

Chausséen fra Christiania til «Hjertet af Smaalenene».

Historien om veien og brødrene bak veiprojektet.

Asbjørn Hjorthaug, Hobøl Historielag.

«Den nye Chausse fra Sæterstranden paa Liabroveien til Krogstad er nu aabnet for Færdselen. Man kan saaledes nu kjøre paa Chausse fra Alunværket i Oslo lige ved Gaarden Lian langs Elven, som driver Liansbrugene, op til Gjersjøen igjennem Oppegard og videre igjennem Nordby ved Skydsjordet og gjennom Aas og Krogstad til Asper Bro kort østenfor Krogstad Kirke, omtrent 3 Mile herfra. Siden har man en Mils gammel Bygdevei, som til dels især udenfor Skydsskiftet i Haabøl er i den sørgeligste Forfatning, hvorefter man støder paa Chausseen ved Knapstad i Haabøl. Denne Chaussé fører igjennem Spydeberg Præstegjeld over den smukke Bro ved Fossum Fossen over Glommen, igjennem Aschim og Eidsberg til Momarkeds Exerцерplads. Sidste Storthing bevilgede Midler til Oparbeidelsen af den manglende Mil paa denne Chausse, hvor Arbeidet allerede isommer har været i fuld Gang. Naar det bliver færdig, har man omtrent 6 Miles Chausse til Hjertet af Smaalenene.»

Christiania Adresseblad, torsdag den 8. november 1860.

En chaussé er en bred landevei med et fast og støvfritt dekke og med grøfter på sidene. Veien var av grus eller pukkstein (makadamisering) eller var belagt med brostein. Den skotske ingeniøren McAdam revolusjonerte veibyggingen med dette systemet på 1820 tallet. Ingeniørløytnant og senere veidirektør Christian Wilhelm Bergh født i 1814 i Hobøl, tok i bruk denne metoden i byggingen av Ljabruchausseen langs Oslofjorden som var ferdig i 1850. Det var hans første store mesterverk. Dette ble modell for andre hovedveier i landet.

Fra Ekeberg-kleiva til Ljabruchausseen.

Helt siden sagatiden har veien fra Oslo-området til Østfold gått via Ekeberg, ofte

benevnt som kongeveien. Særlig berømt var den bratte bakken fra byen og opp til



Ljabruchausseen langs Oslofjorden med Slottet i bakgrunnen, fra Skilling-Magazin, Årgang 33, I, 1867 (Digitalmuseum)

Ekeberg, Ekeberg-kleivene. De bratte bakkene fra Ljabru opp mot Ekeberg var like krevende. I 1840 årene ble det reist spørsmål om å legge om veien nede langs fjellsiden, langs Bunnefjorden. Ingeniør C.W. Bergh la fram i 1847 et nytt planforslag om en 6,25 m bred chaussé og med største stigning 1:20. Det ble stor strid om planen som var et kostbart prosjekt. Men etter 2 år og en arbeidsstyrke på 5-600 mann, stod Ljabruchausseen ferdig i 1850. Denne veien satte helt nye standarder for veibygging i Norge. Veiene ble forberedt og planlagt til minste detalj. Bergh hadde utarbeidet matematiske beregninger i samarbeid med matematikeren Ole Jacob Broch. Han kom fram til at et stigningsforhold på 1:20 var

det ideelle både for vannavrenning og for transportøkonomien. 100 hester kunne på den nye veien trekke like mye som 450 hester på den gamle og bratte veien. Pr. dag kunne dette utgjøre en innsparing på 127 1/2 hest. Det var ikke mulig med fulle lass i Ekeberg-kleivene. Dessuten ble det nå mulig med helårstrafikk. Vinterveiene til Christiania gikk på Bunnefjorden på isen. Bergh mente at dette ga så mye innsparing at en ville tjene inn igjen anleggskostnadene og vedlikeholdet, samtidig forrente en kapital av det dobbelte av kostnadene med veien.



Egebergbakken 1800 Wergmann, Oslo Museum

Endelig veg fra Oslofjorden til Momarken.
«6 Miles Chaussee til Hjertet af Smaalenene.»
 Ljabruchausseen var bare en liten del av ingeniørkaptein Berghs veiprojekt fra

Kristiania til Karlstad. Neste etappe gikk fra *«Sæterstranden paa Liabroveien til Krogstad»*, eller fra Sæterstranden til Asper-Bro. Helt fra begynnelsen av 1840-årene var det foretatt undersøkelser om nye traseer for vei fra Oslo til Skyssjordet (Melleby) ved Nordby i Ås. Fra Hobøl var det mange som reiste til Christiania med hest og alt i 1840 rettet formannskapet i Hobøl en bønn til amtet om å flytte skyss-skiftet på Ski til Kråkstad. Det var nesten umulig å få fram et høyllass til Christiania via Ski. I 1845 var det et forslag oppe om vei fra Christiania og over Glomma via Vittenberg bro. Veien skulle da fortsatt gå langs den gamle traseen gjennom Vegger og mot Hovin kirke. Formannskapet i Hobøl var ikke enig i denne prioriteringen. Den kom bare til gode for seks oppsittere i Tomter. Da var det langt bedre for hele kommunen at det ble prioritert en omlegging av bakkene ved Ekeberg og Ljabro. Forbindelsen til hovedstaden var og ble det viktigste for Hobøl. I mai 1847 kom ingeniørkaptein Bergh med sin innstilling om en forbedret veiforbindelse fra Kristiania til Karlstad i Sverige og de østliggende distrikter i Akershus og Smaalenene.

Mannen bak veirevolusjonen i Norge.

Christian Wilhelm Bergh, Norges første veidirektør.

Mannen bak veiutbyggingen fra Christiania til Momarkedet, *«Hjertet af Indre Smaalenene»*, ble født inn i en urolig tid fredag 9. september 1814 på gården Skjellfoss i Ytre Hobøl. Det var det første barnet til Mathias Munk Bergh fra Moss og Antoinette f. Schnitler fra Rygge. Vi er midt inne i krigen med svenskene. På denne dagen, 9. september, er det følgende notis i Christiania Intelligenssedler: *“Musqueteer No. 184 Peder Larsen af min anfortroede Division har i gaar paa Vaterlands Torv funden en Parapluie, som kan faaes tilbage hos Undertegnede, naar kjendemærkerne opgives, imod en passende Findeløn og dette Avertissements Betaling. Christiania den 9de September 1814. Blich, Capitain.”* «Blich, Capitain» er den samme kaptein Blich som deltok i slaget i fremste linje på Langnes med sine 200 mann og 2 kanoner nøyaktig en måned tidligere. Han havnet i nærkamp med en svenske som stakk han i brystet med bajonetten. Lykkeligvis berget han seg ved at bajonetten traff hans lommebok med mynter i. Det var oberst Diderik Hegermann som ledet den norske

styrken og fikk æren av å ha drevet svenskene på flukt. Den 9. september var det gått 25 dager siden konvensjonen i Moss var ferdig forhandlet. Da ble det trukket en demarkasjonslinje mellom norske og svenske soldater fra Son og nettopp gjennom gården Skjellfoss over til Spydeberg kirke og nordover langs vestsiden av Glomma til Kongsvinger. Fra hovedkvarteret den 16. august kom det følgende beskjed: *«Da ifølge den med Sverig sluttede Vaabenstilstand Tropperne inden i Morgen Eftermiddag Kl. 4 skal have forladt det neutrale Gebeet og trukket sig tilbage over den overeenskommende Demarkations Linje»*. Oberst Hegermann var med sine soldater i Svinndal da han fikk ordren. Han tok omveien om Moss til Hobøl for på fortest mulig måte å komme seg ut av nøytral sone. Sammen med 2. feltbataljon av Bergenhussiske regiment innkvarterte han seg på Hobøl prestegård den 18. august. Her ble styrken et par dager før regimentet begav seg på hjemvei til Vestlandet, en 4 ukers hjemreise for slitne soldater. Alle troppene som kom langveis fra ble sendt til deres hjemsteder. Det var de lokale styrkene som måtte overvåke fredslinjen.

