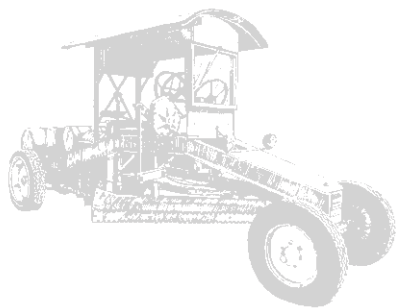




Denne artikkelen er gjengitt i
Norsk vegmuseums årbok for 2024

Jubileumsåret 2024 – fra Lagabøter til fartsbøter

AV KNUT BAAR



Denne skulpturen ved Stavanger domkirke er fra middelalderen og antas å være av Magnus Lagabøter. (Foto fra Nasjonalbiblioteket)

Jubileumsåret 2024 – fra Lagabøter til fartsbøter

AV KNUT BAAR

Verdens første fartsbot ble trolig skrevet ut i England i 1896. I Norge trådte regelverk for fartsgrenser i kraft først i 1913, samme år som Henry Ford innførte samlebandet og revolusjonerte bilindustrien med masseproduksjon. Det var bokstavelig talt en lang vei å gå før veiene i det hele tatt ble kjørbare her til lands. Imidlertid var vi tidlig ute med landsomfattende bestemmelser om veiforhold.

Det er 750 år siden Norge fikk sin første landsomfattende lov, som blant annet inneholdt bestemmelser om veiforhold. For 400 år siden ble den første norske kjøreveien etablert, for hest og vogn. Dessuten er det 200 år siden nasjonen fikk en særegen veilov. Disse begivenhetene – med tilhørende milepæler – har Norsk vegmuseum og Statens vegvesen i år markert gjennom en rekke foredrag, artikler og arrangementer, og samlet historiene knyttet til jubileene i boken: «Fra Lagabøter til fartsbøter».

Det kan virke overraskende at juss, regelverk og rettspraksis gir oss en rød tråd i veihistorien fra middelalderen til vår tid. For å forstå dette, må vi se på to viktige forutsetninger. For det første: Årstallet en lov vedtas sier ofte lite om dens betydning, men er nyttig for å markere jubileer. De fleste lover trer i kraft senere, viser sin virkning enda senere, og ofte er det revisjoner eller nye lover som gir den opprinnelige loven status som viktig.

For det andre, må vi huske Bjarne Rogans «gyldne regel» for å forstå veihistorien: «Samferdsel kan ikke studeres uten i sammenheng med hva som ellers skjedde i samfunnet».¹ For å forstå veihistorien og kommunikasjonens betydning,

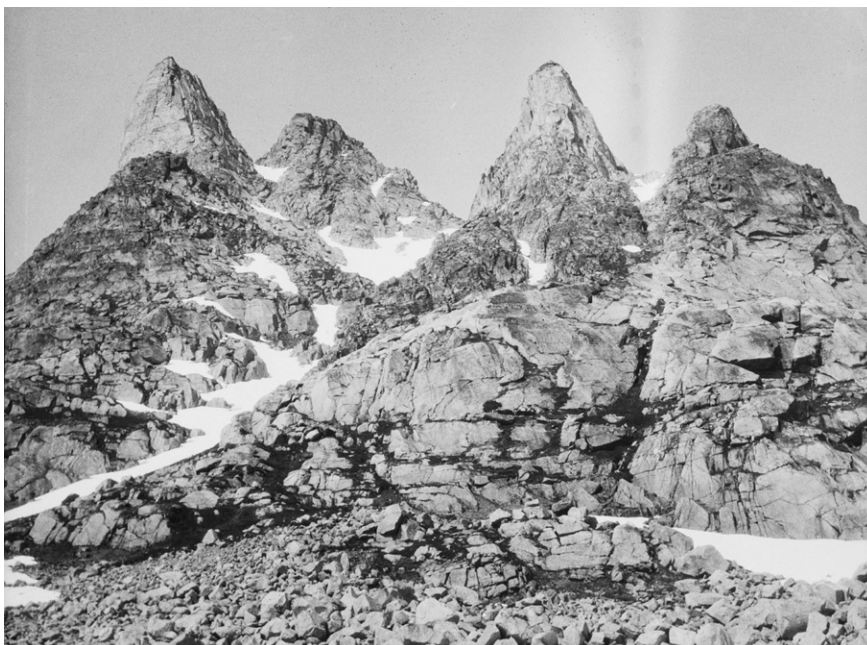
Knut Baar er utdannet historiker og er ansatt som seniorrådgiver ved Norsk vegmuseum. Han har de siste 30 årene jobbet med samferdselshistorie i ulike roller. I år var han forfatter av boka «Fra Lagabøter til fartsbøter».



