

Denne artikkelen er gjengitt i
Norsk vegmuseums årbok for 2023

Georg Anthon Krogh og kongevegen over Romerike

AV GEIR PAULSRUD

Georg Anthon Krogh og kongevegen over Romerike

AV GEIR PAULSRUD

Georg Anthon Krogh vart konstituert som generalvegmeister 18. mai i 1767. 1. september same år hadde han utarbeidd ein lensmanninstruks for veghald som var godkjend av stiftamtman/ambefalingsmann Storm. Då hadde generalvegmeisteren allereie vore over store delar av Austlandet. Han hadde korrespondert med heile Aust- og Sørlandet med eit klart mål om å få bygd ut eit køyrevegnett.¹ Det kan sjå ut til at hovudfokus har vore Den trondheimske kongeveg. I alle høve er det her vi har funne mest korrespondanse mellom generalvegmeisteren og dei lokale embetsmenn, så vel som klager frå bønder og liknande. Truleg har Krogh hatt eit ynske om å kunne vise til gode resultat her før han fylgde opp dei andre hovudvegane.

I denne artikkelen skal vi sjå på korleis Den trondheimske kongeveg blir avgjerande betra gjennom Akershus amt, altså over Øvre og Nedre Romerike. Georg Anthon Krogh sat i 19 år som generalvegmeister, og viser ein svært stor aktivitet fram til slutten av 1770-åra. Då han vart beordra til stillinga var han særst motivert for å få til køyrevegar. Det hadde vore generalvegmeistrar i rundt 100 år, og det hadde tilsynelatande ikkje vorte særleg resultat så langt. Til nød kunne ein kome mellom Christiania og Trondheim med ei kjerre, men då rodde ein mellom Eidsvoll og Tangen, om ein ikkje tok omvegen over Kongsvinger og Elverum. Nordanfjells reid ein helst over Vårstigen.

KROGH PÅ NITTEBERG

Georg Anthon Krogh var fødd i 1734 på garden Nitteberg i Gjerdrum, som han overtok etter foreldra, og her budde han til sin død. Han var generalvegmeister

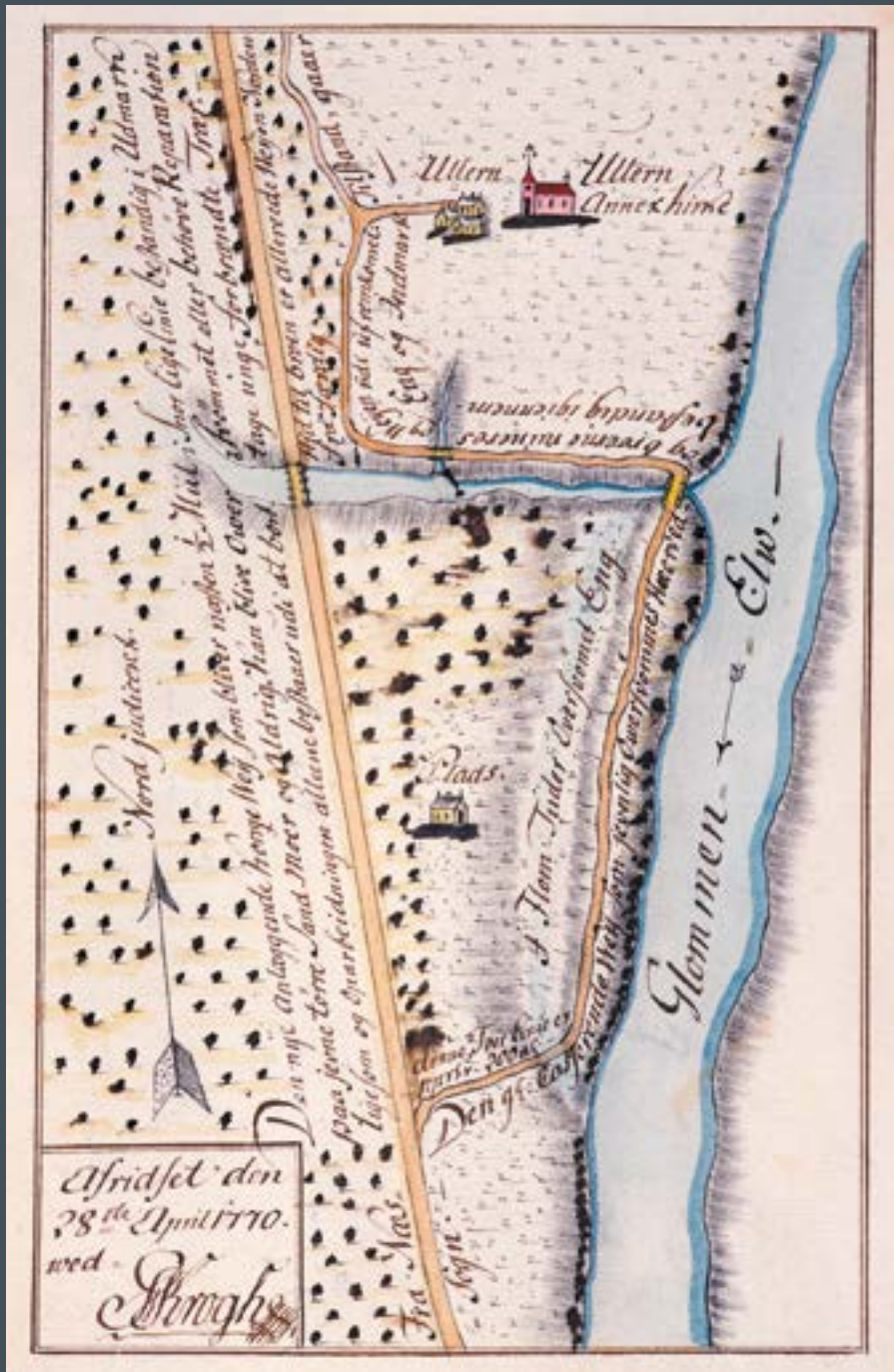
Geir Paulsrud (f. 1951) er veghistorikar, magister i etnologi, og var direktør for Norsk vegmuseum 1985-2011. Han arbeide hovudsakleg med kongevegane til han blei pensjonist i 2023.



