

Korleis setja i stand ein veg frå 1790-talet

AV HAAKON AASE



Arbeidet med tilbakeføring/istandsetjing av den Trondhjemske Postvej over Våge i Lindås kommune vart utført sommaren 2017. (Foto: Haakon Aase)

Korleis setja i stand ein veg frå 1790-talet

AV HAAKON AASE

Sommaren 2017 vart det utført vegarbeid av eit særskilt slag i Lindås. Oppgåva var å setja i stand, tilbakeføra, den gamle vegen over garden Våge, ei strekkje på 135 meter i alt, etter at det i september 2016 vart utført tiltak som skadde ei strekkje av vegen som kulturminne. Denne vegstrekka er ein del av den Trondhjemske Postvej mellom Bergen og Trondheim og er verna i Nasjonal verneplan for vegar, bruar og vegrelaterte kulturminne.

Vi snakkar her om ein rekonstruksjon, bestilt og styrt av Statens vegvesen. Ei vøling ville vera å retta opp enkelte skadar her og der på anlegget; nokre steinar i kantmuren som var komne i ulage, kunne leggjast tilbake på plass, grøftene kunne reinskast opp eller kanskje somme stader gravast opp på nytt, steinar som stakk opp i vegbana kunne fjernast, eit nytt lag med grus eller aur kunne leggjast opp etc.

Slik var ikkje stoda. Oppgåva i 2017 var å koma nærmast råd ei gjenskaping av ein byggjemåte anno 1794, i fylgje ein instruks fra generalvegmeister Christoffer Johannes Hammer i Bergen stiftamt som er temmeleg detaljert på ein del punkt, og som er skriven i ei svært bydande form. Her var ikkje rom for avvik!

PLIKTARBEID

Da denne vegstrekka av den Trondhjemske Postvej vart bygd på siste del av 1700-talet, vart hovudmengda av slikt vegarbeid utført som pliktarbeid. For kvart

Haakon Aase og firmaet hans, Haakon Aase Tørrmuring, hadde oppgåva med det praktiske arbeidet på vegen og var også involvert i planlegginga av tiltaket. Denne artikkelen er basert på Aases "Den trondheimske postvegen over garden Våge i Lindås. Rapport frå arbeid med tilbakeføring/istandsetjing".



vegstykke vart det etablert ein rode der arbeidet vart fordelt på dei ulike gardane. I alt 46 oppsitjarar var involverte i arbeid på denne roden. Arbeidsfeltet deira var fastsett slik:

Denne Rode blev Tildeelt de Øvrige 360 Favner fra Gulelven til Scharet, samt derfra 400 Favner til Lillehovde. Til sammen 760 Favner.

Dei 46 gardane skulle altså byggja veg på ei samla strekkje på 760 famnar (ca.



Foto teke etter «oppgraderinga» i september 2016. Ein ser til døme her at stein frå den opphavlege vegkroppen er lagt ut på sidene av vegen. (Foto: Tine Eikehaug)

1,4 kilometer). I utgangspunktet var kvar bonde pålagt å stilla éin eller fleire arbeidarar på arbeid 12 dagar i året.

Opgåva med å setja i stand vegen varte fra juni til september i 2017. Til saman vart det nedlagt 114 dagsverk på det praktiske arbeidet.

BAKGRUNN FOR ARBEIDET

Bakgrunn for arbeidet var at det i september 2016 vart utført tiltak på ei strekkje av vegen som skadde postvegen som kulturminne. Skaden gjekk i grove trekk mellom anna i at kantmurane på begge sider var fjerna, at opphavleg vegdekke var fjerna og ny ikkje-original knust veggrus tilført. Det var vidare lagt ned nye dreneringsrøyr i plast og opphavleg stikkrenne (kisteveit) var delvis øydelagd.

Konsekvensen av inngrepa var og at

vegbreidda var innsmalna i høve til den opphavlege breidda på ca. 3,8 meter og at dei opphavlege grøftene var øydelagde/sette ut av spel. Stein og andre massar frå vegen var plasserte i haugar terrenget på begge sider.

Jamvel om vegen er bygd i siste del av 1700-talet, og det opphavlege arbeidet då vart utført manuelt, var mi vurdering at ein ville kunna tilbakeføra den opphavlege strukturen og utsjånaden til vegen ved maskinhjelp.

I praksis ville oppgåvene måtta utførast som ein kombinasjon av manuelt og maskinelt arbeid. Det er viktig at ein maskin vert dimensjonert slik at han ikkje gjer ytterlegare skade på vegkroppen eller set merke på terrenget rundt

Dei fylgjande arbeidsoperasjonane måtte sjåast i samanheng. Når ein skulle

leggja opp kantmurane på nytt, ville ein somme stader, kanskje i det meste av strekkja, måtta grava litt inn i vegskuldrene slik dei artar seg no. Det ville truleg vera føremålstenleg å grava ut grøfta etter kvart og nokolunde samordna med at ein mura opp kantmuren stykke for stykke. Kva som vart den konkrete arbeidsmetodikken, ville avteikna seg etter kvart, men det var eit viktig omsyn å unngå for mykje køyring att og fram med maskin.

