



Kilde: Norsk Folkemuseum nr 9312-00143

Krokkleiva – fra utskjelt kongevei til attraktiv turvei

Vedlikeholdet av Peder Ankers vei, som stod ferdig i 1805, ble pålagt gårder i Hole-bygda, men etter at veien gjennom Krokkleiva ble nedlagt i 1858, har den forfalt i mer enn 160 år.

Det har lenge vært etterspurt om Krokkleiva ikke burde istandsettes.

Knut Grande

Veien over Krokkskogen har røtter helt tilbake til middelalderen. Kong Magnus Lagabøte reiste i året 1276 fra Oslo til Ringerike gjennom et øde skogsområde kalt “Kroka skog”. Dette viser at det allerede på denne tiden var en “tjodveg” eller allfarvei gjennom skogen. Hvor denne gikk, er vanskelig å si. Skiftende tider gjorde at veiens bruk og betydning endret seg over tid.

Noen viktige milepeler

Pilegrimsvandringene startet kort tid etter at Olav den hellige falt i slaget på Stiklestad. Det er ikke belegg for å si at pilgrimsleden gikk om Bønsnes i Hole, der Olav vokste opp.

I hovedsak gikk pilgrimsledene dit helgen døde. Hole kommune har likevel, i samarbeid med Hole historielag, merket en moderne pilgrimsled som i hovedsak følger Den bergenske kongevei over Krokkskogen.

Visitasveien var viktig for kongemakt og kirke. Oslo-bispen Jens Nilssøn be-skrev detaljert de veiene han reiste når han var på visitas i bispedømmet sitt. I 1579 og 1594 dro han over Krokkskogen, men nøyaktig hvor han for, vet vi ikke. Transportveien til Bærums jernverk, som ble anlagt i 1610, ble brukt til frakt av store mengder trekull som måtte

hentes stadig lenger borte. Kullmilene viser at mye av transporten må ha fulgt den gamle veien over Krokkskogen.

Opprinnelig gikk det en kløvvei ned gjennom Nordkleiva, senere kalt Gamlekleiva. Denne kommer inn på nedre del av dagens Krokkleiva. I 1770-årene ble Nordkleiva erstattet av den såkalte Moingveien som ble anlagt i Sørkleiva som transportvei til Bærums verk. Den hadde en litt annen trase enn dagens vei, men enkelte spor etter denne 3–4 m brede veien kan fortsatt sees i terrenget. I 1796 ble veien over Krokkskogen og til Stein forbedret ved hjelp av militære styrker. Veiutbygging ble sett på som et viktig militært anliggende.

Bildet til venstre:

Parti ved øvre fanggrind. Legg merke til grusdekket på veien, samt rester av brystningsmur på venstre side. Foto fra 1892 av Axel Lindahl.

Dagens trase

Peder Anker ble utnevnt til Generalvei-intendant for det Sønna fjellske (Norge) og var direkte underlagt Kongen. Veien over Krokskogen og ned Krokkleiva er bygd i 1803–05 etter «det franske prinsipp», det vil si mest mulig rett fram, og i samsvar med Generalveimester Hammers instruks fra 1794:

- *At den har den anordnede Bredde, og inden samme er aldeles jevn.*
- *Har gode Side-Grøfter, vel skraae til begge Sider, gravede saaledes at Vandet haver frit Løb, og ikke bliver staaende i dem.*
- *Vel anlagde Steen-Kister tvært over Veyen, som fører Vandet fra Vey og Grøfter.*
- *Maa Veyen være god Deel højere end den øvrige Mark, og i Særdeleshed paa Midten være ½ Alen højere end som paa Siderne, hvilket maa tilveiebringes, fornemmelig af Steen, Trær og Grene, Sand, Gruus og Jord, alt efter ethvert Steds Leylighed og Beskaffenhed.*

I Krokkleiva var bredden 8 alen, dvs. ca. 5 m. Veien ble klassifisert som hovedvei i Buskerud i 1826 og i Akershus i 1827. I de drøyt 30 årene den var i bruk som hovedvei, kom det en rekke klager over

den svært bratte Krokkleiva. Man måtte betale dobbel skyss og ha reservehest ved bruk av vogn for strekningen opp og ned fra skystasjonen Kleivstua.