frå 1767 til han trakk seg i 1786, berre 52 år gamal. Han døde i 1797, 63 år gamal, sikkert djupt vonbroten over at han ikkje kunne fullføre vegane slik han hadde sett det for seg då han byrja. Noko av grunnen til at det gjekk som det gjekk finn vi her på Romerike.

KAVALERIOFFISEREN

Krogh-familien har ei mytisk fortid der bestefaren var funne i åkeren på Kro-



Den Wingske Kongeveg, dagens E16, var lagt om i 1770 av Georg Anthon Krogh. Her ser ein tydeleg det franske prinsipp slik det vart gjort i Norge.



Georg Anthon Krogh vart konstituert som generalvegmeister 18. mai i 1767. Han var fødd i 1734 på garden Nitteberg i Gjerdrum, og her budde han til sin død. Dette relieffet er fra hans visittkort.

ken i Høland og oppfostra der i familien. Sonen Nils, også med karriere i det militære, budde på Nitteberg. Han fekk fleire born, der to vart generalvegmeistrar og ein tredje vart ein høgtstående offiser. Det var Georg Anthon og Nicolai Frederik som skulle bli generalvegmeistrar, den eine Sunnanfjells og den andre Nordanfjells.

Georg Anthon Krogh fekk utdanninga si ved Den Mathematiske Skole i Kristiania, i eit av dei fyste kulla på skulen, som kom i gang i 1751. Skulen var primært for offisersborn, og Krogh vart såleis knytt til kavaleriet. Frå 1757 var han sekondløytnant ved 1. Søndenfjeldske Dragonregiment. Sommaren 1761 var han inspektør eller fullmechtig i Kristiansand stift for generalvegmeister Tillisch.² Han var i Holstein i 1761-63 og vart kaptein i 1763. Her må han ha merkt seg ut som ein flink ingeniør, mellom anna teikna han opp eit kart over området til Kavaleriregimenta på Austlandet.

GENERALVEGMEISTEREN

Det var kongen eller kanselliet i København som tilsette generalvegmeisteren.

Han var sidestilt med amtmannen og rapporterte direkte til kanselliet. Norge var styrt etter norske lover, såleis var det forskjell på korleis vegstellet skulle styrtast i dei ymse land. I eineveldet var dei alle bunde direkte mot kongen, men her var det nok kanselliet som fylgde opp. I eit rescript til vice-statthaldar Jacob Benzon 18. mai 1767 vart kaptein Georg Anthon Krogh befalt å vera generalvegmeister for to år. Om dette gjekk bra ville han få bestalling. Dette var ei stilling som kravde full merksemd, og det hadde Georg Anthon til fulle. Han fekk bestallinga etter to år.

Truleg var det stiftamtman Johan Herman von Storm som stod bak at Georg Anthon Krogh vart konstituert til generalvegmeisterstillinga for to år, med von om at det vart fast stilling. Stillinga hadde stått vakant sidan Henrik Wilhelm Tillisch gjekk bort innunder jul 1761. Vegane var i elendig stand, det har ein mykje rapportar om, og no i opplysningstida var det nokre av dei fremste i samfunnet som såg seg von i ei betring av vegstellet og deriblant stiftsbefalingsmannen. I Georg Anthon Krogh såg ein nok ein god kandidat til å få orden på vegstellet.

I Danmark var den sveitsiske veginjøren Jean Marmillod engasjert i 1764 for å få orden på vegstellet, fyst i Danmark og kanskje sidan både i Norge og provinsane.³ Det nye prinsippet for korleis vegane skulle vera bygde på prinsipp frå Ecole des Ponts et Chaussées utanfor Paris, ein skule som var etablert i 1747. Dette var eit system med romerske førebilete og særskild god teknisk standard. Til dømes skulle vegane vera snørrette og byggast opp med eit traue (underbyg-

ning) med grov stein i botn og finare lag oppover, slik at ein fekk eit stabilt dekke å køyre på. Nokre vegar var bygd etter dette prinsipp ut frå København, mellom anna mellom København og Roskilde.⁴

