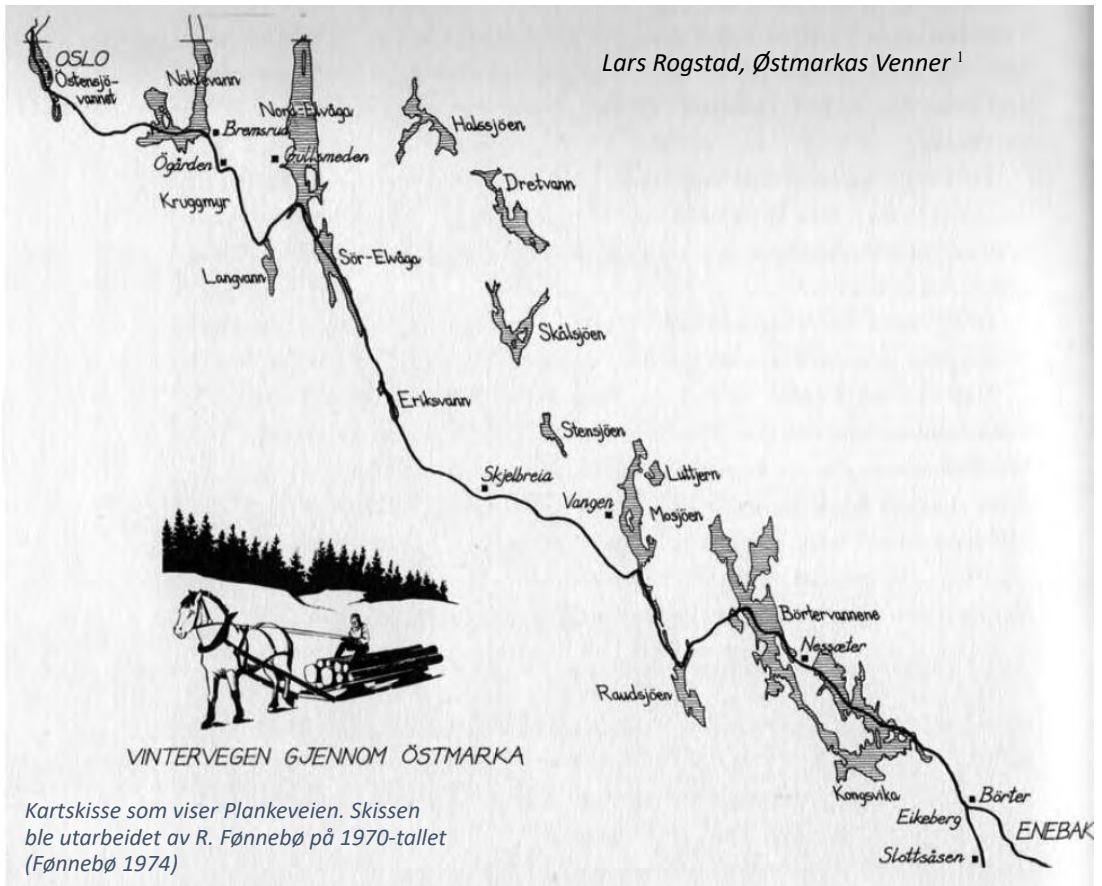


Plankeveien gjennom Østmarka - en svært gammel vei



Plankeveien er den tidligere vinterveien som i hovedsak fulgte vann og myrer gjennom Østmarka, og som var den tids hovedvei til Christiania fra sagene i Rausjøgrenda og Enebakk. Plankeveien var hovedferdselsåren fra Enebakk og Nordre Follo inn til Christiania helt til den nye kjøreveien til Enebakk sto ferdig omkring 1865; dvs. den veien vi i dag kjenner som fylkesvei 155 fra Oslo til Ytre Enebakk.

Navnet «Plankeveien» er relativt nytt, og Reidar Fønnebø hevder at «(navnet) har ingen tradisjon». (Fønnebø 1973). «Plankeveien» dukker for eksempel først opp i skriftlige kilder i 1964, i en omtale av den første utgaven av Østmarka-kartet til Oppsal I.F. (Aftenposten,

28.2.64). Neste gang vi finner plankevei-navnet i bruk, er i 1967, i boka «På ski i Oslomarka» av Knut A. Nilsen:

«Også i Østmarka ble det en livlig skogsdrift etter vannsagens innførelse, og Plankeveien gjennom Østmarka er minst like gammel som vannsagen. På 1900-tallet kom de stasjonære damp-sager, som bl.a. ga navn til det populære utgangspunktet Rustadsaga.»

Nilsen har ingen ytterligere kildehenvisning til når navnet dukket opp første gang eller hvor han har plukket opp navnet.

Det er interessant at «sommerutgaven» av den

samme boka, «Til fots i Osloområdet» fra samme årstall, ikke bruker «Plankeveien», men «vinterveien»:

«Gjennom Østmarka gikk i eldre tider vinterveien fra Enebakk til Oslo, og ennå fins det her og der spor etter den. Enkelte steder fins også rester etter eldre sag- eller mølledammer, bl.a. ved Nuggerud, i Skraperudbekken og ved Skjelbreia.»

Dette indikerer at plankevei-navnet ikke helt har festet seg i dagligtalen på denne tiden.

Videre utover på 1970-tallet begynner plankevei-navnet å bli vanlig brukt i blant annet turbeskrivelser og Skiforeningens medlemsblad. Navnet har gått inn i alminnelig bruk i dag. Enebakk Arbeiderparti arrangerte Plankemarsjen – en turmarsj fra Kirkebygda i Enebakk til Rausjø – for første gang i 1983, og marsjen har senere blitt en tradisjon.

Plankeveien gjennom Østmarka er langt fra det eneste plankevei-navnet i Osloområdet. Betydelig mer kjent – og også av større betydning for transport og økonomi – er nok Plankeveien fra Strømmen og Lillestrøm til Christiania.