Hjemmedåp for Christian Wilhelm.

Christian Wilhelm ble av en eller annen grunn døpt hjemme den 16. september 1814 og først skrevet inn i kirkeboken ved stadfesting i Hobøl kirke den 15. mai 1815. Hjemmedåp skjedde først og fremst ved at barnets liv stod i fare. I et lengre avisinnlegg datert 22. september 1815 i Det Norske Nationalblad (publisert 11. juli 1816), har Mathias Bergh et forslag til Stortinget om at det må tilsettes en jordmor i hvert sogn. Som begrunnelse skriver han: *«at jeg, som Landmann, har følt det ængstelige og skræksomme af første Posts Mangel»*. Han kommer med en plan til hvordan det hele kan finansieres. Og om det skulle koste noe, hva gjør vel det: *«Ja, om det og blev meer, hvem vilde see saa nøie derpaa, for at have Sikkerhed, næst Forsynets hjælp, for en kjær Kones og Barnets Frelse og vedvarende Helbred, der nu i de fleste Sogne er underkastet Tvivl, ja den meest skræksomme Ængstlighed, og i farlige Tilfælde den visse Død..»* En tilleggs forklaring kan være urolige tider med demarkasjonslinjen og troppestyrker i disse ukene noe som følgende avisinnlegg datert tirsdag 13. september i Christiania Intelligenssedler av hans far, Mathias Bergh, bærer bud om: *«Paa Skjelfos Gaard. Haabel*

Sogne ytre Fjording, ¼ Miil fra Skydsstedet Saxebøl, er sidst i August d. A. af det Oplandske Regiment igjensat 2de Arbeidskjærrer, med kjendetegn: den ene rødmalet, med et Slags hvidmalet Løvverk på Kisten, og Jernaxel; den anden simplere, med 2de udstaaende Haandtag paa kisten og Jernaxel, begge for Tiden i ubrugbar Stand. Tillige er ved Gaarden funden en Underjæger-Sabel, med Mærke: N. J. E. D. No. 26, uden Skede. Hvilket Alt, med behørig Attest af Præst eller Lensmand, at Afhenterne ere de, de give sig ud for, skal udleveres af Gaardens Beboer. M. Bergh». Når dåpen var foretatt, ventet en til vinteren var over med å ta med barnet til kirken. I kirkeboka er da følgende faddere oppført: *«Hr Statsraad Hegermann, Hr Amtsmann Sibbern, Hr Christian Bergh, Jomfr. Olea Bergh, Madame Bergh, Hr Proust Schnitler, Fru Proustinde Schnitler, Jomfr... Schnitler»*. Det var storveis å ha slike faddere. To av dem var eidsvollsmenn. Oberst Diderik Hegermann har vi alt fortalt om. Han representerte Opplandske regiment på Eidsvoll. Han var bror til Christian Wilhelms oldemor på morssiden, Anne Elisabeth Hegermann. Valentin Christian Wilhelm Sibbern var valgt til Eidsvoll som representant fra Smålenenes

amt og som representant for Akershus ridende jegerkorps hvor han hadde majors grad. Han bodde på Værne kloster og den 28. november 1814 ble han utnevnt til amtmann over Smålenenes amt. Senere ble han amtsmann i Akershus amt. Christian var oppkalt etter sin farfar Christian Bergh og mellomnavnet fikk han sikkert fra sin morfar.



Skjelfoss gård ca. 1900- Hobøl Historielag

Gårdbruker og overtollerbetjent Mathias Munch Bergh.

Skjelfoss gård ligger ved siden av fossen med sagbruk, møller og tømmerlense. Biskop Jens Nilssøn forteller i sin visitasberetning fra 1590-årene at det var 5 sager ved Skjelfoss. Skjelfoss og omliggende gårder med rettigheter til sagbruk og vannkraft, hadde opp gjennom årene hatt

rike borgere i Son, Christiania og Moss som eiere. Christian Bergh (f. 1747) var en kjent kjøpmann og sagbrukseier i Moss. Mye tyder på at han tok over Skjelfoss i 1788. I folketellinga 1801 finner vi han boende i Storgaten 14 i Moss sammen med kona si Olea Mathea Koch Bergh (gift 14.8.1775), Mathias (19 år), Karen Christine (22 år), Anne Grethe (12 år) og Olea Thun (7år). 28. november 1813 giftet Mathias seg med Elisabeth Schnitler (f. 24. september 1772), datter av prost og sogneprest i Rygge, Paul Fredrik Wilhelm Schnitler. Han overtok ansvaret for Skjelfoss gård og ble gårdbruker. I april 1823 ble han utnevnt til «Over-Told- og «Consumtions-Betjent ved Holmestrandes Toldsted». Han flyttet nok da til Rødstangen på Hurum, men mye tyder på at han fortsatt hadde noe ansvar på Skjelfoss. 8. januar 1830 flyttet han med familien til Kristiania som overtollerbetjent. Her gikk det bare 2 år så ble han syk og døde 10. juli 1832, en «blid og rolig død». Christian Wilhelm var da 18 år. Han hadde ei søster, Olea Mathea Christiane, som var født 1. november 1816 i Hobøl og 2 år yngre og to brødre Paul Fredrik Elisa Bjørnstjerna f.1823 og Anton Mathias f. 1828. Alle tre brødrene hadde gode evner, så selv om mor nå var enke, måtte familien likevel ha en

god økonomi siden guttene fikk militærutdannelse og ble ingeniører. Paul Fredrik Elisa Bjørnstjerna fullførte den militære høyskolen i 1847 og fikk kapteins grad 1858. Han arbeidet i vegvesenet fra 1843 og til sin død i 1882. Han var både veiassistent og anleggsbestyrer med bl.a. ansvar for veianlegget fra Knapstad til Brennemoen. Anton Mathias ble uteksaminert fra krigsskolen i 1849 og etter hvert oberstløytnant og arbeidet i vegvesenet fra 1851 og fram til 1870. Han var bl.a. amtsingeniør i Buskerud og hadde ansvar for byggingen av Kongsvingerbanen.



Han ble ansatt ved jernbaneanleggenes hovedkontor i Christiania. Dessuten var han en fremragende tegner og landskapsmaler. Han var tegnelærer ved den kvinnelige Industriskolen i Christiania og ved krigsskolen. Han gikk i lære hos bl.a Gude og i Düsseldorf vinteren 1850-51. Han laget bl.a. også flotte tegninger av vegredskaper som er bevart.