I Norge var det korkje ressursar eller noko som helst vilje til å bygge vegar etter den standard, men impulsane var der, sjølv sagt bygd på tidlegare erfaringar. Her i landet hadde kvar gardbrukar plikt til å arbeide på vegen. Denne vegplikta var Sunnanfjells 12 dagar i året fordelt på forsommar og haust.⁵ Husmenn fekk noko seinare plikt til å stille i fire dagar i året. Alt vedlikehaldet var såleis tufta på innsats frå dei lokale gardbrukarane. Ved bygging av køyreveg måtte dei bruke av same tid og ressursar som dei brukte på vedlikehaldet. På 1760-talet var dette regulert til 6 dagar om våren og 6 dagar om hausten, og dette skulle tilpassast årssyklusen i jordbruket. Dersom bonden stilte med hest, var talet på dagar det halve. Naudsynt grus eller stein kunne hentast kostnadsfritt i nærleiken, skulle det sprengjast eller liknande måtte kostnadene dekkast av vegtollen. Vegtollen hadde sidan 1674 vore fire skilling pr. brukande bonde. Dette rakk i hovudsak til å betale løna til generalvegmeisteren. I praksis fekk ikkje generalvegmeistrane meir ressursar å stille med, og det er mykje korrespondanse om kor vanskeleg det er å få inn vegtollen frå dei ymse distrikt. Dessutan hadde det til nokre tider og stader vore praksis at den skulle gå til futar og lensmenn.⁶

Ansvar for sund og sunding låg gjerne på den nærast liggande garden, som og hadde inntekt av dette eller fast toll av dei gardane som brukte vegen og

sundet. Dei fleste høyrde til lokale sokn, men nokre låg også på allfarvegane. Når det gjeld bruer, var storleiken på dei avgjerande for kor stor krins som hadde ansvaret for å bygge og halde brua ved like. Tømmer kunne hentast vederlagsfritt i næraste skog. Var skog mangelvare i nærleiken var det ikkje så enkelt, då kunne det vera snakk om både kjøp og frakt av tømmer. På slutten av 1700-talet var skogen dels hogd ut enkelte stader. Samstundes var dette midt i opplysningstida og ein var interessert i å utvikle både næringsliv og samferdsel.

DEN TRONDHEIMSKE KONGEVEG

Den trondheimske kongeveg var som nemnd i store drag køyrbar rundt 1700. Delar av den kanskje rundt 50 år før, men strekninga mellom Eidsvoll og Tangen var for det meste båt eller isveg. Over Morskogen var det berre ein dårleg kløvveg. Den gamle vegen over Gjelleråsen var heller ikkje god, knapt køyrbar, og på enkelte stader var det umogleg å passera møtande trafikk. I dei vel hundre år som hadde gått sidan generalvegmeistrane hadde byrja bygge veg hadde det skjedd mykje, men for dei som hadde innsikt i dette var det tydeleg manglande ressursar. Ikkje minst skorta det på vedlikehald av vegane, både nyare og gamle. Truleg var bruholdet det viktigaste etter hovudvegane, som hovudsakeleg var kløvvegar på den tid.

Nå i opplysningstida var det etter kvart større forståing for kommunikasjonane. I 1761 var ein ny generalvegmeister på plass, trass i at mange da ikkje ynskte det embetet attende. Det var Henrik Wilhelm Tillisch, amtmann i Stavanger. Alle-

reie i 1742 hadde det kome ein instruks om at embetet skulle opphevast etter at dei to generalvegmeistarane i landet hadde gått bort. Lützow, som var Nordanfjells, døde i 1748 og Thaulow, Sønnanfjells, i 1757. I alle fall kongen og kanselliet i København såg likevel på dette embetet som naudsynt. Diverre døde kammerherre Tillisch allereie same år. Sjølv om han fekk sett i arbeid eit og anna, var i praksis det Sønnanfjellske utan generalvegmeister i nesten ti år og det Nordanfjellske i 20 år.

Når ein ser gløden som Georg Anthon Krogh hadde det fyste ti-året i sitt embete, må han både ha hatt gode medspelarar eller mentorer og han må ha hatt ei tru på å kunne forbetre vegnettet i Norge på ein avgjerande måte. Og det kan sjå ut til at han byrja med hovudfokus på kongevegen til Trondheim over Gjelleråsen, Romerike, Hedemarken, Gudbrandsdalen til Porten mot Trøndelag. Frå Innlandet har vi mykje korrespondanse. Når det gjeld Romerike har vi dessutan ein rapport frå ein Vegkommisjon frå Kristiania som gjev ei oversikt over det han dreiv med det første tiåret i dette distriktet.

Instruksen som kom i august same år⁸ viste korleis han tenkte seg vegen: kongevegen mellom Svinesund og Trondheim skulle vera 12 alen brei, dei andre konge- og festningsvegar skulle vera 9-10 alen. Bygdevegane var 6 alen breie. Dessutan skulle vegen ha grøfter og stikkrenner. Ikkje minst skulle vegen ha «like eller accurate linier», vera rett. I staden for spade skulle rodemeisteren, etter rodemeisterinstruksen frå 1774, ta med seg eit reip og ei øks og pele opp linene til vegen.⁸

Før dette var det nok gjerne Krogh sjølv som drog opp linene for vegen.

Lause steinar i vegen skulle samlast i deponi og brukast i vegen. Enda var det brukt å kavle vegen over sumpar og våtmark med tverrstilte trestokkar, og ein kunne bruka bar og ris til å fylle opp vegen så han vart høgare på midten, slik at vatnet rann ut i grøftene. Men vegfyllet skulle vera dekt av grus og sand. Bruene skulle byggast av furu, vera 9-10 alen breie og ha rekkverk.

Fyste sommaren gjekk Georg Anthon Krogh opp den Trondheimske kongeveg og endra den der han tykte det var naudsynt. Over Romerike var det særleg over Gjelleråsen, sundstadane Nitsund og Leirsund, vegen mellom Eidsvoll og Stange. Heller ikkje i Aker sokn var vegen god, opp Kongedalen og over Gjelleråsen. Georg Anthon Krogh fekk sendt ut instruksar til alle futar for at dei skulle sende dei vidare til lensmennene, som fekk instruks innan vegarbeidet skulle byrja i slutten av september i 1767.

