

Til torget med høy.

Inspirasjonen til det som står under kommer fra funnet av noen kvitteringer på loftet her på Åmot. De stammer fra Kristiania byvekt og viser at min oldefar Karl leverte hestehøy i byen tidlig på 1900-tallet. Hadde ikke jeg nylig lest om dette med kjøring og salg av høy fra Gjerdrum i Kristiania? Jo, i en boks i det lokalhistoriske arkivet i kulturhuset ligger en bunke fortellinger som ble samlet inn på Veståsen skole i 1982. Da hadde nemlig skolen et prosjekt der elevenes besteforeldre ble bedt om å fortelle fra sin oppvekst. Mye stoff ble innlevert, og skolen utga ei lita bok med tittelen «Bestemor, bestefar, fortell!» der historiene ble gjengitt. Elevene fikk et innblikk i lokal historie fra flere kanter av landet. Jeg husket bestemt at jeg hadde lest om denne høykjørings-virksomheten blant bidragene til boka. Kanskje det kunne være verdt å minne om hvordan dette foregikk?

De fleste som skreiv bidrag til boka i 1982 var født de første 2-3 tiårene på 1900-tallet. Opplevelsene det ble fortalt om er følgelig nå til dels mer enn 100 år gamle. To av historiene handler i sin helhet om å være med far til byen for å selge høy. Den ene ble skrevet av Kristian Kjærstad (f.1904) og den andre av Ole Kogstad (f.1908). Historielaget har sikkert hatt temaet med høykjøring framme før, men det skader neppe å minne om det som foregikk.



Høykjøring på Åmot 1939. Til venstre trolig Per Sølvberg, mens Eva Laache sitter på hesteryggen. Dama i vogna ukjent.

Sammenhengen

I år 1900 var det registrert ca.4.000 hester i Kristiania by. (Husk at dette da gjelder byen før den ble sammenslått med den omliggende landkommunen Aker.) Det var hestedrosjer og -trikker, hester til varetransport av ulikt slag, politihester, nattmannens hester, osv. Først litt lenger inn på 1900-tallet ble lastebiler et pålitelig transportalternativ. En vanlig hest vil trenge 6-7 kilo høy om dagen. Kristianias hester ville følgelig ete omkring 25 tonn med høy om dagen. Attpå dette ville hestene trenge havre eller annet energirik fôr avhengig av hvor mye de arbeidet.

I tillegg var det et marked for høy også til storfe. Flere steder i Kristiania og Aker var det såkalte skiftefjøs. Dette var fjøs som sto på gamle gardsbruk der jorda etterhvert ble nedbygd. En kjøpte inn kalveferdige kuer fra områdene rundt byen, og så sto dyra i skiftefjøset den tida de hadde størst mjølkeproduksjon etter kalving. Disse fjøsene kunne dermed daglig levere god, helt fersk mjølk til byfolk i ei tid kjøling og holdbarhet var et stort problem. Også ved slakteriene var det fjøs der det sto

dyr som trengte føring fram til de ble slaktet. Kristiania var altså et stort marked for den som bodde nær nok og ønsket å selge høy (evt. havre). Gjerdrum var innafor denne avstanden.

Bønder fra Gjerdrum har nok solgt varer i Kristiania i uminnelige tider. Men det var på 1800-tallet byen vokste seg til å bli et virkelig kjempemarked. Fra år 1800 til 1900 vokste folketallet fra ca. 10.000 til over 200.000. Første halvdel av 1800-tallet var kjøring med hest og slede eller vogn eneste transportalternativ. Men som kjent kom jernbanen til Eidsvoll i 1854, og da åpnet også Kløfta stasjon. Matvarer som mjølk og poteter kunne sendes med toget. Toget hadde også vogner til frakt av levende dyr til slakteriene i byen. Høy hadde derimot stort volum og lav egenvekt og bruk av jernbanetransport ble da kostbart. Denne varen var det derfor på starten av 1900-tallet fortsatt aktuelt for bonden sjøl å reise til byen med. Det var derfor de to nevnte bestefedrene kunne fortelle om da de var med på denne kjøringa mellom 1910 og 1920. Da kan vi gå over til å gjenfortelle det de husket:

Hvordan det foregikk

Høyet det var aktuelt å framby for salg, var det aller beste. Ole forteller at de til og med hadde et eget høygolv i låven på Kokstad som de kalte «seljehøy». Der ble salgsvaren lagret. Høylasset måtte lesses opp dagen før levering i ei stor langvogn der avstanden kunne justeres mellom for- og bakhjul. Det var viktig å pakke lasset godt, og en prøvde å få med seg tre til fire skippund; dvs. 5-600 kilo. Turen starta om kvelden, og første delmål var å komme seg til Skedsmokorset. Der hadde Marta Isingrud, som mest var kjent under navnet Marta Korset, sin kafè der nå bensinstasjonen (Circle K) ligger. Kafèen var oppe til langt utover kvelden, og der kunne folk på veg til byen hvile både seg sjøl og hester, og få seg litt å eta. Kafelokalet skal visst nok ha hatt ei særegen lukt som nok ikke alle ville ha satt pris på. Kristian minnes at de hvilte i Korset et par timers tid.

