

Fjellveien spaserveg i Bergen som ble anlagt i 1879 opp fjellsiden i Bergen sentrum er et resultat av datidens avgiftspolitikk. Den ble bygget for «samlagsmidler», penger brennevinshandlerne måtte gi til almennyttige formål. Fjellveien som har blitt flittig benyttet av byens befolkning i over 100 år, har nå blitt satt varsomt i stand i regi av kommunens parketat. Også opp til fjellet Aksla i Ålesund ble det bygd spaserveg for bybefolkningen. Foto: Stig Rolfsvåg.

Ulike vegbetegnelser

En rekke betegnelser på de gamle vegene viser til bruk og utseende. Vegene har hatt forskjellig funksjon på ulike steder og gjennom tidene, og ofte har én og samme veg hatt flere funksjoner samtidig. En veg kan ha et eller flere navn på folkemunne samtidig som vi kan finne andre betegnelser i offisielle dokumenter. Når en søker etter informasjon er det derfor viktig å være klar over at den vegen en arbeider med kan være omtalt under flere navn og som ulike vegtyper.

«Hovedveg» kom som offisiell betegnelse ved vegloven av 1824 og ble i prinsippet beholdt til «riksveg»-begrepet ble innført i 1928. «Tverrveger» og «biveger» knyttet steder sammen på tvers av hovedvegene. Disse kunne ha andre bestemmelser om vedlikehold og standard enn hovedvegene.

Foruten ferdsel til lands har ferdsel til vanns vært viktig i landet vårt. Kysten betegnes gjerne som riksveg nr. 1 i deler av landet, særlig i Nord-Norge.

Vi vil i denne del av kapitlet ta for oss noen viktige og vanlig brukte betegnelser i Norge.



Hulveg ved Hunn, Borge i Østfold går gjennom et stort gravfelt fra jernalderen. Foto: Anne-Sophie Hygen.

Betegnelser som karakteriserer utseende på vegen

Hulveger

«Hulveg» er en rideveg som i hellende terreng har fått en spesiell form. Formen har oppstått ved århundrers slitasje av folk og buskap. Ved nedbør har jord og småstein blitt vasket bort og det har oppstått en forsenkning i terrenget. Noen steder finner en hulveger som er flere meter dype. Ofte er vegen blitt lagt om, slik at hulvegene kan bestå av flere parallelle spor. I tilknytning til vadesteder og bruer kunne disse ulike traseene gå ut i vifteform. På fastere grunn kan slitasjen ha vært så liten at vegene er vanskeligere å registrere. Man kan enkelte ganger ta hulvegene for å være naturlige forsenkninger både ut fra formen og størrelsen og fordi de som regel er gått ut av bruk for flere hundre år siden.



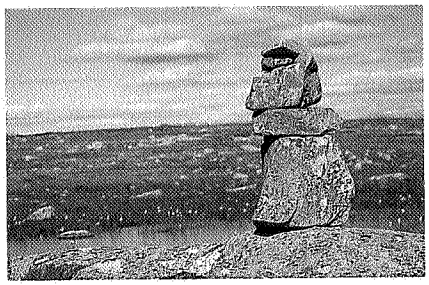
Hulvegen kunne være så nedslitt at den i bratte bakker skjulte både hest og rytter.

Kavleveger

Kavlebruer eller «kavleveger» er trebruer over myr eller bløt mark. For å unngå lange omveger ble vegene lagt i åpent lende over myrer. Brulegningene hviler direkte på myroverflaten og består av kløyvde eller hele stokker lagt på tvers eller på langs av vegens retning. I yngre brulegninger kan stokkene være synlige i myroverflaten. Eldre anlegg kan ligge opp til en meter ned i myra.

Vardeveger

En varde betyr i denne sammenhengen en oppmurt vegviser langs en veg eller sti i snaufjellet og vegen kan da ha betegnelsen «vardeveg». Helt fra 1500-tallet kjenner vi skriftlige kilder om varder som vegmerker langs ferdselsvegene i Norden. Man kjenner til bruk av veg-



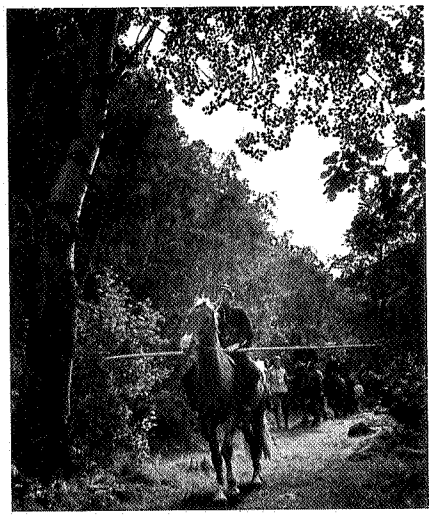
Vardemerking ved Tormodflott, Nordmannsslepa. Foto: Johan Bruun.

varder allerede i middelalderen. I tillegg til varder ble staker benyttet. Vintervegene på høyfjellet kan være markert med trestaker som f. eks. over Venabygdsfjellet i Ringebu fra 1860-tallet. Merking med staker var vanlig over Finnmarksvidda til lenge etter 2.verdenskrig. Den Norske Turistforening fører tradisjonen med varding i fjellet videre.

