

# Kongevegar i Norge

AV GEIR PAULSRUD

# Kongeveggar i Norge

AV GEIR PAULSRUD

«Kongeveggar» kallast gjerne nokre av dei viktigaste vegane som er bygd i perioden 1660–1814. I desse åra gjekk Norge over frå eit hovudvegssystem basert på ride- og kløvveggar til køyreveggar. Allfarveggar, den alminnelige landeveg, postveg, festningsveg og kongeveg er alle nemningar på hovudvegane i denne perioden, til dels overlappande. Målet var at dei skulle vera køyrande med kjerre og vogn.

Etter kvart som dei vart køyrbare, synes det som det er vegane mellom Kristiania (Oslo) og dei andre stiftsstadane som fekk kongevegnamnet.

1. København over Svinesund/Halden
2. Skien<sup>1</sup>
3. Bergen over Valdres og Filefjell
4. Trondheim over Dovrefjell

## VEGSKYSS OG POSTSTELL

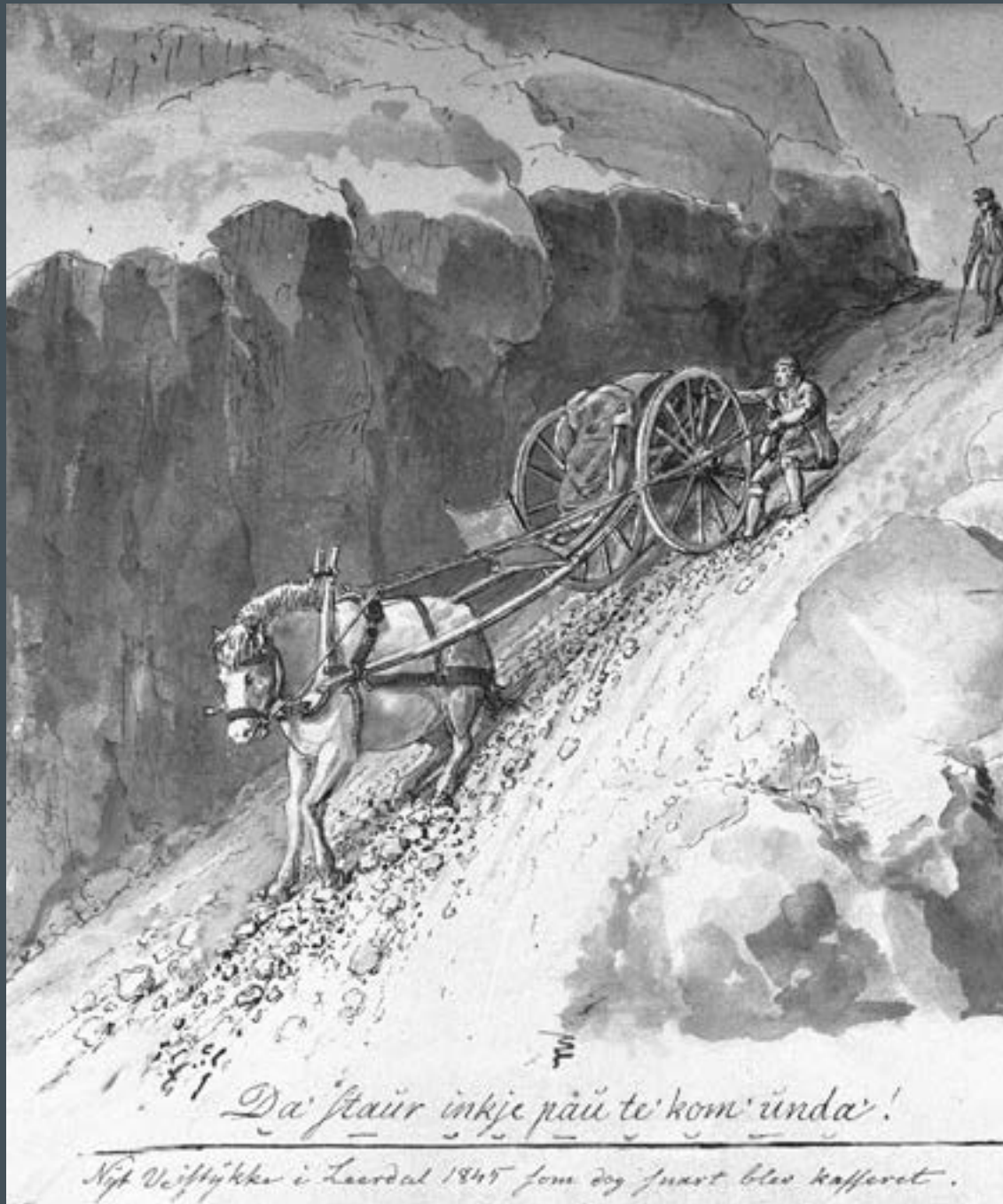
Norge hadde i mellomalderen gradvis vorte underlagt Kongen i København, og var styrt av utpeikte lensherrar. I 1660 gjorde kong Frederik III eit kupp og tok all makt i Danmark/Norge. Ved innføring av einevelde vart futar, skrivarar, prestar og geistlege så vel som offiserar, alle som ein, embetsmenn til Kongen, som var arvekonge både til Danmark og Norge. Og det var han eller hans rådgjevarar, «Cancelliet», som tilsette alle embetsmenn. Til å byrja med var gjerne embetsfolka rekruttert frå Danmark, men etter kvart vart embetsverket ei meir sjølvrekrutterande gruppe.