Men som turvei fra 1858 ble Krokkleiva en berømt turistattraksjon som satte Ringerike på kartet. Både norske og utenlandske turpionerer lot seg imponere av den fryktingytende karjolturen ned den bratte kleiva, og flere av våre gullaldermalere ble inspirert av den spektakulære utsikten fra «Klevens svimlende Portal». Etter 2. verdenskrig ble taubanen i Krokkleiva det store trekkplasteret, som trakk mange turister. Hele 50 000 tok banen den første sommeren den var i drift. Først kom stolheisen i 1948, og i 1958 ble denne avløst av tønneheisen som var i drift til 1977.

Dagens situasjon

Statens vegvesen er gjennom kongelig resolusjon pålagt sektoransvar for egne kulturminner. Dette sammen med at Kleiva inngår i etatens nasjonale verneplan, var begrunnelsen for prosjektet som nå er avsluttet. Hovedtyngden av midlene er hentet fra miljøområdet i Statens vegvesens handlingsprogram 2018–2023 som er en konkretisering av Nasjonal transportplan 2018–2029.

Venneforeningen Krokkleiva deltok i utbedringen gjennom en tildeling av midler fra Sparebankstiftelsen Ringerike på kr 500 000 i 2018. Midlene rakk dessverre ikke til en komplett istandsetting av hele Krokkleiva. Vi har vært nødt til å prioritere de mest utsatte partiene, som også er de mest berømte.

I forbindelse med konsesjonsbehandlingen av planer om taubane i Krokkleiva valgte Riksantikvaren å frede Krokkleiva 25. april 1957. Buskerud fylkeskommune har fått delegert myndighet til å gi dispensasjon fra fredningsbestemmelsene. 14. juni 2002 ble Krokkleiva naturreservat fredet i «Forskrift om verneplan for Osloomarka del II, vedlegg 3». Naturreservatet dekker et totalareal på 268 dekar, og det starter i bunnen, men slutter ca. 50 meter ned fra toppen av Krokkleiva. Formålet med fredningen er å bevare et egenartet landskap og en natur med spesielle geologiske forekomster fra silur og perm, samt en variert flora med mange sjeldne, sårbare og plantegeografisk interessante innslag. Spesielt gjelder dette klippevegetasjon og alpine arter.

Opprettelsen av naturreservatet innebærer at vegetasjon og dyreliv er fredet mot skade og ødeleggelse, og at det er et generelt forbud mot tiltak og inngrep som kan endre naturmiljøet. Motorisert ferdsel, bålbrenning og bruk av naturreservatet til teltleirer, idrettsarrangement eller andre større arrangement er også forbudt. Bruk av sykkel og hest er kun tillatt på eksisterende veier. Bestemmelsene er ikke til hinder for gjennomføring av militær operativ virksomhet og tiltak i ambulans-, politi-, brannvern-, rednings-, oppsyns-, skjøtsels- og forvaltningsøyemed. Etter søknad kan det gis tillatelse til skjøtsel av Krokkleiva og nødvendig motorferdsel i forbindelse med dette.

Etter at Krokkleiva ble lagt ned som hovedvei i 1858, har det vært utført minimalt med vedlikehold. Dette har vært basert på frivillige gaver og kommunale tilskudd. Vi ser på foto fra slutten av 1800-tallet og tidlig på 1900-tallet at veien var i forfall allerede da med veltet stabbestein, brystningsmur i oppløsning, gjenfylte grøfter og steinete veidekke.

På oppdrag for Statens vegvesen utarbeidet Steinar Bjørke en tilstandsrapport for Krokkleiva i 2010. Rapporten påpeker skadene på det fredete kulturminnet og er sammenfattet i en håndskrevet

Tilstanden til Snobakken før istandsetting. Bilde tatt nedover, ca. 50 meter ovenfor den nedre brua over Kleivbekken.

