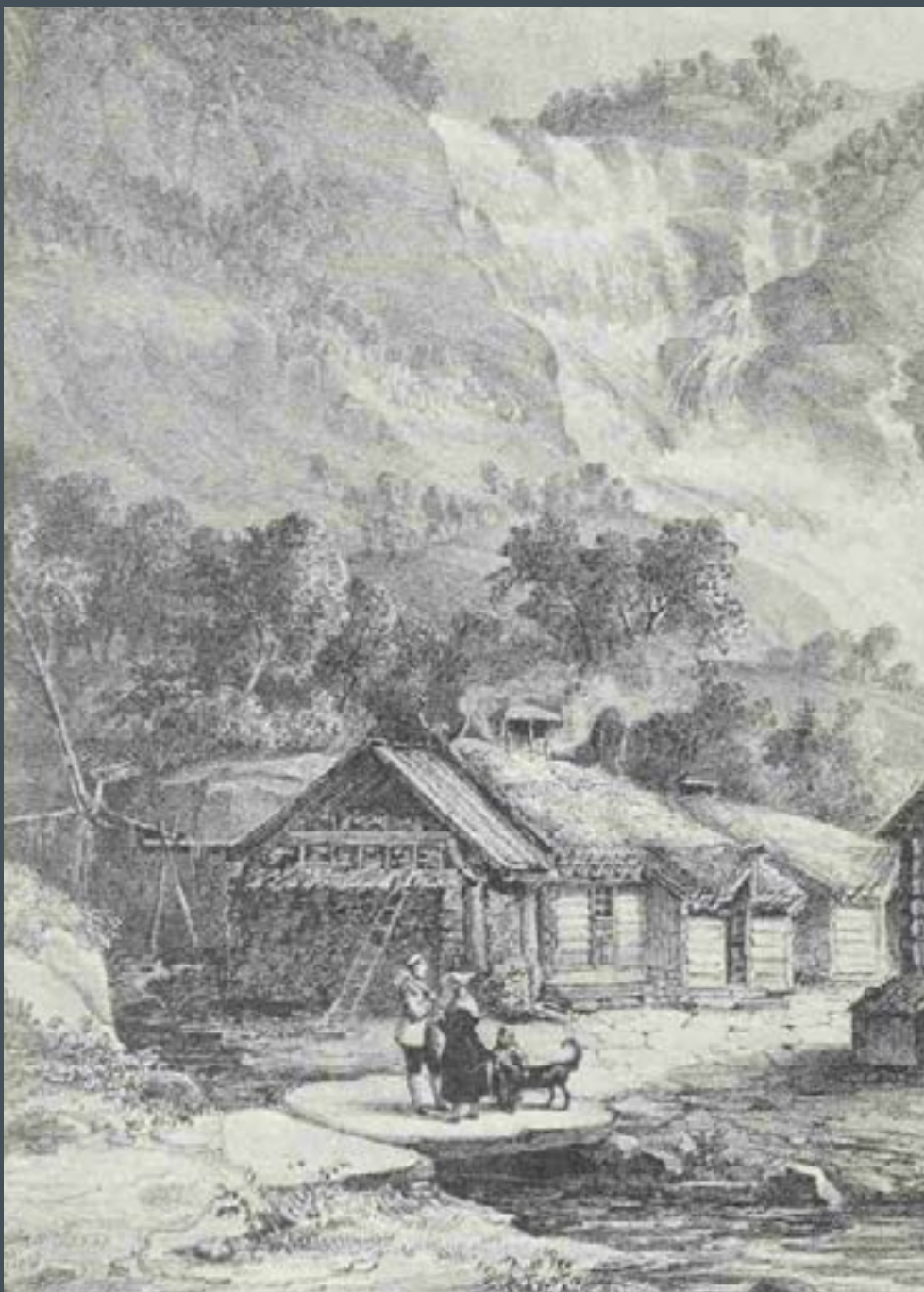


# Postvegen, den første kjøreveg over Voss

AV GEIR PAULSRUD



Tvinde gård «uti Vossevangsdalen». Postvegen går rett gjennom tunet. (Fra «Samling av Svenske og Norska Utsikter».)

# Postvegen, den første kjøreveg over Voss

AV GEIR PAULSRUD

Christoffer Johannes Hammer har fått æra saman med Peder Anker for å ha bygd Den bergenske postveg til køyreveg i 1790-åra. Likevel var det på Vestlandssida allereie før 1770 gjort alvorlege freistnader på å få i stand postvegen. I dag er det lite kjent at generalvegmeister Nicolai Frederik Krogh brukte ganske mykje ressursar på å få bygd ut vegen til køyrbar veg. Særleg har Lærdal og Filefjellet fått mykje merksemd, men dei andre strekningane kravde også sitt. Her skal vi sjå på vegen mellom Nærøyfjorden og Bolstadøyri.

**N**icolai Frederik Krogh var tilsett som generalvegmeister Nordnorfjells (Hordaland, Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal og Trøndelag) i 1768, eit halvårs tid etter broren Georg Anton som var tilsett Sunnanfjells (Austlandet, Sørlandet og Rogaland). Begge vart sitjande lenge, Nicolai Frederik til han døde i 1801. Han hadde då for lenge sidan gitt frå seg Vestlandet til Christopher Johannes Hammer, men han hadde verkeleg gjort eit alvorleg forsøk på å byggje veg frå Bergen til midt oppå Filefjellet.

Det har vi fleire prov på, mellom anna rapporten til kapellan Even Meldal som budde på Voss og tok på seg å halde oppsyn med vegarbeidet på strekning mellom Bolstadøyri og Nærøyfjorden eller til grensa til Nordre Bergenhus amt. Dette var ein ganske vanleg måte å organisere vegarbeidet på.

Brødrene Krogh var dei som innførte ein ny vegbyggingsteori i Norge. I utlandet, særleg i Frankrike, var vegbygging blitt eit fag med eige skule<sup>1</sup>, og

*Geir Paulsrud (f. 1951) er veghistorikar, og arbeider for tida hovudsakleg med kongevegane. Han er magister i etnologi, og var direktør for Norsk vegmuseum 1985-2011.*



sveitseren Jean Marmillod frå same skulen verka nokre år i Danmark frå 1764.<sup>2</sup> Den norske varianten vart mye forenkla i høve til dei europeiske chausseane, men «like linjer», eller rettlinja vegar og god drenering var eit par stikkord som gjekk att. Vegen skulle byggast opp frå terrenget og vera høgast på midten slik at vatnet rann ut til sidene.

Dessverre tok dei lite omsyn til kor bratt vegen var, berre lengdeprofilen var jamn og god. Kva vegen var bygd opp av var heller ikkje så viktig, sagflis, myrjord og granbar var tilrådd. Her var nok fyst og fremst ein veg for lettare køyretøy

som var planlagt. Populært går metoden i Norge under namnet «det franske prinsipp», nærast for å skilje det frå chaussear som har ein heilt annan klasse. Etter 1820 talet vart prinsippet modifisert og kan da kallast «det postfranske prinsipp» inntil man gjekk over til chaussebygging frå rundt 1850.

Dei to generalevegmeistrane hadde som nemnd ansvaret for vegbygginga over heile Sør-Norge. Dei måtte difor ha styrarar eller lokale leiarar til oppfølging. Vanlegvis var det folk med militær bakgrunn som hadde slike oppgåver. Dei var gjerne stasjonert i distrikta og hadde oppgåver i det militære som ikkje var alt for omfattande, og såleis kunne følgje opp bøndene i bygging av køyreveg.

