

# Greveveien og bomstuene

Av Martin Kristiansen

Greveveien går fra Hammeren i Maridalen over Movatn og Ørfiske til Hakadals verk og er ca. to mil lang. Den sto ferdig som kjørevei i 1825 etter en lang anleggstid og er oppkalt etter Grev Herman Wedel Jarlsberg (1779–1840). Den er en forlengelse av veien fra Bærums Verk over Fossum ved sørenden av Bogstadvannet til Hammeren. Denne delen av veien ble bygget av Grev Wedels svigerfar, Peder Anker (1749–1824) på 1790-tallet, og kalles Ankerveien. Sammen forbandt disse veiene Hakadals Verk, som Anker hadde kjøpt i 1820, med stangjernhammeren i Maridalen og Bærums Verk i Lommedalen. Dette var industrilegg som Anker eide fra før. Malm, bl.a. fra gruvene øst for Grua på Hadeland, ble fraktet til masovner ved Hakadal Verk. Jernet ble fraktet til Hammeren for bearbeiding til stangjern, og derifra enten til utskipning som råvare fra Vækerø, eller til Bærum Verk for videreforedling til ferdigvarer, bl.a. ovner.

Spredningen av produksjonen synes i dag tungvint, men måtte gjøres på denne måten for å sikre tilgang til nok trekøl. Ved å samle all produksjon på ett sted, ville skogen ha blitt hugget ut i alt for store områder, og transporten av trekøl blitt uforholdsmessig lang. Jfr. rørostraktene som ble tømt for all skog rundt kopperverket av den grunn.

Peder Anker ble i 1789 utnevnt til «Generalvei-intendant for det Søndenfjeldske». Det var han som på befaringer pekte ut hvor nye veier skulle gå, og hans oppfatning var at veier skulle gå mest mulig rett fram uten særlig hensyn til terrenget. Det merker man spesielt når man ferdes langs Krokskogveien fra Lommedalen til Sundvollen, en vei som Anker fikk anlagt på denne tiden. Veianleggene ga arbeid til mange, ikke minst til bønder og husmenn i nabolaget. Men Greveveien tiltrakk seg

også folk bl.a. fra Värmland. Svenskemyra og Svensketjernet øst for Ørfiske kan være et minne fra den tiden.

Da jernverksdriften ble innstilt i 1870, hadde plankekjøringen tatt over på Greveveien. Mye av trafikken til og fra Hadeland gikk for øvrig alt på den tiden over Gjelleråsen etter at Hadelandsveien gjennom Nittedal ble anlagt omkring 1850. Den sørligste delen av Greveveien ble benyttet som anleggsvei ved byggingen av Gjøvikbanen ved forrige århundreskifte. Da skjedde en mindre omlegging av den opprinnelige veien ved Snippen. Også ved Ørfiske har en omlegging av veien funnet sted, i forbindelse med oppdemmingen av vannet.

Greveveien starter altså ved Hammeren. Veien passerer Nes gård og Brenners og går i bro over Dausjøelva ved Berentsberg. Videre forbi Sandermosen til Snippen og på østsiden av Movannene, deretter langs Almedalen til Ørfiske og forbi Våringskollen ned til Hakadals Verk. Den ble flittig benyttet også av andre enn dem som fraktet jern. Det ble derfor anlagt bomstuer for innkreving av veitoll både ved Hakadals Verk og Søndre Movatn. Det kostet 14 skilling lasset. Bomstua ved Movatn ble lagt slik at den skulle hindre snikkjøring via en vei som kom inn fra vestsiden. Lokalisering av denne stua, som for lengst er borte, ble fastlagt ved en befarung for et par år siden av Ole Svendsen, Sverre Grimstad og undertegnede. Det ble senere bygget en vei i Sørbråteskogen hvor det var mulig å komme inn på Greveveien ved Snippen. Bommen måtte da flyttes til en plass ca. 200 meter sønnenfor Snippen. Grunnmuren til denne bomstua er godt synlig i dag. Men de som ikke ville betale, og det var mange, fant nye muligheter. Ved Lurehølet (derav navnet) ble det anlagt en veistubb som kom inn på Greveveien ved det stedet som senere ble kalt Tatersletta. Bommen ble da flyttet nærmere Sandermosen. Dette var så sent som i 1916. Det ble ansatt en bomvokter, og bomstedet ble bygget som et småbruk med våningshus, fjøs, stall og uthus. Senere ble bommen flyttet til krysset ved Sandermosveien, hvor den fremdeles befinner seg. Nøkkel kan ved behov lånes etter søknad til Løvenskiold-Vækerø.

Martin Kristiansen døde 13. august, like før dette nummeret gikk i trykken. Artikkelen om Greveveien var det siste han gjorde for Historielaget. Redaksjonen kommer tilbake med en omtale i nr. 4.