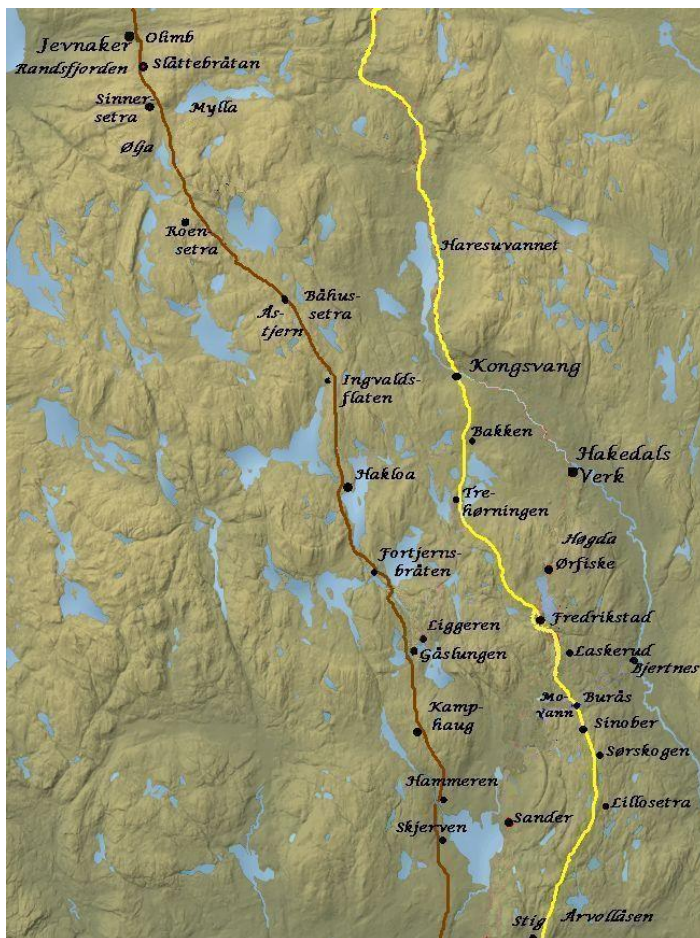


# Bygata og Gamle Hadelandsvei

## - To historiske ferdselsveier fra Hadeland til Bjørvika i Oslo

Av Ståle Pinslie



Brun strek: Bygata. Gul strek: Gamle Hadelandsvei. Strekene er påtegnet av forfatteren. Grunnkart ut.no.

*Det har opp igjennom tidene vært mye trafikk mellom Oslo og Hadelandsbygdene, men også en del diskusjoner om hvor de eldste veiledene har gått. Ståle Pinslie har arbeidet mye med disse veiledene og gir her sitt syn på saken.*

Gulatinglovens 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 Chr. IVs Norske Lov av 1604.

Klimaendringer, Jernalder og Svartedauen – har alle hatt store innvirkninger på menneskenes liv, men førte ikke til endring i valg av raskeste vei mellom Hadeland og Viken. Innenlands ferdsel fulgte de samme tråkkene siden bronse-/jernalderen. Hesten var og forble eneste transportør innenlands.

Raskeste veien fra Hadeland til Bjørvika gikk gjennom Nordmarka – til fots eller på hesteryggen. De historiske kartene viser veien gjennom skogen. Følger vi disse kartstrekene i terrenget forstår vi at de viser den best mulige vei.

Hva kjennetegner en historisk vei? En stabil retning, ingen unødige svinger. Den går heller bratt opp enn skrått rundt. Ingen forstøtninger, unngår myrer og velger det best mulige sted for vading av elver. Følger gjerne høydedrag.

Endret utnyttelse av skogene på 1600-tallet førte til endring og utvidelse av veimønsteret gjennom skogene, spesielt der det brennes kull til jernverkene og der bygging av dammer gjør fløting av tømmer mulig. Entreprenøren og hans familie på de nye plassene ble en viktig brikke i det nye samspillet av aktører dypt inne i skogene.

Det finnes vel knapt noe kart tegnet før annen halvdel av 1700-tallet, altså ikke før etablering av nye boplasser i Nordmarka som Elgstøa, Katnosa, Sandungen, Hakloa, Bonna, Bjørnholt, Trehøringen. I Lillomarka Nord- og Sørskogen. De historiske veiene gikk uavhengig av disse plassene, hvilket tydelig kommer frem av de tidligste kartene. Dette gjelder spesielt for Bygata som ikke fikk konkurrerende *kjerreveier* i nærheten og derfor er vist sammenhengende på kart i perioden 1822-1918. Slik var det ikke med Gamle Hadelandsvei som allerede ved sekelskiftet 1700/1800 ble utkonkurrert av Den Bergenske Kongeveg (kjerrevei) gjennom Nittedal og Hakadal og fra 1825 av Greveveien.

Men de foran nevnte plassene har vært viktige møtestedet for den interne Nordmarkstrafikken. Samtidig avtar langtransporten mellom Hadeland og Bjørvika langs de urgamle traséene (Bygata og Gamle Hadelandsvei) med etableringen av postveier (1647) og beordrede 'kongeveier' (*kjerreveier*) gjennom Hakadal og over Krokskogen.

Det har derfor vært viktig i dette arbeidet å holde et våkent øye og skille mellom der det er tegnet gjennomgående streker og der streken(e) går via de nevnte plassene. (Dette fenomen er utdypet i detalj i min bok «Historiske ferdselsveier fra Oslo gjennom Nordmarka til Hakadal og Hadeland» side 49-50).

