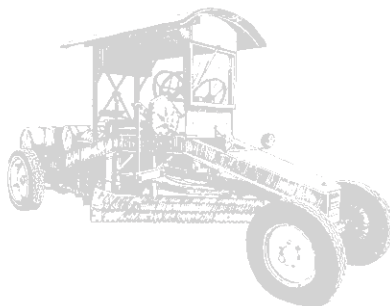




Denne artikkelen er gjengitt i
Norsk vegmuseums årbok for 2024

Den vestlandske hovudveg

AV GEIR PAULSRUD



Gammal og ny Rørdal bru i to generasjonar postveg mellom Lyngdal og Fedafjorden. Ridevegen Torfinn Normann Hageland står på, er bygd på 1600-tallet, og blei avløyst av køyrevegen i 1830-åra. (Foto frå 1994: Torgunn Trydal)

Den vestlandske hovudveg

AV GEIR PAULSRUD

Frå 1647 var vegen frå Kristiania og sørvestover ein postveg. Fyst til Skien, etter kvart til Kristiansand og Stavanger. Korleis han vart køyrande med hjuldoningar? I Vestfold var vegen ganske tidleg køyrbar, men mellom Larvik og Skien og vidare vestover var det i 1780-åra berre kløv- og ridestiar. Her vil eg sjå på tida frå 1700-talet og fram til midt på 1800-talet, då vart postvegen køyrande gjennom Agderfylka og Rogaland til Stavanger. På 1800-talet vart vegen kalla Den vestlandske hovudveg og frå rundt 1920 Den sørlandske hovudveg.

IHolck sin «Norske Veyviser for Reyssende» trykt i København i 1774 heiter det:

I denne Posttour fra Laurvigen af og i Vester efter igiennem Listers og Mandahls, samt Jedderens og Dahlnes Fogderier, er det for det meeste heel besværlige Veyer, og paa mange Steder Hede (hei) 1, 1 ½ og 2 Mils Længde, bestaaende deels af Moradser (sump eller myr) og Deels Bierge, og paa sine steder Steifulde eller Precipicer (bratte stup, loddrett fjell).

Posten maa om Vinteren ofte overbringes paa Schier, formedelst dyb Snee, da en Hest ikke kan fremkomme, saasom de omkringboende ey holder Veyen open.

Her høyrer vi at vegen frå Larvik til Stavanger går gjennom store hei-område der han anten ligg i myr eller i svært bratt terreng. Dette er i det store og heile ein kløvveg det handlar om. Han er så dårleg at han heller ikkje kan køyrast over alt med hest og slede om vinteren, men ein må bruke ski for å få fram posten. Og dette gjeld så seint som i 1774, 110 - 130 år

Geir Paulsrud (f. 1951) er veghistorikar, magister i etnologi, og var direktør for Norsk vegmuseum 1985-2011. Han arbeide hovudsakleg med kongevegane til han blei pensjonist i 2023.



etter at postruta er opna og 110 år etter at generalvegmeisterembetet er etablert.

Etter at statthaldaren Hannibal Sehested fekk satt i gang postruter mellom København og Kristiania, samt til stiftsstadane frå 1647, byrja det kome nye krav til vegane. Sjølv langs kysten mellom Kristiania og Stavanger var det betre å føre posten over land heller enn langs den usikre kyststripa. Posten vart frakta av bønder som hadde fritak frå skyssplikt og vegarbeid, dessutan fritak for militærteneste, imot kvar veke å frakte posten til neste postbonde og det i kvar retning.¹



Vestlandske
hovudveg på Sol-
berg i Arendal.
(Foto: Karl Ragnar
Gjertsen)

Dermed måtte det gjerast avtale med ein eller fleire bønder for kvar 1-2 mil (i passande avstand) mellom stiftsstadane. Vegen måtte leggest slik at det ikkje vart for langt mellom postgardane, noko som var krevjande mange stader. Men såleis kan ein enda i dag rekonstruera postvegen i fleire tidsperiodar gjennom Bamble, Agder og til Stavanger.

Til å byrja med gjekk posten til Skien, i 1650 kom han til Kristiansand og i 1653 til Stavanger.² Til Skien gjekk han over Helgeroa til Brevik med båt. Derifrå kan sjå ut til at han i byrjinga gjekk lenger inn i landet i mot Aust-Agder, her nemner Johannes B. Irgens desse postgardane: Findal, Søtvet, Frønes, Øen, Fjeldet, Henseid, Vefald, Noland, Heldal, Rød og Brøsjø. Desse ligg i Bamble. Johannesen nemner Solum og Drangedal som blir same vegen.⁴

Etter at postkontoret i Brevik vart oppretta i 1689 vart ruta endra til Grasmyr, Aaby, Stokke og Fosstveit i Bamble.³ Biposten til Kragerø vart teke ut ved postgarden Dørdal. Posten vart opna i Søndeled «som var tolderens gård i Østerri-

sør». Postkontoret i Risør kom 11.november 1710.⁵

Det neste poståpneri låg i Sandstø, for å ta ut brev til og frå Arendal. Postkontor i Arendal vart oppretta 1706. På strekningen Kristiania-Kristiansand brukte posten fem døgn. Avgang frå Kristiania vart i 1694 satt til fredag kl. 12. Stavangerposten låg over to døgn i Kristiansand før den vart sendt vidare fredag kl. 12. Dette var på grunn av at dei høgare embetsmenn skulle få tid til å ekspedera om posten. Mellem Brevik og Arendal var tida for postbøndene sett til 24,5 timer «formedels veienes besværlighet på visse steder». Frå 1741 vart den sett ned til 21 timer. Nærast Kristiansand gjekk posten oftast til sjøs. Arendal - Kristiansand skulle gå på 14 timer, etter 1741 på 12 timer. Etter 1805 vart det postgang to gonger i veka mellom Kristiania og Kristiansand. Dette nemnd i Irgens sitt notat, skrive rundt 1984.⁶ Han baserte seg på kjelder frå Posten.