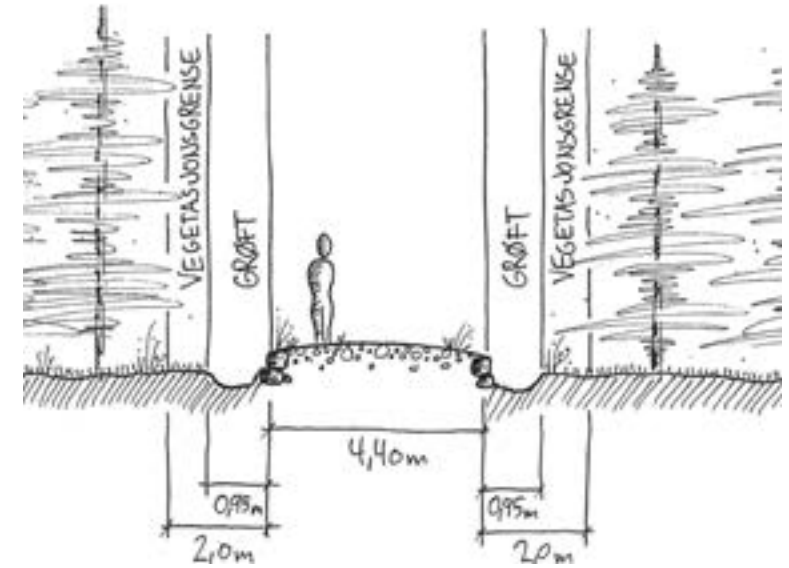
Til murung vart nytta stein som var fjerna frå den opphavlege vegstrukturen og plassert i dungar på begge sider av vegen. I tillegg måtta ein tilføra noko stein utanfrå, stein som hadde om lag same eigenskapar som den opphavlege.

Av C. J. Hammers instruks frå 1794 ser ein at det veart tilrådd bruk av materiale m.a. frå grøftene som dekke på vegen. Ved synfaringane la eg merke til at det var ein del aur og sandhaldig jord på begge sider av vegen. Såleis kunne ein nytta same oppskrift.

UTGANGSPUNKT

For alt restaureringsarbeid ligg ei eller anna forståing av situasjonen til grunn, ei tolking. På den eine sida står ein andsynes det fysiske kulturminnet i seg sjølv, eller restane av det, og på den andre sida kan ein ha kjelder av ymse slag.

I dette tilfellet fanst instruksen til



Prinsippskisse av tverrsnitt gjennom postvegen gjennom flat mark, teikna etter mål og skildring i veginstruksen frå 1794. Måla er opp-gjevne i meter, i alen i instruksen. (Teikna av Jarle Aase)

generalvegmeister Christopher Johannes Hammer frå 1794, eit særdeles interessant historisk dokument.¹ Instruksen skil mellom postvegen frå Bergen til Christiania, som skal ei vegbreidd på 7 sjællandske alen,² dvs. ca. 4,4 meter, utanom grøftene, medan dei to andre postvegane³, «samt alle alfare Lande-Veye», skulle ha ei breidd på 6 alen, dvs. ca. 3,8 meter, utanom grøftene.

I instruksen skildrar også Hammer kor breie grøftene skal vera og korleis dei skal vera forma, korleis vegprofilen og kantane skal vera og korleis det skal opparbeidast stikkrenner til drenering av vegen. Han gjev òg rettleiing om type massar som kan brukast og har også nokre tankar om logistikk.

Statens vegvesen har laga ein prinsippkisse utt frå skildringa i Hammer sin instruks. Denne vart lagt fram som ein føring for rekonstruksjonen.

Hammer er oppteken av kva vatn kan gjera med ein veg og gjev detaljert

instruks om korleis sidegrøftene skal vera, 1,5 alen (ca. 0,95 m) på tørr mark og 3 alen (ca. 1,9 m) i myrområde, og om forma dei skal ha. Der vatnet samlar seg opp, og der det kjem inn bekker, skule det byggjast «Steen-Kister tvers over Veyen», og også dei vert detaljert skildra.

HAMMERS INSTRUKSAR – OG RØYNDOMEN

Men ein slik instruks er eit teoretisk utgangspunkt. Korleis var røyndomen? Det er grunn til å rekna med at den praktiske utforminga av vegen ikkje skilde seg så vært mykje frå førelegget. Vegen ville uansett trenga ei avgrensing på sidene og eit enkelt murverk til å halda massane på plass.

Det måtte gravast grøfter. Vatnet vil til alle tider vera ei utfordring på våre kantar. Og ei eller anna form for masse måtte nyttast som fyll i vegen.

I slike tilfelle snakkar Hammer meir utførleg om oppbygging av vegkroppen ved hjelp av stein, einer, greiner av andre tre og også «Steen-Gruus og Sand». Dette blir gjort både for å gje vegen ein «fast Grundvold», men også for å etablera den ynskte profilen på vegen, dvs. ei avrunda form slik at vegen blir høgst på midten og hallar utover til begge sider.

Det var naturleg å nytta den same tilnærminga for arbeidet i dag. Ei større masseutskifting ville aldri vera aktuell, jamvel om det i dag vil køyra bilar på vegen. At det vil vera avvik mellom ein instruks av Hammers type og det som skjer ute i marka, kan botna i fleire forhold.