Foto: Knut Grande



rapport. Rapporten beskriver tilstanden gjennom en skisse på tvers av veien, en tverrprofil, hvor hver profil har sitt eget nummer med ett nummer per 10 meter. Da utbedringen skulle gjennomføres, ble det satt opp trepeler for hver tiende meter i hele veiens lengde for å kunne stedfeste all dokumentasjon i et system som samsvarte med det Bjørke lagde. Artikkelforfatteren gjorde denne utstikkingen med trepeler, og mange av pelene står der ennå.

Istandsetting med sherpaer

Årlig skjøtsel må til for å kunne stoppe forfallet og ivareta Krokkleiva som kulturturminne. Håndtering av overflatevann er den største utfordringen. Vann på avveier ødelegger mer enn dagens bruk som turvei. Særlig i en tid hvor klimaet blir «våtere og villere», samtidig som mulighetene for jevnlig vedlikehold er begrenset. Fokuset i prosjektet har derfor vært å sikre Kleivbekken langs øvre delen mot å flomme ut i veien, videre

å gjenåpne veigrøfter med tilhørende stikkrenner, samt å utbedre veiprofil og veidekke slik at regnvann ledes ut av veien og ned i grøftene. Som «retningslinjer» for den istandsettingen vi skulle gjøre, har vi brukt mange bilder (foto) og instruksjoner fra 1800-tallet: Christoffer Johannes Hammers veiinstruks fra 1794 og Bartolomeus Rummelhoffs *Conditioner* for veianlegg fra 1803 (Irgens 1979:7). Og selvfølgelig har vi vært nødt til å gjøre tilpassinger underveis.

Hovedtyngden av arbeidet har blitt utført manuelt av sherpaer fra Nepal. I løpet av de tre årene prosjektet har pågått, har det blitt lagt ned ca. 8000 timer arbeid av firmaet Stibyggeren AS. Sherpaene har brukt tradisjonelle, enkle redskaper som spett, krafse, slegge, meisel og spade. De er fysisk sterke, har stor utholdenhet og høy arbeidsmoral. De har også høy grad av yrkesstolthet, gjør arbeidet med flid og er flinke til å unngå arbeidsulykker. I løpet av prosjektet har det kun vært en uønsket hendelse.

