

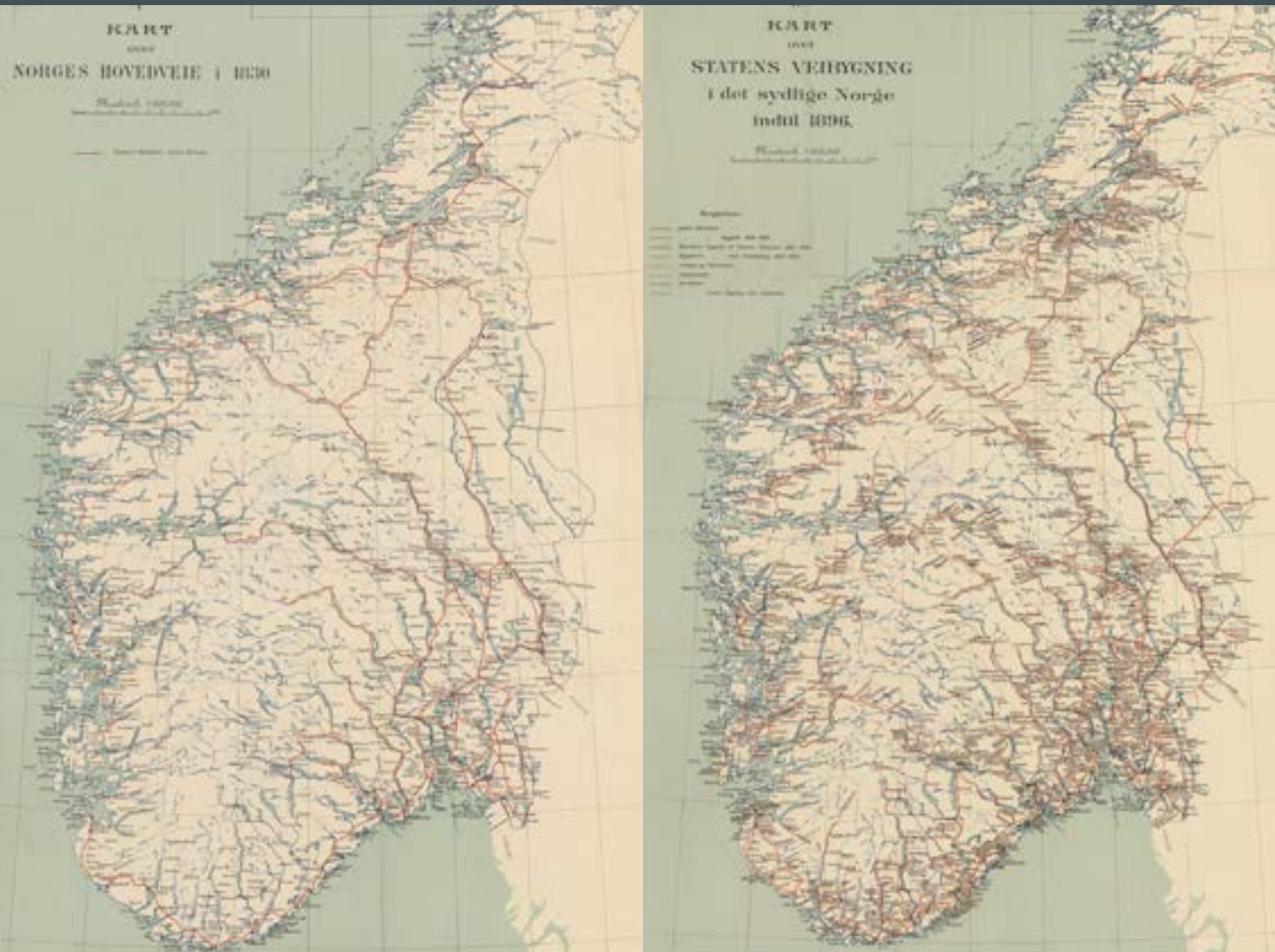


Denne artikkelen er gjengitt i
Norsk vegmuseums årbok for 2022

Kommunikasjonsevangeliet: Veien til direktoratet

AV KNUT BAAR

« I Norge har Kampen mod Afstanden været mere besværlig og haardnakket end i de fleste andre Lande i Verden. Naturhindringer skilte Mennesker indenfor dette samme Land saa sterkt, som om de boede i forskjellige Verdensdele »



Sitatet øverst er fra «Oppfindelsernes Bog 1 – Ad Landeveje og paa Staalskinner», av Andre Lukten & Helge Holst utgitt i 1912. Veikartene viser stor utvikling fra 1830 til 1896 i Syd-Norge. Tilsvarende var det ikke i Nord-Norge.

Kommunikasjonsevangeliet: Veien til direktoratet

AV KNUT BAAR

Man skal ikke studere kartet lenge før man forstår Luktens & Holts sitats geografiske og demografiske realiteter: Norge er et langstrakt landområde med enorm kystlinje, der lunefulle skjærgårder og lange fjorder truer fremkommeligheten. Dro man i innlandet støtte man på steile fjell og kronglete dalfører. Med dagens veinett måler den korteste veistrekning fra Lindesnes i sør til Nordkapp i nord drøyt 230 mil. Jo lengre vi går tilbake i tid, desto lengre var denne distansen, enten man for til sjøs eller lands. Vender man Norgeskartet «opp-ned» på globusen, vil man ende helt syd i Europa. Fremkommeligheten i Norge var lenge svært begrenset, og brorparten av befolkningen (som i alt telte snaut 900 000 i 1814) var i stor grad spredt og isolert i små bygder rundt om i hele landet.