Byantikvaren beskriver dette som den viktig-

ste og eldste ferdselsåren gjennom Groruddalen, og at dette er et veifar med røtter tilbake til middelalderen. Veien gikk fra Bjørvika over Galgeberg og langsmed det som vi i dag kjenner som Strømsveien. Ved Kløfta like syd for Furuset skilte veien seg i to; en del gikk over Gjelleråsen, og den andre førte mot Lørenskog og Strømmen. Det var imidlertid først på slutten av 1600-tallet og framover på 1700-tallet at Strømsveien skulle bli den viktigste veien inn til byen, og dette skyldes nettopp den meget omfattende transporten av plank fra sogene ved Strømmen til Christiania. Byantikvaren hevder at i denne perioden ble veien på folke- munne kalt for "Plankeveien". På 1840-tallet kunne det på de travleste vinterdager gå hele 1000 plankelass langs denne plankeveien hver dag. (Byantikvaren i Oslo, 2000)

I denne artikkelen vil vi for enkelhets skyld benytte termen «Plankeveien», selv om vi altså omtaler veien og kilder som er mye eldre enn dette navnet.

En gammel vei

Christiania – og Oslo før den tid – hadde stort behov for tømmer og plank – og også andre forsyninger. Og skogeiere og bønder trengte tilgang til markedet i byen. Så fra «de eldste tider» var det behov for transport og ferdselsårer fra



Kart over Smaalenenes Amt med Bahus Len samt Dele af Akershus og Hedemarkens Amter, 1680. Merk at nord er til venstre. Utsnitt. Original i Kartverket².



Situations-Carte over Røe-Siøe Almindling Skoug i Enebachs Præstegjeld og Nedre Rommeriges Fogderie. 1771. Merk at nord er ned på kartet, og Skjelbreia er i høyre bildekant. Plankeveien strekker seg på tvers i kartet. Utsnitt. Original i Bergen Bibliotek

omlandet inn til byen. Transport av plank inn til byen var en viktig inntektskilde for mange bønder helt fra starten av «plankeøkonomien» da oppgangssaga kom i bruk for alvor på 1500- og 1600-tallet og fram til jernbanetransporten overtok fra 1860-tallet og utover.

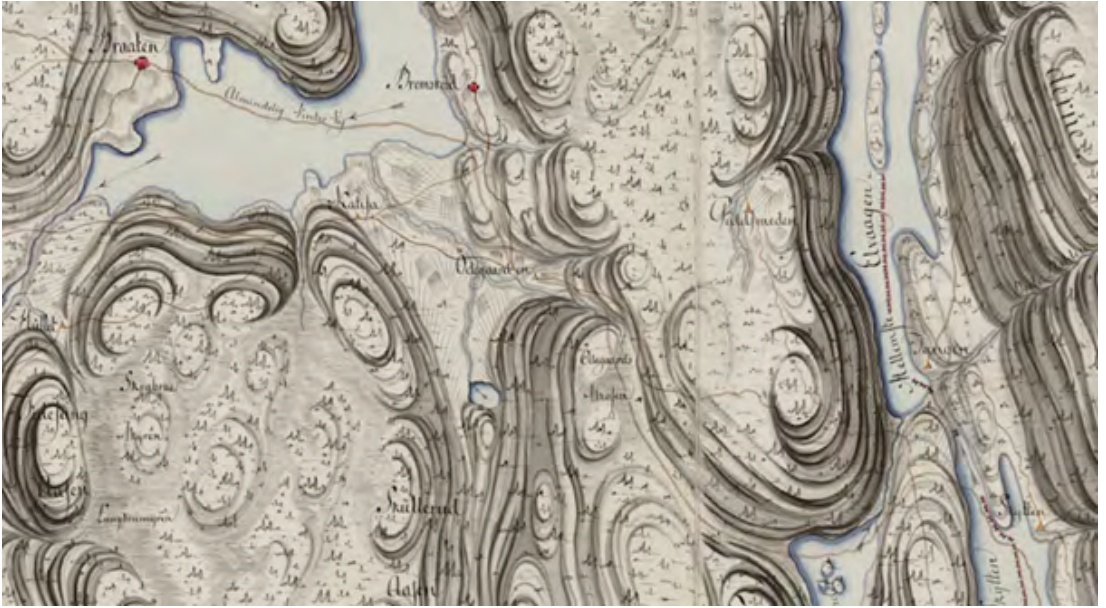
De eldste sommerveiene var jo ikke kjøreveier, det var nok mer rideveier og veifar. Tyngre og større transporter ble enten tatt der det var mulig med båt på elver, innsjøer og fjorder, eller på vinterføre med slede. Vinterveien gjennom Østmarka var en slik vei, for transport av plank og tømmer fra sagene i Enebakk og Nordre Follo til oppkjøpere og utskipping i Christiania.

Det er vanskelig å fastlegge etableringen av Plankeveien til et bestemt år eller tidsrom, for sannsynligvis har dette vært den vanlige vinterveien gjennom skogen «til alle tider». Men veien har sikkert blitt utbedret ved behov eller på initiativ fra ekstra driftige og ressurssterke personer, og for eksempel er Karen Cudrio (eier store deler av Østmarka på 1700-tallet) tillagt mye av æren for etableringen av veien. Mer sannsynlig er det at hun tok initiativ til omleggingen og forkorting av veien på slutten av 1760-tallet.

Et av de eldste kartene som viser veifar gjennom Østmarka er «Kart over Smaalenenes

Militairisk Chart over det Enebakske Compagnie District. N.F.Lihme, 1800 (usikker datering). Utsnitt. Original i Kartverket³





Plankeveien – eller «Almindelig Vinter Vej» – som det står på dette kartet fra 1802. Milekart nr. 63, 1802; original i Kartverket⁴

Amt med Bahus Len samt Dele af Akershus og Hedemarkens Amter» fra 1680. Kartet er usignert og vi kjenner ikke tegneren. Det er markert flere veifar fra Oslo (Opsloe på kartet) og Øyeren-vassdraget, og dette er sannsynligvis rideveier eller sommerveier.

Karen Cudrio og Peter Cudrio eide Losby og store deler av skogene i Østmarka på 1700-tallet. Karen Cudrio er tillagt æren for å legge om og forkorte Plankeveien gjennom Østmarka. En tidligere trasé av Plankeveien fulgte Elvåga-vassdraget nordover forbi Nuggerud og Ellingsrud, før den dreide av mot byen langs Strømsveien. På 1760-tallet ble traseen lagt om til slik vi kjenner den i dag, og veien ble dermed ca. 10 km kortere.