Så gikk turen videre om natta ned langs Tronheimsvegen forbi Brånåsdalen til Kjellerholen og over brua over Nitelva. Da de kom forbi Hellerud og vegen begynte å stige oppover mot Gjelleråsen, var det en ny hvilestopp. Her var det tillagd en vanningsplass for hestene. Ei trerenne førte freskt, rennende vann ned i en svær uthogd granittstein der hestene kunne drikke seg utørste. Etter dette ventet den tyngste etappen, som var opp Gjelleråsen.

Neste hvilested forteller Kristian var Bånkallenga, mens Ole sier «Rommibakken et stykke før Grorud». De snakker sikkert om samme sted. Her kunne det være mange hester og kjøretøy som sto langs vegen og hvilte. Også her var det mulig for folka å kjøpe seg kaffe og noe å bite i, mens hesta sto ute og åt litt høy.

Kjørekara starta gjerne den siste etappen inn til byen omkring halv fem – fem om morran. Da kunne de være framme på Ankertorget eller Jernbanetorget til klokka seks. Til torvet kom da vognmenn og andre som trengte å kjøpe høy. Ole skriver at kjøperen kunne innlede diskusjonen med «å spørja på høyet». Han spurte da ut selgeren om priskrav og kvalitet. De fleste var nøye på å sjekke varekvaliteten. Handa blei stukket langt inn i høylasset og en liten prøve dratt ut. Prøven ble snudd og vendt på, og ikke minst lukta på. Hvis kjøperen fortsatt var interessert, var det nå en måtte prute og bli enige om prisen. Ole nevner at han kan huske en leveranse med en pris på 9 ører kiloen.

Neste skritt var at kjøperen måtte oppgi leveringsstedet der han hadde stallen sin. Så blei vogna satt i bevegelse igjen. Først måtte de innom vekta. På Ankertorget var det vekt, og det var det også flere andre steder i byen. Hele vogna med høyet på ble kjørt opp på vekta og veid av en mann som var autorisert til oppgaven av byveieren. Deretter ble vogna kjørt til oppgitt adresse og lasset avlesset med leverandørens hjelp. Avslutningsvis ble kjøperen med tilbake til vekta der tomtoningen ble veid på nytt. Differansen på vektene var nyttelasta, som nå normalt ble betalt kontant ut fra kvantumet byveieren hadde beregnet.

Ca 286

Fra herr *Laache*

til herr *Bjønnes* veiet

læs Brutto *833* kg.

Thara *320*

Netto *513* kg.

Betalt kr. *0-38*

Kristiania  **byvegt** *30/6* 190*9*

For byveieren :

Ankertorvets vegt *E. Ankertorv*

Kvittering fra Kristiania byvegt, Ankertorget 1909. Vi ser at nettovekta på høylasset her var 513 kilo. Kjøperen Bjønnes har betalt 38 kroner; altså avrundet 7,5 øre pr. kilo. På baksida av kvitteringen står det et stempel som viser at det ble betalt et gebyr til byveieren på 30 øre for jobben.

Oppdraget med å omsette høyet var nå over. Hesten fikk seg sikkert litt å eta og litt vann, for det var jo vannpost på torget. Det kunne kanskje hende at en hadde ærend i byen, og nå var det jo kontanter i pungen. Det var hvileplasser også i byen, og det var sikkert mulig å sette hesten inn et par timer i stallen hos en vognmann en kjente. Men utpå formiddagen ville turen gå hjemover igjen. For hesten var det sjølsagt mye lettere å trekke tom vogn, men hvilepauser også på hjemturen var nok nødvendig. Jeg har ikke sjøl all verdens erfaring med å håndtere hest. Men såpass har jeg i hvert fall fått med meg at når hesten skjønner at han er på hjemveg, blir det mye lettere for han å holde farten oppe!

Østre Åmot februar 2025

Tor Laache