



Artikkelforfatteren og veghistoriker Geir Pausrud på den gamle kongevegen ned mot Onstadsund i Glomma, mellom Spydeberg og Askim. Der Vegvesenet eier slike vegger, eier de hele den opprinnelige vegbredden, altså også området for grøftene som en gang var her. (Foto: Håkon Aurlien)

Hvordan vi sikrer at gamle nedlagte veger kan bevares

Gamle veger og eiendomsrett

VED BIRGITTE AKERHAUGEN

Vegeiendommene har et helt særegent rettsgrunnlag, man kan ikke vurdere eiendomsretten til en veg som om det hadde vært en vanlig boligeiendom. Hvis vi ikke forstår dette, kan vi heller ikke forklare det offentliges eiendomsrett til veger som tilsynelatende hører til privateid grunn. Dette hevder Birgitte Akerhaugen i denne artikkelen. Hun er utdannet jurist med eiendomsrett som spesialfelt og arbeider ved seksjon for eiendom og grunnerverv i Statens vegvesen Region øst.



Det har lenge vært en «opplest og vedtatt sannhet» at det ikke ble ervervet grunn til offentlige veger før 1801. Før 1801 skulle vegretten være basert utelukkende på en bruksrett for det offentlige eller allmenheten, ikke på noen form for offentlig eierskap til veggrunnen. Mange har ment at det derfor var nødvendig å kunne dokumentere erverv av veggrunnen etter 1801 om det offentlige skulle kunne hevde å være eier av veger bygget før 1801, i alle fall i tilfeller der vegen ble lagt ned før 1912. Dette har skapt utfordringer, ikke minst i arbeidet med å få vernet gamle, nedlagte veger.

Hvor stammer dette synspunktet og disse årstallene fra, og er dette virkelig en så utvilsom sannhet som mange har gått ut fra at det er? Svaret på det siste er etter artikkelforfatterens mening et klart NEI.

EIERSKAPETS BETYDNING I VERNEPROSESSEN

I «Handlingsplan for kulturminneforvaltning» (1992) fikk Statens vegvesen sektoransvaret for forvaltning av veger og vegrelaterte kulturminner, og i tiden etter ble det arbeidet med å få avklart spørsmålet om hvem som hadde eiendomsretten til gamle, nedlagte veger. Den mest anvendelige vernebestemmelsen for statlige objekter er kulturminneloven § 22 a, men den kan bare benyttes hvis det man ønsker å verne er statlig eiendom. Det er et problem fordi offentlige veger vanligvis ikke ble særskilt matrikulert¹ (registrert som selvstendige eiendomsenheter med informasjon om hvem som er eier av enheten) før vi fikk delingsloven i 1980.

Det er fortsatt ikke alle offentlige veger som har fått matrikelnummer og kartregistrerte grenser, noe som kanskje skyldes at Vegdirektoratet i forbindelse med lovinnføringen foreslo at de nye



Disse eiendommene langs fv. 213 Fåberggata (farget rosa) og den kommunale Hardlandsvegen i Lillehammer ble fradelte «til midt av regulerte gater» for rundt 100 år siden, og slik fremstår de fortsatt i kartet. Men det betyr jo ikke at grunneierne eier hver sin halvdel av veien.

bestemmelsene bare skulle gjøres gjeldende for grunn som ble tiltrådt etter 1. januar 1980². Dette ble senere endret fordi delingslovens krav om kartregistrering ble innskjerpet i forbindelse med GAB-forskriften³, men veger som ble nedlagt før 1980 har antakelig aldri vært håndtert som en del av det ordinære matrikuleringsarbeidet i noen del av landet. Slike veger kan likevel godt være offentlig eiendom, men er i så fall det som kalles «umatrikulert grunn⁴», et begrep som brukes i matrikkelssammenheng om grunneiendom eller festegrunn som var lovlig opprettet før grunneiendomsdelen av grunneiendoms- adresse- og bygningsregisteret (GAB-registeret) ble satt i kraft i vedkommende kommune og som ikke er tildelt eget matrikelnummer. Et umatrikulert vegområde vil altså ikke framstå som en selvstendig eiendom i matrikelkartet.

Det ble utarbeidet flere interne notater om de eiendomsrettslige spørsmålene i regi av Vegdirektoratet, men det var de tre artikler i Norsk vegmuseums årbøker for

1993, 2005 og 2006⁵ som ble det mest synlige resultatet for alle andre. Den første og den siste var skrevet av Otto Arnulf, pensjonert avdelingsdirektør ved Juridisk seksjon i Vegdirektoratet, mens 2005-artikkelen var av Ole Fredrik Melleby, rådgiver på samme seksjon i perioden 2003-2007. De kom ikke til noen omforent konklusjon, de ble tvert imot svært uenige om et punkt de begge mente var helt sentralt, og avklaringsprosjektet ble ikke fulgt opp etter den siste artikkelen. Så ble delingsloven avløst av matrikellova i 2010, og en følge av dette er at alle nå har tilgang til kart som viser de registrerte eiendoms-grensene i Norge. Det gjør at vi har fått et økende antall rettsaker der grunneiere henviser til de kartregistrerte grensene og mener disse viser at gamle vegparseller er en del av deres eiendom. De mener da gjerne at det betyr at de har rett til å gjøre som de vil med veien, for eksempel fjerne den eller nekte andre å bruke den. Konflikter om bruksrett til veg er ingen ny problemstilling, men nå ser vi stadig oftere at sakene kommer som en direkte følge av at det er så lett å sjekke grensene på internett. Vegvesenet har vært inne som part i noen slike saker, og dermed har problemene med de gamle årboksartiklene blitt svært tydelige: Vi har etter hvert fått tilgang til kilder som viser at tidligere oppfatninger

må nyanseres eller revurderes helt, men vi har ingen nye skriv om veieieendomsretten. De gamle artiklene blir derfor fortsatt brukt som grunnlag for avgjørelsene, og det har vist seg vanskelig å overbevise parter og dommere om at artiklene ikke er noen fasit hva eiendomsspørsmålet angår.

HVA VAR ARNULF OG MELLEBY UENIGE OM?

Arnulf og Melleby var tilsynelatende uenige om flere punkter, men i realiteten gjaldt uenigheten nesten bare hvilken virkning det hadde at vi fikk § 8 i veiloven av 1912. Dette er en bestemmelse om disponering av nedlagte veger og veggrunn, men problemet var at begge mente det offentlige ikke nødvendigvis eide all grunn i hoved- og bygdevegene som var bygget før loven ble vedtatt. Hvordan skulle man da tolke en bestemmelse som innebar at det offentlige hadde full råderett over veggrunnen etter at den nye loven var trådt i kraft?

Veiloven (1912) § 8 er videreført i veglova av 1963, men i sin opprinnelige form lød de tre første leddene i bestemmelsen slik:

Finder amtsveistyret, efterat herredsstyret har uttalt sig, at en vei som nedlægges, helt eller delvis er paakrævet som fremkomstvei, blir veien eller en nærmere bestemt del av denne at utlægge til almindelig bruk for de interesserte efter herredsstyrets nærmere bestemmelse.

Hvis dette ikke sker, kommer forsaavidt ny vei anlægges, værdien av den gamle veggrund til avdrag i erstatningen for grundavstaaelse til det nye veianlæg over samme

eiendom efter et ved overenskomst eller skjøen bestemt beløp.

Nedlagt vei, som ikke utlægges til almindelig bruk, og som heller ikke kommer til avdrag i anledning av nyt veianlæg, bør herredsstyret – uten eller mot vederlag – overdra til den eller de eiendomme, som støter til veien. Eierne av disse eiendomme kan forlange veggrunnen avstaat mot godtgjørelse, bestemt ved skjøen.

Arnulf mente dette var en bestemmelse med «ekspropriasjonsrettslig innhold» - dersom vegmyndighetene ikke eide veggrunnen **før** 1912, men bestemmelsen ga dem rett til å disponere over den **etter** dette, mente han bestemmelsen måtte forstås slik at det offentlige overtok eierskapet til all veggrunn som lå under offentlig myndighet da loven trådte i kraft, uavhengig av hva som var situasjonen før 1912. Melleby var uenig, og påpekte at selv om eierskap utvilsomt kunne overføres ved lov, var det ingen ting som tydet på at dette var tanken da § 8 ble vedtatt. Melleby mente spørsmålet om eierskap måtte avgjøres etter en konkret vurdering i hver enkelt sak, og han listet opp en rekke alternativer, basert på om vegen var anlagt/nedlagt før eller etter årstall han anså som avgjørende. De to viktigste årstallene var etter hans syn 1801 og 1912/13, det første knyttet til «Placat av 6. august 1801»⁶, det andre til at 1912-loven trådte i kraft.

Mellebys artikkel var svært grundig, men også temmelig ugjennomtrengelig og vanskelig å få tak på, og Arnulfs svarartikkel fra 2006 bærer preg av åpenbar

frustrasjon over Mellebys måte å håndtere saken på:

Om ferdselsretten og eiendomsretten til nedlagte offentlige veger fra vikingtiden og frem til våre dager er det skrevet artikler i 1993 og nå sist i årboken for 2005. Den siste artikkelen er full av tvilsspørsmål som kun er egnet til å ta motet fra de saksbehandlere som skal ivareta håndhevingen av vegmyndighetenes soleklare rettigheter, og derved blir avskåret fra å opptre resolutt overfor dem som krenker rettighetene.

Om med det stoppet avklaringsarbeidet fullstendig opp.

ENIGHET OM RETTSTILSTANDEN FØR 1801

Arnulf og Melleby var uenige om § 8, men enige om utgangspunktet for eierskapsvurderingene: Begge mente at før 1801 ble veggrunn aldri avstått til eiendom, da var det bare snakk om bruksrett for det offentlige. Om dette skriver Melleby:

Ved siden av 1913, da veiloven av 1912 trådte i kraft, er årstallet for innføring av plikten til å avstå grunn for anleggelse av offentlig vei et viktig årstall. Tidligere hadde det offentlige eller allmennheten bare en bruksrett til veigrunnen. I Norges første veilov, veiloven av 1824, var det innført en slik plikt til å avstå fornøden grunn til anleggelse av offentlig vei. Allerede i 1801 ble det imidlertid innført regler om erstatning ved avståelse av grunn til offentlige Foranstaltningers fremme som også må omfatte veianlegg⁷. Som jeg kommer tilbake til nedenfor, er jeg usikker på om Placaten bare gir regler om de nærmere vilkårene for grunnavståelse eller om den også inn-

førte selve plikten til å avstå grunn, altså en hjemmel for eiendomsinngrep. I den videre fremstillingen har jeg, i likhet med Arnulf, lagt til grunn det siste.⁸

Det er uklart om artikkelforfatterne baserte seg på en hovedoppgave fra 1968 (som omtales senere) da de henviste til 1801-placaten, men det som er sikkert, er at de støttet seg på en uttalelse i forarbeidene til veglova av 1964, en ganske kort setning om tidligere tiders veglovgivning i innledningen til veglovkomitéens innstilling fra 1957:

Det var neppe tale om offentlig eiendomsrett til vegene, hele forholdet hadde mer karakter av en bruksrett for almenheten.⁹

Melleby har i tillegg sitert deler av noen innlegg representanten Sælen hadde ved stortingsdebatten før 1912-loven ble vedtatt, der Sælen ga uttrykk for at det offentliges rett til grunnen bare omfattet retten til å bruke den til vegformål og ikke var en «full eiendomsrett»:

Ut fra det som er sitert fra debatten, ser det ut til at Stortingsrepresentanter og regjeringsmedlemmene den gangen så det slik at den eiendommen som grunneiere etter tidligere veilover hadde avstått, ikke innebar at det offentlige fikk full eiendomsrett over denne. Jeg tenker da spesielt på at debatten dreier seg mye om hvorvidt grunnen skal erverves til «eiendom» eller ikke. Det som er vårt spørsmål, om § 8 har et ekspropriasjonsrettslig innhold, har imidlertid ikke vært nevnt.

§ 26 ble vedtatt i samsvar med komitéinnstillingen, men med tillegget at Veivesenets forføyning over veigrunnen skulle skje

i samsvar med den stedlige sedvane. Når man så kom til behandlingen av § 8, uttalte representanten Sælen blant annet følgende: «Jeg legger ikke saa meget brett paa § 8 nu, efter at § 26 har faat den form, som denne har faat. Jeg anser det som givet, at komiteens § 8 ikke vil komme til at faa anvendelse paa de veier, som nu er anlagt. Det antar jeg temmelig sikkert, at man kan faa dom for, at det offentlige ikke har eiendomsret til de veier, som nu er. Jeg vet ikke, om jeg skal opta tiden med nærmere at begrunde det. Naar ikke nogen av de jurister, som er her i salen – her er jo ikke faa av dem – har seet sig beføiet til at ta ordet her og fortolke den ret, skal ikke jeg heller indlate mig paa det. Men jeg maa dog faa lov til at sige, at naar en mand har git fri grund til vei, saa kan ikke det offentlige eie grunden, - det synes at være saa soleklart som at 2 og 2 er 4. Det er forresten en høiesteretsdom, som gaar ut paa, at det offentlige slet ikke er eiendomsberettiget til veigrunn, saa denne paragraf finder jeg ikke kan staa sig for retten for de veiernes vedkommende, som nu eksisterer.»

