

Bygata og Gamle Hadelandsvei

Historiske ferdselsveier mellom Hadeland og Bjørvika i Oslo

Av Ståle Pinslie

Det har opp igjennom tidene vært mye trafikk mellom Oslo og Hadelandsbygdene, men også en del diskusjoner om hvor de eldste farene har gått.

Jeg har arbeidet mye med disse veifarene og publisert artikler i «Årsskrift for Maridalens Venner»,

Veier fra urtiden

Gulatingslovens bestemmelser om veier sier at de skal være der de har ligget fra gammel tid. Dette er gjentatt i Magnus Lagabøtes landslov 1274 og i Christian IVs Norske Lov av 1604.

Innenlands ferdsel til hest og til fots fulgte trolig de samme tråkkene siden bronse/jernalderen.

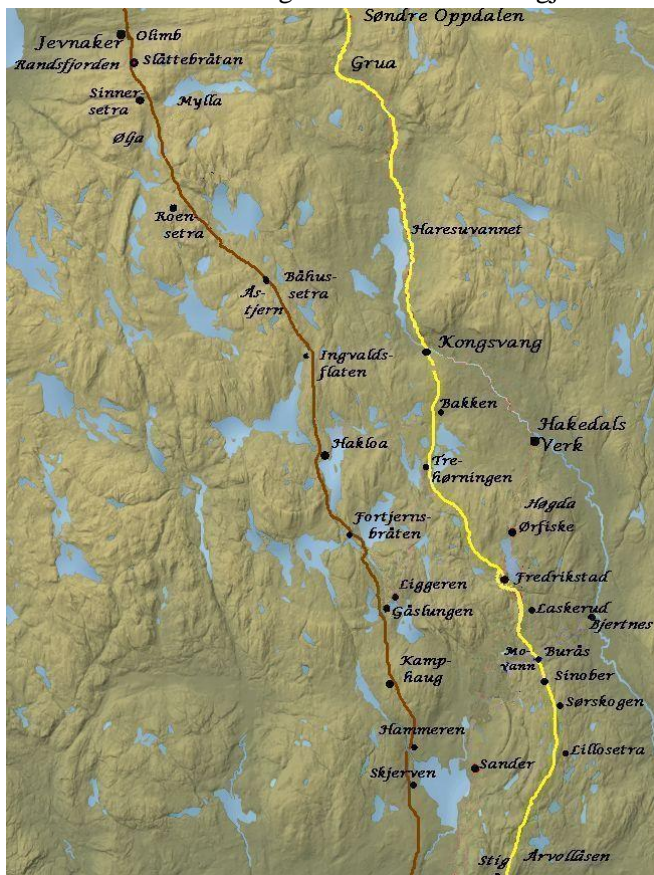
Hva kjennetegner en historisk vei? Jo, en stabil retning, ingen unødige svinger. Den går heller bratt opp enn skrått rundt. Ingen forstøtninger eller oppbygging, unngår myrer og velger det best mulige sted for vading av elver. Hulveier er så godt som fraværende i Nordmarka grunnet tynt jordsmonn. Veien følger i tillegg gjerne høydedrag.

Bygata og Gamle Hadelandsvei – pilegrimsleder fra Oslo forbi Søsterkirkene til Nidaros? Før pilegrimsreiser ble forbudt i 1537.

Noen vil innvende at Bygata gjennom Nordmarka var for lang uten overnatting, men Sverre Steen skriver i sitt verk 'Ferd og Fest' fra 1929 at en gjennomsnittlig dagsreise for pilegrimer var 33 km – i luftlinje. Det er lik avstanden fra Maridalen til Olum på Hadeland. Bygata passerte viktige reisemål, Margaretakirken i Maridalen fra 1250 og Kamphaug i Nordmarka som var kirkegods i middelalderen. Jeg har også funnet og dokumentert det jeg mener er fortsettelsen av Bygata opp mot søsterkirkene på det gamle kultstedet Granavollen.

På visitas til Gran på Hadeland i 1575 fulgte bispens Jens Nilssøn Gamle Hadelandsvei der han overnattet i Hakadal nøyaktig halvveis (3,5 mil). Det må ha vært på Kongsvang nord i Hakadal. Fra Søndre Oppdalen og nordover har nok veien delt seg. Men det er svært sannsynlig at Jens Nilssøn har fulgt i pilegrimenes fotspor forbi Lunner kirke og videre til Søsterkirkene, begge attraktive mål på veien mot Nidaros.

Pilegrimssenteret i Oslo viser stor interesse for disse tankene.



