

Steinkvelvingsbru bygd 1839, på gamle postvegen mellom Ølen og Etne. Foto: Endre Heggen

GAMLE FERDSLEVEGAR

Heidi Handeland

Hausten 2005 gjennomførte dåverande Ølen kommune ei overflaterregistrering med føremål å dokumentere dei gamle hovudferdsleårene mellom tettstaden Ølen og nabobygdene.

Bakgrunnen for prosjektet var at kommunen såg at fysiske spor etter, og kunnskap om, gamle vegfår i området var i ferd med å forsvinne, mellom anna på grunn av endra bruk av utmarksressursar, endra erverv, og endra ferdslmønster. Prosjektet vart leia av einingsleiar for kultur i Ølen kommune, Any T. Heggebø. Datainnsamling og rapportskriving vart utført av artikkelforfattaren over ein periode på om lag tre månader. Registreringa tok føre seg ferdsle mellom tettstaden Ølen og nærliggande bygder, både i Ølen kommune og nabokommunane. Det vart òg teke med vegfår til meir lokal bruk, som stølsvegar og tømmervegar.

I eit fjordlandskap som Ølen og området rundt er det naturleg å sjå ferdsle over land i samanheng med sjøvegen. Endringa i ferdslemønster som privatbilismen i løpet av 1900-talet har ført med seg, er ei radikal endring kommunikasjonsmessig. Både administrative grenser, busetnadsmønster og infrastruktur langs kysten reflekterer i dag at bilvegar har overtatt for fjorden og skipsleia som viktigaste framkomståre. Mange tidlegare sentra ved fjordane yrande av aktivitet på 1800- og begynnelsen av 1900-talet, må i dag reknast som geografisk marginaliserte.

VEGHISTORIE

Arkeologisk materiale tilseier at dei første menneska som busette og livnærte seg i det området vi i dag kallar Noreg, hadde kontaktnett over lange avstandar. Dette viser seg mellom anna i form av ikkje-lokale råstoff til reiskapsmateriale. I bronse- og jernalder viser funnmaterialet at handel og kontakt mellom landsdelane, og

mellom Noreg og det øvrige Europa, må ha vore relativt utstrekt. Ein reknar at dei eldste kjende ridevegane her i landet kan vere frå bronsealderen, ettersom det er i denne perioden hesten blir teken i bruk som husdyr (Thorstensen i Adriansen 2000:7). I mange tilfelle strekker bruken av holvegar og sledevegar seg både langt tilbake og langt framover i tid.

Framvekst av handelsstader i vikingtid og tidleg mellomalder og auka handelsaktivitet påverka utviklinga av vegnettet. Lovmaterialet frå mellomalderen gir detaljerte føresegner om vegstandard og kven som har ansvar for vedlikehald. Desse hovudtrekka var i nokon grad gjeldande fram til den første veglova i 1824 (Thorstensen i Adriansen 2000:7-8). Gulatingslova frå 1200-talet omtalar at alle vegar skulle gå der dei hadde gjort frå gammal tid (Roland 2001:16).

Tjodvegen, omtalt i mellomalderlovene, var under offentleg kontroll og open for ålmenn ferdsle. Den skulle vere like brei som eit 8-alens spyd, men heller ikkje breiare ettersom vegane ofte gjekk gjennom dyrka mark. Dette gir ei breidde på rundt fire meter, noko som vart kontrollert gjennom *baugreidet*. *Baugreidet* føregjekk ved at ettersynsmannen reid midt i vegen med spydet tvers over fanget, med ein vidjehank i kvar ende av spydet. For kvart tre som reiv ned ein vidjehank, skulle det bøtast til kongen (Roland 2001).

I løpet av 1600- og 1700-talet vart ein del ridevegar opprusta og kjørbare for vogner. Over vassdrag og myrer var det helst bruer og klopper av tre, anna utbetring kunne ta form av gjenfylling av groper i vegen. Først på 1800-talet får anlegging av kjerrevegar stort

omfang. Heilt fram til denne tida var kløv og slede både på vinter- og sommarføre mykje brukt. Med veglova av 1824 vart stein eit viktigare byggjemateriale, mellom anna som følgje av mangel på trevirke. Vegen skulle nå ha markert skulder og vere opphøgd på midten slik at vatnet rann ut i grøfter på sidene. Dei karakteristiske og flotte steinkvelvingsbruene kjem også til i denne tida (Thorstensen i Adriansen 2000:-7-8). Kravet om betre vegstandard frå 1600-talet og framover heng mellom anna saman med utbygginga av postnettet, som igjen gjenspeglar embetsverket og næringslivet sin trong for stabil kommunikasjon mellom og innanfor regionane. I 1647 vart postverket skipa av Christian IV, og det vart anlagt postrute mellom Bergen og Christiana. Den trondhjemske og Den stavangerske postveg kom til på 1780-talet, og vart lagde meir over land. Mellom 1780 og 1804 medførte dette mykje anleggsarbeid på postvegane, det første større vegarbeidet på Vestlandet etter mellomalderen [Gjerdåker i Brekke (red.) 1993:84-86, sjå òg Adriansen 2000 og Heggen 2001].