Sælen var riktignok blant mindretallet, men problemstillingen om forholdet til tidligere veigrunn ble ikke kommentert av senere talere. Både representantene Lima og Nalum, begge medlemmer av veikomiteen og del av flertallet som stemte for bestemmelsene, uttalte seg etterpå uten å tilbakevise påstanden. Man var mer opptatt av den andre problemstillingen som var reist i denne tilknytning, nemlig hvem som kunne få kjøpe veigrunnen når en vei ble nedlagt, og om det kunne skje til andre enn de som eier tilstøtende eiendommer.¹⁰

Som vi ser, bruker Melleby stortingsdebatten som støtte både for antakelsen om at grunnen i de vegene som eksisterte i 1912 ofte ikke var avstått til eiendom, og for sitt eget syn på punktet om hvordan § 8 skulle forstås. Arnulf nevnte ikke Sælen og Stortingsdebatten, men han hadde altså utvilsomt samme syn som Melleby på eiendomsforholdene for de eldste vegene.

1801 – «ÅRSTALLET FOR INNFØRING AV PLIKTEN TIL Å AVSTÅ GRUNN»...?

Arnulf var overbevist om at plikten til å avstå grunn til veger ble innført i Norge ved «Placat av 31. juli 1801», og at det ikke fantes noe som tydet på at veger bygget før dette var offentlig eiendom.

Det er all grunn til å se nærmere på dette utgangspunktet, som altså har blitt stående som en form for fasit for ettertiden, tross at ingen av artiklene kan sies å være særlig gode om de skal vurderes rettskildemessig. Arnulf henviser i liten grad til kildene han har brukt, og selv om Mellebys artikkel er litt bedre i så måte, hjelper det lite så lenge det er vanskelig å finne ut hva begge baserer de mest grunnleggende vurderingene sine på.

En ting er imidlertid klart: Arnulf forholdt seg utelukkende til spørsmålet om erverv av grunn slik det er omtalt i sammenheng med veglovgivningen. Det virker ikke som om han har vurdert andre forhold, som for eksempel hvilket politisk system vegforvaltningen var en del av i perioden da vi fortsatt var i dansk-norsk union, eller hvilken betydning det kunne ha at vegene var underlagt offentlig admi-

nistrasjon, men var enheter utenfor det privatrettslige eiendomssystemet. Fraværet av eiendomsrettslige vurderinger er totalt, og det betyr også at det er vanskelig å se om han har tolket de gamle veglovsbestemmelsene med utgangspunkt i en «moderne» oppfatning av hva en eiendom er.

Fordi artiklene hans er dårlig kildebelagt vet vi altså heller ikke alltid hvor han har informasjonen sin fra. Dermed vet vi ikke hvilken rettskildemessig verdi den har, og det gjør også at det kan være vanskelig å finne ut hva som er dokumenterbare faktum i artikkelen og hva som er Arnulfs egne tolkninger/synspunkter.

Mellebys artikkel er grundig, nyanisert og relativt godt kildebelagt. Men heller ikke han har satt veggrunnsrervervene inn i en større sammenheng, han har stort sett tatt utgangspunkt i premissene Arnulf har levert. Det har på minst ett punkt gitt ham hodebry, det er i et avsnitt der han skriver om grunn ervervet etter 1801 til utvidelse av veger bygget før 1801 og betydningen det har for spørsmålet om hva som er offentlig eiendom etter utvidelsen.

Dette problemet har han «løst» på den enkleste, men minst anbefalelsesverdige måten – han har ikke vurdert om det er noe galt med premisset, har bare resignert konstatert at *Jeg har ikke kunnet trekke noen konklusjon her, men nevner bare at de uryddige forholdene som kan oppstå ved å skille dette, kan tale for at hele veigrunnen blir å vurdere som om den var ervervet etter 1801.*¹¹

Så enkelt, og feil, kan det altså gjøres.

PLACATEN AV 31. JULI 1801

Hvor kommer den fra, antakelsen om at 1801 er årstallet for innføring av plikten til å avstå grunn for anleggelse av offentlig vei? I 1993-artikkelen har Arnulf skrevet at *første kjente påbud om avståelse av eiendomsrett til grunn til veg her i landet er en Forordning om vegvesenet av 13. desember 1793, gjort gjeldende i Norge ved Placat av 31. juli 1801*¹², men ikke noe om hvor informasjonen er hentet fra. Heller ikke Melleby har henvist til noen kilde – påstanden legges bare til grunn når han skal beskrive virkningen av § 8 i 1912-loven.

Informasjon om placaten finnes i en oppgave Melleby har henvist til i sammenheng med annen informasjon han bruker¹³, og kanskje er det denne oppgaven Arnulf har tatt utgangspunkt i. Oppgaven ble levert av jordskiftstudentene Tore Johan Haslestad, Jostein Kirkhus og Odd Søgaard som hovedoppgave ved Norges landbrukshøyskole i 1968¹⁴, tittelen var «Grenser mellom offentlig veg og tilstøtende grunn». Om bakgrunnen for å velge dette som tema for oppgaven, skrev de:

*Vegloven av 1963 fremsetter krav om fastleggelse av veggrensene. Alle nye offentlige veger skal nå grenseavmerkes. Hva angår eldre riks- og fylkesveger er det imidlertid ca 50 000 kilometer der grensene er mer eller mindre uklare, og dersom disse skal grenseavmerkes vil det kreve en stor innsats i årene som kommer. Dette er grunnen til at denne oppgaven ble valgt. Den er ment som et bidrag for å vise hvor store problemene er når det gjelder å fastlegge grensene mellom offentlig veg og nabogrunn.*¹⁵



Fra 1824 hadde amtet et lovfestet ansvar for å bevilge midler til bygging og vedlikehold av bruene på hovedveiene, så der er det sjelden uenighet om at det offentlige har eiendomsretten. Dette er Idd bru, som ble bygget i 1838. (Foto: Håkon Aurlien)

På side 11 i oppgaven skriver studentene om placaten av 31. juli 1801, *Placat hvorved de Bestemmelser, som ere fastsatte i hensigt til Grundes Afstaaelser for Veivæsenet, Lendser og Lodsmærker, erklæres at skulle være gjældende i ethvert lignende Tilfælde*, og det ene av grunnlagene det er henvist til der:

2.1.9. *Forordning om vegvesenet i Danmark av 13. desember 1793.*

Denne ble gjort gjeldende i Norge ved en plakat¹⁶ av 31. juli 1801 for de bestemmelser som omhandler avståelse av grunn til veger. I plakaten heter det:

«at Eiendomsretten ikke bør lide Indskrænkelse, med mindre det almindelige bedste fordrer det, og at Eieren da tilkommer billig og fuldkommen Erstatning...»

§ 14 i forordningen av 1793 er kanskje den viktigste. Her blir det sagt at enhver til-

grensende jordeier og jordbruker er pliktig å avstå den fornødne grunn til anleggelse av nye veger eller utvidelse av gamle mot billig erstatning. Likeledes skulle det gis erstatning for den skade grunneieren ble påført ved at markene ble overskåret i uhensiktsmessige teiger. Om selve taksten er det gitt regler i § 16.

Dette er så vidt en har funnet første gang det er lovfestet erstatning for avgielse av vegggrunn, og er kan hende en direkte forløper for Grunnlovens § 105.

Vi vet altså ikke om det var dette Arnulf tok utgangspunkt i da han skrev at 1801-placaten var *det første kjente påbud om avståelse av eiendomsrett til grunn til veg her i landet*, men om så var, glapp det på et par punkter: Arnulf satte likhets-

tegn mellom en lovfestet plikt til å avstå grunn mot erstatning og starttidspunktet for det offentlige mulighet til å få **eiendomsretten** til veggrunnen, og han fastslo nokså kategorisk at dette er den første bestemmelsen om veggrunnsavståelse som gjelder Norge. Det var ikke det studentene skrev – de har bare henviset til at denne plakaten er det første dokumentet **de** har funnet som beskriver erstatningsplikt. Men handler ikke 1801-placaten egentlig om noe helt annet enn avståelse av veggrunn? Og er det nå så sikkert at dette **var** det første skrevet om avståelse?

Faktum er at placaten nok nevner grunnavståelser til vegformål, men det er ikke det den handler om. 1801-placaten er en kunngjøring som sier at noen **tidligere** kunngjorte bestemmelser om avståelse av grunn¹⁷ (deriblant altså en fra 1793 om veggrunn), skal gjøres gjeldende *i ethvert lignende Tilfælde ...hvor der, til Landets Forsvar eller offentlige Foranstaltningers Fremme, behøves Afstaaelse af Nogens Grund eller Eiendom. I alle slike saker skal man følge den Grundsætning: at Eiendomsretten ikke bør lide Indskrænkelse, med mindre det almindelige Bedste fordrer det, og at Eieren da tilkommer billig og fuldkommen Erstatning.*

Det er altså utvilsomt en kunngjøring av bestemmelser om erstatning for grunn som avstås til offentlige formål, men den innfører **ikke** plikten til å avstå grunn til veg, den utvider bare gruppen av formål det kan kreves grunnavståelser for, og sier at det skal gis erstatning for disse avståelsene.

RETTE TIL ERSTATNING OG DEN HISTORISKE KONTEKSTEN

Placaten fra 1801 viser at det på dette tidspunktet allerede eksisterte bestemmelser om avståelse av veggrunn, og at disse var gjeldende rett i Norge. Men hva kan vi få ut av «anordningene» som er nevnt i 1801-placaten om vi ønsker å forstå tenkingen rundt erstatningsspørsmålet, og bakgrunnen for at vi fikk de aktuelle bestemmelsene?

Bestemmelsene om avståelse av grunn til lenser fra 1794 og den om losmerker fra 1799 har en ting felles: Begge henviser til samme «Grundsætning» som 1801-placaten. I placaten om avståelse av grunn til lenser, står det: *Som en følge af den Statsklogskabs og Billigheds Grundsætning: at Eiendoms-Retten ikke bør lide Indskrænkelse, undtagen i de Tilfælde, hvor det almindelige Beste fordrer det, og at tilstrækkelig Erstatning da tilkommer Eieren....* I placaten om grunn til losmerker er man også innom «Grundsætningene», men der gjøres det ganske enkelt ved å henvise til at man skal bruke bestemmelsene om avståelse av veggrunn: *Ligesom enhver tilgrændsende Jords Eier eller Bruger er pligtig til, i følge Fr. 13 Dec. 1793. 14 §, at afstaae den Grund, som behøves til de nye Veies Anlæg, eller de gamle Veies større Brede, imod billig Gotgiørelse: saa skal og denne samme Pligt paaligge Grundeiere, af hvis Jordlodder noget maatte udfordres, til de fornødne Lotsmærkers Anlæg eller Udvidelse; hvorimod de vedkommende Eiere skal gives billig Erstatning derfor; hvilken Erstatning skal bestemmes i Følge de Regler, som ved den fornævnte Fr. om Veivæsenet, ere foreskrevne.*

Dette kan virke lite logisk: 1793-forordningens fulle tittel er «Forordning om Vei-Væsenet i Danmark», og det er ikke sagt noe om at en eller flere av bestemmelsene der også skal gjelde for Norge. Placaten om lenser henviser ikke til vegforordningen, så i så måte kan vi se bort fra den, men placaten om losmerker gjelder både Norge og Danmark. Hvordan kan man benytte bestemmelser som ifølge forordningstittelen er sær danske i saker som gjelder avståelse av grunn i Norge?

