



Denne artikkelen er gjengitt i
Norsk vegmuseums årbok for 2020

Trondheimsvegen ut ifrå Kristiania

AV GEIR PAULSRUD



Oltidsvegen eller den gamle allfarveg med trang profil opp for Kongedalen. Ane Cecilie Røed og Olav Beyer er på befarung. (Foto Geir Paulsrud)

Trondheimsvegen ut ifrå Kristiania

AV GEIR PAULSRUD

Oslo (og Kristiania frå 1624) innerst i Oslofjorden har heile tida lege litt vanskelig til frå opplanda, samstundes peikte det seg etter kvart ut som eit sentrum for store delar av innlandet. Raskaste veg frå Mjøstraktene og øvre Romerike var over Gjelleråsen. Der gjekk hovudvegen over det som i dag kallast oldtidvegen som kom over Nitsund og Lahaugmoen. Den kom ned over Haugenstua, Furu-set, forgreina seg med vegar frå Strømmen og gjekk vidare over Alfaset og Alnabru inn til (gamle) Oslo etter Strømsvegen over Galgeberg gjennom Grønlandsleiret inn til Kristiania.

Utover på 1700-talet auka trafikken monaleg, både med den aukande varehandel mellom innlandet og kjøpstaden og ikkje minst all trelastfrakta til planketomtene på Grønland og Vaterland. Vegen var nok til ein viss grad bygd om til køyreveg kanskje på 1600-talet og til kongferda i 1704 og truleg utover på 1720, -30-talet. Men noko god køyreveg vart dette aldri. Det var alternativ, mellom anna austover om Baksås, kanskje og over på nordsida av Strømselva. Desse vegane var kanskje mindre kuperte, men det var ein etter måten stor omveg for dei som passerte Eidsvoll eller øvre Romerike. Det var nok og snakk om eit eller to alternative far over Gjelleråsen, utan at dei synte seg å vera monaleg enklare å bruke.

Med postforordninga av 1647 tyder det på at Den bergenske og Den trondheimske postvegen gjekk kvar sin trasé gjennom Groruddalen. Dessutan var dette vegen eller vegane frå Romerike og innlandet, truleg og for Hadeland og

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



Land.¹ Forutan dei nemnde hovudvegane vil det alltid vera lokale vegar mellom gardane, til utmarka og til tingstader og kyrkjer. Rundt den stor nordiske krig og utover er det fleire kart og kartskisser som gjev ein del opplysningar. Fleire ser ut til å bygge på andre kart og det kan vera feil eller mistydingar som da går att. Likevel får vi eit grunnlag å byggje på.

Bergenske postveg over Grorud og Bjøråsen er teikna inn på fleire kart tidleg på 1700-talet og det tyder på at den var etablert tidleg.² Kulturhistorikar Fritz Holland seier den gjekk over Kroksko-



Kart over Christiania 1790. Merk at Strømsvegen enda er merka Vey til Trundhiem, sjølv om den for rundt 10-20 år sidan var flytta til Lakkegata og delte trasé opp til Grorud med Bergenske postveg eller som det står på kartet Vey til Hadeland. (Wilse-kart)

gen til å byrja med.³ Det har eg ikkje sett noko om andre stader. Eit par kart synes å vise at en eldre veg frå Akershus festning over Grorud har gått opp om lag der Maridalsvegen går og så over Akerselva i nærleiken av der Valdemar Tranes gate. Sjå til dømes Hans Jacob Bruns kart frå 1697/1702. men dei er så lite nøyaktige at en kan ikkje stole for mye på dei. Men flytting av byen til Kristiania-kvartalet betydde på sikt ei endring. Mellom anna er vegen opp Lakkegata ein naturleg veg frå Kristiania og over Sinsen over Grorud og Bjøråsen. Frå Grorud synes det også å gå ein veg over Tokerudåsen imot Lahaugmoen.⁴ Det er dette som vart Den Trondhiemske Kongevei frå 1770-åra til rundt hundre år seinare.