C. W. Bergh – landets første veidirektør.

Christian Wilhelm var nok ikke eldre enn 13-14 år da han gikk på Den kongelige Norske Krigsskolen i Christiania og ble offiser 19 år gammel i 1833. Krigsskolen var den høyeste realfaglige utdannelsesinstitusjonen før 1910. Han ble tilsatt som sekondløytnant i artilleribrigaden i 1833, i Ingeniørbrigaden i 1839 og var premierløytnant samme sted fra 1845. Her arbeidet han mest av alt med veier. Det var de militære som hadde utdanning og ingeniørkompetanse til dette. Etter hvert ble det flere og flere sivile som studerte ute i Europa. Christian Wilhelm tjenestegjorde ved ingeniørdetachementet både i Horten og Trondheim. Han hadde ansvar for årlige reparasjoner av Kongsvinger festning og med broer i Østerdalen, Smaalenene, Buskerud og Haugesund. Ved kongelig resolusjon av 13.

januar 1852 ble han ansatt som «Indredepartementets Assisten i Vejvæsenets Anliggender», og i 1864 ble han konstituert som Norges første veidirektør. I 1840 reiste han til Sverige for å studere Ingeniørvesenet og i 1856 foretok han en studiereise til Tyskland for å sette seg inn den nye utviklingen av vei og jernbane. Spesielt var han opptatt av utviklingen i Frankrike, hvor det var bygd ut et utmerket veinett etter chaussé-prinsippet der veiene føyde seg fint inn i terrenget. I stillingen som veiassistent viste han seg som en dyktig administrator og en med stor arbeidskapasitet. Han ble utnevnt til kaptein i 1853 og i 1862 til major. Under Christian Wilhelm Berghs tid ble det et tidsskille når det gjaldt veibygging over hele landet. Som vi allerede har nevnt ble hans mesterverk i og med Ljan-Chausséen fullført i 1850. Ett av de største prosjektene hans var omleggingen av veien fra Lillehammer gjennom Gudbrandsdalen til Støren ved Trondhjem med sidelinje til Romsdalen. Et problem for Bergh var at han måtte overlate mye av veivedlikeholdet til lokale myndigheter. De hadde svært ulike prioriteringer på hva som burde gjøres. Bergh interesserte seg for både planlegging og praktisk utføring av veier, vedlikehold og

transportøkonomiske undersøkelser. Han konstruerte veier som fulgte terrenget, «slyngvei»-prinsippet, i motsetning til at veiene fulgte en mest mulig rett linje, selv om dette medførte at de ble svært bakkete i det norske landskapet. Før et veiprojekt ble satt i gang sørget han for at det ble foretatt grundige undersøkelser i marken, og han fikk laget ordentlige tegninger. Bergh innså at et moderne veivesen trengte flinke medarbeidere og la derfor planer for systematisk opplæring av veivesenets personale, både funksjonærer og arbeidere. Han ønsket også å sikre ingeniørenes stilling i veivesenet gjennom å overføre makt fra juristene som dominerte departementet, til fagutdannede teknokrater. Mye ble oppnådd da Veidirektoratet ble opprettet 1864 og Bergh ble konstituert som landets første veidirektør på tross av sviktende helse. Han samarbeidet utmerket med kontorsjef Hans H. Krag som senere ble veidirektør. Samarbeidet var så tett at det kan være vanskelig å skille ut hva som var Berghs og hva som var Krags fortjeneste. Krag gikk inn i hans stilling da han forholdsvis snart søkte permisjon på grunn av sykdom, og han ville ta et utenlandsopphold for å friskne til.

Veidirektørfamilien.

Christian Wilhelm giftet seg i 1845 med Caroline Marie Graah (f 11.11.1814). Hun var en dansk prestedatter og hadde vært gift tidligere. Hennes bror Knud Graah (f 1817) var foregangsmann innen tekstilindustrien i Christiania på 1800 tallet. Han startet opp her landets første tekstilfabrikk og ledet denne i 60 år. Folketelling 1865 viser at Christian Bergh hadde en familie med 4 barn. (1)Emilie Antoinette Bergh (20år) som siden fikk datteren Ragnhild Caroline (f 1879), en kjent operasangerinne og forfatter. (2) Hilde Elisabeth Bergh (18) giftet seg i 1870 med Carl Fredrik Edmund Neupert f.1842. Han var en kjent norsk pianist og komponist som var lærer i Berlin, København, Moskva, Oslo og New York hvor han døde i 1888 etter noen ukers sykeleie. Han samarbeidet med Grieg som dedikerte A-mol konserten til Carl Fredrik som uroppførte denne i København i 1869. (3) Robert Steffensen Schnitler Bergh(15) fikk navnet etter Robert Stephenson som var en engelsk jernbaneingeniør og sønn av Georg Stephenson, damplokomotivets far. (4) Rebecca Bergh (13).

Bru over Glomma.

En av de tingene Christian Wilhelm Bergh var kjent for, var å bygge hengebru. Brua ved Sarpefossen sto ferdig 18. februar 1854. Alt i 1843 ble det av Sarpsborg formannskap sendt søknad til Kongen om bru her. Det gikk 5 år før amtmannen fikk fullmakt av amtstinget til *«å engasjere en kyndig mann til å undersøke hvor det gunstigste brustedet ville være, og til å levere tegninger og overslag over anleggsutgiftene.»* Amtsmannen henvendte seg til Departementet for det Indre. De svarte at Ingeniørløytnant Bergh var *«den eneste mand, Departement bekjendt, som har befattet seg med at forfatte Forslag til Hængebroer»*. Bergh anbefalte linjen over fossen. Det var et sterkt ønske om å få ingeniørløytnant Bergh til å være leder for byggearbeidene, men han var nylig ansatt som statens «Assistent i Veispørsmål» og var den som skulle kontrollere arbeidene. Bergh anbefalte sin nestkommanderende, løytnant Engelstad, som byggeleder og murmester Guttormsen til å ta ansvar for fundamentet. Brua ble bygd i 3 spenn der midtspennet ble en kjedebro båret av to solide jernkjettinger med et spenn på 53 m. 18. februar 1854 stod brua ferdig. Under åpningen sa Bergh at han ønsket at brua

måtte stå i hundrer av år til fedrelandets stolthet og gavn.

Proessen fram til bro over Fossum Foss.

Bro over Glomma i Indre Smaalenene var et prosjekt som var diskutert i 20-30 år før det ble realisert. Fergeturen over Onstad-sund var karakterisert som farlig og krevende for mennesker og dyr. I Morgenbladet for 2.mars 1834 fortelles det som følger: *"Thorsdag Aften den 27.februar sank Fergen i Glommen ved Onstad Sund med 9 Mennesker, 6 hester og Læs. En rask Bonde fra Askim roede ud efter i en Ege og reddede 7 Mennesker. De 5 Hester svømmede til Land, men to Mennesker og 1 Hest blev strømmens Rov, ligesom Læssene med Slæder og Fergen begroves i Flodsengen."* I artikkelen refereres klager over fergefarten, og det tas til orde for en bruforbindelse over Glomma. Ved siden av klagene på selve fergefarten, tas opp *"den svære Læsning, det lange Ophold, det drukne Selskap av Bønder med Reisebrændevin fra Byen og ofte fordrukne Færgemænd."* Allerede i 1831 hadde det vært forslag om å erstatte ferga over Onstadsund med ei bru ovenfor eller nedenfor sundet. Året etter kom det opp alternativer ved ingeniør-kaptein Garben

med en kjedebro av jern og en trebru ved Fossumfossen eller en trebru ved Vittenbergfossen. I 1834 ba amtet om nærmere planer for kjedebro alternativet. Dette ble altfor kostbart og trebru over Vittenbergfossen ble anbefalt. I 1837 ble det sendt søknad om at staten måtte finansiere denne brua, men søknaden ble avslått. Saken gikk fram og tilbake, nå med flere alternativer. I 1840 skulle formannskapet i Hobøl uttale seg om det å føre bro over Glomma ved Onstad-sund. Hobøl mente at Solbergfoss var den beste plassering, fordi dette stedet kunne ses som et midtpunkt for de fleste og mest trafikkerte veiene i amtet. Nå kom ingeniørløytnant Bergh inn i bildet for å vurdere alle tre alternativene. Bergh la fram sine planer for amtstinget i 1841 og anbefalte bru over Solbergfossen. Samtidig ble det bygget en privat bro over Vittenbergfossen ved sundeier Hans Kaatorp. Den ble ferdig i 1842. Saken ble på ny utsatt i amtstinget og det forelå forslag om å kjøpe denne brua. Men saken stoppet opp. Mye tydet på at staten etter hvert ville ta på seg kostnadene med bygging av bruer i og med ny veilov. I 1847 var det en sak i amtstinget som Bergh stod bak, vedrørende plan for ny og kortere veitrase mellom