Betegnelser som karakteriserer bruk

Tjodveger – folkeveger

«Tjodvegen», «allmannvegen» eller «allfarvegen» er betegnelser på tidlige veger som var gang- og rideveger for allmennheten. Disse gamle hovedvegene ble etterhvert tatt i bruk på nye måter som f. eks. ved at vegen også ble en «postveg», eller den kunne få ny status som f. eks. «kongeveg».



I følge Magnus Lagabøters landslov av 1274 kom det bestemmelser om at vegen skulle være 8 alen bred (4-5m), en bredde som ble kontrollert ved «baugreid» hvor en rir med et spydskaft på tvers. Fra «Vindhelladagen» 1972. Foto: Rolf M. Aagaard, Aftenposten.



Del av kavlebru på Fisknes, Steinkjer, Nord-Trøndelag. Dagens fylkesveg øverst til høyre. Foto: Ingrid Smestad.



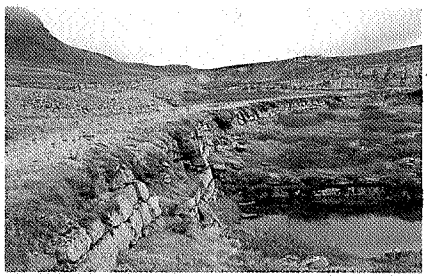
Kongevegen mellom Etnedal og Begnadalen. Andre eksempler på kongeveger er Den Fredrikshaldske Kongevei som går fra Oslo til Moss, Den gamle Kongevei som er en del av den Sørlandske hovedveien fra Drammen til Helgeroa, Kongevegen Gresset-Vådal i Nord-Trøndelag og Kongevegen gjennom Koppang i Hedmark.
Foto: Ragnhild Hoel, Riksantikvaren.

Kongeveger

I Norge har vi mange veger som går under navnet «kongeveg». Selv om kongeveg-betegnelsen kunne tilsi at det er en veg som konger brukte, behøver ikke det å være tilfelle. Kongeveg er den gamle betegnelsen på hovedvegene som lå under dansk-norsk (statens) forvaltning, og svarer til våre dagers hovedveger (riksveger).

Kongevegene ble hovedsakelig bygget i perioden 1650-1800.

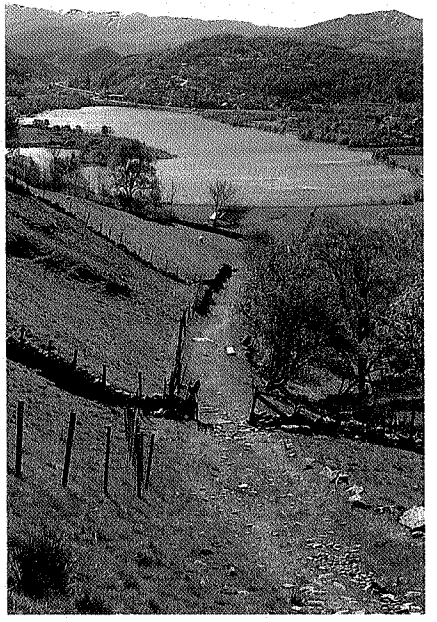
I Danmark har kongevegbetegnelsen en noe annen definisjon: «Kongevej er i 1500-tallet betegnelsen for en af kongen anlagt og hovedsagelig til Kgl. bruk bestemt vej» (Historisk leksikon for nordisk middelalder).



Kongevegen mellom Hemsedal i Buskerud og Borlaug i Sogn og Fjordane kan følges lange strekninger parallelt med dagens riksveg. Foto: Kari Møyner.

Postveger

I 1647 ble det innført fast postføring i Norge. Til å begynne med var det bare postføring mellom Oslo og København, Bergen, Trondheim og Skien. Etterhvert ble det også lagt postruter mellom Bergen og Stavanger og mellom Bergen og Trondheim. Fra 1719 tok staten over styring og



Postvegen i Åsane i Hordaland. Foto: Ann Steindal.

drift av postvesenet som til da hadde vært privat drevet. Den faste statlige postføringen bidro til etablering av flere og nye veger. Nye landforbindelser og veger med «høyere» standard erstattet etterhvert deler av den gamle båttransporten.

Da dampskipstrafikk og jernbanedrift kom i gang for alvor i andre halvdel av 1800-tallet overtok disse postføringen.