Den såkalla oldtidsvegen eller Den trondheimske kongeveg over Alnabru, Furuset, Smedstua Fossum, Kongedalen til Lahaugmoen ser ut til å ha vore den raskaste og mest brukte hovedvegen inn i landet frå Oslo/Kristiania. Den har same trasé som Strømsvegen opp til Furuset. Ved Kløfta svingar Kongsvegen til venstre og Strømsvegen til høgre. Strømsvegen går over Bakås og på sørsida av Fjellhamar/Sagelva. Det var også ein veg over Hanaborg på nordsida av Fjellhamar/Sagelva. Elles tyder eit kart over Aker at det var ein stig eller såkalla bygdeveg på austsida av Gjelleråsen.⁵

Strømsvegen fekk ein sær viktig rolle etter kvart med planketrafikken frå m.a. Sagelva og særleg eksporten frå



Den bergensk kongeveg gikk over Bjøråsen inntil 1818. Den er truleg bygd som køyreveg under Georg Anthon Krogh i 1777. Den vart bygd om under generalvegmeister Lars Ingier til ein viadukt i 1790-åra. Ein ser den eldre vegen som eit fundament under viadukten. (Foto Geir Paulsrud)

Kristiania. Vegen over Bakås var nok til dels kronglete og bakkete: Difor vart det etablert ein vinterveg frå sørsida av Sagelva og Langtjern og som har kome att i nærleiken av Gransdalen. Mastevegen var rettare og betre egna til å få fram større tømmer. Ut over dette var det som nemnd fleire lokale veger mellom gardane og til kverner og sager.

Midten av 1700-talet var ei grotid og ikkje mist hadde ein sans for å utvikle næringslivet og dermed var infrastrukturen av aukende interesse. Med nye næringar som bergverk, glasverk og skogbruk blir det ei aukande forståing for at ein hadde bruk for køyrbare vegar. I trelasthandelen var vogner kome mykje i bruk mot slutten av 1700-talet, det gjaldt

Aker⁶ og truleg også delar av Romerike. Blant dei andre embetsmenn var det ymse meiningar om vegmeisterembetet, dei fleste var nok i mot, mykje av di dei måtte dela frå deira eigne inntekter og ressursar, men og fordi dei meinte at dette kunne fut og lensmenn ordne like greitt.

Men Kanselliet og kongen i København var aldri tvil, ein trengde nokon til å driva vegstellet i Norge. Etter at generalvegmeister og fut Hans Henrik Thaulow gjekk bort i 1757, fekk futen i Stavanger, Henrik Vilhelm Tillisch bestalling 6. februar 1761.⁷ Han døde allereie same år 12. desember, men rakk å setja i gang fleire tiltak.⁸ I frå 1762 har vi to vegplan-teikningar frå M. S. Døderlein, den eine



Plantegning med forklaring og budsjett, utformet av Døderlein i 1662.