Veg, skyss og poststellet var av dei ting kongen ynskte endringar på. I 1736 og i 1743 kjem det forordningar om køyreveggar, dette blir forsterka i ei skysslov av 1748. Skysslova sa at det skulle vera ein skyssstasjon for byte av hestar for kvar mil (11,3 km), og ein gjestgjevargard for kvar tredje mil. Det vart og frå 1647 organisert ei post-ombringning frå Kristiania til:

## KVA ER EIN KONGEVEG?

Ein kongeveg er fyst og fremst ein hovudveg her i Norge,<sup>2</sup> med dei avgrensingar som er nemnd i førre avsnitt: nemleg at saman med vegen til Kongsberg frå Kristiania er det vegane mellom stiftsstadane som tel, som den Trondheimske, Bergenske, Fredrikhaldske og den over Drammen anten til Kongsberg eller vidare mot Sørvestlandet.<sup>3</sup> Motsett kunne vegen få namnet Kongevegen til Kristiania når du vurderte han frå Trondheim.

Omgrepet kongeveg var også brukt i Danmark. Her var det Kong Frederik II (konge 1559-1588) som irriterte seg over dei nedkøyrde vegane rundt i Danmark. Han fekk bygd sine eigne køyreveggar, som for eksempel frå København til Fredensborg, og derifrå til Helsingborg. I eit opent brev frå Frederik II av 1586 står det: *Eftersom Vor vej og reise tit og ofte falder imellem Vort Slot Frederiksborg og København har Vi ladet gøre og berede Os en vej derimellem.* Det var berre kongen og hans



Teikninga til kunstmålar Johannes Flintoe frå 1845, teksta under illustrerer godt vanskane dei reisande hadde med å passere Laukebergbakken i Galdane. Vegen vart nedlagt fem år etter at Flintoe var der.

folk som fekk bruke vegen.<sup>4</sup> Fyst langt ut på 1700-talet vart nokre av dei opna for ålmenn ferdsel. Men viktigast var det nok at det kom nye vegar mot 1800-talet som gjorde at ein ikkje trong nytta dei lenger.

Dei eldste forordningane bruker ord som «almindelige» vegar eller allfarvegar, og det kan vera synonymt med den store eller ålmenne landeveg. Omgrepet kongeveg i Norge er truleg gamalt, og rundt 1740 verkar det til å vera ein fagleg bruk av omgrepet, likevel noko forskjellig for det Nordanfjellske og det Sønnanfjellske.

Frå Kongen kjem spørsmål om den rette store landevegen. Generalvegmeister Sønnanfjells, Hans Henrik Thaulow, svarar med ei deling på reale kongs- og fæstningsveje som postvejene i landet, medan kollegaen Nordanfjells, Charles Æmilius Lützwow, reknar opp den rette kongevej mellom Trondheim og til Dovrefjell, item (som tyder også eller ved sida av) den frå Orkedalsøren til Surendalsøren samt fem eid-vegar på Vestlandet.<sup>5</sup> Desse skulle om mogleg vera 8 alen breie. I tillegg kom vegen nordover frå Trondheim, og vegen (den bergenske kongeveg) mellom Bolstadsøyri og Maristuen, som skulle vera 3-4 alen brei. Det skulle tilseie at desse vegane etter kvart som dei vart køyrevegar, skulle reknast som kongevegar eller hovudvegar, om ikkje alle fekk namn eller nemning som det.