Om dei fleste hadde militær bakgrunn dukkar det av og til opp folk med annan utdanning, dei har i regelen eit brennande samfunnsengasjement. Ein prest skulle ha gode kvalifikasjonar til dette; ein autoritet og leiar i sitt sokn, god utdanning og ikkje minst lokal kunnskap. Enkelte av dei hadde dessutan både kapasiteten og interesse for dette og gjorde ein innsats. I dette tilfelle har vi kapellan Meldal frå Voss si oppsummering etter fyste året med å byggje postvegen (den seinare nemnde kongeveg) over Voss ved hjelp av pliktarbeidet.<sup>3</sup>

Før Nikolai Frederik Krogh, hadde generalvegmeister Lützwow fått gjort ein innsats ved postvegen frå Bergen utan at den var særleg køyrbar, men i delar av året var det ein brukbar rideveg i mellom fjordkryssingar i Nordre og Søndre Bergenhus. Bønder i fjellbygder og på øyene, kunne ha til dels både ein og fleire dagar å reise for å gjera pliktarbeidet sitt. Og

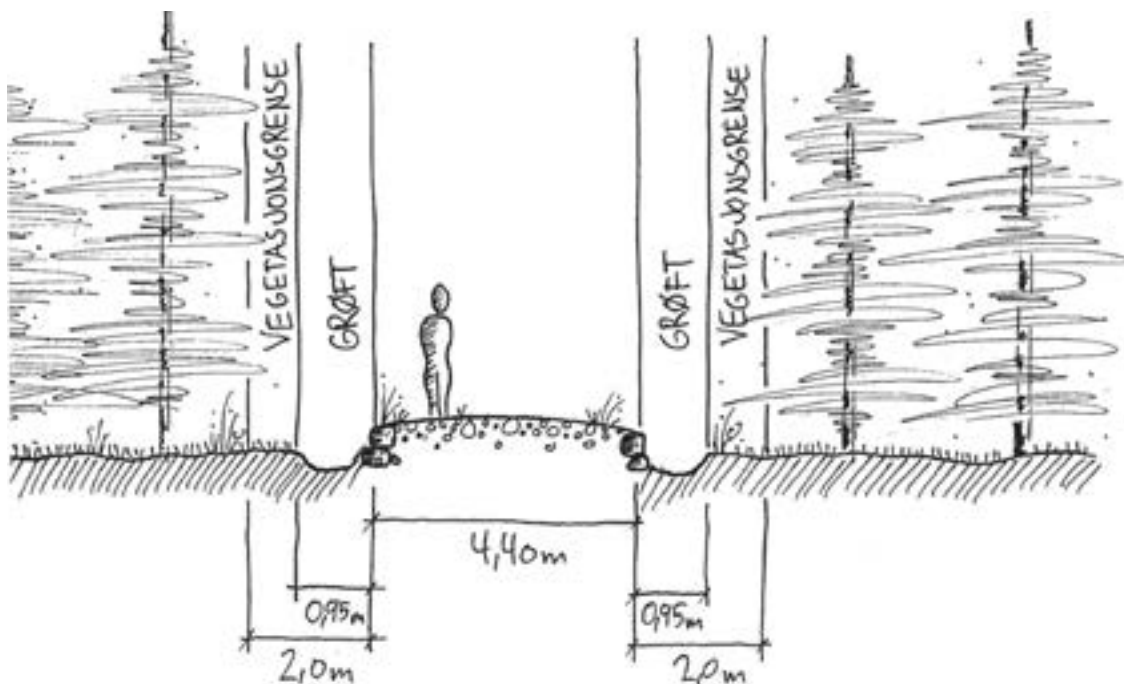
det til ein veg dei ikkje brukte eller hadde den minste nytte av. Men dette var regelen, skattebøra skulle delast. Kvar bonde i Hordaland og Sogn og Fjordane skulle betale 4 skilling i lønn til generalvegmeisteren og bøndene skulle stille til vegarbeid. Likevel skjønar ein godt at dette ikkje var populært, og truleg heller ikkje alltid fungerte. Det skulle bli mye skrivning rundt dette då ein vegkommisjon kom i stand på Vestlandet i 1786.<sup>4</sup>

Charles Æmilius Lützwow var generalvegmeister i 25 år mellom 1723-1748 i det Nordanfjellske. Han tenkte seg postvegen opparbeidd til om lag 2 -2,5 m brei veg i 1740: (...) *saa og østen for Bergen frå Bolstadøren til Maristuen paa Fileffjeld, ikkun være 3 à 4 Alen bred.*<sup>5</sup>

30 år seinare var det tydeleg at vegen helst skulle vera 6 alen, altså oppunder 4 meter brei. Vi har elles fin dokumentasjon om bruken av vegen ikkje minst i postinspektør Schancke for åra 1753-56.<sup>6</sup> Her får vi oversikt over postbøndene og deira vilkår. Særleg vestre ende av denne strekningen er vanskeleg i delar av året. I liten grad kunne denne fyste kjende vegutbetringa gjere noko med det.

Charles Æmilius Lützwow budde i Trøndelag og brydde seg nok mest om Kongevegen mellom Trondheim og Kristiania, særleg etter at han hadde funne ut at vestlendingane ikkje var lette å bryne seg på.<sup>7</sup> Det kan sjå ut til at han etter kvart meir eller mindre gav opp å bygge veg på Vestlandet.

Han gjekk bort i 1748 og fyst etter 20 år var det tilsett ein ny. Nikolai Frederik Krogh hadde 22. januar i 1768 vorte konstituert som generalvegmeister Nordanfjells. Han vart sitjande til sin døyande



Postvegen frå Bergen til Kristiania skal vera 7 alen (4,4 m) brei m etter Generalvegmeister i Bergen Stift Johannes Christian Hammers instruks frå 1794. Dette ser ut til å vera den vanlegaste normen for kongvegane på landsbygda over heile Norge på denne tida. (Teikna av Jarle Aase)

dag i 1801. Han budde i Trondheim, men intensjonen var å få bygd hovudvegane i begge stifta til køyrevegar.

I 1787 vart embetet delt og Christopher Johannes Hammer vart generalvegmeister i Bergenshus Stift. Han fekk realisert mykje av Krogh sine planar.

Nikolai Frederik Krogh skriv i sin instruks at vegane i det minste skal ha ei regulert breidde: Den store kongeveg (fyst og fremst Trondheim – Kristiania) skal vera 8-9 alen (5-5,7 meter) brei og dei andre lande-, bygde-, kyrkje- og tingvegar skal vera 6 alen (i underkant av 4 meter) breie.<sup>8</sup> Vegane skal dessutan helst vera høgare enn marka på sidene og dei skal vera godt grøfta, med stikkrenner og med god drenering frå grøftene. Sjølsagt

var dette med tanke på at vegane skulle brukast til køyring. Også på Vestlandet skulle postvegen vera køyrande, meinte Krogh.

Han skulle møte stor motstand, men la trøystig i veg med utbetringar. Han hadde gjort avtale med kapellan Even Meldal i Voss om å leie anleggsverksemda på strekningen Bolstadøyri til Sogns grense i Nærøyfjorden.<sup>9</sup>

*Beretning om Veyene i det Distrikt af Bergens Stift som Generalvøymesteren Nordenfields Velbaarne Capitain Nicolai Friedrich Krogh har betroet Capellan Hr: Even Meldals opsium, samt hvad til Veyens forbedring og istandsættelse er foretaet siden Aaret 1769 begyndelse.* Dette står i byrjinga på rapporten som elles er særs detaljert.





Storestigen var i 1769 ein stige med ei taug å halda seg i. Dette er ein del av homannstien eller vegen over Vindeggi, som var postveg, når det ikkje var farande over Evangervatnet. (Foto Kåre Olav Aldal)

### VEGEN GJENNOM VASSVØRE TINGLAG

Postvegen i gjennom Voss Prestegjeld, nemleg frå Bolstadøyri i Evanger Sogn til Stalheimsøyri i Oppheims Sogn, er 7 ¼ mil (82 km) landeveg og er etter lensmennenes opplysning frå eldre tider inndelt i roder til istandsetting og vedlikehald. Ålmugen har vore inndelt såleis;

I Vatzværns Tinglaug ligg Evanger Annekssokn under Voss Prestegjeld, Ålmugen består av 126 jordbrukande menn, og samt 16 jordbrukande menn av Stamnes anneksokn under Haugs Prestegjeld i Nordhordland, såleis er det i alt 142 jordbrukande menn. Desse har nesten ei mil landeveg å halda ved like og rodane blir delt inn slik:

- første rode frå Bolstadøyri eller sjøen til nedste Rongo-kleiv, rodemeister her er Knud Dyvigen av Stamnes Sokn.
- Andre rode frå nemnde Rongekleiv til løene nedenfor Horvei. Rodemeister er Endre Rongen til Evanger Sokn.
- Tredje rode frå nemnde lører til brua under Horvei, rodemeister Helje Brekke av Evanger Sokn.
- Fjerde rode frå nemnde bru til Evangervatnet sitt utløp, rodemeister her er Siur Lilleviig av Evanger Sokn.