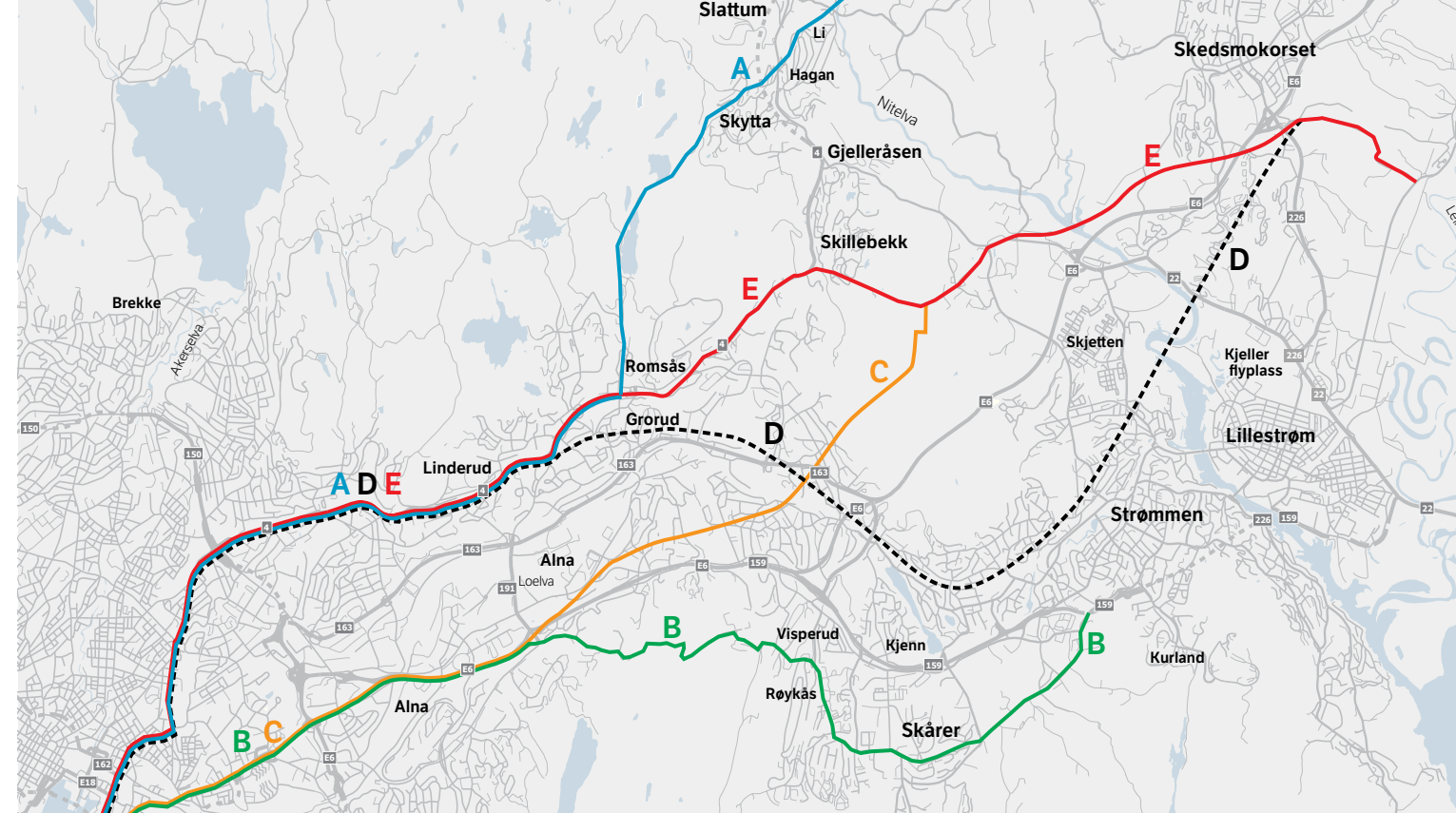
omhandlar utbetringar av den Fredrikhaldske kongeveg frå Kristiania til Skysjordet i Follo. Den andre omhandla omlegging og bygging av ny Kongeveg mellom Kristiania og Skedsmo på Rome-rike.

Michael Sund Døderlein var son av Georg Michael Døderlein som kom til Trondheim i 1731 og seinare til Akershus festning som konduktør (arkitekt). Georg Michael var den fyste lærar for Den frie matematiske skole i Kristiania etablert i 1750, det som seinare vart Den Kongelige Norske Krigsskole.⁹ Han gjorde vegplanlegging for Thaulow.¹⁰ Sonen, født i 1740, var med i det første kullet som vart utdanna ved skolen. Det var i 1754 og han vart deretter timelærar ved skolen, men hadde også andre oppdrag, mellom anna

for generalvegmeisteren. (I ein parentes kan vi nemne at det var truleg ikkje tilfeldig at han heitte Michael Sundt, det same som ein kjend militær som hadde hovudansvaret for mange av dei små fort og skansar under den store nordiske krig,¹¹ og kollega av faren då han kom til Akershus festning.)

Medan forslaget sørover til Skydsjordet i hovudsak gjekk ut på å drenere og bygge opp vegen der han låg, gjekk planen nordover på å legge vegen i ein heilt ny trasse opp i lia og rundt Gjelleråsen i staden for over åsen. Grunnen til dette finn vi i planen:

Da de halotredie Miiles Vey-Støcke fra Christiania til Skedsmoe-Volden af den Nordre eller Trondhiemske Konge Vey, har været saa sær vanskelig at samme kunde ansees for



