

Heggen 100 s

FRAKT OG FERDSEL

Kommunikasjoner og samferdsel i Heggen og Frøland
fra den eldste tiden til 1900-tallet.

1. utgave, 1. opplag

Jørgen H. Marthinsen

Heggen 100 s 46
Frøland 100 s 46
Gjøvik 100 s 46

1995

Mangfoldiggjort manuskript til del av Andre
halvbind i regionhistorien Heggen og Frøland.

© Jørgen H. Marthinsen
1995

Førord

Arbeidet med kommunikasjoner og samferdsel har foregått nå og da over en lang årrekke. Manuskriptet til de første kapitlene har vært ferdig i lang tid. Litteraturlista for disse kapitlenes vedkommende er ikke ført ajour fram til idag.

Under hele arbeidet har jeg fått gode råd og oppfølging fra medlemmene av Fellesbindkomiteen så lenge denne eksisterte. Informanter fra Askim, Eidsberg og Trøgstad skal ha takk for verdifulle opplysninger. En takk også til Norsk lokalhistorisk institutt for nødvendige korrektiver og tillegg. Ansvar for valg av problemstillinger og kilder - og for feil og mangler - er imidlertid mitt eget.

Sørli, 9. desember 1995

Jørgen H. Marthinsen

Innhold

Forord	3
I INNLEDNING	7
II VEIFARENE BLIR TIL - DEN ELDSTE TIDEN OG MIDDELALDEREN	8
Ferdsl i den eldste tiden	
Hovedferdselsårer i bronse- og jernalder	10
Flere spor av ferdsel i middelalderen	15
Kirkene 15; gårdsnavn 16; tingsteder 17; skiptrekking 17; landslov og landskapslover 17; þjoðvegr/-gata 18; baugreid 18; Eidveien 18; Øst-vest-veien 20; Bronsealderveien 21; Båstad-vei 22 ; Andre 1300-tallsveier 22; Veisaken 1401 23; landeveier (þjoðgata) 23	
III MER MANGFOLDIG SAMFERDSEL - UTVIKLINGEN TIL CA. 1850	24
Bro-, sund- og ferje-steder	
- Ferjer	27
- Sundtoll	
Veinettet 1500-1800-tallet	28
- Eidveien	34
- Øst-vest-veien	35
- Veier til Rakkestad, Høland og Basmo	37
- Momarken - Nedre Glomma (Grønsund)	38
- Lekum - Askim	39
- Eidsberg kirke - Trømborg kirke - Hærland	
- Veiforbindelse til Fet	40
- Kjøreveier og andre veier	
- Byveier og veier til fjernere områder	42
- Vedlikehold av veiene	44
Ferdsl og transport på vann og vassdrag	46
- Den eldste tømmerfløtingen	47
- Fløting innenfor Heggen og Frøland	51
- Fløting på Øyern-Glomma i nyere tid	52
Trafikk, skyss og reiseliv	55
- Skyss	
- Gjestgiverier	59
- Trafikanter	60
Informasjonsformidling	61
Oppsummering	64

IV NYE KOMMUNIKASJONSFORMER OG NY SAMFERDSELS- TEKNOLOGI - 1800- OG 1900-TALLET	64
Post	65
Postbefordringen blir statlig	67
Utbygging av postvesenet før jernbanens tid	70
Postskyss og postfører	71
Jernbane og post	72
Utbygging og konsentrasjon av poststedene etter 1900	76
Postadministrasjon	77
Postombringelse	
Oppsummering - post	78
Fløting og dampskip	79
Fløting over Øyern - dampskip	
Dampskipsfart på Glomma ovenfor Sarpsfossen	82
Hvor ble det av vassdragsferdselen?	84
Jernbane	85
Planer og anlegg	
Nye forslag til tilknytningslinjer	86
Trafikk	90
- Persontrafikk	
- Gods; råvarer og produkter	92
Reisetid og reiseopplevelser	93
Oppsummering - jernbane	94
Telekommunikasjoner	
Telefon	95
Biler og biltrafikk	98
De første automobilene og motorsyklene i Heggen og Frøland	99
Bilen blir tatt i alminnelig bruk	101
Skysstasjonene nedlegges	102
Biler og veier - goder eller onder ?	103
V TILBAKEBLIKK	104
Kilder og litteratur	106

Kart:

I	Forhistoriske veier	9
II	Veier på 1300-tallet	19
III	Veier ca. 1775	32
IV	Byveier og regionale veier	43
V	Sagbruk 1688	48
VI	Skyss og gjestgiverier ca. 1600 - ca. 1800	57
VII	Varder 1700-tallet	62
VIII	Postruter ca. 1770	66
IX	Biposten Sarpsborg-Ullensaker 1843	69
X	Postruter 1890-åra	73
XI	Poststeder 1840-1886	75
XII	Dampskipsrute Øyern	80
XIII	Dampskipsrute Nedre Glomma	82
XIV	Nye forslag til jernbanelinjer	87
XV	Stasjoner og stoppesteder på indre linje	89

Illustrasjoner:

A	Utsnitt av kart 1696	30
B	Utsnitt av kart 1697/1707	31
C	Utsnitt av kart 1740 med vinterveier	33
D	Onstadsund og Langenes med pontonbro mm. 1814	36
E	Lindhol lense	52
F	Buskildsrud og Nes sorteringslense	54

Tabeller:

1	<i>Motorkjøretøyer med tillatelse til å kjøre i Heggen og Frøland 1906-31.3.1913</i>	100
2	<i>Innregistrerte automobiler i Heggen og Frøland 1.4.1913-1922</i>	101

I INNLEDNING

De første jegerne i området langs Glomma og Øyern visste nok ikke alltid hvor de skulle hen - de jaktet på viltet der det var å finne. Deres ferdsel var på én måte tilfeldig. Senere kan vi snakke om samferdsel eller kontakt mellom forskjellige steder og mellom mennesker i forskjellige bosetninger.

Samferdselen førte til mer faste kommunikasjonslinjer som stier og råk; senere ble det veier. Disse linjene bandt de enkelte bostedene sammen. Etter hvert ble enkelte av disse disse linjene så faste og så viktige at de ble avgjørende for hvor ny økonomisk aktivitet skulle finne sted. Når f.eks. en jernbanelinje først var anlagt, trakk den lett til seg både bosetting og virksomhet.

I denne framstillingen er hovedvekten lagt på selve samferdselen, kommunikasjonslinjer og samferdselsmidler. Konsekvenser, som f.eks. bosetting og økonomisk aktivitet forøvrig, blir berørt bare i mindre grad. Hvis en skulle ta opp hele samspillet mellom samferdselen og det samfunnet den er en del av, ville det bli en generell bygde- og regionhistorisk framstilling. Noe slikt ligger utenfor rammene for dette fellesbindet.

I tillegg til rene beskrivelser av samferdselen vil vi se på årsaker og stille spørsmål som: Hvorfor akkurat her, og hvilke behov skal tilfredsstilles? Slike spørsmål kan ikke alltid besvares utelukkende ved å studere våre tre bygder Askim, Eidsberg og Trøgstad.

Problemstillingen fører oss også ut av fogderiet. Selv om en stor del av trafikken må ha hatt lokale mål, har det også vært gjennomgangstrafikk av en viss betydning. Eksempler på dette finner vi bl.a. i informasjonsformidling, personer på gjennomfart til og fra Sverige og andre steder, tømmertransitt fra det indre Østlandet og ut til kysten. Selv om vi først og fremst skal konsentrere oss om samferdselen innenfor Heggen og Frøland, må vi derfor også løfte blikket ut over fogderigrensene for å finne mulige sammenhenger mellom vårt distrikt og omverdenen.

Hovedvekten i framstillingen er lagt på tiden fram til ca. 1920. På den tiden var de viktigste lokale og regionale kommunikasjonsmidlene og -linjene utviklet og tatt i bruk; i noen tilfeller også avviklet. Det som gjenstod, var teknisk modernisering og videre utbygging, en utvikling som langt på vei var helt generell og ikke særegen for våre kommuner. 1900-tallet er derfor bare behandlet i den grad det har vært nødvendig for å slutføre enkelte utviklingslinjer innenfor samferdselen.

La oss starte med de aller eldste tider. Kildene kan være få, men enkelte spor er likevel tydelige.

hvilke glan

II VEIFARENE BLIR TIL - DEN ELDSTE TIDEN OG MIDDELALDEREN

Ferdsel i den eldste tiden

Et par mil sør for vårt distrikt ligger noen av de eldste kjente boplassene i landet. Stedet, som i dag heter Høgnipen og ligger langt inne på fastlandet, var øy da disse boplassene ble brukt for omkring 10 000 år siden. Strandlinjen lå da ca. 150 m høyere enn havets overflate i vår tid. Med en slik strandlinje lå store deler av Heggen og Frøland under vann. Her var øyer og vikar i et landskap som godt kan ha vært bebodd.¹

De eldste funnene tilsier imidlertid at vi må framover i tida til ca. 5000 år f. Kr. for å finne spor av mennesker i det området som senere ble kalt Heggen og Frøland. Det var jegerne og fiskere som etter et moderne navn tilhørte Nøstvetkulturen. De fulgte viltet og hadde derfor ikke permanente bosteder. De fleste av deres midlertidige boplasser som er funnet i området, ligger 50-60 m.o.h. ved den fjordarmen som senere ble til Glomma. (Se kart s. 64 i første halvbind.) Nøstvetfolkene levevis innebar at de ikke utviklet bestemte ferdselslinjer på land. Selv om viltet kunne ha sine egne tråkk, måtte jegerne, da som nå, ferdes på kryss og tvers. Men havkant og vassdrag kan skilles ut som sannsynlige ferdselslinjer. Det at boplassene er orientert mot strandkanten i "Glomma-fjorden" indikerer at denne fjorden har vært en slik linje.

Fastere samferdselslinjer kom først med en mer stabil bosetning, dvs. for 5000-6000 år siden. Tynnakkede økser funnet både i Trøgstad og i Eidsberg, muligens også i Askim, antyder et enkelt jordbruk. Både funn og jordsmonn peker ut sentrale deler av Eidsberg som et slikt bosetningsområde, selv om det ikke er registrert noen sikre boplasser. På Hvitstein i Trøgstad, et par-tre kilometer sør for Øyern, indikerer redskapsfunn m.v. en boplass, men heller ikke denne er helt sikker.

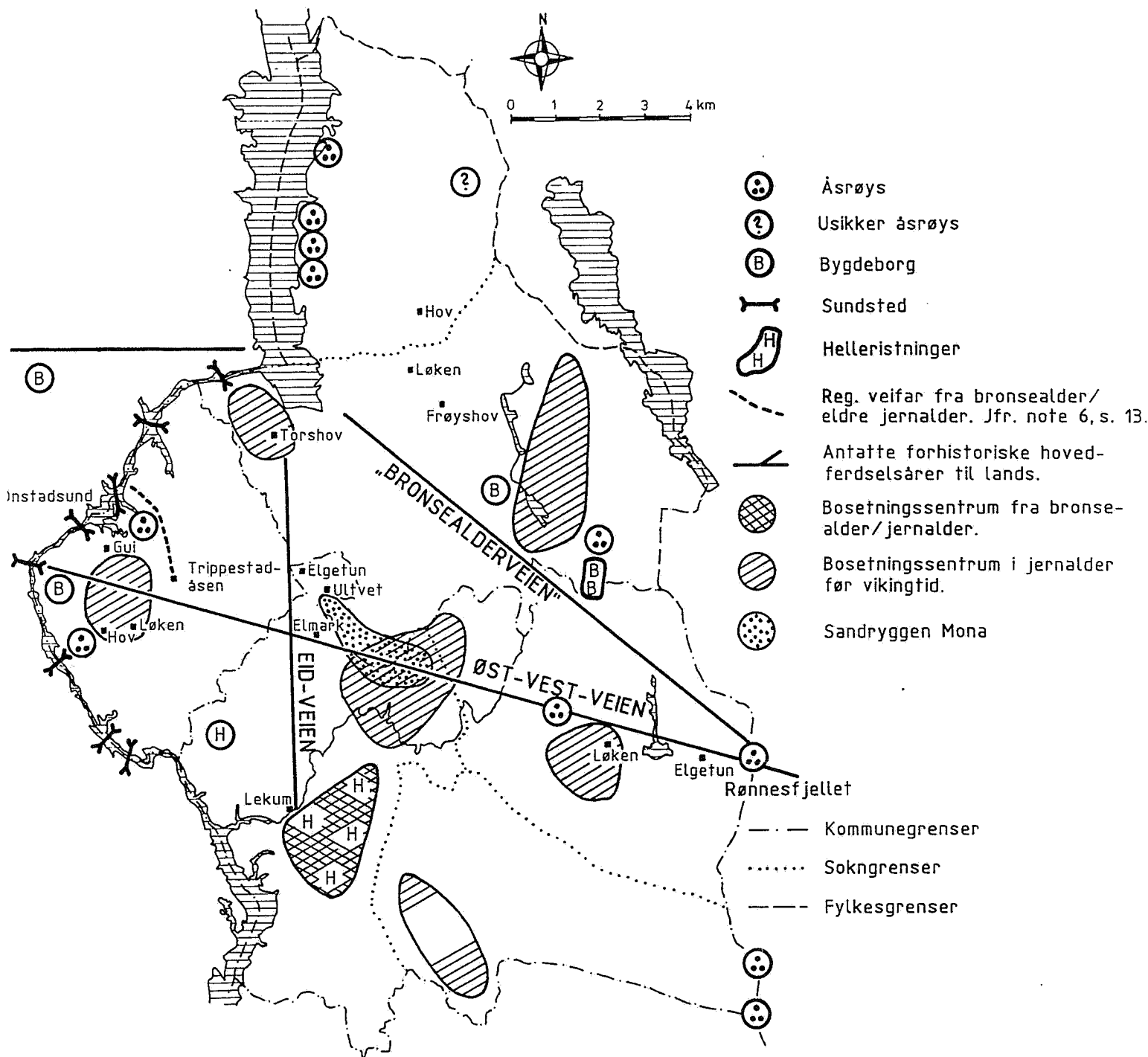
Ved overgangen til bronsealderen for 3500-4000 år siden finner vi én sikker hovedferdselsåre i vårt distrikt, nemlig Glomma-Øyern.² Til å begynne med ga Glommafjorden direkte kontakt med havet, selv om vi ikke kjenner farkostene. Etter at landhevingen hadde flyttet fjordbunnen lenger utover mot havet, var det skapt enda flere fosser i vassdraget slik at det ble mer uframkommelig. For ca. 4500 år siden var den nederste av våre fosser, Vammafossen, skapt. Hele området var blitt til tørt land med unntak av en smal stripe langs Glomma fra Eidsberg og nedover. Her var det fortsatt en fjordarm med grei forbindelse til havet utenfor.

Ferdselslinjer over land, kjent fra senere tider, kan også ha vært benyttet i steinalderen. Det ble drevet både fiske og fangst. Jegerne må ha flyttet seg mellom

¹ Skjelsvik 1965 og Magnus/Myhre 1976.

² Steen 1942: 262 ff. og 1934 I:10 og II:218; Johansen 1976.

KART I FORHISTORISKE VEIER



J.H.MARTHINSEN 1995, M.B.GÅSEBY

Kilder: Bosetning, røyser og bygdebonger etter Skjelsvik (1965).
Sundsteder etter Wilse (1779).

viltet på land og havkanten med øyer lenger ute der de fant fisk, fugl og større sjøvilt. Veiene eller samferdselslinjene deres på land kjenner vi imidlertid ikke direkte spor etter i det området som senere ble hetende Heggen og Frøland.

Hovedferdselsårer i bronse- og jernalderen

I bronsealderen får vi flere spor av ferdsel. Helleristninger, vesentlig rundt Eidsberg kirke, viser bl. a. bilder av skip. (Se ill. første halvbind s. 79-80.) Detaljer i tegningene viser mannskap på opptil 18. De skipene som er avbildet, har nok kun vært rodd. Noe seilskip er ikke kjent.

I denne tiden var Glommafjorden ovenfor Sarpsfossen blitt til en elv. Det er derfor tvilsomt om de avbildede skipene har vært brukt på elva i særlig stor grad, kanskje ikke i det hele tatt. Men selv om havkanten gikk nedenfor Sarpsfossen, bodde våre folk ikke lenger unna enn at båter og skip der ute fortsatt må ha vært en del av deres liv. For å kunne tegne skip må de i alle fall ha kjent til dem. Jordbruket hadde riktignok gjort menneskene mer bofaste, men de kan fortsatt ha benyttet seg av fiske og fangst - også i skjærgården.

Andre funn som kan være fra bronsealderen, peker på bestemte veilinjer over land. En rekke gravminner uten direkte tilknytning til bosetningen viser seg å ligge nær gamle ferdselsårer. Det gjelder de såkalte årøysene. Dette er røyser som er bygd av stein på høydepunkter i terrenget som f.eks. åser.

En rekke årøys er kjent fra vårt distrikt (Se kart I, s. 9). Det er funnet 14 forskjellige steder med slike gravminner. Gravanleggene kan imidlertid representere en svært lang periode. Slike røyser kom i bruk i eldre bronsealder, nærmere to tusen år før vår tidsregning. Gravskikken ble benyttet helt inn i jernalderen. Ingen av røysene våre er gravet ut av fagfolk, og de er heller ikke daterte. En kan derfor ikke utelukke at de er laget over en periode på kanskje et par tusen år.

Røysene kan deles i to hovedgrupper etter beliggenheten. Seks av lokalitetene ligger nær Glommavassdraget. De fire langs Øyern må ha en klar sammenheng med denne innsjøen som ferdselsåre. De to Askim-røysene ligger riktignok også til Glomma. Men elva kan her ikke sies å representere noen ferdselsåre etter at landhevingen hadde gjort den uframkommelig med fosser og stryk. Dette forholdet er forøvrig noe endret igjen ved oppdemminger i vår tid. En kan derfor ikke se på elva slik den er i dag for å finne ut i hvilken grad den var farbar i forhistorisk tid.

De to røysene i Askim vil her bli satt i forbindelse med landverts samferdsel. De øvrige røysene ligger langt inne på land, midt mellom Glomma og hovedvassdraget lenger øst, Rødenes/Øymark-sjøene. Fra disse sjøene var det nesten ubrutt vannvei til Iddefjorden i sør. Med et par mindre eid var det også farbar vannvei langt inn i nåtidens vestsvenske distrikter.

Ferdselen fra Romerike mot havet i sør og de svenske områdene i sørøst antas å ha fulgt Glomma-Øyern. Fossene nedenfor Øyern må ha ledet ferdselen over land fra sørenden av innsjøen. Men hvilken retning tok veien ?

Det er to linjer som peker seg ut. På et av de naturlige overgangsstedene mellom de to hovedvassdragene finner vi røysa på "Rønnesfjellet". Den ligger på vannskillet mellom Eidsberg og Rødenes, nær en gammel vei mellom de to bygdene. En av de to hovedlinjene for landferdselen fra sørenden av Øyern kan ha passert denne røysa. Andre røysar i distriktet gir holdepunkter til å antyde en noe mer nøyaktig beliggenhet av veifaret. I grensestrøket Hærland/Trøgstad ligger tre slike årøysar. Det er rimelig å anta at veien har gått ikke langt unna disse. På kart I er veien mellom Rønnesfjellet og Øyern tegnet som en snorrett linje, på samme måte som de to øvrige veiene på kartet. Meningen med dette er å antyde en hovedretning for ferdselsårene. Eksakte veitraseer lar seg sjelden påvise for så fjerne tider som det her er tale om. Eventuelle fysiske rester eller spor av så gamle veifar er desuten vanskelige å datere. De må i så fall dateres på grunnlag av omgivelsene, som f.eks. våre årøysar. Alderen på disse er imidlertid fortsatt uviss.

Dersom det er rett at de omtalte røysene er fra bronsealderen, er ferdselslåra minst like gammel, helst eldre. Denne teorien bygger på den forutsetning at røysene ble lagt ved samferdselslinjer som var der fra før.³ De aller fleste røysene kan ha eksistert ved overgangen til romersk jernalder ved begynnelsen av vår tidsregning, selv om enkelte røysar kan være laget senere i jernalderen.

I romertid (0-400) og folkevandringstid (400-600) ble det etablert bygdeborger over store deler av landet - også i og i nærheten av vårt distrikt. Det er imidlertid bare noen ganske få bygdeborger i det hele som er datert sikkert, selv om vi regner med at en del av dem må være fra de første 5-6 hundreårene e. Kr. Hensikten med bygdeborgene har vært og er fortsatt diskutert. De kan ha vært tenkt både som lokale tilfluktssteder i ufredstider og som ledd i et større forsvarssystem. Både Skjelsvik og andre betoner sterkt borgenes forsvarsmessige funksjon. Våre fire borger (Se kart I, s. 9) faller godt inn i et slikt mønster. De tre i Trøgstad synes å ha en klar forbindelse med den gamle hovedferdselsåra, "Bronsealderveien". Man kan tenke seg at de helt eller delvis er plassert der av strategiske grunner som ledd i forsvaret mot inntrengere fra øst. Borgene kan da sees som forsvarspunkter langs en vei som allerede lå der da bygdeborgene ble anlagt.

På kartet er tegnet inn bosettingsentra fra jernalderen før vikingtid, dvs. perioden 500 f. Kr. - 800 e. Kr. Et av dem ligger omkring Grefslisjøen, i nærheten av de tre årøysene og de tre nevnte bygdeborgene. Beliggenheten av bygdeborgene og jernalderbosetningen kan tyde på at Bronsealderveien kanskje gikk om Grefslisjøen og ikke som den inntegnede fuglefluktslinje. Selv om den snorrette hovedlinjen skulle være riktig for bronsealderens vedkommende, kan veien ha blitt endret noe i jernalderen. En må tro at de viktigste ferdselsårene har fanget opp bosetningsområder som har kommet til etter hvert. Og siden det mer var tale om tråkk enn om veier i vår forstand, har omlegginger vært enkle å foreta. Den nye veien har kommet der hvor den største trafikken har gått, og det må ha vært der de fleste menneskene holdt til.

De to andre forhistoriske ferdselsårene på kart I er også angitt som rette linjer. Begge har relativt klare endepunkter, men selve traséene er enda mer usikre enn for Bronsealderveiens vedkommende. La oss først se på den øst-vestgående linja.

³ Skjelsvik 1965:81-84.

Endepunktet i øst er lagt til den omtalte røysa på Rønnesfjellet. Det vestlige endepunktet kan imidlertid ikke angis like eksakt. Kanskje bygdeborgen i Askim kan bidra til denne stedfestingen ?

Denne fjerde borgen i vårt distrikt ligger på Romskollen ut mot Glomma. Dersom den skal ha hatt samme strategiske betydning som de øvrige tre borgene, må den sees i sammenheng med en hovedferdselsåre. Lenge før bygdeborgene kom til, hadde landhevningen skapt fosser tett i tett i Glomma og gjort elva ufarbar mellom Eidsberg og Øyern. Bygdeborgen kan derfor ikke sees i sammenheng med Glomma som ferdssåre. Den må heller sees i forhold til veier på tvers av vassdraget.

I Askim er det angitt to åsrøyser. Den ene ligger et par kilometer sørøst for Romskollen og halvparten så langt fra Glomma. Den andre ligger fire kilometer mot nordøst og med kort vei til elva ved Onstadsund. Her ligger det mest kjente, men langt fra det eneste sundstedet ved vår del av Glomma. I dag krysser veitrafikk elva på noen ganske få steder. Vi skal imidlertid ikke mer enn et par hundreår tilbake i tiden før vi finner en rekke overfartssteder mellom Mørkfoss og Vammafoss. Etter Wilses beskrivelse fra slutten av 1700-tallet⁴ fantes den gangen åtte slike sundsteder i området (Kart I, s. 9). Av disse er det tre som peker seg ut i forhold til Romskollen.

Onstadsund ligger nærmest den nordlige av de to Askimrøysene. En gammel ferdssåre over dette sundet har passert ikke langt unna røysa. Den sørlige røysa har også et sundsted og dermed en gammel ferdssåre tett ved. I det førstnevnte tilfellet vil veien neppe ha gått særlig nær bygdeborgen. Det sørlige sundstedet kan derimot mer sees i forhold til Romskollen. Kortest avstand fra borgen til en eventuell hovedferdselsåre er det imidlertid i forbindelse med det vestligste av de aktuelle sundstedene. Ferdssåren til og fra dette sundet må ha gått tett ved kollen.

Wilses overfartssteder er kjent kun fra de senere hundreår. Dersom kartet hans fra slutten av 1700-tallet var korrekt da det ble tegnet, må sundstedene også ha vært farbare i bronsealderen. De eneste topografiske endringene som kan ha skjedd med elveleiet i mellomtiden, må ha vært bagatellmessige. I forbindelse med fløtingen kan det ha vært gjort mindre inngrep, og jord- og leirskred kan ha forekommet. Slike skred kan imidlertid ikke ha endret overfartsmulighetene. Den sterke strømmen vil raskt ha gitt elveleiet tilbake sin gamle form.

Alle Wilses åtte sundsteder kan ha vært i bruk helt siden de ble skapt av landhevningen. Hvilket eller hvilke som hørte til den øst-vest-gående hovedferdselslinja fra bronsealderen, er imidlertid usikkert. Verken åsrøyser eller bygdeborgen på vestsida av Glomma gir noen bestemt antydning om valg av sundsted. Vi må flere kilometer inn i Spydeberg for å finne slike holdepunkter.

Området omkring bygdeborgen på Romskollen i Askim med sundstedet nordvest for denne er her valgt som endepunkt for øst-vest-veien. Avgjørende for dette valget er antagelsen om at bygdeborgene i distriktet hadde forsvarsmessig funksjon med strategisk beliggenhet ved ferdssårer. Veien kan likevel ha gått forbi den sørligste av de to Askim-røysene. I tilknytning til øst-vest-veien kan det ha vært vei nordover forbi den andre Askim-røysa. Denne kan ha gått over Trippestadåsen⁵, der det har gått en

⁴ Wilse 1779.

⁵ Skjelsvik 1965:88.

meget gammel vei. Langs denne veien (kart I, s. 9) fram til Onstadsund ligger det 80-90 røyser og steinblandede jordhauger på rekke og rad langs åsryggene.⁶ Om en trekker en rett linje mellom de to endepunktene for øst-vest-veien, vil linja gå tett forbi den siste åsrøysa i Hærland. Dette kan bestyrke teorien om at denne veien er fra bronsealderen. Røysa må imidlertid også sees i forbindelse med veien fra Øyern til Rønnesfjellet. Denne må i så fall ha gått sørover fra Grefslisjøen, forbi den sistnevnte Hærland-røysa og deretter østover forbi Lundebytjernet til Rønnesfjellet og videre østover.

Dersom Øst-vest-veien ikke skulle være så gammel som Bronsealderveien, kan den i alle fall være en del av jernalderens veisystem. Den fanger nemlig opp tre bosetningssentra fra før 800, og kan dessuten relateres til en bygdeborg.

På kart I er tegnet inn to hovedferdselsårer fra sørenden av Øyern, Bronsealderveien og en vei rett sørover. Den sistnevnte er lagt inn kun på basis av endepunktene, men antas likevel å være den eldste landverts ferdselsåra i vårt distrikt. Dersom det er riktig at det gikk ei forhistorisk ferdselsåre fra Romerike til Øyern og videre langs Glomma til elveoset⁷, må denne ha gått et stykke over land sørover fra Øyern. Den uframkommelige delen av elva gjorde dette tvingende nødvendig. I nærheten av det stedet der elva ble seilbar igjen, lå det et bosetningssentrum i bronsealderen.⁸ Det framstår i dag omkranset av helleristningsfelt med skip, solkors og skålgroper et par kilometer øst for Glomma, ved en mindre sideelv, Lekumelva, som også var farbar nærmest hovedvassdraget. (Se kart I, s. 9.) Herfra var Glomma farbar helt ut til Sarpsfossen, som hadde havkanten like nedenunder.

Den veilinja som er antydnet på kart I, mellom Øyern og den farbare delen av Glomma i sør, er både den korteste og enkleste mellom de to endepunktene. Topografien gjør ei ferdselsåre nærmere elva både lengre og betydelig tyngre. Jo lenger vest ei slik ferdselsåre skal ha gått - jo flere bekkedaler og tverrelver måtte den krysse. Det er altså selve beliggenheten av veien som indikerer at den er den eldste gjennom distriktet i forhistorisk tid. Selv om den er uten arkeologiske indisier, må den ha vært viktig fordi den var et nødvendig landverts ledd på vannveien fra innlandet til havet.

Det eldste kjente navnet på området omkring veien er Eid⁹. Dette kunne tidligere bety en kortere eller lengre strekning der ferdselen måtte gå over land i stedet for å benytte vannveien. Fosser og stryk i et vassdrag gir ofte eid-navn, slik som i vårt tilfelle. Veien sørover fra Øyern har altså gitt selve bygda navn. Den bekken som renner ut i Lekumevja og som i hovedsak følger den gamle veien, skal forøvrig tidligere ha hatt Eidr.¹⁰ (Se kart II, s. 19.)

Åsrøysene danner utgangspunkt for teoriene om bronsealderveiene i vårt distrikt. De fire lokalitetene langs Øyern sees i forbindelse med ferdsel langs vassdraget. En usikker røys nordøst i Båstad blir her ikke sett i forbindelse med noen ferdselsvei, dels

⁶ Randulf Kure, Askim, i brev til forf. 22.09.1991.

⁷ Steen 1934 I:10 og II:218.

⁸ Skjelsvik 1965:81.

⁹ Rygh 1898:48.

¹⁰ K. Frøyset 1957:56.

på grunn av usikkerheten, dels på grunn av at liknende fornminner mangler i den nærmeste delen av Fet i nord.

Området nær utløpet av Øyern må ha vært et viktig knutepunkt allerede i bronsealderen, samferdselsmessig sett. Røyser nordligst i Spydeberg utgjør en markert øst-vest-gående linje med sørenden av Øyern som endepunkt. Plasseringen av en bygdeborg like ved denne linja (Kart I, s. 9) gir en ytterligere styrking av teorien om ei hovedferdselsåre her. Spørsmålet om hvor denne ferdsele har krysset vassdraget lar seg imidlertid vanskelig besvare. Det er ikke mulig å si med sikkerhet om ferdseleåra har krysset selve Øyern eller om den har vært knyttet til et av sundstedene i elva like nedenfor.

Rekonstruksjonen av de forhistoriske veilinjene på kart I gjelder kun hovedferdeslårer. Kulturimpulser sønnafra til vårt distrikt og til bl. a. områdene nord for Øyern tilsier at det må ha vært en viss gjennomgangsferdsel. Men vi må regne med at en stor del av ferdsele har hatt lokal opprinnelse og tjent lokale behov. Det kan ha vært kommunikasjon både mellom enkeltgårder og mellom bosetningsområder. Hovedferdselsårene kan selvfølgelig ha vært benyttet såvel i gjennomgangstrafikken som i den helt lokale ferdsele. I tillegg må det ha vært veier som hovedsakelig har tjent lokale behov. Vi må tro at det har vært veier eller stier mellom de aller fleste bostedene. Mange av disse veiene har nok senere forsvunnet sporløst ved at de har blitt tatt i bruk som moderne veier i de siste hundreårene og derved helt har forandret karakter.

Dagens veibyggingsteknikk gir veier som prinsipielt sett er helt annerledes enn de forhistoriske. Enkelte steder fins ennå spor eller rester av disse gamle veiene. De framstår som grøfter eller renner i terrenget og blir kalt hulveier. Det var selve ferdsele som skapte veien. Veiene ble ikke anlagt. De ble i høyden ryddet. Menneskene selv, til fots eller til hest, har tråkket ned bunnvegetasjonen på åpne steder og der trær og busker har vært ryddet unna. Deretter har vannet hjulpet til og fortsatt ferdsele har tæret videre i veifaret. På den måten framstår de eldste veiene som fordypninger i landskapet, mens moderne veier ofte er byggverk oppå det opprinnelige landskapet.

Kart I viser først og fremst landverts hovedferdselsårer slik vi kan anta at de har gått sommerstid. Med islagte vassdrag vinterstid kan samferdselsbildet ha sett annerledes ut. Gjenfrosne elver og vann har da gitt muligheter for mer lettvinde og kanskje kortere veier. De tre antydde veilinjene over land er og blir teorier. Deler av vassdraget, Øyern og nedre del av Glomma, står derimot fast som viktige forhistoriske helårsveier.

Jernalderen gir flere holdepunkter for studiet av samferdselen. Vi får flere bevarte stedsnavn og bedre innblikk i behovet for kommunikasjon, både i hverdagslivet og ellers. Bosetningen blir tettere og dekker større områder. (Se kart i første halvbind.) Det daglige arbeidet må ha ført til ferdsele; flere bosetningsenheter ga mer ferdsele. Om det har vært arbeidsfellesskap for grannelag eller om samkvem naboer imellom har vært mer begrenset til det sosiale, har resultatet blitt det samme - ferdsele mellom bosetningene.

Mot slutten av jernalderen kan vi ane konturene av et større fellesskap på det sosiale og religiøse området. Minner om slike sentra fins bevart i gårdsnavn spredd over store deler av vårt område.

Navn som Hov og endelsen -hov antas å stamme fra skikken med å bygge hov som kultsteder.¹¹ Slike byggverk kan ha kommet til allerede på 600-tallet. Guden Tor og senere også Frøy ble hovedguder, og stedsnavn som Hov, Torshov og Frøyshov må sees som religiøse sentra. Det samme gjelder Ultvet etter guden Ull og Gui av Gud-vin. Navnene Løken og Lekum henspeler også på et sosialt fellesskap ved at de viser tilbake til henholdsvis Leikvin og Leikvangr.¹² Alle disse navnene er lagt inn på kart I for å sees i sammenheng med eventuelle veier. Tanken bak dette er at religiøse og sosiale sentra må ha ført til ferdse, om ikke langs bestemte linjer så i alle fall i bestemte retninger.

Navnene Elgetun og Elmark¹³ har også vært søkt satt i forbindelse med religiøse sentra. Teorien, som bygger på en språklig sammenheng med førkristne ord for helligdom, er imidlertid noe omdiskutert. Av den grunn blir disse gårdene ikke tillagt avgjørende vekt her.

Sammenlikningen på kart I (s. 9) mellom de eldste veilinjene og de nyere stedsnavnene som er omtalt ovenfor, viser nært sammenfall. Jernalderens religiøse og sosiale sentra ligger i hovedsak i nærheten av de skisserte veiene. Bare i Trøgstad er det avvik av noen betydning. Her ser det ut som om Bronsealderveien kan ha fått en forlengelse nordover til Båstad senest i jernalderen (Kart II, s. 19).

Elgetun/Elmark-navnene grupperer seg også pent langs Øst-vest-veien og Eidveien. Hvis disse navnene virkelig viser til hedenske religiøse sentra, bestyrker de teorien ytterligere om at de nevnte veiene fortsatt var viktige samferdselslinjer i jernalderen. Selv om vi ser bort fra de omdiskuterte navnene på El-, synes det som om jernalderens veisystem helt ut bygger på et eldre nett.

Mens hovedferdselsårene i jernalderen synes å være preget av kontinuitet og kanskje en forsiktig videreutvikling, må vi tro at det lokale veisystemet undergikk større forandringer. Det var nok sti og tråkk fra gård til gård. Når gårdene økte i antall, må veifarene ha fulgt med.

Flere spor av ferdse i middelalderen

I det området som senere har blitt kalt Heggen og Frøland, er det ikke funnet fysiske rester av hov fra hedensk tid. Slike funn er i det hele svært sjeldne her i landet. Med kristendommen får vi imidlertid religiøse sentra med mer permanente bygninger og dermed sikrere knutepunkter for ferdse.

Fra middelalderen kjenner vi 9 kirkesteder¹⁴ med ennå flere kirker. De første bygningene slik som f.eks. den første Eidsberg-kirken, var av treverk. Disse kan ha

¹¹ Skjelsvik 1965:99, 116.

¹² Rygh 1898:64-65.

¹³ Olsen 1915:270 ff. Sahlgren 1950.

¹⁴ Lunden 1965:270-275.

vært bygget så tidlig som midt på 1000-tallet slik en antar har vært tilfelle på kirkestedene Askim, Eidsberg og Trøgstad. I så fall må ferdselen til og fra være minst like gammel. Senere ombygginger og nybygginger på de samme stedene endret ikke ferdselsveiene.

De øvrige 6 kirkene, Folkenborg, Trømborg, Hærland, Båstad, Tenol og Hen eksisterte i alle fall på 1300-tallet. Noen av dem ble kanskje til på 1100-tallet, Hen og Båstad kirker kanskje helst på 1300-tallet. En kjenner ikke til kirkebygging fra middelalderen i vårt distrikt senere enn midten av 1300-tallet. I 1401 var tilmed en av kirkene nedlagt, nemlig Hen kirke. Selv om det er usikkert når dette skjedde, regner en med at samtlige 9 kirkesteder ble brukt i kirkelivet i første halvpart av 1300-tallet. De utgjør derfor en del av de faste knutepunktene i 1300-tallets veimønster på kart II. Men det fins også andre og kanskje eldre slike knutepunkter.

En del gårdsnavn har utvilsomt sin opprinnelse i ferdsel av et eller annet slag. I Heggen og Frøland finner vi navn med tilknytning til landverts ferdsel så vel som til overfart over vann.

Ordet *gata* i gammelnorsk betyr vei. Dette ordet finner vi igjen i gårdsnavnet Gutu på tre forskjellige steder i distriktet, et i hvert av våre tre prestegjeld. Ingen av de tre gårdene er imidlertid direkte belagt i kildene fra middelalderen. Likevel gjør både navneform og andre forhold at vi kan si at gårdene er ryddet i gammelnorsk tid, ca. 1000-1349.

Gårdsnummer 101 Gutu i Eidsberg ligger sør i hovedsoknet. I Askim fins gnr. 43.2 Gutu som bruk under gården Rud helt øst, nær grensen til Eidsberg og Trøgstad. Den tredje gata-gården finner vi i Trøgstad, nær grensen mellom hovedsoknet og Båstad sokn. Navnet er bevart fra nyere tid i gnr. 55.3 Gutuskog, som er en del av gården Haugland. Gutuskog og Haugland er atskilt av flere middelaldergårder slik at de aldri kan ha utgjort noe territorielt hele. Gutu er sannsynligvis ryddet før 1349.¹⁵

Det gammelnorske ordet *brú* ble benyttet om to forskjellige brutyper. Den ene var det vi i dag vanligvis forstår med bru, et byggverk som fører veien over en fordypning i terrenget, ofte over elv eller bekk. Den andre brutypen var egentlig en forsterket vei slik som jordbru og kavlebru. Slike bruer ble anlagt over våtlendt terreng som f.eks. myr. Her var ikke marka fast nok til å bære folk og dyr på sommerføre. Veifaret kunne da forsterkes med stein, jord og treverk. Lange stokker holdt seg lengst på plass uten å synke, men også disse måtte fornyes fra tid til annen. Ved å bruke kavler eller runde trestokker ble det kavlebruer.

Bru-navn finner vi to steder, et i Eidsberg og et i Trøgstad. Sør i Trømborg sokn ligger gnr. 162 Brå som er kildebelagt i middelalderen. Den andre bru-gården er registrert kun som plassnavn fra 1500-tallet under prestegården i Trøgstad. Gården, som kalles Bruer, antas likevel å være fra gammelnorsk tid.¹⁶

Nord i Eidsberg hovedsokn ligger gnr. 12 Vegerud. Navnet fins belagt i middelalderen og er satt sammen av ord for vei og rydning. *Vegr* er det samme som vei, og etterleddet er det velkjente -rud.

¹⁵ Op. cit. 198.

¹⁶ Loc. cit.

De seks omtalte gårdene med navn på *brú/gata/vegr* må ha fått navn etter ferdselsveier like ved. Disse veiene må følgelig være eldre enn gårdene. Hvor gamle de er, vet vi ikke. Alle seks lokalitetene er lagt inn på kart II som punkter der en eller flere veier har gått innom eller tett forbi.

Sundgården, gnr. 11 i Askim, ligger ved Onstadsund og besørget tidligere, som navnet antyder, ferging over sundet. Gården antas å være fra gammelnorsk tid¹⁷, men det er usikkert hvor langt tilbake i tiden fergingen har foregått. Vi kjenner ikke noen fergefunksjon her før på slutten av 1500-tallet¹⁸, men den kan gå mye lenger tilbake. Det er nesten utenkelig at det ikke skal ha vært overfart over Glomma mellom Øyern og nedre Glomma ved Eidsberg langt tidligere. Onstadsund er desuten et av de best egnede sundstedene i denne delen av elva. Sundgården betraktes derfor som en del av middelalderens veisystem.

Tingsteder hører også med til de punktene som må ha hatt tilknytning til ferdselslinjer, i vårt område til veier. Ting eller stevner som er det ordet våre kilder benytter, ble holdt på forskjellige steder. Det er uråd å si hvor langt tilbake i tiden de enkelte stevnestedene har vært benyttet. På kart II (s. 19) er lagt inn de lokalitetene som er nevnt fra 1300- og 1400-tallet¹⁹. I Eidsberg fjerding ble Lekum brukt i hele perioden. Homstvet og Østby er nevnt til forskjellige tider i Hærland. Eidareng i Rudsferdingen og kirkestedet i Kirkefjeringen i Askim er de to eneste kjente stevnestedene i perioden fra denne bygda. I Trøgstad er det ikke belagt fjerding fra middelalderen. Det var stevnested på Kirkeby i Båstad og ved kirkestedet i Trøgstad hovedsokn.

I gammelnorsk tid får vi de første beretningene om ferdsel til vanns i vårt distrikt. I flere sagaer fra 1200-tallet fortelles det om skip på Glomma og på Øyern.²⁰ Skip ble endog trukket over land mellom Øyern og den seilbare delen av elva lenger nede. Men sagaen forteller ikke direkte hvor skipene ble trukket i terrenget. Den sannsynlige hovedtraséen for skipstrekkingen er påvist av Kåre Frøyset.²¹ Den veilinja han peker ut, stemmer i hovedsak både med den forhistoriske Eidveien (Kart I, s. 9) og den mer detaljert beskrevne veien fra 1300-tallet (Kart II, s. 19). Som Frøyset påpeker, kan imidlertid slik skipstrekking ikke ha vært del av noe ordinært samferdselsmønster. Til det var skipstrekkingen altfor ressurslukende. Det kreves store mannskapsstyrker for å få gjennomført et slikt prosjekt. Ferdselen på de nevnte vannveiene sommerstid har nok forgått med båter som ble liggende i henholdsvis Øyern og nedre del av Glomma.

Samferdselssystemet på 1300-tallet var regulert av Magnus Lagabøters Landslov fra 1270-årene. Tidligere gjaldt Borgartingsloven for vårt distrikt, men lovteksten er for det meste gått tapt. De restene som er bevart fra denne landskapsloven, gjelder andre forhold enn samferdsel. Det fantes flere landskapslover, men alle ble revidert og uniformert av kong Magnus fra 1267-68 og utover. De reviderte lovene ble vedtatt av de enkelte lagtingene i årene 1274-1276. Man antar at Borgartingsloven også omhandlet kommunikasjonene, men det er uvisst om de samme reglene gjaldt her som

¹⁷ Op. cit. 192.

¹⁸ Se note 40.

¹⁹ Op. cit.:266-267.

²⁰ Håkon Håkonssons saga:147. Sverres saga, kap. 171.

²¹ K. Frøyset 1957 og 1960.

i de andre lovområdene. Taranger hevder i sin utgave av Magnus Lagabøters Landslov f.eks. at bestemmelsene om veisyn eller baugreid er hentet fra "den østlandske lovbok".²² Dette er en fellesbenevnelse på de to lovene fra Eidsivating og Borgarting. Hvor langt tilbake Borgartingsloven går, er uvisst.

Selv om vi gjerne vil tro at bestemmelsene kan være hentet fra Borgartingsloven, er reglene for veihold m.v. først kjent fra Landsloven fra 1270-årene. Der er veiene inndelt i to grupper, landeveier og tverrveier i tillegg til seterveier og feveier²³. De førstnevnte var veier "som løper gjennom bygdene fra ende til anden og de som løper fra fjeld til fjære." Tverrveiene var "alle andre veier, som løper til folks gaarder, ---"²⁴. Bortsett fra broer var ingen av veiene bygget, kun ryddet. En landevei (þjóðveg, þjóðgata) skulle være 8 alen (ca. 4 m) brei. Disse veiene var underlagt baugreid, en veibefaring med bøtelegging dersom veien ikke var slik den skulle være.

Om dette heter det i loven: *Man skal maale et spydskaft, som er 8 alen langt, og gjøre 2 vidjehanker dertil, og hænge den ene paa odden og den anden paa skaftet. Herredsmændene skal opnævne den bonde, som de vil; han skal stige tilhest og lægge spydskaftet foran sig tvers over hesteryggen og ride midt efter landeveien; 1 ørtug sølv skal bøtes til kongen for hvert træ, som river hank av skaftet. Dette har fra gammel tid hedt "baugreid".*²⁵ Tverrveiene var det ikke spesielle bestemmelser for. Baugreid gjaldt altså ikke for disse.

Det er ikke kjent i hvilken grad lovbestemmelsene om landeveier ble håndhevet i vårt distrikt. Vi vet heller ikke hvilke veier som var mer private gårdsveier eller tverrveier. For å kunne si noe om dette er det nødvendig først å se nærmere på de enkelte veiene.

På kart II (s. 19) er tatt med lokaliteter som en må anta har vært knyttet til veisystemet både til lands og til vanns. Mellom de enkelte punktene er det trukket rette linjer som skal antyde selve veien. Veiene har likevel ikke hatt slik detaljbeliggenhet som kartet kan gi inntrykk av. Kartet over veisystemet i middelalderen er en rekonstruksjon på samme måte som kartet over det forhistoriske samferdselsnett. De enkelte linjene viser bare korteste avstand mellom de stedene som antas å ha hatt tilknytning til veiene på en eller annen måte. Eksakte veitraséer av noen lengde får vi ikke kjennskap til før nærmere vår tid.

Eidveien mellom Lekumevja og Øyern er knyttet til seks-syv punkter. I nord gikk den i forhistorisk tid sannsynligvis fra Øyern-stranda. På kart II (s. 19) er tatt med overfartsstedene over Glomma mellom Øyern og Nedre Glomma ved Eidsberg.²⁶ Det øverste av disse sundstedene gir forbindelse mellom Trøgstad og Spydeberg. Siden Torshovområdet må ha vært et sentrum i denne delen av Trøgstad fra jernalderen og fram til i dag, må vi regne med at veien har gått gjennom eller like ved dette sentret hele tiden. Det er også grunn til å tro at det har vært forbindelse videre ned til den nærmeste delen av Øyern eller i tilknytning til veien fra Trøgstad kirkested til Mønsteret. Et tredje alternativ nordover fra Torshov går til Mørkfoss. Denne veien er

²² MLL VII 46.