I 1790-åra ser det ut til at Cancelliet gjev kongevegomgrepet ein ny definisjon for Norge. Frå amtmann Høyer, Ringnes i Hedmark, til Peder Anker, Bogstad, 25. oktober 1791:

*Pro memoria. Ifølge en Skrivelse til mig fra det Kongelige Danske Cancellie af 2den July sidste er det bleven antaget, at alle Veye i Landet, som befordre Communicationen i mellem Landmanden og Byerne bør ansees som Konge Veye, og som saadanne alleene at henhøre under GeneralVeyIntendancens bestyrelse; (...)*<sup>6</sup>

Det er lite som tyder på at dei fekk kongeveg-nemning, sjølv om dei skulle ha same status.

Hovudvegen nordover frå Trondheim er og nemnd som kongeveg på militære kart frå 1800-talet, men N. F. Krogh, som hadde ansvaret for vegbygginga i perioden 1768-1800, brukte omgrepet berre om vegen som gjekk til Kristiania over Dovrefjell.

I instruksjonen av 1768 er det delt inn i Den store Konge-Vej og de øvrige lande, bøygde, kirke og Ting-Veje.<sup>7</sup> Her er det nok den store kongeveg og landevegane som er hovudveg-omgrep, og dei andre er bygdevegar.

Hans bror Georg Anthon nemner i sin lensmannsinstruks frå 1767: Den almindelige Kongs-Vei imellem Svin-sund og Trondhiem, de andre bra Kongs-Veje imellem Fæstninger og Kiøbstæder og dessutan Bøygde og Tings-Veje.<sup>8</sup> Her må nemnast Vingerske kongeveg og kongevegen gjennom Østerdalen. Vegen mellom Ski i Akershus og over Onstadsund har til dels fått tilnamnet «den indre kongevei».

Ein har også dei viktige postvegane frå Bergen til Trondheim og til Stavanger som er bygd på 1780-talet. Dei har også i prinsippet same status som kongeve-



gane, men dei har aldri fått namnet, kanskje med unnatak av ein strekning frå Trondheim og sørover gjennom Skaun og til Surnadalsøra.

I dag er det andre vegar som har fått kongevegnamnet, mellom anna kongevegen over Hemsedal, som var ferdig bygd i 1840, men som per definisjon er ein hovudveg. Frå og med Veglova av 1824 brukast omgrepet hovudveg. Om namnet heftar ved eldre staselege hovudvegar, bør dei fortsatt heite kongevegar. Namnet skjemmer ingen.

#### SOMMAR- OG VINTERVEGAR

Tradisjonelt er det sleden som er køyrereis-skapen i Norge. Den var særst grei å bruke vinterstid på snø og is. Han kunne og brukast sommars tid, men slitast på tre-meiane var større då. Sommarvegen var gjerne lagt der det var turt og godt mel-

lom grendene i barmarkstida. Varene vart helst kløvja der ein ikkje kom til med båt. Bruene var gjerne lagt på stader der det var lettast å få bygd brua slik at ikkje isen i vårløysinga tok ho. Var det vanskeleg å byggje bru, kunne dei heller ha ei ferje og ein ferjemann. Vegen låg gjerne høgt i lia, der det vart tidleg bart. Elles kunne det der det var naudsynt leggjast tett med kavlar eller små stokkar der det var myr, slik at ein kunne gå nokolunde trygt.

Vintervegane gjekk ofte i dalbotnen etter tilfrosne elver og vatn, den kunne også gå over innmark, og var som regel meir rett fram enn sommarvegane. Dette var eit system som hadde utvikla seg gjennom hundreåra, og alle visste kva rett og plikt dei hadde i veghaldet. Magnus Lagabøtes landslov av 1274 hadde fem paragrafar om veghald. Dei gjaldt for at folk skulle koma fram, det handla

Sommarstid var kløyving den vanlege måte å frakte varar på før det vart køyrevegar.

Om vinteren brukte ein slede. Spisslede til personfrakt til andre sledetyper til å frakte varer. (Teikning av Johannes Flintoe)

om vedlikehald av vegar og bruer, kven som hadde plikt til å halde ferjer og ferjemenn, oppsyn med vegane, bøtelegging og når ein skulle gjera vegarbeid.

Vintervegane er ikkje nemnd i det heile, det tyder nok berre at det ikkje var problematisk i høve til dei fastbuande. Vegane vart ikkje brøyta, snøen vart tvert om trakka til. Stort sett var det liten trafikk. Dei få gongene ein møtte nokon, måtte ein vike og svinga ut or vegen eller bli ståande i vegkanten til den andre hadde køyrt forbi. Dette var nok smalt i høve til at vegen skulle vera rydda i ca. 4 m breidde (eller 8 gamle norske alen) etter lova.

Vintertrafikken var nå ein gong ikkje stor dei fleste stader i Norge. Ofte gjekk og bøndene saman og køyrte ilag når dei hadde ærend, det kunne bli lange karavanar med hest og slede. Dette var praktisk også av di dei kunne hjelpe kvarandre med å køyre fyst og trakke opp vegen dersom det var kome snø.