Fleire generasjonar veg gjennom tidene: A: Bergenske postveg. B: Strømsvegen (Gamle Strømsvei). C: Den eldre Kongsvegen til Trondheim (Oldtidsvegen). D: Forslag til ny veg i 1762 av M.S Døderlein. E: Kongsvegen over Tokered ca 1770 - 1817. (Ill: Hilde M. Strangstadstuen)

een af de slemmeste i heele Landet, hvilket i sær reyser sig imellem de benævnte 2de Stæder liggende Field-Aas Gieller-Aasen kaldet, hvorover nu gamle Konge Vey er liggende, hvilket paa eendeel sig temmelig lange Støcker, udi Aasen er saa smal og nedhulet at neppe een Kiære kand passere, hvilket foraarsager ofte ey allene een utrolig Heftelse men endog Møye Naar 2de Reysende skulde være saa uheldige her at møde hinanden, hvilcken vanskelighed formedelst der paa begge Siider Liggende høie Bierge, ey staar til at afhielp; herforden er nesten den heele gamle Konge Vey i sig selv opfyldt, med een mænge de tildeels høye og besværlige Leer Backer, der nu vilde blive besværlige og bekostelige at i stand sætte, saaledis at Veyen kunde ey allene fortiene Navn af god men endog bestandig, efter

som disse Backer i mangel af at have været forsynet med saa høyt nødvendige Grøfter til Vandets Afledelse, nu ere ganske paa nogle Alne udhulede og Nedskaarne.

En av de slemmeste i hele landet seier ikkje så lite, her får vi og omtale Kongedalen den tronge fleire hundre meter lange u-dalen opp mot åsen på sørsida. Han skriv og om dei eroderte vegane i leirbakken på begge sider av åsen som til dels er vorte holvegjar på det dei ikkje har hatt grøfter til avrenning:

For nu alligevel at faae dette Vey-Støcke, hvor nu een af Landets største Passager er i fuldkommen Stand, og tillige at forekomme der ovenbemelte uleylighder af den gamle Vey, er udsøgt een anden nye, hvor Veyen kommer at gaae paa den sød-østre Side Neden



Kongevegen over Tokerudåsen frå Skillebekk til Lahaugmoen. Atle Røijen avbilder vernet tjærn p.g.a. salamander-bestand. (Foto Geir Paulsrud)

under Gieller Aasen, og bliver tillige saa jævn som man kand haabe i et saa u-jævnt Land som Norge.

Her tenker M. S. Døderlein heilt nytt, vegen blir her noko lenger, men lagt i eit meir stabilt terreng, dessutan følger forslaget Den Bergenske postveg opp Lakkegata frå Grønland ved Akerselva opp over Sinsen og til Kalbakken, Ammerud/Grorud der den Bergenske svingar over Steinbruvatn og Bjøråsen. Forslaget til ny Trondheimsveg over Grorud fortset etter ein gamal bygdeveg austover forbi Haugenstua: *Siden over Gastgiver-gaarden Stouner Eyendeale intil Lit: C: hvis Eyer hermed er sær fornøyet, i betraktning af den forbedrelse Gastgiveriet vil erlange, siden følges for det den saakallede Strøms-Vey, lige til Skedsmoe.*

I nærleiken til Stovner går også den eksisterande kongeveg som denne vegplanen kryssar, så følger forslaget vegen forbi Stovner. Ikkje langt austanfor der koplar vegen seg på ein Strømsveg som går over Høybråten, Hanaborg, Skjetten og Norby mot Nitelva nokre hundre meter ned for nåverande Kjellerholen. Forbi Skjetten og Norby foreslår han å bygge vegen meir i ei rett line litt vest dette gjer han også for å kome unna eit flaumutsett område. Over elva var det tenkt ein sundstad, og så skulle vegen gå mellom Austre og Vestre Nitteberg og kom innpå den eksisterande kongevegen litt før Skedsmo kyrkje.

Denne vegen vart det ikkje noko av. Ein grunn var nok at generalvegmeister Tillisch gjekk bort hausten i førevegen.



Den trondheimske kongeveg over Tokerudåsen bygd av G.A. Krogh i 1770-åra. Ane Cecilie Røed på befaring. (Foto Geir Paulsrud)

Men det var heller ikkje opplagt at ein kunne bruke nesten 1900 riksdalar på å bygge denne vegstubben som attpå til vart lengre å køyre. Vegtollen, 4 skilling pr gardbrukar, var i prinsippet berekna til løn for vegmeisteren og hans fullmektigar og litt til stål og krut. Elles var det meste av vegbygginga esla til pliktarbeid for bøndene i distriktet. Dei hadde nok ei utsikt på til saman 12 dagars plikt på vegen, fordelt på forsommar og haust. Det vanleg var at bøndene held seg sjølv med reiskap, medan ein måtte leige inn minerarar (sprengingsfolk), smedar og murarar.