må vi sette samferdselen inn i en kontekst som belyser det samfunnet veiene vokste frem i.

KAMPEN MOT AVSTANDEN

Dette bringer oss til de praktiske utfordringene med kommunikasjon og samferdsel i Norge, som alltid har vært krevende. I det langstrakte landet hvor fjorder hugger seg inn i landet; gjorde steile fjell og ulente daler det vanskelig å ta seg frem, og hindret lokalsamfunn og bygder i å holde kontakt med hverandre. Befolkningen var dessuten spredt utover hele det geografiske området, som en gang fikk navnet sitt etter den store kystveien landet lå ved; nemlig Norvegr – veien mot nord –



Det voldsomme norske landskapet har gjort det krevende å ta seg frem i Norge. Dette bildet er tatt av Petter Wessel Zapffe, trolig i Troms en gang mellom 1918 og 1931. (Foto fra Nasjonalbiblioteket)

som senere ble til Nor(v)eg, og på bokmål er blitt til Norge.²

André Lütken og Helge Holst har treffende skrevet at: «*I Norge har Kampen mod Afstanden været mere besværlig og haardnakket end i de fleste andre Lande i Verden*».³ Denne kampen må ha startet på et tidspunkt, men vi skal ikke her undersøke når eller hvordan. Vi forutsetter at det til alle tider har eksistert en form for primitive veier, stier og ferdselsårer. Nå forflytter vi oss til senmiddelalderen, da Magnus Håkonsson tok over kongetronen i 1263.

MAGNUS LAGABØTER

Etter århundrer med borgerkriger og uro ble Norge konsolidert under én konge. For å opprettholde denne stabiliteten, var det viktig at kongens lover ble forstått likt over hele riket. Man hadde allerede de såkalte landskapslovene, regionale lover for de ulike områdene i Norge, uttrykt gjennom Gulatings-, Frostatings-, Eidsivating- og

Borgartingslovene. Den samlende landsloven ble vedtatt på alle tingene fra 1274 og i årene som fulgte. Lovarbeidet ble Magnus' hovedgjerning som konge, og som følge av denne innsatsen fikk han det passende tilnavnet Lagabøter, eller «lovforbedreren».

Betydelige deler av Gulating- og Frostatingsretten ble integrert i landsloven, og det er rimelig å anta at det samme gjaldt for Eidsiva- og Borgartingsloven. Imidlertid er det en viss usikkerhet knyttet til de to siste, da det ikke finnes bevarte utgaver av dem utover enkelte små bruddstykker. Dessuten vet vi at Magnus gjorde endringer og reviderte de gamle lovtekstene, samt bidro med nye lovparagrafer.

Generelt kan vi si at landsloven er en utvikling og videreføring av de eldre landskapslovene, ikke et brudd med dem. Hvis vi betrakter gamle lover som et uttrykk for hvordan de som styrte ønsket at samfunnet skulle se ut, kan vi si at landsloven tegner et varmere, mer rettferdig og humant

samfunn enn de forutgående landskapslovene.