Nå var ikke lovgivningen for unionsområdet Danmark-Norge alltid så klar i avgrensingene som man skulle tro når man leser enkelte av bestemmelsene¹⁸, men i dette tilfellet er forklaringen faktisk svært enkel: Nøkkelen ligger nettopp i ordet «Grundsætning». At dette ordet brukes, viser at lovgiveren ønsket å slå fast at retten til erstatning ikke var noe nytt, at dette ikke var en ordinær lovbestemmelse som ble vedtatt med veiforordningen, men at det var en grunnleggende rettighet - i dag ville vi vel kalt det en menneskerettighet. Slike bestemmelser vil man normalt ikke si at man vedtar, men de lovfestes («kodifiseres») ofte om lovgiveren ønsker å vise at de skal anses som viktige prinsipper. I perioder med store samfunnsendringer kan en slik kodifisering ofte få et visst propagandapreg, og vegforordningen fra 1793 ble vedtatt nettopp i en slik periode. Det var bare noen år siden den amerikanske uavhengighetserklæringen og den franske revolusjonens «frihet, likhet, brorskap», og de samfunnsmessige omveltningene og tankegangen rundt dem preget også lovgivingen i Dan-



Kronprins Frederik var Danmark-Norges reelle statsoverhode lenge før han ble kronet som Frederik VI i 1808

mark-Norge. Dette var i eneveldets tid, og formelt var det Christian VII som var statsoverhode, men i virkeligheten var det kronprins Frederik, den senere Frederik VI (han som måtte gi fra seg Norge i 1814) som regjerte. Han hadde tatt makten ved et statskupp i 1784, men ikke fra sin far – Christian VII var sinnssyk, og Danmark hadde vært styrt av enkedronning Juliane Marie og arveprins Frederik (Christian VII's stemor og halvbror) siden 1772, da Christians livlege Struensee ble henrettet. Danmark var på denne tiden et sterkt klas sedelt samfunn, Struensee hadde forsøkt å innføre litt for mange reformer på litt for kort tid, og fikk derfor adelen og storbøndene mot seg. At han i tillegg hadde

så tett kontakt med kronprins Frederiks mor Caroline Mathilde at det ble barn av det gjorde ikke saken bedre, så da kronprinsen var fire år ble Struensee halshugget, Caroline Mathilde sendt i indre eksil og makten altså overtatt av Juliane Marie og arveprins Frederik – og «Conseilet», et råd bestående av menn fra adelen og godseierstanden, der de færreste ønsket å gi slipp på noen av privilegiene de hadde.

Kronprins Frederik var bare 16 år da han tok makten i 1784, men han hadde erfarne menn rundt seg, og perioden 1784-1797 regnes som «det danske eneveldets eneste store reformperiode»¹⁹. Blant annet ble det gjennomført to jordbruksreformer, «landboreformerne», der formålet var å bedre forholdene for bønder og husmenn. I en slik sammenheng kan man forstå at det var nyttig å proklamere at landet skulle styres etter den *Statsklogskabs og Billigheds Grundsætning: at Eiendoms-Retten ikke bør lide Indskrænkelse, undtagen i de Tilfælde, hvor det almindelige Beste fordrer det, og at tilstrækkelig Erstatning da tilkommer Eieren...* - kronprins Frederik skulle ikke bare fortelle hele folket at han var opptatt av deres ve og vel, han ønsket antakelig også å berolige godseierne!

Når det først var slått fast at retten til erstatning var et grunnleggende prinsipp, var det ikke nødvendig å kunngjøre at dette også gjaldt avståelser i Norge. Man trengte bare henvise til prinsippet når det dukket opp nye *Tilfælde, hvor det almindelige Beste fordrer* at det skulle avstås grunn. Etter at retten til erstatning var tatt inn i forordningen om veivesenet i Danmark i 1793, ble det følgelig bare henvist

til *Grundsætningen* og/eller vegforordningen i de etterfølgende placatene om grunn til lenser, losmerker, skanser og for øvrig *enhver Begivenhed, hvor der, til Landets Forsvar eller offentlige Foranstaltningers Fremme, behøves Afstaaelse af Nogens Grund eller Eiendom*. Med andre ord: I 1793 kodifiseres retten til erstatning for avstått grunn, og siden dette bare innebærer lovfesting av et gjeldende prinsipp er det ikke nødvendig å si at dette prinsippet selvsagt også gjelder ved avståelser i Norge.

HVORDAN VAR ERSTATNINGSBESTEMMELSENE FØR 1793?

At retten til erstatning ble lovfestet i forordningen fra 1793, betyr ikke at det **ikke** ble betalt erstatning for grunn som ble avstått til vegger før 1793, og vi har flere skriv som viser dette.

Hovedregelen var at mindre utvidelser kunne gjennomføres uten at det ble gitt erstatning. Ble vegen imidlertid betydelig utvidet eller helt lagt om, og det førte til at den som eide jorda der vegen kom fikk et økonomisk tap fordi han mistet eng eller dyrket mark, inntrådte erstatningsplikten.

Denne plikten er blant annet omtalt i en *Cancellie-Skrivelse (til Vice-Statholderen) angaaende Vei-Væsenet Søndenfelds*, datert 3. september 1768. Utgangspunktet for skrivet var at amtmann Lachmann hadde noen bemerkninger til G.A. Kroghs Instrux²⁰, blant annet

at han [altså Krogh] ikke er berettiget paa egen Haand at overfare Folks Eiendele med nye Veies Anlæg, men at Amtman-

den i paakommende Toistigheds-Tilfælde maatte enten mæggle vedkommende imellem, eller decidere i Sagen...

Vise-statholderens tilbakemelding lød:

hvad den 2den Post betræffer, da, naar det maatte findes nødigt paa et eller andet Sted at forandre veien, eller lægge ny Vei, som kom til at falde over en Mands Ager eller Eng, maa General-Veimesteren med Amtmanden overlægge, hvorledes veien kunde lægges til mindre Uleilighed for Eieren, og hvad erstatning han derfor, i fald veiens Anlæg var ham til nogen betydelig Skade, af Vei-Cassen kunde tilkomme, hvorved Amtmanden kunde søge at mæggle imellem Eieren og General-Veimesteren efter Billighed; men, skulde ingen mindelig Forening om saadan Skades erstatning være at træffe, maa Skaden af uvillige Mænd taxeres, og af Vei-Kassen erstattes; dog...

Deretter er det noen setninger om alternativer og om at bøndene ikke hadde krav på erstatning hvis det bare var snakk om å utvide vegen til den *brede, som Fornødenhed udkræver*.

Det samme erstatningsprinsippet er beskrevet i en forordning om veiarbeidet i Bergen stift, datert 16. november 1792. Forordningen består av en innledning og 24 ulike punkter, der punkt 21 lyder:

Hvor Veiene allerede gaae igiennem nogens Ager eller Eng, bør de, uden noget Vederlag for Grundens Eier, gøres instruxmæssig brede, men, naar Nødvendigheden fordrer, at en nye Vei maatte anlægges igiennem en Mark, hvor tilforn

ingen Vei har gaaet, og nogen herved tilføies Skade paa Ager eller Eng, da bør det beviislige lidte Tab Eieren af Vei-Kassen erstattes; og, saafremt ikke General-Veimesteren med Grund-Eieren om Godtgjørelsen kan forenes, bør samme af vedkommende Øvrighed fastsættes.

I et rescript²¹ datert 17. oktober 1788 får generalveimester Ingier svar etter at han har beklaget seg over at det er så vanskelig å få anlagt skikkelige veger i Kristiansand Stift. Det var så mye fjell der at vegene ikke kunne legges i den foreskrevne *lige Linie* uten at man brukte så store summer på *Mineren* at det ville overstige inntektene i veikassen, skrev Ingier, men i tillegg var det et problem at denne rette veglinjen medførte at adskillige *Steder af Jordbunden* indtages, og *naar Saadant af vei-Cassen* skulde erstattes, *vilde det overgaae dens Indtægter, og Intet til Minering blive tilbage*.

Det var også et problem at instruksjonen fra 1768 ikke ga generalveimesteren rett til å legge vegen over privat grunn om grunneieren protesterte – dette skal allerede være nok i dette stift til at hindre *de skjønneste Anlæg, hvorfor det vilde være fornødent, uden Hindring at kunne anlægge Veiene paa det korteste og beqvemmeste Sted mod Godtgjørelse til Grund-Eierne, og uden Godtgjørelse ogsaa at rette Veien, hvor den forhen gaaer i Krumninger paa samme Stykke Ager eller Eng*.

Svaret Ingier fikk, gikk i hovedsak ut på at når man støtte på slike utfordringer, fikk man gjennomføre det vi i dag ville kalt en «kost/nytte-vurdering» - ble det for byrdefullt å anlegge *brede og sirlige*

Veie, saa maa der i henseende til Provincialveiene heller opoffres Fordelen af en snorlige Vei, end at Bonden skal bebyrdes med Tid og Penge spildende Arbeide..., men ble veianlegget uansett for dyrt, fikk man heller søke om ekstra penger.

Det skulle altså utvilsomt ytes erstatning også før 1793, selv om man opererte med en form for «tålegrense», der bøndene måtte akseptere utvidelser til lovbestemt bredde uten at de fikk noe for grunnen som gikk med til dette. Begrunnelsen for dette kan ha vært så enkel som at vegbredden var fastsatt mer enn hundre år tidligere, og at kongen anså det som urimelig om de som ikke hadde fulgt opp de eldre breddekravene skulle få erstatning for grunnen når utvidelsene omsider ble gjennomført.

Det lå antakelig ingen ekspropriasjonshjemmel i instruksene, i alle fall ikke om det var snakk om større omlegginger eller nyanlegg, for om det sier instruksene fra 1768: *dog, i Fald Landeveiens Anlæggelse over en Mands Eiendele kunde skjønnes at ville geraade Gaarden til mærkelig Forringelse, bør han ikke tvinges til at lade Veien anlægge derover, ei heller være pligtig for den Sags Skyld at flytte sine Huus-Bygninger;...*, og det er nok dette Ingier var så lite fornøyd med.

Men kanskje var det likevel slik at det fantes en ekspropriasjonsmulighet, men at tanken var at man måtte foreta en interesseavveining i slike saker og at dette ikke kunne overlates til den enkelte vegmester? I svaret til Ingier står det om akkurat dette punktet at *det skal forblive ved de om Vei-Væsenets udgangne Anordninger, som*

udtrykkeligen bestemme, at Amtmanden skal decidere i Twists Tilfælde, hvor der er Qvæstion om at anlægge Vei over en Mands Eiendele. Så kanskje var det bare slik at det ikke var **vegmesteren** som kunne vedta tvungen avståelse av grunnen? Her må vi ikke trekke forhastede slutninger på bakgrunn av Ingiers syn på saken.

Men rett til erstatning er en ting, noe annet er spørsmålet om hva det var de fikk erstatning for. Var det, slik man kanskje skulle tro ut fra ordlyden, bare en erstatning for økonomisk tap/skade/ulempe fordi vegen beslagla deler av den dyrkbare marka på eiendommen? Hvor går egentlig skillet mellom ulempeerstatning/brukserstatning og grunnerstatning? Med andre ord: **Hva** var det man avsto i 1760-70-80-årene, hva tilsier at vi nå kan gå ut fra at det de fikk var erstatning for full avståelse av grunnen? Det kan vi faktisk ikke mene noe om uten å vite litt om eiendomsforståelsen i samme periode.

I et rescript datert 5. mai 1774, stilet til *Stiftsbefal. over Aggershuus Stift* i anledning *Approbaton paa den af General-Vegmesteren Søndenfjelds, Oberst-Lieut. Georg [Anton] Krogh, forfattede Plan til Instrux for Rodemesterne ved Vei-Arbeidet*, står det:

Rodemesteren skal ansee det til hans Omsorg betroede Veistykke som sin Eiendom, derfor maa han noie kjende samme, og stedse meest arbeide paa de slemmeste Stykker, at de kunne blive de bedste [...] og skal han have Magt til at nedrive uloolige Gjærder, og at lade Materialierne tilsidestekaste paa Vedkommendes egne Grunde, da enhver Vei er en fremmed og publicke Eiendom.



Postvegen over Ørskogfjellet, objekt nr 145 i Vegvesenets verneplan. Den er tenkt vernet etter kulturminneloven, men er ikke registrert som eid av Vegvesenet. (Foto: Ingvill Hoftun)

Det brukes her uttrykk som at vegen legges *over en Mands Eiendele*; rodemesteren skulle behandle sitt betrodde vegstykke som han ville gjort om det var «*sin Eiendom*», men det er en «*fremmed og publike Eiendom*», og om noen har plassert ulovlige gjerder ved vegen, skal det fjernes og gjerdematerialene kastes inn på *Vedkommendes egne Grunde*. Men hva slags «eiendom» og «eiendomsrett» var det de hadde i tankene den gang dette - og mye annet av samme slag - ble skrevet?

HVA LA MAN I BEGREPENE «EIENDOM» OG «EIENDOMSRETT»?

I en kommentarutgave fra 1946 til utskiftingsloven av 1882 avslutter Gabriel Gausland kapitlet om eiendomsterminologi

med et hjertesukk det er lett å slutte seg til når man forsøker å forklare forholdet mellom «veg» og «eiendom»:

Det rent folkelige uttrykk «eiendom» nyttes om så mange ting at man bare kan forstå meningen av sammenhengen. Ordet eiendom burde derfor nyttes minst mulig i lover.²²

Iboka skriver Gausland mye om hvorfor det ikke er selvsagt at to personer som snakker om «eiendom», legger det samme i begrepet. Det har blant annet sammenheng med hvordan synet på eiendomsrett utviklet seg i perioden årboksartiklene omfatter – de mange hundreårene fra tidlig middelalder fram til vi fikk veglova av 1963. Eiendomsforståelsen i perioden har betydning for hvordan vi skal tolke eldre

uttalelser, lovforarbeider og rettspraksis, men Arnulf og Melleby nevnte overhodet ikke denne siden av problemstillingen. Mye tyder på at de (sannsynligvis helt ubevisst) har gått ut fra at begrepet «eiendomsrett» alltid har hatt samme innhold, og at «eiendom» er, og alltid har vært, et begrep med avklart og utvetydig innhold. I så fall har de antakelig også tolket uttalelser og gamle bestemmelser om grunnavståelse med dette som utgangspunkt.