Christiania og Karlstad. Bergh gikk inn for å beholde eksisterende hovedlinje, men han ville flytte deler av den nordover. Den skulle gå ved enden av Mjær og opp til Lyseren, over Haugen gård, over Vittenberg bru og til Mørktvedt i Askim. Bergh var i utgangspunktet skeptisk til Fossum alternativet bl.a. på grunn av at det ble lengre veg fra Christiania og fordi det ville bli store og krevende stigninger til Glomma på begge sider med påfølgende store skader på dyrket mark. Et tredje alternativ var bru over Solbergfossen. Diskusjonene gikk høyt i avisene med flere innsendere. Uenighet om avtaler og finansiering gjorda at saken igjen tok tid og ble utsatt. Akershus amt kunne ikke finansiere sin del av vegen. Departementet så nærmere på planene om hovedvegforbindelse fra Oslo til Karlstad. De ville ha chausseedekke (pukkstendekke) på hele strekningen til Mørktvedt. Dette økte kostnadene og departementet ville ta et mindre veistykke først. Dermed ble Ljabruchausseen bestemt og realisert. Amtet fikk i 1849 beskjed om at Vitteberg bru måtte ombygges og at vegene skulle ha en større standard en tidligere planlagt. Amtstinget ville da ha utredet et nytt alternativ over Solbergfossen. Bergh mente at dette var et bedre alternativ både når det

gjaldt lengde og stigning, men den var noe dyrere enn linjen over Vittenberg. Mens Bergh tidligere hadde frarådet bygging av bru over Fossumfossen, ble han nå mer positiv til dette. Problemer med stigningen på begge sider kunne løses og dette alternativet hadde en klar fordel for amtet som helhet. Han var derfor inne på at det burde bygges to bruer, en ved Fossum og en opp mot Øyeren. Men mye skjedde. Vittenbergbro ble ødelagt av flom. Akershus amt vedtok å forlenge Ljabruchausseen til Ski noe som gjorde Fossum alternativet mer fordelaktig. I 1852 kom den nye veiloven og hovedvegsbruer skulle finansieres av stortinget. Stortinget ønsket i 1854 en plan for bro over Fossumfossen. Dette fikk også sin tilslutning i Smaalenenes veikomite.

«Kjædebro» eller «en Wiebekings Træbuebro».

i 1853 utarbeidet Christian Wilhelm Bergh, nå «Assistent i Veivesenets Anliggende», tegninger og planer for en kjedebro i ett spenn over Fossum-fossen. Samtidig forelå det planer om opparbeidelse av vei fra «*Pladsen Brennemo i Eidsberg til pladsen Knapstad i Hobøl*» utarbeidet av løytnant F. Bergh, bror til Christian Wilhelm Bergh.

Planene fikk sin tilslutning av amtstinget og stortinget. I Morgenbladet onsdag 20. september 1854 var det en helsides annonse med utlysning av anbud over Fossum bro sammen med bru over Glomma ved Kongsvinger: *«Licitation* over 2 Broer over Glommen. Efter Bemyndigelse af Indredepartementet bekjentgjøres herved, at der vil blive afholdt Licitation over samt over en Kjædebro over Glommen ved Fossum Fos mellem Askim og Spydeberg i Smaalenens Amt i eet Spænd paa 100 Alen med 4 smedede Jernkjæder af til sammen 84 tommer Gjennemsnit og Pillarer af støbte hule Jernrør, hvis største Stykke har en Længde af 11 Fod 4 Tommer, alternativt enten med Tillæg af Materialer eller alene over Leveranser af de sidstnævnte, nemlig:..... (* innhenting av anbud)* Så følger en detaljert beskrivelse av alt som trengs av smidd jern, støpegods, trematerialer og helt ned til den minste spiker. *«... Tiden og Stedet for Licitationernes Afholdelse, som formeentlig vil finde Sted i Midten af Oktober Maaned, skal blive nærmere bekjendtgjort i dette Blad. Christiania, den 18de September 1854. C.W. Bergh.* Eieren av Fritzøe Værk ble godkjent som entreprenør. De hadde bygd den nye Sarpsborgbrua. Løytnant Engelstad ble

anleggsbestyrer. Arbeidet ble påbegynt høsten 1854 med 200 mann, og de var godt i gang med fundamentene da Veiasistenten, kaptein Bergh, kom på en inspeksjon i slutten av januar 1855 som fikk store konsekvenser. Han skriver en rapport den 5. februar 1855 til Indredepartementet kunngjort i Aftenbladet tirsdag 13. februar 1855. Han forteller at opprinnelig ble det undersøkt muligheter for en trebro med to spenn og ett brukar i midten av fossen siden det var billigste løsning. Men selv ved laveste vannstand lot det seg ikke gjøre å få plassert et slikt brokar. Derfor var han *«nødsaget til at foreslaa Elven overbyget med en Kjedebro i et Spænd paa 100 Alens Længde mellem Ophængningspunkterne, uagtet Omkostningerne derved vilde blive betydelig forøgede.»* Så er det at han ser nye muligheter: *«...fandt jeg imidlertid, at Elvens Vandstand for Øieblikket er saa ualmindelig lav – formentlig som en Følge af den tørre Sommer og Høst samt af den tidlig indtrufne og usædvanlig stadige Vinter, som iaar finder Sted – at der under Forudsætning af, at samme lave Vandstand endnu nogen Tid vedbliver, vil være Adgang til at faa et Midtkar opført i Fossen paa saadan Maade, som gjør en Trækonstruktion hensigtsmæssig og andvendelig, og da man*

ved at benytte denne Anledning, som nu saa uventet tilbyder sig, vil kunne indspare en betydelig Pengesum ved at bygge en Træbro istedenfor Kjedebroen» Dette på tross av det tap som blir da arbeidene alt har startet opp med kjedebruprosjektet. Det er to vesentlige betingelser som må oppfylles for at trebro skal være lønnsomt. *«Midtkarret»* må stå midt i elveleiet for å få det til å passe med spennviddene for en treoverbygning og at bygningsstillaser kunne oppføres på en billeg måte. Det var gjort grundige forberedelser før dette forslaget ble fremmet med beregninger og kurvekart. Bergh drøfter ulike vannstander, strømmetning og vannmengde. Han må ta mange hensyn også tømmerfløting, slik at tømmer ikke henger seg opp i brokaret og blokkerer. Siden vannstanden nå har vært så lav, har det vært mulig å kartlegge bunnen tilstrekkelig og undersøkelsene viser at det vil la seg gjøre å få opp stillas til en langt gunstigere pris. Så går Bergh over til å drøfte økonomien i prosjektet. Første sak er hvilken type trebro en skal velge: *«Af de to Brokonstruktioner, som der i nærværende Tilfælde kan blive Spørsmaal om, nemlig den Høvske og den Wiebekingske, antages den sidste at burde foretrækkes fordi den er bekvemmerer for*