Særleg kjent er den såkalla planketrafikken frå Romerike til Kristiania, der plankane vart sendt til utlandet. Planketkøyrarane var kjende for å drikka mykje alkohol og ikkje vera så flinke til å ta omsyn til andre. Når bønder kom med sine marknadsvare og møtte planketkøyrarane, var det berre å halde seg langt ut or vegen, dersom ein ikkje hadde ein særskild mann fremst i fylgjet, da. Slike forteljingar er det mange av.

Vinterstid var det enkelt å krysse elvar på isen, og der det låg til rette for det, vart vegen lagt på elver og vatn. Det var generelt farefullt å reise på denne tida, og ein måtte vurdera farar heile tida.



Det var eit omgrep som særleg var brukt vår og haust: førefall. Det tydde at vegen ikkje var farbar, og då held ein seg i ro til vegen tørka opp, eller til isen hadde gått, slik at ein kunne bruke båt. Om hausten måtte ein av og til vente til telen var kome i jorda og snø og is hadde lagt seg.

#### KONGEN VILLE HA KØYREVEGAR

Kong Christian IV (konge i Danmark/Norge 1588-1648) var mange gonger i Norge. Dette var ei uroleg tid i Europa, og det var mykje ugreitt mellom den danske og den svenske kongen. Vegane med skansar for å forsvare seg mot Sverige var ein viktig sak her i Norge. Å få køyrbare vegar til og frå bergverka som vart etablert på 1600-talet, vart og eit krav. Ikkje minst

gjorde ein aukande mengde kongelege tenestemenn, vane med køyreveggar, at ein ynskte å betra framkomsten her i landet.

Den eldste bygde køyrevegen vi kjenner til, var at kong Christian IV i 1624 ville ha køyrbare veg mellom sølvgruva på Kongsberg og til Hokksund, om lag 2 norske mil, eller rundt 26 km. Den fyste forordninga om køyrbare vegar frå 1736 inneheld kravet til å «rette og forandre» vegen med ei presisering om å «forandre og forbedre» den.<sup>9</sup> I 1643 kjem eit brev til statthaldaren der han vil ha vegane i betre stand for å skåne køyretøy. Det blir skrivne at vegen skal «jamnast og uthog-gast» slik at det blir ei flat køyrebane.<sup>10</sup>

I 1648 kjem skyssforordninga som og inneheld eit punkt om allfarvegane og andre vegar. Betring av vegane i Norge skal gjerast med å grave ut vegen og jamna han, tørleggja han over myrer og fylle med stein, grus eller ris og bar og liknande. Dessutan skal ein ta vekk lause steinar i vegbana. Det skal byggjast sterke bruer over bekker og elver. Ein god køyreveg gjer at ein på ein slede, vogn eller kjerre kan køyre meir gods enn på tre eller fire sledar eller kløvhestar etter den gamle vegen.<sup>11</sup>

Ansvar for desse kongelege påboda var greitt. Futane skulle styre dette saman med lensmannen, som var den lokale representanten i kvart sokn. Truleg hadde han tidlegare også hatt eit ansvar for veghaldet. Om ikkje anna var det nok han som fylgde opp om ikkje folk stilte opp for å halde vegane ved like. I alle fall skulle fut og skrivevar sørge for å fordele byrdene på bøndene på ein mest mogleg rettferdig måte. Det var i seg sjølv greitt og ikkje minst akseptert for

vedlikehaldet, men i tillegg skulle bøndene heretter byggje om vegane, retta dei ut og gjera dei køyrbare med hest og vogn.

Dette var ikkje dei einaste nye krav til bøndene, dei skulle stilla med og ruste ut soldatar, ha militære i pensjon, sørge for skyssing utan vederlag for kongens tenestemenn og mot betaling frå andre. Dessutan skulle det vera ein postbonde som frakta posten mellom stiftsstadane. Det vart stadig fleire skattar. Sjølv om folketallet auka i denne tida, vart det heile tida større krav til dei som åtte eller forvalta eigedomar.

#### GENERALVEGMEISTAREN

Påboda om vegbygging gjorde kanskje nytte, men ikkje nok. Futane hadde mange nok oppgåver om han ikkje og skulle byggje veg, og han skulle vega det opp i mot dei andre samfunnsoppgåvene. I alle fall vart det peikt ut eit par veginspektørar i 1664, det var i Akershus stift og i Stavanger stift. Året etter kom to nye stillingar i staden, nemleg ein generalvegmeister Sønnanfjells (Austlandet og Sørlandet) og ein Nordanfjells (Vestlandet og Trøndelag). Generalvegmeisterembetet kom til å eksistera fram til 1824, med avbrot både Nordanfjells og Sønnanfjells.<sup>12</sup> I Nord-Norge var det ikkje særleg aktuelt å byggje vegar på denne tida.