Vi tolker informasjon vi får ut fra det vi allerede kan om emnet eller situasjonen, det er helt naturlig. Men det betyr også at vi kan komme til å feiltolke (eller se bort fra) informasjon, ganske enkelt for å få det vi får vite til å passe inn i rammen av det vi mener vi allerede vet om et emne. Det kan se ut som det var det Melleby gjorde da han «hoppet bukk over» problemet med å få grunnnerverv til utvidelser etter 1801 til å passe sammen med troen på at ingen ting var ervervet før dette, og da han nevnte, men ikke la vekt på, flere rettsavgjørelser om eiendomsretten til gamle veger²³. Arnulf må også ha valgt å se bort fra rettsavgjørelser som han har kjent til, men som ikke passet inn i hans forståelsesramme. Poenget med å peke på dette er ikke å henge dem ut på noe vis (denne formen for tolkningsfeil er sannsynligvis den vanligste som finnes), men det nevnes fordi det er den mest sannsynlige forklaringen på at de kom til en helt annen konklusjon enn det denne artikkelen gjør: De kunne sin veglov, men kunne sannsynligvis ikke nok eiendomshistorie til å forstå at den også må inn som et premiss ved tolkningen.

I dag er «grunnterminologien» en selvsagt del av den eiendomsrettslige forståelsen for de aller fleste. Sier en «Har du hørt at Knut har kjøpt seg en eiendom på landet?», vil den andre neppe spørre hvilken eiendomsforståelse han skal legge til grunn, og skulle han mot formodning spørre, vil førstemann sannsynligvis ikke forstå spørsmålet. Men faktum er at eiendom i betydningen «grunneiendom» - et stykke land avgrenset av angitte grenser, der eieren i utgangspunktet har alle beføyelser - på mange måter er et nokså nytt begrep, som ikke for alvor fikk dagens betydning før vi fikk delingsloven av 1980. «Grunnterminologien» er imidlertid eldre; den har vært en del av juristers opplæring siden begynnelsen av 1900-tallet.

I en Høyesterettsdom fra 1978 skriver førstvoterende:

*Det var selv så sent som i 1903/11 ikke allmenn oppfatning at grunneiendomsretten praktisk kunne behandles som et særskilt rettsgode ved siden av de reelle utnyttelser man aktuelt kunne gjøre av arealet. Tvert imot anser jeg det som en gjennomgående oppfatning at der hvor det ikke uttrykkelig eller tydelig fremgår noe annet av utskiftningsforretningen, følger grunneiendomsretten med den hovedbeføyelse som forblir uskiftet, eventuelt utskiftes sist.*²⁴

Saken gjaldt et tilfelle av det som gjerne kalles «kløyvd» eller «delt» eiendomsrett, en eierform som tidligere var vanlig i store deler av Norge.²⁵ Den besto i at hver av de ulike utnyttingsmulighetene på et område (ofte beitet, lauvskogen og barskogen), var



I § 34 i 1912-loven ble det lovfestet at gjerder langs vegen skulle settes «i grenselinjen». Noen annen veg-grensemerking fikk vi ikke før etter 1964. Bildet er fra Gudbrandsdalen ca 1960. (Foto: Anth. B. Nilsen)

utskilt som egne eiendomsenheter, uten at man hadde noen klar forestilling (eller overhodet var opptatt av) hvem som eide grunnen alt sammen vokste på. Også andre bruksutnyttelser kunne registreres som egne eiendommer. En eiendom var altså ikke nødvendigvis et klart avgrenset stykke grunn, «eiendom» var begrepet man brukte om enhver utnyttingsmulighet noen kunne eie og kunne få registrert med gårds- og bruksnummer og eget panteboks-/grunnboksblad. Grensene som ble angitt i marka (i den grad de ble det) var først og fremst noe man trengte for å kunne si at «det på denne siden er mitt, det på den andre siden er ditt», men skogeiendomsgrensene og beiteeiendomsgrensene trengte ikke være sammenfallende.

Den enkelte eiendoms verdi og skatteplikt ble fastsatt ved skyldsetting (og skylddeling når eiendommene ble delt), som ikke tok hensyn til hvor stort areal var, bare enhetenes evne til økonomisk avkastning. I utgangspunktet var formålet

med skyldsettingen bare å fastsette skattegrunnlaget, men etter hvert ble «skylden» brukt også i andre sammenhenger, blant annet som uttrykk for eierandeler. Man kunne eksempelvis eie «en hud» i en eiendom, og hadde da rett til en avgift av brukeren beregnet ut fra denne eierandelen. Andelen kunne selges eller overdras på annen måte, uten at det trengte bety noen endring for brukeren – det virket omtrent som dagens aksjeeierskap.²⁶

Oppdelinger over tid gjorde at mange eiendommer var vanskelige å drive rasjonnelt, og Danmark fikk lover om «utskifting» (bestemmelser om at eiendommene skulle ordnes på en måte som ga fornuftige driftsenheter) i forbindelse med landboreformene i siste halvdel av 1700-tallet, men i Norge kom dette først inn i lovgivningen med «Lov af 17. August 1821 angaaende Jord og Skovs Udskiftning af Fællesskab» - den første i rekken av norske «utskiftingslover», det som senere ble til jordskiftelovene. Disse lovene og måten

de ble brukt på gir oss mye informasjon om hvordan man så på «eiendommene» på 18-1900-tallet.

I kommentarutgaven til utskiftingsloven av 1882 (som var gjeldende jordskiftelov frem til 1950), har jordskiftedommer Gausland beskrevet terminologiuutfordringen på denne måten:

Grunnterminologien var ikke utviklet på den tid loven var under arbeid [dvs før 1882]. Det er den ikke enda, jfr. de mange forskjellige uttrykk som nyttes i prosedyre og dommer og i juridiske avhandlinger. Til belysning av miljøet på den tid kan en referere stortingsmann, senere sorenskriver og amtmann, Qvams uttalelse i Lagtinget vedk. § 94 (nå § 95): «Jeg vet ikke hva der læres ved Universitetet nå, men det vet jeg, at for få år siden lærtes at disse forskjellige rettigheter er å betrakte som eiendomsrett.» (Det var når én eide graset og en annen skogen.) Kommisjonen av 1875 sitt forslag til § 94 (nå § 95) lød slik: «Eier én grunnen, en annen de trær som vokser på grunnen, da blir dem innbyrdes i henseende til avløsning den å betrakte som bruksberettiget, hvis rett skjønnes å være av minst betydning.» Grunn er her nytet i betydningen beite. Den endelige form på dette lovsted ble: «Er rådigheten over grunn utstykket i forskjelligartede stetsevarende rettigheter, så som hvor graset tilhører én, trærne en annen, uten at det vites hvem der har eiendomsrett til selve grunnen, blir i henseende til avløsning den å betrakte som eier, hvis rett skjønnes å ha størst betydning, og den annen som bruksberettiget.» Det viser for det første at selve grunnen som sådan ikke eksisterte

– ikke hadde noen verdi – og at grunn som begrep, omfattende alt som ikke er særskilt unntatt, heller ikke eksisterte.²⁷

Så langt Gausland i kapittelet om terminologi, men det er fristende å ta med et sitat fra forordet også: *Enkelte jurister vil muligens steile over ymse ting som kan synes fremmed. Kanskje er noe helt nytt for dem. – I utskiftingspraksisen er det ikke nytt.²⁸* Det siteres ikke for å henge ut juriststanden (det ville være å kaste stein i glasshus!), men fordi det viser at Gausland var klar over av at jurister og jordskifteutdannede stilte med forskjellig utgangspunkt for sin forståelse av hva som lå i begrepet «eiendom».

Gausland bruker mye plass på å forklare forskjellen mellom bruksretter og servitutter: Bruksretter i utskiftingsterminologien er den eller de eiendomsrettene som ikke er knyttet til det som blir grunn-eiendommen, mens en servitutt er en rettighet som ikke er knyttet til at rettighets-haveren kan anses som eier av eiendom. Han skriver videre:

Begrepet eiendom ble ventelig oppfattet forskjellig på de ymse steder og til de forskjellige tider. Det avhang vel av betydningen av vedkommende art og måten den ble nyttet på. Servitutten omfattet ikke bare det en etter grunnterminologien kaller servitutt. Også en del av bruksrettene ble regnet som servitutt, selv de som i utmarka ble kalt eiendom. Men dette har vel også vært forskjellig på de ymse steder. Det er altså en primitiv terminologi, og den ble brukt samtidig med grunnterminologien etter hvert som denne ble utviklet. En kan ikke si at eiendomsterminolo-

gjen bare er «folkelig». Den er rettslig, men det er ikke grunnterminologi. Eiendom er eiendom, og det er et rettslig begrep. F.eks i tinglysingsterminologien nyttes uttrykket «fast eiendom». Det er heller ikke det samme som grunn. Jfr. Tv.m.l. § 356 [Tvistemålsloven, erstattet av ny tvistelov 01.01.2008]. Særlig under forarbeidene og behandlingen av lovene i midten av forrige århundre ble eiendomsterminologien og grunnterminologien nyttet om hverandre. Det var den alminnelige mann som nyttet eiendomsterminologien lengst, og juristene hadde en meget uklar oppfatning av grunnterminologien. Når begge parter gjorde sin innflytelse gjeldende – kanskje i en debatt ved sluttbehandlingen – måtte det bli vanskelig.³⁹

EIENDOMSFORSTÅElsen, ET PROBLEM I DEBATTEN OM VEILOVEN AV 1912

Gauslands beskrivelse av problemet med ulik eiendomsforståelse hos de aktuelle representantene gjaldt stortingsdebatten før utskiftingsloven av 1882 ble vedtatt, men samme fenomen gjorde seg gjeldende i stortingsdebatten knyttet til veiloven av 1912, og det har hatt følger for senere tolkninger av dette ordskiftet.

Uenigheten mellom Arnulf og Melleby gjaldt som nevnt betydningen av at vi fikk § 8 om disponering av nedlagt veggrunn. Debatten om eiendomsforhold da 1912-loven ble vedtatt, kom imidlertid i tilknytning til § 26. Dette var bestemmelsen om hva som skulle erverves, og det representantene debatterte der var særlig hvorvidt det var fornuftig å inkludere alle sidearealer – skråningene, grøfteområdene og

«alenbredden» - i det som skulle erverves til «full eiendom». Men noen av representantene mente altså at vegmyndighetene ikke eide det som allerede var veggrunn, og det preget ordvekslingen.

Blant dem som mente det ikke var fornuftig at alle sidearealer skulle overtas av vegmyndighetene, var det ulike begrunnelser: Noen mente det ville gjøre det vanskeligere å få bøndene til å avgi fri grunn til vegtiltak, og at grunnervvervs-kostnadene derfor ville øke unødige mye, andre argumenterte med at bøndene ville miste for mye beite- og slåtteeareal om de ikke kunne ta det som vokste på skråningene, der det også (ble det sagt) var ekstra gode vekstforhold på grunn av hestegjødselen som falt på vegen, og noen mente det ville skape problemer for bøndene om de ikke eide skråningene og hadde anledning til å passe på at det ikke kom frø fra ugresset der ut på jordene. Først og fremst en debatt om nødvendigheten av å erverve disse områdene som «eksklusive vegområder», altså, men siden spørsmålet om hvor mye det offentlige skulle erverve til eiendom også ville få betydning for hvordan områdene skulle behandles om vegen ble lagt ned, ble debatten om § 8 utsatt til etter at § 26 var vedtatt.

Melleby la vekt på synspunktene representanten Sælen og enkelte andre likesinnede fremførte i debatten. Det som imidlertid blir tydelig når man leser Sælens innlegg, er at hans eiendomsforståelse bygger på det Gausland kaller «eiendomsterminologien». Sælen var 1. vara til Stortinget, han tiltrådte som representant for Midthordland (som var et typisk

«kløyvd eiendomsrettsområde») da Wol- lert Konow ble statsminister, og i Sælens eiendomsforståelsesverden eier man en **bruksrett** – altså en bestemt utnyttelses- måte – og har ikke anledning til å bruke et område på annen måte enn for det for- målet man har ervervet eiendomsretten til. Med et slikt utgangspunkt var det selv- sagt utenkelig at vegmyndighetene skulle kunne disponere over grunnen om veien ble nedlagt – falt behovet for veg bort, ville andre bruksmuligheter dukke opp igjen, og de eide ikke vegmyndighetene, slik Sælen så det.