M. S. Døderlein hadde lagt opp planen utan bruk av pliktarbeid, alt med innleigd mannkap; *uden ringeste hielp af almuen skal istandsættes.* Det kan sjå ut

som avtala med Tillisch hadde vore å få bygd denne vegen med leigd hjelp, noko som slettes ikkje var vanleg på denne tida i Norge. Elles høyrer ein ofte på denne tida at berre ein får bygd ein god veg vart vedlikehaldet desto lettare etterpå, slik var det nok ikkje alltid. Anten dei var gode eller dårlege, kravde vegane vedlikehald. Og sjølv det var nok ikkje gjort meir av enn naudsynt.

I denne ideelle situasjonen synast Døderlein å legg opp til å gjera vegen ferdig på ein sesong frå mai til ut oktober om lag, og såleis utan omsyn til at arbeidarane måtte ha fri til naudsynte onner, som var det vanlege for pliktarbeidet. Til det trengde ein 40 arbeidarar i 135 arbeidsdagar.

I tillegg måtte ein ha ei kjerre med to



Oltidsvegen over Gjelleråsen. Truleg bygd som køyveg rundt 1702. Olav Beyer og Birte Hatlehol ser på forfallet en regntung aften i hellinga ned mot Lahaugmoen. (Foto Geir Paulsrud)

hestar for å køyre fram manglande vegfyll, to av dei 30 arbeidarar skulle då lesse kjerra, og to var peikt ut til å vera rode-meistrar og skulle fylje opp dei andre. Det måtte til for å styre arbeidet og sørge for framgang.

Dermed synes det å vera 36 karar som vart fordelt til å bygge vegen, truleg i 6 arbeidslag på 6 personar. Dette understrekar også av at det var satt opp 6 trillebårar. Til å hjelpe seg hadde dei kvar sin spade, og to hakker og to breie treskuffer med jernbeslag for kvart arbeidslag. Oppgåva var å setja arbeidslaga: *til gøfternes gravning, Veyernes forhøyelse udi*

midten og dens udjævning og tilstamgelse(?) behøves.

Bortsett frå eit parti mot Nitelva skulle vegen følgje eldre vegar. Vegen mellom Grønland over Sinsen og imot Grorud fylgde Den bergenske postveg og den skulle dermed i utgangspunktet ha ein allfarveg-standard, det vil seie minst 8 alen (ca. 5 m). Elles var det bygdeveg til Stovner og det gjaldt nok også Strømsvegen frå Stovner og austover.

Arbeidet var nok å måle ut breidda på vegen, som skulle vera minst 8 alen, men helst 10 alen brei¹², og vegen skulle vera trekvart alen (ca. 41 cm høgare)



Allfarvegen i nærleiken av Øvre Fossum gard. (Foto Geir Paulsrud)

på midten enn på sidene, slik at vatnet skulle renne ut i grøftene, som måtte gravast ut og vera minst 1 ½ – 2 alen djupe.¹³ Den massen dei tok ut av grøftene skulle leggast i vegen. Der det var lite masse måtte ein køyre det til, for stutt frakt var trillebåra rette reiskap og elles måtte ein bruke kjerre eller vogn.

Det var enda to punkt som var viktig om ein skulle få god veg, berg måtte minerast bort og det måtte byggast bruer med tilhøyrande brukar. Om vi ser på utstyrslista for bryting og sprenging av berg så trengs det 2 centner (ca 83 kilo) og 10 pund (underkant av 10 kilo) fint krut, 1 skippunds ca. 160 kg borrhjelm (*mineerjern*), 24 pund (ca. 20 kg) stål og 10 lispund (ca. 80 kg) stål til slegger og kiler. Dessutan litt svovel og bomull, truleg til lunte. Ein trengde ein mineermester, 8 menn til å

bryta stein, borre og sprengje for å handtere dette i 60 arbeidsdagar.

For naudsynt brukarbeid måtte ein ha 38 mann og ein tømmermann i 6 dagar. Og mykje tømmer både til brukar, åsar og strøved så vel som til rekkverk. Furu om lag 7 og ei halv tylft til det som kravde styrke eller var mest usett for råte og elles gran, omlag 114 tylft (1 tylft = 12 stykk). Elles måtte det til noko trevirke som staurar og brekkstenger til ymse arbeid. Vi har bruene over Borrebekken og ein ved Veitveit og sjølvsagt over Alna og forslaget vidare derifrå over Stovner, Hanaborg og til Nitelva omtrent rett over for Nitteberg. Det skulle vera rundt to store bruer, 6 noko mindre og 12 kloppe. Dermed var det planlagt langt borti 90 mann i dette anlegget, som då ikkje vart noko av.