Historikeren Yngvar Nielsen (1843–1916) skriver ved inngangen til det tjuende århundre om hvordan «kampen mot avstandene» i Norge er vunnet:

At nærme de ved Fjeld, ved Skov, ved Hav skilte Bygder har været en af de største Opgaver, der har foreligget for det 19de Aarhundrede, og som dette ogsaa har løst. Hvad der før var spredt, er nu næret hinanden. Hvad der før skiltes ved store Afstande, er nu bragt i nærmeste Samkvem, og gjennem alle Lag af Samfundet er det norske Folk blevet paavirket deraf. [...].

Forandringen er kommen braat, men har til Gjengjæld faaet saa meget stærkere, saa meget længere rækkende Eftervirkninger. Veie, Jernbaner, Dampskibe, Telegrafer og Telefoner har skaffet os et nyt Norge og har aabnet Landet paa en Maade, der ved Begyndelsen af det nu henrundne Aarhundrede maatte forekomme utænkelig...¹

Knut Baar er utdannet historiker (STS) og er ansatt som seniorrådgiver ved Norsk vegmuseum. Han har de siste 25 årene jobbet med samferdselshistorie i ulike roller; både i Kystverket, Statens vegvesen, Riksarkivet og museumsstiftelser.



DEN MODERNE VERDEN PÅ VEI

Nielsen trekker frem dyptgående samfunnsendringer som må forstås som viktige bærebjelker i nasjonsbyggingen i Norge, nemlig utbyggingen av samferdsel og infrastruktur. Denne moderniseringen var selvsagt ikke et særegent fenomen for Norge. Fremtidsoptimisme og troen på at mennesker gjennom evner, kunnskap og



Et parti av Gudbrandsdalschausséen ved Otta i Sel kommune. (Foto fra Norsk skogmuseum)

egen handlekraft kunne løse tradisjonelle utfordringer, var rådende i stort sett hele «den vestlige verden» i siste halvdel av 1700- og gjennom 1800-tallet.²

Imidlertid drister vi oss til å si at denne omveltning var mer krevende og omfattende her til lands, når vi tar i betraktning hvilke forutsetninger den spedede nasjonen hadde. «Moderniteten» kom til Norge noe senere, men til gjengjeld kom den i tiårene mellom ca. 1840 og ca. 1880 med en kraft og intensitet som forandret landet og det norske samfunnet totalt. Etter århundrer som provins under den danske trone, fikk Norge en delvis selvstendighet med egen Grunnlov i 1814 – men som «lillebror» i en union med Sverige frem til 1905. I «svensketiden» hadde man selvråderett over innenrikspolitikken, og brukte tiden til å skape (en viss

grad av) demokratisk styresett, samt utvikle handel og mobilitet på tvers av landsdeler. Til grunn for dette lå en kraftig opprustning av Norges infrastruktur, ikke minst knyttet til landets «kommunikasjoner».

TEMA OG PROBLEMSTILLING

Utbyggingen av samferdsel og kommunikasjon står for ettertiden igjen som noen av de største grepene norske myndigheter foretok seg på midten av 1800-tallet. For å uttrykke hvor stor rolle dette spilte i politikken og samfunnslivet, har historiker Jens Arup Seip (1905–1992) betegnet fenomenet som «kommunikasjonsevangeliet».³

Kommunikasjon må her forstås i begrepets videste forstand, og var grunnlaget for alt samkvem mellom mennesker

enten det var knyttet til fremkommelighet, handel, kunnskapsdeling eller informasjonsflyt. Et slikt samfunnsløft var selvsagt knyttet til et mangfold av medvirkende aktører med ulike profesjoner, roller og nettverk. Derfor skal vi være forsiktige med å fremheve enkeltpersoners betydning i en slik sammenheng. Det er likevel interessant å merke seg hvordan idéhistoriker Rune Slagstad antyder en overordnet rød tråd av «nasjonale strateger» fra Eidsvoll-generasjonen, med Grev Wedel Jarlsberg i spissen, gjennom «professor-politikerne» Fredrik Stang og Martin Schweigaard, så vel som Ole Jacob Broch. Parallelt med strategene går det selvsagt en linje med fagekspertise, som vokser og utvikler seg gjennom perioden.⁴

Vi skal her ta for oss noen aspekter ved den nevnte samferdselsrevolusjonen. I hovedsak settes fokuset på de politiske, juridiske og organisasjonsmessige sidene. Primært holder vi oss til veisektoren, men det er relevant å trekke inn paralleller fra både den maritime sektoren (fyr-, los- og havnevesen) og jernbaneutbyggingen, så vel som andre relaterte hendelser og fenomener. Som en rekke historikere har påpekt tidligere: «*samferdsel kan ikke studeres uten i sammenheng med hva som ellers skjedde i samfunnet*».⁵ Helt konkret skal vi belyse strategiske valg og løsninger som endte opp med etableringen av Vegdirektørstillingen i 1864.