KONGEVEGEN OG UTFORDRINGA OVER ROMERIKE

I 1775 hadde Georg Anthon Krogh fått bygd og utbetra køyrevegen heile vegen i Akershus amt: Frå Kristiania, over Tokkerudåsen, Leirsund, Eidsvoll verk og over Minne og heile Morskogen til Tangen. Den siste strekningen frå Minnesund hadde aldri vore køyreveg. Det vanlege var å køyre på isen mellom Eidsvoll og Tangen/Stange om vinteren og bruke båt om sommaren.

Det som i dag kallast oldtidsvegen over Gjelleråsen var i 1860-åra allfar- eller hovudvegen til Romerike, og ikkje minst



Kart teikna i samband med kongeferda til Kristian 6. i 1733. Den trondheimske kongeveg over Nitsund og Leirsund og frå Kløfta Den Wingerske kongeveg til Kongsvinger. Kongen skulle vitja festningane både i Kongsvinger og Elverum på vegen til Trondheim.

postvegen til Trondheim. Vegen var meir å rekne for ein kløvveg, og ikkje særleg køyrbar der den gjekk den tronge Kongedalen og kleiv over berga og ned att bratte bakkar mot Lahaugmoen. Vegen vart utbetra til køyreveg, her var likevel delar av vegen som var vanskeleg. I Kongedalen var det ikkje plass til at to vogner kunne møtast, lenger opp var det både bratt og vegen hadde skarpe svingar. Over åsen var det bergparti der det var særst glatt på ymse tider av året.

Georg Anthon Krogh fann såleis ut at ved å legge vegen frå Bergenske kongeveg ved Grorud og derifrå over Tokkerudåsen og til Lahaugmoen kunne ein få rettare veg, og dessutan 600 alen kortare enn den gamle vegen over Alnabru, Furuset, Smedstua og Gjelleråsen. Dette var ikkje utan motstand frå bøndene som hadde pliktarbeid. Året før hadde dei bygd opp den gamle vegen til køyrbar

stand, så skulle dei bygge enda ein veg. Krogh hadde medel til å leie inn arbeidrarar og kom seg unna med det. Ein vegkommisjonsrapport av 17. februar 1779 hadde følgande dom over dette arbeidet: Oberstløytnant Krogh har visse stader endra dei nylagte vegane, etter at det først er brukt mykje arbeid, men når ein ser på Tokerud- og Gjelleråsens naturlege topografi (...) så kan ein ikkje klandre Generalvegmeisteren for desse endringane, her har han gjort eit meisterstykke med å finne den beste vegen (...). Her var det og nemnd det kunststykket å finne ein trasé for ein veg med «linea recta» (like linjer) i den tette skogen over Tokerudåsen.¹⁰

Vegen er også retta ut mot Nittesund og på andre sida. Nittesundet deler seg i tre vegar på nordsida av Nittelva: til venstre går vegen over Ramstad-landet til Nittedal, og den går etter kvart saman med Den bergenske kongeveg, i midten



Geir Paulsrud på veg opp frå Nitsund (mot nord) i 2023, og Georg Anton Kroghs kart frå same stad 1772. Dagens E6-bru ligg til venstre utafor biletet. (Foto: Håkon Aurlien)

ligg hovudvegen til Gjerdrum og Nannestad over til Tvedt-landet, og til høgre den Trondheimske kongeveg over Møyen-landet. Til Tvedt-landet var ferjeturen berre 43 alen, i høve til Møyen-landet som var 340 alen lang.¹¹ Med mykje trafikk vart det fort kø og lang venting.

Den trondheimske kongeveg gjekk opp forbi Møyen og over til Skedsmo og ned Farseggen og over Leirsund og vidare nordover Romerike med ein allfar- eller festningsveg til Blakar og ein annan festnings- og kongeveg som tok av ved Kløfta til Kongsvinger. Dette var Den vingerske kongeveg, som eigentleg er ein festningsveg, og gjennom sambandet med Christiansfjeld festning på Elverum blir ein av dei tidlegaste køyrevegane i landet.

Ein vegkommisjon var oppnemnd i januar 1778 på grunn av klager som var kome etter at Georg Anthon Krogh hadde retta vegen og fekk bygd nokre bruer på dei viktigaste vegane over Romerike, mellom anna to på Trondheimske kongeveg. Han hadde retta ut vegane på begge sider av Nittesund. Her kjem det fram at på sørsida av Nittelva var det kun eigareren av Lahaugmoen som hadde tapt litt land, og det kunne erstattast av litt i frå

Fletstein gard, som gjennom omlegginga kunne dyrke opp den gamle vegen og såleis fekk meir att. På Møyen var det og ei klage. Men då vegkommisjonen prata med bonden der, viste det seg at han ikkje hadde noko å klage på.¹² Kartet over Nittesund er datert i mai 1772, så ein må rekne med at arbeidet var gjort i dei par føregåande åra. Men hovudgrunnen til klaga var bygginga av ei bru over Leira ved Leirsund i 1776/77.

Vegen frå Kløfta mot Eidsvoll over Rise bru høyrer vi ingen ting om. Her var det ikkje noko særskilte problem, og vegen har truleg vore utbetra i den dåverande trasé. Steinbrua over elva ved Rise vart bygd i 1827 etter vegloven av 1824.