Bygata; Brun strek; Gamle Hadelandsvei; Gul strek

Bygata

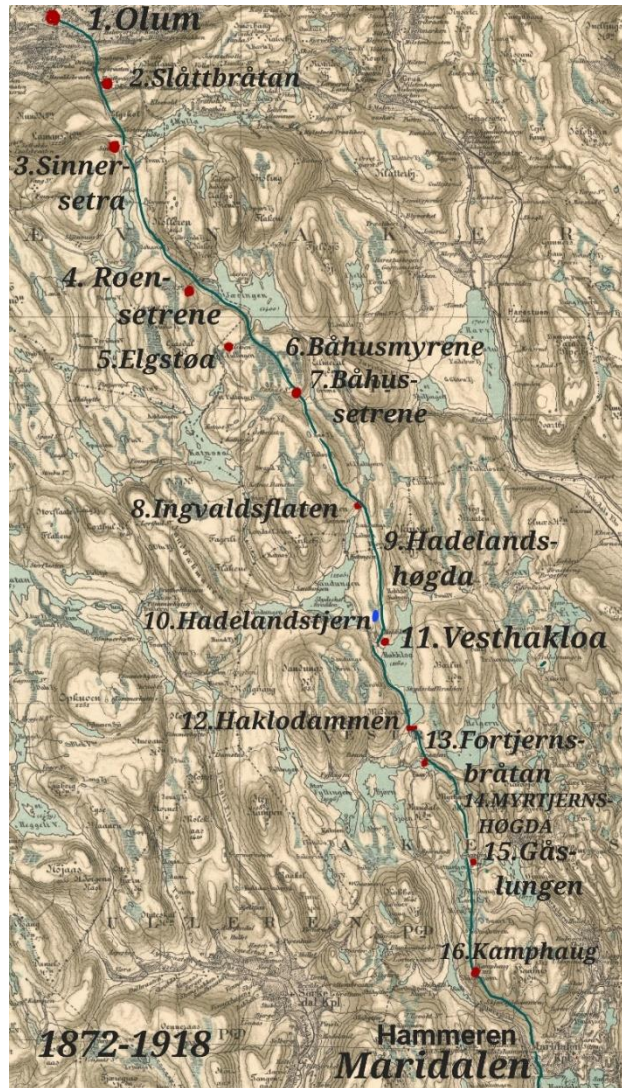
Det ligger i navnet at Bygata var et kjent begrep for hadelendingene, men det var trolig lite kjent for byfolk som Bernhard Herre og P. Chr. Asbjørnsen. De nevner ikke Bygata ved navn i sine bøker.

Bygata gjennom Nordmarka var raskeste veien fra Hadeland til Bjørvika i Oslo – til fots eller på hesteryggen. Historiske kart viser den best mulige veien.



Grønnstiplet strek: Bygata kan følges på kart utgitt av Ut.no mellom Olumsvadet på Hadeland og Hammeren ved Maridalsvannet. Her er streken forlenget ned til Viken og opp til Søsterkirkene slik jeg der har funnet sporene.

[Bygata fra Jevnaker \(ut.no\)](#) [UT.no](#) | [Kart](#)



Bygata er forsterket med blågrønn farge av forfatteren.

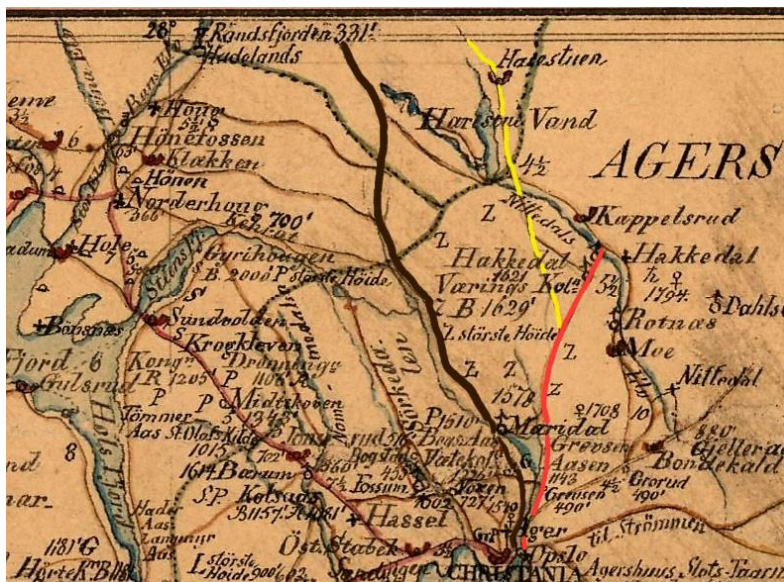
[Mitt kart](#) | [Kartverket.no](#)

Bygata er vist på mange historiske kart

Det finnes knapt noe kart tegnet før annen halvdel av 1700-tallet, altså ikke før etablering av nye boplasser i Nordmarka.