Postruta vart forlenga til Stavanger i 1650-åra⁷, truleg i 1653. Den gjekk frå Kristiansand over Vågsbygd (Fiskå og Kjos) til Søgne, frå Lone over Dal, Tofte,

Try, Systad og Holum, over Veå og Blørstad til Vigeland, Lenefjorden og Lyngdal. Så over Opofta og med ferje over Fedafjorden og over Øysæ til Bakke, og inn i Rogaland over Åna-Sira, Moi, Bjerkreim, Sandnes og Stavanger. Her var det lite av sjølsagte vegleier, og vegfarendra seg noko over tid. Mange stader måtte dei føre posten gåande. Det var utfordrande nok.

I Vest-Agder har ein Anne-Sofie Opofta si avhandling Postvegen og Vestlandske hovudveg gjennom Vest-Agder (1980) og ikkje minst Gamle veger i Vest-Agder av Torfinn Normann Hageland (2000) som gjev ei detaljert og påliteleg oversikt over mykje av endringane. Elles er det Hans Seland som har gjeve ei oversikt over utvikling på midten av 1800-talet gjennom sin analyse av vegmeisteren Georg Daniel Johnson. I Aust-Agder har Johannes B. Irgens, vegsjef 1958-1975, arbeidd mykje med å samle opplysningar om hovudvegane og ikkje minst om generalvegmeister Bartolomeus Rummelhoff som fekk bygd køyreveg gjennom Aust-Agder.

Postvegen var ein kløvveg som etter kvart festa seg som ei gjennomgåande veglei. Når Rummelhoff byrjar bygge køyrbar veg, er det i prinsippet ein kongeveg som er sju alen brei. Frå 1824 døypt til Den vestlandske hovudveg. Den synast ikkje å ha vore ålment kalla kongeveg i Agderfylka. Rummelhoff som var generalvegmeister frå 1790 til 1818 omtala alltid hovudvegen som postvegen.

GENERALVEGMEISTRANE

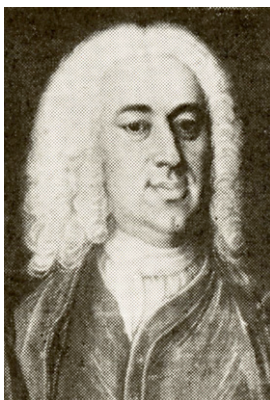
Det synest ikkje å ha vore alvorlege forsøk på å bygge køyreveg mellom Larvik

og Stavanger før slutten av 1700-talet. Det var ein kløv- og rideveg om sommaren, og det var til dels ein eige vinterveg for hest og slede over islagte vatn og frosne myrar. Det viktigaste var å halde bruene i orden på sommarvegen.

Generalvegmeistrane austanfjells skulle halde postvegen til Stavanger. I 1664 vart Peder Stephensen vegmeister i Rogaland og Agder (Stavanger stift), men vi høyrer ikkje meir om han anna enn at han i 1670 blir utnemnd til fut i Nedenes. Seinare synest det i Rogaland å vera futen som blir delegert fullmektig-ansvaret.⁸

Frå Hans Henrik Thaulow (generalvegmeister 1729-57) har vi noko korrespondanse. Han har sjølv meir enn nok med Austlandet og brukar fullmektigar på Agderfylka. Det er i hans tid at vegen blir flytta til Groheia og Kvislevatnet og ned over Rosseland frå Kristiansand til Søgne i 1741.⁹ Kanskje var dette for å få ein tolleg bra rideveg, mellom Kjos og Søgne var det stader der ein måtte bruke stige for å kome fram.¹⁰

31. juli 1742 skriv fullmektig Marquand som, attende til Moss der Thaulov budde, ein rapport til generalvegmeisteren. Det er ikkje noko oppløftande rapport. Korkje i Bamble eller Nedenes (Aust-Agder) møtte bøndene opp til møte med fullmektigen og vedlikehaldet. Futen Schnoore kunne i ettertid forklare det, bøndene var på tingreise då generalvegmeisteren hadde kalla til oppmøte. Futen lova å følgje opp dette arbeidet i ettertid. Ein liknande rapport har ein også frå fullmektig Bulpontan. Årstalet veit vi ikkje, men det kan vera eit par år seinare. Begge nemner dessutan fleire «brøstfeldige» bruar.¹¹



Generalvegmeister
Hans Henrik Thaulow.
(Gjengiving frå
Norges General-
vegmeistre 1665-
1824 av H. W.
Paus)

Som før skrive, her er det berre snakk om ridevegar. Kongen ber om opplysningar til «rikets tilstand» i 1743. Da kan stiftamtman i Kristiansand fortelja at av dei 39 $\frac{1}{4}$ mil (sjællandske mil = 11 295m) er berre 6 mil på Jæren køyrande med kjerre.¹² Resten er rideveg og knapt nok det med nokre små lokale vegstykke som kan køyrast med karjol, men som i det heile ikkje kan tene posten.