På «Cudrio-kartet» fra 1771 er vinterveien tegnet inn fra Rausjøgrenda i øst (til venstre på utsnittet under) til Skjelbreia i kartkanten i vest (høyre under). Vinterveien («En Winther Wey») er markert med bokstaven D på kartet. Kartet er utført på bestilling av Karen Cudrio for å dokumentere skogstrekningene i Rausjømarka som ble kjøpt i 1761. Det er ingen andre veifar som er markert på dette kartet, så dette antyder at dette var hovedveien eller til og med den eneste veien gjennom Østmarka.

Et noe seinere kart er et militærkart for det «Enebakske» kompani. Kartet er fra slutten av 1700-tallet, men vi kjenner ikke den eksakte dateringen.

På dette kartet er Plankeveien markert, men heller ikke på dette er det markert noen andre veifar gjennom Østmarka.

På milekartene fra 1802 (Mil nr 63 og 64) er Plankeveien tydelig markert gjennom hele Østmarka fra Christiania til Enebakk. Disse kartene er de første som detaljert beskriver traseen gjennom skogen, og disse kartene er de viktigste kildene til å fastlegge den detaljerte traseen i terrenget.

Milekartene består av 210 håndtegna kartblad, og ble utgitt fra cirka 1774 og fram til 1808. Kartene dekker det meste av Østfold, deler av Akershus, og Hedmark helt opp til grensa mot Sør-Trøndelag. Hovedformålet med kartene var primært militære formål, dvs. å kartlegge områdene langs riksgrensen som en del av forsvaret mot Sverige. Kartene er veldig detaljerte og nøyaktige, og da særlig for bebodde strøk. Det er også grunn til å anta at alle markeringer av veier og ferdssårer er rimelig nøyaktige, da kommunikasjon og framkommelighet var



Driftskart over Rausjø skog, 1918. Utsnitt. Merk at nord er til venstre på kartet.
Utlånt av Oslo kommune, Bymiljøetaten

svært viktig for all militær aktivitet.

Veien gjennom Østmarka er navnsatt som «Almindelig Vinter Vej»; se for eksempel over Nøklevann på utsnittet under. Betegnelsen «alminnelig vintervei» er en indikasjon på at dette var hovedveien inn til Christiania fra denne siden av byen.

Fra et seinere kart fra 1918, «Driftskart over Rausjø skog», er Plankeveien fortsatt markert som vintervei; se traseen over myrene sør for Kjærmosetjerna (dvs rett nedenfor Mosjøen på kartutsnittet under). Dette viser at traseene fortsatt var viktig for transport av tømmer, selv om de store volumene av tømmer og plank var flyttet over på vei for transport ut av skogen.

Traseen gjennom Østmarka – hvor gikk veien?

Beskrivelsen av traseen i denne artikkelen bygger for det aller meste på Fønnebø (1973), og tolkninger og videreutvikling av hans kartlegginger og beskrivelser. Og Fønnebøs viktigste kilder er sannsynligvis milekartet fra 1802.

Plankeveien gikk fra Enebakk forbi bygdeborgen på Slottsåsen tilhørende Ekeberg, opp Børterdalen og ut på Børtervann, gjennom Rausjøgrenda opp til Mosjøen, nordvestover til Skjelbreia og Eriksvann, ut på Sør-Elvåga, videre nordover til sydenden av Nord-Elvåga og så vestover opp langs bekken til nordenden av Langvann. Videre gikk veien nordover langs

Kruggmyr og ned til Ødegården, og så ut på Nøklevann og ned til Østensjøvannet og byen.

En tidligere trasé av Plankeveien fulgte Elvåga-vassdraget nordover forbi Nuggerud og Ellingsrud, før den dreide av mot byen langs Strømsveien. På slutten av 1760-tallet ble denne traseen (som tidligere nevnt) lagt om til slik vi kjenner den i dag, og veien ble dermed ca. 10 km kortere.

I avsnittene under er traseen i terrenget drøftet litt mer detaljert for noen av strekningene.

Over Børtervann og gjennom Rausjøgrenda

Plankeveien fulgte isen på vannene så langt dette var mulig, men over Børtervann var det strøm og dermed usikker is i det trange sundet som vi dag kjenner som Trangene. Børtervann er demmet opp flere ganger, og på 1800-tallet var dette flere mindre vann forbundet med trange sund. Det var derfor usikkert å følge isen i den vestlige delen, og Plankeveien tok i stedet land innerst i Breisjøen og gikk over eidet forbi Nassetra og ut på isen igjen i Nassetervika.

I vika innerst i Breisjøen er det fortsatt spor etter oppmuringer der veien skrådde seg opp bakken mot Nassetra.

Gjennom Rausjøgrenda fulgte veien den alminnelige ferdselsveien gjennom grenda. Dette er markert på kartutsnittet, og legg merke til



Plankeveien gjennom Rausjøgrenda og over Børtervann. Milekart nr. 64, 1802; original i Kartverket⁵

markeringen av tre sager i Rausjøgrenda; det vi seinere kjenner som Øvresaga, Mellomsaga og Nedresaga. Gjennom grenda er det fortsatt tydelige spor etter denne eldste ferdselsveien. I skogkanten innenfor Dammen på vei mot Nedresaga er det tydelige oppmuringer, og likeledes mellom Mellomsaga og Øvresaga.

Mellom Sør- og Nord-Elvåga

På alle kilder (dvs. historiske kart) er veien markert langs bekken mellom Sør- og Nord-Elvåga; dvs ved Skyttenbrua eller det som på folkemunne kalles for El Paso. Høydeforskjellen mellom «gamle» Sør- og Nord-Elvåga, dvs. før oppdemningen i 1964, er på ca. 5 meter. I det trange sundet fra sør til nord var det strømmende vann og fare for tynn is. Det var så mye vann og kraft i denne bekken at «Elvåga sag» var i drift her på 1600- og 1700-tallet. Vi finner minner etter denne saga gjennom navnet Sagåsen; dvs. åsen rett øst for Skyttenbrua.

Usikker is er ikke bra for vinterveier og tunge plankelass, jf. avsnittet om Børtervanna over. Så det er ikke usannsynlig at Plankeveien unnagikk den usikre isen ved Skyttenbrua, og heller gikk gjennom søkket øst for Sagåsen i stedet. Vika helt nord i Sør-Elvåga ved Skytten heter da også Stallvika (ref Eithun, 1969). Muntlige kilder refererer også til Hansemann «Småhans» Sørli, som visste å fortelle at det var her Plankeveien gikk. Hans Sørli var født i 1916, og det

er ikke utenkelig at han har fått overlevert fortellinger om den gamle Plankeveien og transporten gjennom marka.