Men dei seinare generalvegmeistrane Georg Anthon og Nicolai Frederik Krogh hadde same faglege bakgrunn som Mikael Sundt Døderlein gjennom Den frie matematiske skole i Kristiania. Men dei skulle bli eksponentar for ein ny skule i vegbygginga. Her kan ein sjå spirene til ei spesialisering i teknisk utdanning blant nokre med militær utdanning, her skulle fleire av våre generalvegmeistre få utdanning og sidan få praksis i Danmark. Men byrjinga på ei profesjonisering av vegfaget kan til ein viss grad her sporast til Mikael Sundt Døderlein og miljøet rundt han.

Georg Anthon Krogh hadde som nemnd utdanninga frå Den frie matematiske skole i Kristiania og noko praksis som vegbyggjar på Sørlandet og deretter nokre år som vegbyggjar i Danmark,

Kjelder

Carte over den nye projecterede konge Vey fra Christiania til Skedsmoe ved M. S. Døderlein 1762 med forklaring og kostnadsoverslag. Riksarkivet, Kopi Norsk vegmuseum
Carte over Kongeveyen fra Christiania til Skydsjordet ved M. S. Døderlein 1762 med forklaring og kostnadsoverslag. Riksarkivet, Kopi Norsk vegmuseum

Litteratur

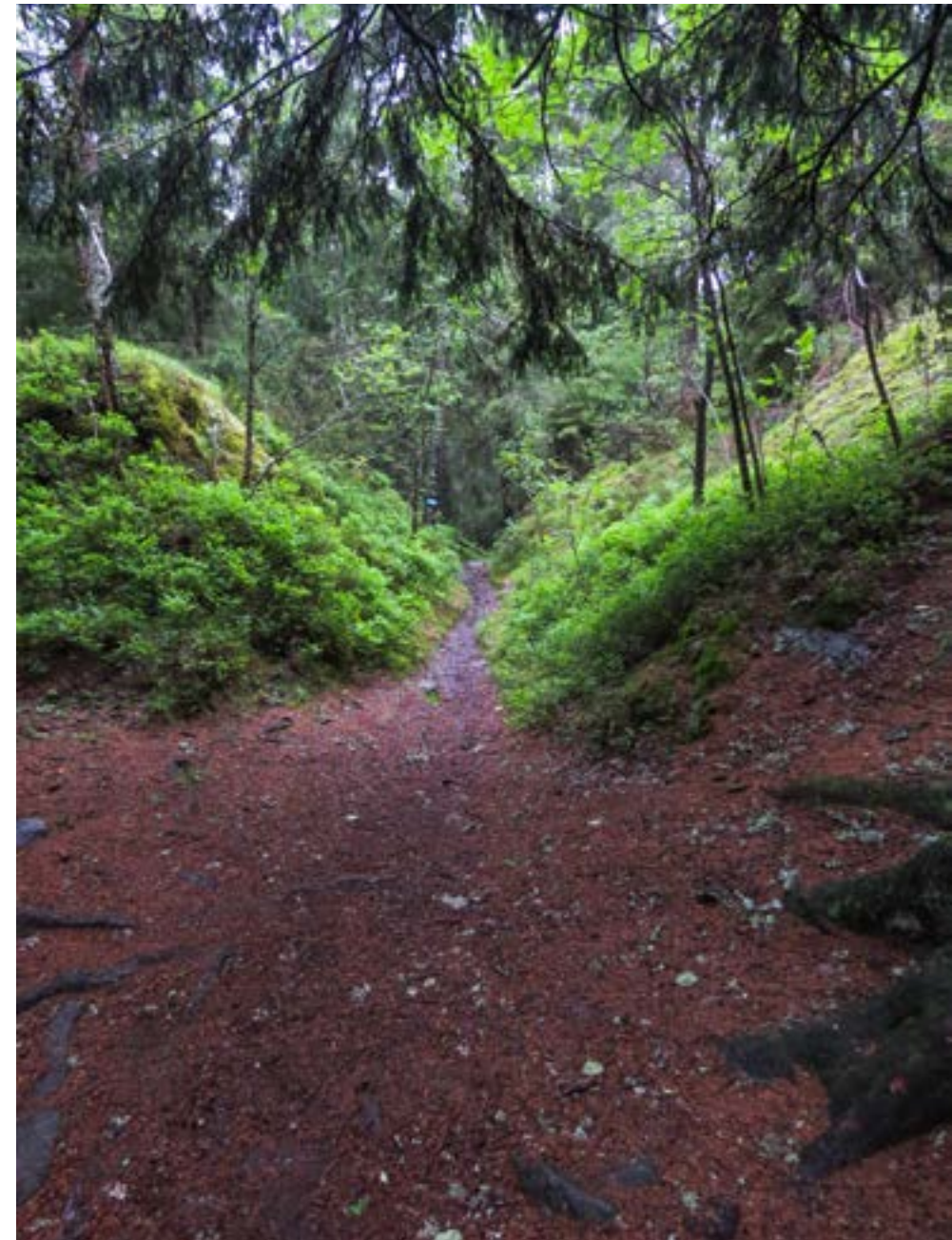
Christophersen; H. O. : Gamleveien over Gjelleråsen Eventyr i dagslys. Nye vandringer. Oslo 1962
Paus, H. W.; Norges Generalvegmeistre 1665-1824, Oslo 1966
Roede, Lars; Historisk atlas over Oslo Gamle kart forteller. Oslo 2016
Winge, Harald; Føringsredskaper i Aker fogderi ca 1660-1800. En skifteanalyse Magistergradsoppgave i etnologi 1969 Uio Inst. for Folkelivsgransking, 1976
Magnuseen Kjeld Th.: Kapittel 2: Det norke forsvaret som Carl XII utfordret i 1716. Svensk angrep – norsk forsvar Groruddalens Historielag 2011 (Forfattere og redaktører er Ivar Bu, Jan Lillejord og Kjeld Magnussen)
Øgaard, Per: Den Trondhjemske Kongevei og Oldtidsvei. Registreringsrapport Statens vegvesen 1999.