#### INSTRUKSEN

Bestallingsbrevet til kapteinløytnant J.S. Hauritz som inspektør for Akershus stift og underliggande amt frå statthaldar Ulrich Friderich Gyldenløve er datert 23. september 1664. Det skulle visstnok

Steinhellebru av Hammers prinsipp ved Sindreøyane i Stryn, Sogn og Fjordane. Steinhellebruer var ei god løysing på stader med liten tilgang på tømmer. Dei var vanleg på postvegane på Vestlandet og dei fleste vart bygd i første halvdel av 1800-talet. (Foto: Rasmus G. Værn)



også gjelde for både Hauritz og Helvaderus da dei ble utnemnd som generalvegmeistrar i 1665.<sup>13</sup> Det inneheld sju avsnitt om landevegane, som etter Kristian IVs norske lov av 1604 er av to slag: nemleg den alminnelege veg som går gjennom landet og så den som går frå fjellet og til kjøpestadane. Desse vegane skal gjerast mest mogleg «beqvemme», slik at den reisande kan koma fram så vel med vogn som ridande. Vegen skulle vera 8, 10 eller 12 alen brei, dvs. ca. 5-7,6 m alt etter trafikk og terreng. Fjell skulle brennast bort, og vegen skulle byggjast opp, slik at ein utan fare kunne reise, myrer skulle fylles med ris, stein og torv eller kavleleggjast. Det skulle ordnast med bruer eller ferjer, der det var vanskeleg å kome rundt fjordar skulle ein og ordne ferje. Futen skulle sørge for at bøndene stilte opp til vegarbeidet, utan at det skulle gå ut over onnene. Vedlikehaldet skulle delast i parsellar fordelt på skyld. Dei som ikkje hadde vegen over sin eigedom, skulle og bidra med å byggje

flåtar eller prammar og bruer over større elver. Byrdene måtte fordelast over soknet etter ei taksering av generalvegmeisteren eller hans fullmektig, futen, skrivaren og 6 menn av ålmugen. Dessutan må futen sette opp eit manntal på alle heile, halve og øydegardar med unntak av postgardane, der det nemnast opp gode bønder som er ansvarleg for sitt «leg», seinare kalla rode.<sup>14</sup> Vegane skal inspiserast ein gong i året. Avvik blir dømt etter landslova. For å dekke utgiftene til dette vart det utlikna ein skatt på åtte skilling for kvar fullgard. Denne tolla vart seinare justert til fire skilling, noko som gjaldt for store delar av 1700-talet.

#### EMBETSFØRINGA

Sjølv om instruksen kom i frå høgaste hald, vart det nok ikkje godt motteke. Det at det kom endå ein ny embetsmann som skulle arbeide med og instruera det same embetsverket, som elles i hovudsak var styrt av amtmannen og stiftsamtmannen,

#### Kongeveggar ca 1790

1. Den Fredrikhaldske
2. Til Kongsberg, og til Kristiansand og Stavanger
3. Den Bergenske
4. Den Trondheimske



Kart over dei viktigaste kongevegane. Dei røde linene syner dei klassiske kongevegane, dei stiplede vegar delvis konstruert som kongevegar.



Dei første køyrevegane var egna for lette køyretøy. Karjolen hadde plass til ein person og gjerne skyssgutten som tok hesten attende til skyssstasjonen.

ville medføre meir arbeid. Alt i 1670 vart stillingane lagt ned, då dobbeltmonarkiet måtte rasjonalisere bort nokre stillingar. Generalvegmeistrane hadde tydeleg vist at det var eit behov for vegar, for etter fire år vart stillingane tekne oppatt.<sup>15</sup>

Då meistaren gjekk bort Nordanfjells i 1677, stod stillinga tom inntil 1700, då den sivile Peter Dreyer tok over embetet. Han fekk mellom anna flytta Trondheimske kongeveg frå Meldal og Skaun til Melhus over Soknedal, og ikkje minst bygd om vegen over Vårstigen, slik at den til naud var kjørbær.<sup>16</sup> I 1702 tok Ulrich Fridrich Boysen over etter sin far som generalvegmeister Sønnanfjells. Den store oppgåva da var å få ein brukbar køyreveg til Frederik IV si kroningsferd i 1704.

