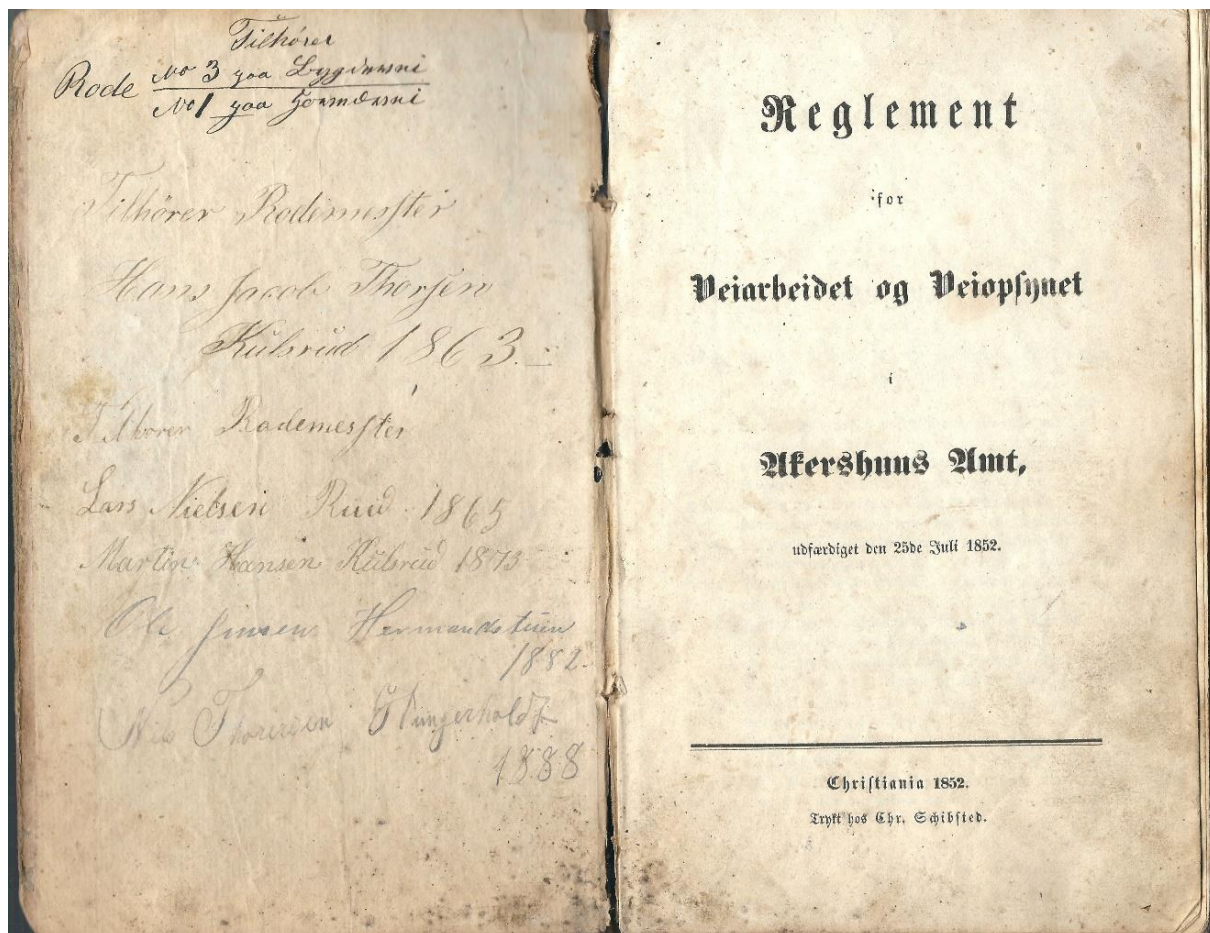


Vegstell anno 1912

Stadig dukker glømte skrifter fram i historielagets arkiv. For hundre år sida og mer var det ingen ansatt vegvokter eller entreprenør som holdt bygdevegene i stand. I stedet var det et slags dugnadssystem der det var meningen at alle grunneiere skulle delta. Organiseringen av vegarbeidet på denne tida er grundig omtalt i Gjerdrum bygdebok bind 4 på side 218-243. Det går likevel an å repetere og tilføye litt.