Slik som også i dagens store vegprosjekt vil dei opphavlege prosjektskildringane møta utfordringar i marka og tillem-

pingar må gjerast. Så også på 1700-talet. I ei tid før dynamitten vil dette særleg gjelda bergformasjonar som verkar inn på korleis vegen kan leggjast og korleis han vert forma.

Ei særleg sak, som tydelegvis har plaga Hammer mykje, er at folka som gjorde arbeidet, eller leidde det lokalt, også tok sine egne val. Dette var eit så stort irritasjonsmoment for han at finn grunn til å slå fast i § 1 kven som har avgjerdsmakta. Det er ingen andre enn Hammer sjølv, gjennom sin skriftlege eller munnlege instruksjonar, og «ingen Lensmand eller Rodemester, maa understaae sig, paa egen Haand at forandre eller omlægge nogen Vey».

No var kanskje ikkje postvegen gjennom Lindås den vegen Hammer la ned mest prestisje i, men det er likevel grunn til å rekna med at han tok nokre synfaringar og hadde eit visst oppsyn med arbeidet.

Ein skal hugsja på at vegarbeidarane var tvangsutskrivne, og heilt sikkert særdeles upopulært.⁴ Det er dokumenterer at arbeidet til tider beint fram vart sabotert. Stundom må Hammer appellera til høgste hald for å få støtte for sin kamp for å slå ned på avvik.

Her har han vorte utsett for kritikk og får støtte frå Chr. Falsen i eit brev av 18.11.1814: «At jeg, under Dags Dato, har beordret Foged Kierboe at paalægge Entreprenøren for Raade Broe, stricte at holde sig de af Deres Højædle Velbaarenhed bestemte Regler og Forskifter med Hensyn til Arbejdets Fuldførelse efterrettelig, og at jeg tillige har anmodet ham om, for Eftertiden, ikke at indlade sig i at ville Lade Deres Embeds-Foranstaltninger criticere, det undlader jeg ikke, herved tjenstligst at meddele.»

Eitt av spora etter kantmur, funne ca. 30 – 40 cm under nivået på vegen anno 2016.)
Foto: Haakon Aase)



VEGBREIDDA – EIT AVVIK

I skildringa vi hadde å gå ut ifrå, var det klart slege fast at vegbreidda skulle vera 6 sjællandske alen brei, dvs. 3,8 meter. Då vi tok til med arbeidet, fann vi fort ut at dette vanskeleg kunne stemma på vår del av postvegen.

Det fyrste vi gjorde, var derfor å ta nokre prøvestikk langs vegen lenger nord for å prøva å finna haldepunkt for den opphavlege vegbreidda. I utgangspunktet fann vi så godt som ingen stader at vegen per i dag var nærmare fire meter. Det var at beint fram vanskeleg å finna spor etter ei oppmura avslutning i det heile, men eit par stader fann vi restar av mur, 25 eller nærmare 30 cm under dagens nivå.

Ingen stad fann vi haldepunkt for at den opphavlege vegbreidda var meir enn 5 alen, dvs. 3,14 meter. Vi konkluderte med at vegbreidda i utgangspunktet hadde lege på 5 alen.

Då vi starta opp arbeidet på det aktuelle vegstykket, var det ikkje vanskeleg å landa på den same konklusjonen. Også på denne delen måtte ein grava seg monaleg ned før ein kunne møta

direkte leivningar etter den opphavlege vegkroppen med sine avgrensingar. I eitt tilfelle søkte vi spesifikt etter slike restar og fann også steinar lagde i band, slik at dei må ha vore restar av dei opphavlege sidemurane. Også desse låg minst 40 cm under nivået på vegen.

Vi står altså overfor eit tilfelle der Hammers instruks ikkje er fylgd. Enten har Hammer sjølv godkjent avviket eller så har den lokale rodemeisteren (lensmannen), gjort som han meinte var rett.

LANDSKAPET HAR ENDRA SEG

At vegen har endra seg sidan han vart bygd på 1790-talet, er berrsynt. I dette tilfellet var det nyleg tilført ein direkte skade. Før den tid må ein nok i alle tilfelle ha lagt på nye lag med vegfyll gjennom åra. Ikkje uventa har tidvis viltveksande vegetasjon sett sine spor.

Men eit anna forhold, som vi ikkje skjønna før vi sette spaden i jorda, er at heile landskapet har lyfta seg. I eit område der barskog og lauvskog har rådd grunnen i generasjonar, har organisk stoff lagt seg lag på lag over tid, blitt omdanna og

ført til at bakkenivået beint fram er heva. Gravinga vår kan tyda på at det er snakk om mykje godt dei same 30 til 40 centimetrane som i sjølve vegen. Dette får den fylgja at det totale utsynet over vegen endrar seg.

Reint praktisk fører det også til at vatnet møter nye stengsel og at behovet for drenering derfor kan endra seg. Eit døme på dette er situasjonen ved den stikkrenna, kisteveita, som vart demontert og istandsett. På nedsida av vegen hadde det her grodd til så mykje med mudder, grassvord og mose at vatnet som kom ut av kisteveita, vart ståande i ein pøl og etter kvart slo tilbake og tok med seg inn i veita sand og gjørme. Veita vart etter kvart tilstoppa, noko som saman med andre faktorar medverka til at ho vart øydelagd.