Det er tydelige oppmuringer og utfyllinger av mindre stein i dråget der traseen gikk ut i Nord-Elvåga. I denne vika er det opprinnelig storsteinet ur, slik at det er sannsynlig at de har fylt opp og jevnet ut for å gjøre det lettere å komme fram på vinterføre, spesielt ved lite snø. Oppmuringene og utfyllingene fortsetter nordover ut i Nord-Elvåga.

Dette beviser ikke nødvendigvis at Plankeveien gikk i dette dråget; dette kan f.eks. være spor etter en nyere ferdselsåre, men det styrker teorien om at også den gamle vinterveien gikk her.

Sporene etter denne veien kan også være av nyere dato, da det er svært sannsynlig at folkene på Skytten⁶ hadde ei båtstø i Nord-Elvåga her for å lette transporten ut av marka og til naboplassene ved Nord-Elvåga. Vannet var den enkleste ferdselsveien før kjøreveiene kom på slutten av 1800-tallet, og for folkene på Skytten var det opplagt mest hensiktsmessig å ro over Elvåga når man skulle til bygds; enten inn i vika ved Langvassbekken og den gamle rideveien derfra videre til bygda, eller hele Elvåga nordover og videre til bygda ved Nuggerud eller Elingsrud.



Plassen Tangen og båthuset i vika sør i Nord-Elvåga, 1946. Foto fra <https://kart.finn.no/>

På et flyfoto fra 1946 ser vi tydelig fortsatt et båthus i vika sør i Nord-Elvåga. Vi ser også husene på plassen Tangen.

Hva så med kartet fra 1802, som jo har markert vinterveien gjennom sundet litt lenger vest? Karttegneren er ikke like presis på dette punktet. Han har tegnet traseen inn på land på vestsiden av Nord-Elvåga, og så over åsen og ned på Langvann. Dette er en lite sannsynlig trasé. Særlig åsen ned mot Langvann er ganske bratt og kronglete, og det er lite hensiktsmessig å kjøre tunge plankelass på skrå i denne lia. Karttegneren har vært litt upresis andre steder også; for eksempel er Ødegårdsmosen plassert altfor langt mot vest. Historiske kart er svært viktige kildedokumenter, men som alle kilder må også kart benyttes med sunn kildekritikk.

Murene ved Kruggmyr

I nordenden av Kruggmyr nord for Langvann finner vi kanskje de fineste oppmuringene langs Plankeveien. Overgangen mellom myra og traseen videre nordover er ganske bratt, og her er det gjort

Berit Norum og Espen Bratlie inspirer den flotte oppbyggingen langs Plankeveien nord for Kruggmyr. Deler av muren er i ferd med å rase ut. Foto: Lars Rogstad



et imponerende muringsarbeid for å hindre de tunge plankelassene i å skli ut i skråbakken opp fra myra. Plankeveien fortsetter nordover inn i den trange Grannedalen.

Cudriobakken

I den bratte skråningen fra nordenden av Kruggmyr ned til Gudbrandsdalen er det en fint oppmurt vei.

Det er sannsynligvis Karen Cudrio som fikk anlagt denne traseen på 1760-tallet. Dette er en svært bratt bakke, og det er lite trolig at man satte utfor her med tunge plankelass; det ville vært en krevende øvelse og et risikabelt prosjekt for slitne hester og kjørekarer. Mer sannsynlig er det at bakken ble benyttet som returvei for tomlass, da Plankeveien gjennom det



Murene i Cudriobakken. Foto: Even Saugstad

trange gjelet mellom bergveggene i Grannedalen (Granbardalen) nord for Kruggmyr gjorde det vanskelig med møtende trafikk.

Bakken er imidlertid svært bratt og krevende, selv for tomlass, og den ble sannsynligvis på et seinere tidspunkt avløst av den noe slakere bakken i Steinbakken der dagens rødmerka skiløype går.

Cudriobakken er også kjent under navnet Lønningbakken, da historien vil ha det til at Karen Cudrio satt ved Cudriobakken og delte ut lønningpenger til skogsarbeiderne.

Handel med tømmer og plank – en sentral del av Christianias og Norges økonomi

Etter at oppgangssaga kom i alminnelig bruk utover på 1600-tallet og fløting langs vassdraga ble mer alminnelig, ble eksport av tømmer og plank en stadig viktigere del av Norges handel med utlandet og landets nasjonaløkonomi. Norges handel med utlandet var en typisk råvareøkonomi, med eksport av fisk, tømmer og etter hvert jern som de dominerende produktene. Oppsvinget i eksport av trelast ble også utløst av Nederlands dominerende posisjon i europeisk handel og dermed en kraftig utvidelse av bl.a. handelsbyene Amsterdam, Haag og Rotterdam. Bybrannen i London i 1666 utløste også et voldsomt behov for trelast til gjenoppbyggingen.

Flere kjente familier, som Collett, Anker, Aall,

Løvenskiold, Juel og Kiær, gjorde det stort innenfor handel med tømmer og plank, og bygde opp enorme formuer på relativt kort tid. Disse var gjerne knyttet til byene Skien, Drammen, Christiania og Fredrikstad; dvs. byer som ligger ved utløpet av større fløtningsvassdrag. Vi kjenner vel alle begrepet ”plankeadel», som er en lett humoristisk beskrivelse på handelsborgere som tjente seg styrtrike på sagbruk og eksport av plank og trelast på 1700-tallet. Innføringen av sagbruksprivilegiene i 1688 var også med på å forsterke konsentrasjonen og oppbyggingen av store formuer på et fåtall hender.

Kartet «Carte von Agershuus und der Stadt Christiania» fra ca. 1700 viser en detaljert opp-tegning av bordtomtene ved utløpet av Akerselva. Kartet og skissen av bordtomtene er veldig detaljert. Vi ser blant annet plankestabler og saging av planker på en krakk, og flere personer er i arbeid med saging og snekring.

De gode tidene – for plankeadelen – fortsatte til slutten av Napoleonskrigene, da en krise i 1815 førte til at mange store handelshus gikk



«Carte von Agershuus und der Stadt Christiania»; ca 1700. Ukjent tegner. Original målestokk 1:2000. Kartverket.⁷



Bordtomtene i Bjørvika ved den nye Hovedbanen. - Fra "Plan Of Christiania Station Grounds 1854"⁹

konkurs. Dette var blant annet utløst av at England innførte strengere tollregler.