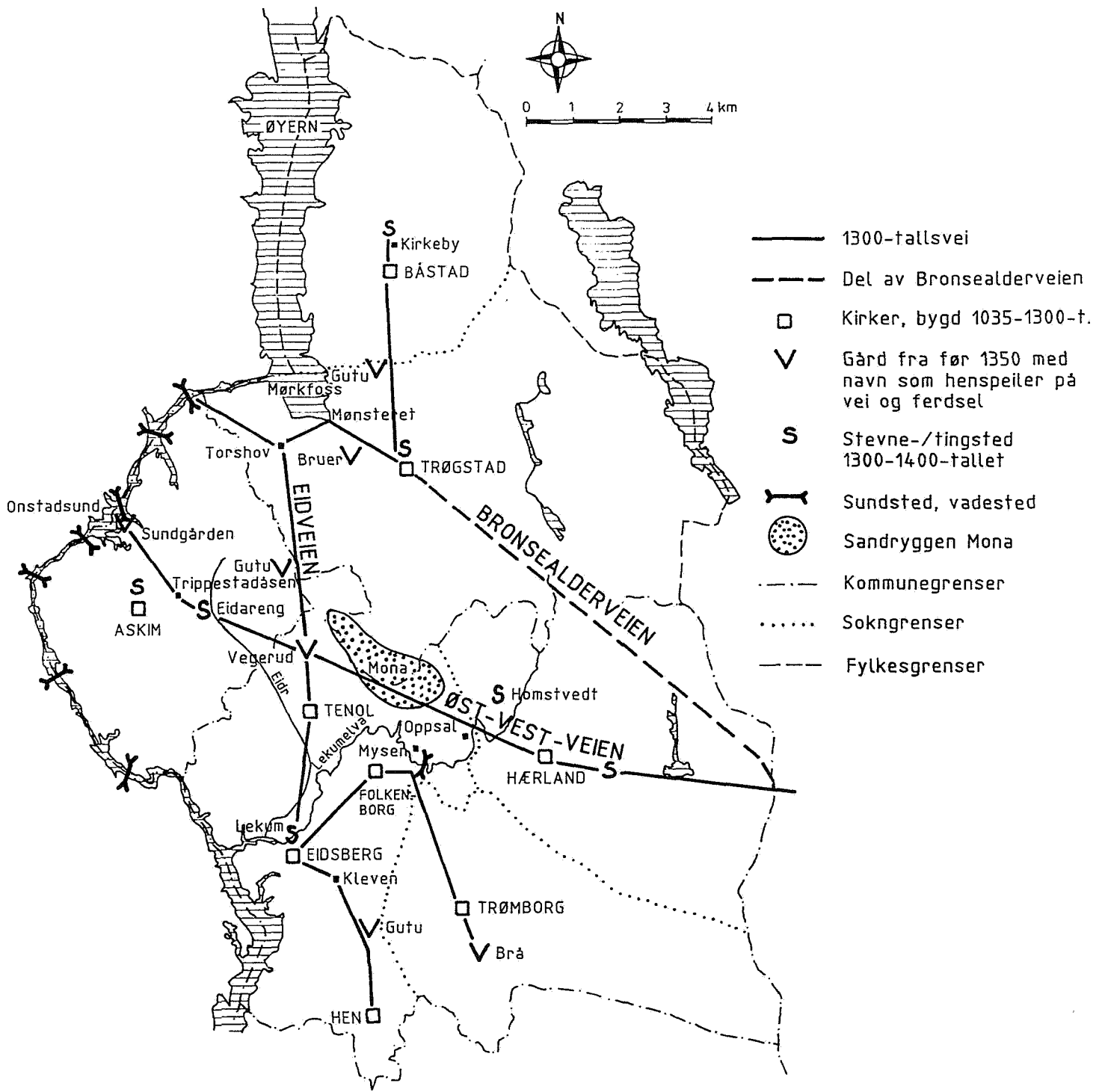
²³ Loc. cit. & op. cit. VII 43.

²⁴ Op. cit. VII 46.

²⁵ Op. cit. VII 46,3.

²⁶ Wilse 1779.

KART II VEIER PÅ 1300-TALLET



- 1300-tallsvei
- - - Del av Bronsealderveien
- Kirker, bygd 1035-1300-t.
- ∨ Gård fra før 1350 med navn som henpeiler på vei og ferdsel
- S Stevne-/tingsted 1300-1400-tallet
- X Sundsted, vadested
- Sandryggen Mona
- - - Kommunegrenser
- Sokngrenser
- · - · - Fylkesgrenser

J.H.MARTHINSEN 1995, M.B.GÅSEBY

kjent først fra 1817²⁷, men kan være meget gammel. Den eksakte landingsplassen for Øyern-trafikken er ikke kjent.

Sørover fra Torshov må veien enten ha gått gjennom Gutu eller i alle fall tett ved. Selve gårdsnavnet borger for det. Inne i Eidsberg møte vi en annen gård med klar forbindelse med vei eller veier, Vegerud. Navnet henspeler nok hovedsakelig på Eidveien selv om Øst-vest-veien ikke er langt unna. Den nøyaktige beliggenheten av veikrysset er kjent fra 1775²⁸. Tett ved krysset lå da en plass med det betegnende navnet Korsveien, senere kalt Ulrikstad etter rydningsmannen Ulrik.²⁹ Plassen ble ryddet i slutten av 1760-åra og siden den fikk navn etter skjæringspunktet mellom de to veiene, må veikrysset være eldre. Hvor gammelt det er, er det uråd å si. Om veimøtet ikke lå akkurat her i 1350, kan det i alle fall ikke ha ligget langt unna.

Lenger sør har Eidveien passert Tenol kirke. Derfra har den sikkert ikke hatt trasé slik den rette linja antyder, men den har endt et sted nær bunnen av Lekum-evja. Gården Lekum på den andre sida av elva eller evja var stevnested fra 1300-tallet. Noen få hundre meter lenger sør ligger Eidsberg hovedkirke, og på samme sted har også den eldste Eidsbergkirken stått. Eidveien har nok hatt forlengelse fram til kirken allerede i middelalderen. Sideelva eller evja har vært krysset med båt eller bru. Den eldste kjente brua over Lekumelva på dette stedet er omtalt i 1669³⁰. Den må da - etter kilden å dømme - allerede ha eksistert noen tid, uvisst hvor lenge.

Sammenlikner en de to antydningene av Eidveien, den forhistoriske og den fra 1300-tallet, er beliggenheten for en stor del den samme. Mens det bare var endepunktene å holde seg til i bronsealderen, får vi fastere holdepunkter langs veien i middelalderen. Det kan synes som om veien har ligget på samme sted hele tiden etter at traséen var valgt eller hadde festet seg en gang i en fjern fortid.

Øst-vest-veien er gitt det samme utgangspunktet i øst på begge kartene I og II. Bronsealderrøysa er egentlig det eneste faste holdepunktet her på grensen til nabobygda. Behovet for vei videre østover til Rødenes og Aremark er imidlertid uomtvistelig. Derfra kunne man ta en nesten sammenhengende vannvei ut til skipsleia utenfor Hvaler eller komme langt på vei mot Väneren i Sverige via de svenske sjøene Stora Le eller Lelong. Veien fra Viken til Sverige via Aremark er kjent fra sagatiden som et mye brukt alternativ til veien om Kungälv langt sør i Bohuslän.³¹ Fra vårt distrikt har nok trafikken mot øst gått over Rønnesfjellet.

Den eldste kjente veitraséen vestover fra Rønnesfjellet har gått ikke langt fra Elgetun og fortsatt vestover forbi Lundebby, tett ved plassen Slæpa. Ordene *slæp* og *slæpa* betyr nettopp spor eller slepevei. Alderen på plassen er imidlertid uviss. Selv om den ikke kan føres tilbake til middelalderen, må veien være eldre enn plassen.

Fortsetter vi 1300-tallsveien vestover kommer vi ganske nær Østby, som var stevnested på 1400-tallet. Hærland kirke er også et sannsynlig fast punkt for veien, men herfra er traséen mer usikker. Det har gått en gammel vei nordvestover til Homstvet som var stevnested på slutten av 1300-tallet. En annen vei har gått mer

²⁷ Kart NGO 1817, 1:20 000

²⁸ Kart NGO: 15A7 1775 1:10 000

²⁹ H. Frøyset 1959:142.

³⁰ HF sorenskriveri, tingbok nr. 10:33a.

³¹ Steen 1942:267-268.

vestlig fra Hærland kirke og krysset Hæra om lag der den rette linja på kart II krysser elva. Middelaldertraséen mellom Hærland kirke og Vegerud-området blir sikrere jo lenger vest en kommer. Det er grunn til å tro at den har gått over Mona slik den gjorde i forhistorisk tid, og slik den gjorde i de siste hundreåra.

Sundstedet over Glomma kan være ett av mange. Onstadsund med fergestedet Sundgården er det eldste vi kjenner. Av Wilses overfartssteder er det de to nærmeste nedover elva som eventuelt kan ha vært knyttet til Øst-vest-veien. En tilnærmet rett linje mellom Vegerud og Sundgården går over Eidareng som var stevnested midt på 1300-tallet og over Trippestadåsen som har gamle rester etter veifar. Disse er udaterte selv om de har vært søkt satt i samband med et felt av jernaldergraver i nærheten. Hvis veien har gått her allerede i forhistorisk tid, får vi en knekk på den rette veilinja på kart I. Selve sporene kan like gjerne være fra middelalderen som fra nyere tid.

Når Trippestadåsen er tatt med som en del av 1300-tallsveien, skyldes det fuglefluktslinjen fra Eidareng til Onstadsund. Alternativt kan veien ha gått via kirkestedet i Askim. Dette stedet hadde stevnefunksjon på 1300- og 1400-tallet samtidig som kirkesøkningen gikk hit. Hovedferdselsåra kan altså ha gått fra Eidareng direkte til kirkestedet og derfra nordover til sundet. Dersom kirke-/stevnestedet har ligget litt utenfor Øst-vest-veien, slik som angitt på kart II, må stedet ha vært knyttet til hovedferdselen med en separat vei.

Hovedkonklusjonen for Øst-vest-veiens vedkommende kan også bli høy grad av kontinuitet når det gjelder trasé, om enn ikke i samme grad som for Eidveien. Lengst i vest kan den ha dreid noe lenger mot nord i middelalderen enn den gjorde tidligere.

Den siste av de tre forhistoriske hovedferdselsårene, Bronsealderveien, er kanskje den sikreste fra begynnelsen av; i alle fall er den best dekket av fornminner. I middelalderen er imidlertid forholdet annerledes. Da er det bare strekningen nærmest Øyern som har støtte i kildene. Her må vi fortsatt tro at sørenden av innsjøen var samferdselsknutepunkt. Den rette linja fra Mønsteret til Trøgstad kirke går ikke langt unna Bruer. Dette var en gård i middelalderen og navnet er et helt klart indisium på veitrasé. Kirkestedets sentralfunksjon forsterkes ytterligere på 1300- og 1400-tallet da det også var stevnested.

Sørøstover fra kirken har vi ingen holdepunkter for en hovedferdselsåre så sent som 1300-tallet. Bosetningen rundt Grefslisjøen har nok søkt kirke og ting i Trøgstad sokn, og veien deres kan ha vært identisk med Bronsealderveien. Men kildebelegg for gjennomfartsvei mangler.

Øst i Hærland finner vi likevel en antydning av spor. Nord for Østby ligger gården Ørken med underbruket Føringsås. *Føring* betyr varetransport eller varelass, og stedet ligger nedenfor en ås "hvorover der gaar vei fra Hærlandsbygden til Trøgstad".³² Selv om denne veien kan føres tilbake til omkring 1800, har vi ikke andre spor av gammel vei her enn selve navnet. Det har nok gått vei mellom denne delen av Hærland og området rundt Grefslisjøen i Trøgstad i lang tid. Men det betyr ikke uten videre at vi har å gjøre med en hovedferdselsåre i middelalderen.

Bronsealderveien blir altså mer usikker i middelalderen. Som hovedferdselsåre på 1300-tallet er den dårligst belagt av de tre veiene. Veibehovet grendene imellom gjør at

³² Rygh 1897:158.

veien ikke kan avvises. Som transittvei i retning Aremark for trafikk fra Øyern eller området øst for innsjøen, er veien langt kortere enn forbindelsen over Øst-vest-veien.

Båstad er uten direkte spor av ferdselsårer i bronsealderen, bortsett fra Øyern. I jernalderen finner vi religiøse og sosiale sentra på begge sider av grensen mot hovedsoknet. I middelalderen får vi flere spor av vei nordover fra Trøgstad kirkested. Gården Gutu, som ligger like ved grensen, er ett av dem. Kirkestedet i Båstad et annet. Og veien må ha fortsatt nordover til Kirkeby som var stevnested på 1300- og 1400-tallet. Hvor langt nordover veien gikk på 1300-tallet er helt uvisst. Noen gjennomfartsåre nord til Fetsund kan ikke dateres sikkert på denne tiden. En del av denne veien har i de senere hundreår blitt kalt Maristien.³³ Navnet er kjent fra flere kart fra 1600-tallet og har vært forsøkt datert tilbake til middelalderen. Veien antas imidlertid å ha kommet til først etter 1600.

De gjenstående veiene på 1300-tallet slik de framgår av kart II (s. 19), ligger alle i Eidsberg og Trømborg sokn. Veien mellom Hen og Eidsberg kirker har sannsynligvis gått via gården Gutu. Det har i alle fall vært en vei av noen størrelse og betydning som har gitt opphavet til dette navnet. Nordvest for Gutu ligger gården Kleven. Den er nevnt i 1401 i forbindelse med en vei til Kleven og videre til Eidsberg. Veien som fortsetter nordover fra Eidsberg, synes å ha vært noe mer enn en gårdsvei. På kart II er derfor veien mellom Hen og Eidsberg kirker lagt via gården Kleven.

Veien mellom kirkene Folkenborg og Trømborg kan ha gått helt sør til Rakkestad. I så fall er det nærliggende å tro at den har gått til gården Brå, sønnafor kirken. Denne gården har navn etter et klart veimerke, bru.

Folkenborg kirke må også ha vært knyttet til hovedferdselsårene på 1300-tallet. Veien til Eidsberg-kirken er svært sannsynlig. Dette ville også være veien ut til Glomma både for Hærland og for store deler av Trømborg og Eidsberg. Hvordan veien har gått østover fra Folkenborg kirke og hvor den har møttes med Øst-vest-veien, er ikke kjent. På kartet er den ført fram til et vadested nær Mysen. Dette ligger i utkanten av et gravfelt ved en hulvei.³⁴ Hvor gammelt vadestedet er eller rettene i hvor lang tid dette stedet har hatt funksjon som vadested, er vanskelig å avgjøre. I dag kalles det Lauvnesvaet under Søndre Mysen. Vadestedet, som ligger ved Birkelunden, kan godt ha vært i bruk på 1300-tallet. Hulveien kan være ennå eldre.

Ikke langt fra Mysen ligger Oppsal. I et brev fra 1320 om delet mellom Mysen og Oppsal vises bl.a. til en kavlebro ved grensen mellom de to gårdene.³⁵ Det må bety at det gikk en vei mellom de to gårdene på denne tiden. Om det var noe annet enn en gårdsvei vet vi ikke. Sett i sammenheng med vadestedet, hulveien og det opplagte behovet for tilknytning mellom Folkenborg-området og Øst-vest-veien er det ikke urimelig å anta at hovedveien fra Lekumevja og østover kan ha gått over Mysen-Oppsal.

Som vi har sett, var det spesielle bestemmelser for landeveier (eg. þjóðvegr, þjóðgata). Men hvilke veier var det i vårt område som svarte til lovens Þjóðgata på 1300-tallet? En sammenlikning av lovtekst og kart II (s. 19) kan bidra til et svar, selv

³³ Kart NGO A116 1696 og A11 udat.(1650-80-åra?); K. Frøyset 1957:80-81; Steen 1934 I:12.

³⁴ Johansen og Skjølsvold 1966:77.

³⁵ DN 18 nr. 4, 30/10 1320.

om spørsmålet ikke kan besvares sikkert for hele området. To av veiene "løper gjennom bygdene fra ende til anden".³⁶ Det er Øst-vest-veien og Eidveien; sistnevnte med eventuell forlengelse sørover til Rakkestad. For å komme på sporet av middelalderens landevei må vi se nærmere på kildene til disse to veiene.³⁷ To diplomer fra 1401 gir nødvendige holdepunkter.

Diplomene gjelder en veikrangel. Eidsbergpresten hadde stengt av en gammel vei over gården Eidsberg, og bøndene som hadde brukt denne veien, framførte klage for lagmannen i Oslo. Med henvisning til lovbokens bestemmelser ble presten dømt til å legge veien utengards og i den stand som lovboken bestemte.

Ved befaringen etter endt omlegging ble veien funnet å være like god "sem nidher vm kleuæna ok fram vm Æidzbergh"³⁸. Det omlagte veistykket lå nord for gården Eidsberg, og beskrivelsen i diplommet er gjort med blikket vendt mot nordvest. Et par kilometer sørøst for kirken finner vi, dengang som nå, gården Kleven ("kleuæna"). I omtalen av det omlagte veistykket blir dette sammenliknet med og ansett likegodt som veien nedenom Kleven og fram om Eidsberg.

Lagmannens omtale av veien forbi gården Eidsberg viser at den ble betraktet som þjóðgata i 1401. Denne veiklassifiseringen må ha omfattet hele strekningen fra Øyern til Hen kirke, sannsynligvis videre helt til Rakkestad. Siden veien om Hen kirke trygt kan karakteriseres som landevei, må vi tro at den også fortsatte sørover mot kysten. Hvorvidt dette også gjaldt veien via Trømborg kirke skal være usagt. Behovet for vei mellom bygdene må imidlertid ha vært tilstede så sent som på 1300-tallet da bosetningen var på sitt tetteste. Hvis Trømborgveien også fortsatte inn i nabobygda i sør, kan vel denne veien muligens også kalles landevei selv om den ikke gikk gjennom hele bygda. En tilkøpling til Øst-vest-veien ved Oppsal gir den mer preg av landevei.

De øvrige 1300-tallsveiene er ikke så opplagt landeveier. Bronsealderveien med forlengelsen nordover i Båstad, er svært usikker når det gjelder strekningen sørøst for Trøgstad kirkested. Dersom den virkelig eksisterte i hele den antydede lengden, har den nok også vært landevei. Øst-vest-veien kan drimot trygt karakteriseres som þjóðgata. Selv om direkte kildeutsagn mangler, må vi gå ut fra at den var underlagt baugreid siden den gikk gjennom alle de tre bygdene Askim, Eidsberg og Hærland.

Kart II angir de veiene på 1300-tallet som vi med noen sannsynlighet kan angi beliggenheten for. I tillegg til disse må det ha vært en mengde lokale veier. På en eller annen måte var nok alle gårdene tilknyttet veisystemet. Skal man få et fullstendig bilde av veinettet må man tenke seg veilinjer innom alle gårdene.

Kildene til veisystemet på 1300-tallet er hovedsakelig sosiale sentra og gårdsnavn med tilknytning til samferdsel. Landeveiene har bundet de enkelte grendene sammen i bygder med bestemte samlingspunkter. Disse veiene har også knyttet de enkelte bygdene sammen. I tillegg til de nevnte funksjonene har nok de to landeveiene tjent også transittferdselen.

Øst-vest-veien har nærmest ideell beliggenhet for ferdselen mellom regionene i øst og vest. På den ene siden ligger Rødenes-Øymark-Aremark og tilstøtende svenske

³⁶ MLL VII 46,2

³⁷ DN 3 nr. 557, 7/7 1401 og 5 nr. 409, 20/8 1401.

³⁸ Loc. cit.

landskaper. På den andre siden fins Aker og Follo med Oslo og den indre delen av Oslo-fjorden. Eidveiens grunnlag for gjennomgangstrafikk har kanskje vært noe mindre. Ferdselen mellom Romerike og kysten har nok hovedsakelig gått via Oslo fra 900-1000-tallet, da byen vokste fram. Fra vårt område har trafikken til kysten i større grad gått sørover til Borg og utløpet av Glomma. Som korteste vei mellom Øyern og den farbare delen av Glomma nedenfor, er Eidveien like selvfølgelig i middelalderen som den var det tidligere.

III MER MANGFOLDIG SAMFERDSEL - UTVIKLINGEN TIL CA. 1850

Fra middelalderen er det som vi har sett, relativt sparsomt med opplysninger om veitraséer o.l. Senere får vi flere kilder til veilinjer og andre samferdselselementer. Allerede fra 1500-tallet får vi en lang rekke opplysninger med kommunikasjonsmessig tilknytning. På denne måten får vi enkelte sikre punkter på veiene, f. eks. der hvor de krysser vassdrag. Broer, sund- og ferjesteder kan på mange måter betraktes som deler av eller forlengelse av veiene og gir oss faste holdepunkter når vi leter etter de eksakte veitraséene. Detaljerte og pålitelige beskrivelser av hele veisystemet finner vi imidlertid først mot slutten av 1700-tallet.

Bro-, sund- og ferje-steder

Regler om ferjehold fins i Magnus Lagabøters Landslov, der bestemmelsene antas å være hentet fra den eldre, østlandske, lovbok.³⁹ Reglene fra Landsloven er tatt opp i Christian den fjerdes Norske lov fra 1604 uten særlige endringer. Det samme regelverket gjaldt således fra høymiddelalderen til slutten av 1600-tallet.

Veiene krysset bekker og mindre elver via vadesteder og broer. Det fins bevart svært få opplysninger om broer i området før 1800. Gjennom gårdsnavn får vi kjennskap til eldre brolokaliteter, som Bruer i Trøgstad og Brå i Trømborg. Men det er først midt på 1600-tallet at vi finner broer omtalt direkte.⁴⁰ Ved det gamle kommunikasjons-senteret ved utløpet av Lekumelva må det ha vært bro svært lenge. Den er imidlertid nevnt i skriftlige kilder først i 1669 og da uten noen nærmere beskrivelse.

Når elver og vann var for brede for datidens brokonstruksjoner, måtte det lages ferjeordninger. Når en viktigere vei - landevei - krysset et slikt vassdrag, skulle den som eide den nærmeste gården ansette ferjemann. Å skaffe ny båt når den gamle ble ubrukelig, var et kollektivt ansvar for hele bygdefolket. De som skulle ferjes over elva

³⁹ MLL VII 47.

⁴⁰ HF sorenskriveri, tingbok nr. 10:33a.

kunne betale for hver tur eller hele bygda kunne betale lønn til ferjemannen. Det siste finner vi eksempel på i 1599.⁴¹ Da ble hver enkelt gård pålagt en bestemt årlig sundtoll for ferjing over Onstadsund (tre skippund havre pr. fullgård). Dette gjaldt i de nærmeste bygdene. I Hærland og Trømborg, som lå lenger unna, slapp bøndene noe rimeligere fra det. Sundtollen var fortsatt i bruk i 1790-åra, da Wilse laget sin Eidsberg-beskrivelse.

Det fins bevart opplysninger om en lang rekke sundsteder over Øyern-Glomma i vårt område. De mest kjente er Onstadsund og Grønsund. Onstadsund er omtalt i 1599. Ferjemannen bodde på Sundgården i Askim, og denne gården er direkte nevnt i kildene første gang i 1612-13.⁴² Men som overfartssted over Glomma må vi tro at Onstadsund er eldre. Når sundstedet ikke er nevnt i kildene tidligere, kan det komme av at ferjerettighetene ikke hadde vært avgiftsbelagt tidligere. Østvest-veien kan ha passert Glomma på dette stedet allerede middelalderen (Jfr. kart II, s. 19).

Mens gårdene var pålagt årlig sundtoll, betalte andre reisende kun for den enkelte overfart. En reiseberetning eller rettere sagt en reiseregning fra begynnelsen av 1600-tallet, forteller om dette.⁴³ To skatteoppkrevere som hadde vært i København og levert skattepenger, kom på tilbaketuren over Onstadsund like før jul i 1628. Elva må da fortsatt ha vært åpen, siden de betalte 8 skilling for å bli fergert over.

Ferjemannen i Onstadsund holdt altså til på østsida av elva. Ved Grønsund var det motsatt.⁴⁴ Ferja lå her på vestsida, og sundmannen bodde på gården Ås i Skiptvet. Gårdene på vestsida svarte i 1790-åra sundtoll hit, mens de som bodde på østsida betalte for hver overfart.

Det tredje ferjestedet - i følge Wilse - lå i Heli i Spydeberg. Det må være det samme sundet som mer enn 100 år tidligere er omtalt som "Hølgesundt". I en omfattende forsvarsplan, gjengitt i generalmajor Reichweins kopibok for 1653, er det listet opp strategiske steder som skulle forsvares særskilt. Blant disse er omtalt de tre nevnte sundstedene nedenfor Øyern. "Hølgesundt" oppgis å være mellom Onstadsund og Grønsund.⁴⁵

Wilse viser til 5 sundsteder mellom Onstad- og Grønsund. (Se kart III, s. 32), og kun ett av dem ligger i Heli sokn. Det ligger rett nedenfor Heli kirke, mellom Nordby på vestsiden og plassen Elvestad i Askim. På 1775-kartet går det dessuten vei helt ned til elva på begge sider akkurat her. Vi må derfor tro at det er dette stedet som ble kalt "Hølgesundt" eller Heli-sund.

De øvrige overfartsstedene er ikke registrert med spesielle navn. Ved sørenden av Øyern fins en forbindelse tvers over innsjøen fra Nes- Mørk-området i Spydeberg til vika rett sør for Sandstangen i Båstad. 1775-kartet har avmerket et gammelt sundsted nedenfor Nes, med vei nordover direkte til Mørk. Vinterveien over isen tok av fra sundstedet i Båstad og tok land på andre siden, nærmere Mørk, og lenger nord enn det gamle sundstedet på denne siden. Det fins også andre kilder som forteller om denne

⁴¹ Akershus stift og amt, Brev fra danske sentralinstanser -1814, eske 21, 1747.

⁴² Østensvig 1965:157 ff.

⁴³ Nielsen 1875:79.

⁴⁴ Rygh 1897 Smaalenenes Amt:90. RK, Akershus lensregnskap 1600, 12.1. Wilse 1791-94:79 og 1779:474.

⁴⁵ Reichwein 220; Wilse 1779:474.

vinterveien. Et kompanikart fra 1797 over Trøgstad, Enebakkneset og Fet har denne forbindelsen tegnet inn over Sandstangen og kun som vintervei.⁴⁶

Det øverste overfartsstedet som er registrert i Glomma, fins på Wilses kart over Spydeberg. Her er det tegnet inn like nedenfor Vittenbergfossen. På dette stedet var det, i følge en beskrivelse fra 1885, mulig å sette over elva med båt ved lav vannstand. Det var før elva ble regulert på dette stedet. Overfartsstedet skulle være til Skråperud i Spydeberg.

Et stykke nedenfor Vittenberg ligger en plass med navn Kastet. Her var det i følge både Wilse og 1885-beskrivelsen, et overfartssted for båter. Denne delen av Glomma ble kalt Lierflaet, etter Liergårdene like i nærheten, i Askim. På Spydeberg-siden var det Holm som lå nærmest.

Det fjerde av Wilses overfartssteder lå like nedenfor Onstadsund, ved Langenes. Herfra gikk det i 1775 vei ned til elva, samtidig som det på andre siden gikk vei opp til Holm. Sundstedet er avmerket særskilt på det økonomiske kartverket fra 1817.

Ved Sandsbukta lenger nede, var det også mulig å ta seg over elva med båt på 1700-tallet. Dette var rett nedenfor stryket, tett etter Fossumfossen. På Askimsida var sundstedet like ovenfor Sando, og landingsstedet på den andre sida var nord for Prestegården. Mellom Dalen og sundstedet ryddet Wilse i 1785 en plass like ved sundstedet.⁴⁷ Plassen ble oppkalt etter Wilse selv og etter sundstedet med navnet Vilsund. På dette stedet lot det seg i følge Wilse gjøre å sette over med en liten båt eller "paa en liden Eke" når vannføringen var liten og vannstanden lav, d.v.s. vinterstid uten is. Sommerstid, når elva var på sitt høyeste, lot det seg derimot slett ikke gjøre. Beskrivelsen fra 1885 tar også med dette overfartsstedet.

De to nederste sundstedene på Wilses Spydeberg-kart ligger i nærheten av hverandre, mellom Helisund og Grønsund. Det øverste av disse to lå i Kastalsbukta mellom Holm i Skiptvet og Kastalen i Askim. Stedet er dårlig avmerket på Spydebergkartet fra 1779, men tydelig omtalt i 1885 som et sted der man kan ro over elva. Det nederste er imidlertid utvetydig inntegnet på kartet, men derimot ikke omtalt i 1885. Nærmeste gård på Askimsida er Vammeli. Landingsstedet i Skiptvet ligger nær Svae. Vammeli er nevnt som skysskifte i 1604. Dette kan tyde på at sundstedet var i bruk på den tiden.

Av de ti nevnte sundstedene i Båstad, Askim og Eidsberg, må de fleste ha vært beregnet vesentlig til persontransport. I tre tilfeller blir ordet ferje benyttet. Det gjelder Helisund, Grønsund og Onstadsund. Ved Helisund viser de økonomiske kartene fra 1770-åra og begynnelsen av 1800-tallet, at tilførselsveiene langt fra ble oppfattet som hovedveier. Kun ved Onstadsund og Grønsund hører vi om betaling for ferjingen, egne sundmenn utliknet sundtoll på distriktene omkring. Og det er bare disse to sundstedene som er avmerket mellom Øyern og nedre del av Glomma på et detaljerte kompanikart fra 1764.⁴⁸ Når vi skal prøve å kople sundstedene til veisystemet, må det følgelig

⁴⁶ Kart NGO AI90;37 udat. <1797> Trøgstadske Compagnie. Hans Nobel Coucheron; Wilse 1779; Skulberg 1949,275; Nielsen 1885:27.

⁴⁷ Kart NVE M & T nr. --- Schive. Wilse 1779:15

⁴⁸ Kart NGO AI90;38, 1764 Det 2det Agershuusiske National Infanterie regiment og Westre Eidsbergske Compagnie Destrict. Major Bastian Hals.

legges størst vekt på disse to sundene. Overfartsstedet over Øyern synes å ha vært viktigst som vintervei.

Ferjer

Ferjene varierte i størrelse og antall mellom de enkelte sundene. Overfarten ved Vilsund skjedde, ifølge Wilse, med en liten båt, en eke. Her var det trafikk bare ved lav vannstand og liten vannføring. Store deler av året var dette sundstedet ubrukelig på grunn av sterk strøm og stor vannføring. Ved Onstadsund var det derimot ferjetrafikk det meste av året. Og her var det ofte stor og tung trafikk. Særlig gjaldt dette militær trafikk.

30. april 1599 møttes representanter for de enkelte sokn i området til besiktigelse av Onstadsund. De skulle komme med forslag til drift av sundstedet, og de representerte et vidt område. Det var besiktigelsesmenn fra hele det området som betalte fast sundtoll til Onstadsund. Dette distriktet omfattet Aremark ved svenskegrensen i øst, Rakkestad i sør, Hobøl i vest og Enebakk og Hemnes i nord. Sundmannen, Simmen Matissen, ble pålagt å holde to menn til hjelp i ferjingen. Det skulle være hele fire gode hesteflåter og en god eke til en eller to hester. Om disse påbudene ble etterlevet, vet vi ikke. En klage drøyt 100 år senere tyder på at det nok ikke var mer enn én flåte her på den tiden.

I 1749 var det imidlertid to flåter i Onstadsund med kapasitet på henholdsvis syv hester pluss syv mann og fire hester pluss fire mann⁴⁹. Etter en dødsulykke med ferja vinteren 1834 ble det holdt forhør og besiktelser. På ulykkesturen hadde det vært seks hester med slede og lass, samt 10 mann ombord på ferja. Etter vitneutsagn hadde den nok enda større kapasitet, men ferja var lekk. Det var sterk vind og mørkt da det gikk galt, og både øsekar, dregg og reserveårer manglet. Ferja, som var ca. 10 meter lang og om lag fire meter bred, var helt uten rekkverk. I 1840 ble det tatt i bruk en ny ferje på 11x4,5 m. Heller ikke denne fikk rekkverk, men nå kom det en ekstra styreåre akter i tillegg til de to roårene foran.

Sundeierne i Onstadsund holdt til enhver tid bare én ferje på elva i tillegg til en eke. Selv om myndighetene ville ha begge på vannet samtidig, ble det med den ene. Med to ferjer ville man ha kunnet korte ventetiden for de reisende, men eierne var redde for at ferjene skulle gå tapt. Mellom 1830 og 1836 skal fire ferjer ha gått i fossene. Med én ferje på land hadde man den nødvendige reserve i behold.

Sundtoll

Ordringen med ferjehold og sundmann ble finansiert på to forskjellige måter; betaling for hver enkelt reise og avgift fra de omkringliggende gårdene. I følge beskrivelsen fra 1599⁵⁰ kostet det to skilling for en hest, én for en mann og fire skilling for hest, slede

⁴⁹ Rogan 1984:117-118.

⁵⁰ Akershus stift og amt, Brev fra danske sentralinstanser -1814, eske 21, 1747.

og mann. I 1784 var takstene 24 skilling for en firehjulsvogn med lass og to hester. Kjerre med hest og lass kostet halvparten så mye og en chaise eller karjol med hest, åtte skilling. For en slede med mann og hest ble det betalt like mye i 1784 som i 1599. Og én person betalte fortsatt én skilling for overfarten. For et fe ble det betalt like mye som for tre sauer - en skilling.

Stykkprisen gjaldt langveisfarere. Bøndene i området betalte en avgift pr. år. Denne sundtollen ble utlignet etter størrelsen på gårdene og etter avstanden til sundstedet. Fra de nærmeste sognene skulle det svares tre skippund tunge (kornvarer) årlig av en fullgård. Fra sognene helt i utkanten av sundtollsdistriktet var tilsvarende sats et skippund. Dette gjaldt bl.a. Hemnes i Høland, Aremark og Skiptvet. Sistnevnte sogn hadde ikke på langt nær den samme lange avstanden til sundet som f. eks. Hemnes. Bøndene i Skiptvet hadde imidlertid ikke så stort behov for å bruke Onstadsund. Skiptvet hadde dessuten sitt eget sundsted ved Grønsund. Her ble det forøvrig ikke betalt sundtoll før på slutten av 1700-tallet, og da bare fra Skiptvet.⁵¹ Sundmannen i Grønsund krevde inn ferjepenger pr. overfart.

For Enebakk var det særskilte sundtolltakster. For størstedelen av Enebakk på vestsiden av Glomma var fullgårdstaksten et skippund. For den nordligste delen var taksten det halve. Dette gjaldt i området fra kirken og nordover, eller "paa den Nørdre side Enneback Kiercke Elf"⁵². Enebakneset på Østsida av Øyern svarte ikke korntoll til Onstadsund.

Sundtollen går tilbake til middelalderen. Satsene ble etterhvert fastsatt av myndighetene, men innkrevingen ble helt overlatt til sundeieren. Uten fogdens autoritet kunne det være vanskelig å få inn tollene. I mange tilfeller var det så dyrt å kreve inn tollene pga. de store avstandene og de små beløpene at oppsøkende innkreving ikke lønte seg. I stedet forsøkte sundeierne å få sundtollen innlevert. Tidlig på 1700-tallet skulle kornet leveres til tiendebodene ved kirkene. Senere ble det bestemt at sundtollen skulle samles på ett sted i hver bygd. I Eidsberg skjedde dette på Mustorp.

Sundtollen i Onstadsund eksisterte formelt sett fram til slutten av 1860-årene da bøndene ble enige med sundeierne om innløsning. Grunnen var at sundtrafikken var blitt overflødig i og med at Fossum bru sto ferdig i 1857. De siste årene hadde det imidlertid vært vanskeligere enn noen gang å få inn tollene.

Veinettet 1500 - 1800-tallet

Mens kildene til veisystemet var sparsomme i middelalderen, får vi en rekke direkte beskrivelser etter 1500, oftest på kart. Ikke alle kart er like detaljerte og de færreste er nøyaktige. Det beste i så måte fra denne perioden er et kartverk i stor målestokk fra 1770-åra. Kart som er eldre enn dette, gir bare omtrentlige veitraseer og tar på langt nær med alle veier; selv vesentlige veier kan mangle.

⁵¹ Rudie 1966:324 og Senje 1970:127.

⁵² Akershus stift og amt osv. eske 21, 1747.

Reglene om veier i Magnus Lagabøters landslov er klare nok, men det er ikke helt klart hvilke veier disse reglene gjaldt for i vårt område. Landsloven ble avløst av Christian den fjerdes Norske lov fra 1604. Bestemmelsene om veier m.v. er nær identiske i de to lovene. Landslovens landevei ("þjóðvegr/þjóðgata") har nå blitt til "alminde vey". De andre veiene ble fortsatt kalt tverrveier. 1200-tallets regler om baugreid eller veibefaring ble beholdt sammen med den gamle bestemmelsen om 8 alens veibredde på landeveiene. Dette betydde imidlertid ikke at slike veier skulle være like brede på 1600-tallet som da Landsloven ble til. Alenlengden ble nemlig endret i denne perioden.

Middelalderens alenmål var ca. 50 cm. På 1500-tallet ble alenmålet utvidet til ca. 63 cm ved at det såkalte sjællandske alen ble påbudt også her i landet. Den gamle veibredden kan således regnes til ca. 4 m, mens det nye alenmålet førte til at de samme veiene skulle være ca. 5 m brede.⁵³ Denne utvidelsen på ca. 1 m var nok ikke tilsiktet. Årsaken var heller manglende koordinering av de forskjellige lover og bestemmelser enn bevisst planlegging. Vi må vel anta at det tok lang tid før det nye alenmålet slo gjennom i vegstellet.

I forbindelse med utnevning av en veimester for Østlandet i 1664 ble landeveiene forsøkt utvidet fra 8 til 12 alens bredde.⁵⁴ Dette førte imidlertid ikke til noen standardheving, og i bestemmelser fra 1684 og 1740 gikk man formelt tilbake til den gamle 8-alensbredden.

Etter at lovboka av 1604 gikk ut av bruk, har veibestemmelsene stort sett vært gitt som separate regler. I Christian den femtes Norske lov fra 1687 er veiene riktignok omtalt, men bare helt generelt. De detaljerte reglene fins i spesiallover, forordninger o.l.

I veimesterbestillingen fra 23/9 1664 ble de offentlige veiene inndelt i to grupper. Det var "dend Almindelige Vey" som forbandt landsdelene, og en mer lokalt avgrenset vei som gikk til nærmeste kjøpstad eller havn. Utover 1700-tallet kom et skille mellom landeveier og bygdeveier. Både "kongevei" og "festningsvei" nevnes synonymt med landevei, uten at disse to veityper er presist beskrevet.

Uttrykket kongevei er i Norge ikke kjent fra middelalderen, selv om benevnelsen har vært satt i sammenheng med þjóðvegr/þjóðgata⁵⁵. Kjørøveien mellom Kongsberg og Hokksund ved Drammenselva, som var den første i sitt slag i landet, kom til i slutten av 1620-årene. Christian IV ble tillagt æren for denne veien, og den har senere vært omtalt som kongevei. I tradisjonen synes dette uttrykket dessuten å ha vært knyttet til veier som kongene brukte på sine reiser i Norge, uten hensyn til om disse veiene var viktigere enn andre. Denne bruk av ordet kongevei er ikke registrert i Heggen og Frøland før 1800. Fredrik IV kan ha vært innom dette området i 1704 da han bl. a. besøkte Basmo festning.⁵⁶ Men det er ikke klart hvilke veier i Heggen og Frøland han eventuelt benyttet ved dette festningsbesøket.

Kongene reiste som regel på veier som forbandt en landsdel med en annen eller som på annen måte ble ansett som viktigere enn de andre veiene. Etter hvert festnet

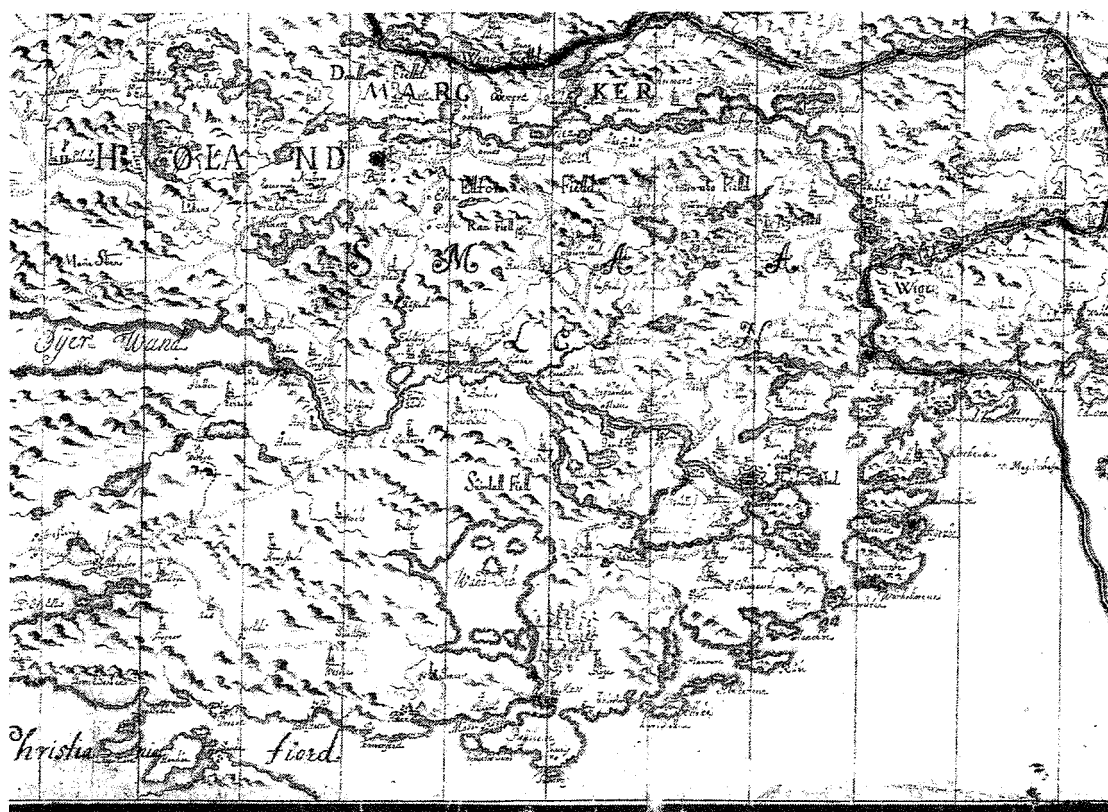
⁵³ Steen 1929:200.

⁵⁴ Stath.ark. 1572-1771, C II 3 23/9 1664.

⁵⁵ Blom 1964:70-71.

⁵⁶ Gùldenlòve 1704.

betegnelsen kongevei seg på slike hovedveier som for det meste var kjørbare. Amtmann Fleischer i Smålenene definerte i 1745 kongeveiene som veier mellom festningene.⁵⁷ Dette var en litt annen definisjon enn den sentralmyndighetene bestemte seg for i 1790-åra. I instruksene 1791 for generalveiintendant Peder Anker i Akershus stift skilles det mellom konge- og festningsveier.⁵⁸ Etter forslag fra Anker ble kongeveier definert som "alle Veie, som gaae igjennem Bygderne, og lede til nærmeste Kiøbstad."⁵⁹ Kongeveiene skulle altså ikke bare brukes om hovedveier mellom landsdeler, men om alle veier mellom bygd og by. Likevel er ikke denne definisjonen tilstrekkelig om vi vil finne ut hvilke veier i Heggen og Frøland som egentlig var kongeveier. Hvis vi ser nærmere på de enkelte veiene, kan vi kanskje komme på sporet av en slik veiklassifisering.



Ill. nr. A: Utsnitt av kart 1696. Maristien er inntegnet øst for Øyern, i venstre billedkant. (Kartet er orientert med nord mot venstre.) *Kilde: NGO A I 16 Land og Grendise Carte Synden Fields udi Norge saavellsom Bahvs Lehns District. H. Brun 1696* (Større utsnitt av kartet finnes bakerst i boken)

Veisystemet på 1300-tallet lar seg ikke beskrive helt ut på grunn av kildesituasjonen. Vi må regne med at det var atskillig flere veier eller veispor enn de som er vist på kart II. På en eller annen måte må alle bebodde steder ha vært tilknyttet veisystemet via gårdsveier, tråkk eller stier.

Kart III (s. 32) viser veier ved slutten av 1700-tallet. Dette kartet bygger vesentlig på et kartverk fra slutten av 1770-åra.⁶⁰ Noen av kartbladene ble ikke tegnet før omkring

⁵⁷ Rudie 1966:342.

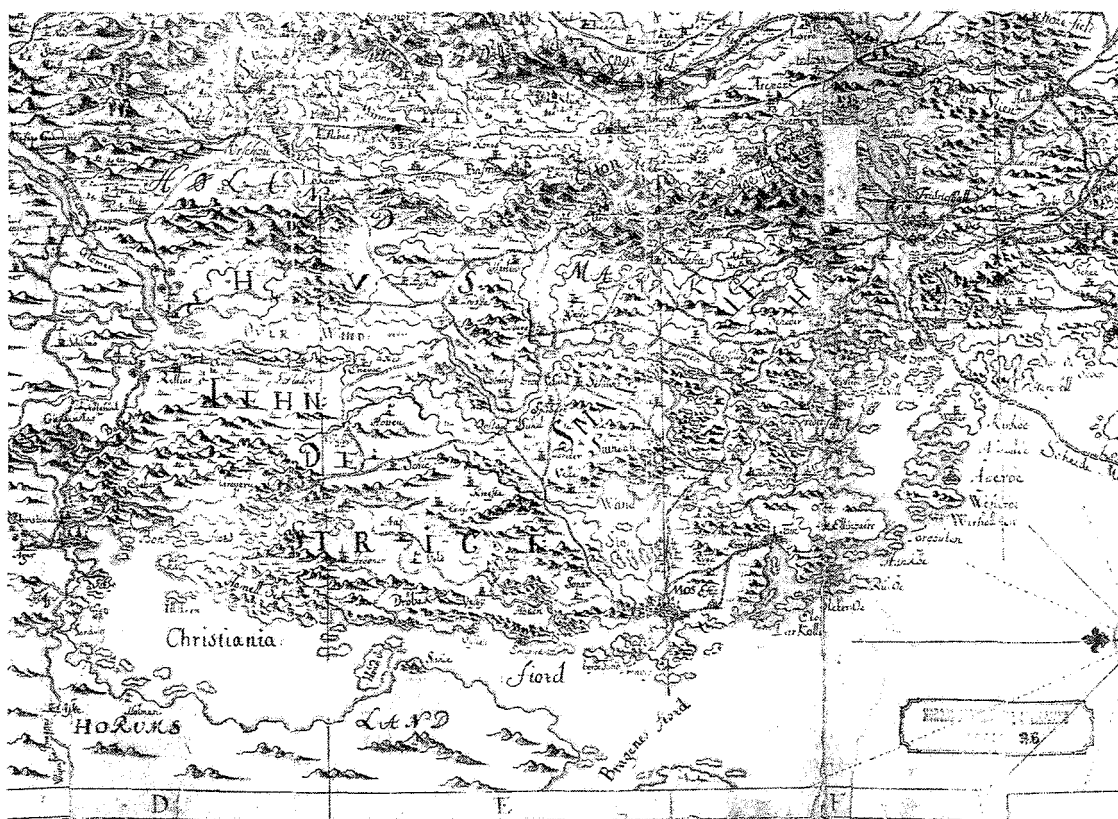
⁵⁸ Instruction 15/4 1791.

⁵⁹ Canc. Prom. 2/7 1791.

⁶⁰ Kart NGO.