VEGARBEID I 1790 – OG I 2017

Det at ein utfører eit reparasjonsoppdrag som ei restaurering, noko som i dette tilfellet vil seia at ein prøver å tilbakeføra vegen til ein struktur og ein utsjånad mest mogleg lik den opphavlege vegen, legg klare føringar på arbeidet. Ein ynskjer å gje vegen dei opphavlege dimensjonane, den opphavlege profilen og dei opphavlege løysingane elles. Som nemnt, vil det vera uaktuelt å gjennomføra ei omfattande masseutskifting slik det er vanleg ved vegarbeid i våre dagar.

Så langt ein rekk, vil ein nytta tilgjengeleg tilfang, dvs. stein, fyllmassar og materiale til vegdekke. Arbeidet skal ikkje setja nye - og skjemma - merke på landskapet. Materialet ein nyttar, t.d. stein til muringa, skal stå i eit rimeleg forhold til dei hjelpemiddel ein har hatt til rådvelde då vegen vart bygd. Men så er det heller

ingen grunn til å underslå at dette arbeidet gjekk føre seg i 2017 og at ein god del vilkår er annleis.

MASKINKRAFT

Dei to viktigaste skilnadene er at ein i 2017 rår over maskinkraft og at transport over lengre strekkjer enn i 1790 er mogleg.

Det var nødvendig å gå varsamt fram ved bruk av gravemaskin. Ein maskin som fyrst vart stilt til rådvelde, fungerte godt til graving i vegskuldra og handtering av massar, men viste seg for stor til å kunna nyttast til transport tilbake over ferdig veg. Det var ikkje fritt for at ein kunne skipla steinane i kantmurane om ein kom for nær dei med belta på gravemaskinen.

I utgangspunktet var tanken at ein skulle kunne «ta med seg» alle arbeidsoppgåvene stykke for stykke frå den eine enden av traseen der arbeidet starta. Det vist seg snart uråd å koma utanom å gå tilbake for t.d. å utføra sluttforminga av grøftene.

Det vart såleis leigd inn ein mindre og meir fleksibel maskin, ein 3,7 tonns minigravar med grave- og pusseskuffe og rotortilt. Denne maskinen var fungerte særdeles effektivt og var samstundes ikkje tyngre enn at han kunne manøvrerast fram og tilbake over dei ulike arbeidsstadene utan å gjera skade.

Eit særleg forhold var at stein og fyllmasse i nokså stor grad måtte hentast frå nabobygda Refsdal, mellomagrast av plassomsyn og transporterast inn på arbeidsområdet med traktor, og det var såleis heile tida ei utfordring å syta for at denne transporten vart koordinert med framdrifta i den manuelle muringa og

Grusen som var lagd som toppdekke i september 2016, og som vart rekna som eit fremmedelement, er her skrappt bort og kantsteinar lagt på nytt. (Foto: Steven Rowe)

med maskinelle tilordninga av topplaget på vegen.

TRANSPORT

Transport av massar skjer i eit enormt omfang i dagens anleggsarbeid, men det er ikkje heilt nytt. Hammer kjem inn på temaet i § 6 i instruksjonen. Utgangspunktet er at ein nyttar massar som er gravne ut på staden, til dømes frå grøftene, til innfyll og dekke. Men det finst unntak.

Er nu denne (jorda, min merknad) løs og uduelig til at give en fast og god Vey, da maa Veyen overlægges med Stee-Gruus og Sand, saa tykt at Veyen bliver fuldkommen fast, om Steen-Gruus og Sand endog skulle hæntes ¼ Miil fra Arbeidet.

Ei kvart mil, etter den tids rekning, utgjorde nesten 3 km, og det vart tydeleg av Hammer sett på som ei heller lang transportstrekke. For oss i dag er dette som lite å rekna. For Hammer, som hadde den tids hjelpemiddel innan transport til rådvelde, var dette langt, men var det påkravt, var det ingen veg utanom.

Til liks med vegarbeidarane på 1700-talet var det vårt utgangspunkt at ein så langt som råd nytta dei massane som var tilgjengeleg nærmast vegtraseen. Det vart også gjort. Men det var ikkje råd å koma



utanom at det måtte hentast inn både stein til muring og fyllmassar.

KVIFOR TILFØRING AV MASSAR?

Stein frå vegen slik han ein gong var bygd, vart i september 2016 fjerna med maskin og lagd i samfengde haugar saman med jord i terrenget på begge sider av vegen. Mesteparten av denne vart ført tilbake til vegkroppen, noko vart og borte i myra.

Elles viste dei funn vi gjorde, at det var vanskeleg å få fram att ein del av den gamle steinfyllinga i vegen og kantmurane fordi vegen etter meir enn 200 år meir eller mindre hadde «sige» ned i terrenget. I sum tilsa dette at det måtte tilførast ny stein både til kantmurane og til fyll.

Vidare viste det seg at det også var behov for tilkøyning av ein god del fyllmasse til toppdekket på vegen.