Stiftamtmannen meiner elles at generalvegmeisteren ikkje trengst, ein fut vil gjera like god nytte til å styre vegstellet. Generalvegmeisteren har eit noko anna syn om kva som trengs. Det er lite til overs å byggje veg for når han har fått løna si som han dessutan må bruke til å betale den tidlegare generalvegmeisteren sin pensjon. Dessutan meiner han at bøndene er late og gjer kva som helst for ikkje å gjera plikta si!

Thaulow gjekk bort i 1757. Etter eit forslag frå 1742 skulle generalvegmeisterembeta opphøyra når Lützow Nordanfjells og Thaulow Sønnanfjells gav seg som vegmeistar.¹³ Dette var truleg også etter ynske av dei aller fleste embetsmenn i landet. Kongen og kanselliet i

København ville det annleis. I 1761 vart Tillisch ny generalvegmeister Sønnanfjells. Han gjekk bort innunder jul same år og fekk ikkje gjort så mykje, men vi ser at han som sine føregangsmenn måtte bruke ein fullmektig på postvegen til Stavanger. Her er det ein ivrig premierleutenant Georg Anthon Krogh som har synfaring om hausten med lensmennene i kvart sokn. Det var mest bruene det gjaldt; at dei var halde ved like. Det synes enda ikkje å vera aktuelt å byggje køyrevog i Agderfylka. Eit lite apropos; Krogh må unnskylde seg for stiftamtmannen i Kristiansand at han berre hadde varsla futane og ikkje stiftamtmannen ved synfaringa.¹⁴

Seks år seinare vart Georg Anthon Krogh konstituert som generalvegmeister Sønnanfjells, der også Agderfylka og Rogaland er med. Ein ser at Krogh har fokus på postvegen heilt til Stavanger. Han sender brev til Stiftamtmannen i Kristiansand om å distribuere veginstruksen¹⁵ til alle futar og skrivarar, slik at Krogh slapp å sende brev til alle. Men G.A. Krogh byrjar med å ruste opp og setja i stand Den trondheimske kongeveg. Såleis ser det ikkje ut til at det skjedde stort dei 19 åra under Krogh i Agderfylka. Likevel blir til dømes postvegen flytt frå Try om Mandal til Vigeland, i staden for den eldre vegen over Holum, Vrå og Bjøstad til Vigeland. Her kan ein ikkje seie om Krogh fekk bygd ein køyrevog eller om det framleis var ein kløvveg.

Men tida hadde endra seg, opplysingstida gjorde seg gjeldande også i Norge, og å betra vegane var definitivt ein av dei oppgåvene kongen tenkte seg. Då Georg Anthon Krogh måtte trekke seg

Nærleik til jernverk gjorde det naturleg å støype mileplatar i jern. (Foto: Styrkar Braathen)

som generalvegmeister i 1786, vart generalvegmeister-embetet Sønnanfjells delt i to; eit for Austlandet (Akershus stift) og eit for Agderfylka og Rogaland (Kristiansand stift). Den fyste som var tilsett som generalvegmeister i sør var C.J. Hammer. Han medverka til å få Lofthus i fengsel og måtte forlate Sørlandet i 1787, så kom Lars Ingier, han vart etter eit par år henta av generalvegintendant Peder Anker som generalvegmeister på Austlandet. Både Hammer og Ingier viste seg å vera særflinke vegmeistrar, men det var ikkje på Sørlandet dei skulle falda seg ut.

Og endeleg, rett i frå vegarbeid i Danmark, vart Bartholomeus Rummelhoff engasjert som generalvegmeister i Kristiansand stift i 1789. Det var rett man på rett plass. Felles for både Christoffer Johannes Hammer, Lars Ingier og Bartholomeus Rummelhoff var at dei alle tre hadde gått på Krigsskulen i Kristiania og sidan hatt praksis i vegbygging i Danmark.

ETABLERING AV EIN KØYREVEG - DET FRANSKE PRINSIPP

Det var Georg Anthon Krogh som introduserte det franske prinsipp her i Norge.



I Danmark hadde Marmillod, ein sveitsar utdanna på den franske bru og vegskolen utanfor Paris, bygd ein ny veg mellom København og Frederiksborg i 1764 og nokre år seinare fekk dei danske styresmaktene bygd ny veg frå København og til Roskilde og dessutan ein sørover frå Taarup forbi Køge og til Vordingborg. Dette var etter heilt nye prinsipp. Eit heil klart produkt av opplysningstida, etter inspirasjon frå dei romerske vegane i Europa.

Vegen var bygd med gangvegar på begge sider og med ein køyrebane i midten som var brei nok til å køyre i begge retningar. Køyrebana hadde eit trau (underfundament) som var fylt med grov stein nederst, finare knust stein oppå og eit køyredekke slik at ein ikkje køyrde seg fast i søle. Vegen var 28 alen brei (17,6 meter).¹⁶

Rundt 17-20 meter brei veg og med ein steinlagt køyreveg på ca. ti meter i midten, var aldri aktuelt i Norge. Heller



Stru bro over Nidelva på den indre vei mellom Arendal og Grimstad. Her var det bru-
stad sidan 1500- talet.
(Litografi av Peter Frederik Wergmann 1836)

ikkje steinfundamentering av veggrunnen, anna enn der det var myrlendt. Nei, ein fekk nøye seg med å mure opp vegskuldrane og fylle i grus og sand om ein var så heldig å ha det, slik at vegen vart noko høgare midt på slik at vatnet rann ut i grøftene som skulle vera markerte på kvar side. Dessutan skulle vegen ha stikkrenner slik at vatnet rann ut og ikkje vart ståande korkje i vegen eller i grøfta. Breidda på vegen skulle vera minst åtte alen, helst ti eller tolv, kompromisset vart mange stader sju alen eller ca. 4,4 m. Det var viktig å få bygd ein køyrbar veg der vognene kunne møtast. Det var enda ikkje tale på særleg mykje frakt etter desse vegane anna enn kortare strekningsar som driftsvegar til og frå jernverk, glasverk og sagbruk og kverner. Difor var det viktigare at vegen tok seg godt ut med rette liner og ein jamn lengdeprofil enn at han var flat. Stuttast er ei rett line mellom to punkter, det resulterte i bakke opp og bakke ned her i landet.