ARVEN FRA DANSKETIDEN

Den eldste norske kjørevei knyttes til etableringen av sølvgruvene på Kongsberg i 1624, og det fantes kongelige forordninger om veibygging tilbake til 1636 – ja, for så vidt tilbake i Middelalderen. Likevel må vi

kunne si at både administrasjonen og det praktiske veiarbeidet i Norge var svært primitivt gjennom det meste av «dansketiden». Riktignok skjedde det ifølge Yngvar Nielsen et betydelig løft i siste halvdel av 1700-tallet, når det gjaldt systematikk og kvalitet i de norske veiarbeidene. Han tillegger generalveimesterene æren for dette, og mener sågar at landet langt på vei i 1814 hadde fått det veinettet man gjennom lang tid hadde etterstrebet. Men, legger han til: «*Skønt de ikke nu længere kunne ansees for hensigtsmæssig...*»⁶

Kulturhistoriker Mentz Schulerud er nok i stor grad enig med Nielsen, men Schulerud gjør et poeng av at grunnlovsåret 1814 ikke utgjorde noen umiddelbar forskjell i de norske veiforholdene: «*... den nye svensk-norske union, betydde ikke umiddelbart noen radikal endring i norsk veistell [...] på mange måter er selve 1814 et patetisk år i vår veihistorie*».⁷ Det er nokså opplagt at ett enkelt år ikke medførte en fundamental endring i noe så sammensatt og komplisert som nasjonens veibaserte infrastruktur.

Dessuten hører det med til historien at den krig (1807–1814) som ledet frem til at den dansk-norske unionen gikk i oppløsning, hadde svekket dobbeltmonarkiets evne til å gjøre blant annet veivedlikehold. Allerede tilbake i 1810 hadde man erkjent at det «danske 1700-talls regime» ikke holdt mål for veibygging i Norge. Da foretok nemlig Peder Anker, tidligere generalintendant, en veibefaring hvor han oppsummerte med at: «*ivorvel det heller ikke lot sig skule [...] at Veivæsenet mangle Kraft og Virksomhed*».⁸

At veiforholdene faktisk var dårlige, får vi beretninger om fra flere av embeds-

mennene som i april 1814 dro til Eidsvoll, for å etablere Norges grunnlov. Det fortelles om ufremkommelige veier og vrangle skyss-bønder, som gjerne hadde uforsvarlig dårlig kjøretøy.

Fra Kristiansands representant, Nicolai Wergeland, fikk vi høre at: «*staupfylte veier gjennom Vestfold minnet ham om bølger i Nordsjøen og gjorde han sjøsyk. I Lier måtte han stige ut av sleden og vade i søle opp Paradisbakken.*».⁹

Sorenskriver P.G. Blom skrev ifølge Just Broch om at Eidsvoll-forsamlingen skulle innledes i kirken, og at man: «*lot sig slepe ditthen en halv mil av hester hvis fysiske kraft stod i samme forhold til sølen som vår vilje til våre evner. Å åpne en riksdag hvis mål er landets selvstendighet med kirkegang er vakkert, men å slepes til Guds hus av levende billeder på landets elendighet er nedtrykkende ...*».¹⁰

Schulerud har nok rett i at selve året 1814, Grunnloven og den økte selvstendighetsgraden dette førte til i Norge, hadde lite å si umiddelbart for nasjonens vei-historie. Imidlertid går han vel langt når han antyder at dette var patetisk. Grunnloven og selvstendighetsidéen startet en demokratiseringsprosess som kan sees på som forutsetninger for å gjøre noe med den norske infrastrukturen, også det foreldede og dårlige veisystemet.

Eller kanskje det like godt kan uttrykkes motsatt: En samferdselsinfrastruktur var en forutsetning for å realisere de demokratiske idéene om selvstendighet, frihet og likhet. Med selvråderett over innenrikspolitikken, kunne man hverken skyldes på dansk enevelde eller svensk union. Selv om det var en rekke umiddel-

bare tiltak landets nye myndigheter måtte ta tak i, så ble veiforhold og den praktiske infrastrukturen i landet prioritert fra de øverste myndigheter fra første stund. Til tross for at det tok ti år fra frigjøringen til en veilov forelå i 1824, så skyldtes det hverken forsømmelse eller mangel på initiativ fra myndighetens side.

Imidlertid viste det seg at det var store utfordringer knyttet til å rydde opp i, og etablere et helhetlig og godt lovverk for veisakene. Ifølge historiker Oskar Kristiansen (1856–1936) skyldtes det både at det gamle regelverket var motsetningsfylt og uklart, så vel som at de nye departementsansatte byråkratene hadde liten erfaring med lovarbeid.¹¹

VEILOVEN AV 1824

Det var altså generalveimesterne som hadde hatt den praktiske styringen med veivesenet, men amtmennene (fylkesmennene) var også betydelig involvert, særlig når det gjaldt bygdeveiene. Amtmennene måtte gi sin tilslutning til de veiltak som skulle gjøres, dessuten satt disse med ansvaret for amtenes økonomi. Dette ga ofte grunnlag for uenighet og uheldige kompromisser.

Uklarhetene ble ytterligere forverret under krigen (1807–1814), da flere av amtmennene ble trukket inn i det militære apparatet og fungerte som feltveimestere, med rapporteringslinje til generaler i forsvaret. Det finnes flere eksempler på at dette gjorde dialogen med generalveimesterne mer komplisert.