Frå mellomalderen var vedlikehald av vegnettet pålagt gardar som pliktarbeid, på hovudveggar fram til 1866, på bygdeveggar seinare (Nonås i Adriansen 2000:10-12). Veglova frå 1824 vart fornya i 1851, 1912 og 1963, og underordna plan- og bygningslova i 1995. Med lova i 1912 kom den første motorvognlova, og biltrafikken fekk etter det markert innverknad på vegbygginga (Thorstensen i Adriansen 2000:8-9).

KJELDER OG ARBEIDSMÅTE

Vegfår med forgreiningar strekker seg gjerne over store geografiske område, og avgrensing kan dermed vere ei utfordring når ein skal arbeide med ferdsl-

årer. Kommunikasjonslinjer kan ofte best forklarast og forståast gjennom å knyte dei til andre kulturminne og føremål.

Så langt det var råd innanfor prosjektet si tidsramme vart det søkt å anlegge eit breitt kjeldegrunnlag, i form av synfaringar i terrenget, skriftlege kjelder i form av litteratur, stadnamn, historiske kart, lovverk og munnlege kjelder. Lokalkunnskapen til informantane som var delaktige i prosjektet, var viktig, både i form av deira kjennskap til bevarte vegfår som ville vore vanskelege å finne elles, og i form av munnleg tradisjon omkring ferdslårane.

Ferdslarar inneber ikkje berre reint praktisk forflytting frå ein stad til ein annan. Før motorisert ferdslarar vart tilnærma einersåande, tok ferdslarar i seg sjølv lengre tid og innebar tettare kontakt med landskapet enn det gjer i dag. Dette kjem gjerne til uttrykk ved at ein kjende til faste kvilestader, stadnamn og segner knytt til strekninga i langt større grad enn vi gjer i dag. Ferdslarar både til lands og til vatns kunne innebere faremoment som dårleg vêr, ville dyr, underjordiske og andre skrømt, noko som gjerne er manifestert i munnleg tradisjon tilknytte ferdslårarar.

OMRÅDET

Tettstaden Ølen ligg i fjordsystemet som danner innløpet til Hardangerfjorden, geografisk i overgangen mellom Sunnhordland og Nord-Rogaland. I 2001 gjekk Ølen frå Hordaland til Rogaland fylke, og i 2006 vart Ølen del av Vindafjord kommune. Terrengmessig er Ølen ei typisk vestlandsk fjordbygd, med kort veg mellom fjorden og fjellet. Historisk sett har Ølen vore ein naturleg stad å passere ved ferdslararar utover lokal ferdslarar, både i retning nord-sør og aust-vest.