GENERALVEGMESTER RUMMELHOFF

I 1890 kom konduktør (landmåler) og nyutnemnd kaptein Bartolomeus Rummelhoff til Kristiansand, nyleg utnemnd generalvegmeister til Kristiansands stift. Han kom ifrå ei stilling i Det kongelige danske vejkorps. Med militærakademiet som grunnlag hadde han den best utdanning han kunne få til denne oppgåva. Etter kvart etablerte han seg på ein Tveitegard i Austre Moland; *Underdanigst P. M: Til behagelig Efterretning, skulde jeg hermed underdanigst have den Ære at melde Deres Høyvelbaarehd, at jeg den 2lde d. J M. agter at fløtte til Gaarden Tved i Øster Moland Sogn, for der at sætte Boe. Tveds Præsteg. den 18de Septb 1792.*¹⁷

I Austre Moland budde også presten Gisle Johnson, far til seinare vegmeister Georg Daniel Barth Johnson. Det er slettes ikkje utruleg om Rummelhoff inspirerte den unge Georg Daniel født i 1794. Bartolomeus Rummelhoff arbeidet

utrøytteleg med å utvikle vegnettet i sitt område. I 1805 var vegen ferdig til Kristiansand og innan 1798 vart vegen køyrande til Leneshjorden.¹⁸

Vegmuseet har transkripsjon av brevjournalen til Bartolomeus Rummelhoff frå 1790-1798, her kan ein i detalj fylje med kva som gjekk føre seg.¹⁹ Journalen viser alle dei problem som Rummelhoff tek over frå tidlegare generalvegmeistrar. Kva Hammer hadde gjort veit ein lite om, men Ingier hadde satt i gang anleggsarbeid fleire stader, ikkje minst bestilte han hakker, spader, spett og krut for å få orden på vegane.²⁰ Når det gjeld Rummelhoff, ser ein at han meiner alvor frå fyste augneblikk. Han gav ei instruks til lensmennene med 11 punkter dei skulle følgje²¹

Eit av krava var at vegane skulle vera syv alen breie, noko som ser ut til å ha vorte ein allmenn standard for hovudvegar med låg trafikk over heile Austlandet på den tida. Elles er det viktig med grøfter og stikkrenner der det er naudsynt. Vegen skulle vera høgare på midten slik at vatnet rann av. Vegen skulle også kunne leggjast om der det var ynskeleg. Det står ingen ting om dei «lige linier», altså at vegen skulle vera rett, slik tida og det «franske prinsipp» kravde. Det var likevel ikkje noko problem då det i alle tilfelle var Rummelhoff eller ein tiltrudd inspektør som stakk vegen. Elles merkar vi at dei som hadde pliktarbeid skulle samlast om dei vegstykkane som var vanskelege og gjera dei i stand utan å flyge i føtene på kvarandre.

Rummelhoff hadde fått arkivet etter Lars Ingier som var generalvegmeister i Kristiansands stift i 1798/99. Rummelhoff viser elles ofte til Georg Anthon Kroghs

rodemeisterinstruks av 5. mai 1774 og han ser at det som har vore gjort før ikkje var nok.

Av korrespondansen går det fram at han har skaffa seg full oversikt og gått opp alle rodene. Han fekk satt i gang alle sokna til å bygge køyreveg, men som vanleg var det mykje det skorta på. Mellom anna eit trongt budsjett. Han freistar å få gevorbne (vervet) soldatar til å byggje veg, noko som Anker og Ingier fekk gjennomført over Austlandet med stor hell, også i samarbeid med Hammer på kongegeven over Filefjell. Løysinga for Rummelhoff vart forskotering frå Kanselliet i København og at gardbrukarane betalte seg ut av anleggsarbeidet.

*Men de som heller vil betale til Leje-Arbeidere, maae ærlægge samme til Fogden ved første Sommer-Ting ifølge Kancelliets Skrivelse af 10 Martz saaledes: - De som bruger ½ Hud og derunder betaler 2 Ort 16 s.; de som bruger over ½ Hud til 1 Hud - 1 Rdr., og de som bruger over 1 Hud til 2 Huder ~ 1 Rdr. 2 Ort o.s.v. · Een Huusmand betal er 1 Ort og en Strand sidder 16s.*²²

Likevel måtte dei gjera dei obligatoriske vedlikehaldsoppgåvene på vegen, i prinsippet tolv dagar i året for bønder og fire dagar for husmenn.