I rapporten til kapellan Even Meldal står det vidare: *Disse 4re Roder udgiøre til sammen den Korte ½ Miil imellem Søn og Evanger Vandet, og ere de temmelig liige deelte imellem 67 jordbrugende Arbejdere*

(Rodemesterne indberegnete) hvilke Alle sist in Majo (Mai) og først in Junio 1769 have anvendt hver 1 dags Arbejde for at flikke det mest Brøstfældige af denne Vey; Da Lensmanden Ole Horvey havde Inspectionen paa mine Veyne.

På denne strekningen skulle både Bolstadfjorden og Evangervatnet kryssast, i maksver om sommaren var det greitt, men heile vinterhalvåret var det mykje dårleg is og då måtte posten fraktast fjell-leiest mellom Tysso og Bolstadøyri og frå Horvei til Evanger. Det var store tunge omvegar i all slags føre.<sup>10</sup>

Sjølv hadde Meldal inspisert følgende roder og fortel:

Femte rode er Evanger rode som strekk seg frå øvste enden av Evangervatnet og opp til tre-stolpen innan for *Evanger Uhr* (Evangerura). Den er omlag 1/8 mil (vel 1400 m) lang. Rodemeisteren er Knud Elje, som har 12 arbeidarar med seg, det skulle tilseie om lag 116 meter veg kvar. Dei har brukt 25. og 26 mai 1769 til naudsynt reparasjon av vegen under kapellan Meldal sin inspeksjon. Då ein mangla materialar og arbeidsreiskap vart det berre flikking av vegen.

Sjette rode frå tre-stolpen til i mot Tømmerkleiva (*ZimmerKleiven*) er omlag 1/8 mil (1400 m) lang. Rodemeisteren er Ole Hyljeraas, som har 14 jordbrukande arbeidarar med seg (det vil seie om lag 100 m kvar), og alle har under kapellanen sitt oppsyn brukt 25. mai 1769 til nødvendig flikking i dette vegstykke. I denne rode ligg Skorve Broen, som like eins høyrer til vedlikehaldet til denne roda.

Sjuande rode den før nemnd Tømmerkleiva (*Zimmerkleiv*) som er merka med steinar på begge ender og berre

eitt måteleg skot langt. Rodemeisteren er Knud Thoe, han har 15 jordbrukande arbeidarar med seg, men berre nokre av dei hadde vore der den 25. eller 26. mai til naudsynt restaurering av vegen under oppsikt av kapellan Meldal.

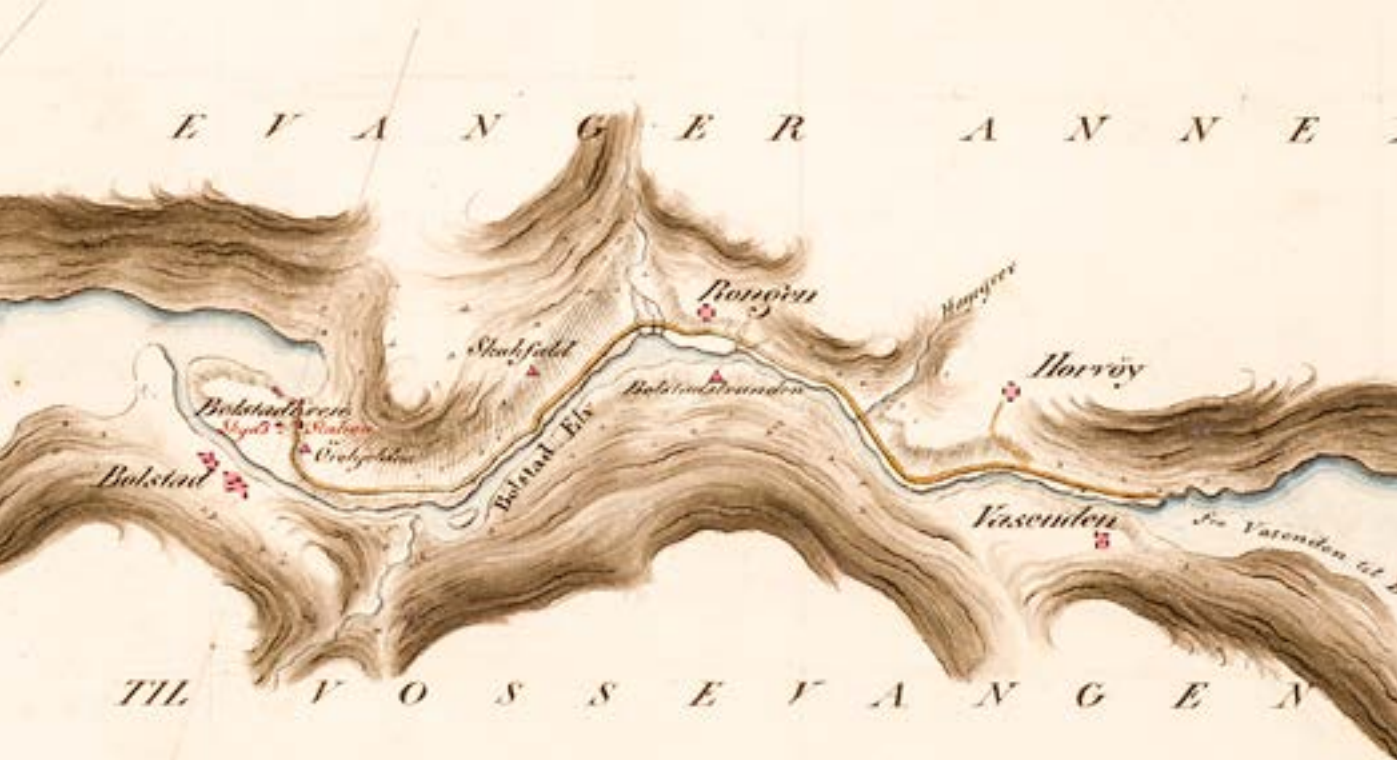
Det skal seiast at sjølv om roda er stutt, er den særst vanskeleg. Arbeidarane har nok å gjera, då dei og har ¼ mil (2800 m) dårleg landeveg og dessutan ei bru, kalla *Fannæs-Broen* (Fadnes bru) å halde ved like. Det vil seie at dei har om lag 187 m veg kvar. Posten må passere denne brua og over ein fjellrygg Vindeggi når det er meinis og ein ikkje kjem over Evangervatnet. Dessutan er denne vegen den lokale kyrkje-, ting- og byveg.

Åttande rode strekker seg frå rode-merket til Vosse-merket under Kvilekvål, som er ein oppreist stein på Kvernhusflata under garden Kvilekvål, som er siste rode og enden for distriktet til Vatzværns Tinglaug. Roda er 1/8 mil lang (1400 m): Rodemeister er Lars Aarhus som har 19 jordbrukande arbeidarar med seg, der 16 har brukt den 27. mai til noko arbeid på dette vegstykket medan kapellan Meldal var der.

Det vil seia at dei kvar i prinsippet hadde om lag 75 m. NB: Folk i denne roda har delt vedlikehaldet med førre roda (rode 7) på Fannes Broen (Fadnes bru). Alle dei som er meldt å arbeide på den ordinere postvegen i Vassvøre tinglag er 131 mann.

