

# Restaureringen av Kongevegen over Filefjell

AV JAN ADRIANSEN

*Jan Adriansen (født 1969) har vært ansatt i Statens vegvesen siden 1998, og arbeider som senioringeniør med kulturminner på Ressursavdelingen i Region vest. Ideen til prosjektet som har blitt kjent som Kongevegen over Filefjell, fikk han under arbeid med en konsekvensutredning for E16 Filefjell i 2002. Siden har ideen og prosjektet vokst, og fra 2012-2016 jobbet Adriansen på heltid som prosjektleder.*

*Med utgangspunkt i noen av utfordringene og resultatene som dukket opp under restaureringen av den Bergenske kongeveg i forbindelse med den 10 mil lange vandrerruta over Filefjell, stiller artikkelforfatteren spørsmålet: Er det mulig å restaurere en historisk veg ut fra vegens historiske premiss i dag?*

**D**en Bergenske kongeveg mellom Christiania og Bergen ble bygget i tiårene rundt 1790 og var den første kjørevegen mellom Øst- og Vestlandet. Noen av landets flotteste og, kulturhistorisk sett, viktigste vegparti finner vi på strekningen over Filefjell, fra Vang i Valdres til Lærdal innerst inne i Sognefjorden.

De siste årene har prosjektet Kongevegen over Filefjell jobbet med omfattende istandsetting og tilrettelegging for å sikre en fremtidig bevaring av disse vegpartiene, og brukt dem som en rød tråd i en ny, 10 mil lang, kulturhistorisk vandrerrute

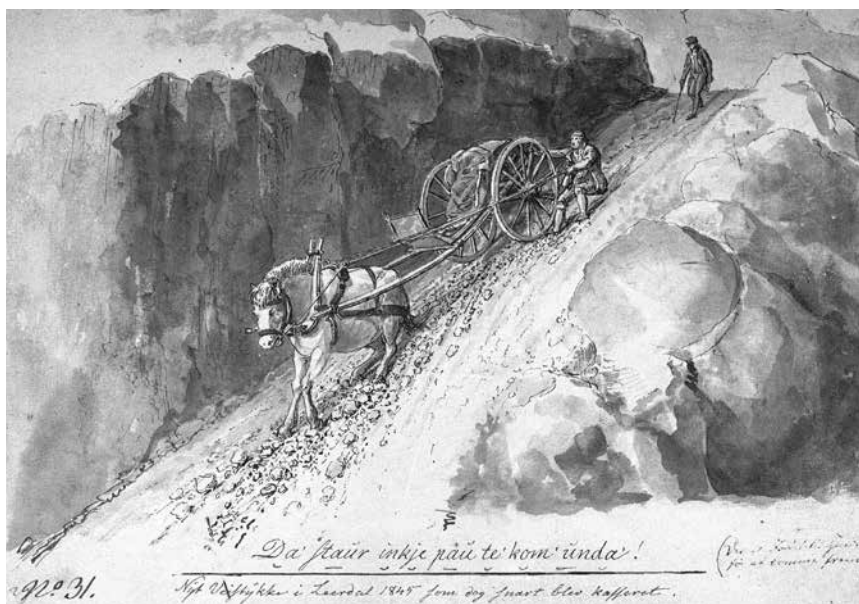
med fokus på infrastruktur, gode opplevelser og kunnskapsformidling. Rundt 50% av vandrerruten følger samme trase som den historiske kongevegen.

Arbeidet har skapt et unikt samarbeid mellom små og store aktører både fra det offentlige, reise- og næringslivet og private, og utløst et lokalt, regionalt og nasjonalt engasjement. Vern gjennom bruk, høy kvalitet i alle ledd og et gjennomgående fokus på bærekraftig kulturminnevern har vært viktige prinsipper i prosjektet, og gjort det til en pioner innenfor restaurering og forvaltning av historiske vegger.

## FORFALL OG HÅP

Forprosjektet i 2010 viste at forfallet på den gamle kongevegen var kommet svært langt og at kulturminnet stod i fare for å gå tapt. Hovedproblemet var at naturen tok over, og enkelte steder hadde hele vegparti alt rast ut. Spesielt ille var det på Lærdalssiden av Filefjell, hvor vegen er bygd gjennom et svært utfordrende terreng med trange og bratte dalsider og elveløp i bunnen. Men registreringene synliggjorde samtidig mulighetene for å reversere den negative utviklingen – om akutte tiltak for å redde kulturminnet skjedde raskt!