Færselen, har et bedre Udseende, og derhos er billigere at udføre samt lettere at skaffe Materialer til.» Han velger den «*Wiebekingske*» broen. Denne byggemåten har navn etter en tysk arkitekt og bruingeniør som er kjent for sine brutegninger og konstruksjoner, Carl Friedrich von Wiebeking født i 1762 i Pommern. Arbeidsbestyrer, ingeniørløytnant Engelstad har beregnet en slik trebru vil koste 11.320 Spd. mot 19.150 for kjedebroen. Han påpeker også at prisene på jern har steget så mye den siste tiden at det vil bli kostnadsøkning på jern og andre materialer på over 6000. Den totale besparelsen vil bli på over 17.000 Spd. med å stoppe prosjektet med hengebrua og erstatte den med ny trebro. Det neste er da om vedlikeholdskostnadene vil bli større med en billigere løsning. Konklusjonen på dette er at det ikke er noe forskjell i vedlikeholdsutgiftene da det er betydelige: «*Omkostninger, som er forbundet med Kjedeværkets stadige Tilsyn med Oljemaling, i hvilken Henseende bør bemærkes, at Overfladen af Kjædeværket og af Træbroens ydre Beklædning er omtrent lige stor nemlig 1800 Alen, hvorimod det første kræver langt hyppigere, omhyggeligere og vanskeligere Overmaling end den sidste.*». Bergh antyder

at brodekket vil fint kunne stå i 40 år med forsvarlig vedlikehold. For Amtskommunen som har ansvaret for vedlikeholdet, vil dette bety store innsparinger over år. Til slutt påpeker Bergh at entreprenøren Fritsø Værk må få en erstatning for avbrudt kontrakt. Firmaet har tross alt startet opp med arbeidet med en kjedebro. En måtte regne med 2000 Spd, i erstatning til firmaet og avbrytelse av kontrakt. Ingeniørkaptein Bergh beklager dette tapet, men han sier at uten at arbeidet hadde vært satt i gang kunne heller ikke dette billigste alternativet blitt realisert. Han tilrår så «*at der i stedet for den projekterede Kjedebro over Glommen ved Fossum Fos bliver opført en Wiebekings Buebro med et Midtkar og to Aabninger paa 60 Alen.*». Samtidig sier han at fundamentet for et midtkar allerede er plannert og at alt står klart til å starte opp med byggingen av stein. Den ligger ved den allerede oppførte delen grunnmuren for hengebroens østre landkar. Det er den eneste av arbeidet som må omgjøres. Departementet arbeider raskt. Rapporten den 10.februar kom følgende innstilling: «*At det bestemmes, at der i stedet for en Jernhængebro, som ved konl. Resol. af 7de Oktober f. A. er befaleet at skulle opføres over Glommen ved Fossum Fos i den nu*

under Anlæg værende Hovedvei fra Brændemoen i Eidsberg til Knapstad i Haabøls Præstegjeld, Smaalehnenes Amt, bliver at opføre en Træbro efter det wiebekingske System, overenstemmende med Ingeniørkapitain C. W. Berghs Forslag af 5te Februar d. A.»

Meldingen kom fra «*Chefen for Departementet for det Indre*» den 15. april 1855, kunngjort i Morgenbladet mandag 16. april 1855.

Det viser hvilken enorm tillit og autoritet veiingeniør Bergh hadde. Berghs rapport er punkt for punkt tatt med i innstillingen.

Arbeidet som startet høsten 1855 stanset. Firmaet som utførte jobben fikk erstatning og en kunne nå forberede ny bro. Vannstanden fortsatte å være lav, så en måtte arbeide raskt. Bruanlegget ble gjort ferdig på kort tid, og alt var på plass mai 1856. Det gikk også fort med tilstøtende veier takket være at bøndene var pålagt gratis veiarbeid. 700 «*karle og heste*» ble utskrevet fra Eidsberg, 300 fra Askim og 400 fra Spydeberg. Alle måtte stå på til veien var ferdig. I Morgenbladet søndag den 27de Juli 1856 kan en lese litt om hvordan arbeidet med brua har gått. Etter under 2 år er den så å si ferdig. «*Den nye Bro over*

Glommen ved Fossum Fos, der skal afløse det nuværende Færgested ved Onstad Sund, er nu færdig og kan i Begyndelsen af næste Maaned ventes aabnet for Trafikken, da til denne Tid den nye Vei paa begge Sider antages at være farbar.»

Brobanen ligger omtrent 66 Fod over Glommens Lavvand og bæres i 2de Løb af 8 Plankebuer paa 120 Fods Spænd, der hvile paa 2 Landkar og 1 Midtkar, til sammen indeholdende over 600 Kubikfavne Graastens- Muur. Midtkarret, der er opført paa et, kun ved særdeles lav Vandstand synligt, Skjær i Elveleiet, er henved 50 Fod høit og indeholder over 100 Kubikfavne Muur. Dette storartede Værk skal have kostet omtr. 18000 Spd. og er udført efter Ingeniørkaptain Berghs Prospekt. Ingeniørlieutenant Engelstad, der tilforn har forsestaaet Bygningen af den smukke Kjædebro over Sarpsfossen, har ogsaa ledet Bygningen af denne bro....

Det har ikke vært et lett prosjekt. «Glommens Bredder ere paa dette Sted særdeles høie og steile, ja tildeels udoverhængende, saat Udgangen til Arbeidsstedet ved det vestre Landkar kun var mulig ved Anbringelsen af en omtrent 60 Fod høi Trappe langs den lodrette

klippevæg. Paa denne side er nu Veie paa et Stykke til dels sprængt ind i selve Fieldet og tildeels opført paa en mægtig Jettee, hvis Fod gaar lige ned i Elveleiet. Savel Veien som Broen gjøre et storartet Indtryk, der staar i den bedste Samklang med de imponerende Omgivelser.»

Underarbeidet var det behov for å frakte matriell og folk over elva. Dette ble løst med en enkel taubane: «Da Forbindelsen mellem begge Elvebredder under Arbeidet kun var mulig over et Færgested længre nedenfor Brostedet og i Flomtiden endog maatte skje over Onstad Sund, 1 ½ Fjerdings ovenfor Brostedet, istandbragte Lieutenant Engelstad en egen kommunikation ved at spænde et langt Staaltraadtoug mellem de steile Bredder over Elven, hvori blev ophængt en kurv i tvende Blokke. I denne førtes deels Folk og deels material daglig frem og tilbage over Elven under Arbeidet.»

Overlevering av ny vei og bro.

Arbeidet med veien fra Knapstad til Momarken og Fossum bru pågikk parallelt. Den 31. august 1857 overleverte premierløytnant F. Bergh både den nye veien og brua til konstituerende amtsmann i Smaalenene, fogd Grundt og veiinspektøren kaptein Scharfenberg sammen med

lensmennene og ordførerene i Eidsberg, Askim og Spydeberg. De feiret det med middag på Henstad hos Løytnant F. Bergh, Av ordfører fra Askim, overjeger Berg, ble løytnant F. Bergh takket for måten han hadde ledet hele arbeidet på.

Deretter var det befarings. Kaptein Scharfenberg var storfornøyd og uttrykte sin «Tilfredshed med Veianlægget, og ytrede, at han fandt Veibanen fortræffelig». Den nye veien fra Knapstad til Eidsberg hadde en lengde på 28.182 Alen eller omtrent 1,5 mil. Halvparten hadde en standard som kan kalles chaussé. Hele 42.512 m³ med masse er utgraving og fyllinger, 6377 m³ med fjell er sprengt bort, 2044 m³ med mur er murt opp, 85.864 m³ med håndlaget pukkestein, 394 meter med jern – og steinrekkverk, 16,8 km med lukket rørsystem og 17,8 km med veidekke. Når det gjelder arbeidsinnsats så har det vært 57.467 antall dagsverk med folk i akkord, 20.300 antall dagsverk av folk med dagslønn og 7.133 dagsverk med hester. Overslaget for kostnadene med vei og bru var på 49.750 Spd. I dagens pengeverdi kan det bli i underkant av 10 mill. men en hadde en overskridelse på 20 % noe som skyldes høyere lønninger og kostbar innløsning av grunn. En viktig del av ny måte å bygge vei på er stigningene slik at

en kan ha størst mulig lass på hestene:
«Veiens største Stigning over Dalføret ved Fusk er 1/20, forøvrigt er Maximums-stigningen 1/30.»