Ein må og nemna postbøndene på Tysso, Horviki og Evanger, til saman 3 mann, og dessutan 2 brukarar på Tysso som hadde ansvaret for å halde Tøssebrua i stand.

Brua er vel eigentleg naudsynt til



Teikna vegkart frå rundt 1820. Vegen mellom Bolstadøyri og Evangervatnet. Truleg er dette om lag same vegen som vart sett i stand i 1769. Originalteikning av kartet er i Riksarkivet.

deira egen fedrift og gardsbruk, men må likevel brukast av posten, når meinis gjer at ein ikkje kan bruke sjøvegen til Horviki. Dei to brukarane frå Tysso er frie for pliktarbeid i den ordinere postvegen.

Dessutan: Og 3de Opsittere paa Gaardene Rongo, Biørge, Geilen, hvilke ere befriede med at istandholde den saa kaldet Haamanne-Stie, hvor posten i mangel af at komme over Evanger Vandet maae passere. Disse ere 5 mand. Dette må tolkast til at dei fem bøndene frå dei nemnde gardane har vedlikehaldet av vegen eller delar av vegen over Homannstien som vart brukt når ein ikkje kunne fara Evangervatnet.

I Vatzværns Tinglaug er det då 142 mann til å halde vegen i stand. Her får ein eit riktig godt bilete på korleis vegane skulle betrast og setjast i stand.

Etter avtale med generalvegmeisteren hadde oppsummert kapellan Even

Meldal på Ullestad i Voss, teke på seg å føre oppsyn med vegarbeidet. Her ser ein at arbeidet hadde vore bestemt til ein eller to dagar i slutten av mai. På eit par av rodene får vi opplysningar om at ikkje alle stiller opp. På rode sju er det berre nokre få av femten og på rode åtte er det 16 av 19 som stellar opp. Elles klagast det på at ein i femte rode manglar både materialar og reiskap, slik at det blir berre flikking.

Dei som ikkje stilte opp utan god grunn skulle bøteleggast, i prinsippet med ei bot tilsvarende å betala ein dugande arbeidskar ein dag.

Arbeidet synes i stort mon å vera mest vedlikehald og lite nybygging, dette er truleg den gamle allfarveg som er rydda for stein og kratt, mest truleg i 6 alens breidde. Ein kan vera usikker på om det var tenkt at en skulle fare med



hjulreiskap, men i prinsippet var det det som gjaldt.

Det ser ikkje ut til å vera nokon særskilt rodeplikt på vegen rundt Evangervatnet over Vindeggi eller vegen over Tyssefjellet mellom Bolstadøyri og Tysso. Dette var nok den gong opp til grenda om ein ynskte å retta på vegen, medan det ser ut til å høyre til både sjuande og åttande rode å vøle Fadnesbrua.

### VEGEN GJENNOM VOSS TINGLAG

Voss Tinglaug inneheld Vangs hovudsokn med 422 bønder og Vinje Anneksokn med 87 jordbrukande menn som hadde vegarbeidsplikt, til saman 509 menn. Desse er delt i 9 distrikt som kallast Ottinger hvoraf den

- 1te kaldes *Dørredals Otting*, *begynder ved Slutningen af Evanger Sogn, følger saa Postvejen opad paa nordre Siide af Elven og Vangs Vandet, og har 52 jordbrugende mænd,*
- 2den kaldet *Gulfieringen Otting* følger *ligeledes Postvejen paa nordre side af Vangsoandet og har 34 jordbrugende mænd.*
- 3de kaldet *Borstrand Otting* følger og *Postvejen og har 51 jordbrugende mænd.*
- 4de er *Vinje Annex Sogn med sine 87 jordbrugende og kaldes Hoelbøygden Otting.*
- 5te kaldet *Vinjer Otting* ligger *lige over for Borstrands paa Søndens siide af Vandfallet og har 43 jordbrugende Mænd.*
- 6te kaldes *Bøer Otting, hvorunder indbefattes den Bøygård Rundalen Kaldet følger Veyen til Hardanger paa Nordre Side og har 99 jordbrugende Mænd.*
- 7de kaldet *Kvitler Otting* igiennem *hvilket Hardanger Veyen egentlig gaar. Har 36 jordbrugende mænd.*
- 8de kaldet *Bordals Otting* ligger *paa Søn-*

*den siide af Elven lige over for Vangs Kirke og har 53 hordbrugende Mænd.*

– 9de kaldes *Viigen Otting, ligger paa Søndens siide af Vangs Vandet, følgende Samme og dets udløb Lige til Evanger Song og har 54 jordbrugende Mænd.*

Elles har det ikkje på lang tid vore inndelt i ordentlege roder, langt mindre har det vore utpeika rodemenn. Truleg har arbeidet vore styrt av bøndene sjølv sidan slutten av 1730-åra, då Lützow meir eller mindre måtte gje opp vegbygginga rundt Bergen.<sup>11</sup>

Elles gjorde kapellanen seg ei vurdering etter opplysningar av lensmann Knud Olsen Ringheim, om at inndelinga av ottingar og vegstykke til dels var særskilte urimelege.

Den fyste ottingen hadde vedlikehaldet av strekningen frå *VosseMærket* under *Kvilekvål* til *Geitle sin utløe*. Dette er ein strekning på ca. 14125 meter som skal stellast av nedre delen av Viker otting, med unntak av dei fire bøndene på Liland og Seim som måtte halda vedlike vintervegen over Halsjerdene, dermed 23 bønder i vedlikehaldet i prinsippet med 614 meter veg kvar.

Sommarvegen var særskilte utfordrande då han i rundt 25 meters lengde var bygd opp som bru langs elva på trebolverk fylt med stein langs nordsida av elva (om lag der E16 går i dag).

Desse *opbygde Broer* *hvor omtrent 40 Aln Lang, hvoraf den underste kaldes SmaaeLaderene og den øverste HovedLaderne, og endskiønt det paaligger heele Vangs Sogns Almue at arbeyde fælles, saasnart nogen af disse Broes skulde fornødiges at rives til grunden.*



«Fjellet vid Vossevangen frå Tirudvegen» Akvarelle av Wilhelm Carpeland frå 1819. Illustrasjon hentet fra Utsikter. Norge sett frå veien 1717333-2020. Oslo 2012

Vinterstid kunne ein nytte isen (naar isbrue ligger), men ein måtte i land der det ikkje var is eller usikker is på grunn av straumar og liknande. I Vosso mellom Vangsvatnet og Seimsvatnet måtte ein passere over ei slem kleiv kalla Halsjernet (Halsjerdene) som er nemnd ovanom.

Andre roda av postvegen tilhørde Gullfjering-ottingen og gjekk frå Gjetles utløe (Utlade) til Geitles kleiv. Her var dei 34 mann som hadde om lang 14125 m veg å halde ved like, det vil seie 415 m pr mann.

Her ligg *Devige-Halsen*, *Snaas-* og *Gjetles Kleven med flere slemme steder*. Dette blir for mykje å setja i stand for dei 34 bøndene som tilhører denne ottin-

gen, meiner Meldal. Ja, dessutan er to av bøndene frå Rogne er fritekne då dei fraktar posten.

Tredje roda av postvegen går frå *Gjetles Kleven til Stenkloppen ved Store-Flæsken i Eideshaven*, som og er ca. 1/8 mil lang og lettare kan settast i stand. (...) *hvilcket Arbejde paaligger den underste part af Bordals Otting som har 19 mand. – I dette stycket ligger Gjetles-Broen, hvis istandsættelse har været paalagt Dørvedals Ottings 52 Mand tillige med de 27 Mand, som høre til øverste part af Viiger Otting.*

Her kryssar ein vel i tillegg både Tverrelvi aust for Geitle og over Eide-moen. Ein ser at dette er arbeid som har lange tradisjonar som har lege på ein Otting på sørsida av Vangsvatnet i Voss.

Dette var slettes ikkje tilpassa 1700-talet rasjonelle måte å bygge veg på.