Alle muntlige og skriftlige kilder som er bevart om ferdselen innover og gjennom Nordmarka er fra tiden etter at markaplassene er vel etablert med barnerike familier og stor aktivitet mellom plassene. I dette mylderet blir gårsdagens stadig sjeldnere brukte tråkk lite påaktet. For de første vandrende eventyrere (fra Christiania) er «den historiske vei» enten aldri turens mål, eller så lyktes det ikke senere historikere å følge den gjengrodde sti.

Men i motsetning til for tidligere generasjoner av interesserte vandrere, finnes nå (fra 2014) alle relevante kart fra siste del av 1700-tallet og hele 18- og 1900-tallet digitalisert. Dette gir for Bygata helt avgjørende holdepunkter for å finne «den rette linje» mellom Olimb og Hammeren i Maridalen. Sterkt medvirkende til å opprettholde bevisstheten om Bygatas eksistens er nok vinterveien som levde videre som den mest effektive transportvei frem til bilen og bilveiene ble etablert for drøye hundre år siden. Vinterveien(e) forbi Elgstøa er også tydelig avmerket på 1800-tallets kart. Men det er bare sommerveien som har relevans for dagens vandrere



*En av de største gravrøyser i Jevnaker fra bronsealder på Midtre Olimb. Bygata har etter all sannsynlighet passert her. Foto: Ståle Pinslie 2021.*

Bronsealderrøyser ble trolig lagt langs datidens hovedferdselsårer – på steder med vid utsikt, helst mot vann. Vi har eksempler på det samme langs Gamle Hadelandsvei over Karlshaugene i Nordmarka. Derfra hadde man et vidt skue.

Bronsen var mest til pynt og ble lederklassens metall. Her kan det ha hersket høvdinge over et stort antall åkerdyrkende og velstående mennesker med hesten som et viktig nyttedyr. Helleristninger fra samme tidsepoke, som vi kan finne 15 til 20 meter ovenfor dagens kystlinje, viser store skip med mange om bord. (Landhevingen i Oslofjordområdet har vært på ca. 15 meter de siste 3000 år.) Alt tyder på handel over store avstander.



### Bygata fra Hadeland til Bjørvika.

**Seterveien fra Mjør langs Bygata** Sigvart Mjør (1900-1996, min fars tremenning), skolestyrer i Norderhov, skriver i «Årbok for Hadeland, 1972»: «I min barndom var det å jage dyrene inn til setrene. Tidlig på morgenen var [...] det å ta veien om Velo over til Grindvoll. Derfra var det å følge seterveien over ved Kinge til Olumsgrinda. Derfra bar det mot høyden. Rett over høyeste Hæljehaugen gikk seterveien. [...] og så tok den lange veien fatt inn til Roensetrene. Midtveis lå det et pinnekast. Der hadde ei seterjente frosset i hjel ei høstnatt. [...]. Det var hvileplass på Hæljehaugen, og her var det en herlig utsikt over Hadelandsbygdene. [...] Kolleren ruvde mektig i landskapet. Den ga visshet om vei og lei, og den ga også trygghet.

De gamle seterveiene er for lengst grodd igjen. En gang var de mest beferdet.

Det var den gangen buferdsdagen enda var noe av en festdag i manges bevissthet.

Seterbudeia møtte da i beste stasen sin. Lokkende og kauende ordnet hun buskapen. Bjellekua foran, de andre i tur og orden – med ungdyra skvettende hit og dit. De visste ikke bedre. Bare nødtvungent fulgte de med. I lang, lang rekke – som perler på ei snor – svingte flokken mot høyden og friheten.»

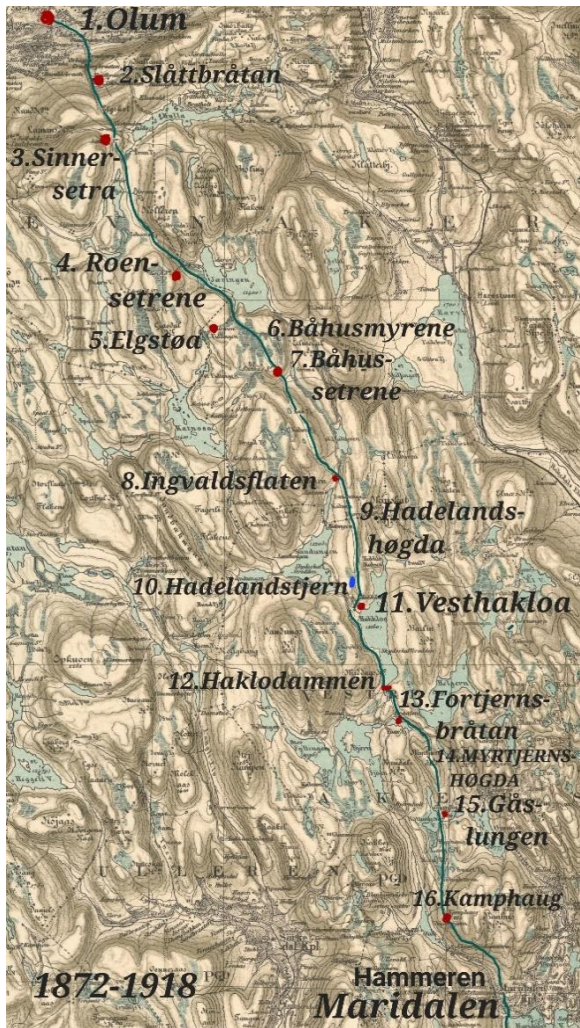
*Grønnstiplet strek: Bygata kan følges på kart utgitt av Ut.no mellom Slåttråtan på Hadeland og Hammeren ved Maridalsvannet.*