For å bringe orden i lovverket og organiseringen av det norske veivesenet ble alle generalveimesterne i 1815 oppfordret til å komme med forslag til forbe-



Frå Stalheim går Stalheimskleivene nede i Nedredalen. Dette var lenge det bratteste vegstykket i Norge. Ille nok var det for hestene, men då dei første bilane kom, mendte det at hestar måtte dra bilane opp. Biletet er frå ca 1885. I dag har to store tunnelar kome i staden.

dringer, samtidig som Justis- og politidepartementet gjennomgikk det mylder av instruksjer, plakater og forordninger som var utgitt i løpet av «danskertiden».

På bakgrunn av dette utformet departementet et forslag til ny veilov i 1818, men dette nådde aldri Stortingssalen, da dokumentet ble stoppet av andre deler av regjeringen. Et nytt forslag ble klargjort for Stortinget i 1821. Denne gangen hadde departementet gått grundigere til verks, og satt i sving en kommisjon som reiste rundt i alle landets amt, for «*at undersøge veivæsenets beskaffenhed*». Igjen strandet saken; da Kongen i statsråd vendte tommelen ned.¹²

Da Stortinget kom sammen i 1824 hadde Justis- og politidepartementet gjort hjemmeleksene. I saksforberedelsene har departementet: «*... foranstaltet udarbeid-*

det et nyt udkast til en veilov, over hvilket samtlige autoriteter er blevet hørt, og derefter forfattet et saadant forslag til en forbedret lovgivning om fornævnte emne som statsraadets pluralitet har eragtet gavnligt.».¹³

Den nye veiloven opprettholdt det tradisjonelle skille mellom hovedveier og bygdeveier. For å unngå de gamle uklarhetene knyttet til definisjonen av veitypene, skulle regjeringen avgjøre dette etter forslag fra amtmennene. Staten ved regjeringen fikk altså ansvar for hovedveier og mellomriksveier, mens amtmennene måtte ta et selvstendig ansvar for de lokale veiene. Når det gjaldt kostnadene så måtte amtene likevel bidra økonomisk med naturalytelser til bygging og vedlikehold av hovedveier. Som en følge av amtmennenes styrkede rolle ble generalvei-

mesterembetene avvirket. Dette for: «at forebyggede Uleiligheder, der have fundet Sted af den Aarsag, at Veivæsenets Bestyrelse i visse Henseender har været delt imellem Amtmændene og Veimesterne».¹⁴ Videre ble amtets herreder delt inn i roder, som i sin tur ble fordelt i veistykker hvor vedlikeholdet ble lagt til de respektive gårder. Gårder som lå avsides, ble fritatt fra pliktarbeid, men måtte isteden bidra med et årlig pengebeløp til de lokale «vei-kassene».

Fremfor å gå nærmere inn i lovteksten skal vi heller se hvordan lovverket av 1824 ble tatt imot. Først kan det imidlertid være nyttig å notere seg at på samme Storting ble det vedtatt en egen loslov, og på neste Storting (1827) en havnelov. Det er også verd å merke seg at det i 1828 ble nedsatt en komité som skulle utrede behovet for den maritime infrastrukturen.¹⁵

Dette resulterte i en omfattende langtidsplan, som ble lagt frem for Stortinget i 1830. Etter grundige befaringer og utredninger hadde man en skisse til utbygging av sjømerker og fyrstasjoner langs store deler av norskekysten. Stortinget «vedtok» aldri den nevnte fyrplanen i sin helhet, men det er interessant å se at nesten samtlige av de foreslåtte fyr- og sjømerkeinnretningene ble suksessivt sanksjonert på de påfølgende Stortingsforsamlingene i tiden frem til 1848, og byggingen gjennomført.¹⁶

De fleste historikere og kommentatorer synes å være enige om at departementets forberedelse av veiloven av 1824 var god. Når det gjelder Stortingets behandling av forslaget er ikke alle udelt positive. Baalsrud karakteriserer politikernes arbeid som hastverksarbeid, og sier: «...

efter mit skjøen var den ogsaa i visse henseender mindre heldig, og manglene som til dels eksisterer endnu, har været seiglivede.»¹⁷ Allerede på neste Storting (1827) var det flere klager, og slik fortsatte det gjennom alle Stortingsforsamlingene på 1830-tallet. Særlig ble det pekt på at ved bortfallet av (general)veimesterne som øverste ledelse, satt man igjen med en gruppe amtmenn som manglet den faglige kyndighet.

Fagligheten ble nå lagt til veiinspektørene, som gjerne var laverestående offiserer, som hverken hadde den kompetansen eller autoriteten som generalveimesterne hadde hatt. Derved ble todelingen av veivesenet forsterket ved et svakt lokalt og regionalt apparat på den ene siden, mens staten hyret inn ingeniøroffiserer for å lede de store mellomriksprosjektene. Dessuten var det et stort problem at de færreste amt klarte å slutføre rodeinndelingene, noe som var en forutsetning for at loven skulle tre i kraft.¹⁸ I mangel av bevilgninger til konkrete tiltak, ble fokus rettet mot organiseringen av samferdselstiltak.