Med Hammers drøfting i bakhovudet søkte vi så langt det var råd, å bruka massar vi grov opp av grøftene. Men dette forslo ikkje. I det øvste partiet, lengst sør, var det noko sandhaldig masse tilgjengeleg, men etter kvart som arbeidet skreid fram, vart det meir myrjord, lite eigna til bruk som dekke på veggen.

Til grunn for arbeidet med plassering av fyllstein og aur var Hammers krav til profilen på veggen styrande, like eins kravet om at veggen skulle liggja noko høgare enn marka på sidene.

RESSURSAR TIL RÅDVELDE PÅ 1700-TALET

Som det dokumentert lengre oppe, hadde dei monaleg større mannskapsressursar til rådvelde i 1780- og 1790-åra. Dette galdt både den tida alt arbeid vart basert på tvangsutskrivne folk og sidan når ein del av arbeidet vart innleigd.⁴

Jamvel om produktiviteten til dei tvangsutskrivne kanskje ikkje alltid var like høg, ville ein betydeleg arbeidsstokk kunna utføra mykje på ein arbeidsdag. Mykje av murararbeidet, å leggja opp stein i kantmurane, var rimeleg enkelt arbeid for dei mange som i den tida hadde ei viss røynsle frå handtering av stein, derfor kunne talet på folk sikkert gje god utteljing.

Å leggja opp kantmurane var handarbeid, som no, og like eins å plassera fyll i vegkroppen, noko som framleis i stor grad vart å utføra som handarbeid.

Ein kan undrast korleis det blir med kvaliteten på arbeid som vert utført av tvangsutskrivne personar. Det var både motvilje og motstand mot pliktarbeidet, så det er lett å landa på ein konklusjon om

at folk ikkje ville bry seg med å gjera skikkeleg arbeid.

Ein kan sikkert sjå døme på det, men samstundes er det krefter som gjer at det manuelle arbeidet fangar mennesket og dreg det inn i tilstand der ynsket om å gjera noko ordentleg, vert drivande, same kor vesale arbeidsvilkåra måtte vera. Derfor ser vi også mange døme på at tvangsarbeid kan vera vel utført.

NÆRMARE OM GJENNOMFØRINGA I 2017

Arbeidet starta med at det «uekte» topplaget, dvs maskinknust masse tilført i september 2016, vart skrapa bort. Ein god del stein frå ura på nabogarden Refsdal var levert då vi begynte vårt arbeid. Vidare tilfang av stein vart etter kvart lasta av på ein opplagsplass ved hovudveggen lenger sør og vart etter behov frakta fram med traktor.

Det avteikna seg tidleg ein struktur på arbeidet. Med gravemaskinen vart det grave opp grøft og ei «stripe» inn i vegkroppen til å landa steinane på. Handarbeid med grafse og spade måtte til for å forma underlaget.

Muring av kantmurar vart utført seksjonsvis, alt medan innfyll og etter kvart toppdekke vart plassert. Stein frå begge sider vart henta inn og plassert etter kvart. Den gamle traséen vart stukken ut og merkt med stikker og snor. Ein fann liten grunn til å tvila på at den eksisterande veggen i all hovudsak fylgde den gamle lina.

På dei høgste punkta på veggen vart det unntaksvis lagt meir enn eit skift med stein på kantane. Der veggen ligg i søkk, kunne kantmuren bli på minst to eller



Etter kvart som arbeidet med å leggja kantmuren skreid fram, vart det også lagt fyll, fyllstein eller meir samfengde massar inn i vegkroppen. (Foto: Hakon Aase)

tre skift. Det vart lagt vinn at steinane, så langt som råd, vart lagde inn-ut i muren for å gje mest mogleg stabil kantmur.

Som tidlegare omtalt, vil den lokale grunnen, med relativt faste massar, vera rekna som underlag for kantmuren, slik utgangspunktet også var for arbeidet på 1700-talet. Det tilseier at ein nok må rekna med moderate endringar knytt til frost og opptining, utan at det vil få dramatiske konsekvensar.

Der den lokale massen som vart graven opp, var sandhaldig, vart den rekna som godt brukande som dekke på veggen. Men mykje av jorda som etter kvart dukka opp i meir myrlendte parti, var «løs og uduelig».

Den opphavlege vegbreidda var, som tidlegare omtalt, eit tema i fyrste fase. Etter drøftingar med Tine Eikehaug og Bjørn Chr. Grassdal i Statens vegvesen vart det avgjort at vi skulle halda oss til ei breidd på 5 alen, dvs. 3,14 meter. Dette var både basert på dei funn vi gjorde ved

gravinga, plasseringa av dei eksisterande grøftene og ei vurdering av korleis veggen kunne vera lagd i terrenget.

Etter kvart som arbeidet med å leggja kantmuren skreid fram, vart det også lagt fyll, fyllstein eller meir samfengde massar inn i vegkroppen, i den grad det var nødvendig for å gje veggen rett høgde og den ynskte avrunda profilen.

Til slutt var topplaget av aur lagt og forma til. Så langt det var råd vart grøftene tekne med under vegs. Somme stader var det nødvendig å gå tilbake enten for å gje grøftene ein finish eller for å ta delar av terrengarbeidet på begge sider. Parallelt vart også sidene av muren reinska for tre og buskar.