*Sort strek: Traséen som er funnet fra Slåttråtan forbi Midtre Olum til Søsterkirkene. Bygata er også vist med sort strek ned til Viken i gamle Oslo.*

### Amerikafarere i Bygata

Jeg er også kjent med andre beretninger om folk og dyr som har gått Bygata til fots på 1800-tallet. Gunnar Sannerud født 1949, oppvokst i Elgstøa, forteller om etterkommere etter Ole Hansen som utvandret til Amerika fra Elgstøa i 1870. De var tilbake i 2019 og fortalte historien – som fortsatt var levende blant dem – om sin tipp-tipp oldemor Inger Olsdatter som var med på den slitsomme turen gjennom dype skoger til byen.





Bygata fra Olum til  
Maridalen

Rektangelkart  
19B Hønefoss  
Årstall: 1872

1. Olum
2. Slåttbråtan
3. Sinner-  
setra
4. Roen-  
setrene
5. Elgstøa
6. Båhusmyrene
7. Båhus-  
setrene
8. Ingvaldsflaten
9. Hadelands-  
høgda
10. Hadelandstjern
11. Vesthakloa  
Egil Collet Aabel  
skriver i boka  
'Nordmarksfolk' på  
side 152; 'der gikk  
Bygata, den gamle  
allfarveien mellom  
Hadeland og  
hovedstaden'.
12. Haklodammen.
13. Fortjerns-  
bråtan,
14. Myrtjernshøgda,
15. Gåslungen,
16. Kamphaug,  
Til Maridalen.

Bygata er forsterket  
med blågrønn farge  
av forfatteren. Han  
har også satt på de  
nummererte  
navnene.

### **Nils Klinkenberg drev gris i Bygata**

Jan Erik Klinkenberg, født 1944 i Jevnaker, har mange minner etter en tur bestefar hans Nils Klinkenberg hadde i Bygata:

«Bestefar var født i 1873 og døde mett av dage i 1970, 97 år gammel. På hans eldre dager likte jeg å ta ham med på bilturer rundt på Hadeland og i Jevnaker Allmenning. Turene vekket til live mange minner hos bestefar. Jeg husker godt det han fortalte. For i likhet med mange andre eldre, husket han minnene fra egen barndom og ungdom i en slags krystallklar gjenopplevelse. Nye opplevelser festet seg ikke så lett, og han husket ofte ikke at han hadde delt minnene sine med meg før.

På en av disse turene fortalte han om en tur han tok langs *Bygata* til Kristiania. Foranledningen var at følget han var med i skulle drive en gris til Kristiania. Der skulle den slaktes og selges. Slik slapp de unna den tunge bæringen. Flesket gikk selv. Dette må ha hendt rundt 1890. Bestefar fortalte at de overnattet på Båhussetra.

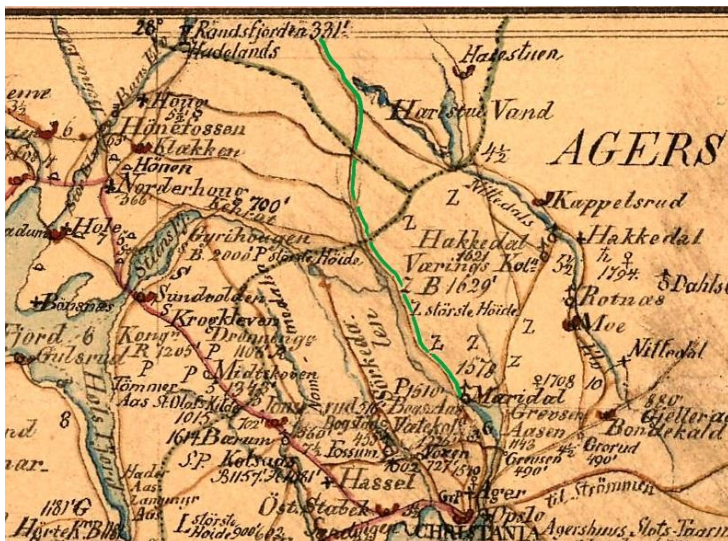
Nå er Båhussetra bare et navn på kartet og noen gamle steinmurer. Som med andre forlatte setervoller har setra blitt en plass hvor vemodet henger igjen over setervollene som spor etter levd liv og som gamle huldresagn og skogmystikk. Hvem bestefar var i følge med, tier historien om. *Bygata* er nå mest brukt av nostalgiske markatravere. Skrittene etter bestefar og sporene etter Båhussetra blir stadig svakere. De dør sakte ut og forsvinner til slutt i historietåka. Snart har naturen tatt tilbake de siste sporene etter bestefars stund på jorden».

### **Kastesteinene**

Ved kastesteinene langs Ølja er *Bygata* nevnt i en beretning av Torleiv Johnsrud om en tragisk ulykke omtalt i boka «Jevnaker Historielag 50 År».

### **Kjent begrep for hadelandinger**

Det ligger i navnet at det var et begrep for hadelendingene, men trolig lite kjent for byfolk som Bernhard Herre og P. Chr. Asbjørnsen. De nevner ikke *Bygata* ved navn. Men i en av fortellingene til Bernhard Herre «I Nordmarken» kommer det frem at han må ha gått i *Bygata*. Særlig interessant er det at etter den villeste stormen i manns minne, 7-9 mai 1832, da storskogen lå i et eneste kaos, fremgår det av Herres fortelling «Skoven» at *Bygata* mellom Maridalshammeren og Gåslungen var ryddet da Herre passerte et par uker senere. Det sier mye om veiens betydning.