Tradisjonelt hadde samferdsel og kommunikasjon i stor grad vært knyttet til det militære, og store deler av fagfolkene var skolert fra forsvaret. Generalveimesterne hadde vært offiseringeniører, og også etter veiloven av 1824 var det offiseringeniører som ledet de statlig regisserte veiarbeider så vel som bygging av maritime installasjoner. Gjennom 1820- og 1830-årene var fyr-, los-, kanal- og havnevirksomheten organisert i et «inspektorat». I 1829 forelå en innstilling om at den eksisterende ordning var lite hensiktsmessig, blant annet som følge av behov for faglig spesialisering. Det ble foreslått



Den første norske kjørevei er fra 1624. Ti år før ble 116 skotske soldater drept ved slaget ved Kringen sør for Otta i Gudbrandsdalen. Der ble det satt opp en minnestein da chauseen ble bygd frå 1850-åra.

å dele virksomheten i to ulike administrasjoner. Én for fyr- og losvirksomhet, og én for «vei-, bro- og vandbygning». Man så altså for seg å fusjonere den sentrale (statlige) delen av veivesenet sammen med kanal- og havnevesenet.¹⁹

Forslaget ble diskutert ved flere Stortingsforsamlinger på 1830-tallet, og til tross for en del støtte, var det andre utfordringer som fortrenget en avgjørelse. Blant annet var den nevnte veiloven et tilbakevendende tema for rikspolitikkerne. Det var stadige klager og forslag til endringer. I 1837 fikk man en ny problemstilling som rokket ved hele styringsinstrumentet i landet, nemlig innføringen av formannskapslovene. Et sterkere lokaldemokrati utfordret forholdet mellom beslutninger i kommunene (herredene) og fylkene (amtene), overfor myndighetene på nasjonalt nivå.

DIREKTØR TIL SJØS - ASSISTENT PÅ LAND

Mens veisektoren slet med å finne ret-

ning, kom de maritime disiplinene på rett kjørl. Flere kommisjoner ble nedsatt i tiden rundt 1840 for å se nærmere på organiseringen innenfor samferdselsfeltet. For de maritime virksomhetene ble det opprettet et fyrdirektørembete og et kanal- og havnedirektørembete.²⁰ Dette var første gangen direktørtittelen ble tatt i bruk i offentlig sektor, og kan sees på som en milepæl i arbeidet med å spesialisere og effektivisere statens arbeider og tjenester.

Det er grunn til å tro at det systematiske planarbeidet på fyrsiden fra 1829, som viste seg lett å omsette i praktisk maritim infrastruktur, bidro til opprettelsen av Fyrdirektoratet. I ti-årsperioden 1832 til 1842 var 16 nye fyrstasjoner etablert.²¹ Som en sjøfartsnasjon var Norge rask til å fange opp og ta i bruk ny teknologi på det maritime feltet. For eksempel var Norge den tredje nasjon i verden til å ta i bruk Fresnells revolusjonerende fyrlyseteknologi, da Oksøy fyr ble tent i 1832.²² Tilsvarende så var havneloven av 1827 mer tilpasset og i takt med de nye

formannskapslovene, og derfor hadde man få betenkeligheter med å opprette et Kanal- og havnedirektorat.

Gjennom 30-årene hadde man lokalisert og etablert en rekke fortøyningsinnretninger på store deler av norskekysten. Kommisjonen som arbeidet med den landbaserte ferdsele, fant ikke grunnlag for hverken å innlemme veisektoren sammen med «vandbygningen» eller å opprette et eget veidirektørembete. Det var heller ikke ønskelig å la den kongelige ingeniørbrigaden overta det overordnede ansvaret for veistellet. Man holdt fast på grunntanken i 1824-loven om at det var amtmennene som var rette myndighet, og begrunnet det med at: «*Den norske almue lyder helst amtmandens bud [...], og det befryktedes at de specielle veimænd vil møtes med uvilje og adlydes med ulyst.*»²³

Imidlertid ser vi en viss utvikling i det statlige engasjementet for veibygging, da Justis- og politidepartementet oppretter et eget veikontor i 1841, men begivenheten slapp ikke unna kritikk, da man satte en jurist til å administrere departementets veikontor.²⁴

Vi kommer tilbake til noen av de stridigheter som forsinket veisektorens utvikling, men vi kan allerede her slå fast at i motsetning til den ambisiøse teknologitvillingen som fant sted i fyrvesenet, så arbeidet man innen veisektoren lenge med fortidens teknologi – til tross for at man trolig både hadde kunnskap og kompetanse om den nyeste teknologien. Hans Seland har interessante perspektiver knyttet til dette.²⁵

Justis- og politidepartementet så nødvendigheten av revisjon av veiloven, men arbeidet syntes å gå trått. Hverken

på Stortingene i 1842 eller 1845 klarte man å skape enighet om lovverk og organisasjonsform. Arbeidsmengden i sentraladministrasjonen var stigende, og infrastruktur- og samferdselsspørsmål fikk stadig større oppmerksomhet i pressen og det offentlige ordsiftet.

Høsten 1845 – etter at man altså nok en gang hadde mislyktes med å få vedtatt en ny veilov i Stortinget – valgte regjeringen å opprette et ekstra departement, nemlig Departementet for det Indre.²⁶ 1.januar 1846 inntok Fredrik Stang den nye statsrådposten, og gikk inn i rollen som en slags «fornyingsminister». Med all samferdselsvirksomheten under samme politiske ledelse, var det Stangs intensjon å se infrastrukturen i en sammenheng, men også la de enkelte disipliner utvikle og spesialisere seg – så lenge regjeringen opplevde å ha kontroll over utviklingen. Samtidig undervurderte han ikke betydningen av det strategiske samarbeidet mellom regjeringen og Stortinget. I den sammenheng oppstod det et sjeldent godt og smidig samarbeid mellom Stang og hans studievenn og ideologiske makker, Martin Schweigaard, som ble den viktigste samferdselsstrategen på Stortinget.²⁷

FINNE FANT FRAM?