Ved den nordre enden av vegstrekka, der postveggen blir knytt til Lindåsveggen, la vi i utgangspunktet veggen i ein liten kurve slik veggen no låg. Fleire påpeikte at dette var unaturleg då ein måtte tenkja at veggen i utgangspunktet hadde gått i ei rimeleg bein line. Dette vart korrigert, så



Det var liten tvil om at store delar av veita var kollapsa. (Foto: Berit Bruvik)

anlegget slik det var bygd og det preget det enno bar.

Når det galdt kisteveita, var det uklart om ei oppreinsking ville vera nok til å få ho til å fungera betre, eller om ho måtte takast heilt

langt det er mogleg å etablere eit «naturleg» strekk sett i lys av at avkøyrsla utgjør eit nokså dominerande innslag der desse strukturane møtest.

RESTAURERING AV EI KISTEVEIT

Innanfor strekkja på 135 meter observerte vi tre stikkrenner. For to vart det ikkje vurdert som nødvendig med tiltak. Men ein hadde vore utført som ei kisteveit, det vil seia eit kammer oppmura i stein, slik kravet var i Hammers instruks, men ikkje fungert tilfredsstillande, jamvel om noko vatn har sloppe igjennom.

Av denne grunn var det i september 2016 etablert ei ny drenering ved sida av den gamle, eit plastrør nedlagt i grus og sand.

Då arbeidet på vegen starta, var det enno ikkje avklart kva som skulle gjerast med dreneringa på dette viktige punktet. At det nye røyret skulle bort, var heva over tvil då det stod i sterk kontrast til resten av

opp att. Å demontera veita og byggja ho opp att ville vera ei heller stor og arbeidskrevjande oppgåve. Saka vart derfor drøfta med representantar for vegvesenet, og det vart så teke avgjerd om at kisteveita skulle reparerast frå grunnen og koplast til støttande murverk på begge sider av vegen. Frå botnen av stikkrenna og opp til vegbana ville det vera ein betydeleg høgdeskilnad og utan oppmura kantar på begge sider vil det verta vanskeleg å halda massane i vegen på plass.

Om tilstanden til veita kan det seiast at det var uråd å sjå igjennom ho og det viste seg at det ikkje berre var oppsamla slam som stengde, men også steinar som hadde falle inn frå sidemurane.

Den fyrste oppgåva var å grava og deponera massane. På grunn av tilpassinga til det raskt stigande terrenget på sørsida var det rimeleg mykje fyllmasse og dekkmasse som måtte flyttast. Mesteparten av denne massen kunne brukast til

Etter konferanse med vegvesenet landa vi på at veita skulle utførast slik ho var laga i si tid, det vil seia utan heller i botnen. (Foto: Berit Bruvik)

oppfylling i romet bak støttemuren som vart reist på oppsida av kisteveita.

Då sjølve konstruksjonen kom til synes, viste det seg at løkhellene i stor grad var uskadde og ikkje særleg skipla. Det synte seg òg at heller var lagde i fleire lag.

Det var nok gjort både for å motverka at massar skulle sildra igjennom og for gjera konstruksjonen i stand til å tola meir last. Det var sidemurane i veita som ikkje hadde stått seg imot tidas tann. Steinane som der var lagde, stakk ikkje særleg djupt og trykket frå massane bak, kombinert med utvasking, hadde ført til at mange av dei hadde lagt seg inn i veita. I sin tur fanga dei opp slam, greiner og stein slik at løpet på det nærmaste var tett.

Då dei skadde sidemurane var tekne ned, så langt som det var nødvendig, kunne ein sjå at det ikkje var lagt heller i botn. Dette er eit klart avvik frå Hammers instruks som nokså strengt slår fast at det i botnen skal leggjast «fladagtige Steene jevnt og tet tilsammen». Han seier rett nok at ein kan kutta ut desse hellene i botn viss grunnen er berg eller «Steen-Gruus». Så eit smotthol var det. Kanskje det er det dei har sagt til kvarandre, dei som bygde



vegen over Våge? «Her er det steingrus, så her kan vi hoppa over hellene!»

Den same avgjerda vart teken no. Etter konferanse med vegvesenet landa vi på at veita skulle utførast slik ho var laga i si tid, det vil seia utan heller i botnen.⁷ Då kan det sjølv sagt over tid gå slik at «Vandet bortfører Jorden», som Hammer åtvarrar mot, men på den andre sida skal veita vera så slik bygd no at ho skal halda lenge.

Ved oppattmuringa er høgda i kisteveita sett til 50 cm, breidda til ca. 40, om lag slik dimensjonane må ha vore. Kista fekk då ei opning som skal vera svært godt eigna til å ta imot «den Mængde Vand, som den skal mottage». Over opninga vart

alle dei gode hellene lagde tilbake «tet til sammen», dei som var øydelagde vart erstatta med nye, og, som det før var gjort, vart det lagt fleire lag med solide heller før fyllsteinen vart lagd tilbake.