*Utsnitt av kartet «Croquis militaire d'un voyage pittoresque aux alpes de Tellemark», fra rundt 1822 målestokk 1:800 000 over Sør-Norge fra Hakadal og Nittedal i øst til Hardangervidda i vest og i sør til Larvik og Strømstad. Kartet viser primært postveier og andre hovedveier deriblant Bygata vest for Maridalsvannet, nordgående midt i kartet (forsterket med grønn strek).*

## Vist på mange kart

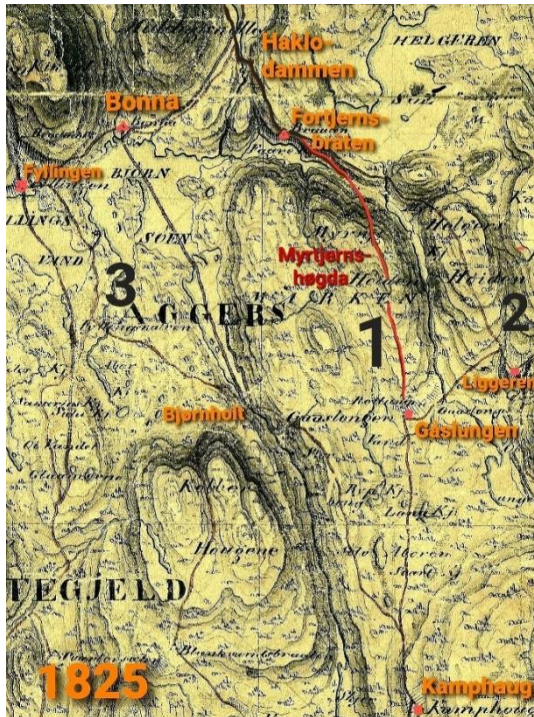
Bygata er vist sammenhengende fra Olimb til Hammeren i Maridalen på en rekke kart i perioden 1822-1918, slik den også er funnet i terrenget.

Bygata er i 1822 inntegnet mellom Christiania og Hadeland 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 et kart fra 1872.

Fra Stryken på Harestua vises en vei forbi Nysetra med tilslutning til Bygata på Båhussetra. Den er også vist på kart fra 1872 med senere oppdateringer, men da som kjerrevei fram til Nysetra. Jeg fant deler av denne stien mellom Nysetra og Båhussetra før den forsvant med skogsmaskinene. Det var en snarvei for ferdafolk til Jevnaker for de som fulgte de urgamle veiene fra Smålenene (Østfold) og Gamle Hadelandsvei, eller fra tiden rundt 1800 da Den Bergenske Kongeveg (en kjerrevei) gjennom Hakadal fra Christiania var fullført.

## Tre alternative sommerveier for Bygata sør for Haklodammen etter 1888



Et kart tegnet av løytnant Lund i 1825 (Rektangelmålinger Akershus, Oslo, Buskerud 19B3, 19B4) viser tre alternativer for Bygata mellom Haklodammen i nord og Kamphaug i sør. Store tall og navn i farger er tegnet inn av forfatteren.

Egil Collet Aabel skriver i sin bok 'Nordmarksfolk. Plasser og slekter gjennom 300 år' utgitt 1985, at det gikk et allfar over Myrtjernshøgda til Fortjern.

Denne traséen (1) mellom Gåslungen og Fortjern (forfatterens påtegning i rød farge) viser den opprinnelige og korteste traséen, på kart i perioden 1872-1925.

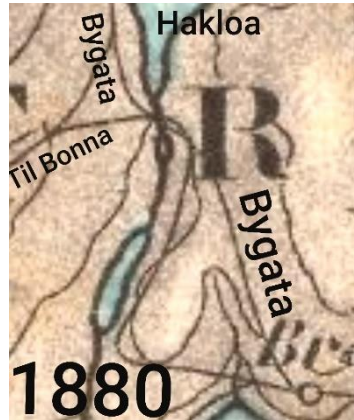
Før den tid ble Bygata mellom Gåslungen og Fortjern vist på kart bortom Liggeren (2). Veien er lenger og Myrtjernelva må dessuten krysses to ganger. Kanskje den ble vist her fordi det nylig var bygd kjerrevei fra Hammeren til Vaggstein.

En lenger sommertrasé (3) er vist forbi plassene Bonna, Fyllingen og Bjørnholt og inn på Bygata nord for Kamphaug.

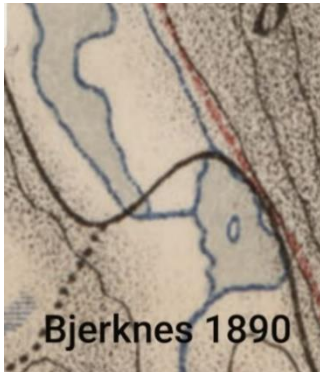
Vinterveien, som på folkemunne også ble kalt Bygata er vist over Bjørnsjøen.



## Kryssing av Hakloelva.



I 1825 var det bare en steinkistedam i det opprinnelige vestre elveløpet. Kartet er tegnet av løytnant Lund i 1825. (Rektangelmålinger Akershus, Oslo, Buskerud 19B3, 19B4).