Fjerde roda av postvegen går frå Store-Flæke i Eideshagen, som er ei kavlebru omlag eit steinkast langt. Denne blir helde ved like av 27 menn tilhøyrande den øvste part av Viker otting tilhøyrande. Under oppsyn av Meldal hadde 10 mann den 15. mai 1769 brukt kvar 1 dags arbeid på å reparere vegen så langt dei kunne.

Desse 27 karane skulle og delta med å halde ved like Gjetlebrua saman med folk frå Dørvedals Otting, men hadde også heime hjå seg sjølv ein vanskeleg vegstubb eller ei kleiv kalla Giljane, og Giærnæs-Broen (truleg brua ved Gjerme gard) som det var store kostnader ved å halde ved like. Denne vegen er særst viktig for å kome til ting og kyrkje.

Femte stykke eller rode av postvegen går ifrå Store-Flæken til Bergsbroen og er vel  $\frac{1}{4}$  deel Miil Lang, det vil seie om lag 2, 8 km lang.. – Det er den øvste eller ytterste del av Bordals otting, som er 34 mann. – Her ligg den slemme Klev Rykkes-Skarvoet kaldet, og vil samme/ tillige med Bergs-Bakkenes udgravning og Veyenes Retelse over alt Skaffe disse Arbeydere meere end nock at giøre.

Her var nok Meldal skuffa over oppmøtet av berre to menn ein dag i juni 1769. Dei var med og sette i stand Kavle-Broen den Lille Flæke i Eideshagen kaldet. Bergsbroen som slutter dette stykke skal haldast vedlike av den del av Dørvedals Otting, som kallast Vestbygda og har, når ein tek unna dei 2 postbøndene på Lissheim, 22 menn til vedlikehaldet.

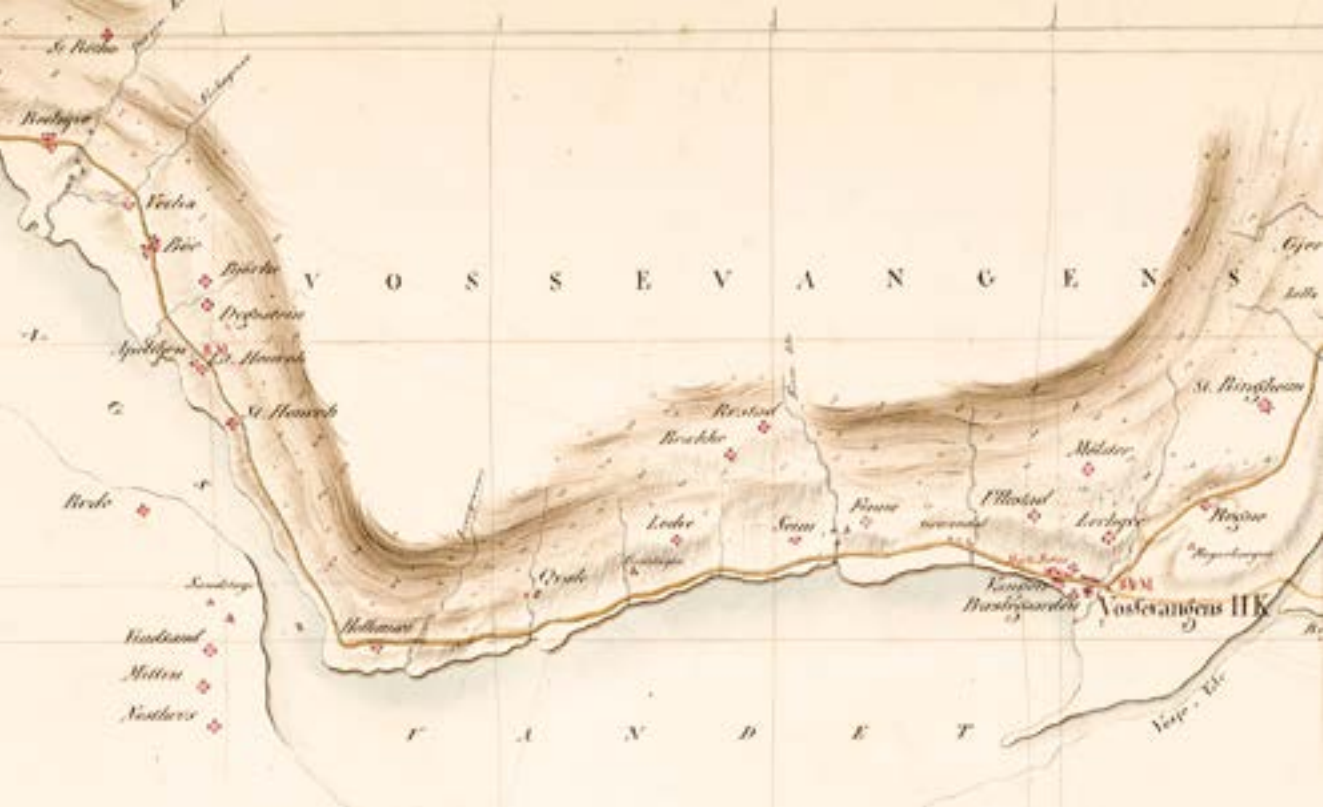
Sjettestykket av postvegen går frå Bergsbrua like til Vang kyrkje og er  $1 \frac{1}{4}$

deel Miil Lang, om lag 14 km, der 43 mann i frå Vinjar otting skal gjera arbeidet, det vil seie om lag 355 m på kvar.

Meldal deler desse inn i tre roder med rodemeister Haldor Tøen, Henrik Øvre Rykke og Ole Gierager. Desse har ansvaret for 14, 14 og 15 mann. (...) *hvis istandsættelse er paalagt Vinjer Ottings/ 43 Mænd. – Disse Mænd ha ieg inddelt i 3de Partier af hvilke/ det 1te har 14 Mænd Rodemester Haldor Tøen, det 2et og 14 Mand/ med Rodemester Henich Øvre Rykke, og det 3de 15 Mand med Rodemester Ole Gierager.*

Meldal var med dei 9. - 11. mai og fekk reparert dei «brøstveldige» delane av vegen. Han var ein dag på kvar av rodene. Han måtte peike ut dei verste stadane der ein knapt kunne kome fram og elles få inndelt vegen i ordentlege roder. På tredje roda fortel han at her ligg Bergshoug kleiv der ein må sprengje vekk berg, Væte-Skavlén og Gjøre eller Vasendekleven der det er dårleg veg heilt til husmannsplassen Bulken. Dessutan var det Lødve-kleven. Alt dette ville koste særst mye arbeid (*excessir arbeyde*) å få i stand. Dessutan ville han ha ei bru over Regveselva for å få slutt på ein stor omveg om Gjermesbrua som posten må bruke når mykje vatn i elva gjer at dei ikkje kan vade.

Etter ein nøye gjennomgang hadde han funne ut at det kan byggast ei ny bru ut for gardane på Rekve over den staden som kallast Løbet like opp for kvernhusa og der elva delar seg i to. Dersom brua kjem kan vegen bli likeså bein og stutt som den er nå gjennom Rekve, Bø og Veke. Dessutan unngår ein då mykje sump og myr som ein har der vegen nå går på nedsida. Brua vil ikkje bli lenger



Teikna vegkart frå rundt 1820. Vegen på nordsida av Vangsvatnet. Vegen, som vart sett i stand i 1769, gjekk hogare i lendet over Gjerme innafor Kvålsåsen og neddatt mot Vossevangen over Brekko. Vegen som er teikna inn på dette kartet er såleis bygd seinare enn 1769. (Originalteikning av kartet er i Riksarkivet.)

enn ei stokklengde på 16-18 alen med eit mura landkar på kvar side.