Med sitt sektoransvar for vegminner tok Statens vegvesen et særlig ansvar for de tre strekningene som er med i Nasjonal verneplan for vegminner; 1) fra Kyrkje-



«Da staur inkje paa te kom unda. Nyt veistykke i Leerdal 1845 som dog snart blev kasseret». Tegningen til kunstmaleren Johannes Flintoe fra 1845, og teksten under, illustrerer godt vanskelighetene de reisende hadde med å passere Laukebergbakken i Galdane. Bakken ble lagt ned fem år etter Flintoes besøk, og bare rester var igjen da prosjektet startet. Nå er den nyrestaurert og en av attraksjonene langs Kongevegen over Filefjell. Tegningen henger i Nasjonalgalleriet.

stølen til Maristova (Objekt 157 Bergenske kongevei), 2) gjennom Vindhellaskaret (del av 27-29 Borgund vegmiljø) og 3) gjennom Galdane (del av 30-33 Seltåsen vegmiljø). Den største delen av restaureringen i prosjektet ble gjort på disse og pågikk fra 2013-2016, styrt og finansiert gjennom vegprosjektet E16 Filefjell.

For i det hele tatt å kunne starte restaureringen av vegen måtte den ryddes frem. Prosjektet la ned et stort arbeid i dette der både profesjonelle entreprenører, lokale grunneiere, skoleklasser, ungdommer, ja til og med ordførerne, deltok.

Men vegetasjonen vokser opp igjen. Og nye ras kommer. Derfor har prosjektet fokusert på å sikre framtidig drift og vedlikehold gjennom formelle avtaler. I tillegg er det etablert et bedriftsnettverk bestående av ulike reise- og næringsaktører. Disse sørger for at vandrere får et godt servicetilbud langs ruta, samtidig som interessen for bevaringen blir opprettholdt.

## HVORDAN RESTAURERE EN VEG PÅ VEGENS PREMISS?

Når man restaurerer historiske veger er det selvfølgelig viktig at vegen blir farbar eller at brua blir trygg å bruke. Men det er også fort gjort at de historiske trekkene ved veghistoriske kulturminner går tapt på bekostning av praktiske løsninger, at man «kaster barnet ut med badevannet». Det kan skyldes både økonomi, mangel på kompetanse, eller at man rett og slett velger å gjøre det slik. I prosjektet Kongevegen over Filefjell ville vi prøve å restaurere vegen med det historiske i høysetet.

Spørsmålet var i hvor stor grad vi kunne klare å restaurere vegen tilbake til slik den så ut da den ble bygget. Skulle vi for eksempel ta hensyn til at de opprinnelige arbeiderne hadde ulike kompetanser og byggeteknikk? Når det gjelder bruene langs vegen viser gamle brev fra vegarbeidet at byggingen av disse ble satt ut på anbud. Det forklarer hvorfor brukarene har et finere og mer solid uttrykk enn





Kongevegen gjennom Vindhellaskaret ble bygget i 1808, men lagt om med større svinger og slakere stigning etter bare litt over 30 år. Men også denne vegen fikk en kort levetid og ble i 1872 erstattet av en ny kjøreveg som gikk rundt fjellet istedenfor over. Forfatteren i bildet. (Foto: Sverre Hjørnevik)

selve vegkroppen. Og minererne og smedene på veganlegget var som regel profesjonelle håndverkere. De som derimot gjorde selve byggearbeidet på vegene, var i stor grad utkommanderte soldater og bønder på pliktarbeid. Disse hadde naturlig nok forskjellig kompetanse og motivasjon til å lage en god veg, noe vi delvis kunne «lese» av vegmurene. Når det er sagt ville dette vært veldig vanskelig og tidkrevende å gjenskape. Vi valgte derfor heller å forsøke å gjengi hovedtrekkene fra den tidsperioden vegen ble bygget i.

Men også dette bød på utfordringer. Som andre veger er kongevegen et levende kulturminne i stadig endring.