I 1880 var det fortsatt mulig å komme over med kløvhest selv om det ti år tidligere var bygd to nye steinkistedammer. Kartet er tegnet av H. N. Bergh, E. Heiberg i 1880 (Rektangelmålinger Akershus, Oslo, Buskerud).

I 1888 var dagens dam ferdig bygget 1,6 meter høyere og det ble umulig å passere for kløv og kreaturer slik det skulle være i.h.t. Baronavtalen.

Kartet fra 1890 (Akershus amtnr 63: Kart over Nordmarken og Sørkedalen Ernst Bjerknes og C Leisner) er en grov og talende illustrasjon på situasjonen etter at steindammen var bygd i 1888.

## Dambygging endrer traséen

Dambyggingen medførte at kløvtrafikken i Bygata måtte ta omveien om Bonna, Fyllingen og Bjørnholt som vist på siden foran. 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 og Bjørnholt.

### **Bygata – som pilegrimsled videre forbi Søsterkirkene?**

I min bok «Historiske ferdselsveier fra Oslo gjennom Nordmarka til Hakadal og Hadeland, Årsskrift 2017» reiser jeg spørsmålet om Bygata også kan ha vært brukt av pilegrimer på vei til Nidaros.

Noen vil innvende at veien gjennom Nordmarka var for lang uten overnatting, men fram til moderne tid var ikke dette en uvanlig dagsmarsj.

I 2004 under neddemming av Haklovannet, ble det gjort funn av boplasser, flintavslag og en pilspiss av B-typen fra mellomneolittikum, 3400-2800 f.Kr. Stedet har i uminnelige tider vært det sentrale punkt i Nordmarka, ideelt for jakt og fiske. Kan det ha vært husvære der i middelalderen?

Om Kamphaug skriver Egil Collet Aabel i boka «Nordmarksfolk» på side 94: Bygata (den gamle Nordmarksveien) gikk rett forbi plassen som var kirkegods i middelalderen, og hørte først under klosteret på Hovedøya. Ved gavebrev av 1336 bekreftet kong Magnus Erikssønn de privilegier som tidligere konger hadde gitt Mariakirken i Oslo på Margrettardals almenning. Abbedskog (Kamphaug) gikk ved disse gavebrev sannsynligvis over fra Hovedøya kloster til Mariakirken, som hadde Maridalsalmenningen i 200 år.' (Ved reformasjonen i 1536 overtok danskekongen alle eiendommene.) I Maridalen lå Margaretakirken, reist omkring 1250, til minne om helgenen og martyren Margareta fra Antiokia. Maridalen hadde på denne tid mange nok gårder til å reise en kirke. Disse gårdene kan ha gitt husly til pilegrimer på vei gjennom Nordmarka til Søsterkirkene og videre nordover mot Nidaros. I denne sammenhengen er det interessant at en av søsterkirkene er viet til de reisendes helgen Nikolaus av Bari.

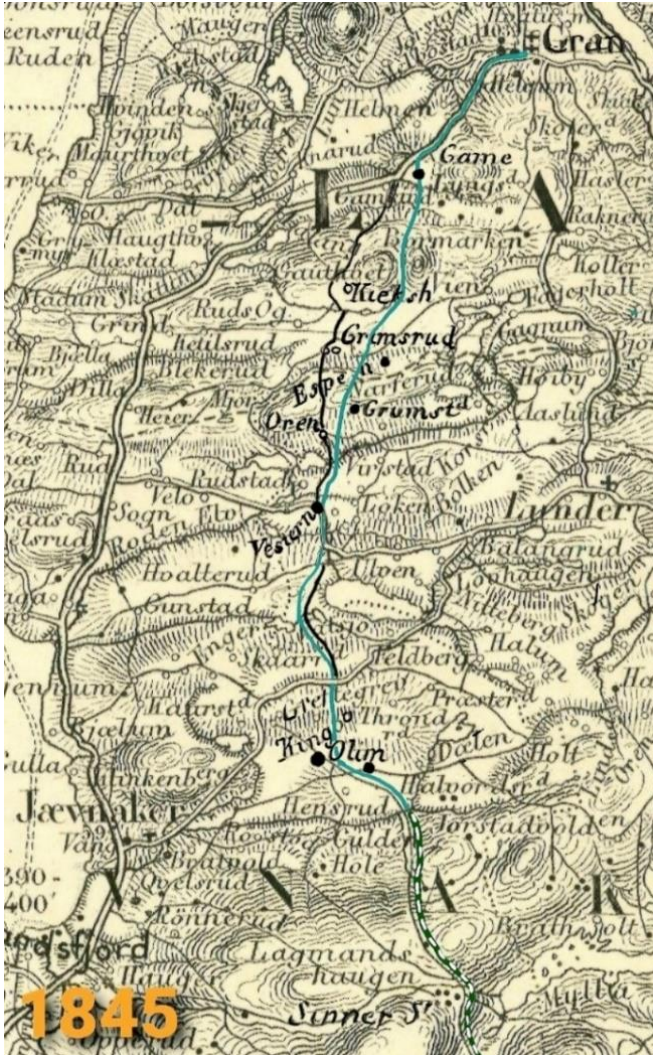
### **Egen slekt etter Bygata?**

Min fars slekt har i flere generasjoner bodd på sentrale plasser langs hovedveiene gjennom Nordmarka.

