser og sjokolade.

Ringnes som hadde vært en betydelig skysstasjon, ble i årtier bestkjent som "Hjulet". Det enorme reklamehjulet som var montert på kafeteriaen var et velkjent landemerke. Nå brukes det til web-adresse for campingvogn og boblebad.

Åpning av E18 over Svartskog i 1970 reduserte sterkt etterspørselen av de tilbud som var etablert langs gamle Mossevei. Ny E6 øst for kommunen og drikkevannsrestriksjoner for Gjersjøen virket i samme retning.



Tytrigrava nå

Desember 2014

I mellomkrigstiden ble isen på Gjersjøen benyttet til bane for kappkjøring med både bil og motorsykkel, med Villa Sandviken og Tyrigrava som baser for arrangemene-
tene. I en tid uten TV ble det fort stor interesse for slike billøp, så tilskuerantallet var betydelig. Tyrigrava har i alle år senere vært et sentrum for motorinteresserte. Her var møteplass for en Am-car gruppe, men størst og mest langvarig var onsdags-treffene for MC-folket. Med nedleggelse av kafeteriaen blir også disse en saga blott.

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

Denne kalenderen er
i sin helhet designet
og produsert av



Grafisk

Ole Deviks vei 30, 0666 Oslo

Telefon: 23 19 40 60 • Telefax: 23 19 40 61

E-mail: post@haakon-arnesen.no

Nyttårsaftnen

Vintersolverv

Julaften

1. juledag

2. juledag

Oppegård Historielags kalendere

Et lite tips til alle dere som kjøper kalendere. Hver enkelt kalender er et historisk dokument. Har du ikke full serie er dette den komplette oversikten som du kan få kjøpt hos Kjell Dybdahl på telefon 66 80 95 05.

Den komplette kalenderoversikten:

- 1990: Oppegård kommune 75 år 1915-1990
- 1991: Diverse gamle bilder
- 1992: Husmannsplasser (kun kopiutgave)
- 1993: Gjersjøen
- 1994: Smaalensbanen – om jernbanen gjennom hele bygda.
- 1995: Oppegård – også en kystkommune (kun kopiutgave)
- 1996: Gamle Mosseveie – hovedveien mot sør.
- 1997: Skolene i Oppegård
- 1998: Postkort og posthistorie fra Oppegård
- 1999: Idrettslivet i Oppegård
- 2000: Et tilbakeblikk
- 2001: (Ingen kalender utgitt)
- 2002: Det mangfoldige foreningslivet (kun kopiutgave)
- 2003: Husene som forsvant (kun kopiutgave)
- 2004: Næringslivet i Oppegård
- 2005: Gjersjøvassdraget
- 2006: (Ingen kalender utgitt)
- 2007: Butikkene som forsvant
- 2008: Kommunevåpenets 17 middelaldergårder
- 2009: Dagliglivets kulturminner
- 2010: Gamle Hus i Oppegård
- 2011: Plasser i Oppegård
- 2012: Møteplasser i Oppegård
- 2013: Lokalhistoriske veinavn
- 2014: Gamle veier og veifar

I tillegg til kalenderne kan du også få kjøpt Follominne, årbok for Follo Historielag, samt «Historisk skrift» nr.1: Dr. Fredrik Müller (senior) og hans dagbok fra april til august 1940 (kun kopiutgave).

Vi har også for salg «Historisk skrift» nr. 2: Hellerastens historie.



De fleste av de tidligere års kalendre er fortsatt for salg



OPPEGÅRD
HISTORIELAG

Bli medlem i Oppegård Historielag

Bruk vedlagt giro eller send en e-post til: post@oppegard-historielag.org

Se også vår hjemmeside: www.oppegard-historielag.org



Oppegård Historielag har som formål å vekke interesse og forståelse for historien knyttet til området som nå er Oppegård kommune. Laget arbeider for å utbre kjennskap til vår kulturarv og verne kulturminner av alle slag.

Som medlem får du:

- Vårt MEDLEMSBLAD to ganger i året med mye interessant stoff om tidligere tider i Oppegård
- Kalender (utgis i desember hvert år)
- Follominne (utgis i november hvert år)

Vi arrangerer også medlemsmøter og turer.



Pris kr 100,-