1800, men målingene ble gjort i 1770-åra. Dette kartverket inneholder en lang rekke lokale veier. Disse er ikke tatt med på kart III, som først og fremst skal vise hovedforbindelser mellom de enkelte bygdene i Heggen og Frøland og mellom disse bygdene og de nærmeste distriktene. De fleste veiene fra middelalderen er også med på kartet for 1700- tallet. Men nå har det kommet til flere forbindelser med omverdenen.

Opplysningene om veinettet 1500-1800 er hovedsakelig hentet fra reisebeskrivelser og kart. Reisebeskrivelsene går tilbake til biskop Jens Nilssøns visitasberetninger fra slutten av 1500- tallet. Beskrivelsene gir imidlertid kun få og spredte opplysninger om veiene. Kartene gir derimot sammenhengende beskrivelser av veinettet. Disse opplysningene er likevel ikke fullstendige og ofte feilaktige. Først i 1770-åra får vi detaljerte og pålitelige veikart.

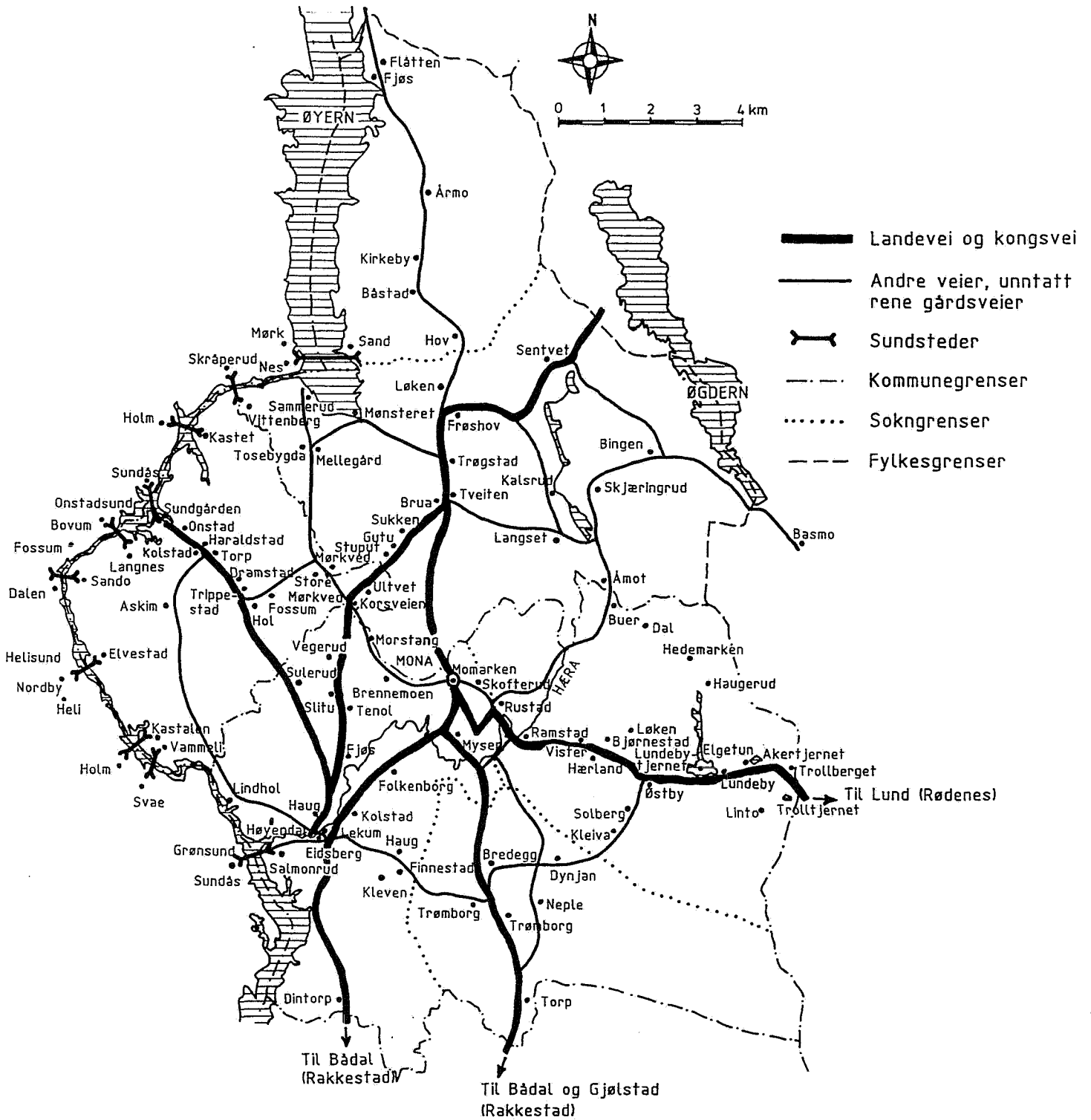


Ill. nr. B: Utsnitt fra kart 1697/1707. Maristien er inntegnet, men ikke navngitt. Jfr. ill. nr. A, s. 30. (Kartet er orientert med nord mot venstre.) *Kilde:NGO A I 36 Grenze Carte Søndensfields i Norge. Fra Gothenborg til Christians Field. Efterseet 1697 og nu forfærdiget 1707. H. J. Brun.* (Større utsnitt av kartet finnes bakerst i boken)

De eldste bevarte kartene med antydninger av veier i Heggen og Frøland er fra midten av 1600-tallet. Det eldste er fra 1650 og er laget av den nederlandske festningsingeniør og kartograf Isaac van Geelkerck.⁶¹ Dette kartet, som tar med det aller meste av Østfold, strekker seg imidlertid ikke langt nok nordover til å få med hele Heggen og Frøland. Trøgstad og det meste av Askim faller utenfor, sammen med den nordligste delen av Eidsberg. Veien mellom Rakkestad, Eidsberg og Askim

⁶¹ Kart RA KBK 8, 1650.

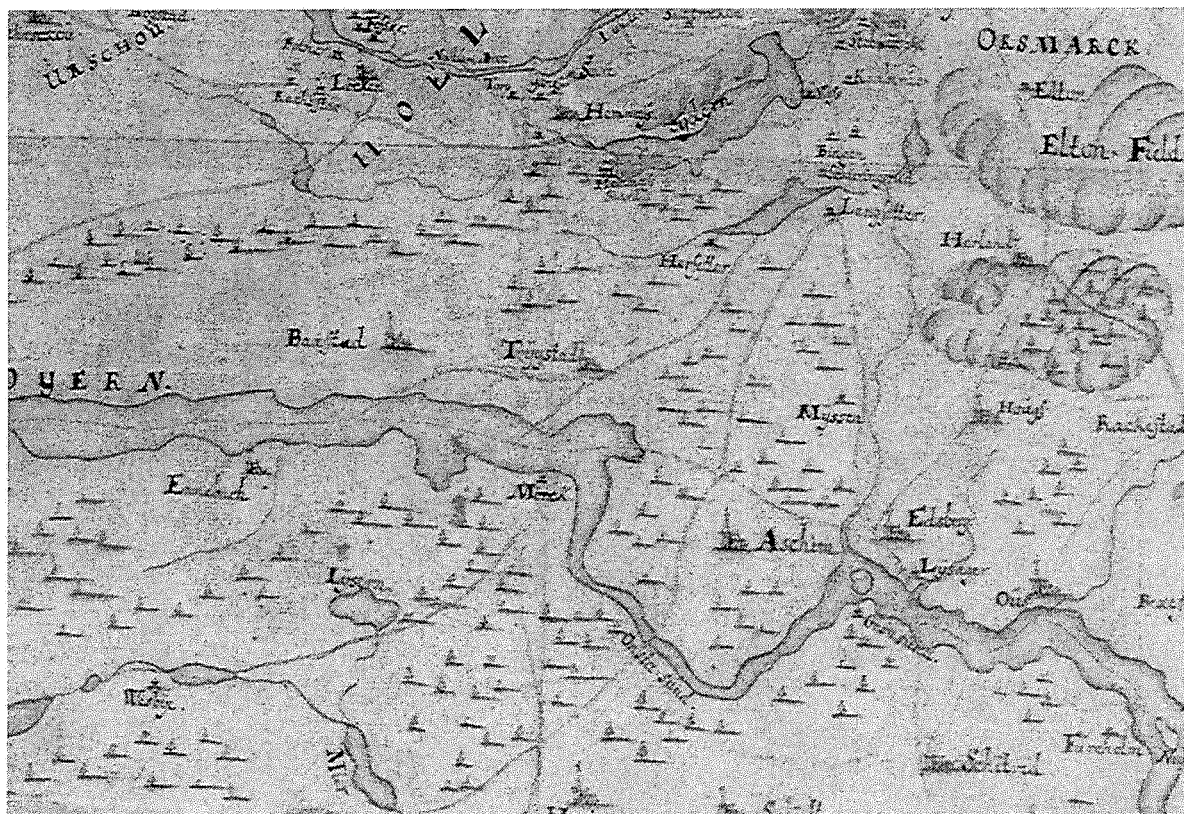
KART III VEIER CA. 1775



J.H.MARTHINSEN 1995, M.B.GÅSEBY

hovedkirker er med, sammen med en vei fra Lekum og østover forbi Hærland kirke. Andre veier innenfor Heggen og Frøland er ikke angitt.

Det nest eldste kartet er en kopi fra slutten av 1600-tallet av et kart fra før 1658.⁶² Fra omkring 1700 er bevart to kart av H.J. Brun.⁶³ Det første er fra 1696 (Ill. nr. A, s. 30), og det andre er laget i 1707 etter forarbeider fra 1697 (Ill. nr. B, s. 31). Begge disse kartene viser sommerveier. Alle de tre kartene har veier via Onstadsund og sørenden av Øyern. De viser også vei fra Grønsund og østover. Det sistnevnte kartet synes å være mest korrekt. Utover på 1700-tallet kommer det til flere kart som har med veier i vårt område. Et kart som viser veier fra 1740 er gjengitt i utsnitt i ill. nr. C nedenfor.



Ill. nr. C: Utsnitt fra kart 1740 med vinterveier. *Kilde: Kart RA: FF 53 Carta Over de her I Norge Sydenfields Cantoneer Qvarteerer, udj de 3de Postteeringer, Saasom de Smaa-leensche, Hølandsche oc Wingersche, med det der imellem liggende Gräntze-Mercke, illumineret oc optrocken. A° 1740 af H. Barth.* (Større utsnitt av kartet finnes bakerst i boken)

Kart fra 1600- og 1700-tallet kan inneholde mange typer av informasjon, men alt er ikke like pålitelig. De fleste av disse kartene ble tatt opp til militært bruk og bl. a. veiene var da av stor viktighet. Kartene gjengir da også veier, men aldri på samme

⁶² Kart NGO A11 (1658-1690-åra).

⁶³ Kart NGO A116, 1696 H. Brun; A136, 1697/1707 H. J. Brun.

måte. De viser først og fremst at veier eksisterte, og kartene er noenlunde å stole på når det gjelder endepunktene for veiene. Eksakte veitraseer lar seg imidlertid ikke lese ut av disse kartene, dertil er de altfor unøyaktige. Noen særlig nøyaktighet finner vi ikke før det økonomiske kartverket kommer i 1770-åra. La oss derfor se nærmere på de enkelte veiene.

Eidveien

Denne veien som antas å ha spilt en stor rolle helt fra forhistorisk tid og til langt ut i middelalderen, ser ut til å ha vært mindre betydningsfull i nyere tid.⁶⁴ På Barths kart fra 1740 fins en vei som likner (Ill.nr. C, s. 33) Men dette kartet er nok noe mangelfullt og skissepreget når det gjelder veiene over land. Kartet viser imidlertid vinterveier på elver og sjøer, og veiene på land ser ut til å være logiske forlengelser av disse. Mens middelalderens Eidvei er en rekonstruksjon på grunnlag av noen få punkter (Kart II, s. 19), fins veien på detaljerte kart i stor målestokk fra slutten av 1700-tallet.⁶⁵ Veitraséen kan dermed rekonstrueres mer i detalj fra denne tiden.

Eidveien fulgte, da som nå, høydedraget rett vest nedenfor Lekum, gjennom Haug, tett ved Tenol kirkested og videre nordover forbi Slitu og Vegerud til møtet med Østvest-veien.⁶⁶ Selve møtestedet mellom disse to veiene ble kalt Korsveien. Dette navnet fins bevart i en kontrakt fra 1768. I denne fikk Ulrik Kristiansen tillatelse til å rydde et jordstykke "ved Korsvejen". Plassen fikk først navnet Korsveien etter beliggenheten ved veikrysset, men ble senere hetende Ulrikstad etter rydningsmannen. Før plassen ble ryddet må navnet ha henspilt på et sted der to veier krysser hverandre. Det har vært de samme veiene som her er kalt Eidveien og Østvest-veien.

Videre nordover fra Korsveien har Eidveien hatt to forskjellige traséer. Den ene av disse to må ha vært nær identisk med 1300-tallets Eidvei. På 1300-tallet (Kart II, s. 19) antas Eidveien å ha gått nordover til Øyern fra Korsveien-Vegerud-området. Slik forbindelse fins også på 1700-tallet. Den må ha hatt samme trase som Østvest-veien fram til Store Mørkved i Askim. Derfra gikk det vei nordover til Tosebygda i Trøgstad. Ved Mellegård delte veien seg i to. En gikk forbi Rud ned til Mønsteret og videre østover til Trøgstad kirke, mens den andre fortsatte nordover mot Øyern. Det er uklart om denne veien gikk helt ned til Øyern. På kartet fra 1770-åra stopper den ved Sammerud- Greverud som ligger nær ved Øyernstranda.

Eidveiens andre trasé gikk ifølge kartverket fra 1770-åra nordøstover fra Korsveien, forbi Ultvet-gårdene og over delebekken mellom Eidsberg og Trøgstad like ved plassen Stuput i Trøgstad. Denne plassen har nok også navn etter beliggenheten. Veien fra Trøgstad stupte her formelig ut i bekkedalen.

En kilometer lenger nord langs den samme veien fins nok et navn som er avledet av beliggenhet ved vei, Gutu. Navnet er udatert, men fantes i alle fall omkring 1800. Det kan være mye eldre. Videre krysser veien en bekkedal mellom Tveiten og Garsrud, like ved plassen Brua. I dette tilfellet må vi også kunne si at veien - eller rettere sagt

⁶⁴ Kart RA FF 53 1740.

⁶⁵ Kart NGO.

⁶⁶ Frøyset, H. 1959:142.

brua, og dermed også veien - må være eldre enn plassen. Ved Brua møter denne grenen av Eidveien en nord-sør-gående vei mellom Fet og Rakkestad over Momarken. Den sistnevnte veien (Kart III, s. 32) gikk tett ved kirkestedet i Trøgstad med forbindelse ned til Øyern ved Mønsteret.

Eidveiens traseer fra 1700-tallet kan antyde både utvikling og stabilitet i forhold til middelalderen. I denne sammenheng er det nok riktigst å se på de to delene nord og sør for Korsveien hver for seg.

Den sørligste delen synes å ha hatt samme trase på slutten av 1700-tallet som den hadde på 1300-tallet. Den nordligste delen kan allerede i middelalderen ha hatt to forskjellige løp samtidig; et vestlig over Tosebygda til Øyern og et østlig til Fet-Rakkestad-veien ved plassen Brua i Tveiten-Garsrud-området, med mulig tilknytning til Øyern fra Trøgstad kirke. Manglende kildebelegg gjør at det østlige alternativet ikke er tatt med på kart II. På 1700-tallet har nok det østlige alternativet vært mer benyttet til gjennomgangstrafikk enn den vestlige grenen til Øyern. Årsaken til dette ligger i utviklingen av landverts forbindelse mellom Fet og Trøgstad på østsiden av Øyern.

Eidveiens regionale funksjon var opprinnelig å knytte forbindelse mellom Øyern-Glomma i nord og kystområdene i sør. Med vei langs østsiden av Øyern ble vassdraget trafikalt sett en bakevje, i alle fall i den frostfrie delen av året. Om vinteren snudde imidlertid frosten mulighetene. Da kunne fortsatt både Øyern og Glomma nedenfor fossene framstå som tiltrekkende ferdselsårer med isflater som veier av beste klasse. Med jevn og uhindret atkomst både til nordenden av Øyern og ut til Sarpsborg-Fredrikstad-distriktet beholdt Eidveien vinterstid noe av sin fordums rang som hovedferdselsåre.

Øst-vest-veien

Størstedelen av denne veien regnes blant de eldste i distriktet. Fra middelalderen av har den i hovedsak hatt en og samme trase fram til 1800-tallet. På Bruns kart fra 1696⁶⁷ er den avmerket som en slags hovedvei med forlengelse vestover mot Christiania og østover til Rødenessjøen og derfra nord til Basmo (Ill. nr. A, s. 30). Veien er avmerket på samme måte på kart utover på 1700-tallet.

Veitraseen på 1700-tallet fulgte lengst i øst den samme veilinja som er omtalt i middelalderkapitlet (Kart II, s. 19). Mens middelderveien har relativt få holdepunkter, kan den nå angis i detalj. Veien kom fra Rødenes over den samme åsen som i bronsealderen, like ved den tidligere omtalte bronsealderrøysa. I kilder fra slutten av 1700-tallet er åsen kalt Trollberget. Derfra gikk veien rett vestover til Elgetun. Like under åsen krysset veien ei myr, og her fins det i dag ei rekke med parallelle kavler nede i myra. Tidligere må det ha vært ei kavlebru her, uten at vi kan si når den ble laget. Brua er, sammen med flere andre kavlebruer på samme veistrekning, avmerket på kart fra 1770-åra.⁶⁸

⁶⁷ Kart NGO A I 16, 1696 H. Brun.

⁶⁸ Kart NGO Milkart.

Sommerstid var veien kjørbar, selv om den var kupert. Vinterveien fra Rødenes kom inn i Eidsberg litt lenger nord. Den gikk via noen myrer i Rødenes, over Åkertjernet nær Borgås og hadde således en langt flatere profil fram til Elgetun. Sønnafor Trollberget kom det en annen vintervei østfra. Den krysset prestegjeldsgrensa like ved Trollbergtjernet, dengang kalt Trolltjernet. Veien krysset Linto-tjerna og møtte den nordligere vinterveien etter at den hadde passert Elgetun. Derfra gikk det en trase over Lundebyttjernet, gjennom Løken-gårdene, Bjørnstad og fram til Hærland kirke.



III. nr. D: "Eggen om Onstadsund og Langenes med Pontonbroen og Forskandsningerne fra 1814. Efter et kart fra 1817". *Gjengitt etter mulig vedlegg til Aubert 1911.*

Sommerveien var kortere, men brattere. Særlig gjaldt dette den østlige delen av veien. Vestover fra Elgetun gikk den på bru over flere mindre elver, via gårdene Østby og Hærland, forbi Ramstad og over Hæra i nærheten av Rustad. I dag finner vi vadestedet ved denne overgangen og det er rester av bruer ikke langt fra nåtidens bru for europavei nr. 18. Veien gikk videre til Momarken på begge sider av Høytorp- eller Skofterud-kollen som åsen hette på 1700-tallet. Siden veien på østsida var noe slakere, må vi anta at hovedmengden av trafikken gikk her.

Fra Momarken fulgte veien Mona-ryggen på framsida forbi Brennemoen og Morstang. Den krysset Eidveien ved plassen Korsveien. Helt nord i Eidsberg fulgte veien delet mot Askim og endret retning sørvestover ved Mørkved. Herfra gikk den på en rygg mellom to bekkedaler, forbi Fossum og Hol og over til Trippestad. Nordvestover gikk det stort sett unna bakke forbi Dramstad, Torp, Haraldstad og Onstad til Sundgården med overfart over Glomma.

Hvis vi sammenholder den antatte 1300-tallsveien (Kart II, s. 19) med beskrivelser fra slutten av 1700-tallet (Kart III, s. 32) finner vi flere likhetspunkter. Utgangspunktene er de samme - i øst Trollberget med bronsealderøysa og i vest Sundgården ved Onstadsund. Middelalderens stevnested Østby og Hærland kirke ligger fortsatt med klar tilknytning til veien. Monaryggen er holdepunkt både på 1300- og på 1700-tallet. Det samme gjelder Trippestad på 1700-tallet og Trippestadåsen i middelalderen.

Østvest-traseene på kartene II og III stemmer imidlertid ikke overens helt ut. Dette må delvis komme av at middelalderveien er rekonstruert med få holdepunkter, mens 1700-tallsveien er hentet fra fullstendig beskrivelse på kart. Vi kan fastslå at veitraseene i hovedsak har vært identiske.

Krigshandlingene i 1814 førte til en kortvarig fast, eller rettere sagt flytende, forbindelse over Glomma i tilknytning til Øst-vest-veien. Det ble slått pontonbro over elva litt nedenfor Onstadsund som et ledd i forsvaret av Langenes skanse. (Se ill. nr. D, s. 36.) De norske styrkene holdt Langenes skanse, men pontonbrua ble likevel ødelagt etter kong Kristian Fredriks direkte, men omdiskuterte ordre.⁶⁹ Flytebrua hadde en viktig funksjon den korte tida den var i bruk selv om det var en del praktiske vansker i forbindelse med tømmerfløtingen.⁷⁰ En fast broforbindelse til sivil bruk over denne delen av Glomma skulle ennå la vente på seg i mer enn 40 år.

Veier til Rakkestad, Høland og Basmo

Geelkercks kart fra 1650 viser kun én veiforbindelse mellom Eidsberg og Rakkestad. Dette kartet er imidlertid svært oversiktsbetont og tar slett ikke med alle veiene. Kart fra slutten av 1600- og begynnelsen av 1700-tallet har med flere veier mellom de to prestegjelda. Den ene veien fra 1650-kartet gikk mellom de to hovedkirkene. Fra Eidsbergkirken gikk den sørover nærmere Glomma før den svingte innover i landet igjen forbi Dintorp og videre gjennom Os sogn til Rakkestad kirke. Huseby, som ikke

⁶⁹ Lindbäck-Larsen 1945:398-403; Angell 1914:315-316.

⁷⁰ Aubert 1911:200-201.

er nevnt på kartet, var skysskifte i 1604.⁷¹ Siden det er lite sannsynlig at skysskifter lå uten noen tilknytning til vei, kan denne veien være langt eldre enn kartet. Den går nok i alle fall tilbake til 1500-tallet.

Denne veien via Eidsberg kirke kan imidlertid ikke kalles festningsvei. Veien mellom Fredriksten, Basmo og Kongsvinger festninger gikk lenger øst. Den kom inn i Eidsberg ved Torp, gikk forbi Trømborg kirke og til Mysen og Momarken. Her delte den seg. Basmoveien gikk østover forbi Rustad og langs Hæra inn i Trøgstad ved Åmot. Herfra gikk den innom bl.a. Skjærungsrud og Bingen og svingte deretter sør-østover langs Øgderen før den gikk ut av Trøgstad og sør til Basmo. I 1604 er Grefslie nevnt som skyss-skifte. Da har det nok vært vei i nærheten av denne gården lenge før festningen på Basmo kom til.⁷² Festningsveien til Kongsvinger gikk nordover fra Momarken, forbi Tveiten, Trøgstad kirke, Frøshov og Sentvet og inn i Høland.⁷³ En kilde fra 1822 antyder at kongeveien mellom Tveiten og Sentvet gikk via Langset og Kalsrud i 1790-åra.⁷⁴

Basmo festning ble anlagt som skanse i 1680-åra. Da hadde det allerede eksistert festningsanlegg i Kongsvinger og i Fredrikshald i 40-50 år. Som festningsvei betraktet må derfor veien Torp-Mysen-Trøgstad-Høland være eldre enn sidelinjen til Basmo. Veiene eksisterte før festningsanleggene kom til, men festningstilknytningen gjorde nok at utbedringer og vedlikehold fikk høyere prioritet.

I 1745 ble Basmo festning nedlagt. I en samtidig omtale går det fram at trafikken på veien til Basmo var liten allerede i slutten av 1730-årene. Etter nedleggelsen av festningen ble statusen som festningsvei borte, og dermed må utbedringer og vedlikehold også ha blitt tilsvarende redusert.⁷⁵ Veien var likevel kjørbar i 1794.

Momarken - Nedre Glomma (Grønsund)

Veien mellom Mysen og Eidsberg kirke er lagt inn på 1300-tallskartet selv om den ikke er nevnt direkte i kilder fra den tiden. Slikt kildebelegg får vi først i og med Geelkercks kart fra 1650. Her går den fra gården Lekum innerst i Lekumevja, og passerer Folkenborg slik som middelalderveien også må ha gjort. På det økonomiske kartverket fra 1775 er veien ført helt ut til Grønsund i Glomma, med sundsted nedenfor Salmonrud og forbindelse over til Skiptvet.

Strekningen fra Eidsberg kirke og ned til Grønsund må ha vært en viktig vei. Wilse karakteriserer den i 1790-årene som en "a parte Kjørevej", noe som viser at den var av de bedre kjøreveiene, sannsynligvis godt vedlikeholdt.⁷⁶

Veien mellom Mysen og Grønsund ble omlagt og forbedret i 1808-09 som et ledd i den generelle forsvarsmessige opprustningen i området. Samtidig ble det forsøkt å lage pontonbro over Grønsund. Forsøket mislyktes, dels på grunn av varierende vannstand

⁷¹ RA Akershus lensregnskap, Bygningsskatt 1604 Frøland og Heggen len.

⁷² Wilse 1791-94:78-79.

⁷³ Rudie 1966:227.

⁷⁴ Ingier 1822:811.

⁷⁵ Wilse 1791-94:pgf. 15.

⁷⁶ Op. cit.: 78-79.

og dels pga. tømmerfløtingen i elva. I stedet ble det konstruert store flåter og samlet båter til ferging av militære tropper.⁷⁷

Lekum - Askim

Flere av kartene fra 1600- og 1700-tallet har innlagt en vei mellom Eidsberg kirke og Onstadsund. I nærheten av denne veien lå det to skyss-skifter i 1604. Det var Halstvet i Eidsberg som lå kloss ved veien og Vammeli i Askim som lå litt lenger unna.

Sistnevnte gård var sannsynligvis også sundgård for overfart over Glomma på slutten av 1700-tallet. Nøyaktig trase til veiforbindelsen Lekum-Askim får vi først med det økonomiske kartverket fra 1770-åra. Det var to alternativer.

Den ene veien tok av vestover like ved plassen Høyendal, som lå ved evja, tvers overfor Lekum. Den gikk videre forbi Lindhol og Askim kirke til Torp ved Østvest-veien. Ikke langt fra Høyendal krysset veien en bekkedal der en av bakkene hette Hestesprengen.⁷⁸ Navnet tyder på at denne veien kunne være vanskelig med hest og doning. Det er derfor grunn til å tro at det andre alternativet helst ble valgt når det gjaldt gjennomfart til Askim kirke og Onstadsund - i hvert fall når det var tyngre lass.

Den andre veien mellom Lekum og Askim fulgte Eidveien langs Lekumelva forbi Haug. Litt sønnafør Fjøs krysset den samme bekkedal som den andre veien, men høyere oppe og dermed med mer behagelig profil. Den passerte Sulerud og møtte Østvest-veien ved Trippestad. På det økonomiske kartet er veien kalt "Sommer og Vinter-Vey fra Onstad Sund". Dette støtter antakelsen at den østligste av de to nevnte veiene mellom Lekum og Askim ble ansett som den viktigste.

Eidsberg kirke - Trømborg kirke - Hærland

De eldste kartene inneholder svært lite informasjon om denne veien selv om den er avmerket. Vi kan ikke helt utelukke at den delvis kan ha fulgt traseen mellom kirkene Eidsberg og Hen (Se kart II, s. 19). I 1775 er den imidlertid tydelig avmerket med en mer nordlig trase slik som angitt på kart III. Den går da mellom Haug og Finnestad og i god avstand fra Kleven. Den kan derfor ha eksistert uavhengig av middelalderveien til Hen, via Kleven. Den veien er nemlig ikke med på 1775- kartet selv om det er tegnet inn vei til Hen-gårdene. Veien til Hen kirke tapte vel noe av sin betydning etter at kirken ble nedlagt på 1300-tallet.

Veien mellom de to kirkene Eidsberg og Trømborg må ha vært i dårlig forfatning på 1700-tallet. Wilse sier selv å ha utbedret veien⁷⁹, men fortsatt var den delvis skral. Den østligste delen av veien - fra Trømborg kirke til Hærland - er avmerket på kart 1764 med trase fra Filtvet via Neple til Dynjan og videre østover åsene.⁸⁰ I 1770-åra er den

⁷⁷ Ingier 1822:816; Johannessen 1994:24.

⁷⁸ Senje 1970:117.

⁷⁹ Wilse 1791-94:78.

⁸⁰ Kart NGO A I 90;38,1764.

inntegnet via Bredegg til Dynjan. 40 år senere ser det ut som om veien gikk fra Trømborg-gårdene til Dynjan, med en vintervei mer direkte fra Trømborg kirke.

Fra Dynjan fortsatte veien over skogen til Østby i Hærland. Ved foten av åsen, ned mot Solberg, gikk veien forbi plassen Kleiva. Denne plassen må ha fått navn etter den bratte delen av veien nedover åssida. Kleiva er omtalt som en gammel plass i 1723.⁸¹ Vi kan derfor trygt si at plassen må være fra 1600-tallet. Hele veien er antydnet på kart både fra begynnelsen av 1700-tallet og fra midt på 1600-tallet. Siden plassen har fått navn etter veien kan vi slå fast at veien i åssida eksisterte midt på 1600-tallet. Men det er uråd å si hvor lenge det har gått vei her.

Veien Eidsberg kirke-Trømborg kirke-Hærland ble ikke særlig godt vedlikeholdt og heller ikke utbedret utover 1700-tallet. I 1826 er den beskrevet som ridevei, noe den kanskje har vært hele tiden. Senere ble den vestlige delen opprustet, mens delen lengst øst, mellom Dynjan og Kleiva, forble sti.

Veiforbindelse til Fet

Ferdselen langs Øyern kan, som vi har sett, være svært gammel. I den eldste tida må trafikken ha gått over Øyern, med båt sommerstid og på vintervei på isen når det lot seg gjøre. Men når fikk vi vei på tørt land langs østsida av innsjøen? I 1593-94 var det skysskifte på Årmo, noe som viser at det i alle fall var vei nordover fra Trøgstad, gjennom Båstad, på denne tiden.

På 1700-tallet ble veien mellom Trøgstad og Fet kalt Maristien.⁸² Navnet har vært forsøkt satt i forbindelse med pilgrimsreiser fra middelalderen, selv om navnet ikke er belagt fra denne tiden. Maristien er nevnt i en rapport fra general Lutzow i 1716 i forbindelse med Karl den tolvtes felttog mot Kristiania. Et samtidig kart viser at denne veien gikk fra Båstad kirke til Fet. (Jfr. kart 1696 og 1707, ill. nr. A, s. 30 og B s. 31) Maristien er ikke med på Barths kart fra 1740, ill. nr. C, s. 33. Dette kan skyldes at Maristien var vanskelig farbar vinterstid.

Eldste registrerte belegg for navnet Maristien finner vi på et kart fra 1680-åra.⁸³ Det er imidlertid uråd å fastslå når den ble ryddet eller bygget. Jens Nilssøn reiste i dette området i 1584. I hans opptegnelser heter det om hjemturen fra Trøgstad til Oslo: "Der fra frem om Aarenæs i Fæd sogen oc saa til Oslo igen, med stor umage oc liffs fare." Reisen foregikk i slutten av mars måned. Siden reisen gikk forbi Årnes (nå i Rælingen) må vi tro at den gikk over Øyern. Isen her kan ha vært usikker og dermed livsfarlig på denne tiden av året, 28. mars. Hadde det eksistert noen brukbar vintervei i nærheten, ville han vel ha valgt den.

En annen mulig forklaring på den store "umage oc liffs fare" kan være at isen ikke bar og at herr Jens reiste over land. I så fall viser hans opptegnelse at denne veien - Maristien - kunne være direkte farlig på vinterføre.

⁸¹ RK Matr. 1723, 99 Rakkestad, Heggen og Frøland fgd.:151b. Kart NGO A II, eldre enn 1750; AII, 1658-80.

⁸² Frøyset, K. 1956-57:80-81; Norske samlinger I:416; Kart NGO A III 1716.

⁸³ Kart NGO A I 1, 1658-1690-åra, jfr. NGO 1904:7, note 1; Biskop Jens Nilssøn 1594-97:43.

Kjøreveier og andre veier

Kart III (s. 32) viser langt fra alle veiene i Heggen og Frøland i 1770-åra. Veier som kun var gårdsveier, er utelatt. Men det er ikke enkelt å avgjøre i alle tilfeller hvilke veier som kun var gårdsveier. La oss se på ett eksempel. Helt øst i Hærland er det ikke avmerket noen nord-sørgående vei. På kartverket fra 1775 er det her en sammenhengende linje av gårdsveier fra Øst-vest-veien til veien til Basmo. Gårdsveiene går fra Lundeby via Haugerud, Hedemarken og Dal til Buer- Åmot. Veien er registrert verken i beskrivelser eller på eldre kart. På det økonomiske kartverket fra 1817 er den kun angitt som gårdsvei. Veien er derfor ikke tatt med på kart III. Det samme gjelder mange veier som i og for seg kan være meget gamle, men som antas kun å ha fylt helt lokale behov. Slike veier må det ha vært mellom de fleste gårdene og grendene i hele Heggen og Frøland.

Opplysningene om kongeveiene slik de er lagt inn på kart III, stammer for det meste fra Wilses beskrivelse 1794. I tillegg til hans landeveier er tatt med strekningen Momarken-Tveiten for å få med hele den viktige festningsveien mellom Fredrikstad og Kongsvinger slik den er lagt inn på 1775-kartet. Om hele Øst-vest-veien var betraktet som landevei er uklart. For Hærland og bygdene lenger øst må denne veien ha fortonet seg som landevei etter definisjonen. Veien var jo hovedforbindelsen til Christiania for disse bygdene.

Veistandarden på 1500- og 1600-tallet har nok ikke vært særlig høy. Begge de to biskopene Jens Nilssøn og Nils Glostrup som visiterte i Askim, Eidsberg og Trøgstad henholdsvis på slutten av 1500-tallet og i 1620-30-åra, foretok de fleste av disse reisene vinterstid. Tidspunktet for reisene ble nok valgt etter føret. Vinterveiene kunne gå over myrer og vann, noe som medførte slake profiler. Sommerveiene derimot gikk helst over tørt land, over åser med bakke opp og bakke ned.

Om vinterveier var fordelaktige for personbefordring, var de ofte helt nødvendige for frakt av gods og tyngre lass. Dette gjaldt i alle fall så lenge kjøreveier enten manglet helt eller ikke var gode nok. Særlig i forbindelse med festningene var det behov for mye tung transport.⁸⁴ Til byggingen av Basmo festning trengtes bl. a. kalk og stein. Til driften av festningsgarnisonene trengtes proviant og utstyr til soldatene og fôr til hestene. Denne transporten som bøndene ble pålagt å utføre, foregikk for det aller meste vinterstid. For bøndene i Heggen og Frøland gjaldt dette særlig Kongsvinger, Basmo og Fredriksten festninger; tidligere var det utbygging og vedlikehold av Akershus festning som fordret transportytelser. Alle de tre festningene ble anlagt på 1600-tallet. Også utover 1700-tallet ble det bygget, selv om Basmo ble nedlagt i 1745.⁸⁵

På 1700-tallet må veiene ha blitt forbedret. I slutten av 1730-åra beskriver fogden Sigholt veisituasjonen i distriktet med å hevde at det da ikke var noen "---almindelig eller allfarende landevei ---" gjennom Heggen og Frøland. I en veikarakteristikk fra

⁸⁴ Rudie 1966:336.

⁸⁵ Ingier 1822. Rudie 1966:227.

Askim 1745 heter det: "Hos os er ingen mile-pæle, men lange mile og onde veje".⁸⁶ Det fantes heller ikke milepeler langs noen av veiene i de to andre prestegjeldene i fogderiene. Vi må tro at veiene var like "onde" i Trøgstad og Eidsberg og at milene derved føltet like lange som i Askim. Virksomheten ved Basmo gikk mot slutten og derfor var det heller lite trafikk på veien dit. 60 år senere er imidlertid situasjonen ganske annerledes.

I 1794 gir Wilse en helt annen karakteristikkk av veinettet. Da var det et helt mønster av lande- eller konge-veier i det samme området (Se kart III, s. 32). I tillegg til kongeveiene, var de fleste av de andre veiene på kart III kjørbare på slutten av 1700-tallet, selv om ikke alle tillot like tunge lass. På den vestligste veien gjennom Askim og Eidsberg finner vi navnet Hestesprengen, og på veien mellom Trømborg kirke og Hærland finner vi navnet Kleiva. Begge disse veiene var nok vanskelige med tunge lass, særlig om sommeren.

Tung transport sommerstid kunne skje ved forskjellige slepeinnretninger. Med hjulredskap ble slik transport enklere, men da var det nødvendig med bedre veier. Hjulredskap ble vanlig i indre Østfold i andre halvpart av 1700-tallet.⁸⁷ Samtidig kom karjoler på moten. Flere kjøretøyer med hjul førte til behov for bedre kjøreveier. Den hevning av veistandarden som må ha skjedd mellom Sigholts og Hjorts beskrivelser i 1730- og -40-åra og Wilses veikarakteristikk i 1794, skyltes nok behovet for å kunne bruke hjulredskaper. Få av veiene i 1790-åra kan imidlertid betegnes som veier etter vår tids mening. Noen av dem var nok heller ryddet slik som middelalderens veier, enn de var anlagt slik som i dag. Kjøreveiene var ikke like kjørbare hele året. Teleløsning om våren og større mengder nedbør i sommerhalvåret begrenset kjørbareheten.

De kjørbare veiene gikk gjennom de mest sentrale delene av bygdene. Sammenliknet med andre distrikter var Heggen og Frøland godt dekket med kjøreveier på slutten av 1700-tallet. Årsakene til dette må nok søkes utenfor området. Den relativt høye veistandarden var først og fremst forårsaket av festningene i Halden, Kongsvinger og Basmo. Dette gjelder særlig veien Rakkestad - Trømborg - Mysen - Trøgstad - Høland, med sidelinjen til Basmo. De øvrige veiene fylte nok mer de vanlige kravene til kongevei; de var ferdselsårer til byene.

Byveier og veier til fjernere områder

Noen av de viktigere veiene ut av Heggen og Frøland på 1700-tallet er vist på kart IV (s. 43). Kjøreveien til Kristiania gikk over Onstadsund og videre gjennom Spydeberg og Kråkstad. Maristien på østsida av Øyern kunne også brukes om sommeren, men den var vesentlig dårligere. På vinterføre var det imidlertid flere forbindelser. En islagt Øyern ga fin vintervei til byen. Lenger vest gikk det en vintervei gjennom Enebakk.⁸⁸

En annen vintervei gikk noe lenger sør. Wilse har beskrevet en reise han gjorde denne veien før jul i 1762. Han reiste da fra Kristiania over Abilsø, sørover langs

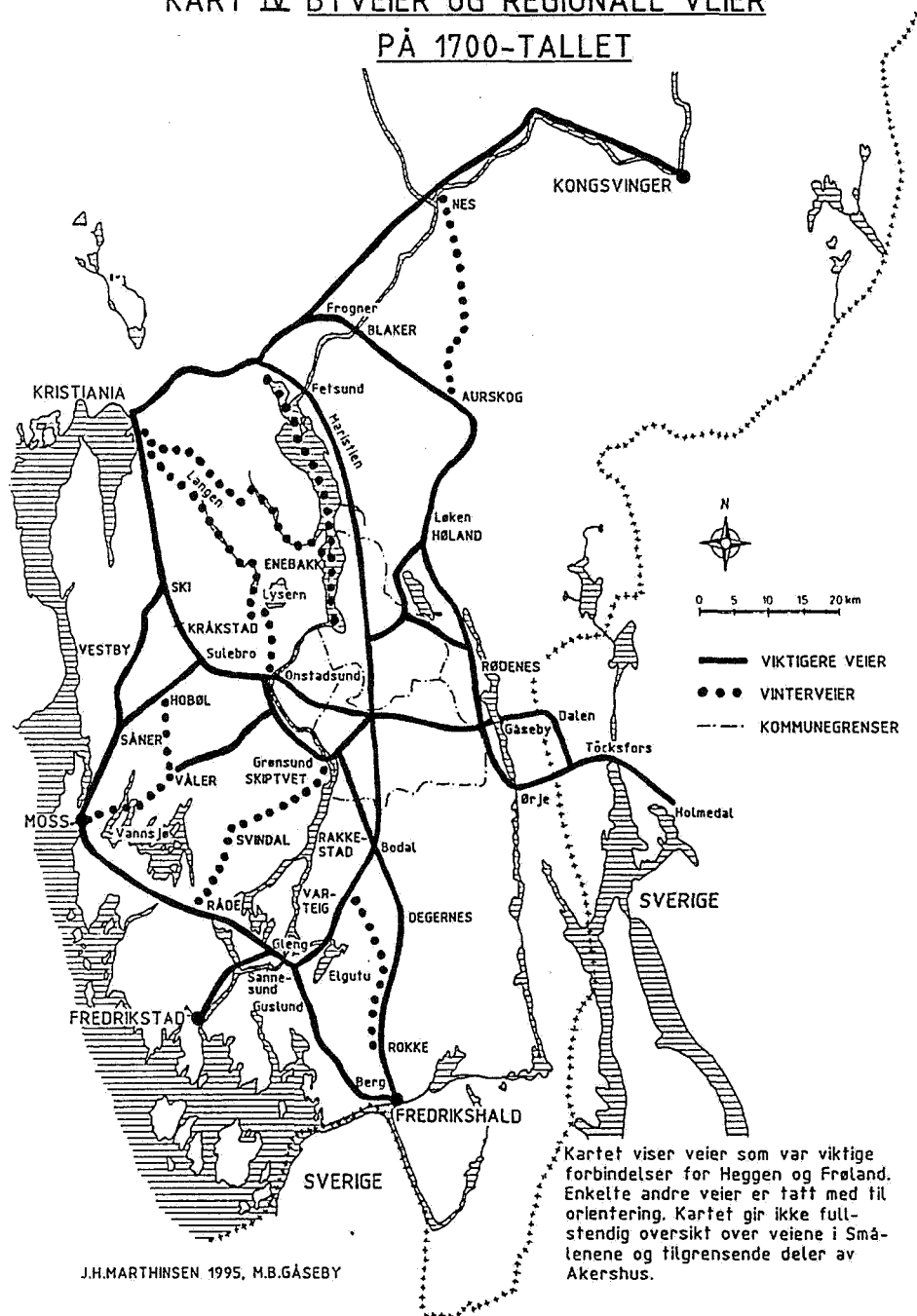
⁸⁶ Hjort 1745 pkt. 16. Sigholt 1743 pkt. 15.

⁸⁷ Valen-Sendstad 1964:83.

⁸⁸ Wilse 1763.

Kart IV

KART IV BYVEIER OG REGIONALE VEIER
PÅ 1700-TALLET



sjøene Langen, Vågvatnet og Mjær, forbi Lyseren og til Onstadsund. De islagte vannene gjorde denne reisen en god del kortere enn den ville ha vært om sommeren.⁸⁹

Tjue år senere var Wilse igjen på vei fra Kristiania og sørover gjennom Smålenene. Denne gangen var det sommer og han måtte følge ordinære veier gjennom Ski og Kråkstad. Han krysset Hobøl-elva over Sulebro og kom inn på veien som gikk fra

⁸⁹ Wilse 1781.

Moss til Onstadsund og Grønsund. På veien til Grønsund passerte han kirkene i Spydeberg og Heli. Overfarten over Glomma ved Grønsund skjedde på enkle flåter.

Veien til Moss gikk som Wilse nevnte, gjennom Hobøl. De reisende tok over Onstadsund, gjennom Spydeberg og Hobøl fram til Såner i Vestby. Derfra fulgte man hovedveien Kristiania - Moss. Vinterstid kunne det være lettere å dra gjennom Våler og over Vannsjø. En annen Mosse-vei gikk gjennom Skiptvet, Svindal og Råde. Som byvei for Heggen og Frøland må vi tro at denne var forholdsvis lite brukt. Sommerstid var den for skrøpelig, men om vinteren kan den ha vært benyttet.

Byveiene sørover gikk gjennom Rakkestad. Det var to veier til lands og en til vanns. Begge landeveiene eller kongeveiene, gikk ut fra Mysen - den ene rett sørover forbi Trømborg kirke og den andre nærmere Glomma, forbi Eidsberg kirke. (Se kart III s. 32 og IV s. 43) Begge disse veiene ble utbedret og omlagt i tiden 1817-21,⁹⁰ noe som må bety at begge veiene var svært viktige.

Selv om det var to hovedveier sørover til Rakkestad, var det nok likevel sommerstid enklest å bruke båt slik Wilse gjorde det i 1781.⁹¹ Da startet han fra Lekumevja i en liten båt og tok land på østsida av Sarpsfossen, ved Hafslund. Derfra gikk reisen langs vei til Guslund og videre forbi Ingedals og Bergs kirker til Fredrikshald.

Til Sarpsborg og Fredrikstad gikk veien over land gjennom Varteig. Lenger øst gikk det både vinter- og sommervei til Fredrikshald.⁹² Wilse har beskrevet vinterveien i 1763. Denne våren dro han fra Eidsberg til Fredrikshald med hest og slede midt i førefallet. Han tok veien nærmest Glomma, forbi Bjørnestad og Bodal i Rakkestad til Elgutuv ved Ertevatnet i Degernes. Hit benyttet han landeveien. Videre var det ren vintervei over sjøene Langen og Bergsjøen. Ved Rokke kirke kom han igjen inn på ordinær vei som førte til Fredrikshald.

Hovedforbindelsen til Sverige gikk gjennom Hærland til Rødenes. Herfra kunne man krysse Rødenessjøen og deretter passere grensen til Dalen ved Hurr-sjøene. Det gikk også vei over Ørje slik at man unngikk å krysse sjøen. Denne veien må betraktes som hovedveien til Sverige for Heggen og Frøland. Den fortsatte fra Ørje til Töcksfors og Holmedal.

Veien til Høland og Aurskog var også forbindelse til Øvre Romerike og til Kongsvinger. Denne veien passerte Løken i Høland og Aurskog kirke. Derfra gikk det en vintervei nordøstover til Nes. Kjøreveien gikk til Blaker og derfra til Frogner. Der møtte den hovedveien mellom Kristiania og Kongsvinger.

Vedlikehold av veiene

Plikten til å holde veiene ved like lå på bøndene. Magnus Lagabøters landslov⁹³ bestemte at dette arbeidet skulle utføres mellom onnene, d.v.s. fra snøen gikk til våronna kunne begynne, i perioden mellom våronn og slåttonn og i tiden etter at innhøstingen var ferdig, men før første snøfall. De samme reglene finner vi igjen i

⁹⁰ Ingier 1822:822.

⁹¹ Op. cit. 193 ff.

⁹² Wilse 1763:300ff.

⁹³ MLL VII:44.

Christian IV's norske lov 1604.⁹⁴ Her sies det også direkte at alle bøndene er pliktige til å holde veiene ved like.