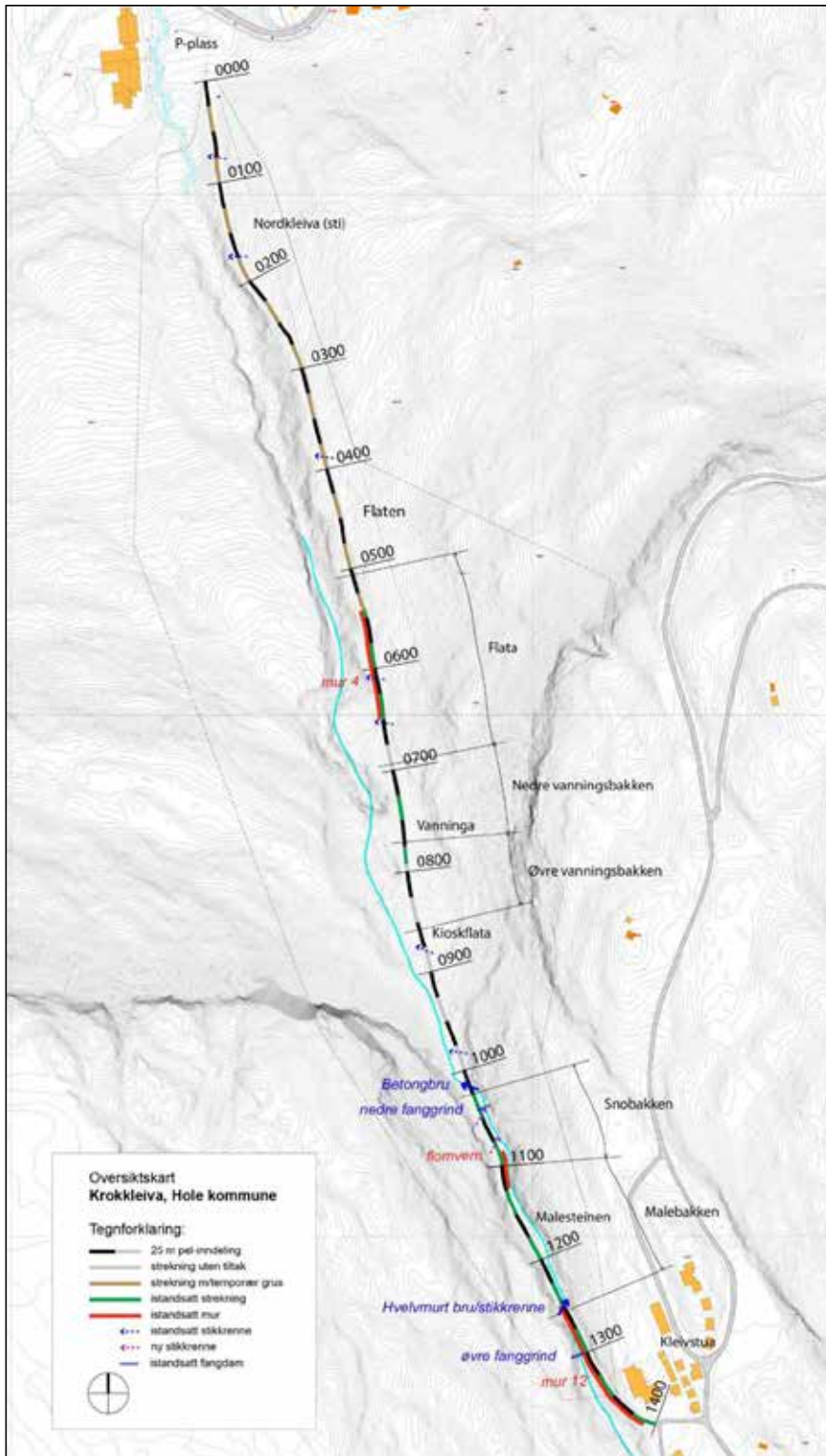
Sherpaene er organisert i arbeidslag på fire mann, der minst en av dem snakker engelsk. De er svært dyktige på å håndtere stein, og det sies at en mann kan flytte en stein på ett tonn med spett. Sherpaene er også flinke til å kløyve og «tukte» stein. De «leser» steinen og ser hvordan den kan kløyves. De bruker kun meisel og slegge til å kløyve stein, samt spiss piggmeisel til å justere kantene.

En utfordring har vært at det kontinuerlig måtte gjøres vurderinger av hvilke stein som lå i tilnærmet opprinnelig posisjon. Erfaringsmessig ble de gamle veiene bygd langs lange, rette linjer. I befaringene knyttet til byggemøtene drøftet vi funn underveis og avklarte linjeføring og høyde på veien. Den mest erfarne sherpaen, Jyapyang Sherpa, hadde et utrolig godt blikk for å ta ut retninger og beregne kurver kun på øyemål og uten bruk av målesnor.

Veigrøftene er gravd fram igjen, stort sett for hånd, langs de mest utsatte partiene av veien. Veien har opprinnelig hatt kantmurer av stein mot grøftene der veien ligger i skrått sideterreng.

Krokkleiva fra Sundvollen oppvekst-senter i nord til Kleivstua i sør. Kleivbekken er vist med blå strek.

Kilde: Tallaksen (2019:48)



1. Sherpaene arbeidet her hele sommeren 2019.
Fra venstre: Jyapyang Sherpa, Tshering Tashie Sherpa,
Rajan Magar og Kami Chhiring Sherpa sitter foran.
2. Kantmur graves fram og utbedres i Snobakken.
3. Veiprofilen bygges opp igjen med grov stein.
Arbeidsleder Sven Dalsryd til venstre og sherpaen Kami.
4. Enkelte steder måtte det bygges ny støttemur mot side-
terrenget for å gi rom for gjenåpning av grøft. Torv og
mose er lagt tilbake på plass.
5. Toppdekke lagt på med naturgrus fra gammelt grustak
langs Dronningveien.
6. Ved Vanninga hadde sideterrenget fylt hele grøfta.
7. Øvre del av Krokkleiva etter istandsetting.