Det gjekk meir og meir imot at det skulle brukast betalte arbeidarar til å byggje veg:

July 21de. (1798) Til Det Høy Kongelige Rentekammer Kollegium. Da Hans Kongelige Majestæt den 25de May d. A. haver all er naadigst befalet, at en Summa af 300 Rdr. Aarlig skal forskydes af den Kongelige Kasse til Vej-Arbeidet istedenfor det skal forrettes in Natura ved Pligtarbeide, og da jeg i Følge samme har foranstaltet Vej-Arbeide

*paa adskillige Steder, saa maae jeg tjenstlig underdanigst ansøge det Høy Kongelige Rente kammer Kollegium vilde naadigst meddeele Zahl-Kassereren i Christiania den fornødne Ordre til at udbetale mig bemeldte Sum Tid efter anden*²³

Vi høyrer at generalveiintendant Peder Anker er på visitt i 1800. Hans område er Akershus stift, men truleg er han anerkjend som ein koordinator også i Agder.²⁴ Utan at vi veit meir er det truleg at han fyst og fremst ynsker eit oversyn med tanke på korleis dette heng saman med resten av landet.

Utdrag frå brevjournal datert 28 april 1798 viser at Rummelhoff brukar om lag same normer som sine kollegaer. Som med postvegen mellom Stavanger, Bergen og Trondheim aksepterer han ein noko smalare standard enn dei normalt 7 alen som han hadde skrive i lensmannsinstruksen av 1791;

*Vejens Bredder imellem Christianssand og Fedde maae ikke under 6 Danske Alen, og over alt hvor Vejen i liige Linie lægges over Myrer, for at undgaae Kroger, maae han sætte i Wærk, og den som vil hindre samme, opgiver han mig. De veje som bliver steenlagt af Almuens maae ikke paaføres Sandfyld før end Vej-Inspecteuren haver seet samme, og antaget for got, da de ellers kan komme til at forandre samme.*²⁵

I Rogaland fekk han apotekar Arentz som fullmektig, han synes å gjera ein god jobb der. Her som elles var alle bruene ei problem. I Stavanger amt fekk ein bygd veg frå Stavanger til Moi. I denne artikkelen held vi oss mest til Agder.

I 1804 verkar det til å vera normalen at anleggsarbeid blir utført av betalte arbeidarar. 28.mars same år har Rum-

melhoff sendt ut ein instruks: *Conditioner. Hvorefter Entrepreneurer haver at istandsætte Postvejen udi Christiansands Stift.* Instruksen inneheld 18 punkter og er ganske detaljert, nettopp berekna på korleis entreprenørane skulle byggje veg.

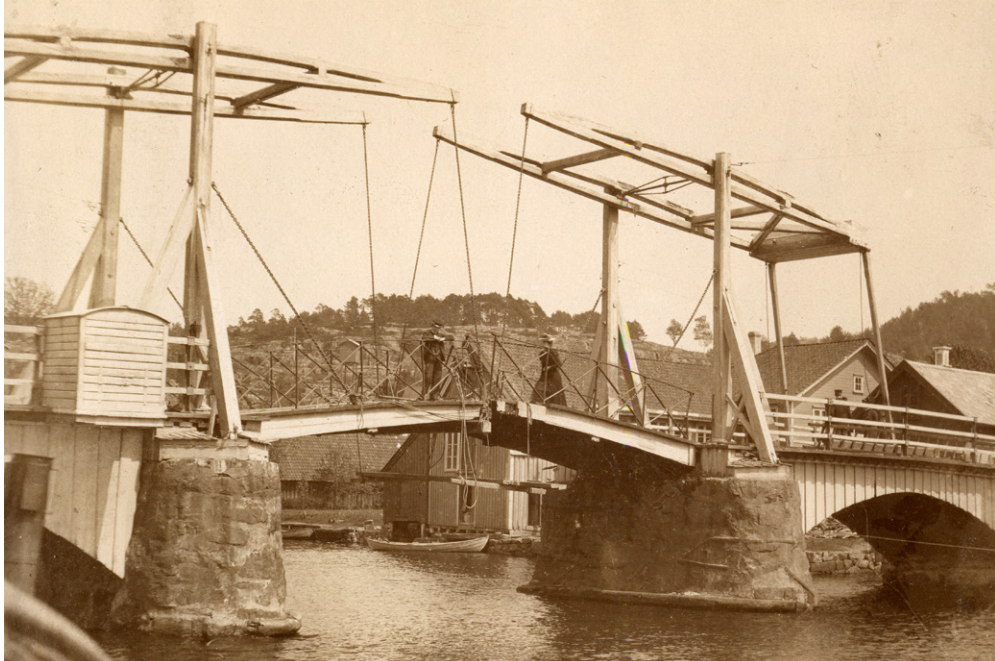
Elles ser ein at generalvegmeisteren etter kvart fann løysingar på mykje av dei kjente problem som tidlegare; og uteblivande pliktarbeidarar som han såleis fekk bytta ut med betalte arbeidarar. Stram økonomi var det, men ved den nemnde ekstra vegskatten og forskottering frå vegkassa, vart det noko meir smidig.

Dessutan var han særst nøye på at det var postvegen og ingen andre vegar som var hans ansvar. Vegar til indre distrikt som t.d. Setesdal, og ein veg mellom Holmgard og Mandal var bygdevegar og dermed kunne han ikkje bruke tid og pengar på dei. Vedlikehald av bruer er og eit gjennomgåande tema. Det skulle bli meir bruk av murar både til vegskuldrar, (i staden for skråningar), og i samband med bruer skulle det vera mura brukar, som etter kvart skulle erstatta tømra brukar fylt med stein. Kanskje det viktigaste er likevel at kongen og Kanselliet aksepterer at det trengs meir ressursar for å få køyrevegar her i landet.