Fram til slutten av 1760-åra var det nok fleire gonger gjort gode tiltak for å få god veg. Kanskje fyst og fremst etter kongevegar og viktige festningsvegar. Men byggeteknikken var enkel, og vedlikehaldet vart gjort berre eit par gonger i året, så vegane var nok berre så som så. Det var og gjort eit krafttak av postkontrollør Jens Schanke for å utvikle postverket på midten av 1700-talet.<sup>17</sup>

Generalvegmeister Ulrich Fridrich Boysen er ein av dei tidlegaste vi kjenner til som brukar nemninga kongeveg (1723), den vanlege nemninga på den tida er den store landeveg eller allfarvegen. Karl Emil Lützow, som byrja som generalvegmeister i 1723, reiste nordover frå Kristiania til Trondheim i ei chaise (vogn med kalesje) i august. Dei ca. 500 km gjekk greitt på 16 dagar inklusive kviledagar, men det var nokre delar av vegen

som ikkje var heilt på stell. Mellom anna måtte både generalvegmeistaren, kona og tenestejenta ride over Vårstigen.<sup>18</sup>

Kongen ynskte tilbakemelding om korleis ein kunne betra hovudvegane hausten 1739.<sup>19</sup> Her manglar rapporten frå Austlandet, men Sørlandet og Vestlandet har med små unnatak ikkje køyrevegar i det heile. Stort likare var det ikkje i Trøndelag heller, sjølv om ein til nød kunne ta seg fram med vogn til Trondheim etter kongevegen over Dovre. Det var heller ikkje køyrande mange stader på Austlandet, som det kjem fram frå andre kjelder. I prinsippet var det køyrbart frå Kristiania (Oslo) og til Drammen/Larvik, til Halden/Svinesund, til Eidsvoll og til Elverum over Kongsvinger. Dessutan var vegen farbar med kjerre og til nød vogn frå Elverum/Tangen over Hedemarken og opp Gudbrandsdalen og over Dovrefjell. Langs grensa og i mot Sverige kunne det nok vera ein og annan køyrbær veg i samband med festningar eller skansar. Om bergenske postveg frå Kristiania veit ein ikkje noko om kor køyrbær den var på denne tida.

#### DET FRANSKE PRINSIPP – AKSEPT FOR KØYREVEGAR

Generalvegmeistarembetet vart lagt ned Nordanfjells i 1748 og Sønnanfjells i 1757. I 1761 kom det ein ny generalvegmeister Sønnanfjells, men han døde same år. Seks-sju år seinare vart brørne Krogh tilsett med to års prøvetid, Georg Anton Sønnanfjells ifrå 1767 og Nikolai Frederik Nordanfjells i frå 1768.<sup>20</sup> Begge fekk fast stilling etter prøvetida. Ikkje berre

det, frå 1780-åra blir det to nye generalvegmeistrar, ein for Sør-Sørvestlandet og ein for Vestlandet.

Nye krav til vegar, påverka frå «L'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées» i nærleiken av Paris, vart bygd på Sjælland på midten av 1760-talet. I Norge var desse prinsippa også kjent,<sup>21</sup> men å byggje vegar av europeisk standard var ikkje realistisk. Men nokre særdrag kunne dei bruke: å byggje vegar med «like linjer», eller dei rette linjers prinsipp. Vegen skulle ta seg godt ut, gå rett

fram, vegakslane skulle vera avgrensa mot grøfta på kvar side, gjerne mura opp, lengdeprofilen skulle vera jamn over alle små dumper og dæler i terrenget.<sup>22</sup>

Vegen kunne vera bratt, bakke opp og bakke ned, men han låg som ei stram snor i terrenget. Det byrja elles å bli mangel på trevirke mange stader i Norge, og dei byrja byggje kvelvbruer av stein. På Vestlandet fekk dei rundt 1800 ein særskilt variant med utkraga steinhellebruer. Desse er også i dag nokre av dei mest særmerkte kulturminner ein har

Den første køyrevegen gjennom Gudbrandsdalen stod ferdig mellom 1665 og 1704. Den vart lagt om i 1770-åra. (Foto: Geir Paulsrud)



Vårstigen vart truleg bygd som enkel veg rundt 1700, men vart lagt om rundt 1770, og lagt ned som hovudveg i 1854. (Foto: Geir Paulsrud)

Kongevegen over Dovrefjell når opp i 1200 meter over havet ved Hardbakken, her med utsikt mot Allmannarøysa. (Foto: Geir Paulsrud)

i Norge, dei aller fleste er bygde i fyste halvpart av 1800-talet.