Dei 28 menn av Dørvedals otting som berre har hatt Gjetlebrua under påskot av også å måtte hjelpe til med Gjermebrua som berre få har nytte av, kan gjera meir nytte her. Dei som går med post og andre reisande prøver heller å kome over ved Rekve enn å reise omvegen over Gjermebrua. Det kan elles nemnast at Rekve saman med fem andre vitnar om vøling av «ålmannavegen» alt i 1343.<sup>12</sup> Her er lange historiske liner.

Rode sju av postvegen ligg frå Vangs kyrkje til Aasbrække, eller enden av hovudsognet og er 1 ½ Miil lang. I Borstrands Otting er det 51 mann, men to er fritatt på grunn av postbering. Her nemnar han *Graastigerne, Fitje-Kloppen,*

*Fladeqvalshougen, Kvitte-Kloppen, Breimen-Kloppen, Høylandsuren, Tømde Broen, Leirdalsbroen og Giøstens Uhren.* Dette vil vera mykje meir arbeid enn det desse 49 bøndene kan klare på eige hand, dei har om lag 345 m veg kvar å setja i stand, om ein skal gjera det etter «herr kaptein Krogh» si tilvising.

### VINJEDALEN ANNEKSSOKN

Fylkesgrovu kallast bekken nedunder grenda Bidne som til 1783 var grensa mellom Søre Bergenhus og Nordre Bergenhus eller Hordaland og Sogn. Oppheim låg administrativt til Sogn, medan det var annektskyrkje i Voss. Såleis var Bidne frå gammalt av delt i Vossatunet og Sognatunet.<sup>13</sup>

*Stykke Postvey strækker sig fra Aas-*





Oppheim kyrkje på vegen mellom Stalheim og Voss. (Tegning av Johannes Flintoe 1786-1870)

*brække til Bekken i Vindjedalen, Fylkes-Groven kaldet som er Skillemærket imellem Vosse Ting Laug under Nordhordlæhns Fogderi og Nærøens Skibbrede under Sogns Fogderie og er dette stycket 1 1/8 innl. Miil Langt givet Holbøygden Otting eller Vinje Annex Sogns 87 Mænd at vedligeholde. il dette stycke ligger KvarmeKløvet og ved Siiden deraf Mjølgetten, Krogen, ved Lomsdalen Sundnes Broen Drøgstolds-Broene, Frætte-Kleiven og SundnesHougene etc.*

Forutan dei to postbøndene på Øvre Vinje var det 85 jordbrukarar som her skulle setja i stand vegen på 1 og 1/8dels mil lang, eller nesten 13 km lang del av postvegen. Det skulle bli om lag 150 m på kvar. Vedlikehald av det skulle vera overkomeleg, men å byggje køyreveg ville bli ein særstør innsats.

Meldal nemner også Oppheims sokn, som eit anneks under Voss kyrkje, som høyrer til Nærøens skibbrede i Sogn futedøme. Her er det 59 jorbrukande menn der to bønder i Stalheim har postbering og resten vegarbeidsplikt. Dei har stykket frå Elva Fylkesgrovi til Bukhella utanfor garden Stalheimsøyi som er grensemerket mellom Voss og Ullands prestegjeld. Dei 57 bøndene her hadde 1 og 1/2 mil veg som blir i underkant av 17 km, det vil sei litt under 400 meter for kvar bonde.

Dei har dessutan fire bruer, Sundvoldbrua, Vangsbrua, Giljarhusbrua og Stalheimsbrua og dei vil få mykje ny veg som dei skal byggje. Dessutan måtte dei kjøpe trevirke og frakte ei og ei halv mil over fjellet. Meldal uttrykte elles



Dette vegsambandet var også nemnt i ei utreiing av *Forman på Lysekloster* som laga eit oversikt over vegsituasjonen i Søndre Bergnhus Amt for Krogh same året som Meldal gjorde si vurdering av denne vegtraseen:

*Men nu da Hardanger og Vosse Sorenskriverier er Combinerede og lagde under een Sorenskriveradministration kommer en del af dito Fogderis tillige at participere udj den fra Hardanger til Voss farende ting og almindelige bøjgdevej som Sorenskriveren; naar han i Hardanger er boendes, absolut maae betiene sig af. Hvilken vej løber igiennem Hardanger District og Gravens skibrede paa de grendser hvor Hardanger og Voss støde sammen med hinanden omtrent til ½ Miils Strækning, hvor udi et lidet men derhos saae vigtigt støcke indfalden, der ej alene i sig selv er heel vanskeligt og besværligt, men endog formedelst det ved siden nævnde fæle partipides og de under tiden udfaldendde Steen og lisskred er meget farlig, saa det ikke uden frygt kand overrejses og Passeres. Andre og flere med forbemelte 4de Slags veje finder ieg ej i disse tvønde meget besværlige Fogderier, der enten kand eller bør kaldis almindelige, ligesaa ej Heller andre Broer efter min ingen formeening kand regnes eller agtes for almindelige; og blive Publice til byrde uden de, som i de almindelige her faae Specificerede veje forefalde: (...)<sup>14</sup>*

Meldal har følgende vurdering av vegen og dei som skulle bygge og halde den:

*Dette stycket er 1 ½ Miil Langt, og skal det paaligge Kvæitlers Otting 36 Mand samt 52 Mand af Bøer Otting at holde det i stand, men Roders inndeling eller nogen orden vides her intet af, - De øvrige 47 mænd af Bøer Otting høre til den den Bøygð hvilken de for faae Aar*

*siden med stor bekostning paa at lade igiennem Minere et temmelig langt Bierg have forbedret (dette må vera opp til Raundalen), og ere de fleste af dem fattige Folck: Altsaa har de paa rimelig Grund været befriede for arbejde paa andre Veye, og synes det ey ubillig ang de fremdels blive frie, da de har meere end nock med sig selv.*

Her har terrenget tydelegvis vore slik at ein så langt ikkje hadde tenkt på å bygge køyveveg, heller ikkje ser det ut til at ein hadde tenkt rodeinndeling. Sikkert nok hadde nokon i Voss og Granvin ei forståing om korleis arbeidet skulle fordelast. Men vegen hadde vel så langt ein litt ukklar status.

Kapellan Meldal hadde etter beskjed frå Generalvegmeisteren fått i oppdrag å finne ein grei trase ned til Granvin, den 28. august reiste han og det kjem ei lang utgreiing. Då den ligg utanfor postvegen og er eit forslag til ein ny vegtrase, blir den ikkje teke med her.

#### **VEGARBEID UTOVER HAUSTEN**

Synfaringa saman med Generalvegmeister Krogh om sommaren hadde fått fram kva som var naudsynt og kva som var ynskeleg ombygging og forbetring av vegen som ein nå hadde fått klårlagt rodeinndelinga. Dessutan vart bøndene kalla ut på vegarbeid att om hausten etter at dei viktigaste onnene var ferdige og bøndene hadde gjort unna byreisene.

Den 4. – 11 oktober hadde dei to fyste rodene fått ei naudsynt oppgradering:

*Anno 1769 den 4de Oktober som var den første Tiid, ieg kunde have Folk ledigt fra Deres Indhøstning og derpaa følgende Bye-reyse, begynte jeg med Veye Arbeydet udi 1ste*

og 2det Stykke af Postvejen Vosse Tinglaug tilhørende og continuerede sammen til 11 oktober inclusive. I denne tid og udi 1te Stykke have 13 Mand af Wiiger Otting og 12 Mand af Dørvedals Otting arbejdet hver 3 dage.

Her får vi høre at eit av trekara (bolverka) som stod uti Vosso-elva var rotna opp og nå vart erstatta av eit brukar i mura stein ved ein utståande bergpynt som var 5 alne høg og 4 alner brei. Denne vart sprengt bort slik at vegen no vart 5 ¼ alen brei (oppunder 3,40 m) i staden for 2 ½ alen (vel 1,5 m), dessutan ar det sprengt ned fire faste steinar i vegen og det saman med sprenging av noko fjell kunne ein senke vegen om lag 1,5m og ved å bruke sprengt stein (...) til at forhøye og opfylde Veyen, har den i Længe henvend 100 Aln blev jævn i lige linje og 6 aln Breed, (...).