4 III 2 Oversiktskart. Kjelde: Vindafjord kommune

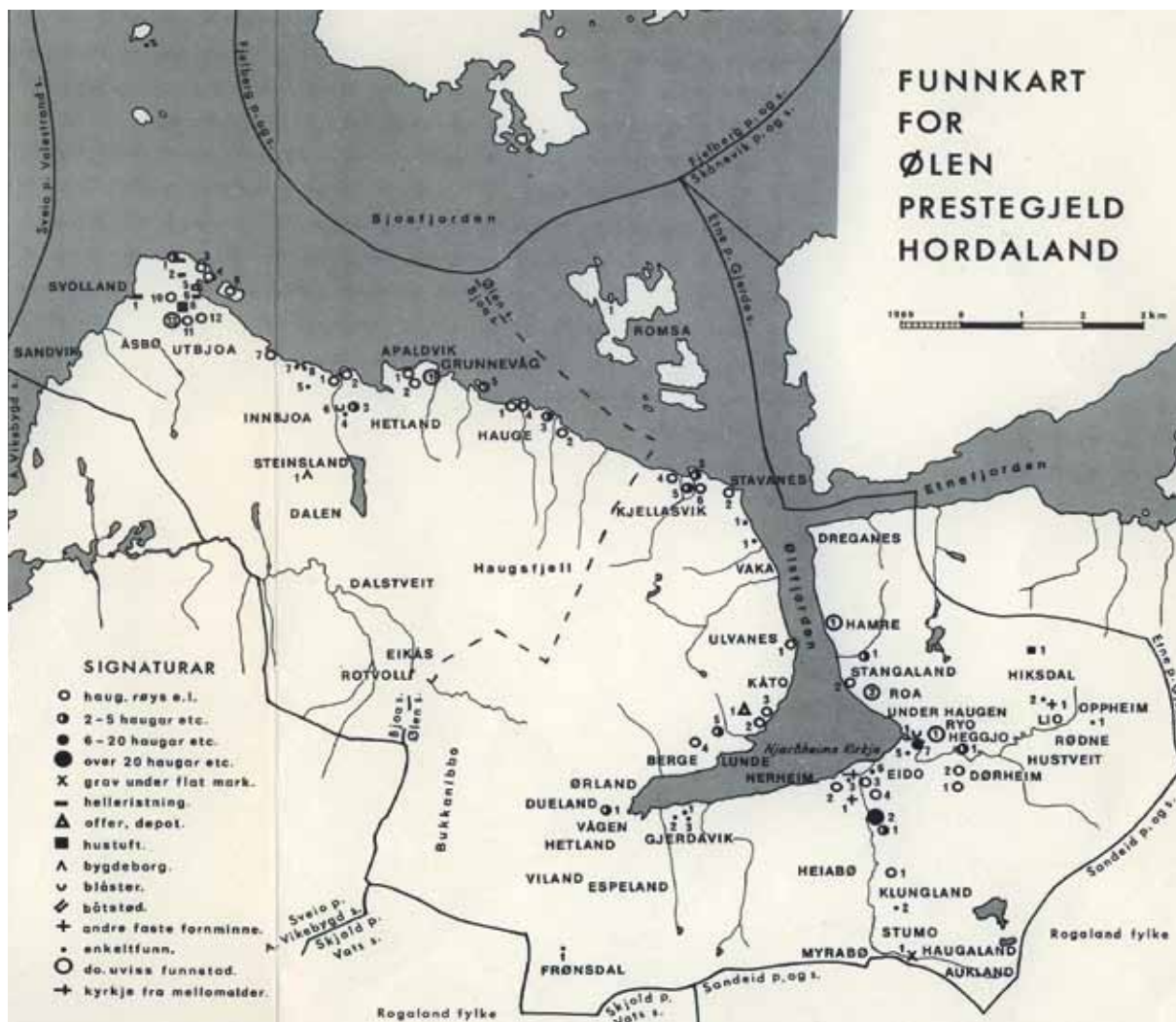
Det som er kjent av fornminne i kommunane Etna og Vindafjord med Ølen, tyder på at vegane mellom ulike delar av desse bygdene kan ha vore viktige ferdsleårar òg i førhistorisk tid. Området har gode jordbruks-

vilkår og kort avstand til fjorden og fjellområda. Dette gir ein rik og variert ressurstilgang, og det er såleis ikkje å undrast over at her er til dels omfattande arkeologisk funnmateriale. Delar av aktiviteten i dette området skal truleg forståast gjennom kontakt med Avaldsnes, som har vore eit viktig sentrum både i bronse-, jern- og mellomalder. Med si strategiske plassering ved Karmsundet har ein her hatt kontroll med skipsleia, og det er grunn til å tru at høvdingar her samla ressursar frå Haugalandet og distribuerte dei vidare sjøvegen (Myhre 1998; Opedal 1998).

NORD-SØR

Eidet mellom Ølen og Sandeid er ei ni km lang naturleg ferdsleline mellom Sunnhordland og Ryfylke. Frå skriftleg kjeldemateriale er det kjent at ein har frakta båtar over eidet, og dragseida både mellom Ølsfjorden og Vindafjorden og Ålfjorden og Skjoldafjorden blir tradisjonelt knytte til Harald Hårfagre, mellom anna på ferd sørover til Hafrsfjord. Etter slaget ser det ut for at han sigra over hordar, ryger og egder, og dermed fekk kontroll over store delar av Vestlandet på slutten av 800-talet. Tidfestinga av slaget er omdiskutert [sjå Sturluson (1981):67, fotnote], og det er heller ikkje kjent kva rute Hårfagre tok sørover til Hafrsfjord.