De historiske veiene var eldre og gikk uavhengig av disse plassene, det viser bl.a. sporene som *passerer* – ofte i god avstand – plasser og setre som tilfeldigvis ligger langs disse veiene. Eksempelvis passerer Roen-setrene med 150 meter og Elgstøa med 250 meter på nordøstsiden og så videre.

Bygata fikk ikke konkurrerende *kjerreveier* i nærheten, den var i bruk opp mot nyere tid og er trolig derfor vist sammenhengende på kart i perioden 1822-1918.



Utsnitt av kartet «Croquis militaire d'un voyage pittoresque aux alpes de Tellemark», fra rundt 1822 i målestokk 1:800 000 over Sør-Norge.

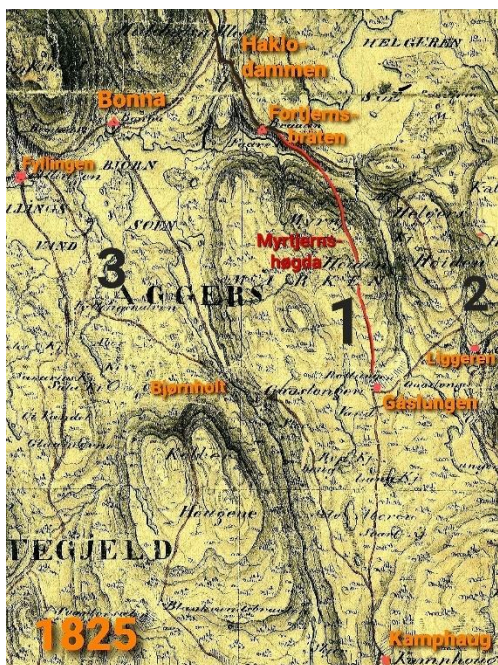
Bygata vest for Maridalsvannet, nordgående midt i kartet (forsterket av forfatteren med brun strek). Gamle Hadelandsvei (gul strek) krysser Hakadalselva rett sør for Harestuvannet. Sørover slutter den seg til den gamle rideveien fra Hakadal (rød strek) til Maridalen. Gamle Hadelandsvei er ikke vist gjennom Lillomarka fordi den der gikk ut av bruk mot slutten av 1700-tallet.

[Mitt kart | Kartverket.no](#)

Kartet fra 1822 viser primært postveier og andre hovedveier, deriblant Bygata med forbindelser til Haug, Klækken og Norderhov på Ringerike. Sistnevnte veiforbindelser er tatt med som tilførselsveier til Ringerike og den nye Bergensveien over Sundvollen.

De må ikke forveksles med de tre gårdsveiene fra Jevnaker som sluttet seg til Bygata på Sinnersetra, vist på mindre områdekart fra 1827 og på kartet fra 1872.

Fra Stryken vises en vei forbi Nysetra med tilslutning til Bygata på Båhussetra, også vist på et kart fra 1825. Jeg lette opp denne stien før den forsvant med skogsmaskinene. Det var en snarvei for ferdafolk til Jevnaker for dem som fulgte de gamle veiene fra Smålenene (Østfold) og Gamle Hadelandsvei, eller fra tiden rundt 1800 da Den Bergenske Kongevei gjennom Hakadal fra Christiania var fullført.



Ferdseien over Hakloelva ved utløpet av Haklovannet

Til tross for at eieren av Nordmarksgodset, baron Harald Wedel Jarlsberg i Baronkontrakten av 1876 krevde at ny dam ikke skulle hindre passasje for folk og kreaturer, ble det oversatt av Brukseierforeningen. Steindammen fra 1888 stoppet all kløvtrafikk og medførte at trafikken i Bygata måtte ta omveien forbi Bonna, Fyllingen og Bjørnholt (alt. 3 på kartet fra 1825). Alt. 1 (vist på kart 1872-1918) forbi Fortjernsbråtan over Myrtjernhøgda er den opprinnelige Bygata slik den er gjenfunnet. Vinterveien, som på folkemunne også ble kalt Bygata, er vist over Bjørnsjøen.

Jeg har også en muntlig overlevering som forteller at det var «skysstasjon» på Fortjernsbråtan, og da trafikken avtok mot slutten av 1800-tallet, flyttet oppsitterne derfor til plassen Tømte.

Denne utviklingen er den sannsynlige årsak til at det på folkemunne het seg at Bygata gikk om Bonna.

Et kart tegnet av løytnant Lund i 1825 viser tre alternativer for Bygata mellom Haklodammen i nord og Kamphaug i sør.

Historiske kart fra Kartverket

[Historiske kart | Kartverket.no](#)

Moderne kart

Ut.no, kart basert på kartdata fra Kartverket og OpenStreetMap-bidragstere.