VEGLOVA AV 1824

Rummelhoff arbeidde stendig på utover 1800-talet. Barkebrødtida under Napoleonskrigane med engelsk blokade (1807-1814) var tungt. Landet kom i union med Sverige og det vart eit nytt overordna styresett. Vegstellet vart lagt under justisdepartementet, men dei store endringane i kom ikkje fort. Likevel kan det synast som at lokalsamfunna fekk større forstå-

Denne vippebrua ble bygd i 1910 i Flekkefjord etter Daniel Barth Johnsons ide om å ta i bruk det han såg at var til nytte i utlandet. Den er basert på en nederlandsk brutype. Brua ligger utenfor Vestlandske hovedveg.



ing av at ein trengde køyrevegar.

Det skulle gå ti år før ein hadde fått eit nytt lovverk. Og i mellomtida gjekk mykje av vegstellet etter gamalt mønster. Rummelhoff fall av hesten i 1818, fekk mein av det og kunne ikkje lenger gjera synfaring over sitt store distrikt. Kaptein A.B.M. Taarvig vart konstituert, men i 1820 ser det ikkje ut til at nokon er i stillinga.²⁶

Det hadde vore mykje arbeid med veglova, Kristian Vs norske lov av 1685 sa eigentleg ingen ting om veghaldet utan om at den viste til ein politiinstruks som aldri kom. Det som vegstyresmaktene hadde å halde seg til var diverse kongebrev og veginstruksar for ymse vegdistrikt samt innarbeidd kutyme ymse stader. Eigentleg var dette eit samansurium, som det måtte ryddast i om ein skulle få lik praksis i landet.

Veglova av 1824 delte vegane i hovudvegar og bygdevegar som det i praksis hadde vore tidlegare også. Det var amtmannen som hadde øvste myndigheit og skulle styre vegstellet. Vedlikehaldet låg som før på bønder og husmenn, inndelt i

roder. Det var dessutan amtet som skulle betale bygging av vegar med unntak om at det vart urimeleg, då kunne staten heilt eller delvis ta utgifta.

GEORG DANIEL BARTH JOHNSON, DEN SISTE VEGMEISTER

Den 7. september 1827 blir Georg Daniel Barth Jonson (1794-1872) konstituert som vegmeister for Lister og Mandals amt og Nedenes amt med ansvaret for postvegen. Her ser ein at den nye staten grip til ei kjent løysing med ein vegmeister på toppen som har sine instruksar direkte frå Justisdepartementet.

Etter to år blir han tilsett av amta og med ansvaret for både bygde- og hovudvegar i Agder. Samstundes blir Georg Neumann Crøger stilt under amtmannen i Rogaland med same formål. Mykje hadde endra seg sidan Rummelhoff sin tid. Hans oppgåver var berre knytt til postvegen.

Vegloven av 1824 blir implementert av amta i 1826. Noko av det fyste var å få definert kva som skulle vera hovudvegar og setja opp eller revidera rodelis-



Georg Daniel Barth Johnson (1794-1872) var ein av dei leiande vegingeniørar i ei vanskeleg tid med å etablere den nye nasjonen Norge.

tene. Såleis gjekk det ti år før veglova var på plass. Noko av det mest konkrete var likevel at det skulle byggast steinbruer der det gjekk over alle elvar. Norge har difor enda mange steinkvelvbruer frå tida rundt 1830.

Teknologisk skjedde det mykje, utover 1800-talet byrja dampmaskina å bli utnytta både i industrien, båtar og etter kvart jernbane. Staten kjøper to dampbåtar, den fyste, Constitutionen, vart i mars 1827 satt i rute mellom Christiania og Christiansand og det endra deler av postformidlinga.

Men bygdene hadde også aukande forståing for køyrbare vegar. Og postvegen til Stavanger var ei viktig oppgåve for Johnson og Crøger. I deira tid skulle vegen bli køyrbar. Dei om lag 14 år som Johnson fekk som vegmeister i Agder-amta var særskild produktive og det var bygd mykje både hovud- og bygdeveg. Alt i 1826 hadde bae amta bestemt at det var postvegen til Stavanger og frå

den vegane til Risør, Tvedestrand, Grimstad og Lillesand som var hovudvegar, resten var bygdevegar.²⁷ Ein veg som det allereie var tale på var å byggje vegen frå Christiansand og opp i Setesdal. I dalen var det til dels motstand mot vegen då dei meinte at det førte til auka forbruk.

Johnson vart ein nytenkande vegmann og han såg på heilskapen, han ville ha vegar, men ikkje for kvar ein pris. Kostnadene måtte vurderast i høve til kva samfunnet kunne tole. Vegen måtte ikkje ta for mye jord frå dyrka mark. Vegskuldrane skulle helst murast opp slik at ein ikkje fekk lange og breie skråningar mot dei små jordlappane.

Han hadde sine eigne måtar å rekna ut kor kraftig stigning ein veg tolte. Målet var det ein hest kunne trekke ei vogn med to tønner korn i ein bakke utan å anstrenge seg for mykje. 1:5 vart maks stigning, då kunne hesten gå lengre strekningar.²⁸

Ved sin studietur til Skotland, England, Nederland, Tyskland og Sverige i 1838, hadde Johnson fyste hands kunnskap om vegbygging i Europa, men han var også ein realist og såg kva det kosta å byggje vegar. Han gjekk derfor inn for ein enklare standard.