Videre beskrives byggemåten slik: «Med Undtagelse af Partiet ved Fossum Bro, hvor der er foretaget store Sprængninger, ligger veien gjennom et vandsygt Leerterrain, der har gjort Anvendelse af en 4 Fod dyb Lukked Rende efter Veiplanets Midte aldeles nødvendig. I Mangel af Steen er denne Rende forsynet i Bunden med en eller flere Ledninger af velbrændte tenggrenske Rør, og Renden forøvrigt fylt med Gruus. Disse render have gjort en fortræffelig Virkning, idet Veibanen stedse holder sig fast og tør og ingensteds brydes af Frosten.»

Om Fossum brua heter det: «Fossum-Broen, der er bygget af Ingen.- Lieutenant J. Engelstad mellem 1854 – 1856, er wibekingsk Træbro, opført i 2 Aabninger a 60 Alens Spændvidde paa et ca. 21 Alen høit Midtkar i selve Fossestrøget. Den udmærker sig ved stor Høide, 30 Alen over Fundamentet, Soliditet og Smukke Forholde, og afgiver i Forening med Omgivelserne, samt den i Fieldet dels indsprængte og dels paa høie Muure opførte Vei, et storartet og smukt Parti. Ved

denne Bro er det besværlige og til dels farlige Onstad Sund sløifet.»

(Morgenbladet no. 273, Onsdagen den 30. September 1857)



Fra Sæterstrand til Asper Bro.

Det var i 1854 at Stortinget vedtok kommunikasjonsplanen fra Oslo til Sverige og bevilget penger til strekningen mellom Knapstad og Eidsberg og til bro over Fossum fossen. Dette arbeidet ble fullført i april 1856 og august 1857. Det som stod igjen var da strekningen mellom Sæterstrand og Knapstad. Det ble stykket opp i 2 etapper. Første del var fra Ljabruchausseen og til Asper bru. Det som da stod igjen var «en midlertidig brugbar Bygdevei, som fører forbi Knapstad i den færdige Vei over Fossumbroen». Dette i følge Morgenbladet 10.11.1860. Christiania Adresseblad skriver

imidlertid den 8.11.1860 at «Siden har man en Mils gammel Bygdevei, som til dels især udenfor Skydsskiftet i Haabøl er i den sørgeligste Forfatning, hvorefter man støder paa Chausseen ved Knapstad i Haabøl.»

Men det var i planen og vedtatt i Stortinget at denne strekningen også skulle bygges ny. Det var flere årsaker til at veien ble bygd i etapper. Jernbanen til Kongsvinger startet opp sommeren 1859 med stort behov for arbeidskraft. En ville prioritere strekningen Ljan til Vaslau bro «hvor den nye Vei overskjærer den gamle Postvei mellem Christiania og Moss». Imidlertid var det «den store Arbeidsløshed, som de trykkede Pengeforholde i 1857 -58 fremkaldte og hvilken man ved de offentlige Arbeider søgte saavidt mulgt at afhjælpe». Dette gjorde at arbeidet med veien fortsatte og i 1859 ble det bestemt at hele veien mellom Sæterstrand og Asperbru skulle bygges og fullføres i 1860. Arbeidet ble påbegynt med full kraft i september 1857 og ledet av kaptein F. Bergh. I en bok utgitt i Christiania 1908 skriver Christer om sine livserindringer. Christer ble født i 1832 på en plass under Vestre Askim i Askim og forteller at han fikk jobb 1. januar 1858 på denne veistrekningen.

Han forteller i detalj om hvordan arbeidet planmessig gikk fram med en arbeidsstyrke på 300 mann. Ingen ting ble overlatt til tilfeldighetene. Det ble bygget arbeidsbrakker for arbeiderne. Christer ble etter hvert oppsynsmann for «stenpukkerne» opptil 160 mann. Det var nøye kontroll på størrelsen og kvaliteten i arbeidet deres. *«Naar han(bestyren) kom for at inspicere min Stenpukkerkoloni, tog han op af Lommen en firkantet Jernring 2 Tommer paa hver Kant, og den Sten, som ikke gik gjennem den var for stor;»*

Når det gjelder avlønning av arbeidere forteller han: *«En Akkordarbeider kunde tjene fra Kr. 1,60 til 1,80, Snedkere og Smede ligesaa, Dagarbeidere 1,20 og Gutter, som bar Minebor mellem Smeden og Minerlagene 0,80.»* Bestyreren hadde 3000 kr pr år og assistentene 1600 – 1800 kr. Christer tjente som oppsynsmann 2 kr pr dag.»

Åpningsfest på Skydsjordet.

Torsdag 8. november 1860 kunne en lese i Den Norske Rigstidende at nå var veien fra Sæterstrand til Asper bru åpnet: *«Efter Bestemmelsen blev Tirsdags aabnet og overleveret til de respektive Kommuner den nye Vei, som danner Begynnelsen af det store nye Forbindelsesled mellem*

Smaalenene og vor Hovedstad. Den, der for ikke ret mange Aar siden skulde du af Byen paa denne Kant, vil endnu med Gru tænke paa de forfærdelige Bakker paa den gamle Vei, blant andre Egebergbakken og Liabrobakkerne, hvilke alene var isand til at hæmme Kommunikationen med Bygderne paa disse Kanter.» Avisartikkelen skildrer den fantastiske veien som nå har kommet, med sin natur og dramatiske byggemåte i sær langs Gjersjøen. Kaptein F. Bergh roses også for sin ledelse av arbeidet.

Åpningsfesten var i form av middag og taler på Skydsjordet. *«Foruden de sædvanlige Toaster for Konge og Storthing udbragtes saaledes Skaaler for Statsraad F. Stang, Amtmand Collet, kaptein og Veidirektør Bergh, Kaptein F. Bergh, der har fungeret som Arbeidschef o. Fl.»*

Fra Asper bro til Knapstad – «Slutstenen i den hele nye viktige Kommunikasjonen»

Det er kaptein C.W Bergh som i et avisinnlegg i Morgenbladet torsdag 1. august 1861 sier følgende: *«Veianlægget mellom Asper Bro og Knapstad, hvilket paabegyndtes forrige Sommer (1859) og som Slutstenen i den hele nye vigtige Kommunikation fra Christiania til Momarkedsplads i Eidsberg maaske er*

paaskyndet mere, hvad Veidækkets Paaførelse angaar, end tilraadeligt med hensyn til Planeringens Sætning.»

I Morgenbladet onsdag den 14. August 1861 kan vi lese at nå er denne veistrekning endelig på plass. *«Ikke mindre end to nye Chausseanlæg blive i disse Dage fuldførte og afgivne til Publikums Benyttelse: det første er Veistykket imellem Aspern Bro og Knapstad, en Strækning af noget over 1 Mil, som forbinder de allerede færdige Chausseer mellem Sæterstranden paa Liabroveien til Aspern Bro og fra Knapstad til Momarkedsplads i Eidsberg, hvilket hele Anlæg blev paabegynt i Aaret 1857, og hvorved Hovedstaden nu ved en 6 Mile lang fortrinlig Chausse er sat i Forbindelse med Smaalenene.»* Avisen skriver videre at det var *«Hr. Kapitain F. Berg»* som hadde ansvaret. Veistykket hadde en kostnad på ca. 40.000 Spesidaler, mens totalkostnaden for den 6 mil lange veien fra Christiania til Momarken hadde kostet omtrent 340.000 Spesidaler. Ca. 65 mill. kr. i dagens penger.