For eksempel: En fattig person som stjal mat fordi han var sulten og ikke hadde ressurser til å skaffe seg mat, ble ikke straffet – selv om det var forbudt å stjele. Imidlertid stilte denne rausheten visse krav tilbake til den som unnslopp straff. Vedkommende måtte i fortsettelsen skikke seg slik at han ikke på ny satte seg i en situasjon hvor han måtte stjele. Hensikten for Kong Magnus var å inkludere alle og få samfunnet til å fungere smidigst mulig.

ER LANDSLOVEN RELEVANT I DAG?

Selv om mye er annerledes i dag, finnes det fortsatt elementer i dagens rettspraksis som stammer fra middelalderen. La oss se på et konkret eksempel fra vår tid: Etter en trafikkuulykke tidlig på 2000-tallet, hvor både høy fart, uaktsomhet og promillekjøring var konstatert, ble føreren av kjøretøyet som forårsaket hendelsen, dømt etter vegtrafikkloven. Ifølge rettsdokumentene fra ankesaken ble den domfelte (A) blant annet vurdert slik:

*«Alkoholproblemer har medført at A måtte fratre sin stilling som (...). Fra nyttår vil han mest sannsynlig kun ha pensjonsinntekt fra folketrygden supplert med en viss tjenestepensjon. Hans økonomiske situasjon er derfor klart endret til det verre etter tingretens dom. (...). Endringene i As økonomi tilsier at boten bør reduseres».*⁴

Den domfelte ble altså hensyntatt i straffeutmålingen på grunn av sin vanskelige sosiale og økonomiske situasjon. Det norske rettssystemet vurderer ofte straffeutmålingen individuelt, med hensyn til den domfeltes helse, livssituasjon og ressurser. Man kan lett anta at dette

Denne kopen av skulpturen ved Stavanger domkirke som antas å vise Magnus Lagabøter, er laget av steinhugger Johannes Klem. Den ble i 2024 utstilt i Universitetsbiblioteket i forbindelse med landslovjubileet. (Foto: Henriette Erken Busterud)



prinsippet er et moderne fenomen, som et resultat av vår demokratiske velferdsstat, eller at det stammer fra opplysningstidens moderne strømninger, som var bakteppet for den norske Grunnloven i 1814. Riktig nok var den norske grunnloven blant de mest radikale og liberale konstitusjoner da den ble innført. Imidlertid har prinsippet om skånsomhet, rettferdighet og menneskeverd, som vurderte den domfeltes sosiale og personlige forutsetninger under behandlingen i rettsapparatet, røtter til Magnus Lagabøters landslov. Det er i år altså 750 år siden vi fikk et lovverk med prinsipper som fortsatt har relevans for vårt rettssystem – også når det gjelder ferdsel på veiene.

DANSK KRONE

Gjennom 1400- og 1500-tallet var de danske kongene relativt lite engasjert i den fjellendte provinsen i nord. Enkelte av danskekongene satte aldri sin fot på norsk jord, men de fleste la i alle fall kroningsferdene innom. Ingen var imidlertid i nærheten av kong Christian IVs engasjement for Norge. På sine 60 år ved makten (1588–1648) besøkte han landet nesten 30 ganger.



Portrett av Kong Christian IV, Danmarks og Norges konge gjennom 60 år (1588 – 1648).
(Foto fra Nasjonalbiblioteket)

For å ivareta sitt rike i nord var det særlig tre forhold kongen ønsket å sikre med sitt nærvær: Et anstendig juridisk nivå, et avskrekkende militært forsvar, samt et robust og dynamisk næringsliv.

Magnus Lagabøters landslov fra slutten av 1200-tallet hadde tålt tidens tann, selv om Norge senere fikk en underlegen rolle blant de nordiske landene. For Christian IV var det naturlig å opprettholde landsloven, men det var viktig å gjøre den mest mulig kjent og tilgjengelig for folket, slik at flest mulig kunne forstå og innrette seg etter dens bestemmelser. Det som vi kjenner som «Christian IV norske lov» av 1604, er i all hovedsak Magnus Lagabøters landslov, oversatt til 1600-tallets danske språk. Som et viktig skritt for å allmenngjøre og tilgjengeliggjøre lovverket, sørget kongen dessuten for å trykke det i bokform.