Alle foto: Knut Grande



Kantmurene har med årene forfalt, men vi har funnet bevarte rester på flere partier. De innvendige kantmurene er rekonstruert langs grøfter der det erfaringsmessig renner mye vann. Alle stikkrenner er kontrollert, og flere har blitt åpnet for istandsetting og rekonstruksjon. Stikkrennene er utbedret på tradisjonelt vis ved bruk av steinsatte kanter og store heller over. Innløpene er utbedret for å lede vannet inn i renna. Det er også laget overløp slik at vannet fortsetter å renne videre i veigrøfta selv om ei stikkrenne går tett. I Snobakken ligger fast fjell grunt under veien. For å unngå at vannet følger fjellet og dukker opp i veien, har vi her måttet bygge to nye stikkrenner. Begge er, som alle stikkrennene, markert med stabbestein på hver side.

Veiprofilen har på mange partier blitt vasket helt bort slik at veien mer har fått karakter av hulvei der det laveste punktet ligger midt i veibanen. Dette har medført at vann renner i veien over lengre strekninger, og at den opprinnelige underbygningen av veien med store stein har dukket opp. Mesteparten av disse massene har med årene blitt vasket ut og har lagt seg i grøftene og langs utsiden av veien. Ved opprensning av grøftene har vi funnet mye stein som vi har lagt tilbake i veibanen (stein med hodestørrelse eller mindre).



Foto: Knut Grande

Øvre del av Krokkleiva etter istandsetting. Den nye grinda er på plass.



Foto: Knut Grande

Nederst, fra Flaten og nedover, er det ikke gjort annet enn å utbedre stikkrenner og å finne ut hvor veien egentlig ligger. Det er lagt på knust masse midlertidig for å gjøre veien lettere å gå.

TILSTAND OG STATUS VÅREN 2020

Oppgradering av Krokkleiva er ikke ferdig. På de første 50 m nedenfra er det lagt ut prøver på forskjellig topplag. Disse vil ligge en god stund, slik at vi kan erfare hvilken blanding vi bør bruke på sikt. På de neste 450 m ligger et midlertidig lag med knust masse som gjør deler av veibredden mer plan å gå på. Dette er også et prøveparti, hvor vi vil se i hvor stor grad massene blir liggende når de blir utsatt for store nedbørs- og vannmengder. Det er viktig at massene hindrer vannet å renne fort, samtidig som massene blir liggende i tilnærmet ro. Dette laget kan oppleves litt strevsomt å gå på, men gå gjerne langs kanten av veien der vi ikke har gjort noe ennå.

Det er bare ca. 40 % av veien som er oppgradert. Når dere kommer opp på den første flata, ser dere overgangen fra den midlertidige fyllinga til den delen som er tilnærmet ferdig med ny-oppsett støttemur på utsida. Over en lengde på drøyt 400 meter har vi utbedret en støttemur på ca. 110 meter på utsida av veien og bygd veggrøft på innsida nesten hele veien opp til Vanninga. Så kommer noen hundre meter hvor vi bare har ryddet vegetasjon. Fra brua der Kleivbekken krysser og opp til toppen, har vi i vesentlig grad ferdigstilt både vei, veigrøfter, stikkrenner og støttemurer. Begge fanggrindene er bygget om.

Skiltene langs veien opp Krokkleiva skal oppgraderes, men vi vet ikke når videre arbeider kan igangsettes. Teksten på skiltene vil bli utformet

av Hole historielag. Statens vegvesen har det formelle ansvaret for alt som skjer på og langs den fredede veien. Det er ikke lagt inn noe i budsjettet for 2020, og vi er usikre på om Kleiva kan få plass i 2021. Men enn så lenge ønsker vi deg og dine flotte turer og opplevelser i Krokkleiva, og håper at du «bærer over» med at ikke alt er ferdig.