Falt en liten stein ut av vegmuren ble den erstattet. Raste en vegmur ut måtte den bygges opp igjen. Enkelte ganger ble hele vegparti lagt om for å forbedre vegen. Undervegs ble utførelsen påvirket av ulike «moteretninger» og ny teknologi. Disse tidsvariasjonene kan både være vanskelige å finne, og variasjonene kan være store og lokale. Ikke desto mindre ligger de der som kulturhistoriske vitnesbyrd. I prosjektet har vi bevisst prøvd å følge dem, og et trent øye vil kunne se at vegen kan være restaurert ulikt på ulike steder.

Vi oppdaget også ganske fort at vegbyggerne mange steder hadde «jukset» i forhold til et grunnleggende byg-





Hver stein plasseres med stor nøyaktighet. (Foto: Sverre Hjørnevik)

Spett, taljer, håndmakt, teknikk og godt samarbeid er viktige ingredienser i tørrmuringen. (Foto: Jan Adriansen)



geprinsipp: Ytermurene manglet bindinger innover i vegkroppen! Istedenfor var de ofte bygget uten stein som stabiliserte og sikret vegen, lik en kasse med fyll på innsiden. Denne svakheten har ført til mange av skadene på vegen. Om vi restaurerte tilbake denne svakheten ville vi få en historisk korrekt vegmur, og samtidig skape en svak og usikker veg. Vi valgte å sette opp vegen med bindinger innover, slik den burde ha vært. Dette gav oss noe å bryne oss på. Løsmassen som hadde vært inni vegen måtte erstattes med større stein. Og den måtte finnes i nærområdet – ny stein kunne ikke kjøres inn.

En av de tekniske utfordringene vi fort støtte på, var at den Bergenske kongeveg ble bygget for en helt annen ferdsel

enn man har i dag. Den tåler ikke samme belastning som nye veger, og kunne ikke kjøres på av moderne maskiner uten å risikere å skade vegen. Problemet med store maskiner på den historiske vegen er ikke først og fremst, som mange tror, at det skader toppdekket, men derimot det som skjer inni vegen. Komprimering av vegfyllet kan for eksempel føre til dreneringssvikt med senere frostsprengninger. Stikkrenner kan kollapse. Eller det kan bli små forskyvninger i vegmurene som igjen kan utvikles til utrasinger.

Løsningen ble å gjennomføre den veghistoriske tørrmuringen med ren håndmakt og gamle teknikker. Siden kompetansen på slikt arbeid, i denne skalaen, er mangelvare i Norge pr i dag, leide prosjektet inn firmaet Stibyggjaren



Løsmassen i vegkroppen erstattes med stein. Under topplaget binder store stein vegmuren innover. Dekket på toppen er jordblandet for at det skal binde seg. Fra Vindhella i Lærdal. (Foto: Jan Adriansen)

AS fra Sogn til å gjøre jobben. Stibbyggjaren bruker sherpaer fra Nepal som arbeidere. De er trent til denne type arbeid og utfører tørrmuringen på en måte som tilsvarer det vi ønsker å gjenskape i den omtrent 200 år gamle vegen, helt uten bruk av moderne kjøretøy. Unntaket var vegen gjennom Vindhellaskaret, der man flere ganger tidligere har kjørt med store maskiner og allerede laget en del trykkskader. Her kjørte vi inn en gravemaskin mens det var tele i marken for å redusere skadeomfanget. Denne gjorde unna de tunge løftene, mens steinene omhyggelig ble plassert manuelt av sherpaene for å få til et mest mulig riktig resultat. I Vindhella kunne vi også kjøre inn ny stein. Men vi var påpasselige med å finne lokale steinsorter av samme type som opprinnelig var brukt.

For å få opp den framtidige kompe-

tansen på veghistorisk tørrmuring, var det samtidig viktig at kunnskapen også ble overført til lokale håndverkere. Vi arrangerte derfor to år på rad veghistoriske tørrmuringskurs hvor man lokalt fikk disponere flere av plassene.

### **LAUKEBERGBAKKEN**

Restaureringen av Laukebergbakken i Galdane er det største, og kanskje mest imponerende enkelttiltaket som ble gjort langs kongevegen. Bakken er en del av en vegomlegging som fant sted rundt 1840 fordi den gamle kongevegen fra 1795 i lia ovenfor ble for farlig å bruke. Men denne vegbiten levde kortvarig. Alt i 1845, etter bare fem år, ble hele hovedvegen lagt om fra Galdane til Seltåsen på andre siden av dalen.