Viljen til å gjøre veiarbeid må ha vært liten. Utover 1600- og 1700- tallet kom det stadige innskjerpelser av denne plikten, noe som viser at den nok ikke ble etterlevet på den måten som myndighetene ønsket. Hver enkelt gård skulle ha sitt eget veistykke å holde ved like. I en veimesterbestalling⁹⁵ for bl. a. Akershus amt som Heggen og Frøland hørte under, heter det i 1664 at gårdenes veiparter skulle avmerkes med peler der gårdsnummer og bumerke skulle være angitt. Året etter ber veimesteren om stadfestelse av utnevnelsen.⁹⁶ Han hevder i denne søknaden at veiene nå er inndelt slik at hver bonde har sitt eget veistykke å holde ved like. Om dette virkelig var tilfelle overalt vet vi ikke. Vi kjenner heller ikke slike peler fra Heggen og Frøland.

Mens vedlikeholdet til å begynne med påhvilde gårdene, fikk etterhvert også husmennene slike plikter, om enn ikke like store som gårdbrukerne. I andre halvpart av 1700-tallet heter det at husmennene skulle ha vedlikeholdsplikt tilsvarende en tredjedel av gårdbrukernes plikt.⁹⁷ I følge Wilse ble veiene i Eidsberg inndelt i roder 1792.⁹⁸ Gårder, oppsittere, husmenn og innerster ble fordelt på 22 roder. Størrelsen på rodene varierte etter veilengde og vanskelighet. Broene ble også regnet med i denne rodeinndelingen.

I Eidsberg viser en veiinndeling fra 1856 at hoved- og biveier da var inndelt i 17 roder, 8 for hovedveienes vedkommende og 9 for biveiene. En beskrivelse fra Askim 1857 deler veiene i dette herredet i 7 roder. I Trøgstad var det tilsammen 18 roder, 4 langs hovedveiene og 14 langs bygdeveiene.⁹⁹

De største gårdene kunne ha betydelige strekninger å vedlikeholde, mens de aller minste kunne ha noen få alen veilengde. Som eksempel kan vi ta et av de største og det minste gårdsbruket i rode nr. 6, helt øst i Eidsberg. Nedre Grini i Hærland hadde 841 alen vei å holde ved like (ca. 504 m) med sin skyld på 5-1-14 daler-ort-silling. Samtidig skulle Sandås med sine 3 skilling vedlikeholde 3,5 alen (ca. 2 m). Et av de aller største gårdsbrukene i Eidsberg, Lekum, skulle med sine drøye 19 skyldmark vedlikeholde et veistykke på 3013 alen eller ca. 1807 m. Trøgstad prestegård hadde 2901 alen (ca. 1740 m) bygdevei å holde ved like ut fra en skyld på 14-4-20.

Fordelingen av vedlikeholdsplikten i de tre herredene ser ut til å være proporsjonal med skylda. Enkelte mindre avvik fra denne matematiske rettferdigheten kan tilskrives forskjeller i vanskelighetsgrad mellom enkelte veistykker.

Vintervedlikeholdet som hovedsakelig bestod av snøbrøyting med plog, ble fordelt mellom gårdene uavhengig av veistrekningene for sommervedlikehold. Rode nr. 8 i Trøgstad dekket bygdeveien fra hovedveien ved Tveten til straks over Hagebrua. Etter en avtale om vintervedlikehold fra 1876 ble samtlige vedlikeholdspliktige i denne roden delt i to brøytelag med ansvar for snøbrøyting på hver sin halvpart av veien.

⁹⁴ Christian IV NL, XLI:41.

⁹⁵ Statth.ark. C II 3, veimesterbestall. 23/9 1664.

⁹⁶ NK I 1665:181.

⁹⁷ Canc. Skriv. 3/9 1768.

⁹⁸ Wilse 1791-94:79.

⁹⁹ Østfold fylke. Samferdsel. Diverse veisaker. Eske 3 ca. 1850-1872. Veiinndeling Askim 1857, Eidsberg 1856 og Trøgstad (udat.)

Innenfor brøytelaget ble byrdene fordelt etter matrikkelskylda. For at belastningen skulle bli mest mulig rettferdig fordelt, byttet de to brøytelagene strekning når det var brøytet 10 ganger. I tillegg til brøyting ble det også utført et visst vedlikehold for å holde selve veilegemet jevnt også vinterstid, særlig med å hugge vekk is.

Ikke alle utgifter f forbindelse med vedlikeholdet lot seg dekke ved arbeidsytelser. I 1914 ble det anskaffet ny plog i Trøgstadroden nr. 11 for 40 kr og året etter ble den malt for kr. 3; det hele ble utlignet på veistykkehaverne.¹⁰⁰

Vedlikeholdet av veiene lå som en arbeidsplikt på bøndene helt fram til veiloven av 1912. Da ble det en hovedregel at dette arbeidet skulle utføres som lønnet arbeid. Herredsstyrene fikk imidlertid mulighet til fortsatt å benytte naturalarbeid ennå noen tid. Tilsynet med veiene kunne overlates til offentlig ansatte veivoktere som også kunne utføre veivedlikehold.¹⁰¹ Det var nok det nye samferdselsmidlet, automobilen, som satte fart i utviklingen av veivedlikeholdet.

Ferdsel og transport på vann og vassdrag

Ferdselen langs Glomma har bydd på flere slag hindere. Den vanskeligste delen har nok vært strekningen mellom utløpet av Øyern og Lindhol. Gjennom tidene har det vært lagt mange planer for å gjøre Glomma farbar med skip eller for å omgå de delene der problemene var størst. I 1820-åra ble det gjort omfattende undersøkelser som konkluderte med at Glomma ikke kunne gjøres farbar mellom Mørkfoss og Vammafoss.¹⁰² Nesten hundre år senere hadde den generelle tekniske utviklingen skapt nye forutsetninger, og nye planer så dagens lys.

I 1913 ble det lagt fram detaljerte planer for å lage en tverrforbindelse mellom Øyern og havnebassenget i Kristiania. En kanal ble lansert som kombinasjon av åpen kanal og tunnel gjennom fjell ut til Ekeberg i Aker med de nødvendige sluser for å få forbindelse ned til fjorden. Få år etter kom en annen fantastisk plan som heller ikke kom lenger enn til tegnebrettet. Det var nå tale om å lage et gjennomgående løp mellom Fredrikstad og Mjøsa.¹⁰³ Hele strekningen skulle gjøres farbar for elvebåter med en lasteevne opp til 1500 tonn. Disse skulle passere Vammafoss-Mørkfoss-strekningen i kanaler og sluser.

Om man ikke kunne gjøre elva farbar forbi fossene, kunne det kanskje la seg gjøre å omgå hele strekningen. I 1830-åra tumlet John Pelly ved Borregaard med planer om å anlegge jernbane mellom Nedre Glomma og Øyern.¹⁰⁴ Det skulle være en hestejernbane med utgangspunkt nedenfor Lindhol lense, ved Salmonrud eller i nærheten. Planene, eller kanskje rettere idéene, kom aldri lenger enn til det luftige stadium.

Bortsett fra sund- og ferjesteder kjenner vi ikke til organisert ferdsel på vassdragene i Heggen og Frøland før på slutten av 1700- tallet. Individuelle reiser og transporter må

¹⁰⁰ Lensmannen i Trøgstad. Samferdsel. Veiprotokoller 1 1857-1915.

¹⁰¹ Bjørnland 1989,37-39.

¹⁰² Schive; Sæteren 235 ff.

¹⁰³ Glommens og Laagens Brukseierforening, 74.

¹⁰⁴ Coldevin, 24

selvsagt ha foregått så lenge det har vært mennesker her. Bevarte beretninger om slik virksomhet har vi imidlertid ikke før 1700-tallet. Nok en gang er det Wilse vi må ty til. Han la ut med båt fra Lekumevja på vei til Fredrikshald i 1781.¹⁰⁵ Båtferden endte ved Hafslund, hvor han måtte ta landeveien fatt. Dette var ren persontransport med enkle båter.

På slutten av 1600-tallet kom det til et vareslag som krevet farkoster med stor lastekapasitet. Det var planker og bord fra sagene. Wilse beskriver båtene som ble brukt til å frakte disse nye produktene. Båtene var flatbunnede enten de var små og kaltes eker eller det var større prammer. I følge Wilse var det grunner og skjær som gjorde det nødvendig med flat bunn på båtene i Glommavassdraget.

Selv om vi ikke vet nøyaktig hvor denne trafikken gikk, må den ha tatt utgangspunkt ved sagene (Se kart nr. V, s. 48). Den delen av trelasten som gikk ut av fogderiet har nok for en stor del blitt ført nedover Glomma til Sarpsborg. Vi må også gå ut fra at noe kan ha blitt lastet om til landverts transport ved sund- og ferjestedene. Andre varer enn trelast har selvsagt også blitt fraktet med båter der det var hensiktsmessig. Slik trafikk må vi ha hatt både på Øyern og i Glomma nedenfor fossene. Den totale båttransporten må imidlertid ha vært liten i forhold til den dominerende transporten til vanns - tømmerfløtingen.

Den eldste tømmerfløtingen

Den eldste tømmerfløtingen i Heggen og Frøland har vi ikke direkte beskrivelser av. Det er uvisst når den startet, men i vassdraget nedenfor Øyern går nok fløtingen tilbake til middelalderen. En felles fløting for flere tømmereiere i Glommavassdraget forutsetter tekniske anlegg mange steder. Ovenfor Øyern ble det meget tidlig - kanskje så tidlig som på 1200-tallet - bygget lense ved Bingen i Sørum.¹⁰⁶ Sudreimsgodset, inkludert Bingen lense, tilhørte Haftor Jonsson på begynnelsen av 1300-tallet.¹⁰⁷ Han fikk i tillegg Borregaard med halve Sarpsfossen i 1312. Bingen lense hadde gitt ham en sterk stilling når det gjaldt fløtingen i vassdraget ovenfor Øyern.

Når han nå fikk tilsvarende posisjon ved Sarpsborg, er det nærliggende å tenke på fløting også her. Er dette riktig, kan det ha vært fløting forbi Heggen og Frøland siden tidlig på 1300-tallet. Mer direkte antydninger om tømmerfløting her får vi ikke før ut på 1500-tallet.

Det må ha vært en omfattende fløting i Glomma allerede fra midten av 1500-tallet.¹⁰⁸ Plankeproduksjon og eksport av både planker og tømmer fra området ved utløpet av Glomma tyder på dette. Sarpsborgs privilegiebrev fra 1548 ga sarpingene rett til kjøp av trelast langs hele Glomma, fra utspringet til utløpet ved Fredrikstad. I foredlet tilstand ble tømmeret eksportert som planker.

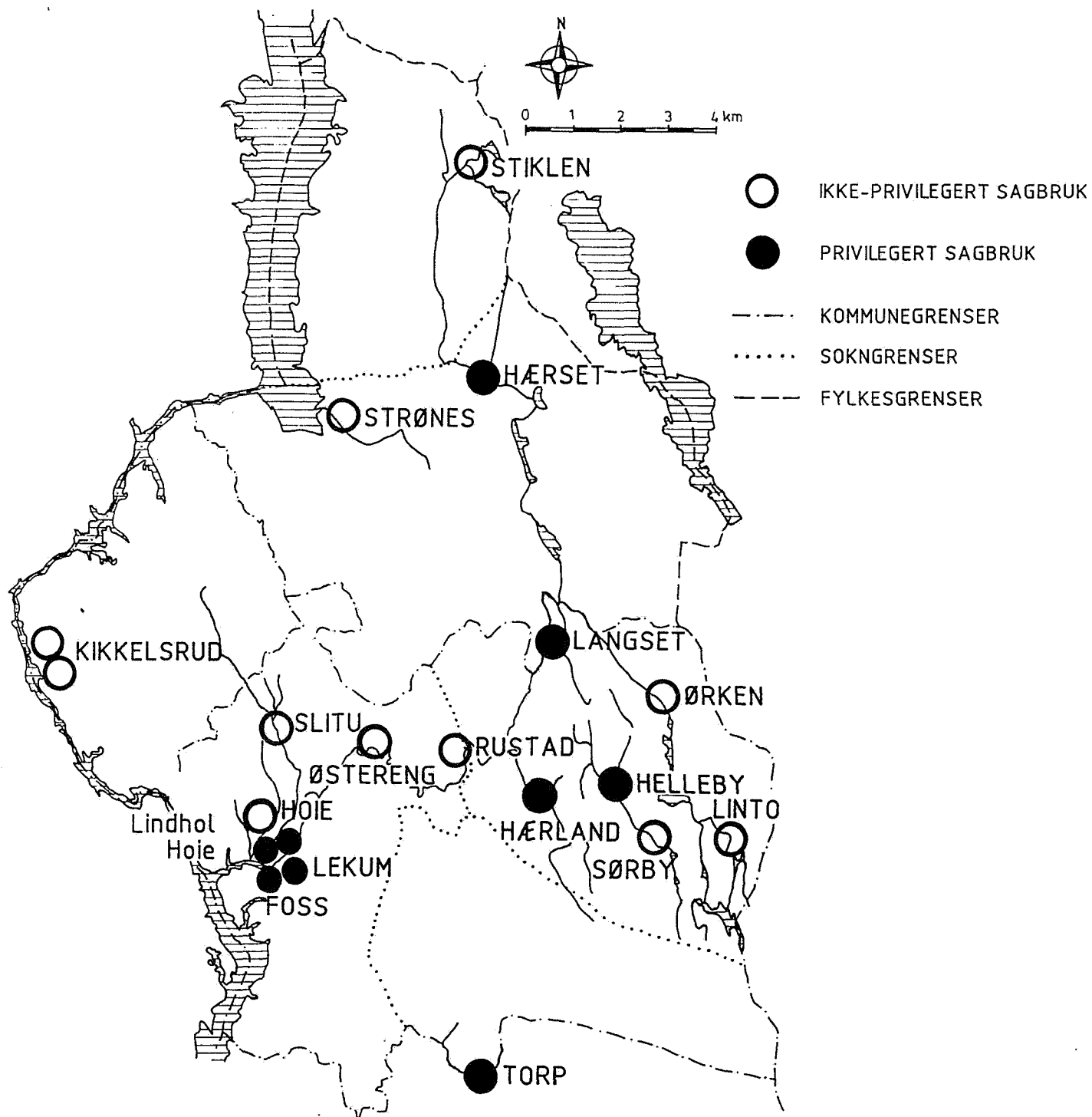
¹⁰⁵ Wilse 1781:193ff.

¹⁰⁶ Bødtker 1938:187.

¹⁰⁷ DN III nr. 97, 13/1 1312; Bugge 1925-32 II:49,123,187. Opstad 1976:204-209.

¹⁰⁸ NHD Afsigtsbog 1628. Tredje Række III:13. Bødtker 1938:62-63 og 1945:78. Bugge 1932:128. Andresen 1914:14. Opstad 1976:207-208.

KART V SAGBRUK 1688



J.H.MARTHINSEN 1995, M.B.GÅSEBY

Kilder: DK Skapsaker pk.103B, 11a og c

Vanddrevne sager er kjent i Norge fra omkring 1500, særlig etter 1530. På Nedre Romerike må det ha vært vannsager i 1520-åra. Det var oppgangssager med ett blad. Slike sager må ha vært i bruk i nedre delen av Glomma midt på 1500-tallet. I 1556 ble det nemlig laget sagdeler, sperrer og bord i Sarpsborg. Selv om sperrer kan ha vært telgjet, må det aller meste av dette ha vært sagskurd. Fem år senere ble det fra denne byen eksportert 10 000 planker. Produksjonen har nok vært enda større, og tømmeret må ha stammet fra Glomma-vassdraget. En kommisjonsinnberetning fra 1631 viser at det da ble fløtet tømmer fra Mjøsa til Fredrikstad, og 30 år senere får vi opplysninger om fløtning av sagtømmer fra Solør til samme sted.¹⁰⁹

All denne tømmertransporten må ha gitt ringvirkninger i bygdene langs vassdraget. På Øyern var det behov for fløtervirksomhet, og fosser og stryk forbi Askim medførte sine problemer for tømmertransporten. Strekingen mellom Mørkfoss og Vammafoss hadde mange naturlige hindere for tømmeret. I selve elveleiet var det behov for forskjellige typer forbygninger mot tømmervaser. Mot bakevjene var det aktuelt med sperrebommer. Under selve fløtningen ble det arbeid med å løse vaser, og mot slutten av sesongen var det rensking. Selv om vi ikke har oppgaver over antall sysselsatte innenfor tømmerfløtningen i denne tiden, kan vi trygt gå ut fra at dette også har gitt arbeid og inntekt i Heggen og Frøland.

Den eldste lensa i Nedre Glomma, ved Lindhol i Eidsberg, har også gitt arbeid for folk i distriktet.¹¹⁰ Lensa strakte seg over til Staås i Skiptvet. Denne lensa har vært i drift allerede tidlig på 1600-tallet. Den kan ha vært anlagt av gården Lindhol som står som eier i 1723. I 1764 er den avmerket på kart.¹¹¹ I tillegg til hovedlense ble det anlagt en hjelpelense på Eidsbergsida av elva, mellom Lindhol og Hoie-landet sønnafor.

Fløtningen i Glomma ble administrert av trelasthandlerne. Det administrative apparatet bak denne fellesfløtningen må være omtrent like gammelt som selve fløtningen. I Haftor Jonssons eierinteresser ved Glomma tidlig på 1300-tallet får vi kanskje en vag antydning til et slikt apparat. Men først på slutten av 1500-tallet får vi bevis.¹¹² I 1580 ble det nemlig valgt en ledelse for Trelastkorporasjonen. Denne ledelsen som senere ble kalt direksjon, kan meget vel være eldre. Organisasjonen ble utbygd utover 1600- og 1700-tallet. På slutten av 1700-tallet ble det holdt generalforsamling en gang i året for å velge "Tømmerdireksjonen i Christiania". Dette var et tomanns-styre. Helt fram til midten av 1800-tallet ble fløtningen i Glommavassdraget gjennom Heggen og Frøland administrert av denne Tømmerdireksjonen.

Christiania Tømmerdireksjon besto fra 1700-tallet av to direktører som var valgt av samtlige tømmeriere i Glommavassdraget ovenfor Sarpsfossen.¹¹³ Sjefen for fløtningen i dette området var ansatt av denne tømmerdireksjonen med tittel av nordfløter. Vedkommende hadde tilsynet med selve fløtningen. Etter hvert fikk nordfløteren også oppsynet med arbeidet på lensene, noe som til å begynne med hadde ligget under de

¹⁰⁹ NS I:115. Blakstad 1939:23.

¹¹⁰ Bødtker 1938:191; H. Frøyset 1959:475; Blakstad 1939:100; Kart NGO A I 90;38,1764; Wilse 1781:156; Rudie 1966:142.

¹¹¹ Kart NGO A I 90;38,1764 Bastian Hals.

¹¹² Johannessen 1947:64.

¹¹³ Blakstad 295 ff.

private lenseeierne. For Øyern var det en egen fløtningsfullmektig. J.P. Sand ble ansatt i denne stillingen i 1851.

Fra 1863 ble Christiania Tømmerdireksjon todelt slik at det kom en egen direksjon for området Mørkfossen - Sarpsfossen. I den nederste delen av Glomma rådde Fredrikstad Tømmerdireksjon. Litt etter litt overtok denne direksjonen mer av ansvaret oppover elva. I 1895 hadde Fredrikstad-direksjonen ansvaret for all fløting nedenfor Mørkfoss, og i 1907 fikk den også Øyern. Fra 1936 ble fløtingen i hele Glomma samlet i én organisasjon, Glomma Fellesfløtingsforening.

Fløtingen i Glomma må for det aller meste ha vært transittfløtning. Tømmeret kom fra vassdraget ovenfor Øyern, og det meste gikk nok videre til Sarpsborg/Fredrikstad. En del tømmer kan ha vært sendt ut i Glomma fra sideelvene i Heggen og Frøland. Samtidig må det ha vært intern fløting i fogderiet. Noe ble dessuten tatt ut av vassdraget ved Øyern og overført til Moss. Dette ble kjørt fra Øyern og opp til Hobbøl-vassdraget i Spydeberg, vest for Øyern. Wilse beretter om slik transport på slutten av 1700-tallet.¹¹⁴

Den interne tømmertransporten i Heggen og Frøland har skjedd både til de enkelte gårdenes eget bruk og til sagene i fogderiet. I 1661 var det 27 gårder som hadde skog med sagtømmer.¹¹⁵ Av disse lå én gård i Askim, fire i Trøgstad og de resterende 22 i Eidsberg. Dette forholdet mellom de tre bygdene gjenspeiles i sagbruksvirksomheten. Askim hadde ingen aktive sager i 1661. Den eneste flomsaga som ble registrert der i 1627, lå øde i 1661. I Trøgstad ble det i 1661 kun oppgitt én virksom sag. I 1627 hadde det vært to, men den ene lå øde i 1661. I Eidsberg var det derimot stor aktivitet på sagene i begynnelsen av 1660-åra. Mens de fleste Eidsberg-sagene lå ubenyttet i 1628 p.g.a. skattebyrden, ble det i 1661-62 registrert skåret 2400 tylvter. To av sagene dominerte - Lekum og Foss.

Disse sagene lå nederst i Lekumelva, ikke langt fra utløpet i Glomma. Beliggenheten nær Glomma antyder at tømmeret både kunne komme herfra, og det kunne komme fra områdene langs Lekumelva lenger øst. I 1660-åra ble det etter samtidige vitneutsagn skåret tømmer på Lekum og Foss sager - tømmer som kom fra Glommavassdraget via Lindhol lense.¹¹⁶ I 1709 sies det at tømmeret ved disse sagene kom fra Bingen lense på Romerike. Dette betyr at tømmeret kunne stamme fra hele Glommavassdraget. I 1750-åra hadde de som brukte disse sagene skogeiendommer i Odalen, Solør og Østerdalen. Senere ble sagene for det meste basert på tømmer fra distriktet omkring sagene.

I 1680-åra ble sagene i Heggen og Frøland registrert, og bare en del av dem fikk privilegium slik at de kunne produsere trelast for eksport. De øvrige ble enten nedlagt eller måtte begrense sagskurden til lokalt behov.¹¹⁷ Beliggenheten til sagene er vist på kart V (s. 48). Av 20 sager ser vi at halvparten fikk privilegium for fortsatt levering ut av fogderiet. Blant de gjenværende 10 sagene var det de fire ved utløpet av Lekumelva som dominerte med hensyn til produksjon. Drøyt 100 år senere var denne dominansen ytterligere forsterket.

¹¹⁴ Wilse 1781:93,109.

¹¹⁵ Lunden 1965:163.

¹¹⁶ Rudie 1966:148ff.

¹¹⁷ DK Skapsaker 103B:11a,c.

I fogderegnskapet 1792 er det oppgitt 8 sager i hele fogderiet, men sagskurden varierte sterkt. De to Lekum-sagene hadde den langt største skurden. Foss-sagene var redusert til én sag, men fortsatt med relativt stor skurd. Den fjerde største saga lå på Narvestads grunn, tett ved Østereng-saga. Narvestad-saga hadde overtatt skurden fra saga på Hærland. De øvrige sagene hadde ganske liten produksjon. Torp eksisterte fortsatt som privilegert sag ved siden av Narvestad og Lekum. Ørken og Herseter ble betegnet som bekke- og flomsager sammen med Foss og ei sag uten angitt produksjon på Skjolden i Askim.

Produksjonen ved sagene varierte mellom 1688 og 1792, men hovedvekten lå hele tiden langs Lekumelva, særlig omkring utløpet. I tillegg til fløtningen i Glomma må vi derfor regne med en viss fløtning i Lekumelva med sideelver. Omfanget av denne fløtningen kjenner vi ikke. En del av tømmeret til sagene i Eidsberg har nok også blitt kjørt med hest.

Tømmerfløtningen i og gjennom Heggen og Frøland berørte ikke alle deler av fogderiet. For dem som bodde nærmest hovedvassdraget, fra Øyern til nedenfor fossene, betydde det arbeid i sesongene. Det kunne være rent fløterarbeid, arbeid på lensene ved Lindhol og Hoie eller det kunne være kjøring av tømmer fra Glomma og vestover til Mossevassdraget. En del av sagbruksvirksomheten var avhengig av tilfløtet tømmer fra områdene langs Glomma ovenfor Øyern, men de fleste sagene benyttet kun lokalt trevirke.

Fløting innenfor Heggen og Frøland

Den største delen av fløtingen i Heggen og Frøland har alltid vært gjennom hovedvassdraget, Glomma. Det har for det aller meste vært tømmer på gjennomfart fra traktene ovenfor Øyern til sager og annen virksomhet i Sarpsborg-Fredrikstad-distriktet. Noe tømmer har også gått på sideelvene, Mønsterelva i Trøgstad og Lekumelva i Eidsberg. En del tømmer fra Trøgstad har dessuten blitt fløtet til Halden via Hølandsvassdraget. Mens hele skogarealet i Eidsberg og Askim i 1885 drenerte til Glomma, hørte en liten del av Trøgstad til Haldensvassdragets nedslagsfelt.¹¹⁸ Av i alt ca. 260 km² skog i de tre herredene drenerte 6 km² østover via Hølandsvassdraget til Halden, og 400-500 tylfter Trøgstad-tømmer gikk denne veien dette året.

Lekumelva bar fram tømmer både til lokal bruk og til eksport ut av Eidsberg. For tiden omkring 1885 anslås den årlige tømmermengden som gikk ut i Glomma fra denne sideelva, til ca. 50 tylfter.¹¹⁹ Dette var tømmer fra den nedre delen av elva. Det tømmeret som gikk i elva fra Trøgstad og fra de sørøstre delene av Eidsberg, gikk på denne tiden i sin helhet til Mysen sag. I Mønsterelva var fløtingen dermot ikke særlig stor. Omkring 1900 ble der kun fløtet av og til. Det var da bare forholdsvis små skoger som drenerte hit.¹²⁰

¹¹⁸ Sætren 1904:31

¹¹⁹ Amtm. 5årsber. 1881-85, B 81

¹²⁰ Sætren 1904:235

til 10-15% av den samlede tømmermengde pr. år langs vassdraget mellom Mørkfoss og Lindhol. Helt fram til de siste utbyggingene av fossene i denne delen av Glomma har det derfor vært gjort utbedringer av elveløpet med henblikk på enklere fløting.

Til å begynne med ble det anlagt mindre treskjermer, en og annen forbygning av stein og ledelenser. I 1854 laget bestyreren ved Buskilsrud og Nes lenser, P. Hansen, en detaljert beskrivelse av hele strekningen mellom Øyern og Lindhol lense. Han presenterte også forslag til utbedringer i elveleiet. Det er uklart hvilke av forslagene som ble satt ut i livet, men i 1861 var det i alle fall ledelenser i de aller fleste evjene mellom Øyern og Nes.¹²³ Senere ble det gjort større inngrep med sprengningsarbeider.

Forholdene ved utløpet av Øyern var også problematiske. For å skape mer stabile fløtingsforhold her ble det gjort utbedringer ved Mørkfoss slik at høyeste flomvannstand ble senket og laveste vannstand ble hevet et par meter. I praksis vil dette si at Øyern ble demmet opp et par meter samtidig som utløpet fikk større kapasitet. Dette gjorde både tømmerfløtingen og skipsfarten enklere ved at en del grunner og strender ble eliminert.

Når tømmeret var vel forbi fossene, måtte det sorteres til de enkelte bruk ved Sarpsborg og til stedene nedenfor Sarpsfossen. Ved Lindhol ble tømmeret samlet i en lense.¹²⁴ Her ble tømmeret sortert selv om dette ikke var noen egentlig sorteringslense. (Se ill. nr. E, s. 52) De enkelte trelasteierne hadde sine egne folk som lette gjennom tømmermengden i lensa og tok ut det de skulle ha. Deretter ble tømmeret låket til flak inne på elvebredden. Låking var en metode til å sammenføre tømmeret til flåter eller flak.

Et flak besto av stokker som lå side om side i ett lag.¹²⁵ De var bundet sammen med vidjer eller de var festet til en tverrstang med kiler i stökkendene. På toppen av stokkelaget bidro dessuten et par skråfestede stokker til å holde flaket sammen. Etter hver som tømmermengden økte ut over 1800-tallet, ble det behov for et flåtesystem med større kapasitet. Man laget da flåtene slik at stökkene ble lagt på hverandre i flere lag der det ene laget lå i kryss over det andre. Disse flåtene ble kalt sopper eller kubber.

Flere flak ble koplet sammen til en tømmerføring som vanligvis besto av 180 flak. Tømmerføringene hadde da 15 flak i lengden og 12 i bredden. Deretter ble det hele fløtet nedover elven til mottaker ovenfor Sarpsfossen.

Arbeidsforholdene ved Lindhol-lensa var langt fra ideelle. Stedet lå ca. 2,5 km nedenfor Vammafoss, og strømmen kunne være ganske stri. Etter hvert som tømmermengden og antall tømmermerker og tømmeriere steg ut over 1800-tallet, ble det klart at beliggenheten ikke var hensiktsmessig lenger. I 1852 besluttet tømmerdireksjonen å flytte virksomheten et par-tre kilometer nedover elva til Buskilsrud-Nes der det ble opprettet en kombinert beholdnings- og sorteringslense. Her ble sorteringen gjort mer rasjonell med egne "lommer" eller "båser" for de enkelte merkene. Låkingen skjedde nå ute på elva i motsetning til Lindhol-systemet, der den hadde foregått på stranda. (Se ill. nr. F, s. 54)

¹²³ Kart NGO C II 55 1861; Blakstad 32-57.

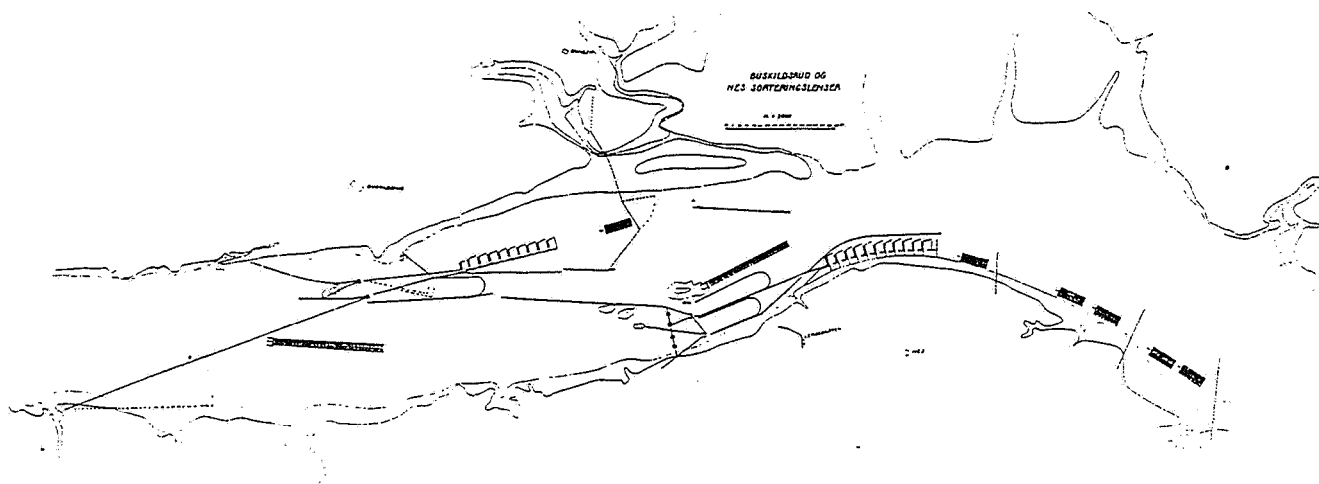
¹²⁴ Blakstad 1939:101 ff.

¹²⁵ Kiær 1885:98.

I 1908 ble lensa forskjøvet noe over mot Nes-landet og bygget ut videre nedenfor Nes. Etter dette ble den kalt Nes sorteringslense. Den ble forbedret og utvidet flere ganger utover 1900-tallet i takt med den økende fløtingen.

Tømmerfløtingen ga sysselsetting og inntekter til mange familier - det aller meste som sesongarbeid. I 1841 var arbeidsstokken ved Lindhol lense oppe i 103 mann. I 1870-åra, da lensa lå ved Buskilsrud- Nes, var den økt til ca. 200.¹²⁶

Arbeidet var ikke ens for alle fløterne. Det var forskjellige funksjoner som skulle fylles.¹²⁷ Renholdere, bomdragere, bomfløtere, flåtebyggere og flåtefløtere hadde hver sine oppgaver. Renholdere var de som holdt strender og skjær rene for tømmer mellom Mørkfoss og lenseanlegget ved Buskilsrud-Nes. Over Øyern ble tømmeret fraktet i store ringbommer. Fra lenseanlegget ble det tømmeret som skulle leveres nedenfor Sarpsfossen også fraktet i slike bommer. Dette arbeidet ble utført av bomdragere og bomfløtere. Over Øyern ble ringbommene trukket og nedenfor fossene ble de fløtet ved hjelp av strømmen og styrt av trosser og vindespill. Låkingen ble utført av flåtebyggere, mens tømmerføringene ble ført nedover elva av flåtefløtere.



Ill. nr. F: Buskilsrud og Nes sorteringslenser. *Kilde: Blakstad 1939:112-113*

Over Øyern ble tømmeret besørget fra Fetsund lense. I 1901 var 12-15 trøgstinger sysselsatt i Øyern-fløting. Dette arbeidet foregikk fra midten av mai til begynnelsen av oktober. Nedover langs fossene var det tidlig i 1890-åra lenser ved Solberg, Kykkelsrud og Skjolden, der det arbeidet 40 mann i 40 dager i sesongen. Her foregikk ingen sortering, kun viderebefordring av tømmeret.

Tømmerfløtingen ga ikke bare sysselsetting direkte. Den førte også til lokalisering av sagbruk og treforedlingsindustri med tilhørende arbeidsplasser. Da sagbrukene i

¹²⁶ Blakstad 1939:101.

¹²⁷ Kiær 1885:100.

Heggen og Frøland for det meste brukte lokalt trevirke, ga ikke tømmerfløtingen i Glomma noe ekstra sysselsetting på sagsiden. Den lokale fløtingen som f. eks. i Lekumelva, var imidlertid en forutsetning for sagbrukene ved Lekumfossene og andre steder.

Flere steder i Trøgstad var det liknende forhold. Her kom tilmed i 1867 Østfolds første tresliperi.¹²⁸ Det skjedde ved elva Hæra nordøst i Båstad - i god avstand fra Øyern og Glomma. Tresliperiet lå på Stiklen, der det også var mølle og sag. I 1870/71 kom det pappfabrikasjon samme sted.¹²⁹ Fra 1870 og fram til nedleggelsen kort etter 1875 ga anlegget her 18-19 arbeidsplasser.

Ved Krokstad-fossen i Hæra på grensen mellom Eidsberg og Trøgstad var det sag, høvleri og mølle. Tømmeret ble også fløtet hit. I Glomma lå det flere sager, bl.a. ved Kykkelsrud. Disse skar kun lokalt virke, og de færreste av dem fikk virket sitt tilfløtet. Det ble kjørt fram til sagene.

Etter at damsagene kom i bruk fra 1860-åra, ble sagbrukene friere i lokaliseringen, og tømmerfløtingen ble av mindre betydning for denne industritypen. Selv om elvesagene fortsatte etter at damsager kom i bruk, overtok damsagene etter hvert mer og mer. I Askim kom damsagene i 1890-åra, og de ble lagt i god avstand fra vassdragene. I Eidsberg var det i 1914 12 vannsager, 6 faste damsager og 5 transportable sager.¹³⁰

Trafikk, skyss og reiseliv

Skyss

Helt fra middelalderen av hadde bøndene hatt plikt til å skyss kongen og hans tjenere uten noen form for godtgjøring.¹³¹ Friskyssen gjaldt også biskopen og hans tjenere. Det er uvisst hvor gammel denne ordningen med friskyss er. Den fantes så tidlig som på 1100-tallet. Prinsippet om friskyss ble holdt i hevd til ut på 1600-tallet selv om det kom til enkelte mindre endringer etter hvert.

Misbruk av friskyss er nok like gammelt som selve ordningen. For å forhindre at uvedkommende tilsnek seg gratis skyss og derved svekket grunnlaget for myndighetenes friskyss, kom det tidlig bestemmelse om skyssbrev eller skysspass. Det innebar at kongen eller den som hadde rett til å kreve friskyss, utstedte et dokument med beskrivelse av hva slags skyss passinnehaveren skulle ha, hvor mange personer det dreide seg om og antall hester. Fra omkring 1500 kunne også antall kjøretøyer bli nevnt. For at ordningen med pass skulle virke etter sin hensikt, måtte bøndene kunne lese. Siden det kunne være så som så med leseferdigheten, var det derfor fortsatt gode muligheter til å skaffe seg friskyss urettmessig.

¹²⁸ Eftedal 1962.

¹²⁹ Veiby 1914:8 ff.

¹³⁰ Senje 1970:290.

¹³¹ MLL III:15; Fladby 1970; Steen 1934 II:226.

De som ikke hadde muligheter til å skaffe seg friskyss, kunne leie skyss.¹³² I 1622 ble det endog forsøkt gitt landsgyldige takster for slik leie. Taksten skulle være 8 skilling pr. mil pr. hest, men det er uvisst i hvilken grad dette kom til anvendelse i Heggen og Frøland.

Noen bønder var fritatt for denne skyssplikten mot å sørge for å skaffe skyss når det var påkrevet. I 1593-94 var det fire slike skyss-skaffere i Heggen og Frøland.¹³³ I kildene kalles de skyss-skipere. Det var Zacharias Årmo i Båstad, Kolbjørn Sukken i Trøgstad, Lars Kolstad (Søndre Kolstad) i Askim og Per Kolstad i Eidsberg. Ti år senere¹³⁴ hadde vi skysskaffere på følgende gårder : Skjenneberg i Båstad, Grefsli og Busterud i Trøgstad, Søndre Kolstad og Vammeli i Askim. I Eidsberg var det skysskaffere på tre gårder : Halstvedt, Huseby og Koppergård (Se kart VI, s. 57). Bortsett fra Søndre Kolstad var altså skysskafferplikten ikke pålagt bestemte gårder hele denne tiden. Oppgaven som skysskaffer gikk på omgang.

Systemet med skysskaffere og skysskifter ble formalisert utover 1600- tallet. I en anordning fra 1632¹³⁵ ble det fastsatt at kongens befalingsmann i lenet skulle utpeke skysskikkere og skysskifter. På disse stedene skulle de reisende mot betaling få både kost og skyss. 16 år senere blir disse bestemmelsene gjentatt.¹³⁶ Da heter det også at skiftene skal være med en mils mellomrom. Dessuten skulle det være gjestgiverier med tre mils mellomrom.

Skysskafferne måtte ikke nødvendigvis bo på skysskiftene selv om dette var det enkleste og vel mest brukte i Heggen og Frøland også før det ble permanente skysskifter. Plikten til å skyssse lå på de aller fleste bøndene, mens skysskafferne fordelte oppgavene blant dem. Skysskipperen skulle da også ha separat godtgjørelse.

Det gamle problemet med skriftlige pass som måtte leses og skysskaffere som ikke kunne lese, var fortsatt levende. Bestemmelsen fra 1648 forutsatte at de både var lese- og skrivekyndige. Skysskafferne skulle endog føre skyssregister. Noe slikt register er forøvrig ikke kjent for Heggen og Frølands vedkommende. Hvis de ikke kunne klare dette selv, skulle de søke hjelp hos andre - presten, fogden, skriveren, lensmannen eller andre kyndige. Dette skulle forhindre misbruk av skysspassordningen.

I en forordning fra 1784¹³⁷ kom det detaljerte bestemmelser om hvordan skyssregistrene skulle se ut og hvordan de skulle føres. Ved hjelp av disse nye registrene skulle det bli jevnere fordeling av byrdene blant bøndene. Ordningen skulle gi mindre muligheter for misbruk av friskyssen. Helt slutt på dette misbruket ble det imidlertid ikke før skyssordningen ble opphevet ved lov 1816.

Beliggenheten til Heggen og Frøland tilsier en god del gjennomgangstrafikk i tillegg til reisene innenfor bygdene. Kartene III (s. 32) og IV (s. 43) viser lokale og regionale veier. Med så mange viktige ferdsselsårer gjennom fogderiet måtte skyssbyrdene bli store.¹³⁸ Det var ikke uvanlig at bøndene nektet å skyssse, og skysskafferne hadde ofte

¹³² NRR V 275 Missive 1/8 1622 ---Fodringskab anrørendes.

¹³³ RK Akershus lensregnskap, Bygn.skatt 1593 Frøland og Heggen len.

¹³⁴ RK Akershus lensregnskap, Bygn.skatt 1604 Frøland og Heggen len.

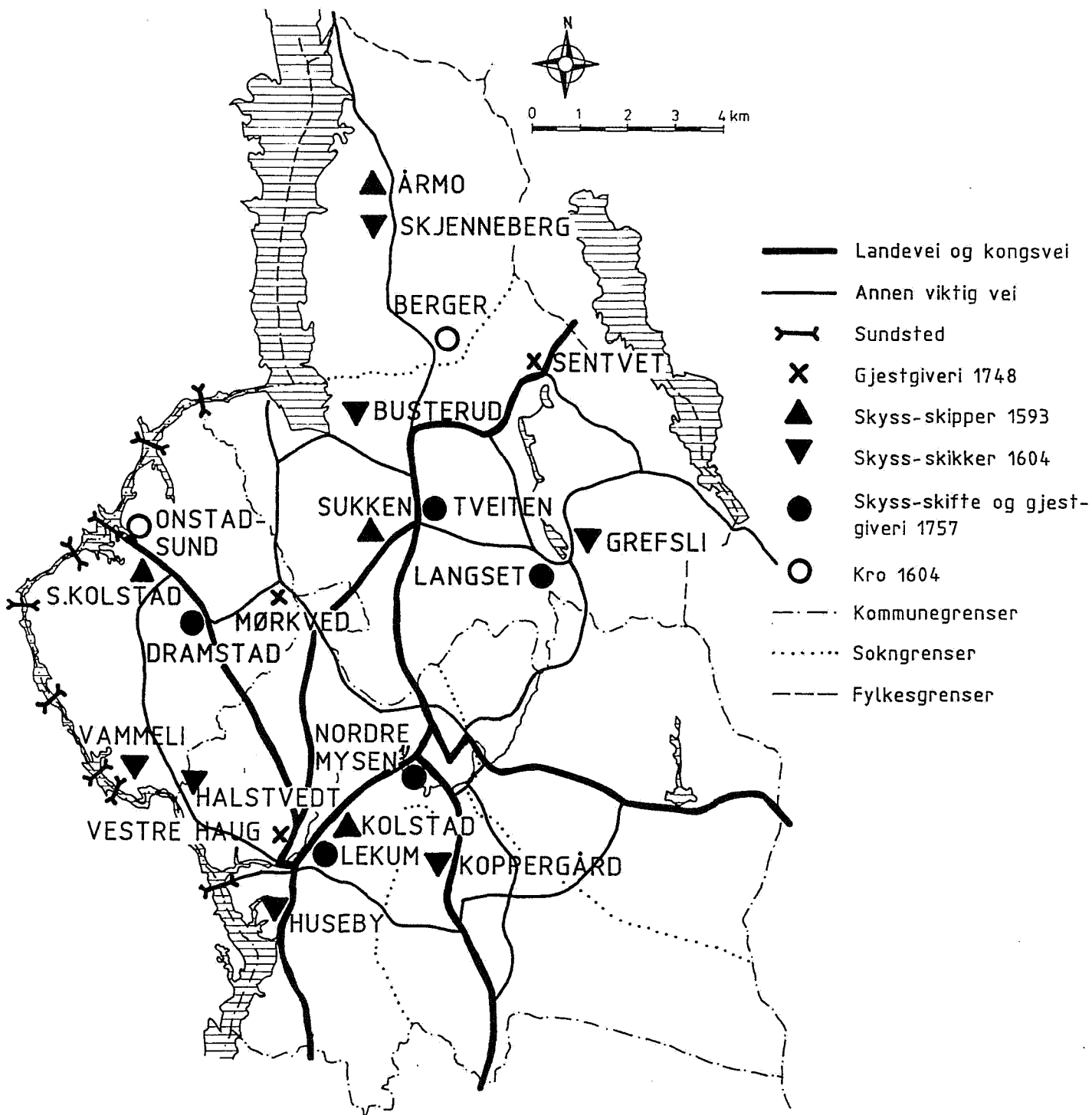
¹³⁵ Anordning 29/7 1632 pkt. 14.

¹³⁶ Forordning 24/12 1648.

¹³⁷ Forordning 20/8 1784

¹³⁸ Rudie 1966:339ff.

KART VI SKYSS OG GJESTGIVERIER CA 1600 - CA 1800



J.H.MARTHINSEN 1995, M.B.GÅSEBY

Kilder: RK Akershus lensregnskap. Bygn.skatt 1593 og 1604 Frøland og Heggen Len.
 RK ROA Gjestgivere pk. 2. Wilse 1790-94 pkt. 15 og 1791: 161-162.
 Rudie 1966: 229. Skysskifter, gjestgiverier og kroer registrert etter RK-skriv
 12/3 1757

NOTER

1) Nordre Mysen ble også registrert som gjestgiveri 1748

en sur jobb. Det kunne vanke både vondord og juling. Oppgaven som skysskikker var derfor ikke særlig ettertraktet.

Den gamle ordningen med friskyss ble opphevet ved skyssloven i 1816. I stedet kom skyss mot betaling, men det var fortsatt skyssplikt. Det ble anledning til å opprette faste skysstasjoner lokalt og derved sløyfe systemet med tilsigelseskyss. Da måtte stasjonsholderen skyss mot betaling. Det gikk imidlertid tregt med opprettelsen av slike faste stasjoner på landsbasis. Det samme gjaldt for Smålenene. I 1827 fantes det her faste stasjoner bare i de tre byene Moss, Fredrikstad og Fredrikshald - ingen i landdistriktene. Det var nok flere årsaker til dette. Bøndene kan ikke ha vært særlig interesserte i faste stasjoner. Kanskje den økonomiske gevinsten ved betalt skyss var god nok og at de forstyrrelsene i det daglige arbeidet som skyssplikten medførte for den enkelte bonde, ikke var urimelige. Noe kan det også ha betydd akkurat i Smålenene amt at amtmann Sibbern var svært negativ til ordningen med faste stasjoner.¹³⁹

Også i Heggen og Frøland var det liten interesse for å gå over til faste skysstasjoner. En kan ikke se at det ble opprettet noen fast stasjon i Heggen og Frøland i første halvdel av 1800-tallet.¹⁴⁰ I Trøgstad var det tilsigelsesstasjon på Tveten. I 1856 besluttet formannskapet å gi bevilling til landhandleri i nærheten av kirken med plikt til å holde fast skysstasjon der. Dette lokkemidlet til å holde faste stasjoner ble tatt inn i skysslovgivningen i 1860. Her fikk skysstasjonsholderne handelsrett som et direkte virkemiddel til å opprette flere faste stasjoner.¹⁴¹ I 1870-åra ble den faste stasjonen flyttet fra Tveten til Skjønhaug, et par kilometer nordover.¹⁴² For å få til dette måtte herredsstyret ut med 60 spd. årlig til stasjonsholderen Johann Paulsen. Senere lå den på Langsrud, ikke langt fra Tveten. I Båstad var det skyss-stasjon på Sæter. Denne stasjonen hadde hatt distriktsbidrag kun fra Enebakk inntil 1905. Fra da av ble den imidlertid trukket inn i skyssvesenet i Trøgstad ved at distriktsbidraget ble betalt med en halvpart fra hvert av herredene.¹⁴³

I Eidsberg var det omkring 1800 skyss-skifter, på Haug, Mysen og Vister eller Hallingstorp, samt på Berg i Trømborg. Gjestgiveriene Vister i Hærland og Filtvedt i Trømborg, fungerte også som skysskifter. Til Lødengen skysskifte, også kalt Bøler, lengst sør i Trømborg ble det autorisert dagbok 16.11.1835. Hallingstorp fikk autorisert skysskiftedagbok 17.2.1851.¹⁴⁴ Vister i Hærland (5 km øst for Mysen) og Bøli i Trømborg (5 km sør for Mysen) ble i 1867 erstattet av Langebrekke (2 km nord for Mysen). Året etter hadde likevel følgende tre skysstasjoner kommunalt bidrag: Søndre Haug, Nordre Bøli og Nordre Hallingstorp. Sistnevnte lå i Hærland, ikke langt fra Vister, og fikk i 1875 statsbidrag som den første faste stasjonen i Eidsberg.