Framleis var det slik at tunge varer eller store mengder, vart frakta med båt der det gjekk an, og elles var det tryggast og billigast å frakte med slede på vinterføre. Vegane var ramma inn med steinmurer mot grøftene, med stabbesteinar eller rekkverk der det var naudsynt. Vegbana skulle ha ei overhøgde på midten, slik at vatnet rann ut til kvar side. Alle stader der det var naturleg skulle det byggjast stikkrenner, slik at vatnet vart leda under og vekk frå vegen. Det skulle helst vera grus på køyrebanane, men kva som var inne i vegkroppen var ikkje så farleg, ein kunne godt bruke sagflis, bar og kvist, det var stort sett berre kjerrer og lette vogner som skulle gå der.

Store delar av kongevegnettet vart lagt om og nybygd. Krogh-brørne styrte effektivt arbeidet i sine distrikt, viktigast for Georg Anthon var nok lina opp frå Kristiania (Oslo) gjennom Gudbrandsdalen og til Porten på grensa til Sør-Trøndelag. Til dømes langs Mjøsa mellom Minne og Tangen brukte ein helst båt om sommaren og køyrde på isen vintertid. Her fekk han i 1768 endeleg bygd ein køyreveg der ein kunne ta seg fram med hest og kjerre.<sup>23</sup>

Men dei møtte vanskar, til dels store vanskar. Årsaken var samansett. Stort sett var det gode tider for bøndene i denne perioden, rikeleg med arbeidskraft, men det var dei som skulle underhalda heile statsapparatet, og dei tykte nok det kunne bli i meste laget av skattar og plikter. Vedlikehaldet av vegane hadde dei hatt heile

tida, men å byggje nye vegar var dei ikkje alltid einige i. Elles kunne vær og vårløysing skapa problem.

Til dømes i Gudbrandsdalen var det ein flaum i 1760 som hadde gjort stor skade. Men i 1789 kom det ein særleg stor flaum, med mykje jordskred og små bekkar som øydela både åker, eng og tok med hus, mange husdyr og fleire menneskjer. Denne katastrofen vart kalla Storofsen. Den øydela vegen med bruer over ein strekning på 10 mil, det vil seia over 110 km. Peder Anker, som var utnemnd som generalvegintendant same året, fekk ved ei synfaring sjå korleis flaum og skred hadde fare fram. Han fekk satt inn soldatar til å byggje ny veg ved Selsvollane og byggje oppatt vegen andre stader der den var øydelagd. Han fekk også ordna slik at kongen gav ekstra pengar til vegbygging for å hjelpe distriktet.<sup>24</sup>

Samarbeidet mellom generalvegintendanten, generalvegmeister Ingier og vegmeister Blix førte til mange betringar av vegen over heile Austlandet. Alt dette vart gjort ved hjelp av utkommanderte soldatar, sjølv sagt i tillegg til pliktarbeidet til bøndene. Det mest særmerkte med desse vegane var mykje murar, og det blir sprengt vekk ein del bergpallar. Under generalvegmeister Rummelhoff på Sørlandet og hans kollega Hammer på Vestlandet blir det og rydda, sprengt vekk fjell og mura mykje kongeveg frå rundt 1790, slik at ein til ein viss grad kan seia det var køyrande både til Bergen og etter kvart til Stavanger frå Kristiania (Oslo) med hest og karjol. Det siste var likevel ikkje heilt realisert før rundt 1840.



Kongevegen gjennom Vindhellaskaret vart bygd i 1808, men lagt om med større svingar og slakere stigning etter berre litt over 30 år. Men også denne vegen fikk ein kort levetid, og vart i 1872 erstatta av ein ny køyreveg som gikk rundt fjellet i staden for over. (Foto: Geir Paulsrud)

Rundt 1814 var ei dramatisk tid i Norge. Stormaktene ville at Norge skulle høyre saman med Sverige. Norge fekk i full fart godkjend sin eigen grunnlov, og kom så i union med Sverige. Men landet hadde gjeld til Danmark og måtte etablere sin eigen økonomi. Dette gjorde det ikkje lett å fortsetja å byggje vegar, men rundt 1820 synes vegbyggjinga å vera komen i god gang att.

Landet fekk ei ny veglov i 1824, som mellom anna slo fast at heretter heitte det hovudveg, noko som også eit par tiår hadde vore den vanlege nemninga. Her slo dei fast at hovudvegane skulle ha steinkvelvbru over elvane der det gjekk an. Elles var det slutt på at generalvegmeistrane skulle styre vegstellet, det vart lagt under amtmennene.