Vi tenker oss nå situasjonen rundt år 1900 da motoriserte kjøretøyer ikke fantes. I Gjerdrum var det stort sett bare gruslagte bygdeveger og gardsveger. Ved å ta en titt i lensmannens etterlatenskaper, får vi et nærmere innblikk i hva vegvedlikehold betydde i de dager. Det var nemlig i siste instans lensmannens oppgave å kontrollere at alle i bygda gjorde den innsatsen som var forventet.

Det kom en veglov i 1851 som ble erstattet av en ny i 1913. Det er den eldste av disse vi nå forholder oss til. Til hjelp i sin administrasjon av vegholdet hadde lensmannen bl.a. Akershus Amts «Reglement for Veiarbeidet og Veioffsynet» som opprinnelig var utarbeidet i 1852. Et eksemplar av denne boka ligger nå på historielagets arkiv på Kulturhuset. Boka gikk på omgang mellom rodemestrene. På bildet under ses innsida av bokpermen og tittelbladet av den boka som har vært brukt på rode nr.3. Vi ser at rodemestrene har kvittert for boka etter hvert som de har tiltrådt: Hans Jacob Thorsen Kulsrud i 1863, Lars Nielsen Ruud i 1865, Martin Hansen Kulsrud i 1873, Ole Jensen Hermandstuen i 1882 og Niels Thorsen Hungerholt i 1888. På bokas siste side har Hans Berg signert som rodemester i 1894 og Karl Jensen Aamodt i 1899. Denne roden har altså omfattet brukene fra Rønnegrinda (Rud) over til Hermanstua, Hungerholt, Nærlaus og Kulsrud.



Essensen i reglementet kommer allerede på side 1. Med henvisning til vegloven står det: *«Veienes Vedligholdelse paahviler i Regelen Brugerne af matriculerede Eiendomme»*. Et slikt arbeid måtte naturligvis organiseres. Amtenes veiinspektører skulle gi retningslinjer til lensmennene, og disse skulle i sin tur oppnevne veirodemestere på de enkelte vegstrekningene. Disse skulle så påse at alle bidro.

I reglementet står det om veien at *«dens Bane danner en Flade af saadan Jevnhet og Fasthet, at Færdselen paa samme kan Faaregaae let og uden betydelig Rystelse af Kjøreredskaerne, og at den er istand til, uden at opløses eller forvanskes, at modstaae Indvirkningerne af Veirlaget og Slidningen»*. Reglementet skiller mellom *«Chausseer, brolagt Veie, macadamiserede Veie og Gruusveie.»*

Hovedvegen gjennom Gjerdrum fra Skedsmo til Holter sto ferdig i 1907 og ble av bygdefolket betegnet som «sjåsse'n. For å kunne kalles en chausse skulle vegen tilfredsstillende flere krav; bl.a. at den var utgravd 1 til 1 ½ alen djupt (1 alen=ca. 63cm.) og hadde bærelag av stein. Spørsmålet er om den nye hovedvegen virkelig oppfylte kravene til å kunne kalles en ekte chausse?

Brosteinsveier var et reint byfenomen. En macadamisert veg vil si en veg som for en stor del er oppbygd av pukkestein med grov pukke nede og finere øverst i vegbanen. Pukkestein ble brukt på bygdevegene i Gjerdrum allerede på 1800-tallet. I bygdeboka bind 4 står det at pukkingen foregikk mest om sommeren. I 1901 var det 4 faste pukker i Gjerdrum. I manuset til bind 5 av bygdeboka skriver Haavard Kongsrud at en pukke med slegge kunne klare å pukke opp mot en halv kubikkmeter om dagen. Lønning av pukkerne ble bekostet av amtet, mens utkjøringa var en del av pliktarbeidet på rodene.