Vegen var både retta ut og flata til. Kostnadene var delt slik:

*Den anvendte mineren, som her var uundgiængelig baade for Situationens skyld, saa og fordi Steene ey her paaanden maade var at finde eller faae tilført, Kostede som Følger:*

*6 pund Krud á 28 skilling pr pund er 1rd - 72 skilling*

*For anvendte minereredskabe, som under arbejdet blive 2 ½ pund lættre betalte Jernet med 4 skilling pr pund er 10 skilling  
Kiøbt 1 Tønde Kull til Minereredskabens istandholdelse er 12 skilling*

*Til 1 Smed som assisterede al istandsættelse Redskaber er 8 skilling*

*Minereren Tormod Dale, som er en fattig Husmand men flittig arbejdere og forstaar godt at minere: Betalet for 5 dager á 20 skilling daglig; er 1rd - 4 skilling*

*Til sammen 3 riksdaler - 10 skilling*

Meldal var sjølv tilstades frå 4. til 9. oktober: (...) da ellers Mathias Berje, Rognald Nertaas, Ole Hovde, og Torgis Skieldte vare satte til at exgevere (utføre) hvad ieg her ordinerede, og maate arbejdet paa dette Stæd stedse af mangel paa Stene og kund i samme sogn, som mældt, arbejdet tillige 24 Mand av Guldfierdings Otting lige Ledes 3de dage hver udi det 2det stykke Postvej Vosse Tinglaug Tilhøred.

I mellom Snaase og Gjetles-Kleiven forsøkte ein å legge om vegen slik generalvegmeisteren hadde ynskt med å legge den i rett line opp for den gamle vegen. Men då ein fekk tverrberg som ein anten måtte sprengje bort med sterk minering eller legge vegen i ein krok som gjorde vegen minst 10 - 11 alen (6 - 7 meter) lengre, vart det til at ein fylgde den gamle vegen, men fekk breidda han til 6 alen (3,78 meter).

Dessutan vart vegen fylt opp og den bratte Gjetlekleiva vart mykje jamna ut alt i alt over ca. 180 alen (vel 113 m) lengde.

Då det skorta på arbeidsreiskap og krut vart arbeidet ikkje fullført, sjølv om han hadde leigd tre slegger der ei vart slått sund (...) og har ieg endnu icke faaet at vide hvad vedkommende derfor Prætenderer.

Han var sjølv til stades på dette arbeidet innimellom (det var samstundes med den førre roda) og fylgde iøvrigt opp at Iver Kvale, Kiel Dyke Steen, Mads Lødve, og Knud Bruflad exgeverede hvad ordineret.

Den 17. oktober byrja han arbeidet i 8. rode av postvegen og held på til 28., men så kom snø og frost og gjorde at ein måtte slutte arbeidet. Vinje sokn eller Holbøygens Otting hadde stilt opp med 85 menn i tre dagar på vegen frå Skogstad til Humlabrekke som var lagt om





Stalheimskleiva etter at ho blir nybygd i 1840-åra. (Foto Axel Lindahl)

etter ordre frå Generalvegmeisteren i ca. 1400 meter lengde (det vil seie om lag 165 meter på kvar). Skogen var rydda og den bratte bakken var nokon lunde grave ut. Då det var korte dagar og få arbeidarar kunne ein denne gongen ikkje få bygd vegen i full breidde. Dessutan måtte ein bøye han ned att til gamlevegen på grunn av eit berg ein ikkje fekk sprengt og på grunn av at ein mangla materialar til ei bru.

Denne avbøyinga er noko bratt, (...) *men hvilcket alt arbeyde og Veyens utstrækning i Længden til begge Siider vil afhielpes og blive her uden tvil nu meget ypperlig Vey.*

Meldal var sjølv tilstades den 17. og 18. oktober og dessutan var han innom

den 23. og 24. oktober og han hadde satt Siur Indre Kvarme og Knud Ytre Kvarme til pådrivarar for arbeidet.

Han gjorde og ei synfaring frå Kroken til Vinje prestegard og meinte at vegen her er kortare enn nåverande postveg og vil koste mindre å setja i stand den da (...) *her nest over alt findes intet uden tørre Bakker og fast sandig jord at planere.* Men då alle gardane ligg på vestre eller nordre side av Strandelvi og ein like vel måtte ha dei to bruene Sundnesbrua og Dragsvoldbrua og at ein ikkje vintertid kom til å brøyte, meinte han at bøndene ikkje ville finne nytte i denne vegen og dermed truleg ikkje vera villige til å bygge den.

Den siste aktiviteten dette året var å pålegge ti mann frå Viigen Otting og bryte opp og lagre stein frå Kvilek-vålurda for å kunne frakte desse til første rode i Voss tinglag det som kallast «Smaa Laderne» for å reparere denne til sommaren att. Det var *dette de og under Anders Jørgensen Dagestads og Tosten Store Loues opsiun troelig have forrettet 30. og 31 ejusdem* (d.v.s. oktober).

Ein merkar seg at det står *troelig*, Meldal er med andre ord ikkje heilt sikker på at dei har brote opp stein i Kvilek-vålurda og lagt klar til vinterfrakt.

Rapporten er datert 31. desember 1769. På nyåret den 5. januar 1770 sender Meldal et personleg brev til Krogh truleg saman med rapporten. Der fortel han at rapporten gjev tilbakemelding på kor langt arbeidet er kome, men og at det hadde stoppa på grunn av mangel på arbeidsreiskap, krut og mineringsutstyr.

For å kome vidare og kunne byrja like etter våronna måtte han ha *3de paar Steenslegger, 3de paar Brækstenger (jernspett), 1 Dusin Jern-Kiler, 6 minere Borer med Hamre (feisel) dertil, samt Ladestoc og Fængenaal og 1/3 Center Krud er det allerminste*, dersom han fekk 60 riksdalar. Han kunne klare seg med 20 riksdalar for å ha til betaling for «minererane».

Han legg til at med dette mannskapet vil det ta tid, særleg nokre stader ja, kanskje aldri bli ferdig. Kunne man ta folk eller helst vegpengar av bønder frå sokn som ikkje hadde vegplikt og betale for arbeidarar som var der hele sommaren og ikkje måtte heim å gjera slåttonn og skuronn, ville en vinne mye på det. I prinsippet betalte alle bønder vegpengar, det var nok berre Meldal som ikkje var

klar over det, men av dette gjekk nok det meste til løn for generalvegmeisteren.

Elles måtte Meldal minne Krogh om at han hadde utgifter, sjølv om han hadde gratis skyss i sitt distrikt. Lensmennene hadde gjerne 40-50 riksdalar for mindre arbeid, men Meldal overlet til Krogh å bestemme summen som Meldal skal ha, då han er usikker på om det går av Kroghs løn eller er ei anna tildeling. Meldal avsluttar brevet frå seg og kona; Med ei inderleg helsing til generalvegmeisteren, hans kone og nyfødte dotter med ønske om å overleve både dette og følgande år! Generalvegmeister Krogh svarte den 24. mars og sendte ei tilvising på 100 riksdalar.

#### **NOKRE ORD TIL OPPSUMMERING....**

Det er i andre halvdel av 1700-talet ei aukande vilje å få bygd ordentlege vegar. Det er særleg dei leiande som ynsker dette, både sivilt og militært. For ålmugen hadde det vore ei lang fredstid og jamt over var det nok betra levevilkår, men for mange vestpå var det ikkje mykje å gå på. Nikolai Frederik Krogh ville gjerne ha i orden postvegen mellom Bergen og Kristiania og sette i gang dette arbeidet etter ei synfaring i 1769 året etter han hadde vorte tilsett som generalvegmeister

Med strileopprøret i friskt minne var ein og redd for å presse for hardt pliktarbeidet med vegbygging. Det ser jamt over til å vera ein dag om våren og tre dagar om hauste. Dessutan skulle noko stein fraktast vinterstid. Det gjeld nok også tremateriale til bruer. Truleg måtte ein god del av brumateriale kjøpast utanfrå.