I Eidsvoll kom Krogh fort på kant med futen, lensmannen og dei lokale bøndene gjennom dei nye krav. Forutan å bygge køyreveg over Morskogen, fekk han bygd ein heilt ny hovudveg på vestsida av Vorma. Over Morskogen var det ein skarve rideveg, og vegen mellom Eidsvoll verk og Minne var ein bygdeveg. Begge vart bygd om til køyreveg. Dette skulle endra transportmønsteret i Eidsvoll. Truleg falt mye av båttransporten mellom Eidsvoll og Tangen/Frangstøa i

Vegkart over Eidsvoll teikna av Georg Anthon Krogh i 1769. Den gamle vegen på austsida hadde vore lite brukt då dei fleste tok båt mellom Tangen og Eidsvoll. Med den nye køyrevegen over Minne og Morskogen skulle ein lettare kome fram etter landevegen og såleis få stuttare veg. Dessutan var det året rundt mogleg å bruke vegen. Dette var viktig med tanke på dårleg is vår og haust og ikkje minst når det var ruskever på Mjøsa. Teksta på kartet er delvis ei forklaring på desse tilhøva.

Stange bort, då ein kunne køyre landevegen mellom Hedmark og Romerike/Kristiania. Dessutan ville sundmennene på Eidsvoll miste mye trafikk når hovudvegen kryssa vassdraget ved Minne. Det vart dessutan ei lang reise for dei fleste bøndene i Eidsvoll for å vera med på pliktarbeidet til Hedmarksgrensa ved Morskogen.

Frå Eidsvoll har ein kartet til Georg Anthon Krogh i frå 1769 med mykje opplysningar om korleis vegen er bygd om. Han har måla opp den nye vegen mellom Eidsvoll verk og Minnesund til å vera ei halv mil og 1360 alen (til saman ca. 6,5 km) kortare enn den gamle vegen på austsida av Vorma frå sundet ved Eidsvoll til Minnesund.¹³

Elles er dette fyste gong vi høyrer om at det er tilsett arbeids-/anleggsleiar, nemleg fenrik Smedsrud som dagleg fylgde opp bøndene som var på pliktarbeid på Morskogen. Han var rekruttert frå hæren og ville nok ha militær disiplin, noko ikkje bøndene var vant til. Pliktarbeidet hadde nok i praksis vore mykje friare organisert. Frå gamalt av var det gjerne slik at generalvegmeisteren eller hans fullmektig, futen og skri-



varen skulle stille opp dei dagane som pliktarbeidet gjekk føre seg.¹⁴ Det var nok forlengst falle bort, men lensmannen måtte sjølv sagt fylje med. Nokre år seinare skulle rodemeisteren få ei viktigare rolle.¹⁵ Då hadde Krogh skaffa seg mykje meir erfaring i korleis lokalsamfunn og pliktarbeid fungerte.

MORSKOGEN

Morskogen var noko av det som Georg Anthon Krogh tok tak i, og då med ein anleggsleiar. På Hedmarks-sida var det eigentleg bøndene frå Stange som skulle bygge vegen, men då dei hadde ein lang veg gjennom sjølve bygda, ville Krogh at



Kongeveggen ved Morskogen i Akershus. Traseen ble bygd i 1769 av bøndene under leiding av løytnant Smedsrud. Til høgre ligg jernbanesporet frå 1880 som nå er blitt turveg. (Foto: Geir Paulsrud)

bøndene frå Nes og delar av Toten, saman med bønder frå Fåberg, Gausdal og Øyer skulle ta del i bygginga. Grunngevinga var at det var dei som hadde nytte av vegen. Bøndene på Nes og i Gausdal hadde ikkje nokon kongeveg å halde ved like. Dette var truleg berre delvis gjennomført. Likevel viser dette noko av kreativiteten til Krogh for å få bygd veg.

På Akershussida var bøndene frå Eidsvoll drive hardt av løytnant Smedsrud, han nølte heller ikkje med straff og bøter om dei ikkje følgde opp forpliktingane sine. Vegen vart køyrbar. Og så kom tida for å endra han ifrå Eidsvoll verk og til Minne i åra 1769-70. Enkelte meinte også at eigaren til Verket hadde godtala med generalvegmeisteren og fått han til å legge vegen over Verket, slik at det vart kortaste veg for bøndene når dei skulle handle jernvarer.¹⁶

Dei meinte enda til at vegen vart lengre på den måten, enda Georg Anthon Krogh målte han opp til å bli over ei halv mil stuttare. Dette har kan hende med at det var vanleg å ta båt i frå Eidsvold for dei som skulle vidare til Hedemark og Gudbrandsdalen. Men med ein ny køyreveg over Morskogen kunne ein sjølv køyre varane i staden for å leige båt,

anten det var frå Frangstøa eller Tangen. Og dersom ein kryssa Vorma ved Minne i staden for ved Eidsvoll sundstad gjorde det store endringar i skyssverksemda så vel som kven som skulle ha inntekta av sundinga.

Ein ser at både Krogh og Smedsrud la seg ut med både lensmann og fut i Eidsvoll. Krogh gav uttrykk for at futen ville gjera seg stor i ålmugens (pøbelens) augo. Futen svarar for seg etter ei klage til amtmannen at generalvegmeisteren hadde han kjend den gongen han var løytnant, og då var dei vener. Men ikkje før han blir generalvegmeister føre enn straks hovmodighet behersker ham. Generalvegmeisteren hadde ingen respekt for ålmugen og både skremte dei og pressa dei med alt for harde medel for å få bygd veg, meinte futen i 1770.¹⁷

DEI ANDRE KONGEVEGANE

Georg Anthon Krogh fylgde nok opp dei andre kongevegane, sjølv om det til nå ikkje er så mye dokumentasjon på det. Det kan likevel sjå ut til at han har satsa hardare på å vise resultat på den Trondheimske, saman med Den vingerske kongeveg og vegen mellom Frogner og Blaker. Vidare både over Hedemarken og

oppover Gudbrandsdalen og over Dovrefjell var det stort engasjement.