Når det gjaldt de militære forholdene, var dette kontinuerlige utfordringer for de europeiske kongehusene på 1600-tallet, også for de dansk-norske myndighetene. Etter flere mislykkede forsøk på samarbeid og union blant de nordiske landene i senmiddelalderen, hadde det i Christian IVs tid utviklet seg et svært anspent forhold til Sverige. Derfor prioriterte han en kraftig militær opprustning, og bygde blant annet en rekke festningsverk i Norge.

NORSK SØLV

Det var imidlertid som næringspolitiker at Christian IV har hatt størst innflytelse på utviklingen av Norge. Næringsutviklingen var dessuten tett sammenvevd med den militære mobiliseringen, da den: «... skulle styrke rikenes [Danmark og Norge] motstandskraft og militære evne; de norske bergverkene skulle især gi malm eller pengehjelp til våpenproduksjonen». ⁵ Bergverk og gruvedrift var kjent helt tilbake i middelalderen, og var på 1500-tallet blitt en sentral del av den norske næringsvirksomheten. Det var imidlertid under Christian IV at bergverksdriften ble et statlig og systematisk satsningsområde.

Det var forbudt for «hvermannsen» å beskjeftige seg i gruver og ta seg til rette i fjellene, men det hindret ikke lokale eventyrere fra å prøve lykken. Det første kjente gjennombruddet for de rike sølvfunnene i Norge skal ha funnet sted i 1623, da noen unge gjeterne vendte hjem fra en fjelltur

med sølv-erts i bagasjen. Da dette ble kjent for Christian IV, reiste han sammen med nødvendig ekspertise til Kongsberg for å sondere mulighetene for å starte sølvutvinning, og det tok ikke lang tid før gruve-driften var et faktum.

KJØREVEIER

Flere historikere har pekt på at Christian IVs næringspolitikk og sølvfunnene på Kongsberg ikke bare ga en økonomisk fremgang for landet, men også representerer en milepæl i norsk veihistorie. Vi kan kanskje til og med snu på det, og si at en forutsetning for å utvikle sølvgruver til en næringsmessig suksess på Kongsberg, var at man hadde den nødvendige infrastrukturen på plass, i form av veiforbindelser som ivaretok transportbehovet. Christian IV beordret i 1624 en kjørevei for hest og vogn, og det var første gang vi har kilder på i Norge – noe som «... *åbner af den grund en ny periode i det norske vejvæsenets historie*»⁶, ifølge Yngvar Nielsen.

Sølvveien på Kongsberg som ble påbegynt i 1624, ble altså starten på en ny æra med kjøreveier i Norge. Det skulle imidlertid gå tregt med både med den videre utbyggingen og vedlikeholdet av de få veiene som ble bygget. Det var først gjennom de siste tre tiårene av 1700-tallet at det ble et oppsving i veiarbeidene. Før 1814, da Norge løsrev seg fra Danmark, og fikk sin egen grunnlov – riktig nok i en ny union med Sverige – hadde man etablert kjøreveier mellom alle de store byene fra Trondheim og sydover.

Selvstendigheten og Grunnloven var en positiv og ønsket utvikling, men denne fasen i norsk historie innebar et økonomisk bunnivå. Som del av den tapende

Sølvklump fra gruvene i Kongsberg. (Foto: Narve Skarpmoen / Nasjonalbiblioteket)