God reklame med en «Chausse fra Kristiania».

I en annonse i Aftenposten 9. september 1872 står det følgende: *«Landhandleri & Meieri, er fra Oktober Flyttedag ledigt til*

*Bortleie, helst paa flere Åar, paa Dammen i Haabøl, 4 Mil **Chausè fra Kristiania**, et særdeles folkerigt og godt beliggende sted. Reflekterende behage at henvende sig til Eieren, der bor på Stedet, eller til Garver M. Hansen, Kristiania.»* Den delen som lå ved Dammen under Lippestad gård, ble kalt Lippestad- Dammen. Det var rundt 1900 betraktet som et handelssted på Knapstad. I Aftenposten søndag 17. mars 1912 kunne en lese følgende annonse: «*Liden eiendom i Hobøl. Lippestaddammen, skyld 6 øre ca 1 ½ maal jord, hovedbygning, udhusbygning, stolebod, springvand og vask i kjøkkenet, brandtakst kr 8830,00, umiddelbart **indtil schausseen**, ca 10. min gang fra det vordende Knapstad stoppested og ca. ¾ time fra Spydeberg st., paavises av eieren paa stedet, og sælges snarest ved lensmann Brøske, Hobøl.*»

Æres den som æres bør.

Den 21. august 1862 ble han utnevnt til ridder av St. Olavs Orden og den 7. august 1863 ble han utnevnt til Ridder av den svenske Sverdordenen.

Selveste Bjørnstjerne Bjørnson hadde en hyllest til Bergh i Morgenbladet 6.12.1857. Morgenbladet gjentatte ganger hadde rakk ned på embedsmenn og da også på Christian Wilhelm Bergh i Morgenbladet

6.12.1857, tok Bjørnson pennen fatt i en artikkel i Aftenbladet i 1859: «*Ingeniørkaptejn Bergh, der har været almindelig anseet som en dugelig Bygherre og driftig Arbeidsbestyrer og paa Grund heraf nydt Storthinghets Tillid i en Grad som meget Faa her tillands, er i Morgenbladet for i Torsdags angrepet paa en saa ublu Maade, at det tør vække farlige Erindringer om lignende Behandling af saa mange Andre.*»



Av Knud Bergslien - Oslo Museum

Journalisten og forfatteren Aasmund Olavsson Vinje skrev i 1859 om den nye «horisontalvei» gjennom Gudbrandsdalen, som han prøvekjørte samme år: «*Den nye*

vegen, som i disse tri fire år er lagd frå Vesle-Hamar, er den slettaste veg, eg hever køyrt på, til at liggja so langs lidi oppetter ein djup dal. Det er som at rulla på golvet, og det tykkjest vara utfyr bakki, anten du ferer upp eldre ned . Det er stødt med og aldri mot, upp som ned. Det, som er godt, er alltid slikt; og våre vegmeistrar, «store» Bergh elder kven det er, hava også reist seg og det norske styri eit afminne om den tid...»

På Norsk Folkemuseum ble det i 1914 satt opp en utstilling med portretter av 88 menn som hadde betydd ekstra mye for Norge de siste 100 år. Her var Christian Wilhelm Bergh representert. I en guide som fulgte med fikk han følgende omtale: «*Han var i 1852 kommet ind i det offentlige veivæsen. Her kunde han utfolde sine rike evner og var mannen på den rette plads.... Hans virksomhet i denne stilling blev epokegjørende. ... Ogsaa i de i hans tid paabegyndte jernbaneundersøkelser nedla han et grundlæggende og fremsynt arbeid.*»

Aktiv til det siste, også etter sin død.

Christian Wilhelm Bergh døde 14. juli 1873 i Christiania etter lengre tids sykdom, 59 år gammel. Begravelsen skjedde 19.7.1873 i Garnisonsmenigheden i Christiania på

Akershus festning, samme sted som han 3. april 1845 giftet seg med Caroline. Det er forunderlig at det etter en slik mann i sin samtid, ikke finnes noe gravminne eller statue. Jeg har heller ikke klart å finne ut hvor han skulle vært gravlagt. Begravelsen skjedde bare 5 dager etter at han var død og i gravferdsprotokollen står det at Ingeniør – «Major Kristian Vilhelm Bergh» døde i Kristian den 4.s gate av «Rygmarvlidelse med deri Følger». Det kan være vanskelig å si hva slags dødsårsak dette er. I en nekrolog i Morgenbladet 15. juli 1873 står det at han «Allerede i 1862 blev han etter en Forkjølelse, paadragen under en Reise i Finmarken, angrepen av et Onde i Ryggen og Brystet, som senere stadig har tiltaget.» Disse plagene har tiltatt. Bergh selv skal ha beskrevet det som en langvarig revmatisme i brystet «med nervøst Tilfælde i ryggen, som især besværes ved stærkere Aands eller Legemanstrengelser». Han fikk sykepermisjon i 1863 til 1866 og var sykmeldt da han ble konstituert som landets første veidirektør. Det sier mye om hans posisjon innenfor veivesenet. Han har nok hatt en sjukdom som startet i ryggmargen og som har gitt delvis lammelser over tid fram til han døde. Han forstod nok hvilken

vei det bar og hadde sendt en søknad om avskjed. I boka om Ole Jacob Brock og hans samtid av Seip (1971) sies det at Bergh på sitt dødsleie innstendig ba Lorents Segelcke om å etterfølge ham i stillingen. Brock hadde som matematiker hatt et tett samarbeid med Bergh og ble etter hvert også statsråd. Segelcke var også sterkt tilknyttet Bergh. Han ble også statsråd og den første direktør for Norges Statsbaner. Men det ble Hans Hagerup Krag (1829-1907) som ble hans etterfølger. Han hadde vært Berghs nære medarbeider, kontorsjef, og vikar som veidirektør når Bergh hadde sykepermisjon. Krag hadde stor beundring for Bergh og han sa selv at han så med engstelse på den dagen Bergh ikke kunne fortsette. Han var redd for at alt ville falle sammen når lederen var borte. I Aftenposten 20. februar 1872 stod det følgende: «Veibudgettet, som denne Gang er forfattet af Veidirektøren, udmærker sig ved en klar og grei Fremstilling, saaledes som man kan vente det af en saa anerkjendt dygtig Mand som Postens nærværende Indehaver, den av hele Landet vel kjendte Major Bergh. Beklageligt, at denne dygtige Mand skal være sygelig og legemlig udslidt af sit Embeds Strabadser, men da hans

overlegne Aandsevner fremdeles ere usvækkede og han dertil har et Lokalkjendskab til vort Land af stor Værdi og saadan levende Interesse for den bedrift, som alle ere enige om, at han har givet et kraftig Opsving, saa er det nok almindelig anerkjendt, at selv om han maatte – bruge Træben, saa vilde han dog forsvare sin Plads fuldt saa godt som adskillige af vore saa høit benaadede Embedsmænd, som have hjulpet sig langt frem paa rake Ben, men med Hoveder – af Træ»

I 1872 hadde Krag arbeidet med et veiprosjekt i Jotunheimen. Dette var en sak som særlig gjaldt turismen i Norge. Krag hadde drøftet dette med Bergh og 5. mars 1873 foreligger det en uttalelse fra Bergh, kanskje det siste han bidro med: «Jotunfjeldenes betydning er først i de senere år gået op, og her liger visstnok en ny fremtid så vel for syge som for lystreisende. Det har længe været en modesag for de dannede og formuende klasser i England, Frankrig og de fleste andre lande i Europa, ja Amerika, at skulle bese Schweiz, som ved denne tilstrømming af reisende har en intægt, der har været anslået til 40 mill. frks., omtr. 7 mill. spd.= 28 mill. kr. netto årlig...» Han påpeker at det ikke bare er

naturen Sveits skårer på, men også veier og reisemuligheter i landet. Han mener at Norge fint kunne konkurrere med Sveits og få store inntekter av turismen. Så fortsetter han med en fantastisk beskrivelse av Norge og vår natur og vi får del i hans drømmer 4 måneder før han sovner inn. Berghs uttalelser var en viktig og stor del av saken om veien Valdres - Våge, da den var oppe i Stortinget i 1885.