Likevel er det grunn til å tru at det har vore eit engasjement der lokale eldsjeler har stått på, til dømes prosten Vogelius i Asker på Kongeveggen mot Lier, ein kan og sjå lokale tiltak i Valdres. Ein ser også tiltak vestover i Bergensområdet og ut frå Trondheim der Nicolai Frederik Krogh, bror til Georg Anthon, driv. Men på Sørlandet ser det ikkje ut til å ha skjedd særleg mykje.

BRUENE PÅ ROMERIKE

Når vegen over Romerike var i orden, var det enda ein ting som kunne betrast, nemleg å byggje bruer over nokre elver der det var sund. Til dømes skulle ein reise mellom Kristiania og Kongsvinger ein strekning på rundt 11 mil (124 km), måtte ein over 5 elvesund: Nitsund, Leirsund, Os-sund i Odalen og Uvesund og ikkje minst Rauma litt opp for der ho rann ut i Glomma. Når elvene var store gjekk det minst ein time ved kvar sundstad, og var det mykje trafikk kunne heile dagen gå for dei som stod bak i køa. Vår og haust var det periodar med usikker is og store problem med å kome over elva. Her ville ein spare mye tid om det vart bruer. Problemet var at bruene hadde lett for å bli tekne av flaumar eller isgang.

Georg Anthon Krogh hadde på midten av 1770-talet fått bygd bru i Lierelva, Hegg bru, nedst i Paradisbakken i Buskerud. Han hadde og bygd to bruer i nærleiken av Nitteberg, der han budde; nemleg Krogfoss (Kråkfoss) bru i Nannestad og Sysler bru i Gjerdrum. I tillegg måtte ein krysse Vorma, men her trudde nok ikkje Krogh seg til for å byggje bru.

Men derimot meinte han å kunne bygge bru ved Nordli sund over Rømåa på vegen mot Blakar, ein viktig festningsveg. Peleåk-bruer var nok ikkje ukjent frå før, men Krogh meinte å ha funne ut korleis dei skulle stå seg mot både flaum, isgang og mykje tømmer: Etter den nye Maade kunde saaledes paa Pæleverk blive staaende til Varighed, naar Elven voxer og Strømmen ved Snee-Vandets Tilkomst er stærkest.

NYTT PRINSIPP –

BRU FOR SUNDSTAD: NITSUND

Sundstaden over Nitelva var kjøpt av Anders Hogstad i 1762 med tanke på inntektene frå sundstaden. Såleis måtte Hogstad få kompensert tapet av sundinntektene, med å få krevje brupengar. Dessutan måtte ikkje dei reisande snike seg forbi andre stadar. Om vinteren kunne ein reise over isen, og når det var lite vatn om sommaren kunne ein og krysse elva utan fare. Å tette desse smutthola var viktig, slik at Hogstad fekk inntekta si.

Generalvegmeisteren og sundeigaren vart einige om kompensasjonen,¹⁸ men styresmaktene, det vil seie kanselliet, tykte nok det vart dyrt.

Veg-kommisjonen av 1778 har ei lang vurdering av korleis kompensasjonen burde vera i høve til sundeigarens vurderingar. Dei meinte inntekta på brua årleg kunne vera om lag 500 riksdalar og utgifta ikkje meir enn 30-40 rdl. Brukometeen meinte elles at ein burde ha brukt grovare tømmer til brua, men då brua i 1779 nå hadde klart to vintrar og tåla både isgang og flaum, så måtte ein seie seg nøgd. Elles går det fram at vegen er retta ut i 1936 alens (1220 m) lengde ned

mot sundet på sørsida av elva. Anders Hogstad hadde elles tilsett ein eigen brukvaktar med eit lite jordbruk ved brua. Prisen burde vera 2 skilling for kvar hest same kva slags vogn ein hadde. Skysshestar skulle passera gratis i retur, og elles var det gradert for passering av dei ymse dyreslaga etter kor mange dei var. Kongelege reiser skulle vera unnateke avgift, også militære som passerer brua.

LEIRSUND BRU

Over Leira fekk Krogh bygd tre bruer på til saman 334 alen (210 meter), då terrenget var sær sumpete ved Leirsund. Her var det likevel ikkje greitt. Futen som hadde kjøpt retten til å sunde over Leir-elva fant seg ikkje i å få bru, sjølv om han skulle få kompensasjon gjennom brutoll. Ved den tid rapporten var skrivi i 1779 hadde bruene, og ikkje minst brua over elva, klart to isbrot utan skade. Vegkommisjonen gjorde seg mange tankar om situasjonen. Futen Wangenstein hadde etter deira meining vore vrang og søkt å sko seg urimeleg på situasjonen. Her var mindre trafikk enn på Nitsund, men i høve dei tre bruene på over 200 meter var det rimeleg at han fekk same kompensasjon som Hogstad.¹⁹ Det kan sjå ut til at Georg Anthon Krogh søkte å få lagt om til ein ny brustad ved Frogner i staden for Leirsund på grunn av futen Wangenstein. I 1775 synast brua å ha blitt bygd.²⁰ Men den synast å ha vore bygd på nytt i 1804. Her er det mykje uklårt.