Mange strekningar vart bygd om og rehabilitert i tida framover. No var det ikkje lenger eit litt fjernt byråkrati som

bestemte, men eit samfunn som sjølv etter evne bygde dei vegane dei hadde råd til. At vegar var viktig fekk ein mange døme på. Unionskongane, ikkje minst Karl Johan, var særst ivrige på å byggje mellomriksvegane mellom Sverige og Norge. Byggjeteknisk endra dei på den strenge lineføringa. Sjølv om vegane fortsatt var bratte, vart dei mjuka opp med fleire svingar og litt lettare framkome. Det er i denne tida at Vindhella blir bygd om slik vi ser ho i dag, og kongevegen over Galdane blir nedlagt og hovudvegen flytt til Seltåsen.

I 1846 opprettar dei eit nytt departement, Indredepartementet, og under det blir vegsakane lagt. Det blir og engasjert ein teknisk assistent, det er byrjinga på vegdirektør-embetet. Dei teknisk sakkyndige kjem snart med nye normer for korleis vegane skal byggjast – men det er ei anna historie.



Den eldste kongevegen over Dovrefjell, hadde opprinneleg ein bredde på 2–3 meter mellom grøftane. Grøftane er der, men er gjennom åra fylt igjen av vegetasjon. (Foto: Geir Paulsrud)



#### LITTERATUR

Just Broch: Veier og Veivesen i Norge, Oslo 1936  
 Andreas Baalsrud: Highways of Norway, Oslo 1925  
 Finn Erhard Johannessen: Alltid Underveis: Postverkets historie gjennom 350 år. Bind 1: 1647-1920, Oslo 1997  
 Yngvar Nielsen: Det Norske veivæsens Udvikling før 1814, Christiania 1876  
 Geir Paulsrud: Vegvesenets arbeidsoppgaver og organisasjon over en 350-års periode. Årbok for Norsk vegmuseum 1996  
 H.W.Paus: Norges Generalvegmestre 1665-1824, Oslo 1966

Mentz Schulerud: Langs kongevei og fantesti, Oslo 1974  
 Torben Topsøe-Jensen: Ad hjulspor og landeveje, København 1966

#### ARKIV:

Vegmeisterarkiva i dei ymse statsarkiva: her er brukt mange døme frå Statsarkivet på Hamar, Opplands amt Veibrev/Veisaker 1761-1800 (SA veisaker)  
 I Riksarkivet kan nemnast Peder Ankers arkiv og Stattholderarkivet

#### NOTER

- 1: Johannessen 1997 side 27
- 2: Kongeveg, eller i dagligtale gjerne kongsveg, kjem vanlegare i bruk i andre halvdel av 1700-talet. Formelt går det ut av bruk i 1824 med veglova, men i folkemålet er det vanleg brukt fram til midten av 1950-talet
- 3: RA, Peder Ankers arkiv: Befaringsrapport for Generalveintendansen med Rodeskjema fra 1789 PK. II no. 6 Breve 1789-1793. Sjå for eksempel NVM 2000 side 107-109
- 4: Topsøe-Jensen 1966 side 69-77
- 5: Rigs-registrarer bind 21 side 564/576 om Veivæsenets tilstand 1739-1740
- 6: Kopi av korrespondanse som finnes på Norsk vegmuseum, truleg frå Peder Ankers arkiv i RA
- 7: Paus 1966 side 107
- 8: Årbok for NVM 2000 side 82-97
- 9: Rigs-registrarer bind 7 1635-1640 side 151
- 10: Rigs-registrarer bind 8 side 283
- 11: Rigs-registrarer bind 8 side 216/21
- 12: Paus 1966 side 13-18 og 36-37
- 13: Paus 1966 side 84-90
- 14: Årbok for NVM 2000 side 98-109 og Årbok for NVM 2001 side 216-217
- 15: Paus 1966 side 94-95
- 16: Paus 1966 side 58
- 17: Johannessen 1996 side 131
- 18: Årbok for NVM 2001 side 34-40
- 19: Norske samlinger 1850 side 564-578
- 20: Paus 1966 side 66-70
- 21: RA, Statholderarkivet C VI Kopi B 1750-1771 Stat.prot. nr. 3 1759 1763, side 57a-59b. Brev frå visestattholder Jacob Benzon til Rentekammert vedrørende opphevelse av generalveimersterrembedet datert 25.okt.1760
- 22: T.d. Paus 1966 104-114: Instruks for N. F. Krogh 1768
- 23: Mye korrespondanse under SA, Hamar: Veisaker om uvilje frå bøndene på Hedemarken og Gudbrandsdalen om å bidra til å få bygd vegen i åra rundt 1767-69
- 24: SA Hamar: Veisaker og RA: Peder Ankers arkiv