En annen dramatisk hendelse var brannen på bordtomtene i Christiania i mai 1819. På et blunk gikk store verdier opp i røyk, og Det Ankerske Fideikommiss, Collett & Søn og flere andre større firmaer gikk konkurs.

Bordtomtene lå øst i Bjørvika øst for Akerselva, med lett tilgang til havna og skipene som skulle ta plankene til England, Holland, Tyskland og andre land i Europa.

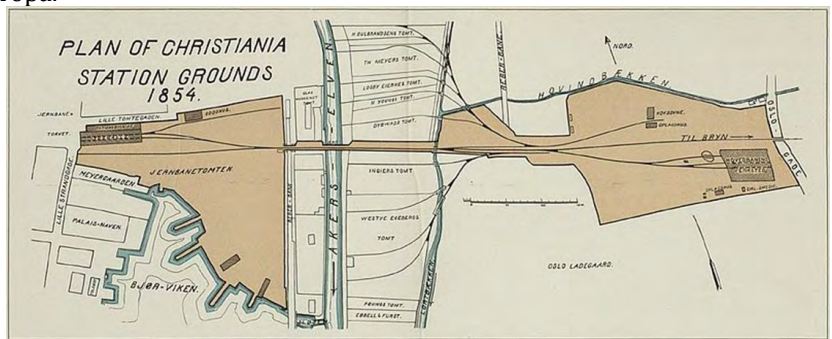
Hovedbanen fra 1854 endret transporten av tømmer og plank inn til byen radikalt. Men bordtomtene lå fortsatt ypperlig til for utskipping av trelasten, og avstanden fra de nye jernbanesporene var også gunstig.

Tomtene var eid av de store handelshusene og skogeierne, og vi finner blant annet «Losby Eiernes Tomt» og «H. Gulbrandsens tomt», daværende eiere av Rausjømarka. Så allerede på 1850-tallet var mye av transporten av plank fra Rausjø overtatt av jernbanen (via transport på prammer på Øyeren), eller eide også Gulbrandsen mye skog og sager andre steder på Østlandet?

Plankekjørerne

Plankekjøringen over skauen var tungt og slitensomt arbeid, særlig ved nysnø eller mildvær da

kjøreforholdene var mer krevende. Møte med plankekjørere kunne være heftig hvis de hadde styrket seg i byen etter å ha losset av og fått skjenk på hjemveien. Noen beskriver det som å møte selveste åsgårdsreia, og begrepet «hel vei eller juling» stammer visstnok fra plankekjørerne. Ingen var som regel villige til å vike ut av veien for å slippe fram møtende trafikk, og det kunne sikkert gå ganske heftig for seg når lett beduggede kjørekarer møtte slitne plankekjørere med tunge lass.



Bordtomtene i Bjørvika ved den nye Hovedbanen. Fra "Plan Of Christiania Station Grounds 1854"

Den danske kunstneren Johannes Flintoe var ofte i Norge, og hans tegning «Møte med hjemreisende plankekjørere nær Christiania» illustrerer godt hvordan et slikt møte kunne foregå.

Konrad Røsjø (1870-1952) var bruksbestyrer i Rausjø rundt forrige århundreskifte. I en artikkel i Morgenposten 19. juli 1941 gir han denne beskrivelsen av plankekjøringen gjennom skogen:

«Under plankekjøringen var det en fast regel at i den orden en rykket inn på hvilestuene skulde en rykke ut, og hvis man gjorde brudd på reglen, blev det alltid slagsmål på hjemveien, for slikt måtte hevnes og det gikk mang en gang på livet løs. Det å være den sterkeste var den største heder en mann kunde få i omtale bygdene over. Selv fogden – den mest hatede mann bøndene visste – blev tatt i 1830-årene utpå Langen, fordi han ropte halv vei av en smal vintervei. Det var mange rettsmøter om det, men de ca. 80 bønder som var i reisefølget, som tok fogden, stod som en blokk, og forfølgningen mot dem blev innstilt.»

Jacob Nicolai Wilse (1736-1801) var sogneprest i Spydeberg og Eidsberg, og han var en såkalt potetprest; dvs. han prediket det glade budskap om ikke bare poteten, men om mange små og store forbedringer som ville bidra til å bedre levekårene for folk flest. Han skrev flere topografiske verk med omfattende beskrivelser fra reiser i Norge i 1790-årene, og han betegnes som Østfolds første betydelige kulturforsker og en stamfar til norsk bygdehistorie.

Wilse har beskrevet sagbruksvirksomheten og

plankekjøringa fra Enebakk til Christiania fra ca. 1789, her gjengitt etter Aas (1927):

«Den betydeligste kvantumssag var Vestby av 5 sager den største til 18.000 bords kvantum, hvortil opkjøpes mest det store oplandske tømmer, hvorav mang en vinter en 24.000 bord og planker i desember og januar innkjøres til Oslo, som gir «Enebakkerne» som de nærmeste, bedst fortjeneste. 18 skilling gis for hver tylft 4-skårne bord å kjøre de 3 mil til byen på kjørerens kost, da henved 3 tylfter gjør lass. Lasset av planker gir 1 mark og 6 skilling.»

Om plankekjøringen til Christiania forteller han videre:

«De mange bordkjørere, hvorav ofte 20-30 efter hverandre kommer i rekke fra Vestby i Enebakk, opholder ofte den reisende på de 3 mil fra Oslo til Vestbysagene (dvs. Enebakk) hvad enten han har dem for eller bak sig, og det især, nar sneen er dyp, hvorfor man gjerne avpasser den dagstid, da man kan tenke de er i begrep med å lesse av eller på. De rede og veien ille til, da de vekselvis danner huller og banker hvorpå



Hel vei eller juling! Fra «Møte med hjemreisende plankekjørere nær Christiania», utsnitt. - Tegning: Johannes Flintoe, 1814. Original i Nasjonalmuseet ¹⁰

«Borrebekken ved Trondheimsveien» - Peter Nicolai Arbo, ukjent datering. Oslo Museum / Digitalt-Museum ¹¹



sleden gar op og ned som på bølger hvorfor og nogen merke samme virkning derav som når man er til sjøs, hvilket alt sammen kommer av de støt de tunge lass gjør fremad, især de med bord. Bordkjørerne legger to til tre tylfter bord på sin langsled med én hest for, og dermed kjører han de tre mil fra Vestby til Oslo for 40 skiling på hans egen kost. Ofte er kun én kjører med tre til fire hester eftersom den ene hest nøie traverser sine andre kamerater. Nogen av disse gode folk fordriver tidt kjedsomhet på veien snart med en slummer, snart med sang og skrik; man har og møtt dem, som i små partier har sittet på bordlasten og spillet kort under kjørselen. Når der er lite eller ingen sne på isen, da kjører man med fornøjelse ofte jevnside. (de kjørte vanne, hvor det lot sig gjøre).»