Melleby har skrevet at Sælen ikke ble motsagt, og har ment dette viser at flere av representantene var enige i at grun- nen ikke tilhørte vegmyndighetene. Det var utvilsomt noen som var det; Werge- land (Høyrerepresentant fra Nordhord- land), Austeen (Frisinnede Venstre, fra Sandeherred i Larvik og Jarlsbergs Amt), Mjelde (Venstrerepresentant fra Voss) og arbeidsminister Hans Jørgen Darre Jen- sen ga uttrykk for samme syn. Men Sælen **ble** motsagt, ikke minst av komitéformann Lima:

Har man ekspropriet en eiendom, saa maa man vel eie den, har man kjøpt den uten ekspropriation, saa maa man vel eie den, og har en mand avstaat grund, saa har han saamen ikke gjort det av godhet og barmhjertighet, saadan ganske uegen- nyttig. Naar folk avstaar grund til vei, og det sker uavladelig, er det, fordi den vei er av saa betydelig nytte, at det, som grun- den koster, veier ikke paa langt nær op mot den nytte, vedkommende har av den; derfor gir han veigrunden. Det er vist faa

*mennesker, som gir fri veigrund, naar vei- grunden ingensomhelst nytte har for ved- kommende.*³⁰

Og rent faktisk var det altså slik at det ble flertall for både § 26 og § 8. Det tyder ikke nettopp på at Sælens syn hadde mange til- hengere, det var antakelig bare slik at de som delte det var mer taletrengte enn resten av representantene - noe som jo ikke er uvanlig der noen få er uenige med mange.

Vi forstår av Sælens innlegg (jf sita- tet fra s. 46 i Mellebys artikkel) at det var mange jurister blant stortingsrepresentan- tene. I 1912 var grunnterminologien ene- rådende i juridiske lærebøker, og deler av ordskiftet kan tyde på at flere av represen- tantene ikke helt forsto hva Sælen & Co. snakket om. Det blir særlig tydelig på et punkt der Nalum (Venstrerepresentant fra Brunla krets i Jarlsbergs og Larviks Amt) bemerker at

der er en ting som forundrer mig, naar man er saa imot, at det skal være eien- domsret, men vil, at det skal være bruks- ret, og det er, at man ikke optar forslag om at ordne det paa den maate, som bruks- ret i almindelig blir ordnet, nemlig ved en aarlig avgift. Det er sjelden man beta- ler en bruksret en gang for alle. Naar der er bruksret, pleier man at betale aar om andet; men naar det er eiendomsret, pleier man at betale en gang for alle. Og naar man eksproprierer et stykke jord til vei, saa betaler man engang for alle; [...]

Til dette svarte Sælen:

Saa sa hr. Nalum ogsaa, at bruksret beta- les med aarlige beløp, ikke en gang for alle.

Ja, det er en ganske ny opplysning. Naar en mand har f.eks beiteret i en anden mands eiendom, vedhugstret i en anden mands eiendom, veiret tværs gennem en anden mands eiendom, saa er der altid – mig bekendt – kjøbt og betalt med et beløb en gang for alle. Aarlige avgifter har ikke jeg hørt snakke om. Der kan naturligvis være de tilfælde hvor særegne tilfælde gjør, at der betales aarlige beløb for den slags bruksretter. Men bruksretten i almindelighed kjøpes akkurat som al anden slags eiendomsret med et beløb en gang for alle. Det er det almindelige.

Hva skjer? De snakker ganske enkelt ikke samme språk: Nalum snakker om bruksretter i betydningen servitutt/«langvarige leieforhold»; Sælens «bruksrett» er derimot noe som kjøpes «*som al anden slags eiendomsret*», altså det Gausland har beskrevet som en bruksrett som ikke er en servitutt, men en eiendom som **ikke** er knyttet til eierskapet til grunnen. De to representantene står med beina i hver sin kultur og snakker fullstendig forbi hverandre!

Veglovkomitéen av 1951 ga uttrykk for at de ikke delte det synet Sælen sto for da de omtalte innleggene hans i sin innstilling, men også at dette med eierskap til gammel veggrunn var noe de oppfattet som uklart:

Mens U[tkastet] § 15 tredje ledd og § 16 gir regler om disponering av nedlagt offentlig veg til annet vegformål og om utleggelse av nedlagt offentlig veg til bruk som privat veg, gir U. § 72 regler om hvordan det skal forholdes med den eiendomsrett til veggrunnen som i sin tid

*ble ervervet for den nedlagte veg. En må her peke på at vegloven § 8 ikke inneholder noen bestemmelse som løser spørsmålet om anvendelse av denne paragraf på vegger anlagt før 1913. Dette er så meget mer beklagelig som spørsmålet ble reist i Odelstinget. Her uttalte representanten Sælen (Ot.forh. 1912 s. 225) at den givetvis ikke kom til anvendelse på eldre vegger, og dette ble stående uimotsagt. Komiteen kjenner ikke til noe annet som kan belyse spørsmålet, men anser allikevel ikke Sælens forutsetning for å være utvilsom, i hvert fall ikke hva statsvegene (vegloven § 45 første punktum) angår. Hvordan det egentlig forholder seg med de eldre vegger på dette punkt, står for komiteen som uklart. En har ikke tilstrekkelig grunnlag for å ta standpunkt til de kompliserte spørsmål av rettslig og faktisk art som tilsvarende vil kunne oppstå ved håndhevelsen av U. § 72, alt ettersom det gjelder veg bygd før 1913 (eventuelt utvidet senere) -, bygd i tiden mellom 1913 og den nye lovs ikrafttreden (med eventuell utvidelse), eller bygd i tiden etter den nye lov er trådt i kraft. Men komiteens forutsetning har vært at paragrafen skulle komme til anvendelse uansett vegens byggeår og uansett om det offentlige har fått veggrunnen overdratt uten vederlag, har kjøpt den eller ekspropriert den.*³¹

Men heller ikke veglovkomitéen drøftet reelt sett spørsmålet med utgangspunkt i om vegene var eiendomsenheter i privatrettslig forstand. «Eiendomsrett» i komitéens terminologi må følgelig ikke forstås som «retten til en eiendom», men

som «retten til grunnen der vegen er». Og der ga de altså uttrykk for en viss usikkerhet, men ikke mer enn at de gikk inn for at utkastets § 72 (som endte opp med å bli videreført som § 8 også i 1963-loven) skulle komme til anvendelse for alle offentlige vegger, uansett byggeår.³²

VEG - «EIENDOM» ELLER «OFFENTLIG ANLIGGENDE»?

Eiendomsrett i alle former hører under rettsområdet «tingsrett», som omfatter spørsmål knyttet til det å være eier av noe - ikke bare grunn, men også løsøre. Tingsretten er privatrettslig, der er det lover om kjøp og salg, lån og leie, naborettslige spørsmål og bruksretter, men utgangspunktet er alltid forholdet mellom private grunneiere³³. Veglovgivingen er derimot offentligrettslig. Et viktig formål med offentligrettslig lovgiving er å fastsette hva staten kan pålegge eller kreve av privatpersoner – det er en side av legalitetsprinsippet, som innebærer at det offentlige ikke kan gripe inn i folks private rettssfære uten at det finnes en lovhjemmel som tillater det. Litt forenklet kan man si at i privatretten er alt tillatt så lenge det ikke finnes regler som forbyr det, i offentlig rett er utgangspunktet det motsatte.

Veglovas regler om eiendomsforhold handlet i utgangspunktet ikke om eiendomsrett i privatrettslig forstand³⁴, og går man til eldre juridiske lærebøker i tingsrett, står det normalt lite om vegene. Når vegene nevnes, er det helst i sammenheng med oversikter over hva den som eier eiendom har av rettigheter og plikter knyttet til dem. En beskrivelse som antakelig er

nokså typisk finner vi i Fr. Brandts «Tingsrett», en lærebok fra 1878: *Skjønt Vejlovgivningen i det hele nærmere vedkommer den administrative Ret end Tingsretten, berører den dog de faste Ejendommers Retsforhold paa saa mange Maader, at en kort Udsigt over dens Hovedpunkter ikke kan undgaaes.*³⁵ Sitatet innleder et kapittel der mye handler om naturalarbeidet (plikten eiere av jord på landet hadde til å vedlikeholde vegene), men det er ingen tvil om at forfatteren mener veg har lite med «eiendom» å gjøre. Han skriver imidlertid også: *At Alders Tids Brug stifter Ret i deslige Forhold, er udtrykkelig sagt i G.L.[Gulatingsloven] 90, M.L.[Magnus Lagabøters landslov] VII 43 samt i D.L.[Christian Vs danske lov] 3-13-13, og mange av vore offentlige Landeveje har fra først af ingen anden Oprindelse. [...] At Vejvæsenet altsaa er berettiget til at overtage deslige Veje som offentlige, overensstemmende med Vejlovens Forskrifter, følger af sig selv, og Grundejeren tilkommer ingen Erstatning, uden forsaavidt nogen yderligere Afgivelse af Grund eller Andet maatte paafordres*³⁶. Men dette knyttes ikke til en forestilling om at vegområdet er eiendom i privatrettslig forstand, vegmyndighetenes rett til vegene er for Brandt en ren følge av at vegene er offentlige. Vegområdet kan kanskje best beskrives som «ikke-privat grunn» i Brandts verden - det regnes ganske enkelt ikke med til det som er grunneierens eiendom.

Det Brandt beskrev var Vegvesenets rett til de vegene som allerede eksisterte da boka ble skrevet. Han skiller ikke mellom vegger med opprinnelse i bruk langt tilbake i tiden og vegger bygget i det som da var



Bygging og vedlikehold av chausséene krevde flere og mer spesialiserte arbeidere enn de eldre vegene, og i veiloven av 1912 var det forutsatt at det normalt skulle benyttes leiet arbeidshjælp og ikke lenger naturalarbeid, også til vedlikeholdet. Det var tungt, manuelt arbeid det var snakk om – her ser vi vegarbeidere på Fagernes i gang med manuell pukking rundt 1912.

relativt ny tid, og han legger åpenbart ikke vekt på om det er betalt erstatning for arealene som inngår i det eksisterende vegområdet. Det eneste som betyr noe, er om vegen er *offentlig landevej* - veg underlagt offentlig administrasjon og veglovgiving.

Dette er kanskje den viktigste siden av spørsmålet om hvordan vi skal forstå eldre bestemmelser og uttalelser om veggrunnen. Allmenvegene har, under skiftende navn, vært et offentligrettslig anliggende så lenge vi har hatt lovgiving i Norge, men det er ikke før i ganske ny tid de har blitt en del av det som privatrettslig blir ansett som eiendom. Det betyr at vi må slutte å lete etter ervervsgrunnlag som hører hjemme i moderne eiendomstanke-

gang når vi vurderer Vegvesenets rett til vegområder som aldri er opprettet som egne grunnboks- (DEK/GAB/matrikkel-) registrerte enheter. Vanligvis tenker man kanskje ikke så mye over skillet mellom det offentligrettslige og det privatrettslige rettsområdet, men i vegsammenheng bør vi utvilsomt legge større vekt på dette enn det som er gjort tidligere.

1968-studentene skrev sin hovedoppgave før vi fikk delingsloven, og deres vurderinger er nødvendigvis preget av det. De kunne konsentrere seg om å beskrive vegene som noe som i lang tid har vært underlagt det offentliges styringsrett, men utgangspunktet for oppgaven gjorde at de ikke var spesielt opptatt av de vegene som

ikke lenger var offentlige. Det er vi, og vårt spørsmål er derfor: Innebar det offentliges rett til å råde over vegområdet på 1700-tallet at det allerede den gang var etablert en eierrådighet knyttet til vegområdet som gjorde at vegmyndigheten hadde full (eiendoms-)rett over dette området også når vegen skulle legges om eller legges ned?

I oppgaven fra 1968 skriver studentene om Generalveimester N. F. Kroghs kunngjøring fra 1768:

2.1.8 Kunngjøring av 10. mai 1768.

Kunngjøringen var sendt ut av N.F. Krogh og bygde på en kgl. instruksjon til ham i samband med hans utnevning som generalvegmester nordafjells. [s 11:] Disposisjonsretten over veggrunnen. Kunngjøringen sier at ingen må bemektige seg noe som hører til vegens grunn. Den som setter seg utover dette forbudet blir truet med straff.

Om rett til bruk av vegen og eiendomsretten til veggrunnen sier Krogh følgende: «Desforuden maa ingen indbilde sig, at eje noget i den Grund som Vejen tilhører, da alle og enhver har deel i samme, og bør derfor til almindelig Brug, være frie, beqvem, og uinskrænket for Ind- og Udlændere.» (PAUS 1966 s 107). Det synes her å bli gitt uttrykk for at det er det offentlige som eier veggrunnen. Nødvendige grøfter må også komme inn under den grunn som tilhører vegen, noe følgende sitat skulle vise: «Saa bliver alle og enhver som boer ved Vejene herved advarede, at ingen sætter deres Giærder, eller pløyer og saaer nærmere Vejene, særlig hvor samme gaaer igiennem Gader, og paa Siderne een

*eller særskilte Eiendomme ere, end at Veje og Graver kan faae saa meget muelig i lige Linier den forbemeldte Breede.» (PAUS 1966 s. 107)*³⁷

På siden før skriver de:

Disposisjonsretten over veggrunnen. Den som hadde landevegen over sin eiendom hadde en viss rett til å legge den om. I [Magnus Lagabøters landslov] kap. 43, § 2, heter det: «Nu ligger landevei over en mands bø, da kan han flytte den fra sin bø paa det vilkaar, at han anlægger den like god utengards til at fare paa i tørt og vaatt veir; da skal den brukes, selv om den er længre.» Det er ikke sagt noe om hvem som eier vegen. Etter STEEN (1929 s. 195) var tjordgata offentlig. Det samme var tilfelle med sætervegene og fevegene. Tverrvegene, som gikk til folks gårder, var private.