Etter at jernbanen kom i 1880-årene, ble det etablert skyss-skifter på Gislingrud ved Slitu stasjon i Eidsberg og på Finnestad ved Eidsberg stasjon. Samtidig ble skyss-

¹³⁹ Rogan 1985:289-291.

¹⁴⁰ Op. cit. 292.

¹⁴¹ Lov.21.03.1860, § 5.

¹⁴² Berger 1937.

¹⁴³ Veiby 1914:130.

¹⁴⁴ Lensmannen i Eidsberg. Skysskiftedagbøker 1 Lødengen 1836-1865; 2 Hallingstorp 1852-1875.

stasjonen på Haug nedlagt.¹⁴⁵ I 1889 var det tre offisielle skysstasjoner i Eidsberg, Vandog, som var flyttet fra Hallingstorp, Finnestad og Næringsrud; sistnevnte, som førte autorisert dagbok i tiden 14.10.1882-1894¹⁴⁶, må ha erstattet Gislingrud. Alle tre lå nær jernbanen. Næringsrud skysstasjon må helt åpenbart ha hatt jernbanen som tilskyndelse - stasjonen startet opp 14.10. kort tid før banen ble åpnet for gjennomgående drift til Sarpsborg 24.11.1882. Det gamle skyss-stedet Haug, som lenge hadde ligget sentralt ved veien mellom Eidsberg kirke og henholdsvis Onstadsund og Trøgstad, kom plutselig i bakevja. Jernbanens sentraliserende effekt ble for sterk.

I Askim var det gjestgiveri med skyss-stasjon på Huer ved Onstad-sund. I forbindelse med nytt veianlegg holdt stasjonen til på Onstad i 1857 før den ble flyttet til Hon. Deretter var den på Bilidt under Løken; senere på Henstad fra ca. 1865 til 1914. På Vestre Løken var det en privat skysstasjon fra 1900.¹⁴⁷ Stasjonen i Askim ble berørt av jernbanen da den kom, men bare i positiv forstand. Jernbanestasjonen ble nemlig lagt til Henstad; noen tid også som Henstad jernbanestasjon før navnet ble endret til Askim stasjon. Det at denne skysstasjonen overlevde så lenge på samme stedet må nok delvis tilskrives beliggenheten ved banen.

Den nye tids samferdselsteknologi gjorde skysstasjonene overflødige. Jernbanen førte på den ene siden til en sentralisering av disse stasjonene langs linja, gjerne ved jernbanens egne stasjoner. På den annen side ble skyssordningen et viktig tillegg til jernbanen. Skyssen var fortsatt etterspurt i en slik grad at det endog ble påtrengende privat konkurranse til de offentlige stasjonene.¹⁴⁸ Det som til slutt tok knekken på skysstasjonene, var bilen - ikke toget. (Jfr. kap. IV s. 102.)

Gjestgiverier

Midt på 1600-tallet kom det bestemmelse om gjestgiverier.¹⁴⁹ Det skulle utpekes en gjestgivergård for hver tredje mils vei, i tillegg til de ordinære skysskiftene pr. mil. Gjesteriene skulle tilby overnatting samt mat og drikke til reisende.

Det første gjestgiveriet i fogderiet kan ha kommet snart etter forordningen i 1648.¹⁵⁰ Det første som er nevnt, er Søndre Mysen i 1663. Dette lå etter myndighetenes syn i passende avstand både fra Rakkestad og Søndre Høland, like ved veien mellom Romerike og Fredrikshald. Noen år senere, 1675, ble det solgt øl, tobakk og brennevin til de reisende på Lekum. Lysåker kan ha vært gjestgivergård på samme tid, men i følge en erklæring fra fogd Vendelbo var det i 1685 verken kroer eller gjestgiverier i fogderiet, kun skysskifter.¹⁵¹ Det at gjestgiverordningen var så lite fast på 1600-tallet må ha avspeilet behovet.

¹⁴⁵ Thoresen 1914:31.

¹⁴⁶ Lensmannen i Eidsberg. Skysskiftedagbøker 3 Næringsrud 1882-1894.

¹⁴⁷ Haaheim 1914:80.

¹⁴⁸ Senje 1970:117-119.

¹⁴⁹ Forordning 24/12 1648.

¹⁵⁰ Rudie 1966:226.

¹⁵¹ DK Skapsaker 14:324.

Tidlig på 1700-tallet var det gjestgiveri på Haug, men dette ble sannsynligvis flyttet til Lekum, der vi finner det første mer permanente gjestgiveriet.¹⁵² I slutten av 1730-åra rapporterer fogden at det ikke finnes gjestgiverier i fogderiet. På Lekum var det likevel mulig for de reisende å få mat og overnatting.

En registrering etter påbud fra 1748¹⁵³ viser gjestgiveri på Nordre Mysen og Vestre Haug i Eidsberg, Mørkved i Askim og Sentvet i Trøgstad. I følge en registrering få år senere erstattet Lekum Vestre Haug, og Dramstad kom i stedet for Mørkved. Sentvet ble erstattet av Tveiten. Mysen hadde samme status som tidligere, og Langset i Trøgstad var nytt som gjestgiveri. I tillegg til disse kombinerte gjestgiverier og skysskifter, som alle lå nær ved sentrale veikryss, ble Berger i Båstad og Onstad sund betegnet som kroer. Gjstgiveriene på Mysen og Lekum ble nedlagt før 1794.¹⁵⁴

Nordre Mysen fikk bevilling igjen i 1805. Året etter fikk Haug bevilling. Vister og Hallingstorp i Hærland vekslet på å ha gjestgiveri. Det samme gjaldt Filtvedt og Berg i Trømborg. I Askim hadde sundstedet Onstad gjestgiverbevilling fra 1802 og Haraldstad fra 1805. I Trøgstad fikk Vestre Tveten bevilling i 1810.¹⁵⁵ Gårdene kjenner vi igjen som skysskifter. Tidlig på 1800-tallet fulgte gjestgiveriene gjerne skysskiftene, men ikke alltid. I 1840 var det gjestgiveri på Salmonrud, et gjestgiveri som i følge fogden Brandt var et av de få standsmessige som fantes mellom Christiania og svenskegrensen. Dette hadde nok sammenheng med at trafikken mellom Stockholm og Kristiania på den tid oftest gikk over Grønsund.

I 1850 var det 13 skysstasjoner i Rakkestad fogderi, herunder Heggen og Frøland, og alle var kombinert med gjestgiveri. I tillegg var det to gjestgiverier uten tilknytning til skysstasjon, et i Skiptvedt og et i Spydeberg.

Trafikanter

Bøndenes generelle skyssplikt gjaldt kongens sivile embetsmenn, offiserer, adelen og dens utsendinger samt geistligheten. I Heggen og Frøland kjenner vi visitasreisene til biskopene Jens Nilssøn og Nils Glostrup. Vi finner også skattekrevere og andre embetsmenn på reise. Den militære aktiviteten i forbindelse med festningene må likeledes ha medført atskillig trafikk, både i anleggstiden og ved selve driften. I tillegg kom den alminnelige militære aktiviteten omkring ekserserplasser og telthus.

Handelen med byene og med Sverige ga også trafikk.¹⁵⁶ Det var flere byer for Heggen og Frøland. Etter at Sarpsborg var blitt ødelagt 1567, ble byfunksjonene flyttet derfra til Fredrikstad. Fredrikshald som vokste fram på 1500-tallet, fikk kjøpstadsrettigheter 1665. På slutten av 1600-tallet hadde fogderiet følgelig tre byer som handelspartnere inklusive Kristiania. I tillegg kom ladestedene Son, Hølen, Drøbak og Moss. Sistnevnte ble kjøpstad snart etter 1700.

¹⁵² Rudie 1966:227-228.

¹⁵³ RK ROA Gjstgivere pk. 2.

¹⁵⁴ Wilse 1791-94:78-79 og 1791:161-162; Rudie 1966:229.

¹⁵⁵ Rakkestad fogderi. Regnskaper 1810 vedlegg 105.

¹⁵⁶ Rudie 1966:214-253.

På 1600-tallet hadde byborgerne nær enerett til vareomsetning. I 1749 fikk bøndene anledning til å selge egne produkter i byene uten å gå om kjøpmennene. Dette må ha ført til økt handelsvirksomhet med byene og derved mer reising og større transport inn og ut av fogderiet.

Etter Wilses utsagn var det mange som påtok seg leiekjøring til byene på slutten av 1700-tallet.¹⁵⁷ Han sier ikke hva de kjørte, men det er nærliggende å tenke på trelast. Jordbruksproduktene ble vel kjørt av produsentene selv. I 1740 ble det kjørt trelast både fra Narvestad- og Lekum-sagene til Sarpsborg. Det ble også kjørt tømmer til sagene i fogderiet. Noe tømmer ble også kjørt østover ut av fogderiet og over i Haldensvassdraget. Dette gjaldt både fra Øyern over til Hølandselva og fra Hærland til Rødenessjøen.

Bissekremmere eller skreppekarere kunne drive omførselssalg - mer eller mindre lovlig. Tilløp til faste utsalgssteder var det også. På Lekum må det ha vært krambu på 1700-tallet. Andre steder kunne det være ambulerende landkremmere. Handel med fe må også ha ført til merkbar trafikk.

Momarken, som lå like ved to viktige gjennomfartsårer, må ha gitt stor trafikk - sesongvis. Her var årlig septembermarked helt fra begynnelsen av 1600-tallet, muligens ennå tidligere. Til dette markedet kom det folk fra hele Heggen og Frøland, fra omkringliggende distrikter og fra Sverige.

Informasjonsformidling

Formidling av informasjon var ennå ikke særlig spesialisert i Heggen og Frøland ved utgangen av 1700-tallet. Kurer- og budtjeneste har det vel alltid vært, men disse tjenestene har ikke satt særlig mange spor etter seg. Bevarte budstikker viser at slik virksomhet har foregått, men det har nok ikke ført til så stor trafikk. En postforbindelse en gang i uken fra fogderiet til Fredrikshald kom igang på slutten av 1700-tallet. Den var imidlertid ikke del av det offentlige postsystemet.

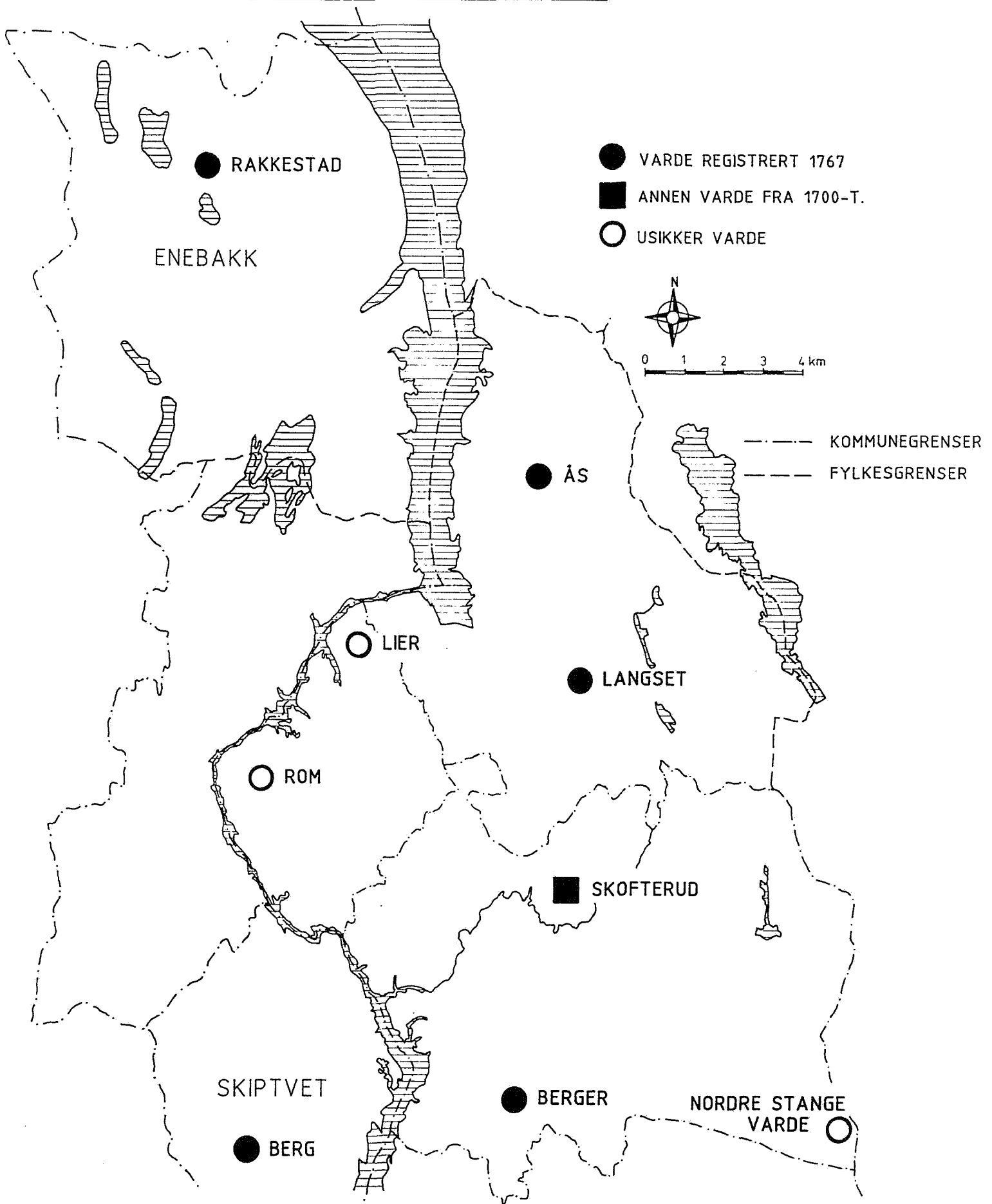
Når meldinger skal sendes raskt og over lengre avstander, har vi i dag flere forskjellige teletjenester til disposisjon. Før de første telegrafsystemene kom til landet tidlig på 1800-tallet, var man henvist til enten å benytte bud eller å sende helt enkle lys- og røyksignaler. Sendebud til fots, til hest eller med båt var eneste mulighet når lengre meldinger skulle sendes. Dette kunne ta svært lang tid. I ufredstider kunne deler av landet være hærtatt lenge før slike sendebud nådde fram til myndighetene. Signaler måtte derfor sendes på annen måte når fiendehærer truet landet. Til dette benyttet man fra gammelt av veter.

Veter besto av oppreist treverk som det var enkelt å antenne. Dette bålet skulle varsle om at fiender truet landet med hærstyrker eller skip. I følge sagaopplysninger skal Håkon den gode ha fått til et sammenhengende varslingsystem med veter på fjelltopper langs kysten allerede på 900-tallet.¹⁵⁸ Brann i en vete eller varde skulle straks føre til at neste vete ble tent av vaktmannskapene der osv. På denne måten skulle

¹⁵⁷ Wilse 1781:156; Rudie 1966:124,170; Parmer 1959:110.

¹⁵⁸ Bull 1920:39-40.

KART VII VARDER 1700-TALLET



J.H.MARTHINSEN 1995, M.B.GÅSEBY

Kilder: Gutowsen 1902 og 1909. Frøyset H. 1986. Scheen 1951. Milkart 49.

hærbud kunne gå gjennom landet fra ende til annen på 7 netter. Dette systemet ble ført videre etter Håkons tid, og det er beskrevet både i Magnus Lagabøters landslov og i senere lover.¹⁵⁹

Det har vært reist tvil om dette systemet egentlig var særlig egnet til å sende bud over lange avstander.¹⁶⁰ Feilkildene var mange; andre branner enn legale vetebål virket forstyrrende, været skulle gi god sikt, vetene skulle være bemannet og vaktene skarpsynte og våkne. Selv om det var strenge straffer for ikke å gjøre skikkelig tjeneste ved vetene, hendte det nok at pliktene ble forsømt.

I Heggen og Frøland er det ikke kjent noen varder som helt sikkert lar seg datere tilbake til det landsomfattende varslingssystemet.¹⁶¹ En lang rekke vardesteder er kjent, og noen av disse er nevnt i kilder med tidsangivelser. Det er imidlertid grunn til å tro at disse vardene mer har vært benyttet til å samle soldater og bondeoppbud i det enkelte mobiliseringsdistrikt. I så fall måtte budet om vardetemming sendes på annen måte, dvs. som sendebud.

Avgjørelse om å tenne vardene ble på begynnelsen av 1700-tallet tatt av fogdene. Disse varslet lensmennene som i sin tur skulle få vardene i lys lue. På denne måten ble vardene tent i Rakkestad og bygdene omkring på senvinteren 1716 da svenskene brøt inn bl.a. i Høland.¹⁶² På Nedre Romerike ble vardene tent 7. mars og på Øvre Romerike fire dager senere. Det første varslet 7. mars førte imidlertid ikke til noe hærsamling da svenskene allerede hadde besatt samlingsplassen ved Riser i Høland. Bøndene ble utkalt på nytt 16. mars, denne gangen ved budstikke.

Bestemmelser om budstikke fins i landskapslovene og i Landsloven. Budstikke kunne brukes både til innkalling til tingmøter i fredstid og til å varsle om fiendtlig angrep eller innkalling til forsvar av landet når ufred truet (hærpil). Dette budbringersystemet ble gjentatt både i Christian IV's og Christian V's norske lov.¹⁶³ Lokale mobiliseringsordrer i vårt distrikt må vi regne med har skjedd enten ved vardetemming eller ved omsendt budstikke. Dette var som regel en trehylse med jernpigg i den ene enden slik at den kunne festes i husvegg eller dørkarm¹⁶⁴. Budstikken ble brakt fra gård til gård som en slags stafett med budbringer og vitner. I de eldste tidene ble meldingen gitt muntlig, men etterhvert ble det vanlig å føre skriftlig beskjed.

En lang rekke vete- eller vardesteder er kjent fra Akershus og Smålenene fra flere kilder.¹⁶⁵ Den mest omfattende oversikten er fra 1767. Da ble det laget regimentsvise oversikter over de gamle vedvardene, hvor de lå og hvordan tilstanden var både med vardene og tilhørende vakthus. (Se kart nr. VII, s. 62.) Denne oversikten viste at vardesystemet var i forfall midt på 1700-tallet, og det ser ikke ut til at undersøkelsen førte til noen alminnelig opprustning av vardene.

¹⁵⁹ MLL III 4; Kong Chr. IV, II 4; Kong Chr. V, 3-17-4.

¹⁶⁰ Kiærland 1932; Garder 1958 og 1959.

¹⁶¹ Garder 1958.

¹⁶² Kiærland 1932:751.

¹⁶³ MLL III, VII; Kong Chr. IV, II 3 og VI 52; Kong Chr. V, 1-3-9.

¹⁶⁴ Se ill. på omslag og tittelside til Heggen og Frøland bd. I.

¹⁶⁵ Scheen 1951:271-274.

Det er ikke kjent når vardene sist var i bruk i Heggen og Frøland. På Romerike var varder benyttet siste gang til sitt opprinnelige formål 14. og 15. april 1808 i forbindelse med svensk angrep.

Oppsummering

Samferdselsbildet i Heggen og Frøland ble mer sammensatt i tiden fra utgangen av middelalderen til andre halvpart av 1800-tallet. Både veinettet og andre deler av kommunikasjonene ble utbygd og utviklet for å tilfredsstillere nye krav. Nye næringer som sagbruksnæringen og tømmerdriften påvirket samferdselen. Veinettet ble ikke bare utbygd - trafikken samlet seg også etter hvert langs en del av veiene. Trafikken på overfartsstedene over Glomma konsentrerte seg om noen få steder, med Grønsund og Onstadsund som de ledende. Av de øvrige stedene er det bare Helisund som peker seg ut, men trafikken her må ha vært vesentlig mindre enn på de to andre sundstedene.

I begynnelsen av perioden var reiselivsbildet broket. Skyssorganiseringen på slutten av 1500-tallet og på 1600-tallet var med sine skiftende skysssteder fortsatt i forandring. Langt de fleste av skysskiftene lå ved landeveiene. Det meste av trafikken må derfor ha gått langs disse veiene. Etter at skysskiftene ble mer permanente og dessuten kombinert med gjestgiveri, ble trafikken i enda høyere grad konsentrert til hovedferdselsårene mellom Fredrikshald og Romerike og mellom Kristiania og områdene nærmere Sverige.

I tida fram mot det 20. århundre kan vi også skimte en egen næring innenfor samferdselen. Foreløpig er det bare tale om tilleggsnæring til jordbruket. Både skyss, gjestgiverivirksomhet og varetransport er i ferd med å gi verdifulle biinntekter til en del av bøndene.

IV NYE KOMMUNIKASJONSFORMER OG NY SAMFERDSELS-TEKNOLOGI - 1800- og 1900-TALLET

Utover 1800-tallet får vi flere nye kommunikasjonsformer. Disse var basert dels på en ny organisering av samferdselen, dels på ny teknologi. Det var dampmaskinen som først gjorde inntog, til vanns og senere som trekraft på jernbanen. Telegrafene fulgte jernbanen og telefonen ble også introdusert før århundreskiftet. Og til sist - den selvgående, moderne kombinasjonen av velsignelse og mareritt - bilen.

Det første nye elementet innenfor samferdselssektoren var imidlertid mer basert på ny organisasjon enn på teknologi - det var post og postvesen.

Post

Det norske postvesenet¹⁶⁶ ble etablert allerede 1647, men det tok lang tid før Heggen og Frøland formelt sett ble en del av denne tjenesten. En av de hovedpostrutene som kom i gang fra Kristiania midt på 1600-tallet, gikk gjennom Smålenene til København via Moss, Fredrikstad, Fredrikshald, Uddevalla, Marstrand og Båhus. Vårt distrikt ble knyttet til denne hovedpostruta, men det er uvisst når dette skjedde. Behovet for god kommunikasjon mellom de sentrale myndighetene og embetene i distriktet må ha gjort at de lokale statlige embetene på en eller annen måte koplet seg til hovedpostruta ganske raskt.

Presten Wilse har i sin Eidsberg-beskrivelse fra 1794 følgende opplysning om posten: "Mellem Friderichshald og dette gaaer hver Uge en Bi-Post, egentlig for at befordre Amtets og Stiftets Breve til Fogden og Sorenskriveren, og disses igjen til hiin; men deraf betjene andre sig og, som især er nødvendigt i Embeds-Sager. Den afgaaer herfra Fredag Aften og ankommer Tirsdag Aften."¹⁶⁷ Dette gjaldt området vårt, øst for Glomma.

Wilse var kommet til Eidsberg fra Spydeberg, prestegjeldet på den andre siden av elven. I Spydeberg-beskrivelsen fra 1779 har Wilse også en anmerking om posten¹⁶⁸: "Brevenes Befordring herfra er ved en Bi-Post til Fridrichshald, og til Bi-Posten maa reyses 2 Miile og over elven. Til og fra Christiania er Brev-Porto 6 β og passerer i 12 dage. Til og fra Kiøbenhavn Porto 10, og passerer i 7. Til mig franqveres par Fridrichshald."

På slutten av 1700-tallet var det altså postforbindelse med Fredrikshald én gang pr uke. Wilse forteller ikke hvem som fraktet posten eller hvem som hadde ansvaret for ekspederingen. Noen offentlig bipostrute som del av det statlige postvesenet fantes ikke i dette distriktet. Postfraktingen må ha vært privat eller bekostet av lokale embeter. Fogden foreslo riktignok omkring århundreskiftet at det ble opprettet en slik forbindelse, med det ble ikke noe av.

Wilses to notiser om postruter til Fredrikshald må gjelde en og samme bipost. Denne må ha hatt endepunkt i Heggen og Frøland, sannsynligvis i Eidsberg.¹⁶⁹ (Se kart VIII, s. 66) På begynnelsen av 1700-tallet hadde fogden kontor dels i Rakkestad, dels på Lekum i Eidsberg. Etter ca. 1755 holdt fogden til i Eidsberg. I 1760- og 70-årene var fogden på Narvestad i nærheten av Mysen. Dersom fogden hadde poståpnerfunksjon på denne tiden, var nok endepunktet for biposten på Narvestad. Avstanden hit fra Spydeberg prestegård er ca. 2 gamle norske mil slik som Wilse anga avstanden til biposten i 1771. Senere flyttet fogden til Berg og Kjeserud, og poståpnerfunksjonen kan ha flyttet med. Fra ca. 1800 og fram til 1829 holdt fogden til i nærheten av Eidsberg kirke, på Buskildsrud og Huseby. I 1830-åra fungerte fogden Johan Rasmus Brandt som en slags poståpner, selv om det ikke fantes noe formelt opprettet

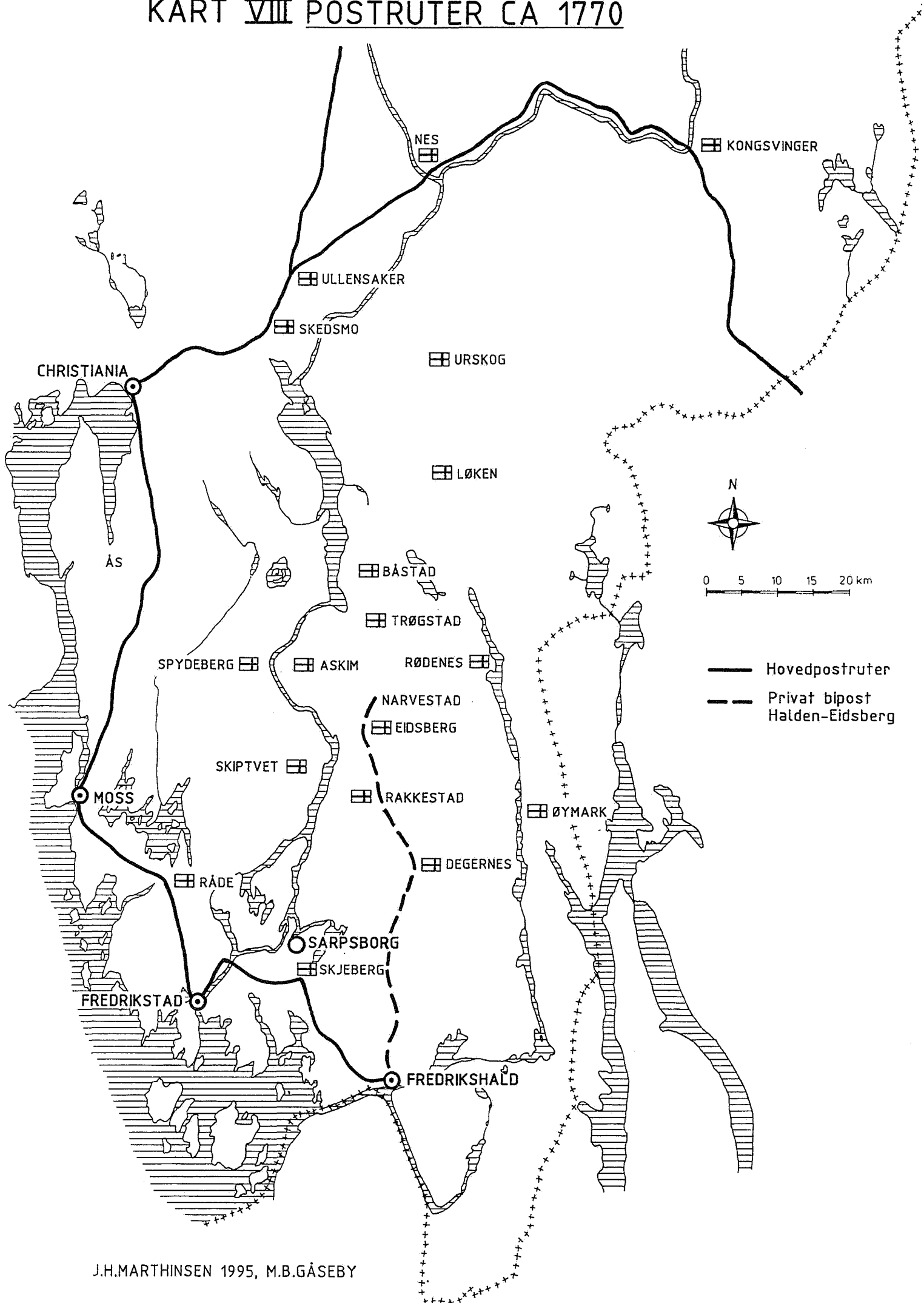
¹⁶⁶ (Til hele postkapitlet:) Berrum 1902-06. Birkeland 1887. Barfelt 1982. Revisjons- departementet 3 ktr. 1822-52 Postregnskap Fredrikstad 1837-43. Schou 1947. Postdirektoratet 1982: 109. Wilse 1791-94:80

¹⁶⁷ Wilse 1791-94:80

¹⁶⁸ Wilse 1779:475.

¹⁶⁹ RK Fogdregnskaper.

KART VIII POSTRUTER CA 1770



poståpneri. Torper i Hærland anneks, som da var embetsgård, kan ha vært endepunkt for biposten.

Noen postombringelse var ikke organisert. Adressatene måtte selv hente posten ved endepunktet slik Wilse beretter for Spydebergs vedkommende i 1771. Bipostruta var ifølge Wilse opprettet for å besørge offisielle forsendelser mellom de forskjellige embetene, selv om andre også kunne benytte ordningen. Om biposten var privat eller om den var besørget av de lokale embetene er uklart. Den var i alle fall utenfor det statlige postvesenet.

Postbefordringen blir statlig

Hovedpostruta fra Kristiania gjennom Smålenene gikk fra 1600-tallet gjennom kjøpstedene i amtet. En annen hovedrute gikk fra hovedstaden gjennom Skedsmo og Ullensaker og videre nordover til Trondhjem. I 1840 ble det besluttet opprettet en tverrforbindelse mellom disse hovedrutene.¹⁷⁰ Denne nye postruta skulle gå mellom Fredrikstad i den sørlige hovedpostruta og Ullensaker i den nordlige. Ruta gikk gjennom Eidsberg og Trøgstad, og det skulle være en poståpner i hvert av de to prestegjeldene. Ordningen skulle finansieres av statskassen. Dermed var distriktet direkte knyttet til det offentlige postnettet.

Våren 1834 ba Finansdepartementet samtlige amt i landet om forslag til endringer og forbedringer av postvesenet.¹⁷¹ Dette skulle senere føre til opprettelsen av en regelmessig statlig postgang gjennom Heggen og Frøland. Både Smålenenes og Akershus amt innhentet straks opplysninger fra lokale tjenestemenn. Smålenenes amt sendte svar til departementet samme år, mens Akershus først kom med sitt svar i 1838.

Forslagene fra de enkelte embetsmenn m.v. var naturlig nok preget av de lokale behov. Som eksempler kan vi ta fram to av svarene. Lensmannen i Enebakk ville ha opprettet "den Smaalehnske Post" fra Kristiania og korteste vei over Ski til Enebakk. Videre skulle den gå gjennom Spydeberg og krysse Glomma ved Onstad-sund, fortsette gjennom Askim, Trøgstad, Eidsberg, Rakkestad og Berg til Fredrikshald.

Fogden på Nedre Romerike ville også ha en gjennomgående postrute til Fredrikshald. Han mente imidlertid at ruta burde gå ut fra Ullensaker, gjennom Sørums, Aurskog, Trøgstad, Askim, Eidsberg og videre til Fredrikshald som lensmannens forslag. På denne måten ville Enebakk falle utenfor, men fogderiet som helhet ville være bedre tjent med en slik ordning.

Akershus amt sendte de innkomne forslagene videre til departementet og pekte spesielt på forslaget om bipost Ullensaker - Fredrikshald. Smålenenes amt gikk inn for en rute fra Moss via Våler, Spydeberg og Skiptvet over Glomma ved Grønsund til Salmonrud i Eidsberg med fortsettelse videre til Trøgstad og Høland. Herfra ville posten kunne føres videre til Ullensaker som hørte til den nordlige hovedpostruta. Dette skulle skje med postbud avgitt blant militære mannskaper.

¹⁷⁰ Kgl. res. 6/5 1840.

¹⁷¹ Finansdept., Postvesenet Journalsaker jnr. 176, 948 m. fl./1834, jnr. 1143/1838

Finansdepartementet sluttet seg til forslagene om bipost Ullensaker- Fredrikshald med mindre justeringer. Ruten Moss- Salmonrud ble helt avvist. To forhold ble tillagt vekt i denne forbindelse. Det ble for det første antatt at den offentlige korrespondansen var større for Tunes og Rakkestads vedkommende enn for Våler, Spydeberg og Skiptvet. Dernest la departementet stor vekt på betydningen av den private korrespondansen. Departementet uttalte bl.a. at "Brevvexlingen er viktigst for de Trakter, hvor den største Omsætning og Rørelse finder Sted, hvilken mere har sit hjem hvor der er Saugbrug, Tømmerflødning og deslige end hvor Næringsdrivten meest er indskrænket til Jordbrug".¹⁷² Det var således de mer industrialiserte strøk som gikk av med seieren, mens de rene jordbruksbygdene ble liggende i en postmessig bakevje.

Departementet tok også hensyn til at Sarpsborg med sin nye kjøpstadsstatus fra 1839, skulle få forbindelse med det statlige postsystemet. Ved å kombinere Sarpsborgs behov og hensynet til det private næringsliv i distriktet utenom jordbruket ble det sørlige endepunktet verken Moss eller Fredrikshald, men Fredrikstad. I nord ble Ullensaker poståpneri endepunkt. (Se kart nr. IX, s. 69)

Biposten som ble opprettet 1840, fikk en ukentlig avgang i begge retninger. Forbindelsen nordover var ny, og det kom to fullverdige poståpnerier i distriktet.

Askim var fortsatt uten noe statlig poststed. Eidsberg poståpneri ble allerede fra starten i 1840 lagt til Salmonrud, mens Trøgstad fikk sitt på prestegården. Sognepresten, Carl Heidenreich, ble den første poståpneren i Trøgstad. Til å begynne med hadde han likevel ikke noe med postskysen å gjøre. Postbonden, som stod for selve posttransporten, bodde på Berger, noen kilometer nærmere Høland.¹⁷³ Denne ordningen var imidlertid tungvint. Etter kort tid ble den gjort om slik at sognepresten også fikk ansvaret for postskysen nordover til Gangnes i Høland og sørover til Eidsberg.

Beliggenheten til det nye poståpneriet på Salmonrud passet godt for Skiptvet når det var gitt at dette prestegjeldet ikke skulle få eget poststed. Eidsberg-åpneriet kom til å ligge like ved ferjestedet Grønsund med overfart til Skiptvet. Peder Syvertsen på Salmonrud ble både postbonde og poståpner. Han fikk da ansvaret for postskys nordover til Trøgstad og sørover til prestegården i Rakkestad.

På strekningen mellom Ullensaker og Fredrikstad kom det syv nye poståpnerier. Selv om alle skulle være likeverdige, må arbeidet ved Eidsberg poståpneri ha vært mer byrdefullt enn ved naboåpneriene. Dette ser vi av lønnsfastsettelsen for de enkelte poståpnerne. Ved Sannesund og ved Salmonrud ble lønnen satt til 6 spesiedaler årlig. De øvrige stedene var lønnen 4 spd. Arbeidsmengden ved Eidsberg-åpneriet hadde sammenheng med at både Askim, Spydeberg og Skiptvet fikk sin post via Salmonrud. For Skiptvets vedkommende varte denne ordningen til 1901, da det ble opprettet postrute til Spydeberg stasjon.¹⁷⁴

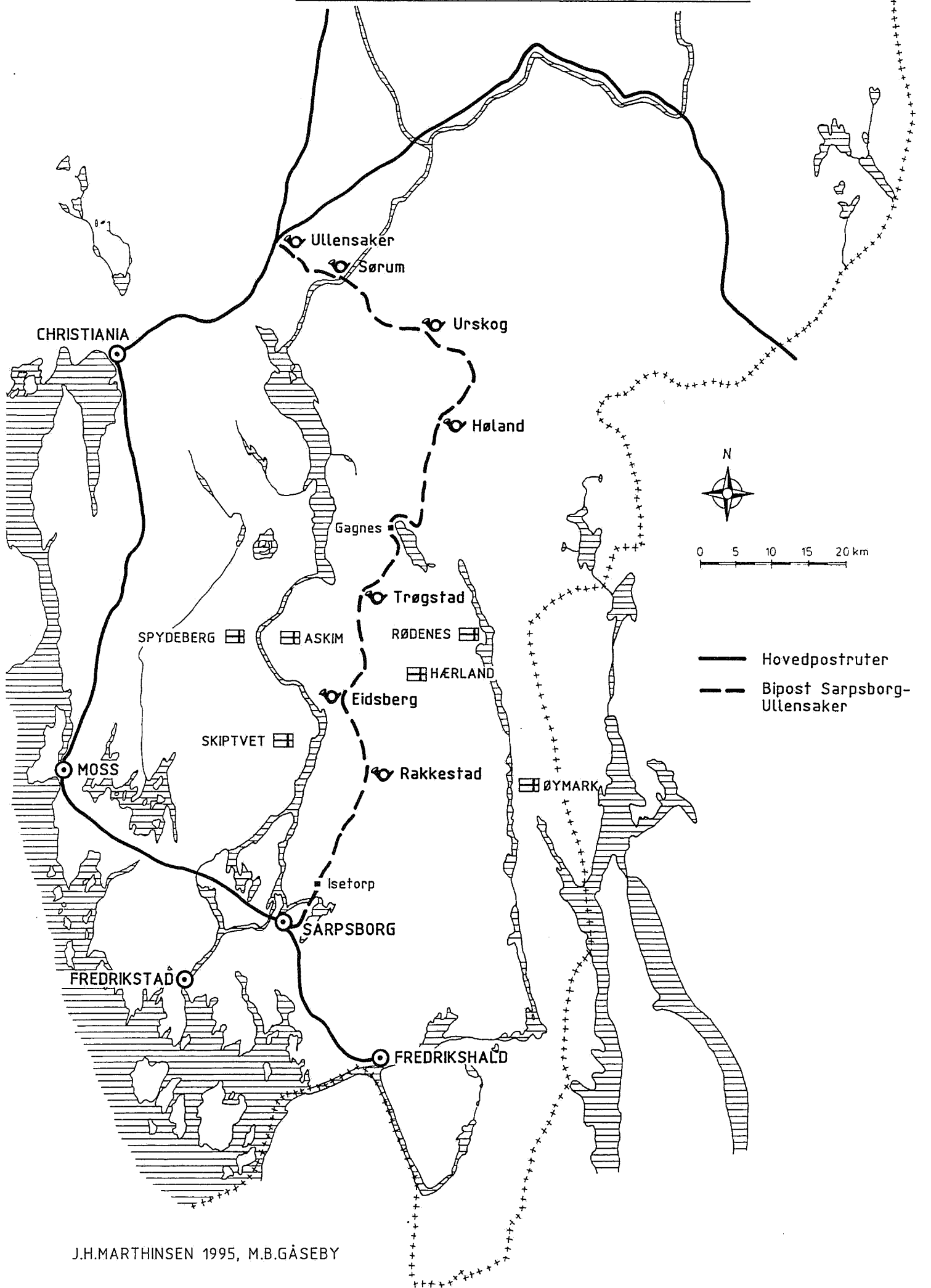
Portotakstene fra juni 1840 satte minstetaksten til 4 skilling, dvs. 1/30 spesiedaler. Den gjaldt mellom Eidsberg og Trøgstad. Til Kristiania var taksten 6 skilling.

¹⁷² Finansdept. Kopibok 25/9 1839 Brev til Smålenenes amt.

¹⁷³ Finansdept. Postvesenet jnr. 98/1851 m.fl.

¹⁷⁴ Skipperud 1916:55.

KART IX BIPOSTEN SARPSBORG-ULLENSAKER 1843



Stempling av frimerker på postsendinger blir gjort for å kassere frimerkene slik at de ikke kan benyttes om igjen. De første kjente stemplene fra Heggen og Frøland er de såkalte nummerstemplene fra 1856. Da fikk alle poståpneriene i landet stempel med hvert sitt nummer.¹⁷⁵ Poståpneriene i Eidsberg og Trøgstad fikk henholdsvis nr. 55 og nr. 307 etter sine plasser i den alfabetiske lista over postanstalter i landet i 1856. Begge åpneriene hadde da eksistert i mange år. Askim poståpneri, som kom i gang i 1857, overtok da nummerstempel nr. 67 fra Finkrogen poståpneri under Tromsø postkontor. Finkrogen poståpneri ble nedlagt høsten 1856. Frimerker som er kassert med stempel nr. 67 kan altså enten være stemplet i Askim eller i Finkrogen. Siden stemplene manglet dato, kan det være vanskelig å avgjøre hvor et slikt brev er stemplet dersom brevet ikke er datert eller avsenders adresse ikke er kjent. Nummerstemplene ble avløst av stedsstempler. Eidsberg var først ute med sitt nye stempel i 1857. To år etter fikk både Askim og Trøgstad sine.

Utbygging av postvesenet før jernbanens tid

I 1841 ble den sørlige hovedpostruta til Sverige lagt noe om. Inntil da hadde den gått innom Fredrikstad. Sarpsborg, som hadde fått bystatus et par år tidligere, fikk nå midlertidig postkontor og ble en regulær del av hovedpostruta. Samtidig ble Sarpsborg det nye utgangspunktet for bipostruta til Ullensaker. Ordningen ble permanent i 1843. Fredrikstad ble dermed tatt ut av hovedpostruta. Eidsberg og Trøgstad som hadde hørt under Fredrikstad postalt sett, kom nå under Sarpsborgs postadministrasjon. Dette betød litt kortere vei til hovedpostruta og til postkontor, men fikk ellers ingen praktiske følger for distriktet.

Det nordlige endepunktet for bipostruta ble i 1856 flyttet fra Ullensaker poståpneri til Frogner jernbanestasjon i Sørums. Hovedbanen Kristiania-Eidsvoll var blitt åpnet snaue to år tidligere. Vi kan her ane en begynnende påvirkning fra jernbanen på postsystemet i vårt distrikt.

Askim var det prestegjeldet som måtte vente lengst med å få statlig tilknytning til postsystemet. Post til Askim kom via det nye poståpneriet på Salmonrud i Eidsberg fra begynnelsen av 1840-åra. Forsendelsen derfra var mottakers ansvar. Posten måtte altså hentes, og det som skulle sendes, måtte bringes til poståpneren i Eidsberg.

I Askim fikk bygdevekkeren Ole Kristiansen fra årsskiftet 1841/42 som ekstrajobb å hente og bringe post til Salmonrud i Eidsberg én gang pr. uke. Som tilleggslønn for denne nye oppgaven fikk han en spesiedaler årlig. I 1853 ble det imidlertid slutt på denne stillingskombinasjonen, og særskilt postbærer ble ansatt. Grunnen til at formannskapet gikk til dette skritt, var påstand om at fantefølger og tiggere utenfra regelmessig dukket opp i Askim på de dagene da vekteren utførte sine postplikter.

I vekterens tid som postbærer skulle posten bringes til prestegården i Askim. Denne fungerte som brevhus uten å ha noen formell tilknytning til det statlige postvesenet. Da man skiftet postbærer i 1853, flyttet man også funksjonen som brevhus til det nye

¹⁷⁵ Sanness 1941

kommunehuset på Henstad, ikke langt fra det stedet som senere ble til Askim jernbanestasjon. "Brevhuset" ble til poståpneri i 1857, som ledd i en ny statlig postrute.

Denne nye postruta fra Moss til Rødnes ble besluttet opprettet i 1856, og Stortinget bevilget penger slik at den kom i gang året etter. Med utgangspunkt i Moss gikk den innom de nyopprettede poståpneriene i Våler, Spydeberg og Askim samt Rødnes. Ruta, som var ukentlig i begge retninger, gikk også innom Eidsberg poståpneri. Dette ble derved det første postknutepunktet i distriktet, noe som bidro både til å øke poståpnerens lønn og til å styrke Eidsberg-åpneriets sentrale stilling i postsystemet. Poståpneriet beholdt denne posisjonen helt til jernbanen kom hit i 1882. Statistikk over avsendte brev viser at Eidsberg poståpneri hadde størst postmengde av alle ekspedisjonsstedene på ruta Sarpsborg - Ullensaker helt fra starten i 1840 og til ut i 1870-åra. Askim poståpneri kom etter hvert på samme nivå som Eidsberg.

Etter at ruta Moss-Rødnes var åpnet i 1857, fantes det tre poståpnerier i Heggen og Frøland, et i hvert av de tre herredene. Poståpneriene i Trøgstad og Eidsberg ble besluttet opprettet våren 1840. Førstnevnte ble lagt til Gopperud, et par kilometer nord for hovedkirken. Her ble det værende til det i 1903 ble flyttet nærmere kirkestedet, til Skjønhaug, der det ble skjøttet av landhandler Gunerius Hansen.

Poståpneriet i Eidsberg ble i 1880 flyttet østover fra Salmonrud til klokkergården Skaltorp, med kirkesanger I. Præsthus som poståpner. I 1885 skiftet poståpneriet navn til Lekum, med oppholdssted på gården med samme navn like ved kirken. Navnet Eidsberg poståpneri forsvant imidlertid ikke med dette. Samtidig med navneendringen ble det opprettet et helt nytt poståpneri med det gamle navnet. Dette ble knyttet til Eidsberg jernbanestasjon, 3 km lenger øst, med stasjonsmester Anton Martinius Carlsen som første bestyrer.

Poståpneriet i Askim ble besluttet etablert i 1856 som ledd i den nye postruta fra Moss til Rødnes. Det kom i gang året etter hos lensmann Chr. Berg på Henstad, et par kilometer fra kirken. Askim-åpneriet kom senere til å være på Sekkelsten, Henstad og hos E. Jørstad på Eidareng ikke langt unna. Straks jernbanen kom, ble det flyttet fra det sistnevnte stedet til Askim stasjon, og poståpnerfunksjonen ble lagt til stasjonsmesterstillingen.

Etter at de tre herredene hadde fått hvert sitt poståpneri, gikk det nesten 20 år før det neste kom til. Det var annekssoknet Hærland øst i Eidsberg som fikk poståpneri etter kongelig resolusjon i 1875. Dette ble lagt til Vister, nær kirken, og Jens Johansen ble poståpner. Senere ble det flyttet til Kirkeby nær ved, først med gårdbruker, sersjant og landhandler Edvard Olsen Bye som poståpner. Da han døde i 1902 ble frk. Marie Bye beskikket som poståpner.