Om Henrik Christian Finne, hans kollega, vart det sagt: «han murede for meget og minerede for lidet». Med ettertidas augo kan det vera riktig, men sett med Johnsons og Finnes syn hadde dei sitt på det tørre. Dynamitten som sei-

Fosstveit bru, ei av to støypejernsbruer i Norge. Denne vart støypt på nærliggande Nes jernverk i 1836. (Foto: Håkon Aurlien)



nare revolusjonerte vegbygginga med at det vart billigare og snøggare å sprengje vekk berg utover i mot 1900-talet, var enda ikkje funne opp. Her må ein heller ikkje gløyma at for vegtrafikken var det hest og kjerre eller vogn som gjaldt. Jernbanen var komen, men den høvde ikkje overalt i Norge.

Johnson skulle få køyrbar veg både på postvegen og dei vegane som gjekk til sørlandsbyane som Risør, Tvedestrand og Lillesand. Dessutan arbeidde han med å få køyrbar veg til Setesdal. Han gjekk opp veglinene og såg etter kvar ein køyreveg kunne byggast; var det for bratt måtte vegen leggst i slyng, slik det måtte gjerast i Røyrvikbakkane ned til Fedafjorden. Etablering av køyrevegen er godt dokumentert både av Hans Seland og Torfinn Normann Hageland.

Johnson var etter studieturen i England, Skottland, på kontinentet og i Sverige heilt opp orientert om vegbygging og landevegstransport. Han var landets fremste ekspert, og såg dei store utfordringar landet hadde. Han tok i bruk det han såg var nyttig frå utlandet. Mellom anna bygde han fleire vippebruer av ned-

erlandsk type, og ville byggje Bakke bru med den nye hengebru-teknologien. Her kom han i konflikt med delar av vegteknolog-miljøet, den seinare vegdirektør CW Bergh fullførte Bakke bru i 1844.²⁹

DET MODERERTE FRANSKE PRINSIPP I EI NY TID

Johnson vart sagt opp som vegmeister i 1841, noko før den store omlegginga av vegstellet som byrja med C.W. Bergh i 1840-åra. Finne og Johnson var blant leiande vegingeniørar i landet. Både Tronåsen, Vinhella og Stalheimskleiva viser korleis dei kunne bygge vegar som var køyrande i eit særskilt krevjande terreng. Dette var solid handverk og flotte vegar der det før nærast var berre kløvstigar. Nå var det kome dampbåtar både på dei store sjøane i innlandet og langs kysten, det kom jernbane og ei ny tid var i emning.

Johnson fekk arbeide med dette både med prosjekter, som kanal og jernbanedirektør og etter kvart som hamnedirektør. Frå sin posisjon med gode kunnskapar om veg, meinte han at chaussear med stigning på 1:20 og makadamisering



Bakke bru, Norge si fyste hengebru bygd i 1844 etter ein fagleg konflikt mellom Georg Daniel Barth Johnson og den seinare vegdirektør Christian Wilhelm Bergh.
(Foto: Håkon Aurlien)

kunne vera passande ved dei store byane, men ikkje utover landsbygda. Han hadde nok i seg mykje av den nøysemda som ein måtte ha etter 1814.

Det var på Berghs planar at Finne, eller Vegfinne som han var kalla, fekk bygd Ljabruchausseen som såleis var prototypen korleis ein moderne bygdeveg skulle sjå ut. Dette var etter heilt andre idear enn det Johnson meinte var forsvarleg.

Som ein av dei leiande vegingeniørar i ei vanskeleg tid med å etablere den nye nasjonen Norge, har nok Georg Daniel Barth Johnson likevel fått ei ufortent dårleg rykte. Saman med Crøger fekk han fullført den vestlandske hovudveg, han har hovud-æra for den fyste hengebrua her i landet og han er, saman med Finne, ansvarleg for nokre av dei finaste vegminna Norge har.

Rummelhoff og Johnson bygde vegar etter det franske prinsipp. Rummelhoff fekk opplæring i Danmark, men Johnson gjorde seg erfaring med korleis vegar og bruer var bygd ute i Europa og henta idear derifrå. Dette resulterte i læreboka om vegbygging.³⁰

I praksis var han heile tida bunde av økonomiske omsyn i eit grisgrendt land med eit særskupt terreng. Når ein også skulle konkurrere med dampbåten langs kysten, ser ein og at den vestlandske hovudveg ikkje hadde same prioritet som dei hine kongevegane. Som postveg var han ikkje ferdig før ein god del av posten var ført med rutebåten langs kysten. Vi slår berre fast at tilsetjinga av Johnson som vegmeister, etter at ordninga eigentleg var avvika, like fullt var ei suksesshistorie.

Vegen har sjølvsagt sakte og sikkert vorte betra og tilpassa nyare køyretey, men det må seiast at det har gått heller sakte. Den sørlandske hovudveg som han kom til å heite frå rundt 1920 har vel aldri vore høgt prioritert før i nyare tid. Med jernbanen som var utbygd i mellomkrigstida og fullført mellom Oslo og Stavanger i 1944, vart det enda ein konkurrent til riksveg 40 som han heitte frå 1930. Riksveg 40 vart på midten av 1960-talet omdøpt til E18 og i 1997-2000 deltok slik at vegen vest for Kristiansand vart E39. Vegen er under stendig ombygging til motorveg.

Litteratur og kjelder

Barth, Fred: Vest-Agder fylkes vegvesens historie. Kristiansand. 1950.

Hageland, Torfinn Normann: Gamle veger i Vest-Agder. Kristiansand. 2000.

Holk, Hans: Norsk Veyviser for Reyssende. København 1774.

Irgens, Johannes B.: Omkring Vestlandske Hovedveg. Utgitt av Historielaget for Dypvåg, Holt og Tvedestrand. 1979.