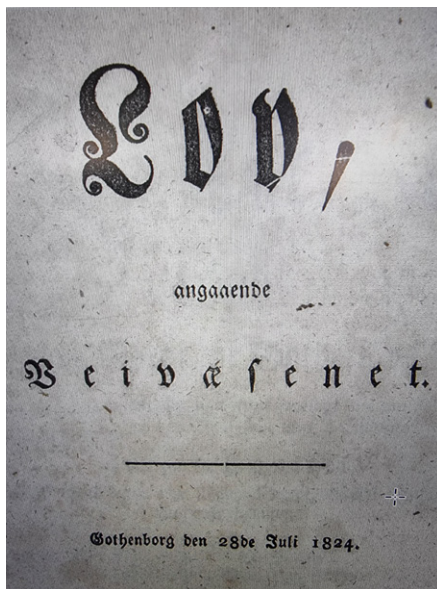


part i Napoleonskrigen, var landet tynget av høy krigsgjeld og lav næringsinntekt. De veiene man hadde etablert, var dessuten både forsømt og foreldet gjennom krigsårene, og Norge hadde svært lite ressurser til å investere i infrastruktur.

Til tross for at det første «ordentlige Stortinget» i 1815 erkjente at: «*Gode veier er det første trinn til et lands økonomiske kultur*»,⁷ lyktes man ikke med å bevilge nevneverdige ressurser til utbygging av veier. I mangel av økonomiske ressurser til veibygging, virket det fornuftig å sørge for de juridiske og forvaltningsmessige avklaringene som måtte ligge til grunn for veisektoren. Allerede i 1815 gikk man i gang med å lage en egen veilov, men denne ble ikke sanksjonert før i 1824.

VEILOV

Veiloven av 1824 opprettholdt det tradisjonelle skillet mellom hovedveier og bygdeveier, men la både det økonomiske og forvaltningsmessige ansvaret for byg-



Norges første veilov ble vedtatt 28. juli 1824.

ging og vedlikehold av veiene til amtmen- nene. Staten skulle i utgangspunktet kun ta seg av mellomriksveiene og de større gjennomfartsveiene som bandt Norge sammen, men kunne bistå de regionale veiadministrasjonene dersom «*det efter Amtmandens Skjøn vilde blive for trykkende for et enkelt Amt at udrede*».⁸ Dessuten var det en rekke tilpasninger som skulle gjøres før den trådte i kraft, noe som skulle vise seg å trekke ut i tid.

Alle re- rede på det neste Stortinget etter vedtaket (1827) kom en rekke klager på veiloven, og slik fortsatte det gjennom alle stortings- forsamlingene på 1830-tallet. Særlig ble det pekt på manglende fagkunnskap hos amtmennene og problemer med å rekrut- tere den nødvendige kompetansen. Dess- uten uttrykte en del bønder misnøye med både arbeidsplikten og veiskatten. Demo- kratiske fremskritt gjennom Formann- skapslovene i 1837 gjorde veiloven enda mer irrelevant, og det ble et allment krav om en ny veilov.

Det skulle ta nesten 30 år før den nye veiloven ble ferdigstilt og satt i kraft.

I denne perioden skjedde en enorm utvik- ling i det norske samfunnet generelt og innen vei- og samferdsel spesielt. Sam- ferdsel ble i stor grad drivkraften for utviklingen av landets næringsaktivitet og økonomiske vekst.

NY VEILOV

Den nye veiloven, som ble vedtatt i 1851 og trådte i kraft i 1853, inneholdt flere endrin- ger. Viktigst var en ytterligere demokra- tisering av beslutningsprosessene, ved at Stortinget overtok det politiske og økono- miske ansvaret for veibevilgningene. Den faglige forvaltningen av veiene ble mer sentralisert, med større statlig involve- ring – noe som ikke var utelukkende posi- tivt – men hadde åpenbare fordeler: Vei- direktoratet ble etablert i 1864. Tekniske faggrupper som Polyteknisk forening og universitetsmiljøer arbeidet sammen og utviklet nye teknologier for veistandard. Dette skapte en helt ny forståelse for effek- tivitet og lønnsomhet knyttet til samferd- sel, noe Francis Sejersted har beskrevet ved at «Handel og samferdsel er to sider av samme sak».