Veglovkomitéen av 1951 (1957 s 1) sier om vegene i denne tiden: «Det var neppe tale om offentlig eiendomsrett til veiene, hele forholdet hadde mer karakter av en bruksrett for almenheten»

Melleby la stor vekt på Veglovkomitéens bemerkning:

Frem til 1801 må det antas at det offentlige ikke ervervet eiendomsrett til veggrunn for de offentlige veiene. Veilovkomitéen av 1951 har på side 1 i sin innstilling uttalt følgende om veiene i denne tiden: «Det var neppe tale om offentlig eiendomsrett til veiene, hele forholdet hadde mer karakter av en bruksrett for almenheten.» Arnulf har i sin artikkel lagt til grunn at når veien gikk ut av bruk som offentlig vei, fikk grunneieren tilbake full råderett,

og bruksretten til vei falt bort. I artikkelen skiller han riktignok ikke mellom vei nedlagt før 1801 og etter 1801 men før 1913. Han skriver at «Dersom veien gikk ut av bruk før 1912 – slik at allmennheten ikke lenger brukte den – dukket eiendomsretten her opp igjen hos grunneierne, dersom den ikke beviselig var avstått til det offentlige.»³⁸

Når man leser dette, kan man bli forledet til å tro at retten til å legge vegen utenom gården besto uforandret fram til 1801, fordi veggrunnen (angivelig) ikke ble ervervet før dette³⁸. Dette stemmer ikke med det vi vet om vegadministrasjonen i perioden etter 1664, og det komitéen uttalte seg om var da heller ikke perioden helt fram til 1801, men perioden *gjennom middelalderen og langt inn i nyere tid*.

Det er utvilsomt slik at man opprinnelig la mindre vekt på **hvor** vegen gikk enn på at den var sammenhengende og farbar, men sitatet må antas å ha full gyldighet bare for perioden før vi fikk tjenestemenn som bare hadde ansvar for vegene, og det fikk vi i eneveldets tid, dvs i perioden som startet 1660. Da tok Frederik III (Danmark-Norges konge fra 1648 til 1670) kontroll over hele statsapparatet, og vi fikk en langt sterkere styring av viktige administrative funksjoner enn vi hadde hatt før 1660. Kongen trengte penger for å finansiere sine stadige kriger med nabolandene og ville derfor ha kontroll over skattegrunnlagene, og han trengte veger som var fremkommelige slik at embedsmennene, den statlige posten og de militære troppene kunne komme raskt og helst nokså trygt frem.

Behovet for bedre styring av vegvedlikeholdet gjorde at det ble opprettet to veginspektørstillinger i 1664, avløst av «General-Veimesterembedet» i 1665. Før 1664 hadde lensmennene og fogdene ansvaret for å fordele vedlikeholdsarbeidet mellom bøndene langs vegen og se til at jobben ble gjort⁴⁰, men det var nesten aldri snakk om å bygge nye veger og i liten grad om å utbedre dem som fantes, og det fremgår av den første inspektørutnevnelsen at det vanlige vedlikeholdet nok heller ikke var som det burde: *...at Veyene her udj Riget, saaledis schulde forferdiges, at dend Reigsende icke schulde forhindris for des V-færdelse, och derforø bønderne at schulde tilforpligt Vere, dennem at Rødde och ferdig giøre, och Siden ved Lige At holde saa Som Landsslougen tilholder, huilchet endnu gandsche Lidet er efterkommet paa meesten Stederne [...] de ere gandsche ilde holden och end Verre optagen*⁴¹.

Det endret seg altså etter 1664, og alt tyder på at det nye «systemet» også innebar at veger ikke lenger kunne flyttes uten at dette ble godkjent av generalveimestrene eller var i samsvar med instruksene de ga. Ifølge bestallingsbrevet skulle vegene måles opp og inndeles i roder, og en ikke-godkjent omlegging ville jo nødvendigvis medføre både at oppmålingen og inndelingen ikke lenger ble korrekt og at nyvegen ikke var anlagt etter generalvegmesterens anvisninger.

At dette kanskje var mer en teoretisk enn en praktisk og reell begrensning kan nok være, men vi må like fullt gå ut fra at det etter 1664 ikke lenger var innenfor bondens frie rett å flytte vegen dit han selv ville ha den. Med dette fikk vi en endring som

også har betydning for eiendomsspørsmålet: Myndighetenes styringsrett omfattet i større grad enn tidligere også kontrollen over selve vegområdet og grunnen der. Det er ikke lenger bare snakk om at bøndene må akseptere å ha en allmennveg over bruket, vegene blir nå så tydelig underlagt offentlig kontroll at den siste rest av bondens rett til å råde over grunnen blir vekk.

Men dette tenkte man nok ikke over da, og for bøndene gjorde det neppe noen forskjell – vegene hadde jo heller ikke vært dyrkbar mark før dette skjedde, så vegområdet inngikk ikke i den skyldsatte grunnen. Bøndene mistet derfor ikke noe de oppfattet som «sitt» eller som hadde økonomisk verdi for dem.

I et «moderne» eiendomssystem ville man en eller annen gang etter dette nok ha tenkt at man måtte skille ut vegene som egne eiendomsenheter, men den gang gikk man altså ikke lenger enn til å bestemme at det skulle gjennomføres en registrering og rodeinndeling. Så lenge den viktigste begrunnelsen for eiendomsregistreringen var å få oversikt over skattegrunnlaget, var vegene ganske enkelt uinteressante i eiendomssammenheng.

Dette endret seg da vi fikk lover som også skulle håndtere arealbruk og offentlig planlegging. Da oppsto det et behov for å registrere eiendomsforholdene i kart som kunne brukes ved planlegging og i sammenheng med offentlige tillatelser. Vi fikk bestemmelsene om økonomisk kartlegging (ØK)⁴², i 1963 fikk vi ny veglov med en bestemmelse om at alle grunnervur skulle dokumenteres og hjemmelsdokumentene lagres i egne arkiver, og i 1965 fikk

vi den første bygningsloven som omfattet hele landet. Men det var først med delingsloven (1980) vi fikk bestemmelser om at også vegene skulle registreres med gårds- og bruksnummer og eierinformasjon, og satt på spissen innebærer det at det først er etter 1980 vi for alvor kan begynne å snakke om vegenhetene som privatrettslige eiendommer og ikke bare som enheter underlagt offentlige myndigheters styring.

Og det er en utfordring, også fordi vegloven i liten grad avspeiler dette – den er fortsatt i all hovedsak en offentligrettslig lov, og de fleste har store problemer med å forstå at det som klassifiseres som «privat veg» med utgangspunkt i veglova § 1 ikke er det samme som en privat veg i privatrettslige sammenhenger. Følgen er at de fleste går ut fra at en privatklassifisert veg uten eget gårds- og bruksnummer alltid er privateid, dvs eies av den som eier matrikelenheten vegen går over. Det trenger altså slett ikke være tilfellet.

VEGLOVGIVNINGEN FRA 1793 TIL 1824

Første gang vi får en egen lov om vegvesenet i Danmark-Norge, er det altså en lov som i utgangspunktet bare gjelder for Danmark. Vi vet likevel at mange av bestemmelsene ble benyttet i Norge, blant dem §§ 14 og 16 - bestemmelsene om erstatning for avstått grunn og skder i forbindelse med vegarbeidene.

Første del av § 14 i den danske veiforordningen av 13. desember 1793 sier at *enhver tilgrænsende Jordeier og Jordbruger* plikter å avstå grunn til utbedring av gamle eller anlegg av nye veger, men at han har rett på erstatning. Han får ikke

erstatning for grunn som *tilforn har været frataget den gamle Vejs Brede, og ikke med Ret tilhører Besidderen, men den gamle Landevej, som forlades*, kan gå til fradrag i erstatningen som utbetales.

Hvordan skulle erstatningen beregnes? Det får vi vite i en placat datert 6. august 1800, *Ang. Maaden, paa hvilken den ved Forordning, om Veivæsenet i Danmark, 13 Dec. 1793 tilsagte Gotgiørelse for afstaaet Grund til de nye Landeveies Anlæggelse, eller de Gamles større Brede, m.v., skal bestemmes*. Den er åpenbart skrevet med tanke på danske forhold (det er danske begreper som er benyttet, blant annet er matrikkelskylden angitt i «Hartkorn», som var den danske standardenheten for matrikkelskyld), men den er også tatt inn i en oversikt over kunnngjøringer med virkning for Norge.⁴³

Placaten beskriver hvordan erstatningen skal fastsettes, men presiserer at det ikke skal gis erstatning for veggrunn bonden har *frataget den gamle Veis Brede*, siden dette ikke hans rettmessige eiendom. Ellers skal all grunn som *avstås taxeres, efter deres Værdie, til en Capital, der udbetales Grund Eierne, som en Kiøbesum*, men det skal vurderes *om noget deraf kan erstattes med Jord af den gamle Vei, som enten strax eller efter nogle Aars Forløb kan avstaaes og til Brug udlægges*. Dette bekrefter at den eksisterende veggrunnen anses som det offentlige eiendom og ikke en del av bondens grunn. Og erstatningen skal utbetales, men verdien av grunnen som avstås skal **også** avskrives i brukets matrikkelskyld – det som kalles «avtak». Bonden har mistet dyrkbar mark, eiendommens verdi er blitt mindre, og derfor

skal skatteplikten reduseres. Det er viktig informasjon for oss fordi det også betyr at veggrunnen ikke lenger regnes som en del av den private eiendommen, selv om vegen altså ikke ble registrert som egen enhet som følge av ervervet.

1814 kom, og vi fikk umiddelbart behov for en egen veglov, ikke minst for å få orden på bestemmelsene om hvem som skulle stå for vegadministrasjonen. Det første lovforslaget ble fremsatt allerede i april 1818, men på denne tiden var Stortinget samlet bare noen måneder hvert fjerde år, uenigheter og endringer tok tid, og loven ble først vedtatt i 1824. Den bygget på *det Hovedprincip, at Veivæsenets Bestyrelse skal for Fremtiden overtages af Amtmændene, hver i sit Amt*.

Hvordan så det norske Stortinget på avståelses- og erstatningsspørsmålene da de vedtok denne første, helnorske vegloven? I den kongelige proposisjonen var utkast til bestemmelser om grunnerverv, tilbakeføring og registrering av vegene og ervervene tatt inn i §§ 21, 22, 25 og 32⁴⁴. I §21 og §22 var det foreslått bestemmelser om avståelsesplikten, om retten til erstatning og om tilbakeføring av nedlagt veg som var nesten identiske med de tilsvarende bestemmelsene i § 14 i 1793-forordningen. I § 25 ble det foreslått at den gamle bestemmelsen om at det ikke skulle gis erstatning for grunn nødvendig for *at give de nuværende Veie og Grøfter den lovbestemte og fornødne Bredder* skulle videreføres, og i § 32 var det foreslått at det skulle opprettes et vegregister med opplysninger om de offentlige vegene. Registreringsdokumentene etter oppmåling og erverv skulle ting-

lyses og deretter oppbevares i amtets arkiv, men en bekreftet kopi skulle sendes til det aktuelle departementet, og lensmennene skulle også ha en kopi. Alle senere endringer skulle føres på registreringsdokumentene og tinglyses.

Odelstinget behandlet denne delen av loven 9. juli 1824. Loven hadde da vært gjennom en komitébehandling, og der var både § 25 og § 32 foreslått strøket, en anbefaling Stortinget fulgte.

Begrunnelsen for å stryke de to bestemmelsene får vi i referatet fra Odelstinget. § 25 ble ansett å være i strid med GrL § 105 om «full erstatning», og dessuten inkonsekvent:

Da det nu i Loven fastsættes, at den, der afgiver Jord til en nye Vei, skal erholde fuld Erstatning for det Afgivne, vilde det være en paafaldende Inconseqvents, at den samme Lov skulde, i det her omhandlede Tilfælde, nægte Grundeieren Adgang til en Erstatning, som ikke mindre synes at maatte tilkomme ham, naar Jord Afgives til Udvidelse af en Vei, end naar dette skeer til et nyt Veianlæg, da Grundene i begge Tilfælde upaatvovleligen ere de samme. Avståelsesbestemmelsen ble etter dette lagt inn i en «ny» § 25, der første del lyder: Enhver er pligtig at afstaae den fornødne Grund, saavel til Veies Anlæg, som til at give de nuværende Veie og Grøfter den lovbestedte Bredde, mod Godtgjørelse, som, førend Anlægget skeer, bestemmes ved lovlig Taxation.