Johannessen, Finn Erhard: Alltid underveis. Postverkets historie gjennom 350 år. Bind 1. 1647-1920. Oslo 1997.

Johnsen, Georg Daniel Barth: Mine Erfaringer og Anskuelser om Norges Communicationsvæsen. Kristiania 1861.

Jørgensen, Steffen Elmer: Frå chaussé til motorvej. Odense 2001.

Kristiansen, Mary og Birger Aase, red. : Veger over en fylkesgrense. Statens vegvesen Telemark og Statens vegvesen Vestfold 1995.

Opofte, Anne-Sofie: Postvegen og Vestlandske hovedveg gjennom Vest-Agder Fylke. Semesteroppgave i lokalhistorie grunnfag, Volda. 1980

Paus, Hans Wangenstn: Norges generalvegmeister. Oslo 1966.

Schou, August: Postens historie i Norge. 1947.

Seland; Hans I: Et kritisk blikk på fortellingen om chausséen i Norge. Årbok for Norsk vegmuseum. 2022.

Seland, Hans I: Haandbog for Veioficianter – en norsk veimesters rundreise i Storbritannia og enda lenger anno 1848. Sandnes 2013.

Seland, Hans I: Om Johnson, Bergh og kampen om Bakke bru 1841-1844. Årbok for norsk vegmuseum. 2018.

Seland, Hans I: «Thi i faa Fag findes flere indbildte Kloge enn i Veifaget» Om veimester Johnson og Vestlandske hovedvei. Årbok for Norsk vegmuseum. 2011.

Seland, Hans I: Til Befordringsvæsenets Fremme. En biografi om Georg

Daniel Barth Johnson. Norsk vegmuseum. 2019

Wiik, Tore H.: Sørlandske hovedvei: En nostalgisk Kjøreguide (2020) og Fra Kristiansand til Stavanger (2022).

Wiik, Tore H.: Vestover på Sørlandske hovedvei. Årbok for Norsk vegmuseum. 2022.

Vestlandske hovedvei – Wikipedia mars/april 2024.

Det er også eit rikholdig arkiv over Aust-Agder etter Johannes B. Irgens som nå er skanna og ligg på Norsk vegmuseum, takka vera Harald Tallaksen som var museumskoordinator i Statens vegvesen, region Sør. Copibok for Bartholomeus Rummelhoff 1990 -1998, transkribert og digitalisert, er en del av arkivet etter Irgens.

Irgens sitt arkiv er rikholdig, men kanskje noko ujamnt arkiv. For ein god del gjev Irgens arkiv òg fine vurderingar i samband med synfaringar for å finne att gamle vegar, kopiar av avisartiklar og ein god del korrespondanse med ymse heimelsmenn og diverse offentlege kontor.

For Vest-Agder er semesteroppgåva til Anne-Sofie Opofte om den eldste postvegen og utviklinga til køyreveg særst interessant. Elles har Torfinn Normann Hageland gjort ei særdeles grundig gjennomgang av utviklinga av vegane i Vest-Agder.

Tore H. Wiiks guide gjennom E18 og E39 til Stavanger er også eit must for den som vil setja seg inn i veghistoria, særleg den som er køyrbar med bil.

Noter

1: Schou side, 22.

2: Hageland, side 63.

3: Irgens arkiv, Norsk vegmuseum.

4: Johannessen 1997, side 4.

5: Irgens arkiv, Norsk vegmuseum.

6: Irgens arkiv, Norsk vegmuseum.

7: Johannessen, side 41.

8: 30 Sept. [1707] Rescr. (til Stiftsbefalingsm. i Christiandssand), ang. Veie-

ene i Stavanger Amt, samt at General- Veimesteren, fordi det er saa afsides liggende, skal bruge Fogderne til Fuldmægtige der, imod at de nyde det Halve af Veimester-Pengene, naar han ei aarligen besøger Districtet, og at han skal tilsee, at Veiene af Almuen holdes vedlige.

9: Hageland, Gamle veger i Vest-Agder, side 72.

10: Hageland, Gamle veger i Vest-Agder, side 72.

11: XXI Officielle Innberetninger om Veivæsenets tilstand 1739-1740 [Norske Samlinger I. Kap. XXI.]

12: Paus 1966, side 102.

13: Brev Generalvegmeisterarkivet 1729-1770, Arkiverket Kristiansand.

14: Georg Anthon Kroghs lensmannsinstruks for kongevegene av 1767. Sjå t.d. Årbok for Norsk vegmuseum 2000 side 82.

15: Jørgensen, side 60. Sjå elles Seland 2011 og 2019.

16: Jørgensen, side 60. Sjå elles Seland 2011 og 2019.

17: Rummelhoff 1798 side 53.

18: Hageland: Gamle veger i Vest-Agder, side 135.

19: Vegsjef Irgens i Aust-Agder fekk skrive ut brevjournalane for utgåande post frå 1790-1799.

20: Rummelhoff 1798 side 23.

21: Rummelhoff 1790-91 side 7 og 8. Skriv av 9. august 1790.

22: Rummelhoff 1798 side 23.

23: Rummelhoff 1798, side 33.

24: Det trengs meir forskning på Anker sin rolle eller 1800.

25: Rummelhoff 1798, side 20.

26: Paus, side 37.

27: Brev frå Stiftamtmanden i Christiansand. X.06.1826 og Amtmanden i Nedenes og Råbygdelag.

28: Seland 2019, side 109.

29: Seland 2019, sjå særleg kapittel 9 Striden om Bakke bru.

30: Seland 2013, Haandbog for Veioficianter.