før han fekk to år på prøve som generalvegmeister Sunnanfjells. Disse to åra utnytta han vel, frå sommaren og hausten 1767 fekk han sett i gang mye vegbygging over store delar av Den trondheimske kongeveg truleg og mange andre stader, i alle fall etter prøvetida fekk han stillinga og helt ut som nemnd i 20 år.

Det kan sjå ut til at det var han som fekk realisert den nye Trondheimsvegen med utgangspunkt i Lakkegata frå Grønlandsleiret ca. eit tiår etter Døderleins planforslag. Men i staden for å legge den etter om lag same veg som dagens Østre Aker veg fortsatte han frå krysset ved Kalbakken over Grorud, Bånkall og i ein ny line over Skillebekk og Tokerud til Lahaugmoen der den kom saman med den gamle Allfarvegen att. Men dette er ei anna historie.

Noter

- 1: Om trafikken frå Hadeland er m.a. Veg og varde av H. C Christophersen, gode drøftingar.
- 2: I det heile er sambandet mellom Hadeland/Vestoppland og kva vegar dei fylgde noko av det som er vanskelegast å finne god greie på.
- 3: Holland, Fritz: De gamle veger gjennom Hakadal og vegane frå og til Oslo samt.... Meddelelser frå Vegdirektøren februar 1945
- 4: Svensk angrep s 41
- 5: Roede side 66,67
- 6: Winge; side 21 og side 60, 61
- 7: NVMs arkiv
- 8: Paus 1966 side 64,64
- 9: [https://lokalhistoriewiki.no/index.php?title=Georg_Michael_Døderlein_\(1699-1763\)](https://lokalhistoriewiki.no/index.php?title=Georg_Michael_Døderlein_(1699-1763))
- 10: Vi kjenner til vegen Frogner -Blaker – Høland – Onstadsund – Son. Befaringsrapporten av 1744 ligg i RA, transkribert ved Otto Arnulf ,NVMs arkiv.
- 11: Svensk angrep s. 35
- 12: Jmfr Døderleins plan for Frederikshaldske Kongeveg fra Christiania 1762 og ein minimumsbreidde etter instruksen til Hauritz 1664.
- 13: Jmfr Døderleins plan for Frederikshaldske Kongeveg fra Christiania 1762



Kongedalen på Oldtidsvegen (Foto Geir Paulsrud)