Frå før var innløp og utløp av veita lagde godt utanfor vegbreidda, åtte - ni alen (dvs 5-6 meter), og slik vart det gjort no òg. Murverka som vart laga til på begge sider, måtte såleis trappast innover slik at dei øvste steinane høvde med vegbreidda

Oppstraums vart det i tillegg til støttemuren frå veita og opp mot veglina mura ein «bægjemur» (å bægja = å stansa og å styra ei viss lei) som skal syta for at vatnet vert ført inn imot veita og som også skal hindra at vatnet riv med seg jord frå oppsida av bekken. Dette var eit ynske frå Statens vegvesen og også eit svært velgrunna tiltak for både å hindra erosjon og tilstopping av kisteveita. Då vi starta arbeidet, var det ingen slik mur. Vatnet fløynde fritt inn. Her må ein rekna med at det har skjedd endringar gjennom tidene, og seinast hausten 2016.

OM Å SKAFFA VATNET UTLØP

Det viste seg at bekken som ein gong har ført bort vatnet frå veggen og gjennom myra på nedsida, var heilt tilstoppa etter fleire hundreår med oppsamling av organisk masse og tilføring av sand og mudder ovanfrå.

Det skal seiast at ein del av skadebildet ved stikkrenna var at renna vart oppfylt av mudder frå nedsida. Vatnet, og dermed slam og anna som fylgjer med, måtte bort, og det vart i fleire omgangar grave opp utløp for vatnet gjennom myra før ein hadde ein grad av visse for at så ville skje. Dette er også eit forhold ein må ha i

tankane ved framtidig tilsyn og vedlikehald. Det er mogleg at ein med nokre års mellomrom må syta for mudring i området nedanfor renna, alternativt etablere eit varig utløp gjennom myra.

VEGETASJONSRYDDING

Buskar og tre hadde heilt berrsynt vore med å skada veggen. Det det var også ein heil del vegetasjon som stod så tett langs veggen at arbeidet med å leggja sidegrøftene og jamna ut kantane vart hindra. Like eins å få tilgjenge til jord- og stein- haugane på sidene. Såleis vart det saga og hogge ned ei god mengd tre og buskar. Det som var brukande til ved, vart lagt for seg og greiner og kvist lagde i lad litt utanfor veggen.

SLUTTMERKNADER

Handverkaren sitt perspektiv har ei sterk gjennomslagskraft, det gjeld i dag med 200 års sosial utvikling i ryggen, men det er slett ikkje fråverande i ein tilsvarende arbeidssituasjon på 1790-talet.

Det er sjølvsagt ein kolossal kontrast mellom arbeidssituasjonen til dei tvangsutskrivne og dei vilkår vi arbeider under i dag. Utstyret er annleis, og såleis òg tilgjenget til materiale og tilfang, takk vere andre hjelperåder til transport. På den andre sida står ein overfor eit arbeid som krev stor manuell innsats. Det er likt.

Det er den som stikk spaden i jorda og tek tak i steinen med neven som i siste instans ser og kjenner korleis utfordringane skal handterast. Handverkaren skaper seg eit tredimensjonalt bilde av objektet som skal formast, og dette bildet vert heile tida styrande for dei mange val som må takast og dei mange detaljar

Ein vesentleg del av arbeidet vart utført for hand, som på 1700-talet. Berit Bruvik tilpassar og plasserer stein i kantmuren. Ein del av steinen skriv seg frå vegkroppen, men det var også nødvendig å tilføra ei heller stor mengd stein frå nabobygda Refsdal. (Foto: Tine Eikehaug)



som skal formast, sjølvsagt ikkje upåverka av dei teikningar, manualar, påbod og instruksar han vert førelagt.

Dette er nok litt av grunnlaget for at Christoffer Johannes Hammer kjende seg utrygg og arg når lokale rodemeistarar og deira arbeidsstokk «tok seg til rette» ute i felten. Dette er òg litt av grunnlaget for at det slett ikkje er usannsynleg at dei som jobba på veggen i 1794 og i 2017 ville kunna nikka samtykkjande til kvarandre om mange saker, skulle dei møtast.

Tilsyn og vedlikehald

Som alle andre byggverk og anlegg må også postveggen over Våge, tilgodesjåast med eit visst tilsyn og vedlikehald. Kven som skal ta ansvaret for det, og korleis slikt arbeid skal finansierast, er det ikkje mi oppgåve å seia noko om.

I teksten lenger oppe er det skissert korleis ein i bruken av veggen må ta omsyn dei lastene denne veggen er berekna for. Er

det tale om andre køyredøningar enn hestetvogn og «normale» personbilar, må ein straks tenkja over at breidda og vekta på køyretøyet kan tilføra veggen skade.

Kantsteinane vil kunna bli skipla og gli ut og massane inne i veggen kan bli pressa ut. Ein høveleg liten traktor kan passera, men kanskje ikkje ein traktor av dei større som finst i bruk i dag. Ein bilhengar eller ein liten traktorhengar kan ein vel nytta, så sant vekta ikkje er for stor. Dei som skal bruka veggen, må kort sagt tenkja seg om og visa omsyn.

Eg skal ta for meg nokre moment nedanfor, punktvis:

Hald sidene frie for vegetasjon!

Vegetasjonen kan på sikt festa røter inne i vegbana og i kantmurane og øydeleggja sjølve vegen. I tillegg vil tre og buskar lett tetta til og øydeleggja sidene. Blir grøftene øydelagde, kan det få store skadeverknader på vegen. Slik ein ser på skissa lenger oppe, må ein ha ein vernesone på minst tre meter på begge sider, gjerne meir.