Noe av det første Fredrik Stang tok tak i, var en ytterligere spesialisering av det nyopprettede Kanal- og havnedirektoratet; i det han satte inn en egen direktør for kanalarbeidene og en for den statlige havnevirksomheten.²⁸ Når det gjaldt statens innsats for veiene, fant heller ikke Stang at tiden var inne til å opprette et eget direktorat. Imidlertid hyret han inn en ingeniørøffiser, for at departementet skulle ha



Parti fra Karl Johans gate i Kristiania, med slottet i bakgrunnen. Stortinget ligger til venstre i bildet. At trikken trekkes av hest, taler for at bildet er fra før 1894.

reell fagkompetanse – ikke bare juridisk.

Den nye ressursen var en gammel kjenning i veisektoren. Med fartstid som veiinspektør i Buskerud, så vel som lang erfaring fra store statlige veiprojekter, ble Henrik Christian Finne (1797–1870) ansatt som departementets veiassistent 30. august 1846. Finne hadde blant annet stått bak utbedringen av Kongeveien over Lærdal, og ikke minst er han for ettertiden kjent som anleggsleder for byggingen av prestisjeprosjektet veien fra Kristiania til Ljabru, som var basert på nye prinsipper for veibygging.²⁹

Historiker Sverre Knutsen mener at Finnes rolle kun var som en teknisk assistent for departementet, en fagekspertise som juristene i departementet skulle rådføre seg med i konkrete vurderinger av veisaker. Ifølge Knutsen tar sivilingeniør og forfatter Hans W. Paus feil, når han hevder at: «*Den første tekniske assistent, ... altså i realiteten var teknisk*

overbestyrer av Statens vegvesen ...».³⁰

Slik Knutsen ser det, var Finne uten noen styrende eller overordnet rolle, og hadde ikke den myndighet og autoritet som de nyoppnevnte direktørene for statlig fyr-, kanal- og havnevirksomhet.

Knutsen begrunner dette med at Finne fortsatte med anleggsledelse (f.eks. nevnte Ljabruchausseen), og at slike arbeider opptok det meste av hans arbeidstid. Videre peker han på at Finne trolig ikke hadde kontorplass i departementet, da hans brevkorrespondanse synes å være sendt til og fra hans private adresse. Knutsen ser heller ikke spor av at veiassistenten hadde eller var tiltenkt noen rolle i arbeidet med den reviderte veiloven som forelå i 1851.³¹

Knutsen er av de historikere som trolig har arbeidet mest med kildegrunnlaget, og har hatt en rekke forutgående fortolkninger å balansere sin forskning imot. Hans imponerende arbeid «Veier

til modernisering» er blitt et referanseverk til glede for oss alle. Likevel kan det være grunnlag for å diskutere og kanskje nyansere Knutsens forståelse av veiassistents rolle og de statlige veiarbeidernes status, i prosessen mot etableringen av et selvstendig veidirektorat.

For det første; det å være ansatt som assistent i statens sentraladministrasjon på 1840- og 50-tallet, var ingen «lav» stilling. Kanskje hadde Fyr-, Kanal- og Havnedirektoratet en mer uavhengig stilling enn veiassistenten – i alle fall tilsynelatende. (Men i realiteten var direktoratene på 1840- og 50-tallet svært detaljstyrt fra departementet). Det kan se ut som Knutsen ikke helt tar innover seg Stangs motiv for å ansette Finne i departementet, som går lengre enn å kunne konsultere jurister og lede operative veiprojekter. Veiassistenten skulle også utarbeide: «*en mere omfattende Plan for fremtidige Veiarbeider*» [Derved kunne en få et faglig grunnlag for dels å kunne avveie de forskjellige veiers] *relative viktighed*, [og dels sikre den langsiktige tidshorisont og ikke sløse bort penger] *paa partielle Udbedringer ...*.³² Dette er en type overordnede strategiske oppgaver, som gjerne kan sammenlignes med de som fyr- og havnedirektorene hadde.

Poenget for Stang var ifølge Slagstad å holde denne fagkompetansen innad i departementet. Det betød ikke at veiassistenten hadde en mindre viktig rolle enn etatsdirektorene, noe som kom til syne gjennom at Finne (og senere Bergh) ble avlønnet på samme nivå som direktorene.³³

Når veiassistenten ikke ble involvert i veilovsarbeidet, så er det ikke så unatur-

lig. Stang ville ha lovforslaget til Stortinget i 1848, og arbeidet med proposisjonen var så godt som ferdig da Finne tiltrådte høsten 1846. At veiloven ikke ble vedtatt før i 1851 skyldtes kun tidsproblemer knyttet til avviklingen av Stortingsforsamlingene i 1848 – ikke innholdet, for det var identisk med lovforslaget som ga oss «Lov angående Veivæsenet af 15de September 1851».

De viktigste endringene i den nye veiloven var foruten tilpasningene til de lokale formannskapslovene, at byene også måtte bidra til det statlige veistellet, og ikke minst at Stortinget – og ikke regjeringen – fikk myndighet over bevilgningene.