En gang etter at vegen ble lagt ned har et stort steinras truffet Laukeberg-





Sherpaene i full gang med å bygge opp igjen Laukebergbakken for hånd.  
(Foto: Jan Adriansen)

bakken og forskjøvet vegmuren. Dette gjorde vegen så ustabil at store deler hadde rast ut, og det som sto igjen var så ødelagt at det måtte bygges på nytt.

På forhånd var det få som trodde det var mulig å få tilbake Laukebergbakken uten bruk av gravemaskin og tilkjørt stein. Men med enormt pågangsmot satte sherpaene i gang arbeidet hvor de stein for stein, bokstavelig talt, bygde opp hele Laukebergbakken for hånd. En utrolig prestasjon når man tenker på store mengder av steinen som opprinnelig lå her var forsvunnet ned i det bratte sideterrenget.

### **STORE OG VETLE SOKNI BRU**

Da prosjektet startet opp visste man ikke hva slags typer bruer som var i bruk langs kongevegen på slutten av 1700-tallet. Men i generalvegmester Hammer sin «Instrux til vegarbeidet» fra 1794 (tilsvarende en vegnormal i dag) står det en detaljert skriftlig beskrivelse av hvordan bruene skulle være. Denne beskrivelsen dannet grunnlaget da Rune Nicolaysen i Lærdal kommune satt opp de to første kongevegbruene på gamle brukar over Oddedøla nedenfor Maristova i 2013.

Senere gikk vi enda grundigere inn i beskrivelsene og fikk, i samarbeid med brueksperter, omformet dem til moderne brutegninger som vi deretter rekonstruerte de to Soknebruene i Galdane ut fra. De er laget så nært opptil de opprinnelige bruene fra 1795 som mulig, både byggeteknisk og materialmessig. Som eksempler på dette kan nevnes at spikrene i bruene er nøyaktige kopier av spikre vi har funnet langs kongevegen. Boltene i

Store Sokni bru under bygging. Øverst er det vestre brukaret bygget opp igjen, mens det østre må vente til vegbanen er ferdig restaurert. I midten er vegen og brukarene nesten klare til å ta imot Store Sokni bru, som nederst er montert etter en detaljert beskrivelse fra generalvegmester Hammer sin vegnormal i 1794. (Fotos: Jan Adriansen.)



langåsene har kiler istedenfor skruer med gjenger, og er spesialtilpasset på stedet. Og bruene har fått håndmalte monogram og innskripsjoner på de særegne endestolpene.

Det lokale firmaet Alle Gode Ting er Tre fra Vang sto for arbeidet med brukonstruksjonen på de to Soknebruene, mens Stibyggjaren totalrestaurerte brukarene. Spikre og bolter er smidd av smeder og elever på tradisjonshåndverkssenteret Hjerleid på Dovre. Brutegningene er nå offisielt godkjent av Vegdirektoratet og kan brukes på andre historiske veger fra denne perioden. Kongevegbruene er vekket til live igjen!

## ERFARINGER

Restaureringen av kongevegen over Filefjell er det største av sitt slag som er gjennomført i Norge, og mange gode erfaringer er plukket opp undervegs. For eksempel tommelfingerregelen om at 75% av tiden går med til å finne stein,

25% til selve tørrmuringen. Eller at skadene som er synlige på utsiden av vegen nesten alltid viser seg å være mye større når man «åpner» den opp.

Men den viktigste lærdommen å ta med seg videre, er kanskje at det også i dag ER mulig å restaurere historiske veger på vegens premisser!

## KILDER

Eikehaug, Tine og Adriansen, Jan (2011). Kongevegen over Filefjell. Forprosjektet – et mulighetsstudie. Inneholder også en lengre, detaljert kildehenvisning.

Hammer, Christopher (1794). Instrux og almindelige Regler, hvorefter Landevejene og Broerne udi Bergens Stift skal arbejdes. Generalvegmesterarkivet. Original på Statsarkivet i Bergen. Også gjengitt i Medelelser fra Vegdirektøren 1938, s 12

Diverse brev og skriv fra vegarbeidet. Blant annet fra Generalvegmesterens arkiv (1768-1832). Statsarkivet i Bergen.