Resultatet av en massiv satsning innen veibygging i siste halvdel av 1800-tallet kommer best frem ved å stu- dere endringene på Norgeskartet (se illustrasjonene under). Før århundret var omme, hadde man dessuten funnet admi- nistrative løsninger som bandt den sen- trale delen av veivesenet med de regionale, gjennom «den kombinerte veiadminis- tration» fra 1893.⁸

NOK EN VEILOV OG LOV OM MOTORVOGNER

De fleste fremskritt som bringer nye løs- ninger, fører ofte også med seg nye utfor- dringer og problemer. Kjøreveiene vi har



I siste halvdel av 1800-tallet skjedde en kraftig utbygging av hovedveier, som var basert på sosialøkonomiske og matematiske beregninger. Dette gjorde transporten langt mer effektiv.

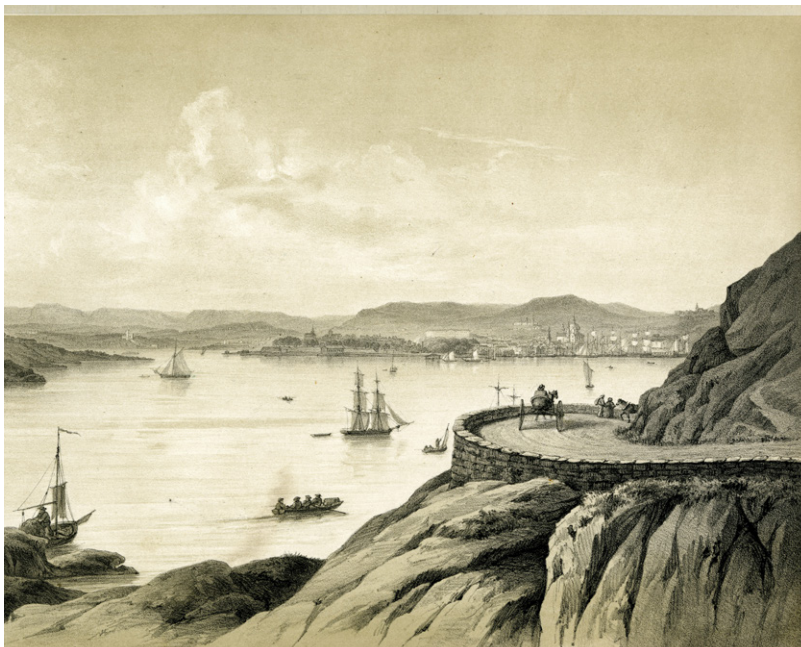
diskutert så langt, ble opprinnelig laget og konstruert for hest og vogn. Den kraftige teknologiske utviklingen på 1800-tallet muliggjorde et radikalt nytt fenomen: vogner uten hester. Med automobilens inntreden i veitrafikken fikk vi skjulte hestetrekter som var både flere og sterkere. Vognene gikk raskere og krevde nye, tilrettelagte kjøreveier, samt et helt nytt system av lover og regler.

Allerede i 1895 rullet den første bilen på norske veier, og ved inngangen til et nytt århundre var veidirektoratet allerede i gang med planer og tilrettelegging for biltrafikk. Selv om Norge var tidlig ute, var det Amerika, Frankrike og England som var pionerene innen bilteknologi og tilpasning av de nye doningene i veitra-

fikken. Fartsbegrensning var et vesentlig moment i den sammenheng, ikke minst av hensyn til alle hestene som en stund til var i flertall i veitrafikken.

Det som trolig var verdens første fartsbot, ble skrevet ut allerede i 1896. Det skjedde da bilforhandleren Walter Arnold fra Kent ble observert kjørende i 13 km/t på en vei der fartsgrensen var 3 km/t. En politimann skal angivelig ha syklet etter ham i 8 km før han klarte å stoppe fartsovertrederen. Råkjører Arnold fikk en bot på drøyt tre pund, og saken fikk stor oppmerksomhet; noe som blant annet resulterte i at fartsgrensen ble justert til 22 km/t.