INGENIØRENE TID OG STRID

Selv om vi her har forsøkt å vise at den reelle innflytelsen og maktforholdet mellom etatsdirektorene og veiassistent i relasjonen til departementsledelsen ikke var så forskjellig, er det ingen tvil om at når Christian Vilhelm Bergh (1814–1873) tok over Finnes rolle som veiassistent, ønsket Bergh selv seg en egen veietat. Bergh leverer liten tvil om at han også så seg selv som den rette lederen for et mer uavhengig veidirektorembete.³⁴

Det skulle imidlertid vise seg å gjenstå en del hindringer før dette lot seg realisere. De nevnte «professorpolitikere» Stang og Schweigaard var besjelet av fremtidstro og teknologioptimisme, og hadde latt seg overbevise av nye muligheter. Ved inngangen til 1850-årene ble jernbanen og telegrafene de nye frelserne i kommunikasjonsevangeliet. Dette opptok samferdselspolitikere, og til tross for innledende skepsis, ble bygging av Eidsvollbanen vedtatt i 1851. Tre år etter var Norges første jernbanestrekning en realitet.



Ljabru-chausséen er innfartsåren til hovedstaden, og stod ferdig i 1849, som et mønstereksempel på den nye type veibygging med slake stigninger som slynget seg i terrenget.

I den sammenheng må vi nevne selve «messiasen» for kommunikasjons-evangeliet, nemlig Ole Jacob Broch (1818–1889). Også han ble etter hvert en professorpolitiker (1866), men med realfaglig bakgrunn. Broch ledet arbeidet med Eidsvollbanen, og spilte en sentral rolle i jernbanens videre utvikling.

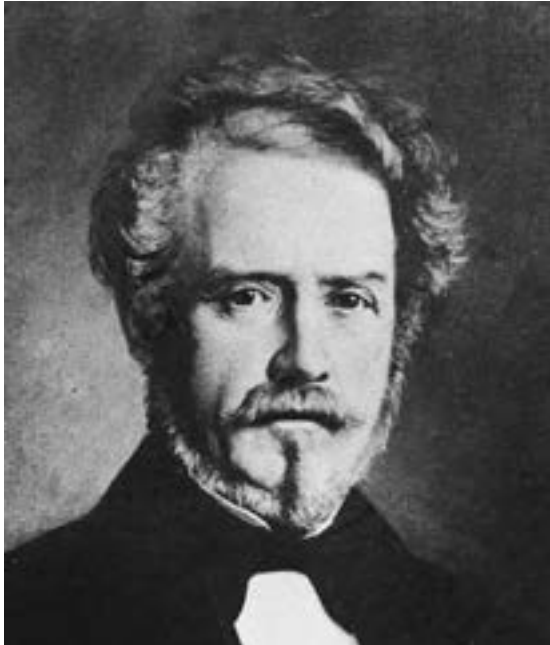
Dette var naturvitenskapens og positivismens tidsalder, noe som for så vidt var egnet til å tjene veibyggingens sak. Imidlertid hadde veiekspertisen en intern strid å kjempe, og før den fant sin løsning var allerede Telegrafdirektør-stillingen besatt (1855).³⁵

Vi har sett at i perioden 1841 til 1855 hadde fem ulike samferdselsdisipliner etablert seg som statlige embeter, under ledelse av etatsdirektører. Veisektoren var ennå ikke funnet verdig en slik posisjon. De landbaserte veiene var både historisk sett – og for folk flest på midten av 1850-tallet – de mest nærliggende og prak-

tiske samferdselsårene. Så hvorfor var ikke veifeltets virksomhet omfattet av et selvstendig forvaltningsorgan?

Svarene på dette er mange og sammensatte, og ett av dem ligger nettopp i det allmenne og praktiske. Første gangen Indredepartementet uttalte seg om saken, var svaret at: «... *det ikke var hensiktsmessig å organisere [veisektoren] som embeder, stillinger av en så praktisk art*».³⁶ Mens frysiden allerede på 1830-tallet hadde «importert» ny teknologi fra Europa, stod veifaget lenge på stedet hvil når det gjaldt teknologisk utvikling.

Først ved den nevnte utbyggingen av «Ljabru-chausséen» (planert av Bergh, under byggeledelse av Finne 1847–1849), tok man i bruk de nye prinsippene for veibygging i Norge. En viktig grunn for veivesenets forsinkede utvikling skyldtes i stor grad en profesjonskamp mellom de tradisjonelle ingeniøroffiserene – som gjennom hundre år hadde utgjort rygg-



Christian Wilhelm Bergh ble endelig konstituert som Norges første vegdirektør i 1964.

stod den konservative Christian Friele, redaktør for Morgenbladet, og støttet det bestående.³⁹ Denne diskusjonen skulle selvsagt ikke avgjøres av «den fjerde statsmakt», men det var kanskje en anspent føljetong i avisene høsten 1859, som fikk politikerne til å foreta seg noe?