Postskyss og postfører

En såkalt postbonde kunne stå for transporten av posten mellom poststedene. postbonden hadde da ansvaret for befordringen mot en viss godtgjørelse, men det betydde ikke at han kjørte selv. den jobben ble gjerne overlatt til tjenestefolk. Det kunne være fristende å sette de aller yngste til denne kjøringen, selv om det ikke var

tillatt å overlate ansvaret for posten til mindreårige. En guttunge hadde lite å stå mot med om posten ble truet av overfall.

I følge tradisjonen skal det ha skjedd overfall og ran av postskyssen i nærheten av Fuglesangen, nordøst for Askim stasjon, nær grensen til Trøgstad.¹⁷⁶ Overfallet skjedde ved at én mann sprang ut av et skogsnar tett ved veien og holdt hesten, mens en annen tok postsekken fra kjøreren. Dette skal ha skjedd omkring 1870 og ble visstnok aldri oppklart. Det er usikkert hvilken postrute det her gjaldt. Historien illustrer imidlertid godt hvor viktig det var å ha voksne folk som holdt i tømmene om posten skulle komme trygt fram.

I tillegg til skysskaren ble det etter hvert vanlig å ha med en til å beskytte posten, en postfører. Fra 1837 var disse postførerne bevæpnet, og de første våpen som ble benyttet var huggere og pistoler.¹⁷⁷ Det var imidlertid ikke alle posttransporter som hadde postfører, og tradisjonen sier intet om postfører ved overfallet ved Fuglesangen. Av de postførerne som virket innenfor Heggen og Frøland, er kanskje Johan Anton Larsen den mest kjente. Han var postfører i forskjellige ruter på Østlandet i andre halvpart av 1800-tallet. Vinteren 1884/85 hadde han ansvaret for ruta Fredrikshald-Mysen. I denne ruta var han bevæpnet, og vi hører aldri at han ble overfalt her.¹⁷⁸

Ettersom postbefordringen utover landet mer og mer ble overtatt av jernbanen og dampskip, ble det ikke det samme behovet for postførere. Denne gruppen av postmedarbeidere skrumpet etter hvert inn og ble tilslutt helt borte.

Jernbane og post

I jernbaneloven av 1848 tok staten forbehold om at de som fikk anlegge og drive jernbaner, også måtte overta postbefordringen.¹⁷⁹ Denne ordningen må sees på bakgrunn av at utbyggingen av jernbanene kunne skje uten statens medvirkning. Når staten selv sto for jernbanebyggingen, førte dette til at deler av postfunksjonene ble flyttet fra postadministrasjonen til jernbaneadministrasjonen.

Den østre linjen av jernbanen mellom Ski og Sarpsborg ble åpnet senhøstes 1882. Dette førte med seg umiddelbare endringer for postvesenet i området. Nytt poståpneri ble opprettet på Mysen jernbanestasjon med stasjonspersonale som poståpner. Selv om poståpneriet på Skaltorp fortsatte å bestå, ble det postale tyngdepunktet i herredet dermed flyttet til Mysen.

En rekke postruter ble også berørt. (Se kart nr. X, s. 73.) Rutene til Romerike, nærmere bestemt til Blaker i Sørum fra henholdsvis Moss og Sarpsborg, ble nedlagt. Det samme skjedde med rutene Moss - Eidsberg og Askim - Rakkestad. Disse transportene gikk nå lettest med jernbanen. Mysen overtok Eidsberg-åpneriets tidligere posisjon som knutepunkt. Utgangspunktet for ruten til Fredrikshald via Hærland, Rødenes og Aremark ble nå flyttet til Mysen stasjon. Samtidig ble det satt i gang en ny

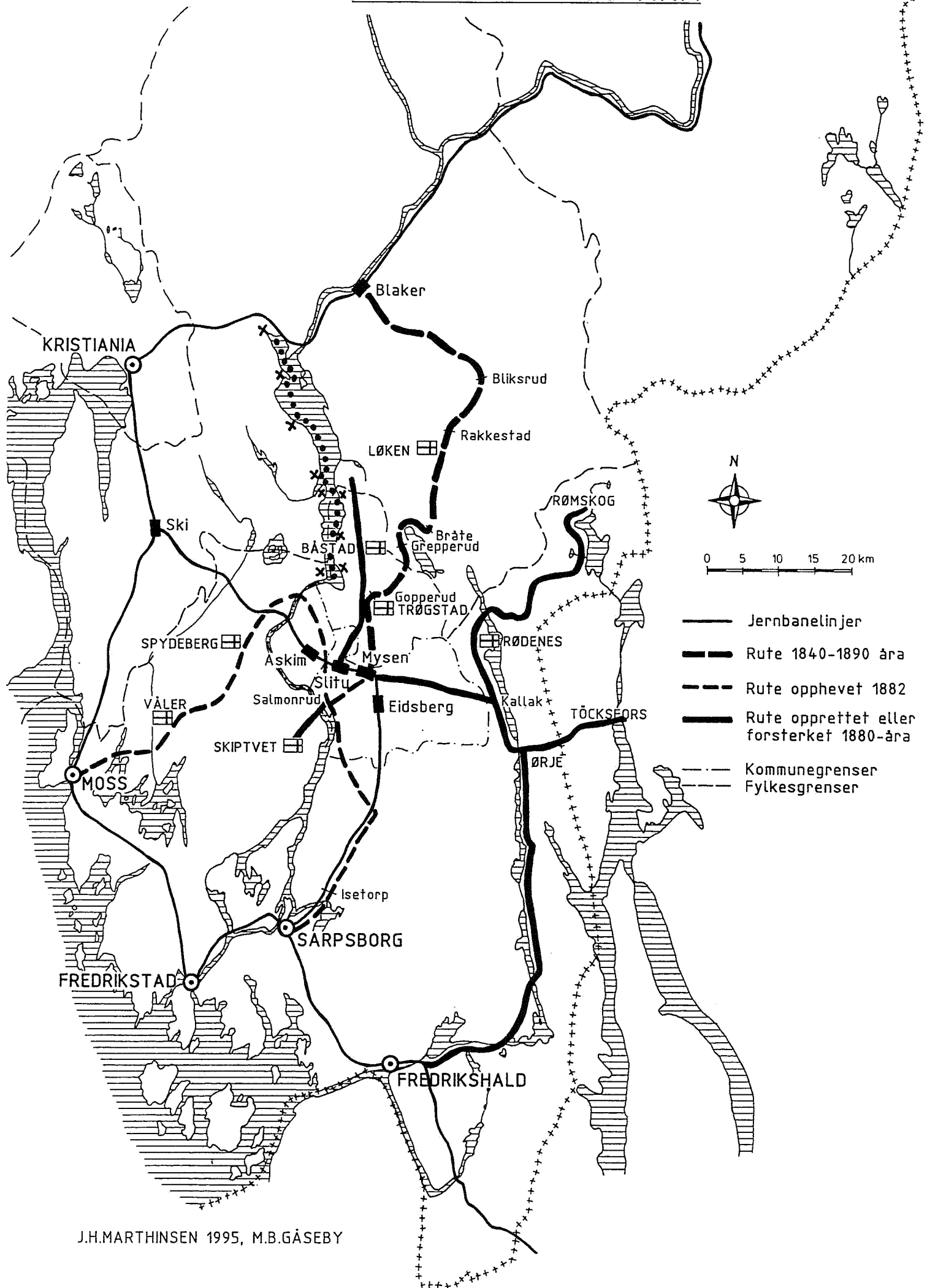
¹⁷⁶ Informanter: Johan Glomvik og Harald Blandhol til I. Hvidsten, Askim.

¹⁷⁷ Rasch-Engh 1969.

¹⁷⁸ Postdirektoratet, Postførerprotokoll.

¹⁷⁹ Lov 12/8 1848 --- ang. Anlæg av Jernveie ---, pgf. 2c.

KART X POSTRUTER 1890-ÅRA



rute. Denne skulle gå to ganger pr. uke fra Mysen til Blaker og en gang pr. uke i motsatt retning.

En del av den gjennomgående ruten fra Fredrikshald til Mysen ble i 1886 forsterket på etappen nærmest stasjonen. En ukentlig bipost "ved gaaende Bud" ble besluttet opprettet mellom poståpneriet på Mysen og Rødenes-åpneriet på Kallak. Ruten fra Mysen og østover ble motorisert i 1909 da det ble etablert en kombinert post- og passasjerrute mellom Mysen og Ørje. Her ble en av de aller første bilene i distriktet benyttet.¹⁸⁰

Trafikken ved poststedet Eidsberg gikk klart tilbake etter at poststedet på Mysen var etablert. Regnet etter avgående post ble Mysen det nest største poststedet allerede i 1883. Like før jernbanen kom, hadde Askim poståpneri kommet opp i omtrent det samme antall avsendte brev som Eidsberg poståpneri på Skaltorp. Etter at jernbanen var etablert, gikk Askim forbi Eidsberg m.h.t. avgående posttrafikk og ble det største poststedet i fogderiet målt etter tallet på avsendte brev. Dette varte fram til 1914 da anleggsarbeidene ved kraftutbyggingen i Glomma var nærmest fullført. Posttrafikken som hadde vært en følge av denne utbyggingen, hadde for det meste gått over Askim. Deretter overtok Mysen som største poststed fram til mellomkrigstiden. Da kom Askim igjen på trafikktoppen - en posisjon som dette postkontoret har beholdt i distriktet senere.

Jernbanen førte altså til en del umiddelbare endringer for postvesenet i distriktet, og flere endringer skulle komme senere. Mindre enn et år etter at banen var åpnet, ble det opprettet poståpneri på Slitu stasjon med stasjonsmester Lars Larsen som poståpner. Et par år senere, i februar 1885, kom det nok et poståpneri ved jernbanelinja; denne gangen på Eidsberg stasjon. Det nye poståpneriet fikk navnet Eidsberg. Samtidig endret det gamle Eidsberg-åpneriet navn til Lekum.

Postgangen til Trøgstad poståpneri på Gopperud gikk opprinnelig fra Eidsberg-Lekum. Midt i 90-årene ble utgangspunktet for denne transporten flyttet til Slitu stasjon - nok et bidrag til konsentrasjon av postvirksomhet til jernbanen.

Postgangen til Båstad, det nordligste sognet i Trøgstad, ble regulert i 1886. Da ble det opprettet poståpnerier på Heiås i Båstad og Haug på Enebakkneset. Poståpner på Enebakkneset ble trøgstingen August Båstad som nettopp hadde kjøpt Haug med landhandleri og bakeri.¹⁸¹ Gårdbruker og handelsbestyrer Andreas Hauer ble den første poståpneren på Heiås. Samtidig kom det i gang regelmessig rute fra Gopperud, gjennom Båstad til Enebakkneset. Sammenhengende rute mellom Slitu og Enebakkneset ble etablert så sent som i 1929.

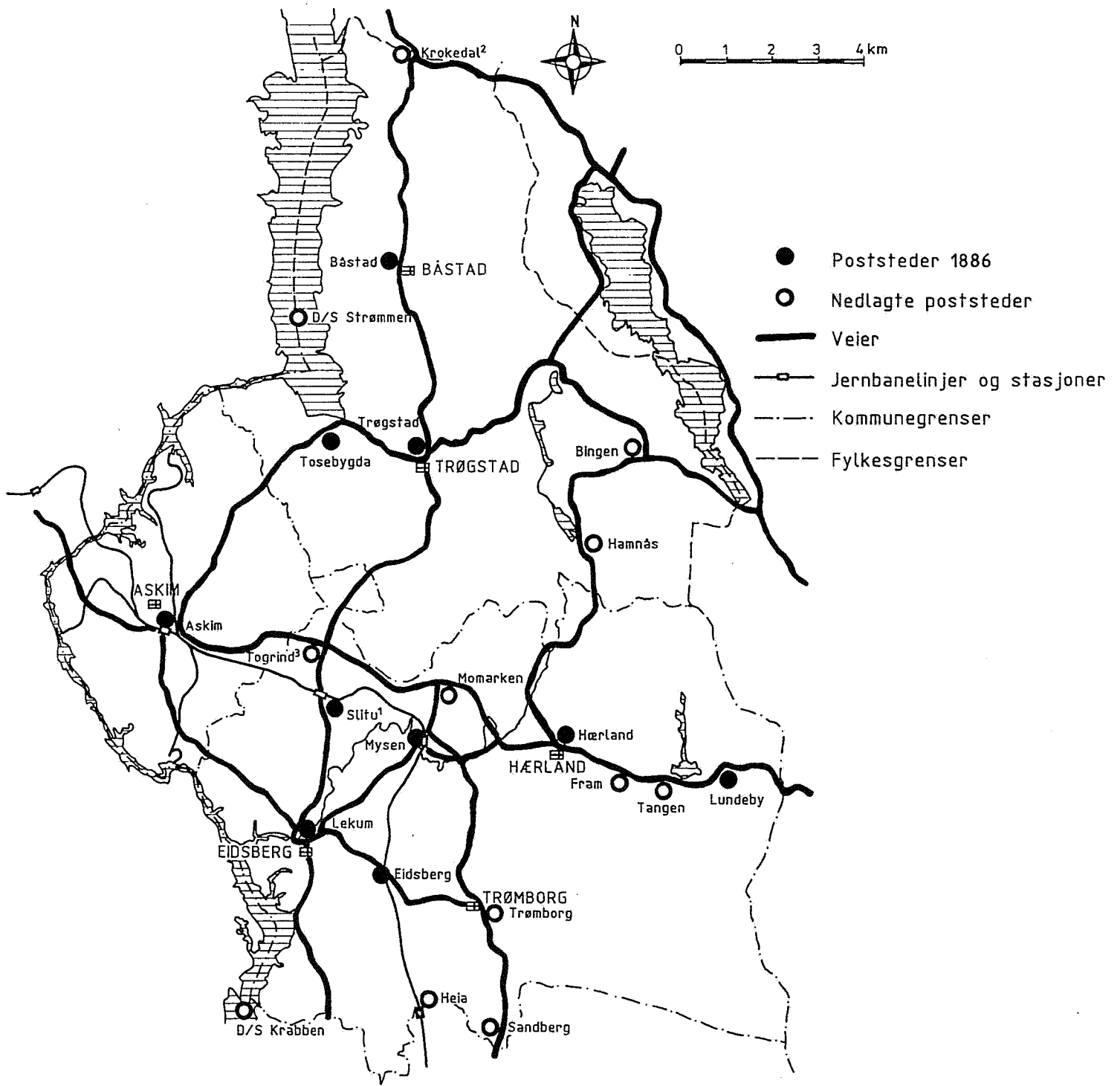
Postgangen mellom de to poståpneriene Skiptvet og Eidsberg ble besørget med to ukentlige ruter fram til 1880-årene. Straks før jernbanen ble åpnet, ble det avgjort at en tredje ukentlig bipost skulle åpnes på denne strekningen. Årsaken til denne utvidelsen hadde imidlertid ikke noe med den kommende jernbanen å gjøre. Det var større postmengde og behov for hyppigere postavganger som lå bak.

I tillegg til de faste poststedene ble det etablert såkalt ambulerende brevhus på Øyern. Det var dampbåten Strømmen som gikk mellom Sandstangen og Lillestrøm

¹⁸⁰ Bjørnland 1989:141, ill.

¹⁸¹ Baastad 1939:11-12.

KART XI POSTSTEDER 1840-1886



J.H.MARTHINSEN 1995, M.B.GÅSEBY

NOTER

- 1) Slitu hette Tenor 1959-1977
- 2) Opprettet under navnet Sæter, endret navn til Krokedal 1933
- 3) Togrind endret navn til Slitu 1960

med flere anløpssteder i tillegg til endepunktene. (Jfr. kart nr. XII, s. 80) Båten ble bygget for passasjer- og godstrafikk på Øyern i 1865, men det er uklart når den fikk status som ambulerende brevhus. Det er registrert eget poststempel for D/S Strømmen i 1895, men både stempel og brevhusfunksjon kan være eldre.

Postforbindelsen fra Heggen og Frøland til utlandet gikk til å begynne med over Fredrikshald og hovedpostruta der. Dette ble senere endret til Fredrikstad og tidlig i 1840-årene til Sarpsborg. Denne ordningen gjaldt særlig post til og fra Sverige og Danmark. Post til Sverige kunne også sendes over Kongsvinger. Ruta til Romerike ga til å begynne med forbindelse med Kongsvinger-ruta over Ullensaker. Etter at hovedbanen var blitt åpnet, gikk biposten gjennom vårt distrikt til Frogner stasjon i Sørumsund. Mellomriksbanen som ble åpnet langs Glomma i 1864, gjorde at den gamle biposten til Romerike fikk endepunktet flyttet til Blaker. Her kom det nemlig en stasjon på Kongsvingerbanen på sørøstsiden av Glomma.

Postforbindelsen fra vårt distrikt til naboområdene i Sverige var lenge preget av omveier og derved tungvint. Veien langs Rødenessjøen og gjennom Ørje i Øymark ga mulighet for direkte kontakt, og i 1884 ble dette også postvei. Det kom da i stand regelmessig mellomriks postforbindelse to ganger ukentlig mellom poståpneriene i Ørje og Töcksfors i Värmland. Forbindelsen mellom Mysen og Fredrikshald over Ørje ble utbygd slik at den i 1890 var tre ganger ukentlig. Formelt sett var den delt i to etapper med Ørje som omlastningssted.

Posttransporten med jernbanen var sikrere og mer presis enn den tradisjonelle hesteskyssen. På jernbanen var det ikke behov for den vanlige postføreren - han som fulgte postskyssen og hadde ansvaret for at posten kom urørt fram. På rutene utenfor jernbanen kunne likevel postfører være nødvendig. Så sent som 1885 var postføreren i ruten Mysen-Fredrikshald bevæpnet med revolver.

Utbygging og konsentrasjon av poststedene etter 1900

Ved århundreskiftet var det åtte poståpnerier i distriktet, og i 1914 var antallet steget til elleve. De tre som var kommet til i mellomtiden, var Heia i 1902, Lundeby i 1909 og Tosebygda i 1910/11. Heia var stoppested på jernbanen på grensa mellom Eidsberg og Rakkestad. Her ble stasjonsekspeditor Th. Heen poståpner. Lundeby, helt øst i Eidsberg, ble det andre poståpneriet i Hærland annekssogn. Der fantes fra før poståpneri på Kirkeby, tidligere Vister. Tosebygda ligger i Trøgstad, og poståpneriet her ble liggende slik at det også kunne betjene den nordligste delen av Askim. Med disse tre poståpneriene fra tiden 1902-1911 ble det satt punktum for utbygging av poståpnerier i Heggen og Frøland. (Se kart XI, s. 75) Når det gjaldt brevhus, var imidlertid utviklingen langt fra over.

Det ble opprettet brevhus på Hamnås og Sæter i Trøgstad henholdsvis 1896 og 1905 og på Tangen i Hærland i 1900. Et nytt ambulerende brevhus ble opprettet i 1918 - denne gangen på Nedre Glomma. Det var D/S Krabben som gikk mellom Sarpsborg og Nes lense. (Se kart nr. XIII, s. 82.) Fram til 1936 ble det opprettet ytterligere seks

brevhus i Heggen og Frøland. Det var Bingen helt øst i Trøgstad, og Fram, Trømborg, Togrind, Sandberg og Momarken i Eidsberg.

Før utbyggingen var over, hadde imidlertid de første nedleggelsene skjedd. D/S Strømmen ble hugget i 1926, og Tangen ble nedlagt i 1932. D/S Krabben oppgis å være nedlagt som brevhus i 1946. Fram og Sandberg sør og øst i Eidsberg ble nedlagt i 1950-åra. I 1960-61 gikk ytterligere fire brevhus i kommunene samme veien i løpet av et år. Det var Togrind som hadde skiftet navn til Slitu året før, Momarken, Trømborg og Lekum. To år senere opphørte Bingen og Krokedal i Trøgstad. Etter den tid har det kun skjedd to nedleggelsener fram til 1986, Hamnås og Heia i Eidsberg i 1973 og 1974.

Disse nedleggelsene førte imidlertid ikke til at store områder ble helt uten postforbindelse. Endringer i de faste poststedene førte til omlegginger av landpostrutene. Disse rutene ble utbygd, og budene ble motorisert. På denne måten kunne de enkelte rutene dekke større områder uten vesentlige økninger i antall stillinger.

Postadministrasjon

Blant poststedene rangerte postkontoret høyest. Under hvert postkontor var det som regel flere poståpnerier, og nederst i hierarkiet finner vi brevhusene. Mens postkontorene kunne utveksle alle typer av postforsendelser, hadde poståpneriene en noe innskrenket virksomhet i forhold til det overordnede postkontoret. Brevhusene var kun for ut- og innlevering av alminnelig brevpost.

Administrativt sett var postvesenet i Heggen og Frøland før 1914 delt mellom postkontorene i Moss og Sarpsborg. I 1914 ble Askim poståpneri som lå under Moss, selvstendig postkontor. Dette kontoret fikk en lang rekke underliggende poståpnerier. Samtlige av disse ligger imidlertid vest for Glomma og faller derfor utenfor vårt distrikt. Innenfor Askim kommune har det ikke vært opprettet andre poststeder enn selve postkontoret.

Sarpsborg fortsatte å være overordnet postkontor for Eidsberg og Trøgstad fram til 1918 da de to herredene fikk Mysen postkontor som overordnet. Samtidig ble de aller fleste poståpneriene i de to herredene lagt under dette kontoret. Bare poståpneriet på Heia stasjon forble liggende under Sarpsborg postkontor.

Postombringelse

Når vi snakker om postruter til forskjell fra landpostruter, er det kun tale om transport uten distribusjon til adressater. Til å begynne med var det ingen postombringelse i distriktet. Noe slikt kom ikke i gang før lenge etter at Heggen og Frøland var blitt formelt tilknyttet det statlige postvesenet. Det ble først opprettet landpostruter.

Mellom Eidsberg poståpneri og Degernes gikk det i 1891 landpostrute.¹⁸² Det var Johs. Thoresen Soli som hadde denne ruten tur-retur tre ganger pr. uke med en årslønn

¹⁸² Postdirektoratet, Landpostbudprotokoll, kap. Sarpsborg.

på 200 kr. I 1896 er Joh. Nilsen Haave registrert som landpostbud mellom Rødholen og Trøgstad poståpneri. Denne ruten gikk også tre ganger ukentlig og innbrakte Haave 300 kr årlig.

Samme lønn og samme rutefrekvens hadde O.H. Kirkeng fra 1901 i Vestre Trøgstad. Denne ruta gikk over Østre Tveiten, Høntorp, Eikeberg, Tosebygda, skolen og Trøgstad kirke til poståpneriet på Gopperud. I 1903 overtok Svend Pettersen ruta, som da var 18 km lang - én vei.¹⁸³ Den startet på Skjønhaug etter at poståpneriet var blitt flyttet dit fra Gopperud samme år. Videre gikk den runden gjennom Tosebygda, forbi Ekeberg og Øyestad tilbake til Skjønhaug. På formiddagen samlet han inn verdipost og alminnelige brev som skulle sendes. På ettermiddagsrunden returnerte han med aviser og brev til adressatene.

Landpostbudene var lenge henvist til å bruke apostlenes hester. Etter 1910 benyttet Svend Pettersen sykkel om sommeren og hest eller sparkstøtting vinterstid. Før den tid hadde det vært å gå ruta på 36 km pr. dag tre dager i uka - i solskinn som i snøføyke !

Postombringelse i de to tettstedene i distriktet, Askim og Mysen, kom i gang i begynnelsen av 1930-åra. Først ute var Mysen som med en befolkning på ca. 2500 fikk postombæring i 1932. I Askim var det bygningskommunen eller "Askimbyen" som først fikk regulær postombringelse. Dette skjedde i 1934. Tettstedet hadde da etter en meget rask vekst kommet opp i ca. 3300 innbyggere.

Oppsummering

Postforbindelsen til fogderiet ble til å begynne med begrunnet med embetsmennesenes eget behov. Fogden fungerte selv som "poståpner" av samme grunn. Vi må anta at det meste av posten var ren embetspost. Askim prestegård fungerte som "brevhus" under "poståpneriet" i Eidsberg, med presten som "brevhusbestyrer". Denne ordningen var imidlertid nærmest for privat å regne.

De nye tekniske samferdselsmidlene - jernbanen og bilen - fikk hver sine virkninger på posten. Jernbanen førte til effektivisering av postgangen og til konsentrasjon av postvirksomheten omkring jernbanestasjonene. Etterhvert fikk alle bygdene sine egne poststeder, og postombringelse kom i stand - først ved landpostbud og senere ved ombringelse i tettstedene. Den første bilen ble tatt i bruk i posttransport mellom Mysen og Ørje i 1909. Denne ruta kan sees som et ledd i konsentrasjonen omkring jernbanen.

Antallet poststeder var høyest i 1930-åra. Et par brevhus ble nedlagt før 1940, men det var særlig i 1950- og 60-åra at de mer omfattende nedleggelsene fant sted. Til gjengjeld ble landpostrutene utvidet, og landpostbudenes funksjoner utvidet med ut- og innbetalinger, ekspedering av pakker m.v. Den seneste utviklingen innenfor posttjenesten i Heggen og Frøland kan derfor sies å være desentralisering av tjenester på tross av sentralisering av postinstitusjonene. Og i denne desentraliseringen spilte bilen stor rolle. Uten denne motoriserte transporten ville det ikke vært mulig å opprettholde slike lokale posttilbud samtidig med sentraliseringen.

¹⁸³ Indre Smaalenenes Avis 7/9 1936.

Fløting og dampskip

I dag har Glomma ikke lenger noen særlig betydning i tømmertransporten. Fram til trafikken ble åpnet på jernbanens indre linje i Østfold i 1882, var elvetransport helt dominerende for tømmer. Endog trelast kunne bli fløtet over Øyern og Nedre Glomma om enn i mindre mengder. Over land måtte såvel tømmer som ferdig trelast kjøres med hest og vogn eller slede. I Lekumelva ble det i 1900 fortsatt fløtet tømmer, men bare i nedre del av vassdraget, særlig til sagene ved Lekumfossen. I øvre del av elva gikk da alt tømmer over sviller og skinner med Norges statsbaner.

Allerede i 1883 ble det levert drøyt 4000 tonn trelast fra jernbanestasjonene i Eidsberg.¹⁸⁴ Mer enn halvparten av dette var tømmer, resten besto av skåren last og litt trevirke til brensel. Etter hvert ble mer og mer tømmer fraktet med bil og jernbane. Etter at fløtingen i Glomma opphørte helt i 1985, finner vi tømmertransportene utelukkende på hjul - bil så vel som jernbane.

Tømmerfløtingen mellom Mørkfoss og Nedre Glomma ved Eidsberg skjedde på samme måte fra middelalderen og fram til 1900-tallet da fløtingen opphørte. Det var naturkreftene som gjorde det meste av jobben. Fløterne hjalp til med styring av tømmeret og med opprensning ved sesongslutt. Over Øyern var det imidlertid nødvendig å hjelpe naturkreftene, og her kom dampmaskinen til god nytte. Også på Glomma ovenfor Sarpsfossen finner vi dampskip snart etter introduksjonen på Øyern.

Fløting over Øyern - dampskip

Fløtingen over Øyern skjedde ved bommer og flåter som ble drevet av strøm, vind - og mannskap.¹⁸⁵ Bommer og flåter satte seg fast på grunner og strender og måtte trekkes ut igjen. Før slepebåtenes tid var dette et evig slit. Fløting over innsjøen bare ved hjelp av naturkreftene var dessuten svært tidkrevende. Først med dampbåtene ble det fart i denne transporten. Med slik trekraft lot det seg dessuten gjøre å slepe flere store ringbommer samtidig, opp til 5000 tylfter på én gang. Med godt vær kunne en slik tur over Øyern gjøres på 24 timer.¹⁸⁶

I 1848 reiste trøgstingen Carl Sand for å lære tømmerseleping med dampbåt på Randsfjorden, der det var tatt i bruk en ny hjulbåt, "Løven", til tømmertransport. Det var dannet et aksjeselskap for å besørge tømmertransport over Øyern med dampskip. Carl Sand, som allerede hadde erfaring fra den mer manuelle fløtingen over Øyern, ville søke ansettelse i den kommende dampskipstrafikken. I 1849 kom "D/S Kong Haakon", en engelskbygget hjulbåt som var anskaffet for å slepe tømmer fra Fetsund til Mørkfoss.¹⁸⁷ På søndager gikk den med passasjerer. I følge en plakat fra mai 1854

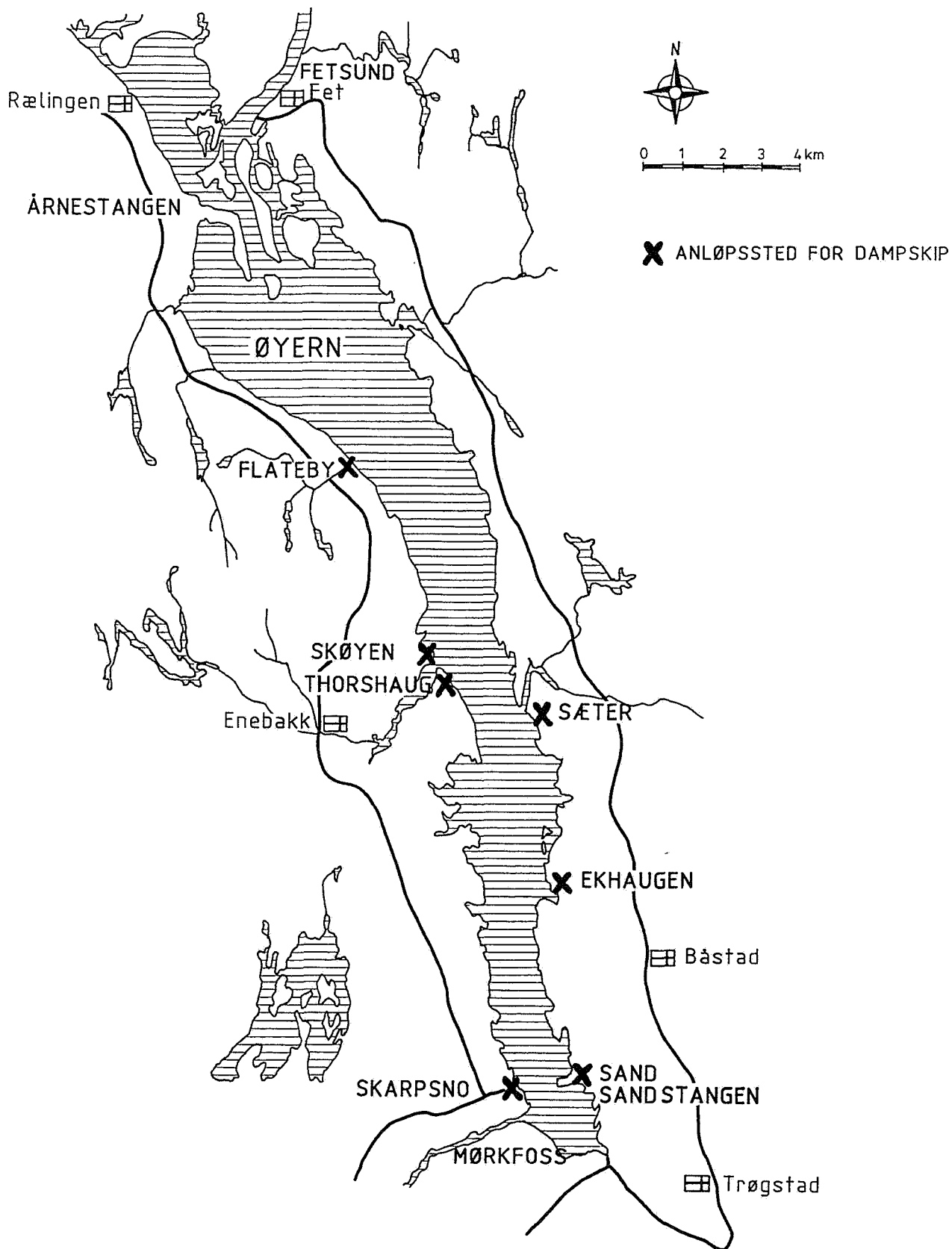
¹⁸⁴ Kiær 1885:103.

¹⁸⁵ Schive 138; Blakstad 25 ff.

¹⁸⁶ Myhrvold 1888.

¹⁸⁷ Wisløff 31. Veiby 130-131. Berger 1937:80. Kiær 1915:364. Blakstad 1939:25-26. SSB 1888 og 1903.

KART XII DAMPSKIPSRUTE ØYERN



J.H.MARTHINSEN 1995, M.B.GÅSEBY

Kilder: Blakstad 1939: 38-39.

gikk den fra Strømmen og anløp Rælingsund, Årnes og Sæter før den kom til Sandstangen som var siste anløpssted før den gikk tilbake.¹⁸⁸

Det er usikkert når Carl Sand fikk hyre på Kong Haakon. I 1858 bodde han på Nedre Sand ved Sandstangen og ble betegnet som dampskipsfører.¹⁸⁹ Siden det bare var én dampbåt på Øyern på den tid, må han ha vært sjef på Kong Haakon. Denne stillingen hadde han også på senere skip på Øyern. I 1904 finner vi sønnen, Christian Sand, som dampskipsfører med bosted på Sandstangen.

Slepingen over Øyern ble drevet av Christiania Tømmerdirektion, og i 1862 ble Kong Haakon erstattet av tømmerdireksjonens nye hjulbåt, "H/B Øieren". Den fikk et søsterskip noen år senere. Det var "H/B Glommen" som ble bygget i 1874 og satt inn i tømmersepingen året etter.

I 1865 bygde Hovedbanen Kristiania-Eidsvoll et dampskip for kombinert passasjer- og godstransport mellom Sandstangen og Lillestrøm. Det var D/S Strømmen som kom til å gå i fast rute med korrespondanse til togene på Lillestrøm helt til den ble utkonkurrert av bilene. Hovedbanen solgte riktignok skipet i 1889 etter at Østfoldbanen hadde tatt vekk noe av trafikkgrunnlaget for båtruta. Et interessentselskap overtok og drev skipet fram til 1926 da rutebilene vant i konkurransen om såvel passasjerer som melkefrakt. Et skip som Strømmen var ingen hurtigbåt, og melka kunne godt bli sur på turen til Lillestrøm.¹⁹⁰ Et par år etter var dampskipet hugget og gjort om til spiker.

Strømmen hadde faste anløpssteder (se kart XII, s. 80): Sandstangen, Skarpsno (Nøa i Spydeberg), Ekhaugen, Sæter, Thorshaug, Skøyen (Preståa), Flateby, Årnestangen og Lillestrøm. Rutefrekvensen varierte imidlertid med årene.¹⁹¹ Da trafikken var på det største, gikk båten tre ordinære turer i uka, Lillestrøm - Sandstangen og retur. Søndag kunne den gå ekstratur der passasjerene gjerne inntok middag på Karlshøy hotell ved Sandstangen før hjemturen. I 1914 var det to turer pr uke utenom søndagstrafikken. Under første verdenskrig var båten ute av drift et par tre år.

I tillegg til de nevnte båtene har det vært en rekke slepebåter i virksomhet på Øyern. Gahn (1861), Kikud, Glommen, Isnes (1908), Vulkan, Færdig, Groen og Rauma var rene slepebåter. Isnes kan ha vært identisk med Ines, nevnt som slepebåt på Nedre Glomma. Duen og Sofie kunne også ta passasjerer. Sofie antas å være identisk med D/S Sophie, bygget ved Akers Mek. Verksted i 1874 og bl.a. benyttet i Glomma ved Funnefoss i Nes på Romerike. Den ble flyttet til Øyern der den ble benyttet både av Fladeby Cellulosefabrik og Christiania Tømmerdirektion. Navnet ble endret til D/S Fladeby. Båten ble senere flyttet til Svanfoss i Vorma. Cellulosefabrikken fikk bygget en ny slepebåt med samme navn som ble tatt i bruk i 1911.¹⁹² Mørkfoss fra 1912 blir også nevnt som slepebåt på Øyern.¹⁹³ Turisten blir også omtalt som Øyern-fartøy.

¹⁸⁸ Pavels, udat. 12.

¹⁸⁹ NB Branntakster, Østfold eske 191, Trøgstad nr. 26.

¹⁹⁰ Romerike (avis) 16/7 1977.

¹⁹¹ Hals 1978:140.

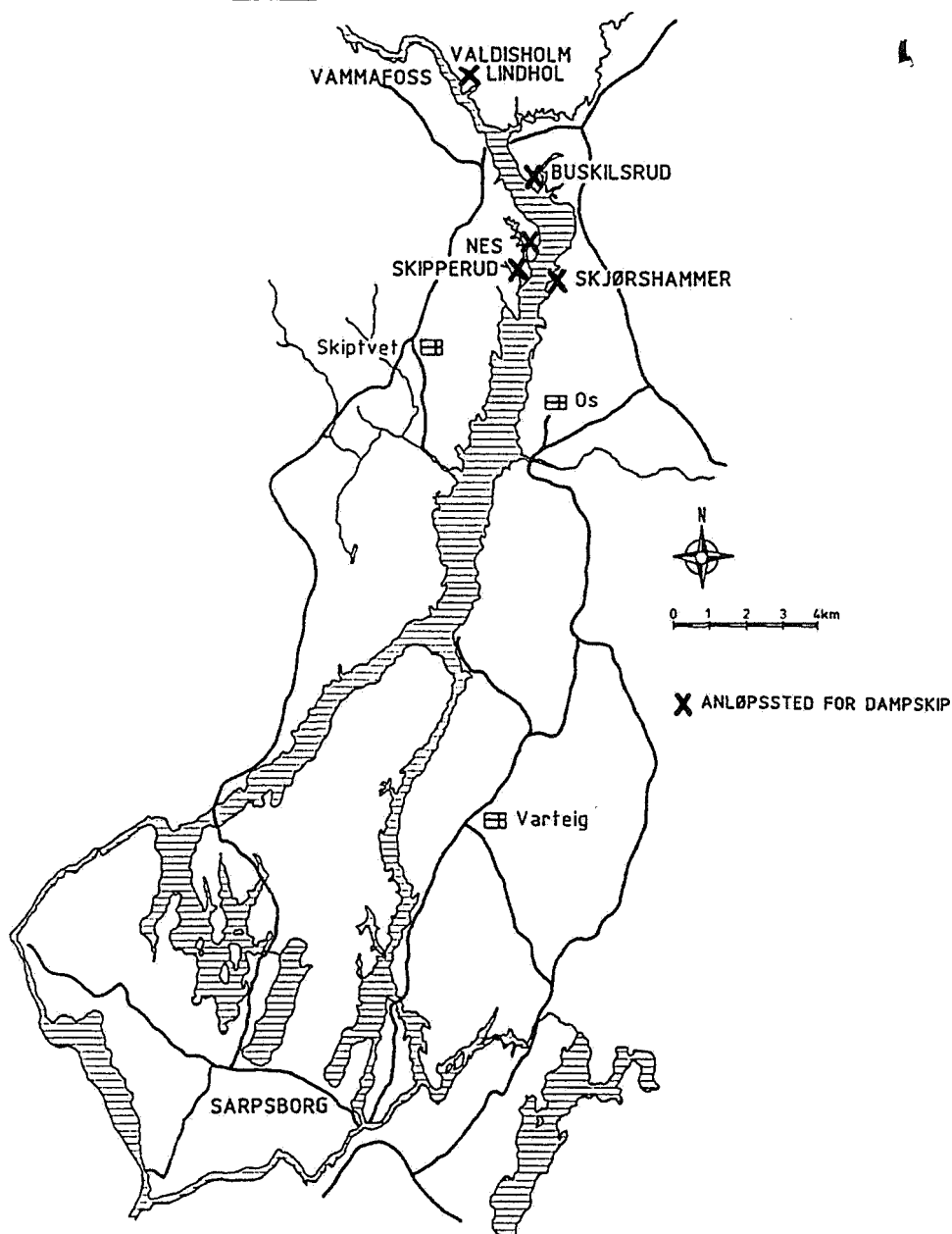
¹⁹² Olsen udat.:50-51.

¹⁹³ Bertheau (udat.) Kap. Akershus. Øyern.

Dampskipsfart på Glomma ovenfor Sarpsfossen

Allerede i slutten av 1830-årene hadde John Pelly på Borregaard planer om å anskaffe dampskip som skulle settes inn i trafikk mellom Sarpsborg og Grønsund, uten at det kom noe ut av det i de nærmeste 10 årene. Først et par år etter at Kong Haakon hadde startet farten på Øyern, kom det dampskip i rute på Nedre Glomma, nærmere bestemt mellom Salmonrud og Glengshølen. Det var Pellys sønn, Edmund Pelly, som anskaffet

KART XIII DAMPSKIPSRUTE NEDRE GLOMMA



J.H.MARTHINSEN 1995, M.B.GÅSEBY

Kilde: Blakstad 1939: 38-39

en eldre dampbarkasse som sannsynligvis var bygget i England eller Skottland, "Colibri".¹⁹⁴ Båten ble benyttet til gods og passasjerer - antakelig ikke til tømmerfløting, da maskinen var i svakeste laget til den slags virksomhet i stri strøm.

Til å begynne med gikk Colibri tur/retur Grønsund-Sarpsborg hver dag. Etter hvert ble det en viss inskrenkning ved at båten gikk ned den ene dagen og opp den andre, i alle fall på begynnelsen og slutten av sesongen. Stoppestedene var omtrent de samme som for Krabben i 1870-årene. Colibri gikk i fart på Nedre Glomma til den kantret og sank ved Grønsund i 1855.¹⁹⁵ Det er usikkert om den ble hevet igjen. Sikkert er det at den ikke kom i trafikk igjen i vårt distrikt.

Det andre dampskipet på Glomma ovenfor Sarpsfossen kom til å bli sliteren på denne elvestrekningen, "Krabben". Mens Colibri klarte seg i fem år, skulle Krabben holde ut i 78 år i samme trafikken. Denne nye sliteren var, i likhet med Strømmen på Øyern, bygget ved Akers mek. Værksted. Et aksjeselskap i Sarpsborg bestilte og drev skipet de første årene. Skipet gikk sin prøvetur 23. juni 1869 og gikk inn i fast rute fra dagen etter. I 1947 led det samme skjebne som Strømmen - det ble hugget.

I 1870 hadde Krabben følgende ruteplan: Start fra Lindhol kl 0630 med ankomst Sarpsborg i tide til å legge ut på returen derfra 0930. Fra Lindhol gikk den igjen 1230. Kl 1700 gikk den ut fra Glengshølen for andre og siste gang om dagen. Etter 1. august ble det bare én tur pr. dag. Denne ruta gjaldt alle dager unntatt torsdager og søndager. Torsdag ble benyttet til reparasjon og vedlikehold, og på søndager gikk den med sluttede selskaper. Fartstiden var fra april til desember eller så lenge det var isfritt.

Lindhol var stoppestedet øverst i elva. Dette ble senere flyttet nedover elva i etapper til Salmonrud ved Grønsund, videre til Nes og de siste årene Skipperud eller Nes lense. Øvrige stoppesteder i Eidsberg var Tangen og Lislrud (Se kart XIII, s. 82). I Sarpsborg lå endestoppestedet til å begynne med i Glengshølen. Etter at vannstanden ved Sarpsfossen ble regulert, ble det til tider for grunt i Glengshølen, og endepunktet ble sommerstid flyttet til Opsund.

Krabben var bygget for passasjerer og gods. En trafikkteiling fra 1914 viste en årstrafikk til og fra Sarpsborg på 150 stk. kveg, 14000 passasjerer og 500 tonn gods. I tillegg kom varene som passasjerene bragte med seg.¹⁹⁶ Trafikken varierte imidlertid svært mye. Båten var på 57 fot og ble forlenget med 12 fot i 1909. Selv om kapasiteten derved ble øket, gikk den vanskelige tider i møte. Trafikkgrunlaget svant sakte men sikkert.

Etter århundreskiftet ble veinettet utbygd i områdene langs elva. Dermed var ikke lenger disse distriktene helt avhengige av Glomma for å få kontakt med Sarpsborg og avsetningsmarkedet der. En ekstra ulempe for Krabben kom til da vannføringen ble endret slik at Glengshølen ble for grunn for båten hele året. Den måtte legge til land lengre unna byen, og trafikantene var ikke lenger like godt tjent med denne transporten. Det ble gravet kanal i Glengshølen for tømmertransportene, noe som ga Krabben nok en respitt. Etter noen tid med vakkende økonomi og underskudd gikk båten over til nye eiere. Den endte til slutt hos krabbeskipperen selv, Johan

¹⁹⁴ Coldevin 24; Nygaard 1976; Wisløff 1957.

¹⁹⁵ Wisløff 28.

¹⁹⁶ Op. cit. 37-38.

Johannesen. Krabben ga fortsatt et visst utkomme for Johannesen og hans familie, men da krigen sluttet, var det også slutt for Krabben.

De siste krigsårene hadde den imidlertid hatt en ny blomstringstid.¹⁹⁷ Mens trafikken med andre kollektive transportmidler i distriktet var pålagt restriksjoner, forble Krabben et fristed uten passkontroll og spørsmål etter reisetillatelse. Her reiste folk som skulle handle mat direkte med bøndene i distriktet, og her fant illegale Sverige-farere en sikker etappe. Til tider kunne det være svart av folk som skulle bytte eller handle "svart". Mens båten offisielt kunne ta 120 passasjerer, hendte det ofte, særlig på lørdager, at tallet var oppe i 160, med opp til 60 sykler i tillegg. Statistikken sier naturlig nok intet om hvor mye mel, egg, poteter, melk m.v. som ble tatt med tilbake til Sarpsborg på søndager fra Skjørshammer og distriktene omkring.

Dette spesielle trafikkgrunnlaget ble borte etter frigjøringen. Etter et år var rutetrafikken med Krabben over. Den gikk i opplag ved Skjørshammer, og i 1947 ble den hugget ved Grønsund.

Colibri og Krabben var ikke alene om å trafikere Glomma ovenfor Sarpsfossen. I 1880-åra hadde Krabben en konkurrent i dampskipet Otto som gikk i rute mellom Nes og Sarpsborg. Ruten ble innstilt etter et par års tid, og Otto forsvant fra denne delen av Glomma. I 1909 kom en ny konkurrent, St Olav, men denne ga opp etter første sesongen.¹⁹⁸ Av slepebåter har det vært nevnt en rekke, bl. a. Minge, Opsund, Inæs (jfr. s.81).

Hvor ble det av vassdragsferdselen?

Som vi har sett, var det stor aktivitet på vann og vassdrag utover 1800- og 1900-tallet. Både rent arbeidsmessig og økonomisk sett sto tømmerfløtingen for den største delen. Persontransport på kjøll var også av en viss betydning. I 1987 finner vi verken tømmerstokker eller rutegående personbefordring på vannveiene. Hvor ble det av trafikken?

Tømmerfløtingen skrumpet gradvis inn og gikk fra 1985 kun på hjul - på vei og jernbane. De stakkene som ennå fins i vassdragene, vil snart være bevaringsverdige museumsgjenstander. Persontrafikken har imidlertid ikke blitt helt borte, selv om rutebåtene er innstilt. De målbestemte personreisene har blitt erstattet av fritidsferdsel. Mens vassdragene tidligere representerte transportveier der målet lå i den andre enden av ruta, er elver og vann idag mål i seg selv. Det viktigste er ikke lenger å definere et bestemmelsessted og å komme fram dit. Selve ferdselen har endret karakter fra transport til rekreasjon og derved blitt et mål i seg selv.