I arbeidet med denne artikkelen trer min tippoldefar Peder Kristensen født 1811 fra øvre Klinkenberg på Hadeland frem fra historien. Han hadde forfedre på Ballangrud, Gårdsrud og Grumstad som ligger midt i fortsettelsen av Bygata nordover. Og sannelig dukker det også opp en firmenning på gården Western midt i Bygata. Kanskje var Peder på bytur da han som ungdom gikk Bygata og traff min tippoldemor Anne Christine på Fortjernsbråten. Der bodde hun med sin far fra Vest-Hakloa og sin mor fra Trehørningen i tiden 1820 til 1829. Familien overtok senere Trehørningen.





Kartet fra 1845 på neste side viser sti og kjerrevei som slynger seg nordover fra dagens Klinkenbergvei forbi gårdene Vestern, Oren, Grimsrud, Kjekshus, og Gamkinn til Søsterkirkene. (Forsterket sort strek.) Denne stien har ikke Bygatas typiske kjennetegn; en stabil retning uten unødige svinger. Jeg begynte derfor letingen etter en rettere og kortere vei og fant spor (blågrønn strek) i form av sti/vei helt opp til Gamme. Det er sannsynlig at dette er spor etter en gjennomfartsvei (les forlengelse av Bygata). I likhet med Gamle Hadelandsvei, som også gikk uavhengig av plassene i Nordmarka og Lillomarka, rakk denne

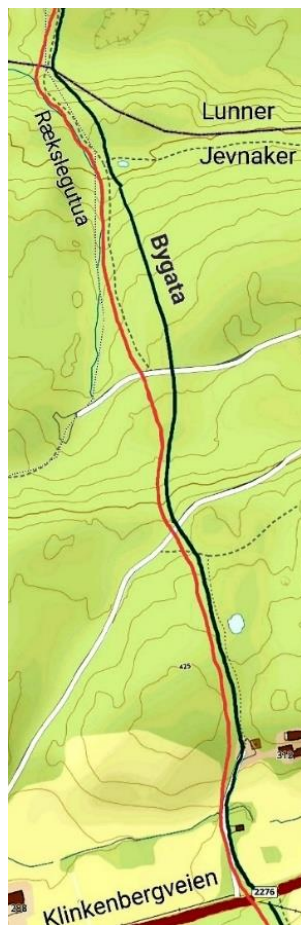
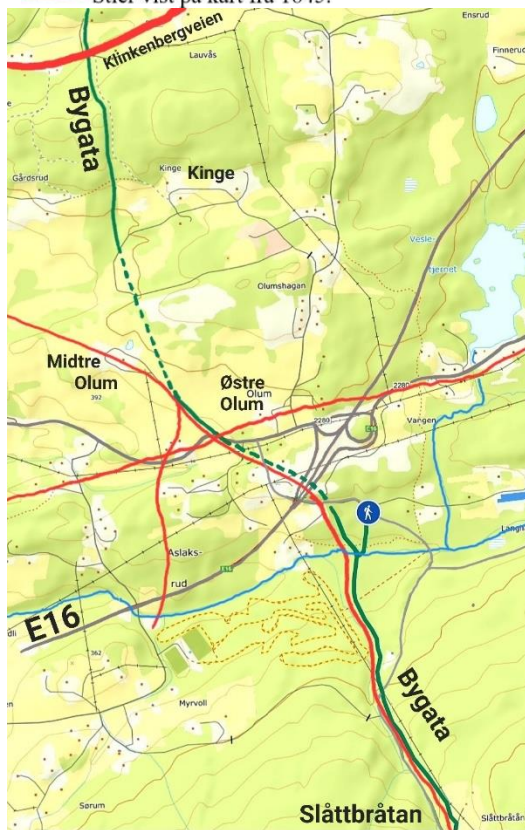
biten av Bygata aldri å bli inntegnet sammenhengende på kart. Den fikk konkurranse av omkringliggende kjerreveier på 1700-tallet.



*Spor etter Bygatas sannsynlige videreføring gjennom kulturlandskapet mellom Olimb og søsterkirkene (blågrønn strek tegnet av forfatteren). (Kristians-amt nr16-sydlike-4: Kart over Kristians Amt 1845).*

*Strekene under er påført av Forfatteren.*

-  Bygata synlige spor.
-  Bygata stiplet ingen spor.
-  Kjerreveier vist på kart fra 1845.
-  Stier vist på kart fra 1845.



*1. Sporene etter Bygata kan følges sørfra over et vadedsted 270 meter vest for der Gjerdingveien i dag passerer på bru over elva. Sporene følger veien vist på kartet fra 1845 opp mot Midtre Olum*

*2. Nord for Klinkenbergveien (kart 1) 'tvinger' terrenget og retning de to parallelle stiene sammen for så å skille lag der den blågrønne (Bygata) går rettere og trolig tørrere).*

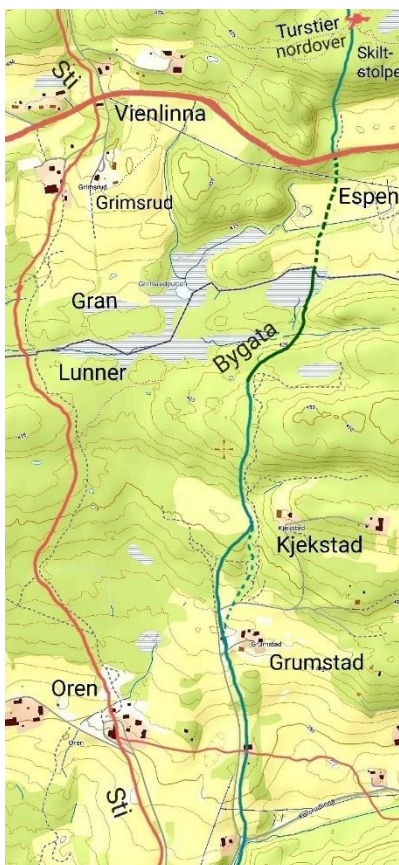




3. Sørfra finnes gode spor etter en sti på åskammen vest for skogsbilveien som gjenfinnes på begge sider av jernbanen forbi Grindvoll. I skogteigen nord for Vestern er det spor av sti som ender i et le og peker videre inn i vei og sti mot Grumstad.