Wilsø beskriver altså en stor trafikk med opptil 30 sleder etter hverandre langs veien. Det blir kø og ventetid, og det er stor slitasje på vinterveien.

Den kjente eventyrsamleren Peter Christen Asbjørnsen samlet i tillegg til eventyrene også inn beskrivelser av hverdagsliv på bygdene. En av dem er fortellingen om «Plankekjørerne» (se for eksempel Asbjørnsen 2006), og dette er en ganske så realistisk fortelling om bord- og plankekjøringen.

Asbjørnsen er veldig tydelig på at plankekjørere ikke er noe fornøyet bekjentskap. Disse «vinterveienes tyranner» kan sperre ferdselen

langs veiene i rekker på opptil femti lass. Og skulle en være så uheldig å møte dem ved en slik anledning, må en for all del ikke by dem «knubbete ord», for som det heter:

“Reiser man om vinteren opp gjennom noen av de bygder i vårt land som har en livlig trelastkommers, kan man knapt unngå å støte på bord- og plankekjørere. Det er ikke noe fornøyet bekjentskap. De staup og render de huler ut i veiene med sin uvørne kjørsel og de tunge lassene sine, kunne være leie nok - det blir slingring og velting alt i ett. Men det er ingen ting imot å møte disse timberveienes tyranner selv, når de sperrer ferdselen i rekker på tredve, fir-ti, femti lass. Den reisendes rett og velvære vedkommer ikke bordkjøreren mer enn den planken som ennu ikke er skåret, eller det brennevin som ennu ikke er brent. Han tar hvil midt på veien og sperrer den så lenge han finner for godt. Ferdesfolk får ta til takke med snefonnene langs veikanten, hvis de ikke drister seg til å gjøre krav på litt av den halve veien de har lovlig rett til. Men by ikke bordkjøreren knubbete ord ved en slik leilighet. Da er han like så ferdig med neven, som han er tilbøyelig til fred og rimelighet når han blir buden på en pel brennevin. Men mindre må det ikke være; under hans utrivelige, slitsomme liv blir brennevinet både mat og drikke og klær for ham.»

I denne historien beskriver Asbjørnsen et hvilested for plankekjørerne; nemlig Borrebekken ved (daværende) Trondheimsveien (nåværen-



Tømmerhugst og plankekjøring skapte stor aktivitet i skogen, noe dette litografiet viser.

Tømmerkjørsel og Mærkning. Johan Fredrik Eckersberg (1822-1870), litografi. Udatert.
- Anno Norsk skogmuseum / DigitaltMuseum¹⁹

de Økernveien 247). Trafikken inn til Christiania fra Strømmen var nok større enn langs vår plankevei gjennom Østmarka, men Asbjørnsens beskrivelse gir et godt inntrykk av hvordan det for eksempel kunne være ved Ødegården eller Skjelbreia, som også var hvilestuer for plankekjørerne.

Asbjørnsen forteller:

«Utenfor Borrebekken står hest ved siden av hest med plankelass eller tomsleder. Noen av dem har en dott tørt høy å tygge på, og sauer og geiter spiser sammen med hestene. Inne i det store, lave rommet er det stappfullt av kjører. Skjenken som skulle fungere som en serveringsdisk, er ikke noe annet enn et stort skap i det ene hjørnet, men folk trenger seg sammen om det. Inne myldrer det av kjører, edrue og fulle. Noen av det siste slaget trenger seg omkring skjenken. Ei lang, tørr kjerring står og skjenker ut blåhvit billig brennevin av ei flaske i et halvliters mål som er brunsvart av alder og flittig bruk. I det andre hjørnet oser en glovarm kasse av en ovn, og det damper av tykke sokker og yttertøy på karene som ligger og drar seg på ovnsbenken. Langs bordet under det eneste vinduet sitter noen og tømmer glass etter glass uten å si et ord. Noen drikker og prater om tømmermålere og planker, om hestesykdommer og kjøpmenn, om trestokker og infeksjoner, om hestene Blakken og Borka, og noen spiller kort. Det er slikt leven

med fyll og kortspill og slagsmål at fanden selv møter frem.»

Rausjømarka – en stor skogeiendom i Østmarka

Rausjømarka har vært samlet som en enhet eller eiendom i lengre tid. I 1662 solgte den daværende kongen, Frederik III, Enebakk allmenning (som omtrent tilsvarer det vi nå kaller Rausjømarka) til Christopher Didrichsen fra Fredrikstad¹². Didrichsen solgte videre til futen Jens Poulsen etter bare fem måneder.

Etter en serie eierskifter kom Peder Cudrio inn som eier av Rausjø i 1761¹³. Da han døde i 1765, overtok enken Karen Cudrio¹⁴ området, og hun satt resten av sitt liv som eier av ca. 150.000 mål vest for Øyeren, inkludert Losby og Rausjø.

I 1800 var sagene i Rausjø eid av «Kjøbmand Peter Cudrioes Enkes umyndige Børn», ifølge et dokument som viser innbetalingene av sagskatt det året¹⁵. I 1837/38 solgte den daværende eieren Morten Anker¹⁶ til Hans Gulbranson¹⁷, og omkring 1860 gikk godset i arv til sønnene Carl August og Hagbarth Rudolph. Carl August kjøpte ut broren i 1870¹⁸.

Hans Gulbranson var grosserer, skipsreder, investor, forretningsmann og skogeier, og han bygde opp en av Norges største personlige formuer på slutten av 1850-tallet. Sammen med

Tømmerrennene ned til Tangentjern og Børtervann. - Ukjent fotograf / foto utlånt av Trond Burud



Westye Egeberg og Thorvald Meyer dannet Gulbranson Direksjonen for Tømmerhandelen i Christiania i 1846.