§ 32 mente komitéen var unødvendig: *Naar Amtmanden har Overbestyrelsen ved Veivæsenet, bliver det aldeles fornødent, at han holder Fortegnelse over Amtets Veie, for derom*

at have den fornødne Kundskab. I etterpåklokskapens tegn kan vi vel slå fast at § 32 kunne vi med fordel ha beholdt!

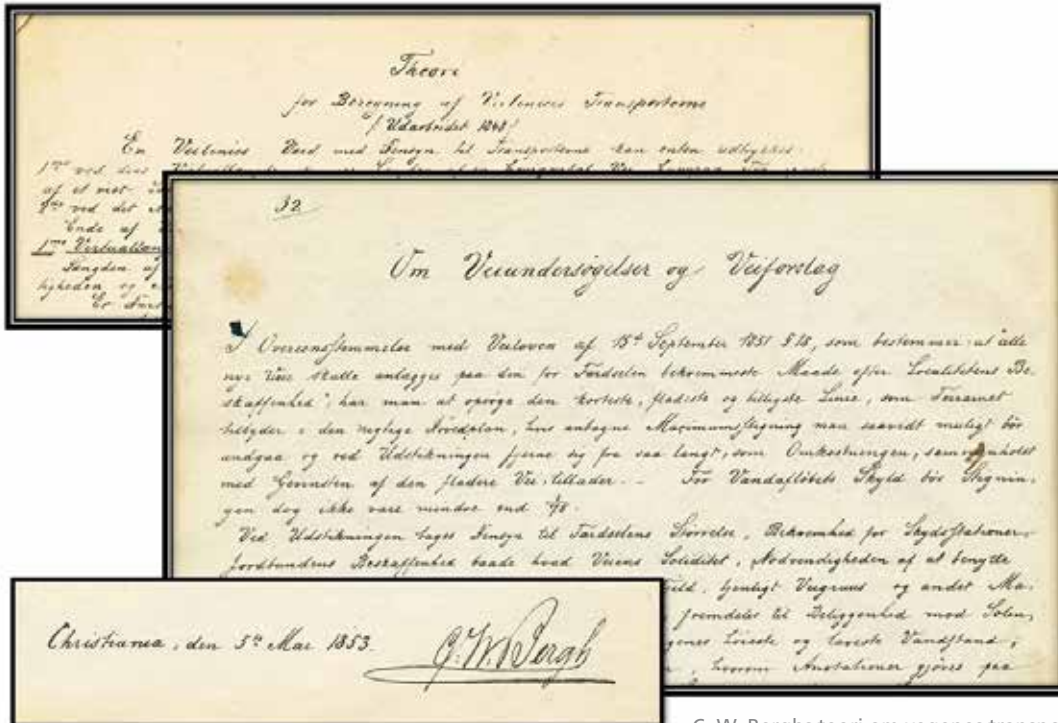
Tilbakeføringsbestemmelsen, opprinnelig § 22, ble flyttet til § 26. Den var knapp nok i proposisjonen, og ble enda knappere i sin endelige form, men det var etter komitéens syn en endring der dog *ikke er saa væsentlig, at Committeen har troet det fornødent desangaaende at anføre Noget*, så vi vet ingen ting om hvilke tanker de gjorde seg om den, bare at den endelige ordlyden ble *Den gamle Vei skal, naar den tilfalder den, der maa afgive Jord til en nye, beregnes efter Arealindhold og Jordens Beskaffenhed.*

Hva vegbredden angår, var det foreslått i § 16 i den kongelige proposisjonen at også et område på 1 ½ alen utenfor grøftene på begge sider skulle erverves. Det syntes lovkomitéen var å kreve for mye:

§ 18 er den Kongelige Propositions § 16, men med Udeladelse af hvad deri bestemmes om, at Grundeieren skal deposideres 1 ½ Alen af den Jord, der paa begge Sider nærmest tilstøder Veien. [...] da man overalt ikke kan være varsom nok, hvor der spørges om Indgreb fra det Offentliges Side i Privates Eiendomsret, hvor ubetydeligt dette Indgreb end kunde synes at være, har Committeen ikke taget i Betænkning at lade denne Passus af Sen udgaae.

Resultatet ble at grunneieren måtte finne seg i at en stripe på en alen (ca 63 cm) utenfor grøftene kunne brukes blant annet til å legge det som ble tatt opp av grøftene når de ble renset, men han skulle fortsatt eie «alenbredden».

Det var to dissenterende vota da Lagtinget vedtok loven, de ble levert skriftlig



C. W. Berghs teori om vegenes transportevne la grunnlaget for en helt ny måte å planlegge veger på. Bergh ble vår første vegdirektør i 1864.

og protokollert. Det ene kom fra assessor Horneman, som ganske enkelt mente at hele lovforslaget burde henlegges fordi det ikke var godt nok. Det andre kom fra stortingspresident Valentin Sibbern, det var langt og tok for seg paragraf for paragraf – han hadde merknader til 20 av totalt 91 paragrafer. Sibbern likte ikke § 26: *Det forekommer mig, at denne § mangler tydelig Bestemmelse om, hvorledes der skal forholdes, naar den, som afgiver nye Jord til en Vei, faaer gammel Jord i stedet.*

Og det kan man vel være enig i – men noe stort problem var det neppe de første årene. Mye omlegging av vegene ble det ikke før chausséperioden startet omtrent 30 år senere.

1851-LOVEN OG TIDEN MOT 1912

Det ble nokså fort behov for en ny veglov. Av Stortingsproposisjon nr 41 fra 4. januar 1845 forstår vi at det ble lagt fram en lovproposisjon allerede i 1842, men at denne ikke ble behandlet før Stortinget fratrådte dette året. I Prop. nr 41 står det videre: *Den om Veivæsenet nu gjældende Lovgivning lider dog af saa væsentlige Mangler, at Departementet har maattet ansee sig forpligtet til underdanigst at andrage paa, at sagen paa ny maa blive forelagt det i indeværende Aar sammentrædende 11te ordentlige Storthing.... Vegadministrasjonen fungerte dårlig, i Særdeleshed forsaavidt Amtmændene, hvem den umiddelbare Administration er overdraget, i Regelen hverken ville være i Besiddelse af den fornødne Indsigt og*

Sagkundskab eller være levnede tilstrækkelig Tid til at sørge tilbørlig for Veivæsenets Fremme.

Det ble derfor foreslått å legge Vegvesenet under «Ingenieurbrigaden», altså militæret. Loven måtte også endres for å få den tilpasset formannskapslovgivingen fra 1837, som hadde overført mange administrative oppgaver til kommunene. Men tross de uttalte problemene med 1824-loven ble den nye loven først vedtatt i 1851.

Bestemmelsene om erstatning for avstått grunn og tilbakeføring av gammel veg som del av erstatningen ble mer omfattende i 1851-loven enn de var i 1824-loven. Det fjernet imidlertid ikke alle uklarhetene Sibbern var opptatt av i 1824. At gammel veg kunne tilbakeføres ved fradrag i øvrig erstatning fulgte allerede av 1824-loven. Hvem som kunne vedta omlegging eller nedlegging, ble også klart nå - det fremgår av § 2 og § 3 at kongen vedtok dette for hovedvegene, amtmennene for bygdevegene, etter at henholdsvis amtsformannskapet og kommunen hadde sagt sitt om saken. Men endringene § 26 besto stort sett i en utdyping av reglene for hvordan ny grunn og avstått veg skulle takseres, og det løste ikke utfordringene som kom da chaussé-perioden startet kort tid etter og vi for første gang i Norges historie fikk omlegging av vegene i større skala. For hvilke vurderinger måtte gjøres i slike situasjoner? Kunne man la grunneieren få tilbake deler av en veg som kanskje var eneste adkomst for andre? Hva om det var usikkert om det senere ville bli behov for noe av den nedlagte vegen til andre vegrelaterte formål? Slike spørsmål tenkte ingen på da 1851-loven ble vedtatt.

Hvorfor fikk vi § 8 i 1912? Var utgangspunktet at Stortinget ønsket en endring av rettsreglene man hadde før 1912, eller var § 8 bare en kodifisering og tydeliggjøring av mer eller mindre fast praksis som hadde utviklet seg etter som behovet for den ble større? Arnulf og Melleby var overbevist om at det var det første. Alt annet peker i retning av at det var det siste som var tanken.

I Veilovkomitéens innstilling til Odelstinget står det om den foreslåtte § 8 at *I den gjældende veilovgivning høves ingen bestemmelser om, hvem det tilkommer at disponere over nedlagte veiers grund. Manglen herav har i tidens løp vist sig at volde vanskeligheter, og komitéen anser det paakrevet at faa lovregler angaaende dette forhold.*⁴⁵ Da innstillingen ble fremlagt, hadde lovforslaget vært gjennom en høring som resulterte i fremleggelsen av Ot.prp.nr. 31 (1909). Der er det ikke en eneste merknad som tyder på at § 8 ble oppfattet som noe nytt og problematisk. Det finnes heller ikke noe slikt i innstillingen til Odelstinget. Først da saken kom til debatt, kom utsagnene Melleby la så stor vekt på. De kom fra representanter uten tilknytning til vegmyndighetene, og etter alt å dømme uten innsikt i eldre veglovgivning eller tilbakeføringspraksis. I tillegg kom altså de fleste av dem fra områder der «grunneiendomstanken» ennå ikke hadde fått særlig godt fotfeste. Det syn Sælen og hans meningsfeller sto for var i svært liten grad forenlig med den rådende oppfatningen i stortingsalen, og samlet sett betyr det at vi trygt kan si at uttalelsene er tillagt en betydning det ikke finnes grunnlag for. Synspunktene kan med fordel parkeres for godt.

§ 8 – KODIFISERING AV PRAKSISEN FØR 1912

Undersøker man nedleggings-/omklassifiseringssaker fra slutten av 1800-tallet, viser det seg at man i alle fall i deler av landet fulgte en rutine tilsvarende den som kom etter at § 8 ble vedtatt. I Smaalene-nes (Østfolds) Amtstings veiforhandlingsprotokoll har vi eksempelvis referat fra et møte 12. januar 1894⁴⁶ mellom amtsingeniøren og ordføreren i Berg (som nå er en del av Halden), der man tok stilling til hvilke deler av den gamle vegen fra Fredrikshald (Halden) mot Rakkestad som skulle beholdes eller tilbakeføres etter at den nye vegen (dagens fv. 22) var bygget. Her ble det vurdert hva som fortsatt skulle være offentlig veg, hva som skulle nedklassifiseres til privat veg, men likevel fortsatt være offentlig eiendom, og hva som kunne tilbakeføres til grunneierne som del av erstatningen for ny veggrunn. Hver enkelt parsell vurderes for seg, og vurderingene og vedtakene er fullstendig i samsvar med dem man kunne forvente å få ved bruk av § 8, men behandlingen er altså gjennomført 17-18 år før §8 kom inn i loven. Vegen som ble lagt ned var svært gammel⁴⁷, men ved erstatningsfastsettelsen i de forutgående skjønnene⁴⁸ var det aldri spørsmål om Vegvesenet noen gang hadde ervervet grunnen i den gamle vegen – vegområdet var «offentlig eiendom», mer sies det ikke om den saken.

Det finnes ganske enkelt ikke **noe** som tyder på at vedtakelsen av § 8 skulle være et slikt avgjørende skjæringspunkt som det Arnulf og Melleby gjorde det til. Konklusjonen må bli den motsatte: § 8 i

veiloven av 1912 var en kodifisering av en allerede eksisterende, men ikke tilstrekkelig klar praksis; ikke noe annet.

OPPSUMMERING

Så langt tilbake som vi har kunnskap om lovgivning i Norge, har viktige vegger vært underlagt en form for offentlig administrasjon:

Først var kravene som ble stilt nok så små – vegene skulle ryddes i angitt minstebredde og holdes vedlike så de var farbare. Hvor de lå var mindre viktig enn at de dannet et sammenhengende vegnett.

Med økende sentraladministrasjon kom behovet for bedre veier, og i 1636, 1643 og 1648 ble det utstedt forordninger og kongebrev der fogdene og lensmennene fikk beskjed om å fordele vegarbeidet mellom bøndene.

Dette fungerte dårlig, så i 1664 fikk vi de første rene vegembdsmennene – først veginspektører, så generalvegmes-trene fra 1665. Nå fikk vi også bestemmelser om utbedring/utvidelse av vegene til «lovbestemt bredde». Det er sannsynlig at jordeierens rett til å flytte vegen dermed ble innskrenket eller falt helt bort – det ville være i strid med instruksene å flytte en veg uten at dette var godkjent av vegmyndigheten.