Opplysninger om mange av postvegene finnes i boka om postens historie i Norge (Schou 1947) eller i lokale beskrivelser.

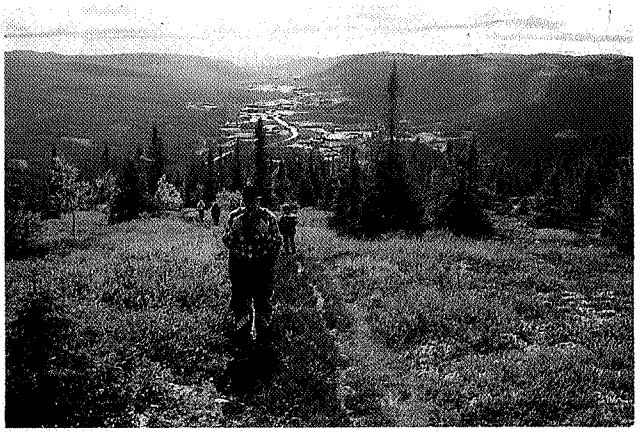
Pilegrimsveger

I middelalderen var den kristne verden lenge dominert av fire viktige pilegrimsbyer; Santiago de Compostela i vest, Roma i syd, Jerusalem i øst og Nidaros i nord.

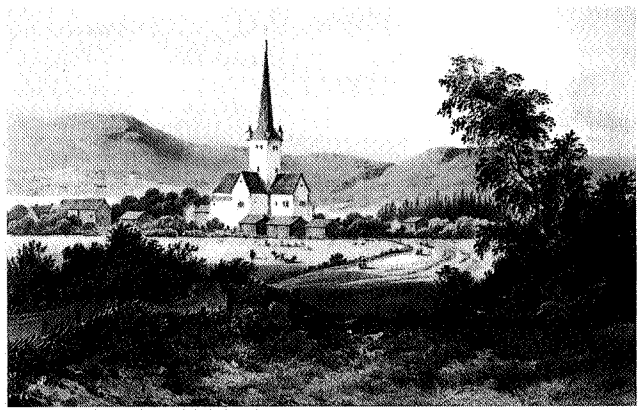
En «pilegrimsveg» defineres ut fra den tradisjon og de stedsnavn og kulturminner med religiøs tilknytning som er lokalisert langs ferdselsåren, og ikke ut fra det fysiske veglegemet.

Nidarosdomen i Trondheim var målet for mange pilegrimer. Det gikk viktige pilegrimsveger til Nidaros fra Oslo gjennom Gudbrandsdalen og Østerdalen, og fra Jämtland og Herjedalen gjennom Stjørdalen.

I middelalderen fikk ordet pilegrim betydningen «en person som vandrer til et hellig mål». Motivet kunne være å øve bot for synd, bli helbredet fra sykdom og andre lidelser, takksigelser eller rent ut eventyrlyst. Pilegrimsvandringene fant hovedsakelig sted i årene 1031-1536, men det eksisterte også en hel del lokale etter-reformatoriske valfartsmål.



Pilegrimsvegen over Fonnåsfjellet, Tynset, Nord-Østerdalen. Foto: Eivind Luthen.



Kirkeveg til Ringsager kirke. Lithografi C. Müller. (Fra Asbjörnsen, Tönsberg 1981).

Preste- og bispeveger

Det er flere betegnelser på veg som har med kirken å gjøre, f. eks. kirkeveg, bispeveg og presteveg. Etter reformasjonen i 1536 gjorde biskopene visitasreiser rundt i bispedømmet. «Bispeveger» betegner de vegene bispen reiste. I beskrivelser og nedtegnelser fra visitasreisene finner en interessant informasjon om de gamle ferdselsvegene. «Presteveg» er en veg brukt av presten for å komme til kirken.

Drifts- og drifteveger

Til drifta på garden knyttet det seg ferdselsårer med ulik funksjon. Begrepene her er mange; «driftsveg», «gardsveg», «gutu», «geile», «vinterveg», «drifteveg», «seterveg», «brauta» o.s.v. Vegene var forbindelseslinjer mellom husene på garden og ulike deler av innmark, utmark eller nærmeste vannkilde for klesvask og vannhenting.

Mange av de gamle vegene i Sørøst-Norge har også blitt brukt til drift av dyr, – «drifteveger». De tidligste kildene som omtaler driftehandel er fra 1600-tallet. Da byene vokste i forrige århundre økte denne form for handel. Handelen forandret form etter hvert som jernbanenettet ble utbygd omkring århundreskiftet. Den fortsatte imidlertid like fram til siste verdenskrig, om enn i minkende omfang de siste årene. Da ble gjerne selve reisen foretatt med tog, men dyra ble jaget på den gamle måten når de først var framme på utsalgsstedene.

Det var ikke bare på garden at det var veger som var knyttet inn i en ervervsmessig struktur. Eksempler på slike