¹⁹⁷ Nygaard 1964.

¹⁹⁸ Senje 1970:125.

Jernbane

Jernbanehistorien i Indre Østfold er fylt av mange motsetninger. Vi finner de klassiske interessekonfliktene mellom regioner og mellom bygder der bare noen av dem kunne få jernbanen gjennom sitt område. Vi finner grupper av mennesker med sterke jernbaneønsker og kullsviertro på det framskrittet som togforbindelser representerte. I samme område kan vi også møte det motsatte syn - ikke jernbane til oss for noen pris! I dette kapitlet skal vi se på prosessen fram til en ferdig Indre linje i 1882 og på drift og virksomhet på og omkring denne linja i det neste hundreåret.

Planer og anlegg

Den offentlige debatten om Østfoldbanen ble startet i Morgenbladet i 1866 av lærer P. Landmark ved Landbrukshøgkolen på Ås.¹⁹⁹ Han foreslo en linje fra Kristiania til svenskegrensen midt gjennom fylket. Den skulle gå via Vestby, Tomter, Hovin i Spydeberg, Askim, Eidsberg, Rakkestad, Femsjøen og Idd. Derved ville de indre bygdene bli knyttet direkte til hovedstaden, mens Moss og Halden bare ville få sidelinjer fra hovedlinjen lenger inne i landet. Fredrikstad og Sarpsborg ville etter dette falle helt utenfor jernbanenettet.

I diskusjonen som fulgte ble oppmerksomheten rettet mot to forskjellige hovedlinjer, Landmarklinjen og en ytre linje gjennom byene langs kysten. I Eidsberg var meningene delte.²⁰⁰ Mens herredstyret gikk inn for den indre linje, gikk bondevennforeningene imot jernbane i det hele tatt. I 1868 møttes 38 utsendinger fra disse foreningene i Indre Østfold. Møtet, som fant sted på Henstad i Askim, uttalte enstemmig at det ikke burde bygges jernbane gjennom Smålenene, forøvrig heller ikke noe annet sted!²⁰¹ Liknende vedtak ble gjort på andre bondevennmøter i årene som fulgte.

Etter hvert forstummet protestene, og i 1873 vedtok Stortinget å bygge Østfoldbanen i to linjer - én over Moss og én på østsiden av Glomma. Den sistnevnte, østre, linjen skulle imidlertid utredes nærmere. Sammen med en ingeniørkommisjon utredet jernbanedirektøren traséene i detalj. I det forslaget som ble presentert for Stortinget, lå linja gjennom Askim og Eidsberg svært nær Glomma. Jernbanekomiteen i Stortinget flyttet traséen lenger øst og la den over Mysen. Man mente at dette var mer hensiktsmessig med tanke på et spor nordover til Øyern eller helt fram til Kongsvingerbanen.

Stortinget vedtok de endelige planene for Østfoldbanen 4. juni 1874. Det skulle være én linje mellom Kristiania og Ski og mellom Sarpsborg og Fredrikshald. Mellom Ski og Sarpsborg ble det to linjer - en ytre og en indre linje. Den ytre linjen ble lagt gjennom Moss og Fredrikstad. Den indre linjen ble lagt gjennom Kråkstad, Tomter og

¹⁹⁹ Broch 1936.

²⁰⁰ Lundsrud 1957.

²⁰¹ Broch 1936:74-75.

Spydeberg, forbi gårdene Midtsem og Løverstad og videre i retning av Fusk, gjennom Sletner, Mysen, Hotvet, Haug, Holøs og Mjørud i Rakkestad til Sarpsborg.

Den endelige traséen inklusive stasjoner og stoppesteder ble ikke fastsatt før langt ut i 1870-åra. Trøgstad skulle opprinnelig betjenes ved stasjon på Fusk, men dette ble endret i anleggsperioden slik at trøgstingenes interesser skulle ivaretas ved Slitu stasjon. Mellom Mysen og Rakkestad ble det lansert en ny trasé under navnet Lensmannslinjen etter lensmann Hjort på Lekum. Denne linjen gikk mer vestlig, nærmere Eidsberg kirke og nærmere Lekum og Glomma ved Grønsund. Lensmannslinjen var imidlertid ca. 2 km lengre enn den opprinnelige traséen lenger øst. Jernbanekommisjonen satte sluttstrek for videre debatt da den i 1877 fastholdt linjen mellom Mysen og Mjørud.

Begge linjene ble bygget av staten. Arbeidet på vestre linje kom godt i gang allerede året etter stortingsvedtaket, mens den indre linjen ble hengende etter. Først i 1879 skjøt også dette anleggsarbeidet fart. Det var særlig de nye forslagene til traséer som forsinket arbeidet. I løpet av sommeren og høsten 1882 ble den indre linjen åpnet gradvis. Askim ble innlemmet i det ordinære rutenettet fra Kristiania 21. juli, mens hele banen ble åpnet for gjennomgående drift til Sarpsborg fra 24. november. Da hadde den ytre linjen allerede vært i full virksomhet i nesten fire år.

Med åpningen av indre linje var jernbaneutbyggingen i Heggen og Frøland i all hovedsak fullført. Et par mindre sidespor ble riktignok anlagt i forbindelse med kraftutbyggingen i Glomma, men disse sporene ble ikke benyttet ut over anleggstiden. Det kom også en smalsporet tertiærbane nær innpå fogderiet i nordøst, men uten direkte tilknytning til våre bygder.²⁰² En tertiærbane var en smalsporet jernbane med reduserte krav til akseltrykk, stigningsforhold på linjene og muligheter for krappere kurver.

Selve navnet tertiær kom av at den ble betegnet som en tredjeklasses bane. Det var Urskog-Hølandsbanen, populært kalt Tertitten, mellom Sørumsand ved Kongsvingerbanen og Skullerud ved Rødenessjøen. (Se kart nr. XIV, s. 87.) Den ble bygget med statstilskudd som en privat bane fra Bingsfoss til Aurskog i 1896 og fullført fram til Rødenessjøen i 1898. Senere ble endestasjonen flyttet fra Bingsfoss til Sørumsand.

Nye forslag om tilknytningslinjer

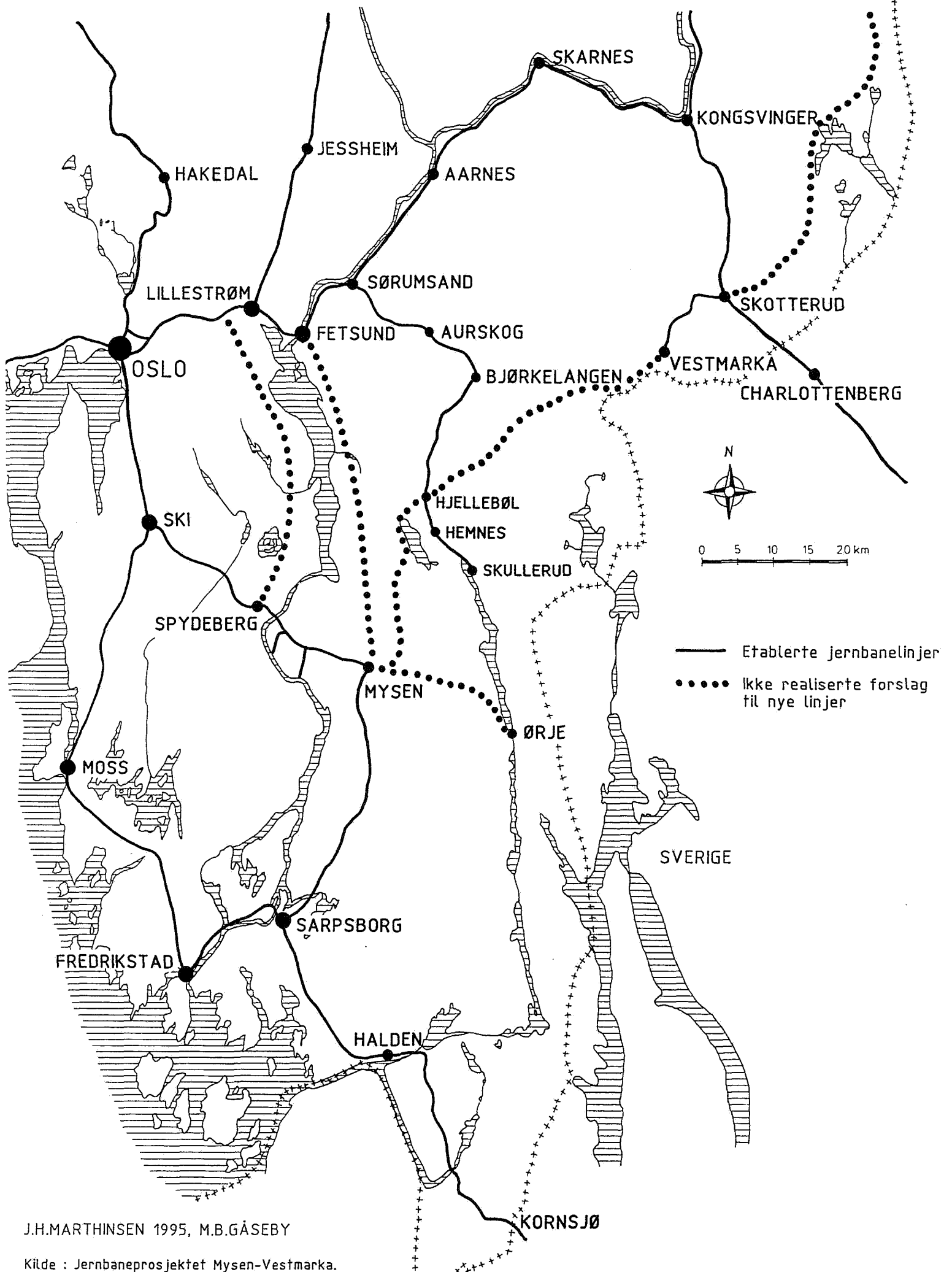
Diskusjonene om jernbanelinjer og -traséer i indre Østfold var ikke slutført selv om østre linje ble åpnet for trafikk. I de strøkene som var uten direkte jernbanetilknytning, ble oppmerksomheten rettet mot tre prosjekter: Mysen - Vestmarka, Mysen - Ørje og linjer langs Øyern. (Se kart nr. XIV, s. 87.)

En linje fra Mysen til Sverige over Ørje ble antydnet av Jernbanekommisjonen av 1874 som en privat lokalbane som det kunne bli aktuelt å yte statlig bidrag til.²⁰³ Et

²⁰² Hølandsbanen 1968.

²⁰³ Broch 1937:21.

KART XIV NYE FORSLAG TIL JERNBANELINJER



J.H.MARTHINSEN 1995, M.B.GÅSEBY

Kilde : Jernbaneprojektet Mysen-Vestmarka.

Kart i M=1:500 000. Sarpsborg stadsingeniørkontor 26.4.1946.

interessentskap i Ørje søkte om konsesjon og statsbidrag til en bane mellom Mysen og Ørje i 1890 uten at dette førte fram. En kommunal komite i Eidsberg arbeidet med saken fra slutten av 1890-åra. I 1922 fremmet Arbeidsdepartementet en proposisjon for Stortinget om anlegg av nye jernbaner.²⁰⁴ Proposisjonen bygde på forslag fra Hovedstyret for Norges statsbaner. Ørje-linja ble ikke anbefalt bygget av Hovedstyret, heller ikke av departementet; en utelukkelse som Stortinget sluttet seg til.

Den samme skjebnen rammet linjeforslaget Vestmarka - Mysen. Tanken om en slik linje levde likevel videre. Det var særlig behovet for tømmertransport fra de skogrike områdene øst i Akershus og fra de tilgrensende strøk av Østfold og Hedmark fylker som ble framhevet. Akershus fylkes jernbanekomite gikk inn for å gjøre Urskog-Hølandsbanen bredsporet og å bygge bane fra Skotterud, Vestmarka til Mysen allerede i 1923 uten at det førte til noe. Året før hadde Arbeidsdepartementet sagt nei til den samme linja.

I 1945 satte formannskapet i Sarpsborg i gang ny utredning av jernbanelinje mellom Vestmarka og Mysen. Kommunene langs den påtenkte linja sluttet seg til dette arbeidet. En felles jernbanekomite for alle disse kommunene - Jernbanekomiteen Vestmarka-Mysen - konkluderte med at banen burde bygges. Sett med jernbaneøyne ble det ikke noe positivt resultat av disse bestrebelsene. Tertitten, som var blitt overtatt av Norges statsbaner i 1945, ble nedlagt i 1960. Trafikken ble overført til veiene. En mindre parsell av den påtenkte banen mellom Skotterud og Mysen ble riktignok tatt i bruk i 1918.²⁰⁵ Det var strekningen Skotterud - Vestmarka. Den ble imidlertid stille og rolig nedlagt i 1965. Bilen overtok også der.

Det tredje jernbaneprojektet som heller ikke ble noe av, gjaldt forbindelse nordover langs Øyern til Hovedbanen ved Lillestrøm eller til Kongsvingerbanen ved Fetsund. Hovedstyret for Norges statsbaner avviste en plan om bane på vestsiden av Øyern mellom Lillestrøm og Spydeberg og gikk i stedet inn for en linje på østsiden av sjøen.²⁰⁶ En slik linje ville gi trelasttrafikken fra Kongsvingerbanen til Fredrikstad 20 km kortere kjørelengde. Denne begrunnelsen førte Arbeidsdepartementet videre til Stortinget, men heller ikke her ble det noen jernbanelinje.²⁰⁷

Når det ikke ble noe av noen av disse planene, skyldtes det at enkelte av ideene var svært luftige og bygde på at altfor svakt trafikkgrunnlag. I noen tilfeller var det prosjekter andre steder i landet som ble prioritert foran. Når tiden omsider kom for nærmere vurdering av de nevnte prosjektene, hadde utviklingen ellers i samfunnet løpt fra jernbaneprojektene. Den sterkeste konkurrenten til togtransporten, bilene, hadde da fått slik utbredelse og hadde bevist slik smidighet innenfor transportsektoren, at nye jernbaneprojekter kom til kort.

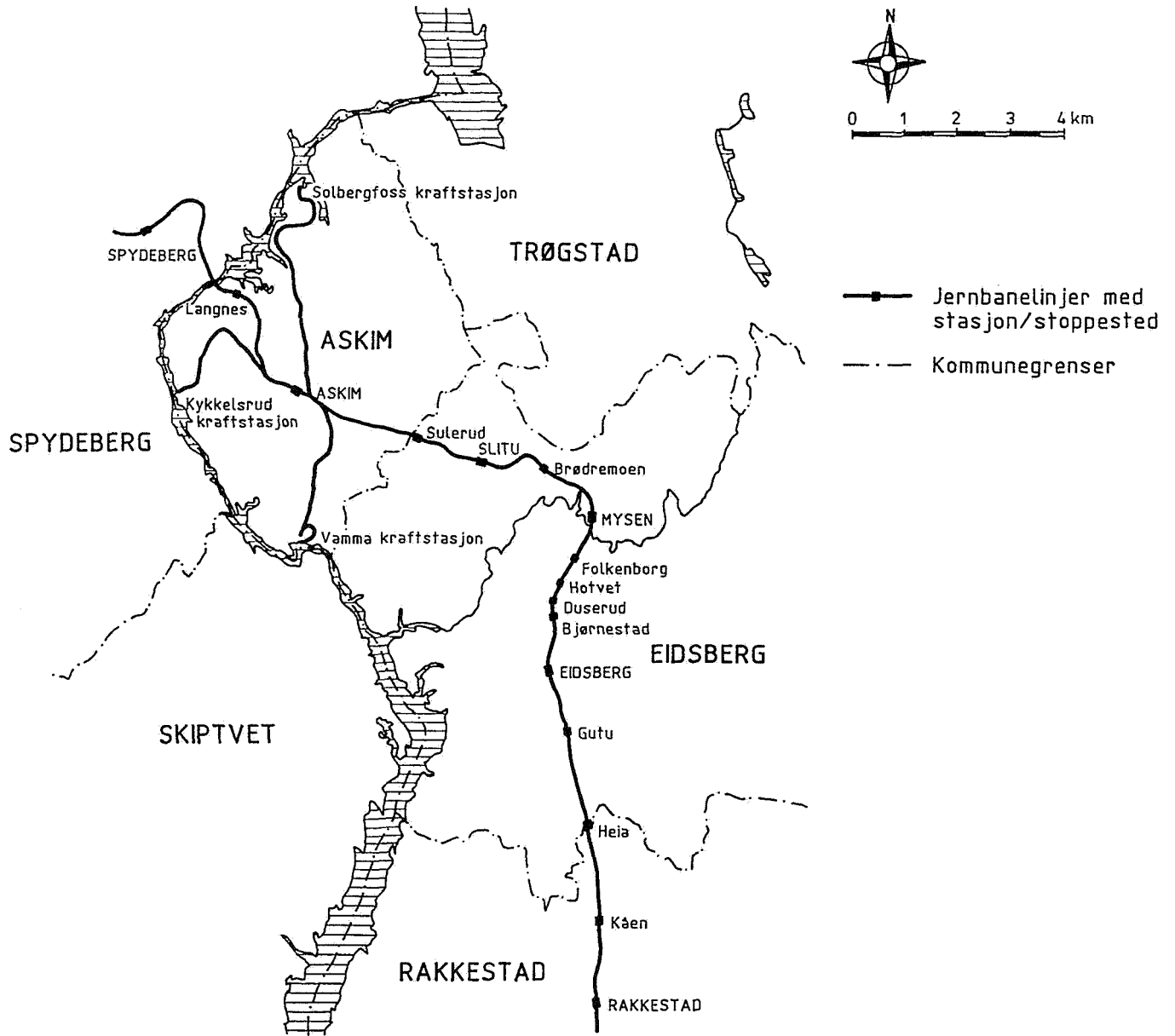
²⁰⁴ Eidsberg kommunearkiv I iii 24; St. prp. nr. 117, 1922.

²⁰⁵ Hølandsbanen 1968:4.

²⁰⁶ Forbindelsesbane --- 1911.

²⁰⁷ St. prp. nr. 117, 1922.

KART XV STASJONER OG STOPPESTEDER PÅ INDRE LINJE



J.H.MARTHINSEN 1995/M.B.GÅSEBY

Trafikk

At jernbanen virkelig ble benyttet fra første dag, er helt klart. Det fins detaljert statistikk over antall passasjerer og mengde og type av gods til og fra de enkelte stasjonene. Hvilke grupper av innbyggere i Heggen og Frøland som først tok banen i bruk, er mer uklart; de eldste bøndene i Askim synes iallfall ikke å ha vært blant togpionerene. Dette har vi fra en av dem som vokste opp i Askim helt på slutten av 1800-tallet.

Anton C. Løken som var født på Løken i 1872, har fortalt om bykjøring til Kristiania fram mot århundreskiftet.²⁰⁸ Bøndene i Askim og vel også i andre bygder lenger øst kjørte sine produkter til hovedstaden og solgte dem på torgene der. Det ble kjørt både høy, korn, slakt og andre varer. Denne trafikken som skjedde med hest og vogn eller slede, pågikk til etter 1900. Da hadde jernbanens indre linje gjennom Smålenene vært i virksomhet i 20 år! Bykjøringen var svært tidkrevende og tildels meget slitsom. Likevel - "dessa gamle vill'ete på jernba'n" som Løken sa det. Noe av grunnen til denne staheten kan ha ligget i selve salgsmåten. Bøndene solgte selv sine produkter direkte til dem som skulle bruke dem uten noen omvei gjennom grossister eller andre mellomledd. Et høyllass f.eks. skulle gjerne leveres til en adresse, og som oftest var det en del av handelen at selger bar høyet helt opp på høyloftet hos mottaker.

Slikt ville ha blitt annerledes om høyet var blitt fraktet med jernbanen. Da ville utbyttet blitt mindre for selger. Hvis han ikke hadde alternativ sysselsetting for hesten og ikke regnet med noen egen daglønn for seg selv, ville en jernbanefrakt blitt en ren utgift. Dessuten ville den prisen som kjøper betalte til bonden, blitt mindre fordi kjøper da måtte besørge frakten i byen selv. Om oppkjøpere i Kristiania overtok høyet på stasjonen, ville vel prisen kunne bli enda lavere. Men dette var nok ikke hele forklaringen. Jernbane var noe helt nytt, og ikke alle var like fortrolige med nyskapninger som til de grader avvek fra det gamle og kjente.

- Persontrafikk

Persontrafikken det første driftsåret 1882/83 viser at folk benyttet det nye transportmidlet både til reiser mellom de fire stasjonene i fogderiet og til de øvrige stasjonene på begge de to linjene på Smålensbanen. Kristiania var naturlig nok bestemmelsesstedet for den største gruppen av trafikanter. Ca. 7500 personer reiste til hovedstaden dette året fra Eidsberg, Mysen, Slitu og Askim stasjoner. Det samlede antall reisende fra de samme stasjonene var ca. 18000. Dvs. at ca. 40 % av dem som benyttet tog i fogderiet dette året, dro til hovedstaden.

Om lag 6000 eller ca. 30% reiste innenfor fogderiet. Dette viser at jernbanen ikke bare ga kontakt med omverdenen, men også spilte en viktig rolle i den interne samferdselen i fogderiet fra første stund. Resten, ca. 30 %, fordeler seg på de fleste stasjonene på de to linjene, med en overvekt til de nærmeste byene, Sarpsborg og Fredrikstad.

²⁰⁸ Løken 1962.

Hvorfor folk reiste vet vi lite om. De første årene var det nesten ingen som reiste fast hver dag til samme bestemmelsessted. Vi finner riktignok pendling på Smålensbanen helt fra begynnelsen av, men ikke fra eller til våre stasjoner. Pendling er det samme som arbeidsreiser fra én kommune til en annen. En pendler er følgelig en person som har arbeidssted utenfor bostedskommunen. Ungdom under utdanning som krysser kommunegrenser på veien mellom hjemmet og skolen blir da skolependlere.

Arbeidsreiser internt mellom de tre bygdene våre kan ha eksistert svært lenge. Det samme gjelder mellom Heggen og Frøland og nabobygdene Slik trafikk er det imidlertid uråd å fastslå for den eldste tiden. Pendlerne kommer vi først på sporet av når vi får detaljert trafikkstatistikk, og den eldste sådanne gjelder nettopp jernbanen.²⁰⁹

I løpet av 1890-åra kommer jernbanependlingen i gang i Heggen og Frøland, både mellom Askim og Eidsberg herreder og videre til Spydeberg i nordvest, Rakkestad i sør og enda lengre. Den første månedsbilletten som ble løst mellom våre bygder og hovedstaden, var en voksenbillet som gjaldt for én måned på andre klasse. Biletten kostet kr 21,90 og ble løst i driftsåret 1887/88. Den neste månedsbilletten på samme strekningen finner vi først seks år senere. Dette var imidlertid en mer utholdende pendler. Vedkommende kjøpte "månedsbillet" Mysen- Kristiania for 12 måneder i driftsåret 1894/95. Det var en såkalt helbillet på tredje klasse, og den kostet kr 110,63. Vi vet ikke hvem det var eller hvilket ærend vedkommende hadde; men det må ha vært en voksen, ekte pendler. Halvbiletter ble kun utstedt til skolebarn under 18 år.

Dagpendlingen til Kristiania økte smått om senn. Høsten 1900 var det fire personer fra Askim, én fra Slitu og én fra Mysen som løste månedskort til hovedstaden. I 1912 var det tilsammen 16 personer som reiste denne strekningen med tog hver dag over en lengre periode. Tre år senere var tallet 47. I 1918 var det hele 96 Kristiania-pendlere, hvorav 8 skolebarn. Dette året kom den første pendleren til hovedstaden fra Eidsberg-Heia-området.

Jernbanependling i større omfang sørover fra Heggen og Frøland kom lenge etter at arbeidsreisene til Kristiania tok til. Det var også vesentlig færre som dro sørover enn nordvestover på denne måten. Første voksne arbeidspendler med toget sørover reiste mellom Greaker og Eidsberg stasjon 10 måneder i 1891/92. Hvem denne pendleren var, er uvisst. Siden billetten var utstedt til andre klasse, kan vi vel regne med at det ikke var noen vanlig arbeider. En rimeligere billett til tredje klasse ville vel da ha blitt benyttet. Det kan ha vært en funksjonær i tilknytning til tømmerfløtingen. Eidsberg stasjon var den som lå nærmest sorteringslensa ved Buskildsrud-Nes.

De første togpendlerne sørover var imidlertid ikke arbeidstakere, men skoleelever. Den første registrerte togpendleren her reiste mellom Eidsberg stasjon og Rakkestad i 6 måneder med billett løst i 1890/91. Det ble også løst en liknende billett for 7 måneder i driftsåret 1891/92. Om dette var en og samme skoleelev, vet vi ikke, men det kan ha vært reise til den private middelskolen i Rakkestad.²¹⁰

Etter 1910 ble det mer vanlig med togpendling sørover. Tre personer kjøpte månedskort mellom Mysen og Sarpsborg i 1912. I 1919/20 var tallet oppe i 10

²⁰⁹ SSB, NOS De offentlige jernbaner 1882 ff.

²¹⁰ Schie og Melbye 1914.

pendlere mellom Sarpsborg og Heggen og Frøland. I 1919 finner vi den første Fredrikstad-pendleren. Han eller hun benyttet Mysen stasjon.

Jernbanen gjorde det altså mulig å bo i distriktet og arbeide så langt unna som Fredrikstad og Kristiania. Men for at dette skulle være praktisk, måtte man bo i rimelig nærhet av en stasjon.

De to største tettstedene i dag, Askim og Mysen, kom til som hussamlinger ved de respektive jernbanestasjonene i løpet av 1890-åra.²¹¹ Rundt Eidsberg stasjon vokste det fram et lite tettsted i perioden mellom folketellingene i 1930 og 1946. I løpet av de aller første etterkrigsårene 1946-50 kom det opp et tettsted rundt Slitu stasjon. I 1950 var det bare to tettsteder i Heggen og Frøland som ikke lå ved jernbane - Skjønhaug og Heiås. Dette var mindre bygdesentra i Trøgstad. Dette herredet fikk som kjent ikke noen direkte jernbanetilknnytning. I tillegg til disse permanente tettstedene, fantes det en kort tid en midlertidig hussamling ved Solbergfoss. På grunn av kraftutbyggingen var det her et bosted for noen hundre anleggsarbeidere i tiden 1917-1924.

Det er helt tydelig at jernbanen har hatt avgjørende betydning for framveksten av tettsteder i fogderiet. Som vi har sett, vokste det opp tettsteder rundt de aller fleste av stasjonene. Det var imidlertid slett ikke arbeidsreisene alene som sto for framkomsten og veksten av stasjonsbyene.

Når det ble lagt en gummivarefabrikk til Askim i 1919, var det ingen tilfeldighet. Allerede i 1910 bodde mer enn 600 personer i tettstedet. Dette ga tilgang på arbeidskraft samtidig som jernbanen tilbød lettvin og stabil transport av både råvarer og ferdige produkter. I 1930 hadde Askimbyens befolkning økt til drøyt 3000, og fabrikken hadde bortimot 900 arbeidstakere. Svært mange av disse arbeiderne bodde i Askim, men det var også mulig å pendle inn til stasjonsbyen. Som eksempel kan nevnes at 80-90 av arbeiderne ved Askim Gummivarefabrikk pr. 1/1 1948 kom fra Rakkestad-Sarpsborg - området. Samtlige av disse bodde i nærheten av jernbanestasjoner på Indre linje.²¹²

Mysen fikk også sine bedrifter etter hvert, men ingen med slik størrelse og dominans som gummivarefabrikken på Askim. Ved Mysen var det imidlertid veiknutepunkt fra lenge før jernbanen kom, og dette kommunikasjons-senteret ble ytterligere forsterket av jernbanen.

- Gods: råvarer og produkter

Allerede fra første driftsåret 1882/83 var godstrafikken omfattende. Det var særlig jord- og skogbruksprodukter som ble fraktet ut av fogderiet på jernbanehjul den første tiden. Korn, melk, poteter kjøttvarer samt tømmer, planker og bord fikk avsetning i Kristiania, Fredrikstad og andre steder via det nye transportmidlet. Bygdene fikk også tilført kornvarer utenfra med jernbanen sammen med bl.a. gjødsel, brensel, salt og øl.

Når det gjaldt ekspedering av last over jernbanen, var det Mysen stasjon som sto for den største mengden de første årene med Slitu og Askim på de neste plassene.

²¹¹ Myklebost 1960:297-304.

²¹² Garsegg 1952:38.

Eidsberg holdt sisteplassen på denne statistikken inntil Heia stasjon ble etablert i 1905. Fra da av var det Heia som hadde minst godstrafikk blant stasjonene i fogderiet. Denne rangeringen holdt seg i mange år. I 1920- og 30-åra var det tildels store svingninger i den samlede mengde av last. Men forholdet mellom godsmengdene over de enkelte stasjonene holdt seg stabilt.

Ser vi på de vareslagene som ble ekspedert over de enkelte stasjonene, finner vi ingen store overraskelser. Statistikken gjenspeiler næringsgrunnlaget, ressursituasjonen og beliggenheten til de enkelte bygdene helt fra starten av og fram til den tid at bilene kom med som konkurrenter til jernbanen. Askim stasjon i tiden 1910- 1930 hadde mer ekspedert kull og koks enn de øvrige stasjonene til sammen. Dette hadde sammenheng både med Askimbyens størrelse og behov for brenne og med at Askim hadde langt mindre skog enn de andre bygdene. Mysen og Eidsberg stasjoner hadde da også den største mengde avsendt tømmer i 1910.

Et helt spesielt forhold finner vi ved Brødremoen som lå ved et lite sidespor. I 1930/31 ble det ekspedert både fôr, kornvarer, trelast og andre varer med tilsammen drøyt 200 tonn over Brødremoen. Den største eksportartikkelen med ca. 23000 tonn dette året var imidlertid ubearbeidet jord og stein som det står i de statistiske oppgavene. Dette må ha vært sand og grus m.v. fra sandtak ved Mona.

I tillegg til passasjerer og gods av forskjellig slag finner vi levende dyr som en betydelig vare. I 1909/10 finner vi Mysen stasjon som den klart største i fogderiet mht. jernbanetransport av levende dyr. Stasjonen ga da Statsbanene en inntekt for avsendte dyr på mer enn kr 3000. Tilsvarende tall for Askim, Slitu, Eidsberg og Heia tilsammen var kr 1400. En av grunnene til at trafikken med levende dyr var størst fra Mysen, kan ligge i stasjonens oppland østover mot svenskegrensa. Også for store svenske distrikter var Mysen nærmeste stasjon, og trafikken med slakt fra Sverige hadde lang tradisjon fra tiden før jernbanen kom.

Reisetid og reiseopplevelser

Trafikken på Indre linje, eller "Mysostlinna" som den også har vært kalt, har ikke alltid gått like nøyaktig etter rutetidene. Forsinkelser har nok forekommet der som på Ytre linje. I de drøye hundre år som har gått siden åpningen, har reisetiden blitt kortere og kortere.

I 1884 tok turen fra Sarpsborg til Ski på Indre linje ca. 2,5 timer. I våre dager er turen unnagjort på drøye halvannen time. Banen ble lagt om til elektrisk drift i 1958, noe som ga snaue 20 minutter i kortere reisetid. På de første togene var hastigheten lav, og det var lengre opphold ved stasjonene. På slike reiser var det ofte anledning til å stige av toget og strekke på bena mens toget ble klargjort til avgang. Med dagens automatiske dørlukking og raskere akselerasjon bør man holde seg i kupeen om man ikke vil bli etterlatt på en fremmed stasjon.

Om skal man få et inntrykk av områder man reiser gjennom, bør en følge godt med. Med kullfyrte lokomotiver var hastigheten deretter og mulighetene til å se seg om større. Med røyk og damp fra maskinen fikk man også en sterkere følelse av å delta i

selve reisen. Dagens smakløse og luktfrie elektrisitet har gjort at togturen blir mer steril; men så er det da heller ikke noen begivenhet å ta toget slik det var da dette framkomstmiddelet var nytt - og de eldre bøndene foretrakk å kjøre til Kristiania på egne hjul.

Om reisekomforten har blitt bedre, er ikke godt å si; men den har utvilsomt blitt mer demokratisk. Til å begynne med fantes tre forskjellige klasser. Det var altså mulig å kjøpe litt reiseluksus - også på Indre linje. I dag settes alle i samme bås, men dagens båser er nok bedre enn gjennomsnittet på slutten av 1800-tallet.

Oppsummering - jernbane

Jernbanen førte til mange forandringer for de bygdene som ble berørt. Mens kirkestedene tidligere hadde vært samlingspunkter, ble det nå jernbanestasjonene som samlet oppmerksomhet og folkeliv. Trøgstad ble ikke berørt direkte av jernbanen. Der var det mer tale om trafikkforskyving i retning av Slitu og Mysen. I Askim kom stasjonen på Henstad, noe som bidro sterkt til ytterligere konsentrasjon rundt et gammelt sentrum. I Eidsberg ble sentrum definitivt flyttet fra kirken til Mysen da jernbanen kom.

Med jernbanen som vekstfaktor vokste Askimbyen og Mysen fram som moderne tettsteder. Mysen ble tilmed egen kommune i 1916 - noe som vel ikke ville vært mulig uten jernbanens hjelp. Med tog ble det med ett mulig med lange arbeidsreiser. Man kunne bo i nærheten av jernbanen og ha sitt daglige virke så langt unna som Oslo.

Bosetningen og samfunnet som helhet rundt jernbanelinjene og stasjonene endret karakter på grunn av det nye samferdselsmidlet. Men jernbanen endret seg selv også. Teknisk utvikling førte til større og raskere transport. Likevel har jernbanen beholdt en del av sitt særpreg. Kurvene i traséene rettes ut og hastigheten på togene øker. Vognmateriellet blir forbedret slik at også reisekomforten øker. Men passasjerene føler fortsatt at man reiser på stålhjul som slår mot skinneskjøtene selv om kjøtene blir færre og gjør mindre av seg. Lukten av tjære og kreosot henger fortsatt i treperronger i Heggen og Frøland selv om tresviller byttes ut med betong og trestolper blir erstattet av stål. Lukter og lyder kan fortsatt vekke minner og gi assosiasjoner om jernbanens pionertid på Indre linje.

Telekommunikasjoner

Informasjonsformidling fram til ca. 1800 foregikk som vi har sett, hovedsakelig via post. I forsvarssammenheng ble det benyttet varder til varsel om mobilisering - et system som kom i forfall midt på 1700-tallet. Et nytt militært kommunikasjonssystem ble tatt i bruk i tiden like før 1814. Det var en optisk telegraf fra 1809 som imidlertid ikke kom til å berøre Heggen og Frøland direkte. Den linjen som kom nærmest, gikk fra Hvaler langs kysten til Kristiania. Noen sivil optisk telegraf ble det aldri noe av, og

våre bygder fikk heller ikke direkte tilknytning til den elektriske telegrafens da den ble etablert i 1850-åra.

Den første elektriske telegraflinjen i landet ble lagt sammen med Hovedbanen mellom Kristiania og Eidsvoll. På denne linjen ble det første telegrammet sendt i desember 1853.²¹³ I vårt område var det også jernbanen som førte til etablering av en telegraftjeneste. Dette skjedde i 1882 da jernbanen ble åpnet for gjennomgående drift på Indre linje. Det ble da opprettet telegrafforbindelse til stasjonene Askim, Slitu, Mysen og Eidsberg. Disse jernbanestasjonene var enerådende m.h.t. telegrafi inntil det ble etablert rikstelefonstasjoner. Mysen fikk slik stasjon omkring 1901.

De første årene fram til telefonen kom i løpet av 1890-åra, hadde jernbanen en viss inntekt av telegramtjenesten i Askim og Eidsberg, men det ble aldri noen stor trafikk. Heller ikke den statlige telegrafens fikk noen stor omsetning da den startet. Over Mysen sentral ble det i regnskapsåret 1900/01 ekspedert i alt 26 telegrammer. Tre år senere var trafikken 10-doblet og i året 1912/13 var det tett oppunder 1000 telegrammer. Utover i 30-åra økte telegrammengden til ca. 8000 pr. år, og i de nærmeste årene etter krigen lå den på 35 000-40 000 årlig. I siste halvpart av 1900-tallet ble telegramtjenesten mer og mer erstattet av telefontrafikk; noe som hadde sammenheng med at flere og flere fikk telefon.

Telefon

Den elektriske telefonen ble oppfunnet og patentert i 1876. Året etter kom den i bruk i Kristiania uten at staten engasjerte seg. Telegrafverket holdt seg godt utenfor dette nye kommunikasjonseventyret. Telefonen ble først og fremst antatt å ha lokal verdi, mens telegrafvirksomheten foregikk for det meste over større avstander.

Det tok imidlertid ikke lang tid før Telegrafverket følte seg truet av det nye kommunikasjonsmidlet. I telegrafloven av 19.5.1881 sikret staten seg eneretten til å befordre meddelelser ved telegraf, telefon eller andre liknende meddelelsesmidler. Det ble dog åpnet adgang til privat telefonvirksomhet innenfor den enkelte by eller herred. Dermed fikk private telefonselskaper også i vårt område etablere seg i ly av den nye loven.

Det var i Askim man var først ute med å ta i bruk telefonen i Heggen og Frøland. I 1891 var 5 abonnenter tilknyttet Askim telefonstasjon. Det var de to landhandlerne Hans Antonsen Guderud og Johs Masing, samt Glommens Træsliberi og brukseier A. C. Furuholmen. Fire av de første abonnentene i Askim var således tilknyttet handels- og industri-virksomhet. Den femte var gårdbruker Anton A. Løken. Han var imidlertid i tillegg skysskaffer, og vi må tro at denne tilleggsfunksjonen gjorde sitt til at han skaffet seg telefon.

Året etter, i 1892, fikk Askim-stasjonen nok en abonnent. Det var den meget aktive Anton H. Mysen, gårdbruker og eier av Sulerud i Eidsberg, noen få hundre meter fra herredsgrensen. Han bekostet en privat linje.²¹⁴ På denne måten nådde telefonen for

²¹³ Rafto udat.:43.

²¹⁴ Thoresen 1914:35-36.

første gang til Eidsberg. Det tok imidlertid ikke lang tid før Mysen fikk fast tilknytning. I 1894 finner vi syv abonnenter under Mysen sentralstasjon. Fire av dem kom fra industri- og handelsvirksomhet. I tillegg hadde Vandog skysstasjon, en lege og en sakfører telefonabonnement.

Innføringen av telefonen i våre tre herreder skjedde helt uten statens medvirkning. Det var tre forskjellige private selskaper som sto for etableringen av telefonnettet, Øvre Smaalenenes Telefonselskab, Eidsberg Telefonselskab og Trøgstad Telefonselskab.

Øvre Smaalenenes Telefonselskab ble opprettet i 1891 som det første i sitt slag med virkeområde i Heggen og Frøland. Det var organisert som et privat aksjeselskap. Selskapet fikk konsesjon fra 1892 på telefontrafikk i de tre herredene Hobøl, Spydeberg og Askim. Det fikk også tilknytningsmulighet til eventuelle telefonanlegg i Eidsberg, Trøgstad, Rødenes, Rakkestad og Skiptvedt. Forbindelsen til Askim og Mysen skjedde via sentralen på Spydeberg. I 1904 ble konsesjonen utvidet. Fram til 1910 fikk selskapet mulighet til trafikk også innenfor Eidsberg og fram til 1920 innenfor og mellom Enebakk, Skiptvedt, Hobbøl og Spydeberg på vestsiden av Glomma og Askim og den sydligste delen av Trøgstad på østsiden.

Trøgstad Telefonselskab ble stiftet i 1895. Sentralstasjonen ble lagt på Bulterud, og i oktober året etter var det 15 abonnenter. Av disse var 8 innenfor industri og handel i tillegg til Skjønhaug skysstasjon, lensmannen, en lege og en sakfører, turisthotellet Carlshøi på Sandstangen og to gårdbrukere. I 1904 fikk selskapet konsesjon innenfor herredet samt en linje over Mørkfoss til Kristiania. Det ble også gitt tillatelse til forbindelse med Høland og med Øvre Smaalenenes Telefonselskab. I 1905 flyttet stasjonen til Skjønhaug med i alt 38 abonnenter.²¹⁵ I 1913 var det steget til 143 med bistasjoner på Tangen i Søndre Trøgstad, Eikeberg i Båstad, Skjæringrud i Østbygda og Torp i Tosebygda.

Dette året ble en abonnent på Ringstad, Enebakkneset, ca. 4 km nord for nærmeste telefon i Trøgstad, tilknyttet uten konsesjonssøknad. På den tiden var det ennå ikke noe telefonselskap i denne delen av Enebakk. I 1917 søkte selskapet om å få knytte til seg flere abonnenter på Enebakkneset. Telefonselskapet i Enebakk motsatte seg en slik konsesjon, men måtte akseptere en av dem - det var en som bodde 500 meter fra den nye Solvang stasjon i Båstad, helt på grensen til Enebakk. Selskapet fikk i 1918 høytidelig konsesjon til å anta ennå en abonnent på Enebakkneset. Dette var abonnenten på Ringstad som allerede hadde vært tilknyttet i fire år!

Eidsberg Telefonselskab ble stiftet i 1899²¹⁶ som et gjensidig selskap med årlig kontingent fra andelshaverne i motsetning til et aksjeselskap som betalte årlig utbytte. Det er uklart når det ble søkt konsesjon første gang, men selskapet fikk i alle fall tillatelse til å formidle telefonsamtaler innenfor Eidsberg i 1910 med forbindelse til Øvre Smaalenenes Telefonselskab (ØST).

Eidsberg-selskapet kom igang etter at ØST var godt etablert i Mysen-området. Eidsberg Telefonselskab fikk sentralstasjon på Mysen med forbindelse over rikstelefonstasjonen der. Til å begynne med var det imidlertid bare noen ganske få abonnenter tilknyttet sentralstasjonen. De aller fleste kom til gjennom Eidsberg og

²¹⁵ Veiby 1914:135-137.

²¹⁶ Senje 1970:132-133

Trømborg bistasjoner som hadde sine abonnenter omkring de to kirkene. Selskapet ble opprettet for å betjene et område som Øvre Smaalenenes Telefonselskab ikke hadde nådd fram til.

Når to forskjellige selskaper skulle betjene ett og samme område, måtte det bli gnisninger. Dette skyldtes nok både organisasjonsform og det forhold at det var ett stort og ett lite selskap. Mens ØST var et aksjeselskap som skulle gå med overskudd og gi avkastning, var Eideberg-selskapet innrettet mot å skaffe abonnentene billig telefonforbindelse. I 1902 delte de to Mysen mellom seg med fire abonnenter hos Eidsberg-selskapet og 19 hos den store konkurrenten. Ser vi på de samlede abonnenttall, blir forskjellen enda større. Eidsberg T. hadde i alt 22 abonnenter, mens Øvre S.T. hadde hele 174.

De to selskapene måtte imidlertid samarbeide om trafikken, og dette skapte vansker. Formannen i Eidsberg-selskapet sendte i 1902 en utførlig klage på Øvre Smaalenenes Telefonselskab til Arbeidsdepartementet. ØST skulle ha hindret og vanskeliggjort Eidsberg-selskapets arbeid noe som gikk ut over abonnentene. ØST satt i en maktposisjon gjennom gode avtaler med Rikstelefonen Kristiania-Sarpsborg og ved egne linjer til Kristiania. Eidsberg-abonentene måtte gå via ØST når de skulle ringe til hovedstaden. "---fri os fra øvre Smaalenenes Supremati [overherredømme]" skrev legen H. Scharffenberg, fungerende formann i selskapet.²¹⁷

ØST vokste seg stadig større - i hovedsak utenfor Eidsberg herred, men også i området Mysen-Lekum der de to selskapene fortsatte å konkurrere. I resten av Eidsberg rådde imidlertid herredets eget selskap grunnen alene. I Trøgstad hadde også herredets selskap full kontroll. Alle stridigheter opphørte imidlertid i 1919/20 da alle de tre selskapene ble overtatt av staten ved Telegrafstyret. De to lokale selskapene var da noenlunde jevnstore - Eidsberg med 225 og Trøgstad med 290 apparater. Den mer regionale storebroren, Øvre Smaalenenes Telefonselskab, hadde da tilsammen 1100 apparater med hovedvekten vest for Glomma.

Telefontrafikken økte sterkt de første årene etter at staten hadde overtatt i 1920. I 1921/22 ble det ekspedert ca. 1,3 mill. samtaler og telegrammer i hele Heggen og Frøland. Fem år senere var trafikken mer enn fordoblet. Bortsett fra en nedgang under krigen holdt trafikken seg på mer enn 2 mill. samtaler årlig til langt ut i etterkrigstiden. Det aller meste av dette ble ekspedert manuelt. I 1941 var det kun én automatisert stasjon, Slitu med 44 linjer. Fem år senere var antallet automatiserte linjer økt til 117 ved at Trømborg hadde kommet til. Men fortsatt ble mer enn 1500 linjer betjent manuelt. Først i 1950-åra kom det fart i automatiseringen. I 1956 var Mysen med sine drøyt 1100 linjer automatisert, mens automatiseringen i Askim så vidt hadde kommet i gang. Ved utgangen av 1965 var det bare Trøgstad med 517 linjer som ikke var fullautomatisert.

Telefon- og telegrafvirksomheten skapte nye arbeidsplasser. Innenfor Heggen og Frøland sysselsatte de tre telefonselskapene tilsammen 25-30 personer omkring 1918, dvs. kort før staten overtok det hele. Etersom telefonnettet ble utbygd og telefontrafikken økte, ble det også ansatt flere medarbeidere - det hele forgikk jo manuelt langt fram mot vår tid. Den statlige teleorganisasjonen ble etter hvert noe

²¹⁷ Brev til Arbeidsdepartementet 21.06.1902.

endret og en del funksjoner ble dels sentralisert, dels flyttet. På denne måten ble det vanskelig å sammenlikne antall stillinger i lokaltrafikken.

I begynnelsen av 1930-åra var det 26 personer ansatt i televirksomhet i vårt område. 10 år senere var antallet oppe i 56 før det etter en omorganisering i 1956 endte på 68. Senere omorganiseringer har gjort det noe vanskeligere å sammenlikne ressursbruken over tid. I 1973 ble det sannsynligvis benyttet ca. 56 årsverk innenfor vår del av det som da hette Øst teledistrikt. En del av nedgangen skyldtes utvilsomt automatisering og nedleggelse av manuelle sentraler. Den siste som ble nedlagt i Heggen og Frøland var sentralen i Trøgstad.

Det var næringslivets behov som førte til etableringen av telefontjenesten i indre Østfold. Etter at telefonvirksomheten var i god gjenge, kom staten inn og overtok. Det viste seg også å være nødvendig med tanke på videreutvikling av tjenesten og utbygging også til områder som i første omgang kunne være ulønnsomme. Det største selskapet i Heggen og Frøland, Øvre Smaalenenes Telefonselskab, var aksjeselskap og skulle drive med overskudd. Dette gjorde det vanskelig å bygge ut i raskt tempo. De mindre selskapene var for små til å stå for store investeringer. Konesesjonsgrensene fulgte gjerne herredsgrensene, og dette gjorde det problemfylt å dekke grenseområdene godt nok. Som vi har sett i Trøgstad, ble det i særlige tilfeller nødvendig med departemental saksbehandling på konsesjon til den minste enhet - den enkelte abonnent. Staten måtte rydde opp, og Telegrafvesenet overtok de lokale selskapene.