Men det en sleit med her i bygda var nok mest den simpleste vegtypen; grusveien. Om grusvegen står det i reglementet bl.a. *«Grusveie kunne, skjønt simple og forholdsvis billige, ogsaa blive meget gode, især naa de bygges af tilstrækkelig grovkornet, for Stene befriet, Kiselsand eller Gruus.....Haves kun finere eller mindre reen og ublandet Gruus, maa Fylldningen oftere gjentages, og dog vil Veien med saadan Gruus altid blive mindre god og varig.»*

Mange av bygdevegene i Gjerdrum var gamle hulveger der en etter hvert hadde begynt å legge ut grus for å gi framkommelighet for kjerre- og vogntransport med hest. Grusen til å vedlikeholde vegene ble hentet fra diverse små grustak, særlig i marin grense langs åskanten. Det er sannsynlig at kvaliteten på veggrusen ikke alltid var av beste slag. Mye av grusen skulle transporteres flere kilometer, så det var fornuftig å kjøre den ut på vinterføre med slede. Reglementet anbefaler da også dette.

Amtets reglementet sier om sommerarbeidet på vegene: *«Det almindelige aarlige Veiarbeide foranstaltes af Lensmanden, uden hertil at afvente nogen speciel Ordre, tilsagt ved Rodemesterne og paabegynt den anden Mandag i hvert Aars Juni Maaned. Litt lenger ut står det: «Medens de almindelige Sommerarbeide foregaar på Hoved- og Bygdeveiene har Lensmanden at befare samtlige Thinglagets Hovedveie og de vigtigste eller mest til Ubedrings trængende af dets Bygdeveie.»* Han skal også befare *«under Ledsagelse af Rodemesterne samtlige af Thinglagets Veie kort efter den Tiid, paa hvilken det almindelige Veiarbeide skal være tilendebragt...»* Deretter skal det sendes rapport til Veiinspektøren i Amtet. Enda Gjerdrum er liten i omfang, var lensmannen i 1902 på veginspeksjon hele 52 dager!

Vegene skulle også holdes åpne om vinteren. Et eget avsnitt i reglementet omhandler dette: *«Enhver Rode maa.....efter fornødenhet have een eller flere Sneplouge..... hvis Brugere forrette dens Kjørsel og ligeledes sin bestemte Veilængde, hvori denne skal foregaa, - forfatter Lensmanden efter Overenskomst med Veiinspekturen en liste, der viser i hvilken Tour og Orden de forskjellige Brugere skulle forrette Sneplougekjørselen»*.

Hele reglementet er på 96 sider. Det inneholder også en masse praktiske tips; f.eks. om anlegg bruer, stikkrenner, grøfter osv. Men dette får være nok av sitater fra boka!

Hovedvegen fra Skedsmo til grensa mot Holter, vegen fra Ask til Ullensakergrensa og vegen fra Bråtasletta til Sørum (Frognerlinna) fikk ansatte vegvoktere fra 1907, mens for bygdevegene ellers fortsatte pliktarbeidet fram til 1919. For disse bygdevegene har vi nå fastslått at de var inndelt i roder (i alt 12 stk.) som hver hadde sin rodemester. Rodemestrene skulle sørge for at alle gardar bidro til utkjøring av pukkstein og grus til strategiske steder på sledeføre på ettervinteren; gjerne konsentrert til ei bestemt uke. Når snøen og telen var gått, skulle det meste av grusen/steinen legges ut på vegbanen. Men litt måtte også ligge igjen til reparasjoner utover sommeren og høsten. På vinteren skulle snøbrøyting med hesteplogen foregå på omgang mellom oppsitterne. Ikke sjelden ble det likevel nødvendig å innkalle alle oppsitterne til å ta i et tak med spaden når det kom store snømengder. (Se bilde på bygdebokas side 222!)