Men selv om han er betegnet som «den glemte veidirektør», så ble han gjentatte ganger i årene etter sin død minnet som en stor fagmann. I Stortingstidene fra 1902 kan vi lese hva en av stortingsrepresentantene sa: *«Jeg skal kun faa lov til at nævne, at den mand, som vi maaske fremfor nogen anden skylder den høide, hvorpaa vort veivæsen, hva angaar bygningen, nu staar, nemlig forlængst afdøde major, veidirektør Bergh, havde allerede i sin tid øinene fuldt oppe for, hva et ordnet og velstelt vedligehold vil sige, og hvilke besparelser og kapital det vil medføre.»* I Stortingsproposisjonen 41 i 1903/1904 diskuteres avlønning for veidirektørembetet. Det blir her påpekt at Bergh fikk hele 8000 kr i året med personlige tillegg i 1866. 40 år seinere strekker stortinget seg til en årlig gasje på 5200 kr pr år for overingeniøren på

veikontoret. Det viser hvilken enorm posisjon Bergh hadde både det at han var syk når han ble veidirektør og at han fikk en så høy årlig lønn. I et stortingsdokument fra 1900 sies det om han: *«Det maa være tilstrækkeligt at minde om Navne som Veivæsenets Skaber, Major Bergh..»*

Minnestøtte i granitt.

I 1875 ble det reist en minnestein over han ved Fåberg, nord for Lillehammer: *«Af Veilingeniører er i følge «Lilleh. Tilsk.» i disse Dage reist en Mindestøtte for avdøde*



Foto: Asbjørn Hjorthaug

Major i Ingeniørbrigaden og vort Lands første Veidirektør C. W. Bergh omtrent ½ Mil nordenfor Lillehammer. Støttet er af Granit, 9 ½ Alen høi, og hviler paa en Sokkel, om hvilken der er kastet løse Stene eller en saakaldet «Jette» og som bekjent var Veidirektør Bergh den, der indførte Jettéen i Veibygningen her i Landet. ... Paa den mod Veien vendende Side bærer Støttet følgende Inskription: MINDESTEN FOR C. W. BERGH. VEIDIREKTØR, 1851-1873. REIST AF VEIINGENIØRER 1875.»

(Bergens Adressecontours Efterretninger, No. 322, Torsdag 25. oktober 1875.)

I dag er minnestøtten flyttet til veimuseet ved Hunderfossen.

Brødrene Bergh.

Som dere vil se av artikkelen er det ikke bare Christian Wilhelm som er engasjert i samferdselen i Norge på slutten av 1800 tallet. Han hadde 2 yngre brødre Paul Fredrik Elisa Bjørnstjerna f.1823 og Anton Mathias f. 1828. Anton Mathias ble oberstløytnant og arbeidet i vegvesenet fra 1851 og fram til 1870. Paul Fredrik Elisa Bjørnstjerna arbeidet i vegvesenet fra 1843 og til sin død i 1882. Vi tar med en nekrolog fra «Dagbladet nr. 142, Fredag 16. juni 1882» siden han var den utførende mannen bak *«Chausséen fra Christiania til «Hjertet*

af Smaalenene». « Kaptejn og Veibestyrer Paul Fredrik Bjørnstjerna Bergh, en i sin Branche mere end almindelig fremragende Mand, avgikk som tidligere meddelt for nogle Dage siden ved Døden. ... Officer fra 1842; efter at have gennemgaaet den militære Højskole traadte han ind i Vejvæsenet, hvor han nu var en af Veteranerne, idet han havde tjenestegjort her mere end en Menneskealder og havde været Arbeidsbestyrer i over 30 Aar. Han var nu den ældste Arbeidsbestyrer. En større Del af de mange Chausseer i Kristiania Stift, ligesom flere mindre Anlæg ellers i det søndenfjeldske Norge er bygget af ham, og han var som Følge heraf vel kjent rundt i Distriktene, hvor han almindelig benævnedes «Vej-Bergh», under hvilket Navn han dog ofte forvexledees med sin afdøde Broder, Vejdirektør Bergh.»
 Det fortelles at han var elsket av sine arbeidere, var streng og rettferdig. Han etterlot seg enke og 4 barn. Begravelsen fant sted med militær honnør.

Kilder

1. Bind 4 Norges kulturhistorie Det gjenfødte Norge H. Aschehoug & Co (W. Nygaard)Oslo 1983

2. Bjørnstjerne Bjørnson Artikler og taler 1912- Gyldendalske bogh. Nordisk forlag
3. Til Fædrenes Minde 1814-1914 ved K.V. Hammer.Norsk Folkemuseumssmaaskrifter, nr 3
4. Norges vegbestyrer. Vegbestyrerperioden 1824-1864 ved H. W. Paus. Oslo 1969
5. Personalialia fra det gamle Moss. Samlet av Adler Vogt. Cammermeyers boghandel.
6. Historie for framhaldskolen, Ole Gjermundsen, Fabritius og sønners forlag Oslo 1958
7. Norsk Næringsliv gjennom tidene, Bernt Lorentzen, Universitetsforlaget.
8. Mellom tradisjon og modernisering, Bjarne Rogan,Novus forlag, Oslo 1998
9. Kongevei og fantesti, Mentz Schulerud, J. W. Cappelens Forlag as
10. Innenlands samferdsel i Norge siden 1800, Grøndahl
11. Norsk forfatter-lexikon 1814-1880, J.B Halvorsen, Den norske forlagsforening 1885, Kristiania
12. Bruene ved Sarpen, Statens vegvesen Østfold 1992
13. Bruene ved Fossum, Statens vegvesen Østfold 1991
14. Veier til modernisering, Sverre Knutsen, Pax forlag as, 2009
15. «Udtog af Sveriges Historie fra de ældste Tider indtil Foreningen med Norge, samt Samlinger til disse Rigers Historie indtil 1822. I. Sveriges Historie til Gustav III's Død. Chra 1823», Mathias Munch Bergh
16. Årbok for Norsk vegmuseum 2014.
17. «Militæres innsats i norsk veiutbygging» En historisk oversikt av H. W. Paus, Oslo 1964.
18. Vegen som kulturminne. Registrering av gamle vegfar i Oslo. Arbeidsrapport 1994. Statens veivesen
19. En bok om Oslo. Planlegging og byutvikling før 1950. Arkitekthøyskolen i Oslo.
20. Hobølboka bind 3
21. Det Norske Veivæsens Historie, Johannes Skougard, Kristiania 1899.
22. Askim Herred 1814-1914
23. Mine Livserindringer. Af Christer, Christiania 1908
24. Kåre Fasting: Teknikk og Samfunn 1852-1952
25. Jens Arup Seip: Ole Jacob Broch og hans samtid. Gyldendal 1971
26. Den norske Turistforenings Årbog for 1881.
27. Årbok for Norsk vegmuseum 2014. Christian Wilhelm Bergh – Norges første veidirektør. Ane Cecilie Røed.