Hvem var så innovatørene - de første abonnentene? Det var næringslivet selv som etablerte de første telefonselskapene og som utgjorde de første abonnentene. Dersom vi ser på de første par årene etter at telefonen var kommet til det enkelte herred, finner vi 28 innovatører. De utgjør følgende grupper: 16 i industri- og handelsvirksomhet, 4 fra frie yrker (leger og sakførere), 4 innenfor skyss/overnatting, 3 gårdbrukere, samt en offentlig tjenestemann (lensmann).

Det er særlig gårdbrukerne som er dårlig representert blant telefonabonentene selv om de var i absolutt flertall blant de selvstendig næringsdrivende i de tre herredene. Når ikke flere av dem kastet seg på telefonen med en gang, kan det ha flere årsaker. Det var mulig for dem å drive sin virksomhet som før, uten å ta i bruk nye, raskere kommunikasjoner. Og det kostet penger å anskaffe og bruke telefon i en tid da naturalhusholdet ennå ikke var helt erstattet av pengehushold.

Biler og biltrafikk

Kjøretøy med forbrenningsmotor ble konstruert allerede i 1880-åra i Tyskland og andre steder. I 1890-åra vokste bilfabrikkene opp flere steder i Europa, og de første bilene kom til Norge ca. 1905. Når det første kjøretøyet dukket opp i Askim, Eidsberg eller Trøgstad, vet vi imidlertid ikke. De viktigste skriftlige kildene gir opplysninger om hvilke motorkjøretøyer som var lovlig registrert og hvilke kjøretillatelser som var

innvilget. Disse kildene sier imidlertid ikke noe om hvor og hvor mye kjøretøyene faktisk ble benyttet.

De første automobilene og motorsyklene i Heggen og Frøland

Det fins et register over motorvogner godkjent til bruk i Kristiania fra 1899. I dette registeret finner vi også bilene i Heggen og Frøland. Dessuten førte amtmannen fortegnelse over automobiler som fikk kjøretillatelse fra 1906²¹⁸. Herfra kjenner vi hele tre biler i distriktet fra 1906. Alle tre hadde utgangspunkt i Askim.

Den første bilen som fikk tillatelse til å kjøre på amtets veier i Heggen og Frøland, tilhørte Glommens Træsliperi som lå ved Kykkelsrud. Tillatelsen ble gitt 28.2.1906 til driftsbestyrer L. Neergård og gjaldt hovedveiene samt bygdeveien mellom Askim stasjon og Vamma. Bilen som hadde nr. 38 i det sentrale registeret i Kristiania, var godkjent for befordring av 5-7 personer²¹⁹. Bilen kom fra Cottereau-fabrikken i Dijon i Frankrike.

Den neste bilen i distriktet kom også til Askim. Det var nr. 32, eiet av ingeniør Furuholmen med tilknytning til tresliperiet. Det var en bil fra 1905 av merket The Olds Motor Works, godkjent til privat personbefordring for to personer og på slett vei inntil 4 personer. Eiereren overtok bilen 2.8.1906, men det er ikke kjent når og hvor han benyttet den. Vi må tro at den gikk mellom Askim stasjon og Glomma; vel også på hovedveiene i distriktet.

Begge disse to første bilene regnes som hjemmehørende i Askim. Den tredje bilen var nr. 50, eid av direktør S. Eyde fra august 1906, med adresse i Kristiania. Han fikk tillatelse til å benytte bilen på hovedveier og bygdeveier fra Askim stasjon til Vamma kraftanlegg fra 1.9. samme år.

Motorsyklene gjorde også tidlig inntog i Heggen og Frøland. Det var nok en gang Glommens Træsliperi som var pioner. Sliperiet fikk tillatelse til å benytte motorsykkel med reg. nr. 4 på amtets veier fra 4.7.1908²²⁰. Noen få uker senere fikk redaktør F. Henning i Askim en liknende tillatelse for sykkel nr. 8. Sommeren 1909 anskaffet Arnt Kristensen ved kraftstasjonen ved Kykkelsrud, motorsykkel. Han var forøvrig også godkjent som fører av den første bilen i distriktet, nr. 38. De neste to motorsyklene hadde også tilknytning til Kykkelsrud, nå til tresliperiet.

Først i 1910 kom det motorsykler til andre deler av vårt distrikt. Det var Kristen Ruud i Båstad som fikk kjøre på offentlige veier. Samme år kom det motorsykkel i Mysen, eiet av Joh. Johansen Braaten. I 1911 kom det nok en motorisert tohjuling til Kykkelsrud, denne gangen til Aksel Kapaasen.

I 1907-08 er det ikke registrert nye biler i Heggen og Frøland ut over de tre fra 1906. I 1909 finner vi den neste bileieren, herr Henning fra Askim, motorsyklist fra august 1908. Denne gang er han titulert som boktrykker med kjøretillatelse på hovedveiene og

²¹⁸ Østfold Fylkes arkiv. Samferdsel. 6 Diverse veisaker 1904-1930. Fortegnelse over automobiler der har Amtmannens Kjøretillatelse 1906-1912. (Statsarkivet i Oslo)

²¹⁹ Statens vegvesen. Vegdirektoratet. Register over Motorvogne godkjendte til brug i Kristiania By. Kgl. Res. 24.7.1899. 1899-1914.

²²⁰ Østfold Fylke --- Fortegnelse --- Kjøretillatelse 1906-1912. (Statsarkivet i Oslo)

på nærmere spesifiserte bygdeveier for en amerikansk bil, en Buick med reg.nr. nr. 41. Dette var en bruktbil som var kjøpt av en boktrykkerkollega i Kristiania.

Den femte bilen som vi med sikkerhet kan si trafikkerte veier i våre bygder, hørte sannsynligvis hjemme i Rødenes. Det var Johan Østenstad som fikk registrert en fransk motorvogn med registreringsnr. 309 av merket Cottereau 28.6.1910²²¹. Den hadde plass til 10 personer, og den fikk tillatelse til å trafikere hovedveien Mysen-Ørje fra 29.6. To år senere ble denne tillatelsen forlenget med strekningen Ørje-svenskegrensen.

Dette var nok den første bil i passasjerrute i Heggen og Frøland, og den kan ha vært i drift allerede i 1909²²². Dersom dette er riktig, kan Østenby ha startet uten amtmannens tillatelse. Bilen gikk i alle fall i en kombinert post- og passasjerrute mellom Mysen og Ørje. Om han forbrøt seg mot trafikklovgivningen ved eventuelt å kjøre uten gyldig tillatelse, er ikke kjent. Den første trafikkboten i vårt distrikt gikk forøvrig til direktør Eyde som i 1908 fikk en mulkt på kr 20 for å ha benyttet bilen etter at godkjenningen var utløpt.

Den neste registrerte kjøretillatelsen for automobil i Heggen og Frøland ble gitt til løytnant Trygve Klingenberg, Eidsberg, 25.5.1912. Han fikk lov til å beferde hovedveiene samt bygdeveiene gjennom Mysen.

Tabell 1: Motorkjøretøyer med tillatelse til å kjøre i Heggen og Frøland 1906-31.3.13

Reg.år.	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	i alt
Askim	3/0		0/2	1/3		0/1			4/6
Mysen					1/1				1/1
Båstad					0/1				0/1
Eidsberg hovedsokn (unntatt Mysen)							1		
/0	1								
/0									
Trøgstad (unntatt Båstad)									0/0
Hærland									0/0
Trømborg									0/0
Ialt	3/0	0/0	0/2	1/3	1/2	0/1	1/0	0/0	6/8
Reg.år.	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	i alt

1 = bil; / = motorsykkel; 1/1 = 1 bil og 1 motorsykkel

I tabell 1 er det oppført en bil under Mysen i 1910. Denne var egentlig hjemmehørende i Rødenes med tillatelse til å trafikere Mysen.

I perioden 1906-1913 ble det gitt tilsammen 6 kjøretillatelser for automobiler og 8 for motorsykler på veier i Heggen og Frøland som hørte under Sarpsborg politidistrikt. Da er en bil som var hjemmehørende i Rødenes (se tabell 1), regnet med. I hele politidistriktet ble det i det samme tidsrommet registrert i alt 20 motorsykler. Våre bygder hadde følgelig en relativt stor andel av motorsyklene i politidistriktet, og særlig var det Kykkelsrud-området som hadde motorsykkelmiljøet. Forklaringen kan ligge i

²²¹ Statens vegvesen. Register --- Kristiania By. 1899-1914

²²² Bjørnland 1989:41.

behovet for raske kommunikasjoner via dårlige veier i forbindelse med industri- og energivirksomheten her nede ved Glomma.

Opplysningene om registrerte motorkjøretøyer fram til 1913 stammer fra en oversikt for Kristiania. Etter en bestemmelse fra 1899 skulle alle slike kjøretøyer som var tenkt nyttet innenfor byens grenser, være godkjent av politiet og registrert med fortløpende numre²²³. I praksis ble dette registeret gjeldende for et stort område omkring hovedstaden, bl.a. for vårt distrikt, og er noenlunde fullstendig i denne henseende. Det kan imidlertid ikke helt utelukkes at det også har vært andre motorkjøretøyer i Heggen og Frøland i denne tiden.

Fra 1913 ble det påbudt registrering av motorvogner²²⁴. Den registreringen som nå fulgte, må regnes som fullstendig. Registeret ble innrettet med en bokstav pr. amt, og Smaalenenes amt fikk bokstaven B. Innenfor amtet ble bestemte nummerserier avsatt til det enkelte politikammer. Ved Sarpsborg politikammer fikk man således numrene B 101-130, 251-300 m.fl. Ut fra det første registeret for Sarpsborg²²⁵ kan vi sette opp følgende oversikt over bilparken i Heggen og Frøland, motorsykler ikke medregnet:

Tabell 2: Innregistrerte automobiler i Heggen og Frøland 1.4.1913-31.12.1922.

Reg.år.	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	i alt
Mysen		1	3				10	13	8	6	41
Askim			2		1		8	14	8	18	51
Trøgstad (unntatt Båstad)						1	4	8	6	8	27
Båstad							1	6	1	2	10
Eidsberg (unntatt Mysen)							4	9	2	7	22
(-Herav Slitu)							(1)	(2)	(1)	(5)	(9)
Hærland							1		2	1	4
Trømborg										1	1
Ialt	0	1	5	0	1	1	28	50	27	43	156
Reg.år.	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	i alt

Tabell 2 viser antall biler som ble meldt til registrering angjeldende år og ikke det samlede antall registrerte biler i området det året. Tabellen går fram til 1922 da det siste soknet, Trømborg, fikk sin første bil.

De første bilene i Heggen og Frøland hadde tilknytning til industri og annen næring utenfor jordbruket. Inntil 1914 ble det kun registrert 6 automobiler. Antallet registreringer holdt seg også lavt fram til slutten av første verdenskrig. I tiden 1914-1918 ble det nyregistrert kun 8 biler i distriktet.

Bilen blir tatt i alminnelig bruk

Etter at det ble enklere å importere biler i 1919, da krigen var over, steg antallet ny- og omregistrerte biler raskt. Denne stigningen var generell for landet som helhet. Bilsalget

²²³ Forskrifter 1899 § 1,1 og § 4.

²²⁴ Lov nr. 2, 21. juni 1912 om bruk av motorvogner.

²²⁵ Biltilsynet Sarpsborg arkiv. Motorvogner nr. 101- ---1464. 1914-1920 (1 protokoll) og Motorvogner nr. 1465- --- -1761. 1921-1923 (1 protokoll) (Statsarkivet i Oslo)

økte også i Heggen og Frøland. Fordelingen av bilene var imidlertid ujevn i forhold til befolkningsfordelingen i de enkelte bygdene.

Den største biltettheten i 1920 finner vi i Mysen med 1 bil pr. 118 innbyggere regnet i forhold til bilsalget dette året. Dette høye tallet har nok sammenheng med næringsstrukturen. Mysen var et samferdselsmessig knutepunkt. Her var det betydelig omlastning av jernbanefrakt, og et stort oppland soknet til stasjonen. Handel, håndverk og småindustri skapte også ekstra behov for bilkapasitet. For Eidsberg var tallet 591, mens det i Trøgstad og Askim var henholdsvis 257 og 353 innbyggere pr. nyregistrert bil i 1920.

Næringsstrukturen forklarer nok det meste av forskjellen i biltetthet mellom Trøgstad og Askim. Trøgstad var i hovedsak fortsatt en jordbrukskommune som langt på vei klarte seg som før - med hesten som trekkraft. Det nye næringslivet i Askimbyen hadde behov for og også økonomi til en større bilpark. Den store forskjellen mellom Trøgstad og Eidsberg må imidlertid forklares på annen måte. Her kan nok jernbanen ha spilt en viktig rolle.

Store deler av Eidsberg hadde lett adgang til jernbanen. Trøgstad som derimot var helt uten jernbaneforbindelse, hadde større behov for motorisert transport. Nyregistreringene i Slitu-området i tiden etter første verdenskrig gir denne delen av Eidsberg en spesiell plass i samferdselsbildet. Her var det konsentrert en påfallende stor bilpark i forhold til nabo-områdene. Det er grunn til å tro at trafikk mellom Trøgstad/Båstad og jernbanen lå bak disse tallene. Stasjonen på Slitu i Eidsberg hadde en vesentlig del av sitt oppland i Trøgstad. Slitu-bilene kan derfor sees som bindeledd mellom jernbanen og Trøgstad/Båstad.

Båstad sokn i Trøgstad kan med sine 1191 innbyggere i 1920 sammenliknes rent størrelsesmessig med Herlands 1268 innbyggere øst i Eidsberg. Begge soknene lå langt fra jernbanen. Mens Båstad hadde i alt 7 biler dette året, hadde Herland kun én. Denne forskjellen kan ikke ha noe direkte med jernbanen å gjøre. Herland ligger langs veien mellom Mysen og Ørje. Mellom disse to stedene var det etablerte bilruter med utgangspunkt på Mysen og Ørje. Deved var det ikke så stort behov for egne biler i Herland. Båstad var derimot stort sett avhengig av å organisere sin egen transport. En del av bilene i Båstad ble derfor benyttet i rutetrafikk til og fra nabobygdene og andre steder lenger unna.

Skysstasjonene nedlegges²²⁶

Skysstasjonen på Vandogg i Eidsberg med to faste hester ble nedlagt i 1897 samtidig med at ny stasjon av samme størrelse ble opprettet på Mysen, ikke langt unna. I 1919 ble transportkapasiteten endret til en fast hest og en automobil; bilen riktignok bare i sommerhalvåret. Stasjonen i Trøgstad ble flyttet fra Skjønhaug til Skrammerud i 1907 og videre til Langsrud i 1914. Fra 1922 holdt denne stasjonen to hester og en

²²⁶ Østfold fylke. Samferdsel. Skysdagbøker, eske nr. 3. Protokoll: Skysstasjoner 1867-1926.

automobil, mens det tidligere kun hadde vært de to hestene - trafikkgrunlaget hadde vokst.

Skysstasjonene ble etter hvert erstattet av biler med tillatelse til offentlig personbefordring, enten det var biler i rute eller biler som kunne leies til enkelte transporter, senere ordinær drosjevirkosomhet. De to stasjonene i Eidsberg, Finnstad og Gislingsrud, ble nedlagt i 1922. De siste skysstasjonene ble formelt nedlagt i 1925 etter at bilene også hadde blitt tatt i bruk der. Mysen opphørte ved årsskiftet 1924/25. Skysstasjonen i Askim, Henstad, ble formelt nedlagt sommeren 1925. Det samme gjaldt de to stasjonene i Trøgstad, Sæter i Båstad og Langsrud. Bilen hadde vunnet.

Etter at alle skysstasjoner var nedlagt, gikk trafikken mellom bygdene i stigende grad med offentlige kommunikasjoner, senere også med privatbiler. Dette gjaldt både person- og varebefordring. Skysstasjonene ble på denne måten erstattet av drosjer og rutebiler.

Biler og veier - goder eller onder

Fra 1920-årene økte antallet privatbiler gradvis med en stagnasjon under andre verdenskrig. I etterkrigstiden gikk mer og mer av transportvolumet over på biler. Etter hvert som bilen ble allemannseie i løpet av 1960-åra, ble også miljøulempene med biler og biltrafikk mer fremtredende. Mens bilen ble betraktet som problemløser innenfor samferdselen i mellomkrigstida, har den senere fått sterkere karakter av problem i seg selv. Og problemene har økt i takt med den utvidede bilbruken til arbeidsreiser og i fritidssammenheng.

Veier ble på 1800-tallet og i første halvdel av 1900-tallet ansett som en fordel for alle - særlig for dem som bodde i nærheten av veien. Også i Heggen og Frøland var det jevnt og trutt ønsker og krav om nye veier og forbedring av veier som hadde stor og tung trafikk. Resultatet ble et godt utbygd veinett som ble trafikert av en stadig større bilpark.

Etter at veinettet i løpet av 1900-tallet var utbygd til den minste krok i vårt distrikt, og bilen var blitt allemannseie, endret enkelte veier karakter, særlig for naboene. Til å begynne med var veien et utvilsomt gode. Med dagens store trafikkmengde har f.eks. Europavei nr. 18, mellom Glomma og Rødenes mer og mer fått karakter av å være et onde. Veien er et utvilsomt gode for distriktet i den forstand at den tjener lokale behov. Men gjennomgangstrafikken oppleves som en belastning. Likevel trenger også Heggen og Frøland regionale forbindelser og lettvinnt kontaktmulighet med fjernere steder. Heri ligger enda en ulempe ved moderne gjennomfartsårer. Alle trenger dem, og tidligere ville de fleste ha dem så nært som mulig. Alle trenger dem fortsatt, men nå vil ingen ha dem - hos seg.

V TILBAKEBLIKK

Det er lett å konstatere at samferdselen i Heggen og Frøland er helt annerledes i dag enn for bare et hundre år siden. De nye samferdselselementene fra 1800-tallet og første del av 1900-tallet, post, jernbane, teletjenester og bilen, endret samferdselen fundamentalt i denne tiden. Likevel har enkelte deler av kommunikasjonsbildet vært forbausende stabilt over tusener av år.

Ser vi på veifarene i den eldste tiden og sammenholder disse med dagens hovedveinett, kan det synes som om E 18 ble staket ut i forhistorisk tid. Øst-vest-veien på kart I (s. 9) fikk nok sin trasé som resultat av nabolagets behov. Dette behovet har vist seg å vedvare. Dagens biltrafikk mellom de to skandinaviske hovedstadsområdene, Oslo og Stockholm, passerer for en stor del gjennom våre bygder. De to andre hovedveiene fra forhistorisk tid, Eidveien og "Bronsealderveien", mistet etter hvert sine regionale funksjoner og ble mindre viktige.

Nye samferdselsmidler og -teknologi har raskt blitt tatt i bruk i Heggen og Frøland. De første dampskipene i landet ble satt i drift langs kysten i 1820-åra. Det første dampskipet på Øyern kom i 1849. Jernbanen kom til Askim/Eidsberg i 1882. Dette var omkring 30 år etter at Hovedbanen Christiania-Eidsvoll ble etablert. Selv om det var nok av lokale initiativ til å etablere jernbane, var det likevel krefter utenfra som rådde. Det var Stortinget som avgjorde saken. Ser vi på tiltak som kunne avgjøres lokalt, blir bildet imidlertid et annet.

Telefonen kom til Norge i 1877, og 14 år senere ble den tatt i bruk i Askim. Det var private krefter som sto bak. Bilen kom til landet omkring 1905, og allerede 1906 finner vi bilen i Askim. Ny samferdselsteknologi har meget raskt funnet veien til Heggen og Frøland så lenge etableringen har kunnet skje på privat og lokalt initiativ. Men når det var nødvendig å vente på initiativ eller vedtak fra utenverdenen, kunne de nye hjelpemidlene la vente på seg - som i jernbanens tilfelle.

Vi kan trygt slå fast at våre forgjengere i Askim, Eidsberg og Trøgstad har vært fremsynte i utviklingen av kommunikasjonene - såvel internt i distriktet som ut til omverdenen. De eldgamle hovedferdselsårene til fjerne strøk viser en lang tradisjon med kontakt til andre regioner og land.

Samferdselen har tjent samfunnet, men den har også påvirket lokalsamfunnene. Som en egen næring har den bydd på arbeidsplasser og inntekter. Og den har påvirket bosettingen. Der det kom vei og jernbane, kom det lettere ny bosetning senere. Askimbyen er et eksempel på et sted som vokste fram rundt jernbanestasjonen. På grunn av den konsentrerte bosettingen kom det senere industri hit som krevde en stor arbeidsstokk.

Fra den eldste tiden og fram til 1800-tallet er samferdselen et resultat av menneskelig virksomhet. Befolkningens aktiviteter, økonomisk og sosialt, var avgjørende for hvilke kommunikasjoner som skulle benyttes og hvor samferdselslinjene skulle bli utviklet. Fra slutten av 1800-tallet overtar imidlertid samferdselen selv noe av makten. Fra da av blir befolkningens aktiviteter i større grad styrt av eksisterende samferdselslinjer og -midler.

KILDER OG LITTERATUR

Benyttede arkiv

Akershus amt (Statsarkivet i Oslo, SAO)
 Biltilsynet Sarpsborg (SAO)
 (DK) Danske Kancelli (Riksarkivet, RA)
 Eidsberg kommunearkiv.
 Finansdepartementet. Postvesenet (RA)
 (HF) Heggen og Frøland sorenskriveri (SAO)
 Lensmannen i Eidsberg (SAO)
 Lensmannen i Trøgstad (SAO)
 (NB) Norges brannkasse (RA)
 (NGO) Norges geografiske oppmåling
 (NVE) Norges vassdrags- og elektrisitetsvesen
 Postdirektoratet (RA)
 Revisjonsdepartementet (RA)
 (RK) Rentekammeret (RA)
 Smålenenes amt (SAO)
 Statens vegvesen. Vegdirektoratet (RA)
 Stathaldararkivet (RA)
 Østfold fylke. Samferdsel (SAO)

Litteratur, manuskripter og kilder

Andresen, Kr. S. 1914 Sarpsborg. Fremstilling av byens historie indtil 1914.
 Angell, H. 1914 Syv-aars-krigen for 17. mai. 1807-1814. Kristiania.
 Aschehoug, T.H. 1897 De norske Communers retsforfatning før 1837. Christiania.
 Aubert, Caspar 1911 Aktstykker vedkommende krigsbegivenheterne 1814. I:
 Meddelelser fra Det norske Riksarkiv Bd.3:1-256. Oslo 1933. Kartvedlegg i eks. hos
 Forsvarsmuseet.
 Barfelt, Kjetil 1982 Fortegnelse over poststeder i Østfold. Yven.
 Bertheau, Øistein (udat.) "Indsø-, Kanal- og Floddampskibe i Norge." Upublisert manuskript.
 - og Trygve Krogsæter 1988 Bilen kommer til Norge. Bind I Automobilens urhistorie og de
 aller første bilene i landet. Oslo
 Benterud, O. 1978 Vegvesenet i Smaalenenes amt. Utg. av Statens vegvesen, Vegsjefen i
 Østfold fylke. Moss. Stens.
 Berger, Aksel 1937 Jubileumsskrift Trøgstad herred 1837-1937. Mysen.
 Berrum, Hans 1902-06 Norges posthistorie 1647-1814. Kristiania.
 Beutlich, F. 1935 Norges sjøvæbning 1750-1809. Oslo 1935
 Beutlich, F. 1940 Norges sjøvæbning 1810-1814. Oslo 1940
 Birkeland, M. 1887 Det norske Postvæsen i dets Oprindelse og første Begyndelse. I:
 Birkeland: Historiske skrifter II 125-167. Kristiania 1922.
 Biskop Jens Nilssøns Visitatsbøger og Reiseoptegnelser 1574-1597. Kristiania. 1882.
 Bjørnland, Dag 1989 Veggen og samfunnet. Oslo
 Blakstad, W. 1939 Tømmerføltningen i Nedre Glomma gjennom de siste hundre år.
 Porsgrunn.
 Blom, Grethe Authén 1964 Kongevej - Norge. I: KLNIM IX 70-71.

- Broch, Just 1936 Av Norges statsbaners historie II Anleggene gjennom syttiårenes lys inn i åttiårenes mørke. Oslo.
- Bugge, Alexander 1925-32. Den norske trøelasthandels historie I -II.
- Bull, Edv. 1920 Leding. Kristiania og København.
- Bødtker, Ragnvald 1938 Norsk fløtnings historie inntil 1860. Oslo.
- 1945 Norsk fløtnings historie 1860 inntil 1943. Oslo.
- Baastad, August 1939 Oppteignelser. I: Et hundred-aars-minde. Oslo 1964
- Coldevin, Axel 1950 Sarpsborg gjennom hundre år 1839-1939. Sarpsborg.
(DN) Diplomatarium Norvegicum.
- Eftedal, Odd 1962 Østfolds første tresliperi. Stiklen i Trøgstad. I: Østfoldarv VI, 61- 65
- Fladby, Rolf 1970 Skyssvesen, Norge. I: KLN M XV 584-595.
- Forbindelsesbanen fra Nordbanen langs Øierens vestside til Smaalensbanen. Kristiania 1911.
- Forskrifter (1899) for Brug af Motorvogne i Kristiania. Stadfestet i kgl. resolusjon 24.7.1899.
- Frøyset, Helge 1959 Bygdebok for Eidsberg og Mysen. Gårdshistorie I. Mysen.
- 1986 Bygdebok for Eidsberg og Mysen. Gårdshistorie II. Mysen.
- Frøyset, K. 1957 Veggen over eidet. I: Østfoldarv IV 55-81.
- 1960 Et tillegg. Østfoldarv V 74-76.
- Fønnebø, Reidar 1974 Den gamle vinterveien fra Oslo til Enebakk. I: St. Hallvard 52: 168-181, 248-249.
- Garder, Johan 1958 Varder som varsel ved krigsutbrudd. Norsk mil. tidsskr. 117,732-748.
- 1959 Varder som varsel om krigsoppbud. Norsk mil. tidsskr. 118,724- 738.
- 1960 Om vardevarsel og manglende samarbeide mellom militære styrker og bondeoppbudet under krigen i 1808. Norsk mil. tidsskr. 119,330-336.
- Garsegg, Åge 1952 Oppkomsten og utviklingen av industrien i 3 agglomerasjoner ved Østfoldbanens Østre linje. Hovedfagsoppgave. Geografisk institutt. Universitetet i Oslo.
- Glommas fellesfløtningsforening (udat.) Generalrapport, årsberetning og regnskap for fløtingen i Glomma. 1985.
- Glommens og Laagens Brukseierforening 1918-43. Oslo 1947. 381 s.+ bil.
- Güldenlöve (General-Admiral) 1704 Dag-register over hans Kongelige Mayestæts, Kong Friderich den Fierdes Reyse i Norge udi Aaret 1704,--- Oversatt fra fransk av C. Engelstrup Christiania 1770.
- Gulowsen, I. 1902 Fortidens mobilisering. De gamle varder. Norsk mil. tidsskr. 5,465-471.
- 1909 De gamle varder. Historisk tidsskrift 4.R V,507-531.
- Hagen, Anders 1977 Norges oldtid. Oslo.
- Hals, Harald 1978 Lillestrøms historie I. Skedsmo.
- Heggen og Frøland 1965 Fellesbind for bygdene Askim, Eidsberg og Trøgstad. Første halvbind. Askim.
- Hjort, P. 1745 Aschim Præstegjæld. Svar på Kancelliets 43 spørsmål 1743-1744. Avskrift Kjeldeskriftfondet Ms. nr. 175 II.
- Hougen, Bjørn 1928 Østnorske bygdeborger. En hypotese om deres historiske miljø. I: Årbok Foreningen til norske fortidsminnesmerkers bevaring. 1928, 35-48.
- Hølandsbanen 1968 Historien om Urskog-Hølandsbanen og hvordan den ble hobbybane.
- Høyland, Olav 1974 På ferd. Samferdsla i norrøn tid. I: Norrøn kulturhistorie. Red. av Olav Bø og Olav Høyland, 129-149. Oslo.
- Haaheim, A. 1914 Askim herred 1814-1914. Bidrag til en bygdebeskrivelse. Fredrikshald.
- Håkon Håkonssons saga.
- Indre Smålenenes Avis.
- Ingier, Lars 1822 Noget om de i de sidste tredivte Aars Tid gjorde Vei- Anlæg m.v. i

- Agershuus Stift. I: Budstikken 1822:795-800,807-826.
- Jernbanekomitéen Vestmarka-Mysen 1946 Til Fylkesmannen i Østfold. [Om jernbane Vestmarka - Mysen. Innstilling] 17. juli 1946. 27s.
- Johannessen, Finn Erhard 1994 Lars Ingier - offiser, generalveimester og brukseier. I: Selskapet til Ljans vel. Årsberetning og regnskap for 1993.--- Innkallelse til årsmøte 26.4.1994. Oslo
- Johannessen, Johs. 1947 Fløtningen [i Glommen og Lågen]. I: Glommen og Laagens brukseierforening 1918-43, 62-70. Oslo.
- Johansen, Erling og Arne Skjølvold 1966 Reisetog til fortiden. Oslo.
- Johansen, Erling 1976 Før byen ble by. I:Sarpsborg før 1839 s. 9-115.
- Kiær, A. N. 1885 Smaalenenes Amt. Norges Land og Folk I. Kristiania.
- Kiær, A. Th. 1915 Smaalenenes amt 1814-1914. Kristiania.
- Kiærland, Lars 1932 Efterretnings- og meldetjeneste i gamle dager. Et bidrag til vårt kommunikasjonsvesens historie. Norsk mil. tidsskr. 95:741-752,885-903,966-974. (KLN) Kulturhistorisk leksikon for nordisk middelalder.
- Kong Christian den Fjerdes Norske Lovbog af 1604. Christiania 1855.
- Kong Christian den Femtes Norske Lov. København 1800.
- Kort Beskrivelse over Hæggen's og Frølands fogderi. Av Hans Rasmussen Rested (?). Trykt 1801 etter kopi dat. 29/11 1764, med innledning av J. Christian Berg 26/9 1799. I: Topographisk Journal for Norge. Bd. 8,74-106.
- Lenæs, Ingolf 1966 Privattelefonen i Norge. [Skien]
- Lindbäck-Larsen, Odd 1945 Den norske hær og 1814. Oslo
- Lov 07.09.1854 indeholdende Bestemmelser angaaende Jernveie til almindelig Afbenyttelse.
- Lov 21.03.1860 indeholdende Tillæg til og Forandringer i Lovgivningen om Skydsvæsenet
- Lov 19.05.1881 om Eneret for Staten til Befordring af Meddelelser ved Hjælp af telegraflinier og lignende Anlæg.
- Lov 21.06.1912 om bruk av motorvogn.
- Lov 06.06.1916 indeholdende nærmere Bestemmelser angaaende Skydsvæsenet ---.
- Lunden, Kåre 1965 Mellomalder. Heggen og Frøland I, 149-311.
- Lundrud, Isak 1957 Dengang Østre linje ble til. De første jernbaneplaner i Østfold. Indre Smaalenenes Avis 10/4, 12/4, 17/4 og 24/4. 1957.
- Løken 1962: Anton I. Løken forteller: I byveien. Intervju opptatt mai 1962. Askim historielag.
- Magnus, Bente og Bjørn Myhre 1976 Forhistorien. Fra jegergrupper til høvdingesamfunn. Norges historie. Bd. 1. Oslo.
- (MLL) Magnus lagabøters landslov. Oversatt av Absalon Taranger. Kristiania. 1915.
- Myhrvold, A.K. 1888 Skov- og Flødningsforhold i Glommens Tømmerdistrikt. Tillæg No. 3 til "Meddelelser fra det statistiske Centralbureau", bd.5.
- Myklebost, Hallstein 1960 Norges tettbygde steder 1875-1950. Oslo-Bergen
- Nagel, Otto 1950 Det norske vegvesens historie 1820-1940. III,1. Oslo.
- Nielsen, Yngvar 1875 Gamle nyheder. A. To bidrag til reiselivets og veivæsenets historie fra 1628 og 1704. Den norske turistforening. Årbok 1874:77-87.
- 1876 Det norske veivæsenets utvikling før 1814. Hist. tidskr. Bd. 4, 218-266. 1877.
- 1885 Geografi. Smaalenenes Amt. Norges Land og Folk I, 1-42. Kristiania.
- (NGO) Norges geografiske oppmåling 1904 Katalog over Norges geografiske oppmålings norske kartsamling 1 Desember 1904. Kristiania.
- (NHD) Norske Herredags Dombøger.
- (NK) Norske kongebrev.
- (NS) Norske Samlinger.

(NRR) Norske Rigsregistrarer.

Nygaard, Truls 1964 "Krabben". Indre Smaalenenes Avis ca. 17/10 1964.

- 1976 Colibri - den lille fugl på Glomma. I: Wiwar nr. 10, 11-13.

Olsen, Magnus 1915 Hedenske kultminder i norske stedsnavne. Videnskapsselsk. skr.II Hist.-
filos. klasse 1914 no. 4. Kristiania.

- 1926 Ættegård og helligdom. Oslo.

Olsen, Åge Olav (udat.) Vannveier på Romerike. Årnes [Ca. 1993/94]

Opstad, Lauritz 1976 Olav Haraldssons by 1016-1567. I: Sarpsborg før 1839:117-298.

Parmer, Vidar 1959 Fløting i de sørlige grensetrakter. Halden.

Paus, H.W. 1964 Militæres innsats i norsk veibygging. Bilag til Norsk mil. tidsskr. 1964,
hefte 10.

Pavels, Harald, (udat.) Dampskibsforbindelser. I: Skytilen nr. 3, 1988:11-13.

Postdirektoratet 1982 Nedlagte poststeder og poststeder som har endret navn i tiden
1900-1981.

Rafto, Thorolf (udat.) Telegrafverkets historie 1855-1955. Bergen. [1955]

Rasch-Eng, Rolf 1969 Bevæpning og våpen i det norske postverk. Utg. av Postmuseet. Oslo.

Reichwein: Generalmajor Georg Reichweins Kopibog 1647-1657. I: Medd. fra Det norske
Rigsarchiv II:1-96,177-242.

Rogan, Bjarne 1983 Veier og naturalarbeid. Om organisering av arbeidsplikten. I: Heimen
XX,241-258.

- 1984 Om sundmenn og fergevesen. Norveg. Tidsskrift for folkelivsgransking 27:97-156.

- 1985 Plikt, byrde og inntektskilde? En undersøkelse av skyssvesenet i Norge på første
halvpart av 1800-tallet. Foreløpig utgave Oslo høsten 1985.

- 1986 Det gamle skysstellet. Reiseliv frå mellomalderen til førre hundreåret. Oslo

Rudie, Gunnar 1966 Bygdebok for Eidsberg. Bygdehistorien 1537-1800.

Rygh, O. 1897 Norske Gaardnavne. Smaalenenes Amt. Kristiania.

- 1898 Norske Gaardnavne. Forord og Indledning. Kristiania.

Sahlgren, Jöran 1950 Hednisk gudalära och nordiska ortnamn. Kritiska inlägg. I: Namn och
Bygd 38:1-37.

Sandem, Arne (udat.) Pilegrimsveien over Eidet. Mysen.

Sandem, Arnt 1960 Mer fra samferdselens saga i Østfold. Onstad sund. I: Østfoldarv V:84-88.

Sanness, Stian 1941 Fortegnelse over norske poststempler 1846-1894. Oslo.

Scheen, Rolf 1951 Norges viter. I: Den norske leidangen. Oslo. Schive 1828 Foreløbig
Undersøgelse over Vormen og Storelven eller Glommen, ---. I: Magazin for
Nturvidenskabene, bd. 10.

Schie, Julius og Ingvald Melbye 1914 Rakkestad middelskole. I: Carl M. Krosby, Rakkestad
herred 1814-1914. II del:91-93. Fredrikshald.

Schiøtz, Johannes 1936 Elleveårskrigens militære historie. I. Oslo.

Schou, August 1947 Postens historie i Norge. Oslo.

Schulerud, Mentz 1974 Kongevei og fantesti. Oslo.

Senje, Sigurd 1970 Bygdebok for Eidsberg. Bygdehistorien 1800-1940. Mysen.

Sigholt, Jens 1743 Heggen og Frøland fogderi. Svar på Kancelliets 43 spørsmål. Avskrift.
Kjeldeskriftfondet.

Skipperud, A. 1916 Skiptvet herred 1814-1914. Bidrag til en bygdebeskrivelse.

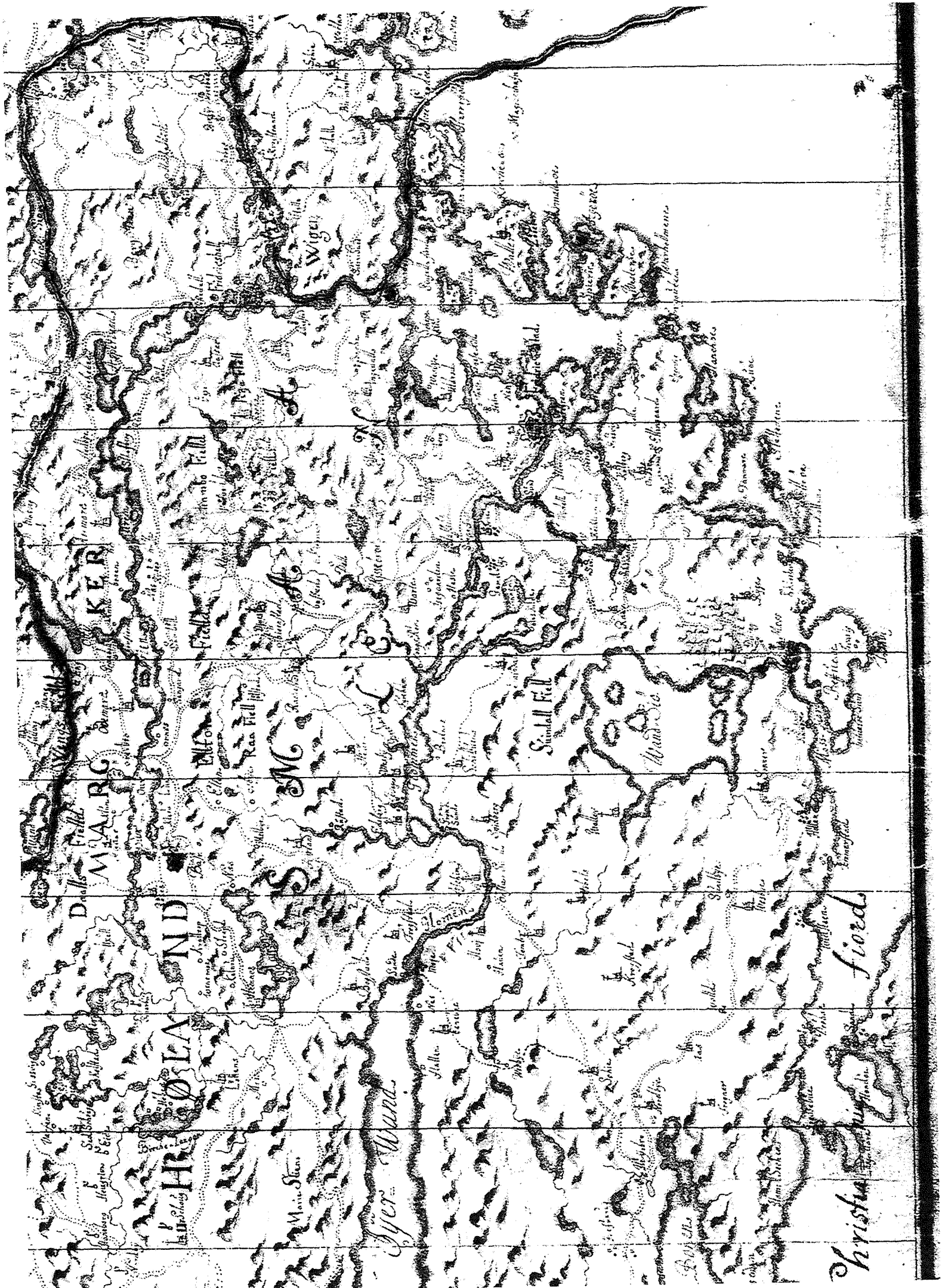
Skiptvet kommune 1837-1937. Sarpsborg 1938.

Skjelsvik, Elisabeth 1965 Bygdenes eldste historie. I: Heggen og Frøland I:63-148.

Skougaard, Joh. 1899 Det Norske Veivæsens Historie --- 1820-1896. Kristiania.

- 1914 Det norske veivæsens historie --- II 1820-1914. Kristiania.

- Skulberg, Torleif 1949 Spydeberg bygdebok. Kirker, prester og prestegård. Halden.
 (SSB) Statistisk sentralbyrå, NOS De offentlige jernbaner 1882 ff.
- 1888 Norske Indsø-, Kanal- og Floddampskibe i 1885. Tillæg No. 1 til "Meddelelser fra Det statistiske Centralbureau" bd. 5.
 - 1903 Indsø-, Kanal- og Elvedampskibe i Norge ved Udgangen af 1900. Tillæg til "Medd.-", bd. 20
- Steen, Sverre 1923 Kristiania postvesen 1647-1921. Et stykke av postens historie i Norge. Kristiania.
- 1929 Ferd og fest. Oslo.
 - 1929 Ferd og fest. Ny utg. Oslo 1942.
 - 1934 I Gamle veier på Romerike. I: Romerike II, 9-13.
 - 1934 II Veiene og leden i Norge. I: Handel og samferdsel under medeltiden. Nordisk kultur XVI B, 217-228. Oslo - Stockholm - København.
- Steinnes, Asgaut 1955 Husebyar. Oslo.
- Stortinget. St.prp. 117 (1922) Om anlegg av nye jernbaner.
- Sverres saga.
- Sætren, G. 1904 Beskrivelse af Glommen. I: Beskrivelse af Norske Vasdrag. I Glommen. Utg. av Kanaldirektøren. Kristiania.
- Valen-Sendstad, Fartein 1964 Norske landbruksredskaper 1800-1850 - årene. Lillehammer.
- Veiby, Hans 1914 Trøgstad herred 1814-1914. Fredrikshald.
- Wilse, Jacob Nicolai [1763] En Vinter-Reise fra Christiania til Friderichshald ---. I: Reise-Iagttagelser i nogle af de nordiske Lande --- I, 247-314. København. 1790.
- 1779 Physisk, oeconomisk og statistisk Beskrivelse over Spydeberg Præstegjeld---. Christiania.
 - [1781] En Sommer-Reise i Aaret 1781 ---. I: Reise-Iagttagelser --- II:77-231. København 1791.
 - 1791-1794 Topographisk Beskrivelse af Eidsberg Præstegjeld ---. Østfold historielags skrifter nr. 4. Mysen 1963.
- Wisløff, Fr. 1957 Av samferdselens saga i Østfold. Fra Sarpsfossen til Vammafoss. I: Østfoldarv IV, 22-54.
- Østensvig, Martha 1965 Bygdebok for Askim. Gårdshistorie I. Askim.
- Aabol, Lars 1938 Askim kommune gjennom 100 år 1837-1937. Oslo.



HORDALAND

MARS

MARS

Sognefjord

Sundall Fjell

Christiana

Wigdal

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

Ward

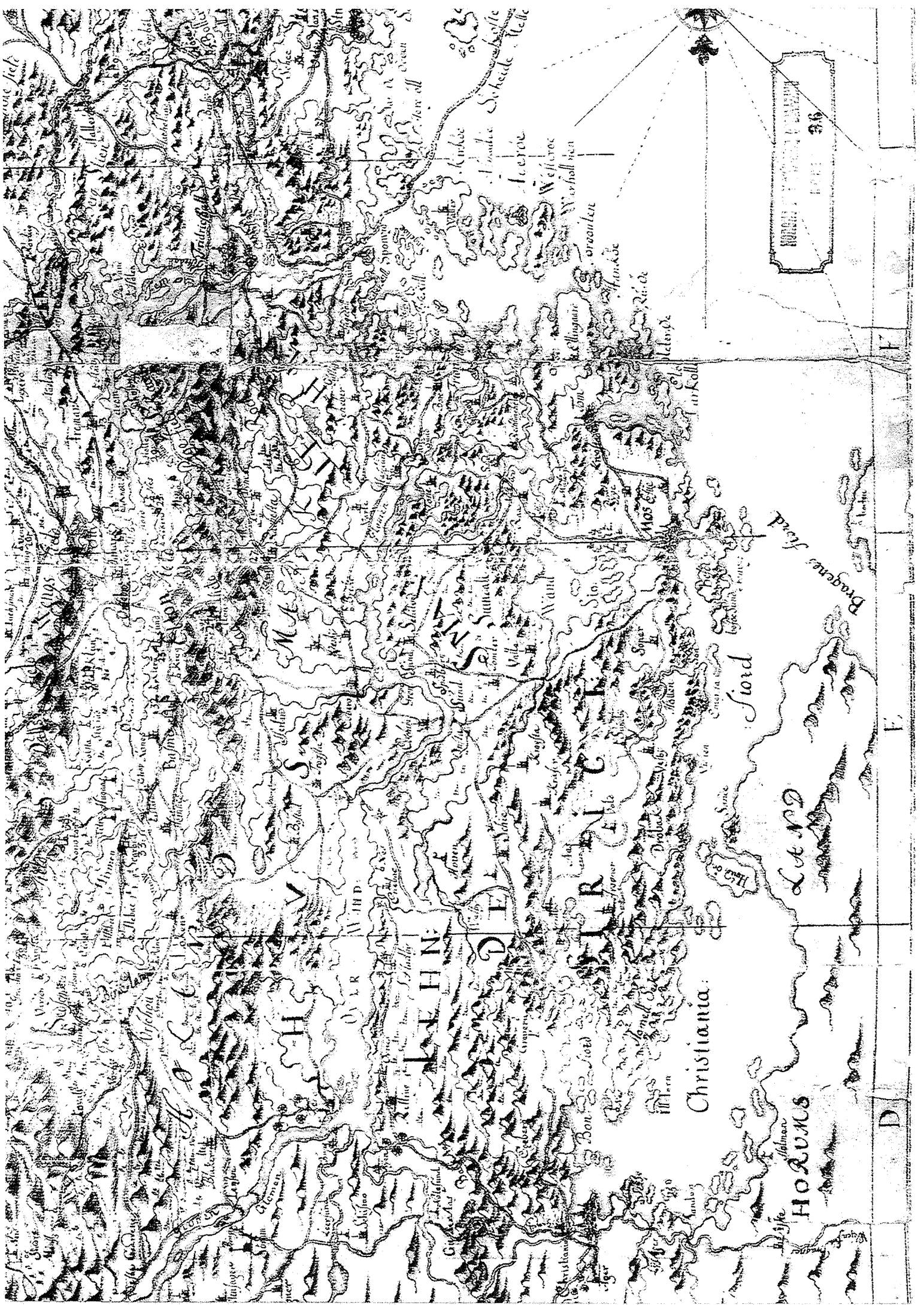
Ward

Ward

Ward

Ward

Ward



NORWEGIA
1680

Dragens fjord

Sjord

Latund

Christiania

Hordums

D

F

F

F