Denne snøplogen er tatt vare på fra tida før traktoren kom i alminnelig bruk, men etter at det å brøyte bygdevegene som pliktarbeid var slutt. Plogen er produsert på Moelven Brug, og er antakelig fra omkring 1950. Den er konstruert for å måke halve vegbanen om gangen, og går som bildet viser på jernbeslåtte meier. Den oppbevares nå sammen med en del annen gammel gårdsredskap på Østre Åmot.

Vi sitter også på 3 notisbøker fra 1912 som kan fortelle litt mer om det praktiske arbeidet med utkjøring av grus og stein. Det er nok rodemestrene som har hatt disse bøkene, som så etter sesongen er levert tilbake til lensmannen. I den ene av dem er den lokale instruks for gruskjøringa innført, og den siteres her:

Instrux

- 1. Opsynsmanden paaser at hvert las grus skal indeholde 1/3 m³.*
- 2. Grusen maa fremkjøres i tætte kasser saa intet spildes paa Veien.*
- 3. Rodemesteren møder frem med fornødent mandskab kl. 8 morgen der opholder sig i grustaget til kl. 6 eftermiddag.*
- 4. Grustaget holdes altid i fuld orden saa adgangen til at faa fat i grusen er god. Ligesaa holdes veien til og fra grustaget i god stand. Skulde pligtarbeider eller kjører vise sig opsætsige saa alt ikke foregaar i god orden, blir dette at anmelde til lensmanden, der vil tage vedkommende til ansvar.*

Gjerdrum lensmandskontor 9de Marts 1912

Karl A. Laache

Under vises en kopi av to sider fra notisboka der det er innført fortegnelse over antall lass grunneiere fra Kulsrud, Brådal, Hønsi og Ask kjørte fram i 1912. Antall gruslass står til venstre og pukk til høyre. Landhandler O. Berg på Ask har altså f.eks. sørget for framkjøring av 12 lass grus og 2 lass pukk. Jacob H. Hønsen har fått fram hele 45 lass grus og 20 med pukk. Det må ha medgått mange dagsverk til denne kjøringa. -Og med 1/3 m3 pr. lass, utgjør Jacobs andel over 20m3 – altså et par lastebillass etter dagens standard!

Kulsrud	Hans Berg	20 5	Brådal	Ole Olsen	6
	Hans Olsen	8		Torvald Widen	6
	Ole Pettersen	2		Mari Kvidal	1
	Mils Nygaard	2	Hønsi	Jacob Hønsen	45 20
	Olaus Fossum	2		Kristoffer Kristoffersen	35 15
	Olaus Karlsen	2 12	Ask	Ole Fossum	25 5
	Hans Lørum	3		Lau O. Berg	12 2
	Hans O. Fossum	12 3		Hans Eriksen	10
	Hans Nils Nygaard	4		Anton Hansen	12 2
	Kristian Aarstad	8 2		Hans Berg	12 2
Brådal	Hans Kristoffersen	4 2		Loren Ask	4 2

Utover på 1920-tallet gikk en over til å sette bort gruskjøringa også på bygdevegene på anbud (lisitasjon), og det ble ansatt vegvoktere. Men hvis det skulle gjøres større løft i vegstandarden, var det også seinere slik at det kunne bli innkalt til pliktarbeid (dugnad) som en del av finansieringen. Dette skjedde f.eks. på slutten av 1930-tallet da vegen opp skolebakken ved Vestbyskolen skulle ombygges. (Se artikkel om Åmot meieri.)

Det er nå straks desember, og vi går inn i den tida der vi bortskjemte nåtidsfolka skal begynne å klage på brøyting og strøing, og skrive aggressive facebook-innlegg om hvor ille det står til med vegstandarden. Kanskje vi da i stedet skulle lene oss litt tilbake og lese i bygdebokas bind 4 om vegstellet i gamledager? Det er ikke lenger enn om lag 100 år sida tilstandene var slik de der beskrives. Det kan alltid være lurt å sette ting i perspektiv!

Østre Åmot nov.2024

Tor Laache