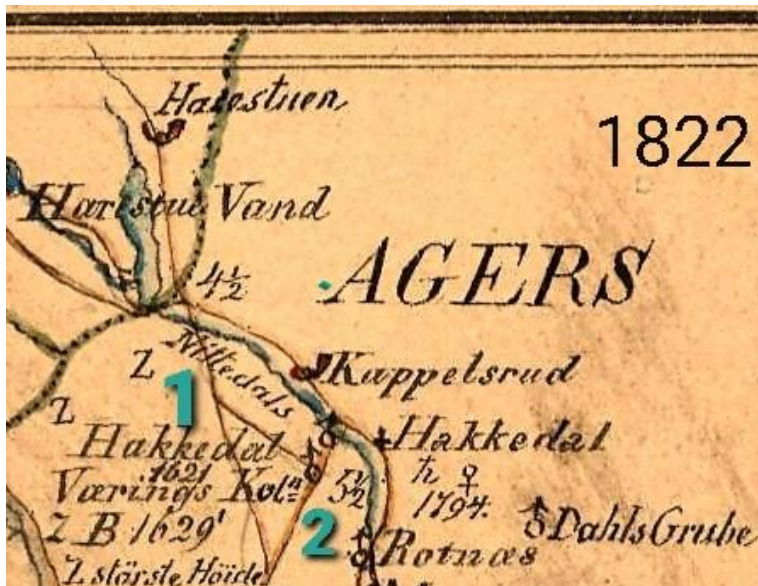
4. Nordover fra Grumstad viser moderne kart en sti som kan følges store deler av veien forbi Espen fram til en skiltet turvei som fører fram til et storslått utsyn over mot Granavollen.

Derfra krysser det gamle faret traktorveien et par ganger ned den bratte lia til Gamme. Videre er det sannsynlig at bilveien er lagt i det eldgamle faret fra Ringerike der 'dagens pilegrimsvei' går fram til Granavollen og søsterkirkene.



## Gamle Hadelandsvei

### Traséen for Gamle Hadelandsvei



Utsnitt av det franske kartet fra 1822 over Sør-Norge (Norge 144: Croquis militaire d'un voyage pittoresque aux alpes de Tellemark).

Kartet viser primært postveier og hovedveier, deriblant en bit av Gamle Hadelandsvei (1).

Gamle Hadelandsvei vises nordfra forbi Harestua, videre over vadestedet i Hakedalselva. Veien hadde gått ut av bruk gjennom Lillomarka og er derfor bare vist fram til der den slutter seg til den gamle rideveien som gikk forbi Burås i Hakadal til Maridalen (2). 1822-kartet er det endelige beviset for at Gamle Hadelandsvei krysset elva rett sør for Harestuvannet. Dermed er oppfatningen om at veien gikk forbi Hakedals Verk lagt død. Traséen stemmer godt med tidligere utsagn om at den sørfra skulle «komme ned ved Harestuvannet» slik det franske kartet antagelig fra 1822 viser.

Av de gamle ferdselsveiene fra Hadeland gjennom Nordmarka til Oslo er det Gamle Hadelandsvei som ligger tettest til gårdene i Hakadal og Nittedal.

Det var en veihistorisk revolusjon da Den Bergenske Kongeveg (en kjerrevei) ble fullført gjennom dalføret mot slutten av 1700-tallet. Den gamle kløvveien gjennom de øde skogene fra Harestua gjennom Nordmarka og Lillomarka ble nå i myndighetenes øyne ansett som avleggs, den ble nedgradert og utelatt på de nye veikartene. Den rakk aldri å bli tegnet på kart som sammenhengende ridevei fra

Hadeland inn til Viken. Men flere historiske kart i perioden 1797-1805-1806-1818-1822-1859-1887-1949-1962 viser biter av traséen som til sammen utgjør den funne traséen gjennom skogen fra Harestua til Bjørvika.



*Gamle Hadelandsvei på strekningen Harestua til Årvoll slik traséen er vist med grønnstiplet strek på nettstedet UT.no der den kan følges i terrenget. Streken er her ført over brua ved Stryken. Vadestedet lå lenger sør der elva er grunn og har to mindre løp. Kart: UT.no*

**Kongsvang**  
På elvesletta nede ved Hakedalselva, sør for Harestuvannet, lå plassen Kongsvang.

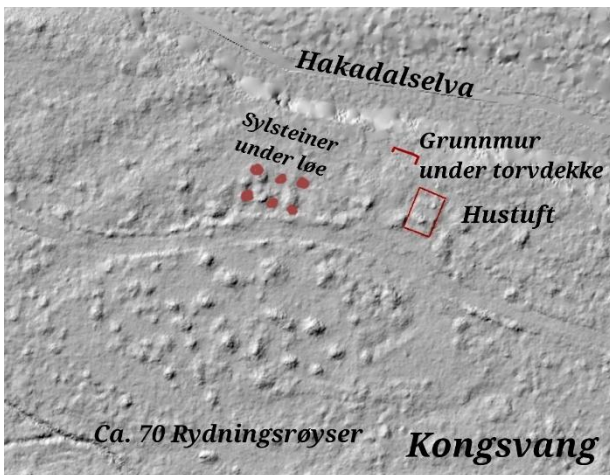
Det er mange indisier på at det har vært et såkalt «Saluhus» der, et herberge for reisende omtalt i Magnus Lagabøtes landslov 1274. Dette er grundig omtalt i min bok «Historiske ferdselsveier fra Oslo gjennom Nordmarka til Hakadal og Hadeland» på side 62-65.