Det kan ifølge Gjerum sjå ut til at brua i Leirsund fungerte langt imot 1800.²¹ Då vegen vart lagt om frå Skedsmo kyrkje og Farseggen til Berger og om Frogner bru i 1804, missa Leirsundet

mykje trafikk, men sundinga fortsette fram til 1862, då det kom bru.²²

Det bygde seg opp til å bli ein skikkeleg strid mellom futen Wangenstein og generalvegmeister Krogh. Vegkommisjonen kunne ikkje finne at fut Wangenstein hadde nokon særskilt heimel på sundsinntektene, men då han hadde kjøpt garden som sundet høyrde til, var det naturleg at han hadde ansvaret. Men den meinte han ville ha alt for mykje kompensasjon for tapte sundinntekter.

DEN VINGERSKE KONGEVEG

Som nemnd var Krogh også oppteken av to av dei tre sunda mellom Kløfta og Kongsvinger. Rauma var nok for stor, men han greip fatt i både Os-sund og Uvesund. Os-sund bru skulle byggast med steinpillorar, og bøndene hadde køyrt til 800 lass stein. Brukara skulle vera av stein, og så skulle det leggast tett med tømmeråsar og deretter fyllast med jord(?) og så bruleggast med stein.²³

NORDLIE BRU OG DEN ØVRE FREDERIKHALDSKE KONGEVEG (VEGEN TIL BLAKER)

Denne festningsvegen gjekk over Skrøver, Nordli (Lørenfallet) og til Blakersund. Ved Nordli må vegen krysse Rømåa, og her hadde det tidlegare vore sund, etter eit jordskred i 1768 vart det umogleg, og soknepresten i Sørurum fekk då bygd ei bru. Den vart etter kvart noko skrøpeleg, og Krogh fekk bygd ei ny i 1777.²⁴ I 1794 kom eit nytt leirfall, og alt måtte byggast på nytt! Vegen vart noko ombygd det fyste tiåret etter 1800, med noko nær den lina som i dag går frå Frogner kyrkje.²⁵

Geir Paulsrud ved Gamle Leirsund bru, kanskje på same stad som den fyste brua for rundt 250 år sidan. (Foto: Håkon Aurlien)



KVA GJEKK GALE OG KVIFOR

Georg Anthon Krogh har hatt aktivitet over heile Sør- og Austlandet. Her har ein konsentrert seg om aktiviteten på Romerike, eller Kroghs forbetring og bygging av køyrevegen gjennom Romerike mot Trondheim. Samt dei to sidevegane, den eine frå Kløfta i mot Kongsvinger og den andre i frå Skrøver (søraust for Frogner) mot Blaker. På Romerike hadde han dessutan fått bygd tre nye bruer til erstatning for sund, og hadde planlagt til saman 7 bruer på desse hovudvegane ved midten av 1770-talet.

Kva var det som gjorde at han hadde trua på dette?

1. Stiftamtmannen og sterke krefter som ynskte å betra kommunikasjonen i landet. Vi veit at stiftamtmann von Storm var oppteken av dette. Vegkommisjonen omtalar Georg Anthon Krogh i varme ordelag i sin rapport av 1779. Han var dessutan beordra frå sin kavaleri-kapteinstilling til generalveg-

meisterstilling heilt sikkert ut i frå sine personlege kvalitetar.

2. Det franske prinsipp. Når det gjeld vegen over Gjelleråsen, som så vart flytt til Tokerudåsen, var han så heldig å ha 6 års restansar på vegtollen. Vegtollen hadde ikkje vorte kravd inn etter at Tillisch gjekk bort innunder jul 1761. Dermed hadde Krogh pengar til å engasjere vegarbeidarar, i tillegg til at då han såg at vegen over Gjelleråsen aldri kunne bli bra, hadde han ressursar til bygge ny veg over Tokerudåsen. Om dei lokale bøndenes innsats peiker vegkommisjonen på at dei ikkje hadde arbeidd meir enn i snitt ein dag kvar vår og haust.

3. Arbeidsleiing. Gjennom at Krogh fekk ein militær, nemleg fenrik Smedsrud, til å leie arbeidet og setja grenser for korleis tida skulle utnyttast, fekk han gjort mykje meir enn det til vanleg vart gjort. Truleg hadde Smedsrud kompetanse på vegbygging, og han

nytta militære metodar for å halde på bøndene og få dei til å yte meir.²⁶

4. Ny bruteknologi. Pelebruer var på langt nær ukjent på denne tida. Krogh fann ein metode for desse bruene til å stå i mot flaum, isgang og trykk frå tømmerlunner.

I utgangspunktet hadde ikkje Krogh meir ressursar å ta av enn dei tidlegare generalvegmeistrane, forutan dei seks åra med restanse, som nok også var vanskelege å få inn. I hovudsak dekte vegtollen løna til generalvegmeisteren, ut over dette skulle eventuelle utgifter til mine-ring etc. dekkast. Når ein då ser at Nitsund bru kostar 617 riksdalar og 4 skilling og Leirsund kostar 745 riksdalar 1 mark og 7 skilling. I tillegg skulle sundrettigheitane, til saman 6300 riksdalar, løysast inn, i praksis skulle nok dei betalast med brutoll. Krogh hadde nok også hatt utgifter på Krogfoss og Sysler bruer, utan at ein veit om dei vart fullt innløyst. Han ville ha resultat, og alt tyder på at han hadde alliansar som hadde same optimistiske innstilling til å få resultat.