Formuleringer i korrespondansen knyttet til instruksene tyder på at det var en viss erstatningsplikt, men også at man opererte med en form for «tålegrense» før erstatningsplikten inntrådte. Noen ekspropriasjonsrett for omleggingstilfellene hadde vegembdsmennene ikke, men mye tyder på at amtmennene hadde

rett til å vedta flytting av en veg dersom jordeieren motsatte seg dette.

Opplysningstiden kom, vi fikk den franske revolusjon og menneskerettserklæringen i Amerika, og kronprins Frederik tok bestemmelsen om rett til erstatning inn i vegforordningen, knyttet til plikten til å avstå grunn. Vi fikk dermed en bestemmelse med ekspropriasjonsrettslig innhold, der retten til erstatning anses som en «grunnsetning» og avståelsesplikten knyttes til «samfunnets behov».

Plakat af 6. august 1800 er det vi i dag ville kalt et rundskriv; en veiledning som beskriver hvordan bestemmelsene skal brukes i praksis. Det er egne regler for tilbakeføring av overflødig grunn i forbindelse med vegomlegginger. Dette vet vi var lite aktuelt i Norge de første årene, men det viser at man oppfattet veggrunnen som offentlig eiendom som kunne tilbakeføres som del av erstatningen bonden hadde krav på.

1801-placaten var ingen kunngjøring av at den danske bestemmelsen om plikt til å avstå veggrunn også skulle gjelde for Norge – den utvidet bare virkeområdet for de allerede gjeldende bestemmelsene om grunnavståelse.

Erstatnings- og tilbakeføringsprinsippene videreføres i veiloven fra 1824. Det er i realiteten lite nytt i det som vedtas der, men det tas uttrykkelig stilling til forslaget om å videreføre unntaket for utvidelser til lovbestemt bredde før det skal ytes erstatning, og dette blir avvist. Det blir bestemt at alenbredden ikke skal avstås «til full eiendom» - i motsetning til området til og med grøftene på begge

sider. Tanken om å opprette et sentralt oppbevart vegregister blir avvist fordi det anses som unødvendig.

I 1851 får vi ny veilov, med mange administrative endringer, men uten store endringer i erstatnings- og tilbakeføringsbestemmelsene. Men nå starter «chausséperioden», og dermed blir det for første gang aktuelt å tilbakeføre nedklassifiserte veger i større omfang. Det gir noen utfordringer fordi regelverket er uklart, og disse løses ved at § 8 tas inn i 1912-loven.

HVA NÅ?

Oppsummeringen over viser at det ikke er noen grunn til å holde fast på idéen om at årstallene 1801 og 1912 skulle ha betydning som avgjørende skiller i grunnervervshistorien. I virkeligheten har vi hatt en utvikling uten store brudd noe sted, vi har i mange hundre år forholdt oss til det offentlig forvaltede vegområdet som noe som ikke tilhører de private grunneierne. Det innebærer at om det ikke finnes dokumentasjon som viser at en tidligere offentlig, nå nedlagt veg er formelt nedklassifisert og tilbakeført til den som eier grunnen den går over, kan vi gå ut fra at den fortsatt er offentlig eiendom. I så fall ble den sannsynligvis liggende som offentlig eid, men ikke offentlig driftet veg, og det at den over tid har gått helt ut av bruk innebærer ikke at den uten videre har gått ut av offentlig eie.

Denne kunnskapen må imidlertid suppleres med mange flere av de lovbestemmelsene, samfunnsendringene og tekniske og økonomiske sidene av utviklingen som har hatt betydning for synet



Postvegen over Ørskogfjellet, i august 2014 etter uttak av tømmer. Grunneieren mener kartet viser at han eier vegen, og verken han eller skogsentreprenøren har ønsket å ha dialog med Vegmuseet. (Foto: Ingvill Hoftun)

på vegene som «eiendommer» før vi kan si at vi har et virkelig godt grunnlag for å kunne håndtere situasjoner der det er uklart hvem som rent faktisk er eier av en gammel veg. Det må jobbes videre med oversikter over det rettslige grunnlaget, og vi må også få mye bedre oversikt over hva som finnes av grunnnavstøelsesrelevant informasjon i ulike arkiver og registre. I dag finnes det ingen oversikter som viser hva som finnes, og hvor det er arkivert.

Har vi tilstrekkelig dokumentasjon, gir matrikkellova mulighet for å kreve

matrikulering av vegenhetene. Vi må i så fall forvente at det kommer protester fra dem som eier grunnen vegen går over, men skal vi kunne bruke kulturminnelova § 22 a for å verne de gamle vegene, må de altså være Vegveseneide matrikkelenheter. Om vi skal velge å kreve matrikulering med tanke på forskriftsvern må det være opp til de aktuelle, overordnede enhetene å vurdere, men vi har altså ansvaret for å forvalte veger og vegrelaterte kulturminner, og mye blir enklere om vi klarer å få orden på de uklare eierforholdene vi sliter med nå.

NOTER

- 1: Matrikkelen (tidligere GAB) er Norges sentrale eiendomsregister, og matrikulering er begrepet som brukes om oppretting av en ny eiendomsenhet. Tidligere hadde tinglysningssystemet, «Grunnboka», denne registerfunksjonen.
- 2: Bø s. 4
- 3: FOR-1987-04-28-369, Forskrift om føringen av grunn-eiendoms-, adresse- og bygningsregister (GAB-registeret) – Opphevet 26. juni 2003
- 4: Legaldefinert i matrikkelforskriften § 2 litra l), forklaringen i teksten er hentet derfra.
- 5: Se litteraturlisten
- 6: Alle placater/skriv/forordninger det henvises til i artikkelen finnes i samlinger som er tilgjengelige via Nasjonalbibliotekets www.bokhylla.no.
- 7: Se Placat av 31. juli 1801 (Mellebys note)
- 8: Melleby s. 27
- 9: Innstilling (1957) s. 1. Sitatet er brukt i svært mange sammenhenger, ofte uten kildehenvisning
- 10: Melleby s. 46
- 11: Melleby s. 35-36
- 12: Arnulf (1993) s. 65
- 13: Melleby s. 35
- 14: Studentene fikk oppdraget fra daværende vegsjef i Telemark, hadde ingen kontakt med Vegdirektoratet eller Arnulf som ledd i arbeidet og fikk ikke noe av informasjonen sin derfra. (Pers. medd. Haslestad, 22.08.2016)
- 15: Haslestad m.fl. s. 1
- 16: Plakat: et annet ord for forordning. Denne plakaten er tatt inn i NORGES LOVE BIND 1 1660-1890, side 234 (Fotnote fra oppgaven)
- 17: «Anordningerne om Veivæsenet i Danmark, 13 Decbr. 1793, om Lenders Indretning i Norge, 17 Decbr. 1794, om Lodsmaerkers Anlæg for begge Riger, 22 Novbr. 1799»
- 18: Scheel (s. 57 flg) har en god og forståelig gjennomgang av den dansk-norske lovgivningen gjennom unionsperioden
- 19: Salomonsen, Bind VIII s. 835
- 20: Instruksen ble kunngjort 10. mai 1768, er tatt inn i Paus' bok om Generalvegmeisterperioden, og er omtalt og delvis sitert senere i artikkelen.
- 21: «Reskript» ble brukt om svar (i enevoldstiden formelt fra kongen) av den typen vi vel helst vil kalle «tolkningsuttalelser»
- 22: Gausland s. 21
- 23: Han nevner blant annet RG 1936 s. 309 og RG 1961 s. 272, begge dommer der vegmyndighetene ble ansett å ha eiendomsretten fordi grunnen gjennom århundrer var brukt til veg og derfor ikke kunne anses å være underlagt privat eiendomsrett
- 24: Rt. 1978 s. 241
- 25: Den eksisterer fortsatt, men har fått en litt uklar rettslig stilling, ikke minst etter at delingsloven kom.
- 26: Hans Sevatdal (NMBU) var opphavsmann til denne beskrivelsen, som jeg opplever som en god «tankehjelper»
- 27: Gausland s. 44
- 28: Gausland s. 9
- 29: Gausland s. 20 flg
- 30: Alle sitatene her er fra Odelstingsforhandlingene 3. februar 1912, s. 210-227
- 31: Innstilling (1957) s. 127-128
- 32: Her bør man merke seg at betegnelsen «offentlig veg» i komiteens innstilling ikke omfattet det som ble de kommunale vegene i den vedtatte loven. Spørsmålet om eiendomsretten til kommunale vegger bygget før 1964 kan reise særspørsmål som ofte må avklares med utgangspunkt i annet enn veglovgivningen
- 33: «Private» i den forstand at råderetten ikke er et utslag av at eieren er en offentlig instans. Offentlige instanser er i grunneiersammenheng også «private grunneiere»
- 34: Det kan diskuteres om senere lovendringer og utvikling har gjort at den privatrettslige eiendomsretten nå må anses omfattet av ordlyden i enkelte bestemmelser, men det endrer etter forfatterens syn ikke det rettslige utgangspunktet.
- 35: Brandt s. 371
- 36: Brandt s. 369
- 37: Haslestad m.fl. s. 9
- 38: Melleby s. 33
- 39: Om en konsekvens av dette skulle være at omleggingsretten besto også etter 1801 for alle eldre vegers del, sies det imidlertid ikke noe om.
- 40: Ifølge Paus (s. 13) ble det utstedt rescripter og kongebrev om dette i 1636, 1643 og 1648
- 41: Bestallingsbrev for J. S. Hauritz av 23. sept 1664, sitert etter Paus (1966) s. 84
- 42: For særlig interesserte anbefales Harald S. Haraldstads artikkel om ØK i Kart og Plan nr. 4/2013
- 43: «Chronologisk Register over de Kongelige Forordninger og aabne Breve, som fra Aar 1670 til 1775 Aars Udgang ere udkomne, tilligemed et nøiagtigt Udtog af de endnu gjeldende, for saavidt samme i Almindelighed angaae Undersaatterne i Danmark og Norge», utgitt i 1804
- 44: Stortingsdokumentene er tilgjengelige via Nasjonalbibliotekets nettside.
- 45: Innst.O.XVI (1911) s. 7
- 46: Referert fra protokollavskrift i arkivet ved vegkontoret i Moss
- 47: Benterud (s. 94) tidfester den ikke, han sier bare at den var vist på amtskartet fra 1826. Den er imidlertid også tegnet inn på eldre kart, bl.a et Statens kartverk oppgir er fra år 1800. Den var altså utvilsomt eldre enn Arnulf og Mellebys «avgjørende årstall», 1801.
- 48: Skjønnene er datert 29. sept 1890 og 28. august og 8. oktober 1891, og ligger i arkivet ved vegkontoret i Moss.

LITTERATUR

Otto Arnulf: Eiendomsretten til gamle veger. Artikkel i Årbok for Norsk vegmuseum 1993, s. 64-70

Otto Arnulf: Allmenhetens ferdselsrett og eiendomsretten til nedlagt offentlig veg. Artikkel i Årbok for Norsk vegmuseum 2006, s. 121-126

O. Benterud: Vegvesenet i Smaalenenes Amt. Fra vegloven av 1824 til «Kombinationen» av 1893. Statens vegvesen Østfold, 1978

Fr. Brandt: Tingsretten, fremstillet etter norsk lovgivning. N. W. Damm & Søn, Kristiania, 1878

Tore Bø: Hvor går eiendomsgrensene mellom offentlig og privat grunn langs våre riks- og fylkesveger? (Artikkel i Veg Inform nr. 2/1980)

Gabriel Gausland: Utskiftingsloven av 1882 – Kommentarer. H. Aschehoug & Co/W. Nygaard, Oslo 1947

Tore Johan Haslestad, Jostein Kirkhus og Odd Søgaard: Grenser mellom offentlig veg og tilstøtende grunn. Hovedoppgave ved Norges landbrukshøgskole, 1968

Ole Fredrik Melleby: Hvem eier grunnen etter nedlagt offentlig vei? Artikkel i Årbok for Norsk vegmuseum 2005, s. 27-60

Salomonsens konversationsleksikon. 2. utgave. København 1915-

Fredrik Scheel: Lagmann og skriver. Rettsliv i Norge i det 16de og 17de århundre. Gyldendalske bokhandel, Kristiania, 1929

Sverre Steen: Ferd og fest. Reiseliv i norsk sagatid og middelalder. I hovedoppgaven (1968) er det henvist til utgaven fra 1929 - «STEEN 1929»

Hans Wangenstein Paus: Norges generalvegmestre – Generalvegmesterperioden 1665-1824 (Oslo 1966). I hovedoppgaven (1968) med henv «PAUS 1966»

Forordninger m.v og lovforarbeider er hentet via Nasjonalbibliotekets side der ikke annet er oppgitt.



«Gulkula» - et minne om den gang det var veglovas bestemmelser som var grensemerkegrunnlaget. (Foto: Birgitte Akerhaugen)