Biskop Jens Nilssøn (1538-1600) reiste over skogen på visitas fra Oslo til Gran i 1575. Det fremgår av Visitasbøkene at biskopen reiste slik.: «30. Junij. Fra Oslo til Hagedal paa veyen til Hadeland. 3,5 Mil. 1. Julij til Gran 3,5 Mil.» Denne opplysningen om avstander stemmer med at Kongsvang, der han etter all sannsynlighet overnattet, ligger ganske nøyaktig halvveis mellom bispegården i Oslo og søsterkirkene på Gran.

*Lidarkartet er hentet fra kartlaget Terrengmodell bakke på et kart med tjenester levert av Trøndelag fylkeskommune, Riksantikvaren og Geodata AS. Kartet viser bl.a. Kongsvang (rød firkant) nede ved elva og Gamle Hadelandsvei (grønn strek).*



*De ca 70 tettliggende rydningsrøysene er typisk for middelalderen og ulikt røysene i Nordmarka som oftest ligger i kant av jordene.*

*Skal vi tro på tradisjonen var det også slik at kongene med følge overnattet*

på Kongsvang (derav navnet). Røysene er nå målt inn av fylkesarkeologen og registrert på Riksantikvarens database «Askeladden».



### Graver fra bronsealderen

Det var vanlig å legge slike graver langs gamle ferdselsveier. Her var de naturgitte forhold ideelle med vid utsikt over flere vann slik det må ha vært før grana gjorde sitt inntog noen hundreår e.Kr.



*Langs veien over Karlshaugene mellom Trehørningen og Fredrikstad ligger to gravrøyser fra bronse-/jernalder, mest sannsynlig fra bronsealderen. Det er de eneste kjente gravene fra bronsealderen i Nittedal kommune og i Nordmarka.*



*Atle Sørskogen 2014.*

### Traséen gjennom Lillomarka

Etableringen av nye plasser, særlig i Lillomarka fra 1600-tallet og utover, har ledet til den oppfatning at Gamle Hadelandsvei har gått innom plassene Sørskogen og Lillosetra.

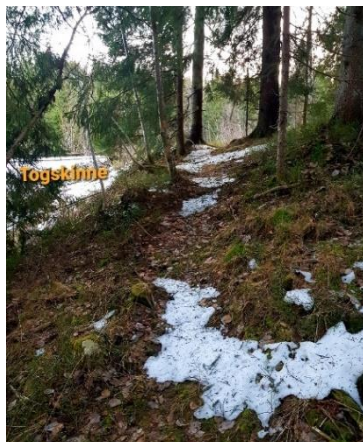
Atle Sørskogen, født 1935, vokste opp på Sørskogen. Hans oldefar kom til Lillosetra der hans bestefar Johan ble født i 1858.

Atle med sin historiske lokalkunnskap og tilknytning til området, er trolig den eneste som har en muntlig overlevering om hvor veien skal ha gått gjennom Lillomarka. Han har hørt av sin far, Alf, født i 1893 på Sørskogen, at veien *ikke* gikk over Lillosetra og Sørskogen. Den fulgte en høyere trasé oppe ved Marjemyra vest for Sørskogen. Atle husker denne stien som var forsvunnet der den passerer nyere hogstfelt.

Hans beretning resulterte i at sporene etter den opprinnelige veien ble funnet. I motsetning til stien forbi plassene går den i tørt lende, er kortere og holder høyden i svak stigning hele veien. Traséen gjennom Lillomarka er nå bekreftet av kartfunn fra 1797, 1887 og 1949 (ref. «Etterskrift juni 2021»).

## To eksempler på hvorledes de gamle farene er funnet

*Bildet viser hvorledes det rette tidspunkt i snøsmeltingen viste et hittil ukjent far etter Gamle Hadelandsvei gjennom Lillomarka.*



*En stubb av Gamle Hadelandsvei mellom en skogsbilvei og gjerde langs jernbanen nord for tunnelen ved Movann.*

*Stien kan neppe ha vært i bruk siden jernbanen ble bygd, men er fortsatt godt synlig. Den ga retningen til sporene videre*

### Kilder

Årsskriftene 2017 'Historiske ferdsselsveier fra Oslo gjennom Nordmarka til Hakadal og Hadeland'. Tillegg 2021, Etterskrift 2021 og 2023, artikler og intervjuer finnes på Maridalen Venners hjemmeside under Kulturhistorie- Historiske ferdsselsveier. [Maridalens Venner : Historiske ferdsselsveier](#)

### Fotografier

Forfatteren har tatt alle bilder og utført alle påskrifter på kart.

### Historiske kart fra Kartverket

- [Historiske kart | Kartverket.no](#)

### Moderne kart

- Ut.no, kart basert på kartdata fra Kartverket og OpenStreetMap-bidragstere.
- Kulturminner overalt :-)  
Et kart med tjenester levert av Trøndelag Fylkeskommune, Riksantikvaren, Kartverket og Geodata AS (koordinatsys, etrs 1989. utm 33n).