Ullstad, Voss prestegard. Her var Even Meldal. Han var tilset som residerande kapellan i 1759, sokneprest frå 1770 til han døde i 1786 Det var medan han var kapellan i soknet at han fungerte som syning eller «prosjektleiar». (Illustrasjon frå Vossaboki 1935)

Sjølv om ein kostnadsfritt kunne hente trevirke i næraste skog, var det ikkje så enkelt når ein måtte ut av distriktet for å få tak i det.

Strekninga Bergen – stiftsgrensa på Filefjell baud på mange utfordringar med naturlege stengsler og med at enkelte fjordar og vatn i periodar ikkje var farande på grunn av meinis. Med fast postrute frå midten av 1600-talet var nok desse problema godt kjent både lokalt og hjå embetsfolk. Som med skattar og anna innkome var staten avhengig av bøndene til å bygge og halde vegane i stand. Veghald var ein del av dei pliktene bøndene hadde frå gamalt av, men etter kvart var det forventa at dei skulle bygge køyrbare vegar.

Her kom det nok krav som gjorde at ein nok måtte definere dette arbeidet på

nytt «..at Vejene og det Øvrige skal komme paa en saa bestandig Foed , at efter faae Aars Forløb, og derefter femdeles, akla de Veje, som man nu maa anvende felles samlede Kræfter paa at istandsætte, og bringe til mueligste Fuldkommenhed uden ganske lidet Arbeide-aarlig kunde vedligeholdes.»<sup>15</sup>

Meldal ser nok fort at det er urimeleg mykje arbeid på enkelte av rodene, delvis er det for få bønder i roda slik at det blir urimeleg lange strekningar å setja i stand, delvis stor utfordringar i terrenget der ein anten må bygge ut vegen eller minera bort berg.

Dessutan ser han at dei noko avsidsliggande gardbrukarar kanskje har utfordringar nok til å kome seg til og frå postvegen. Dessutan er det i dette området som mange andre stadar i Norge på denne tida, mangel på trevirke.



Chausseen nedanfor Tvinde. Bygd for biltrafikk og liknar ikkje mykje på 1700-talsvegen.

Nokre år seinare skulle steinbruer koma som løysing få dette, men det synest ikkje som det var i tankane på korkje Nicolai Frederik Krogh eller Even Meldal ved dette anlegget. Likevel då de skulle setja i stand att Smaae-Laderne og Hoved-Laderne som var bygd opp med brukar langs elvebredda, så mura dei opp den som var sund i staden for å laga eit nytt trebolverk (her er det ei tømmerkasse fylt med stein). Det same gjaldt for bygging av bruer, nå skulle ein mure brukara.

Meldal har etter instruks får Krogh og etter sedvane fått kalla inn dei bøndene som hadde direkte plikt til å halde vegen til dei avtalte tidene. På slutten av 1700-talet ser det ut til at det var ein konsensus om at bøndene skulle arbeide opp til 12 dagar i året på vegen og husmennene arbeide 4 dagar.<sup>16</sup>

Det etter kvart aukande talet på husmenn og småbrukarar byrja bli interes-

sant som arbeidskraft på vegen. Dette var i vegloven av 1824 § 39 regulert til maks åtte dagar for bønder i sommarhalvåret og på mindre bruk høveleg stuttare.

Plikta til husmennene har nok vore eit tema mellom Krogh og Meldal i 1769, i rapporten skriv Meldal:

*Antallet paa Vosse Præstegieldts mangfoldige Huusmænd er meget vanskeligt og fast umuligt at detemere da den fast alle boe i Husene hos Bønderne selv, forandre Tilholdstæd og Vilkaar fast hvert Aar, og ere nu Bøndernes tienere. – nu haes Rosfolk etc. – Kand Altsaa icke komme i Consideration i henseende til Veye Arbeidet, hvortil det hoverin, deres Huusbønder paalægger dem giver ingen tiid eller leylighed. Han legg til at ein husmann her på Voss er nesten det same som ein tiggjar.*

Det kan sjå ut til at bøndene held seg med reiskap sjølv, både hakkar og spader og sledar for å frakte stein og grus når det gjeld på. Til vanleg muring tyder det og





Gravstaden til generalvegmeier Nicolai Fredrik Krogh (1732-1801), finst fortsatt på domkyrkjeggarden i Trondheim. (Foto: Kjersti Tidemansen)

på at dei innan kvar rode har den naudsynte kompetanse. Når det gjeld utstyr til fjellsprenking må Meldal låne eller leie inn både slegger, bor, feisel og anna naudsynt jern og krut. Han nemnar og ein husmann som kan sprenking i tillegg til å vera smed:

*Til 1 Smed som assisterede al istandsættelse Redskaber er Minereren Tormod Dale, som er en fattig Husmand.*

Det var sær s vanleg at ein husmann skaffa seg eit yrke ved sidan av husmannsplassen.

Meldal nemnar som før skrivi i det private brevet til Krogh at skulle dei koma nokon veg med utbetring av vegen, måtte det fleire arbeidarar til, helst i forma av heiltids vegarbeidarar som ikkje måtte heim å onne. Både Meldal og Krogh såg nok kva som skulle til for å få køyrbar veg, men enda skulle det eit par tiår før ein byrja få fart på vegbygginga frå Bergen til Kristiania.

#### LITTERATUR

**Broch, Just:** Veier og veivesen i Norge. Oslo 1937  
Gjerdåker, Johannes; Postvegane i Hordaland, Bergen 1997

**Hage, Hallstein;** Rode og Rodemester. Med G.A. Kroghs rodemesterinstruks frå 1774 og Peder Ankers rodeskjema frå 1789. Årbok for Norsk vegmuseum 2000

**Jørgensen, Steffen** Elmer; Frå chaussé til motorvej. Odense 2001

Paus, H. W.; Norges generalvegmaster 1665 -1824, Oslo 1966

**Salte, Oddbjørn;** Jens Schanche Rapportar om tilstanden i det norske Postværk 1753/56. 2014. (Rapporten er transkribert, lagt til rette og i nokon grad kommentert av Oddbjørn Salte.)

**Seland, Hans:** «Veiene imellem Bjergene ved Coblenz ere skjøne.» Om veimester Johnsons reise i Nederlandene i 1838. Årbok for Norsk vegmuseum 2014

Seland, Hans: Upublisert manus om Georg Daniel Barth Johnson

#### KJELDER

Rapport frå presten Meldal 1769 om veganlegget. Arkivverket (Statsarkivet i Bergen) Eske 17 og 18 Nordhordaland len og Fogderri.

#### NOTER

1: Upublisert manus om Georg Daniel Barth Johnson av Hans Seland; sjå og Seland, Hans: «Veiene imellem Bjergene ved Coblenz ere skjøne.» Om veimester Johnsons reise i Nederlandene i 1838. Årbok for norsk vegmuseum 2014 særleg s. 90-104

2: Jørgensen side 33-77

3: Arkivverket Bergen; Generalveimesterens, arkiv Eske 17 Nord-Hordaland len og fogderi

4: Arkivverket Bergen; Generalveimesterens, arkiv, eske Nr 65,67,68 Veikommisjonen

5: Norske samlinger, udgivne af et historisk Samfund i Christiania. Chra. 1985, side 572

6: Salte side 109/110 og 176/177

7: Broch, Just: side 14

8: Paus 1966, side 107

9: Arkivverket Bergen, Generalveimesterens arkiv; Eske 17 Nord-Hordaland len og fogderi

10: Gjerdåker side 28-31

11: Broch, side 14

12: <https://www.ullstad.com/index.htm?vossaboki/rekve.htm>

13: Gjerdåker 1997 s 41

14: Arkivverket, Bergen: Generalvegmasterarkivet, Nordhordland og Voss Fogdreri 1768-1770

15: Paus 1966, side 106

16: Hage 2000 side 103