I 1907 solgte godseier Carl August Gulbranson²⁰ Rausjø til selskapet And. H. Kiær & Co, som i mange år var en av Norges ledende trelastbedrifter. I 1965 solgte Kiær-selskapet Rausjø-eiendommen til Oslo kommune ved Skogvesenet for 7 millioner kroner. Dette markerte slutten på et privat eierskap som hadde vart i 302 år.

Fløtingen i Børtervassdraget startet i Tonevann og gikk via Mosjøen til Rausjø og videre til Børtervann. I 1910 ble det lagd en tømmerrenne fra sørenden av Tonevann ned til Mosjøen²¹. Før renna ble bygd, ble tømmeret fløtt i den

kronglete bekken mellom vannene.

Demningen i utløpet av Mosjøen ble sannsynligvis oppført allerede før 1800, og den nåværende demningen ble restaurert i 2004. En tømmerrenne fra Mosjøen til Rausjø ble laget ca. 1910, og traseen er fortsatt synlig.

Demningen ved utløpet av Rausjø – som altså har røtter tilbake til 1650-tallet – ble restaurert siste gang i 2007, ved at det ble støpt nytt toppdekke og et tett lag med mur på siden som vender mot innsjøen. På nedsiden ser demningen fortsatt ut som den kan ha gjort på 1800-tallet.

Slutten for Plankeveien

Dampmaskinene som kom i bruk fra 1850 og utover, førte til at sagene kunne plasseres mer uavhengig av vassdrag og fossefall, og dermed også mer hensiktsmessig når det gjelder transport av plank og bord. Sagene i Børter ble for eksempel flyttet fra Børterelva og ned til Øyeren på denne tid (Oppgaard, 1989). Dampmaskinene muliggjorde også mer kontinuerlig drift gjennom året, når man ikke var så avhengig av stor vannføring i vassdraga.



Tømmerrenna gjennom Rausjøgrenda, ca. 1910. Hovedsetet i Rausjøgrenda, med Bygningen, Magasinet og uthuset. Ukjent fotograf / Ski historielag



Flytebrua over Mosjøtranga. Brua kunne sveives til side når det ble fløtet tømmer fra Mosjøen til Rausjø. Ca 1910. Fotograf: P. A. Ness, bruksfullmechtig Rausjø

Handelsborgerne i Christiania opplevde transporten gjennom Østmarka som tungvint og kostbar, og de syslet tidlig med planer for å effektivisere transporten fra Øyeren-området og Ytre Enebakk til bordtomtene i byen. Plankekjørere kunne kanskje avløses av en kanal med mange sluser, men jernbane var bedre. Hovedbanen fra hovedstaden til Eidsvoll 1854 løste dette problemet. I jernbanestyret satt bl.a. Thomas Heftye og Thorvald Meyer, begge store skog- og sageiere. Nå kunne de sende plankeklassene med tog; ikke trengte de kanal og ikke trengte de hester og kjørekarer.

Hovedbanen fra 1854 medførte nok en gradvis overgang fra kjøring med hest og slede gjennom skogen om vinteren til transport med lektere over Øyeren og videre med jernbanen inn til bordtomtene i byen.

Det virkelige «dødsstøtet» for Plankeveien kom med den nye Enebakkveien som ble anlagt som kjørevei fra Enebakk til Christiania på 1860-tallet. Da ble det også anlagt kjørevei fra Fjell og inn i Rausjøgrenda. De bratte bakkene opp fra Rausjø og Hella kalles for Åttetallsbakkene. Åsen på toppen av Åttetallsbakkene ble kalt Plankehøgda eller bare Høgda. Opp de bratte bakkene ble det kjørt halve plankelass, for så å laste om til fulle lass på Plankehøgda før hestene satte kursen for byen. (Saugstad, 2012).

Bakkene opp fra Rausjø var så bratte at på 1950-tallet ble det startet arbeid med en alter-

nativ veitrasé fra sørenden av Mosjøen, rundt Kjærringhøgda på nordsiden og gjennom det trange Mosjøkastet ned til Bysetermåsan. Planene her var også å få til en slags rundkjøring, der lastebilene kunne kjøre ut av marka gjennom Mosjøkastet, og tilbake til Rausjøgrenda via Åttetallsbakkene. Men anleggsarbeidet ble for komplisert og dyrt, og arbeidet stoppet opp rundt 1960. (Saugstad, 2012).

Veien langs Rausjø måtte krysse Mosjøtranga, dvs. utløpet fra Mosjøen, og her var det lenge fløting av tømmer. Brua ble erstattet av dagens bru på 1930-tallet da veien ble oppgradert.

Plankeveien i moderne tid – merking og tilrettelegging

Reidar Fønnebø er den enkeltpersonen som har betydd mest for dokumentasjon og merking av Plankeveien gjennom Østmarka. Fønnebø arbeidet hele livet med gamle veier og slep, og i tillegg til Plankeveien og andre eldre veier inn til Christiania var han særlig opptatt av slepene over Hardangervidda. Mye av Fønnebøs arbeid med gamle veier og veifar er oppsummert i boka «Oldtidsveger: slep og kongeveger: i Oslo og på Østlandet». (Fønnebø 2004).

Plankeveien ble merket og skiltet av Oslo skogvesen på 1970-tallet etter stort påtrykk og iherdig innsats fra Fønnebø. (se f.eks. Fønnebø 1973).

Mange av skiltene fra 1970-tallet er dessverre



Skogvesenets originale skilting langs Plankeveien er til dels i dårlig forfatning. - Foto: Lars Rogstad

til dels i dårlig forfatning i dag, og Østmarkas Venner er i gang med et omfattende arbeid med utskifting og supplering av de originale skiltene. Østmarkas Venner vil løfte fram den spennende historien til Plankeveien, og nå har vi fått økonomisk støtte til dette arbeidet. Riksantikvaren har bevilget 90.000 kr, og Viken fylkeskommune 43.500 kr. Dette vil bli brukt til å skilte hele traseen fra Enebakk til Oslo. Bymiljøetaten er svært positive til prosjektet, og de ønsker å delta aktivt med utsetting av skilt og tar også på seg ansvaret for vedlikehold av skiltene.

I tillegg til skiltene skal det settes opp litt større informasjonstavler i Kirkebygda i Enebakk, i Rausjøgrenda, ved Skjelbreia og ved Rustadsaga.