Hald grøftene opne og i god stand!

Stort sett handlar dette om å fylgja med og ta eit tak med ei grafse eller ein spade når ein ser at vatnet ikkje får renna fritt. Direkte skadar på grøfta må sjølvstgast vilast.

Sjå over kantmurane ein gong imellom!

Kantmurane har som funksjon å halda på plass massane inne i vegen. Som nemnt lenger oppe, er desse murane lagde på lokale massar (der det ikkje er berggrunn), utan noka omfattande masseutskifting. Ein vil derfor kunna sjå at ein stein no og då kjem ut av stilling. Då må ein syta for at dei kjem tilbake på plass før ein større skade får utvikla seg.

Syt for å halda vegen jamn og slett!

No er vegen forma med ein runda profil der høgste partiet ligg i midten og med skråning ut til begge sider. Etter ein del køyring vil ein nok sjå at det lagar seg hjulspor i vegen. Ikkje alle stader er massane like faste frå naturens hand, og kanskje litt ulikt komprimerte, og då kan det også bli hol i vegen der vatnet samlar seg i dammar. Etter behov må ein fylla ny masse i hol og hjulspor slik at ikkje vegen blir alt for ujamn å ferdast på og slik at ikkje vatn får samla seg og gjera skade.

Pass på snøploggen!

Viss det ligg føre avtalar om snøbrøyting, skal ein vera merksam på at slikt utsyr i dag ofte er svært kraftig og effektivt og at bilar og traktorar som køyrer snøplog, ofte kan vera store og tunge. Det kan då lett skje at det ikkje berre er snøen som blir brøyt!

Pass på stikkrennene!

Det er særdeles viktig at stikkrennene blir haldne reine og opne, at ikkje stein og kvist og kvas får samla seg i innløpet. Skadar må rettast opp. Ved den veita som no er oppattmura, er det viktig å sjå til at vatnet også får tilstrekkeleg utløp, at det ikkje enno ein gong får samla seg ein mudderpøl på nedsida av veita slik at vatnet vert ståande. Også den stikkrenna som er lagd som røyr lenger sør, må det haldast auge med. Her må ein kontrollera at vatnet får fritt løp og får renna vidare ut i myra.

REFERANSER

- 1: «Instrux og almindelige Regler hvorefter Landveverne og Broerne udi Bergens Stift skal arbejdes». Dette skal vera den einaste kjende vegnormal frå denne tida.
- 2: Mellom 1698 og 1820 er ein sjællandsk alen definert som 62,75 cm (med det har nok vore lokale variasjonar).
- 3: Frå Bergen til Stavanger og frå Bergen til Molde.
- 4: «Arbeidsplikten var først 12 dager i året, men motstanden var stor, og dels sendte de andre for å arbeide i sitt sted, dels gjorde de lite de dagene de hadde arbeidsplikt. Hammer var misfornøyd. Vegkommisjonen foreslo å redusere pliktarbeidet til 6 dager i året, og erstatte reduksjonen med innbetaling av en årlig avgift, slik at man kunne bruke innleid arbeidskraft i stedet. Og slik ble det. Vegkassen fikk mer penger, og sammen med penger bevilget til store prosjekter, ble det økonomi til å sette sammen et slags profesjonelt vegvesen.» (Opplysningar frå statsarkivar Yngve Nedrebø 18.01.18.)
- 5: Det må likevel understrekast at ein slik enkel mur

Vegstrekka er ein del av den Trondhjemske Postvej mellom Bergen og Trondheim. Den vart bygd på siste del av 1700-talet. Den gongen vart hovudmengda av slikt vegarbeid utført som pliktarbeid. For kvart vegstykke vart det etablert ein rode der arbeidet vart fordelt på dei ulike gardane. I alt 46 oppsitjarar var involverte i arbeid på vegen som i no er rekonstruert.



ikkje har slike eigenskapar at han kan tola store laster eller, særleg, eit stort press utover. Kantmuren vil såleis vera utsett dersom køyretøy av nokon storleik, til dømes ein stor traktor, vert nytta på vegen. Mindre køyretøy, personbilar, vil ikkje vera noko problem så lenge dei held seg i midtpartiet av vegen og ikkje køyrer ut på kantmuren.

6: «Bunden av denne Grøft belægges med fladagtige Steene jevnt og tet tilsammen, som allevegne, hvor Grunden ikke bestaar af fast Bierg eller Steen-Gruus, maa iagttages (thi Vandet bløder den haardeste Leer

og bortfører Jorden, saa at en Steen Kiste, uden saadan Steen Bund, efter gandske kort Tiids Forløb falder sammen og paa nye maa oparbejdes) paa denne Grundvold opføres Steen-Kistens Side-Muure, og gives Aabning og Høyde, efter den større eller mindre Mængde Vand, som den skal mottage, og Aabningen dækkes med Steen Heller tet tilsammen.

7: Det kan også henda at det ikkje var det opphavlege «versjonen» av stikkrenna vi grov fram i fjor, men at det kan ha vorte utført både éi og fleire vøler på ho sidan vegen i si tid vart bygd.