Venneforeningens mål er å bidra til at Krokkleiva kan ferdigstilles i hele sin lengde, opp mot et resultat som du kan se langs den øverste delen. Vi har fått støtte til dette fra Sparebankstiftelsen Ringerike i 2018, og vi vil søke igjen når vi vet at Statens vegvesen kan bidra.

**Hilsen Venneforeningen Krokkleiva
v/Knut Grande**

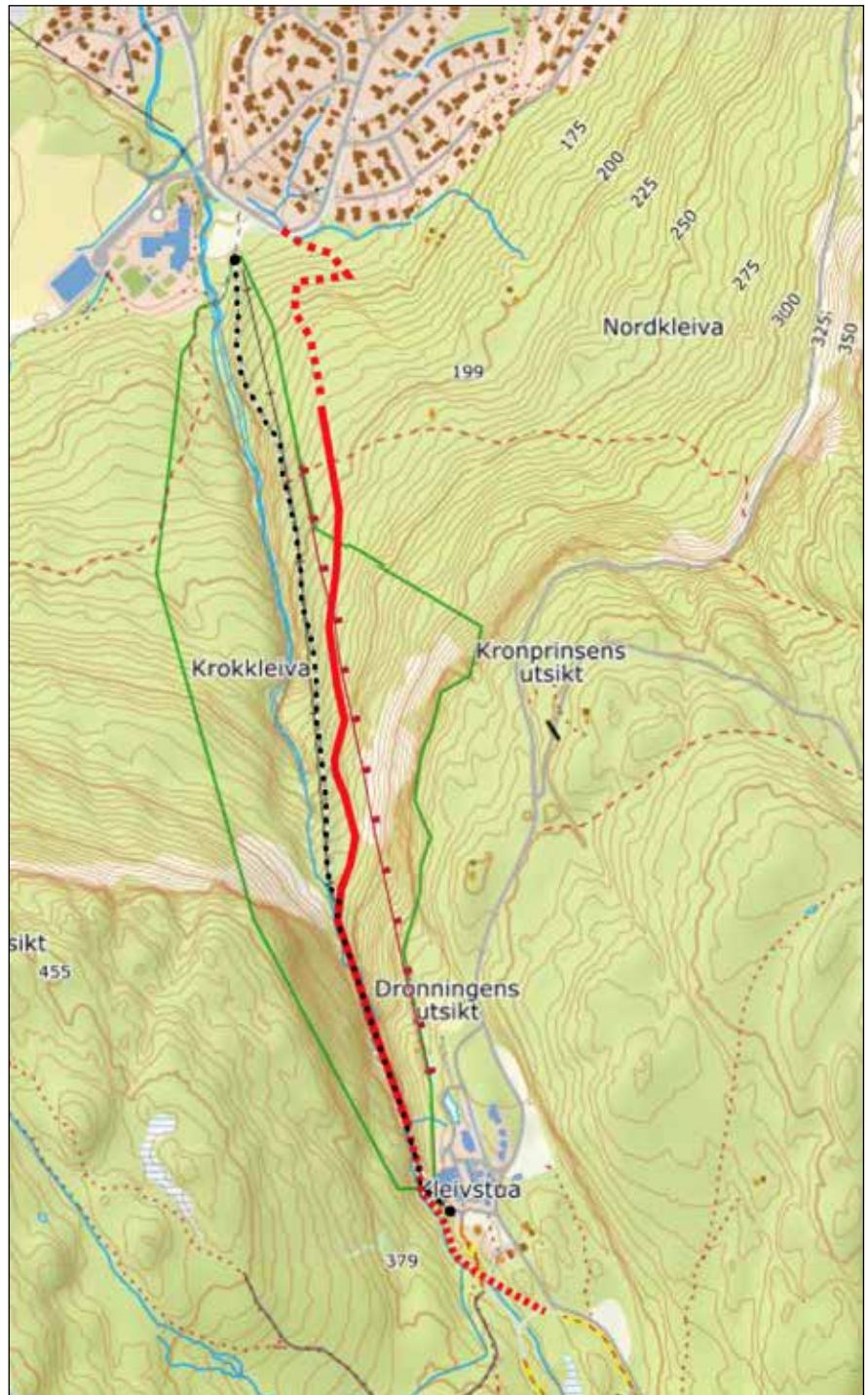
Som toppdekke har vi benyttet stedlige grusmasser fra et nedlagt grustak langs Dronningveien, ca. to km fra Kleivstua. Dette er rødbrun finkornet til middelskornet sandstein, såkalt ringerikssandstein. Massene har en gradering fra ca. 0–100 mm med relativt flate stein.