Han såg nokre moglegheiter:

1. Dei sokn som ikkje hadde kongeveggar må bidra. Det gjaldt pliktarbeid som kunne løysast ut med pengar.

2. Store investeringar som bruer må dekkast av alle brukarar. Det var like mykje bøndene på Hedemarken og i Gudbrandsdalen som hadde nytte av bruene over Leira og Nitelva. Han gjorde unntak for bøndene på Tynset, Tolga og Os, då dei handla mest på Røros og Trondheim, Lesja (dei hadde ansvar for vegen over Dovrefjell) og Lom.²⁷

I vårt transkriberte materiale så langt har vi ikkje grunnlag for å sjå om Georg

Anthon Krogh fekk sine 2 daler for kvar gardeining i Opplandene (Oppland og Hedmark), som han hadde søkt amtmannen der om for å dekke utgiftene til desse bruene på Romerike. Truleg fekk han ikkje det, og dette kan vera årsaka til at alle investeringar meir eller mindre stoppa opp. Amtskassa, der han vart løna og fekk dekkast utgiftene sine, hadde ikkje mandat til å forskotera utgifter. Georg Anthon Krogh må ha vore altfor optimistisk i si overtiding om at når ein såg nytta av dei nye bruene ville alt ordne seg. Då det vart satt ned ein vegkommisjon i 1778 synast mykje av arbeidet hans med bruer å ha stoppa opp, truleg var han da i praksis utan frie middel til å investera vidare. Mellom anna hans store plan om å bygge bru over Minnesund i Mjøsa. I 1786 gav han seg som generalvegmeister. Han sleit med ei stor gjeld inntil han gjekk bort i 1797.

Finansiering av nye køyreveggar var eit stort problem, likevel peiker Krogh på nokre moment som Peder Anker med sitt apparat skulle fylgje opp på ein god måte.

- 1: ta i bruk militære leiarar for bygging av vegen
- 2: nye retningslinjer for korleis vegane skulle vera
- 3: bruke profesjonelle murarar og minerarar (fjellspengere).

Peder Anker skulle dra det enda lengre. Til dømes brukte han militære troppar til å byggje veg. Han var også nøye med å avtale med både bønder og amtmenn om bygging av ny veg, men det er eit anna kapittel. Fagleg sett var det likevel Georg Anthon Krogh som innleidde den fyste store vegbyggingsperioda i Norge, med han kom køyrevegane for alvor!



I 1875 vart den gamle kongeveg over Tokerudåsen lagt ned og ein ny hovudveg over skardet mot Romerike bygd litt vestanfor. På Romeriksida delte vegen seg i Trondheimsvegen og Hadelandsvegen. Enda i dag er dagens rv4 til Gjøvik under ombygging over Gjelleråsen, her eit bilde med attfylling av Putten på 1960-talet.

Kjelder

Arkivverket, Hamar, Opplands amt, Veisaker 1761-1800
Arkivverket, Oslo Rentekammeret inntil 1814 og Peder Ankers arkiv

Litteratur

Fladeby, Rolf: Bygdehistorien 1700 – 1800. Bøndene og samfunnskrav. Eidsvoll bygds historie. Bind I. 2.del Oslo 1961
Gjærum, J. Akershus fylkes veghistorie. Oslo 1954
Topografisk journal for Norge Første hefte. Christiania 1792. Fysisk og oekonomisk Beskrivelse over Eidsvold Jernverk tillige med Et Geographisk Kort over Situasjonen omkring Samme.
Øgaard, Per: Rapport Den Trondhjemske postvei og Oldtidsvei (i Akershus). Statens vegvesen, Akershus. 1999

Noter

1: Korrespondanse frå Vegarkiva, Arkivverket både i Kristiansand og på Hamar.
2: Brev til stiftsbefalingamannen 18. og 28. september 1761, Arkivverket Kristiansand (NVM ArkivOrig, Kr.stift 1724 68, DSC00857-DSC00865)
3: Jørgensen, s. 40-44
4: Jørgensen, s. side 59
5: Rescript til Vice-statholder ang. Vei-Væsenet Østenfjells, 3. september 1768
6: Nordenfjells mellom 1752-1768 og også ein periode i Rogaland der det var futen som fekk vegtollen.
7: Paus side 102
8: Hage 2000, Årbok for Norsk vegmuseum 2000, side 80-97
9: Hage 2000, Årbok for Norsk vegmuseum 2000, side 98-109
10: Rapport fra Veicomitéen av 17. februar 1779. Arkivverket, Oslo
11: Kart over Nittsund, 1. mai 1772 av

G.A. Krogh
12: Rapport fra Vecomitéen av 17. februar 1779. Danske cancellie. Pakke
13: Kart 1769 over Eidsvoll, vegløysering Ref: SAO/A-10386 Kristiania stiftsamt, Kart og tegninger, Ta L0001, Arkivverket
14: Til d. Lützows bestallingsbrev
15: Hage, 2000 side 98
16: Topografisk journal 1792, side 23-31
17: Flatby side 100
18 og 19: Rapporten av vegkommisjonen av 1779
20: Gjærum, side 72
21: Gjærum, side 69
22: Gjærum, side 70
23 og 24: Rapporten av vegkommisjonen av 1779
25: Øgaard, vedlegg D4
26: Flatby, side 100
27: Brev til amtmann Holk datert 16. november 1776, Arkivverket Hamar.