Plankeveien er registrert i kulturminneforvaltningens database Askeladden. Denne registreringen bygger også i stor del på Fønnebøs arbeid (Skjelsvik 1962). Byantikvarens registreringer er noe unøyaktige på noen punkter, og dette gjelder særlig kartfestingen av traseen fra Ødegården til Elvåga. Plankeveien er heller ikke registrert for de strekningene som er i Nordre Follo og Enebakk kommuner. Østmarkas Venner vil ta kontakt med Byantikvaren og Viken fylkeskommune med sikte på å korrigere og supplere denne registreringen.

Noter

1. Deler av artikkelen bygger på tekster fra rapporten «Kulturminner i Østmarka» (Rogstad 2021). Rapporten var et innspill til Byantikvarens arbeid med et kunnskapsgrunnlag for en mulig nasjonalpark i Østmarka.
2. <https://kartverket.no/om-kartverket/historie/historiske-kart/soketreff/mitt-kart?mapId=6792>
3. <https://kartverket.no/om-kartverket/historie/historiske-kart/soketreff/mitt-kart?mapId=6279>
4. <https://www.kartverket.no/om-kartverket/historie/historiske-kart/soketreff/mitt-kart?mapId=6068>
5. <https://www.kartverket.no/om-kartverket/historie/historiske-kart/soketreff/mitt-kart?mapId=6070>
6. Skytten ble kjøpt av Aker kommune 1947, og husene ble revet i 1951. Vågheim ble demontert i 1948, og flyttet og gjenoppbygd som kommandantbolig på Lutvann leir.
7. <https://www.kartverket.no/om-kartverket/historie/historiske-kart/soketreff/mitt-kart?mapId=1540>
8. <https://digitaltmuseum.no/021045470453/utsikt-fra-ekeberg-oljemaleri>
9. https://no.wikipedia.org/wiki/Fil:Plan_of_Christiana_station_grounds_1854.jpg
10. <https://www.nasjonalmuseet.no/samlingen/objekt/NG.K.H.B.06366>
11. <https://digitaltmuseum.no/021047433603/borrebekken-ved-trondheimsveien-litografi>

Noter forts.

12. Enebakk historielag: Rausjø – ei gammel grend i Enebakk. Medlemsbladet Ign 2000 nr. 2, side 7
13. Kirkeby, Birger: side 758
14. Wikipedia om Karen Cudrio: https://no.wikipedia.org/wiki/Karen_Cudrio
15. Upublisert arbeid av Bjørn Bækkelund, Norsk Skogmuseum
16. Wikipedia om Morten Anker: https://no.wikipedia.org/wiki/Morten_Anker
17. Wikipedia om Hans Gulbranson: https://no.wikipedia.org/wiki/Hans_Gulbranson
18. Røsjø, Konrad (1941)
19. <https://digitaltmuseum.no/011015418201/far-getrykk-utfort-av-johan-fredrik-eckersberg-1822-1870-og-utgitt-av-christian>
20. Wikipedia om Carl August Gulbranson: https://no.wikipedia.org/wiki/Carl_August_Gulbranson
21. Saugstad 2012, side 193.



Kilder og litteratur

- Asbjørnsen, Peter Christen. 2006. Norske folkeeventyr, bind 2. Kagge forlag, 2006
- Byantikvaren i Oslo. 2000. Oslo kulturminneatlas 2000. Byantikvaren i Oslo, 2000. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2016031048016 (lest 12.9.22)
- Eithun, Bjørn. 1974. Stedsnavn fra Østmarka. Hovedfagsoppgave, Universitetet i Oslo. Tilgjengelig på nett. https://bibsys-k.userservices.exlibrisgroup.com/view/delivery/47BIBSYS_UBO/12293971650002204 (lest 12.9.22)
- Fønnebø, Reidar. 1973. Beretning om registrering og merking av vintervegen gjennom Østmarka fra Østensjøvannet i Oslo kommune til Børter og Ekeberg i Enebakk kommune. Upublisert notat, 1973. Fra Riksantikvarens arkiv
- Fønnebø, Reidar. 1974. Den gamle vintervegen fra Oslo til Enebakk. St. Hallvard, to artikler. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digitids-skrift_2014112581045_001 (lest 12.9.22)
- Fønnebø, Reidar. 2004. Oldtidsveger: slep og kongeveger: i Oslo og på Østlandet. Orion forlag, 2004
- Historiske kart. Referanseinformasjon til hvert kart er oppgitt ved det enkelte kartet i teksten.
- Oppegaard, Ulf. 1989. Enebakkvassdragene og virksomheten der. Upublisert hefte.
- Oslo og Omegn Turistforening (red). 1964. Til fots i Oslomarka. Oslo, Gyldendal, 1964. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2014120808019 (lest 12.9.22)
- Nilsen, Knut A. 1964. På ski i Oslomarka. Oslo, Gyldendal, 1964. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2011012506080 (lest 12.9.22)
- Rogstad, Lars (red), 2021. Kulturminner i Østmarka. 2021. Lars Rogstad, Sarabråtens venner; Bjørne Røsjø, Østmarkas Venner; Knut Helge Midtbø, Østensjø Historielag, Even Saugstad, Sarabråtens venner og Frie Fuglers forlag. Upublisert rapport til Byantikvaren i Oslo. Deler av rapporten er publisert i «Fagrappport for kulturminner og kulturmiljø i forbindelse med verneplanarbeidet i Østmarka», Byantikvaren i Oslo og Viken fylkeskommune august 2021 <https://www.statsforvalteren.no/contentassets/9f-2174f5061140839e8e0051aac482a0/fagrappport-for-kulturminner-og-kulturmiljo.pdf> (lest 12.9.22)
- Saugstad, Even. 2012. Østmarka fra A til Å. Frie fuglers forlag. Oslo
- Skjelsvik, Elizabeth. 1962. Notat om fortidsminner på Skøyen nordre, Skøyen søndre og Østensjø. 17.2.1962, upublisert notat, Kulturhistorisk museum, Oslo.
- Taugbøl, Trond. 1995. Ferdsel og vegfar. Kulturminneatlas Follo. Follo Museum, Akershus fylkeskommune og Follorådet. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2008071804050 (lest 12.9.22)
- Aas, N. R. 1927. Enebakk herred : bidrag til en bygde- og slektshistorie. Kjøbelske bok- og kunsttrykkeri, 1927. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2015060808045 (lest 12.9.22)