Støttemur mot Kleivstua

Basert på eldre foto og illustrasjoner, samt innmåling av veilinja videre fra toppen av Krokkleiva, ser vi at veilinja med årene hadde «vandret» sidelengs mot sør-vest. Opprinnelig var det en støttemur mot hagen til Kleivstua, slik at veien lå nærmere denne siden. For å kunne tilbakeføre opprinnelig linjeføring måtte vi grave vekk den utraste, gamle muren og gjenoppføre muren her. Under utgravningen fant vi sikre spor på lokaliseringen av denne muren.

Konklusjon

Prosjektet har pågått i tre år og kostet til sammen 7,5 millioner kroner, hvorav 7 er fra Statens vegvesen og resten fra Venneforeningen Krokkleiva i form av en gave fra SpareBankstiftelsen Ringerike. Hole kommune har gitt nødvendige tillatelser til motorisert ferdsel i Krokkleiva for å kunne gjennomføre tiltaket. Men ved å basere oss på bruk av mest mulig manuelt arbeid uten bruk av moderne tekniske hjelpemidler har vi forsøkt å nærme oss måten de gamle vei-byggerne bygde veien på. Det er ikke benyttet landmålingsutstyr til å stikke ut retning og høyder på murene. Vi brukte kun en 5 m (8 alen) lang lekte som målestav for å kontrollere veibredden og øyemål for å sikte inn kurver. Hovedmålet med å restaurere Krokkleiva er å ta vare på den som fredet kulturminne, samtidig som man gjør den mer attraktiv som turvei.



Tegning: Einar Lauritsen og Knut Grande, Kartgumlag, Norgeskart.no

Den såkalte Moingveien er lagt inn på kartet med kraftig rød, delvis stiplet strek. Prikket sort strek viser Den bergenske kongeveien. Tynn rød strek med stolpepunkter mot Dronningens utsikt viser trasseen for den nedlagte tønneheisen. Området for naturfredning er avgrenset med grønt.

KILDER/LITTERATURHENVISNINGER

- Irgens, Johannes B. 1979: Omkring Vestlandske Hovedveg. Utgitt av Historielaget for Dypvåg, Holt og Tvedestrand.
- Kjelsvik, Baldur 2019: Sherpaer fikser Krokkleiva – Glem nordmenn, vi trengte verdens sterkeste folkeslag. I: Ringerikes Blad 20. juli 2019:16–19.
- Tallaksen, Harald 2019: Sluttrapport for arbeidet utført på fredet kulturminne i årene 2017–2019 : Krokkleiva inngår i Bergenske kongeveg over Krokskogen, bygd 1805. Utgitt av Statens vegvesen, Asplan Viak.

FORFATTEROMTALE

Knut Grande, født 1947, er oppvokst på Hvalsmoen og ble Hole-gutt i 1984. Han har bygg- og anleggsteknisk bakgrunn og var med i oppbygging av anleggene på Svendsrud på 1980-tallet. Grande har vært leder i IL Høleværingen og ledet Ringeriksmaraton i 15 år. Han avsluttet arbeidslivet i Statens vegvesen, og med den bakgrunnen ble han med i utbedringen av Krokkleiva. Knut Grande etablerte Venneforeningen Krokkleiva, og han er med i styret i Hardraade Vikingskipforening. Artikkelen er utarbeidet i samarbeid med tidligere kollega i Statens vegvesen Harald Tallaksen.