I Norge fikk vi ny veilov samt en egen lov om motorkjøretøy, som trådte i kraft



Den første «moderne» vei i Norge, Ljabru-chausséen. (Tegning av Alf Fenger-Krog)

fra 1913. Der het det at «Kjørehastigheten skal tilpasses enhver tid saaledes ... Inden byer og bymæssige strøk maa hurtigheten ikke overskride 15 kilometer i timen ... Utenfor byer og bymæssig bebyggede strøk kan hurtigheten, naar der er fri utsigt over veien, økes, forsaavidt føreren er i stand til under alle omstændigheder at opfylde de ham paahvilende plikter – dog aldri utover 35 kilometer i timen».¹⁰

BILEN OG DEN MODERNE VERDEN

Parallelt med at Norge innførte motorvognloven, skjedde det store begivenheter andre steder i verden som bidro til å revolusjonere både biltrafikken og samferdselen på en måte som endret hele samfunnsordenen. Da entreprenøren Henry Ford i 1913 innførte samlebåndsteknologi i bilindustrien, steg produksjonen raskt til det mangedobbelte. Produksjonshastigheten gikk fra 12,5 til 2,5 timer per bil. Dette reduserte utsalgsprisen for «T-Forden» til en fjerdedel, og bilen ble allemannseie.¹¹

Før samlebåndets gjennombrudd fantes det biler drevet av damp, elektrisk strøm og bensin. El-bilene utgjorde over 30 prosent av markedet rundt 1913. Selv om Ford også hadde eksperimentert med elektriske løsninger, var det bensinbilene som vant frem på samlebåndet.

Etter få år i masseproduksjon var bensinbilene totalt dominerende. Det er nærliggende å stille det kontrafaktiske spørsmålet: Hvordan ville verden sett ut dersom masseproduksjonen hadde omfattet el-bilene? Og hva om den massive utbyggingen av det amerikanske el-nettet på 1930-tallet hadde startet noen år tidligere?¹²

NOTER

1: Rogan, Bjarne (1998: s. 12): «Mellom tradisjon og modernisering», Novas, Oslo.

2: Norway | Etymology of Norway by etymonline: www.etymonline.com/word/Norway

3: Lütken, André og Holst, Helge (1912: s. 9 –

Med ny motorvognlov i 1912, som trådte i kraft året etter, ble fartsbøter en del av virkeligheten i den norske veitrafikken. (Foto fra Justismuseet)



Med samlebånd og masseproduksjon revolusjonerte T-Forden hele bilindustrien. (Foto: Lars Peter Elfelt / Det Kgl. Bibliotek)



10): «Oppfindelsernes Bog 1 – Ad Landeveje og paa Staatskinner», Gyldendalske boghandel Nordisk forlag.

4: Borgarting lagmannsrett (2010): - Dom: LB-2010-17437 - lovdata.no/dokument/LBSTR/avgjorelse/lb-2010-17437?q=LB-2010-17437

5: Langslet, Lars Roar (1999: s. 153–154): «Christian IV – Konge av Danmark og Norge», Cap-pelen forlag

6: Nielsen, Yngvar (1876: s. 26): «Det norske vejevæsen før 1814», Christiania.

7: Kristiansen, Oskar (1926: s. 70): «Samfærse i Norge: 1814 - 1830», Oslo.

8: Veiloven av 28. juli 1824: § 2a.

9: Stortingsforhandlinger (1893: Innst. S. No 128).

10: Motorvognloven av 1912 § 19.

11: John Wiley & Sons (1996): «Henry Ford and the Model T», www.wiley.com/legacy/products/subject/business/forbes/ford.html

12: Baar, Knut (2024): «Fra Lagabøter til fartsbøter», Norsk vegmuseum, Statens vegvesen.