Politikerne kom opp med en ny løsning for veivesenet, men innenfor det gamle regime. Gjennom en kongelig resolusjon av 10. november 1860 ble ansvaret for de sivile arbeidene som ikke var utskilt som fagetater, overført til Ingeniørbrigaden. Altså ble den sivile statlige delen av veivesenet underlagt en militær enhet.⁴⁰

Da Stortinget kom sammen i 1863, møtte denne løsningen massiv motstand, og det fantes bare ett alternativ: I en ny kongelig resolusjon av 16. april 1864 ble vedtatt at:

*«Den Ingenieur-Brigaden for Tiden overdragne Deelagtighed i civile offentlige arbeider Bestyrelse bortfalder ... Veiasistent-Embedet bliver herefter at benevne Veidirecteur-Embedet med Bibehold af den regulerede Gage og med Embedsrang efter Reglementets No. 8. ... Den hidtil som Veiasistent konstituerede Ingenieur-Major C. W. Bergh konstitueres som Veidirecteur.»*⁴¹

NOTER

- 1: Nielsen, Yngvar (1900 s. 405): «Norges samfærseledelse i Norge i det nittende århundrede B.2
- 2: Schaaning, Espen (2000 s. 10-14): «Modernitetens oppløsning», Spartacus, Oslo
- 3: Seip, Jens A. (1971 s. 31): «Ole Jacob Broch og hans samtid», Gyldendal, Oslo

Men minnestein over Bergh ble satt opp på Fåberg etter at han fikk bygd Gudbrandsdalschaussen. I dag står den ved Norsk vegmuseum.

- 4: Slagstad, Rune (2015 s. 11-21): «Nasjonale strateger», Pax, Oslo
- 5: Rogan, Bjarne (1998 s. 12): «Mellom tradisjon og modernisering», Novas, Oslo
- 6: Nielsen, Yngvar (1876 s. (45), 48): «Det norske veivæsen før 1814», Christiania
- 7: Schulerud, Mentz (1974 s. 211): «Kongevei og fantesti», Cappelen forlag
- 8: Baalsrud, Anders (1924 s. 397): «Træk av veivæsenets historie» i Festskrift i anl. Den norske ingeniørforenings 50 års jubileum
- 9: Rogan, Bjarne (1998 s. 34-35): «Mellom tradisjon og modernisering», Novas, Oslo
- 10: Broch, Just (1937 s. 40): «Veier og veivesen i Norge; fra de eldste tider til veiloven av 1851», Oslo
- 11: Kristiansen, Oskar (1926 s. 22): «Samferdsel i Norge 1814 – 1830», Oslo
- 12: Kristiansen, Oskar (1926 s. 23-27): «Samferdsel i Norge 1814 – 1830», Oslo
- 13: Kristiansen, Oskar (1926 s. 35): «Samferdsel i Norge 1814 – 1830», Oslo
- 14: Skougaard, Joh. (1899 s. 9): «Det norske Veivæsenets historie», Kristiania
- 15: Den norske Rikstidende (1928): No. 40
- 16: Rode, C. F. (1941 s. 48-82): «Norges fyrvesen», Oslo
- 17: Baalsrud, Anders (1924: s. 393): «Træk av veivæsenets historie» i Festskrift i anl. Den norske ingeniørforenings 50 års jubileum
- 18: Baalsrud, Anders (1924: s. 399-400): «Træk av veivæsenets historie» i Festskrift i anl. Den norske ingeniørforenings 50 års jubileum
- 19: Departements Tidendene (1841 Nr. 26)
- 20: Kolsrud, Ole (2012 s. 26, 34): «Moderniseringsstaten – 1800-tallets direktorater», Universitetsforlaget
- 21: Rode, C. F. (1941 s. 324): «Norges fyrvesen», Oslo
- 22: Bjørkhaug, Birger & Poulsson, Sven (1986 s. 25): «Norges fyrstasjoner, bind 1», Oslo
- 23: Baalsrud, Anders (1924: s. 401): «Træk av veivæsenets historie» i Festskrift i anl. Den norske ingeniørforenings 50 års jubileum
- 24: Slagstad, Rune (2015 s. 42): «Nasjonale strateger», Pax, Oslo
- 25: Seland, Hans (2022): Se artikkel i denne årbok (Norsk vegmuseums årbok 2022)
- 26: Kolsrud, Ole (2012 s. 16): «Moderniseringsstaten – 1800-tallets direktorater», Universitetsforlaget



- 27: Slagstad, Rune (2015 s. 13-15): «Nasjonale strateger», Pax, Oslo
- 28: Kolsrud, Ole (2012 s. 55): «Moderniseringsstaten – 1800-tallets direktorater», Universitetsforlaget
- 29: Knutsen, Sverre (2009 s. 54-55): «Veier til modernisering», Pax, Oslo
- 30: Paus, Hans W. (1962 s. 33): «Norges vegdirektører og vegsjefer», Oslo
- 31: Knutsen, Sverre (2009 s. 64-65): «Veier til modernisering», Pax, Oslo
- 32: Slagstad, Rune (2015 s. 44): «Nasjonale strateger», Pax, Oslo
- 33: Slagstad, Rune (2015 s. 44): «Nasjonale strateger», Pax, Oslo
- 34: Polyteknisk tidsskrift (1859)
- 35: Kolsrud, Ole (2012 s. 76): «Moderniseringsstaten – 1800-tallets direktorater», Universitetsforlaget
- 36: Arnesen, Per Ø. (1969 s. 99): «Fra veiasistent til veidirektør», hovedoppgave UiO
- 37: Polyteknisk tidsskrift (1959)
- 38: Aftenbladet (1859 No. 345)
- 39: Morgenbladet (1859 No. 295)
- 40: Arnesen, Per Ø. (1969 s. 90): «Fra veiasistent til veidirektør», hovedoppgave UiO
- 41: Den norske rikstidende (1864 No. 66)