Flere skriftlege kjelder omtalar trafikk over eidet mellom Ølen og Sandeid (Irgens 1961, de Fine 1987, Nielsen 1999). Frå mellomalderen er det kjent at biskopen i Stavanger reiste denne vegen når han skulle på visitasreiser. Frå Ølen vart han frakta med båt innover Hardangerfjorden til Eidfjord, og vidare over Nordmannsslepene til Hallingdal og Valdres, som låg under Stavanger bispedømme fram til 1631 [Brekke (red.) 1993:436; Adriansen 2000:10. Slep



Førhistoriske kulturminne i Ølen prestegjeld (kart etter Fett 1971)

over Hardangervidda er kartlagt av Hilde Roland (2001)]. I 1685 kom Christian V inn Ølensfjorden, reid over eidet til Sandeid og drog vidare ut fjorden til Nedstrand. I 1853 vart ein åttring eigd av kvekarleiareren i Stavanger dratt over eidet med hest, nordover 17. november og sørover 2. desember (Turid Tveit, under arbeid).

HOLVEGAR

På Østabø i Sandeid er det bevart tydelege holveggar. Like ved er det kjent eit gravfelt med over 30 gravhaugar. Holvegane er mellom to og tre og ein halv meter breie og opptil ein og trekvart meter djupe (*Fornminner i Rogaland* 1979:25-26), og er framleis godt synlege i dag. Tilstanden tyder på bruk av noko omfang, og

kanskje er dette vegen som har fungert som gjennomfartsåre frå Sandeid til Ølen fram til første postvegen vart anlagt i 1824. Nokre meiner at holvegane på Østabø kan vere spor etter dragseidet.

Sør for Østabø, nærare Sandeid, på ein rygg kalla Rabbadn, har det òg vore mange rundhaugar. Lengst sør har det lege ein stor gravhaug kalla Tinghaug, der den gamle ferdsleveggen skal ha gått rett ved sida av. Tinghaug er ikkje synleg i dag, men skal ha vore rundt 20 meter i diameter og to meter høg. Gamle postvegen frå 1824 skal ha passert lenger nord for dette gravfeltet (*Fornminner i Rogaland* 1979:27).

Førkristne gravminne ligg ofte lokalisert i tilknytning til ferdsleårer og på godt synlege stader i landskapet til lands eller langs skipsleia. Dette ser ein òg tydeleg i Ølen. Ein av grunnane for slik plassering synest å vere at gravminna var meinte å vere godt synlege landskapselement.

POSTVEGAR, 1824 OG 1881

Rv514 som er i bruk over eidet frå Ølen til Sandeid i dag, er, med nokre omleggingar, stort sett samanfalle med statsveggen bygd i 1881. Denne gjekk ut til steinkai på Notteberg på Dreganes. Mellom 1909 og 1915 vart vegen forlenga til yttarst på neset, der ein fram til 1940-talet kunne få båtskyss frå Dreganes til Børkjenes i Etne (Heggen 2001:34-35, og munnlege opplysningar).

I Eio-dalen gjekk 1881-traseen først på vestsida av elva. Denne delen, som tar av frå E134 ved Shellstasjonen og går oppover til Nerheim, er i dag skilta og tilrettelagt som kulturminne. Der den skilta delen sluttar på Nerheim, er det i dag ei bru over elva. Her har det før vore eit vad kalla Nerheimsvad (Heggen 2001).

I 1824 vart det bygd postveg, kjørbar for kjerre,



Holveg til høgre i biletet.

mellom Ølen og Sandeid (Heggen 2001:35). Før bygginga av 'gamle' postvegen i 1824 gjekk det vegar gjennom gardstuna på kvar side av dalen (Heggen 2001:35). Store strekningar av postvegen frå 1824 er bevart i dag, men det er òg registrert andre vegfragment som kan knyte seg til eldre eller lokal bruk.

Utskiftningskart frå 1933 syner gamle postvegen frå 1824 som stipla. Delar av traseen er stadig gjenfinnbar på ØK-kart, sjølv om den på ØK-kartet ikkje lenger er samanhengande. Strekinga mellom Heggebø og Myrabø går hovudsakeleg gjennom beite og utmark. Vegen er her for det meste graskledd og to og ein halv til tre meter brei. Nokre korte strekningar ser det ut for at den har passert over dyrka mark. Det er registrert fleire steinbruer og -klopper på strekinga.

Strekinga mellom Østabø, Østbø og Vestbø har gått over område der det har vore mykje dyrking. Mellom nye og gamle kyrkjegarden i Sandeid har vegen passert på nedsida av Rv514, men det er ikkje lenger synlege spor her. Retninga som er peika ut på vegen

her, tyder på at den gjekk nær kyrkja som låg på Vestbø. Den gamle kyrkjegarden er framleis delvis bevart. Denne ligg på nedsida av vegkrysset, nedanfor den noverande kyrkja.

Frå Sandeid vart posten frakta vidare sørover gjennom Ryfylke til Stavanger.

AUST-VEST

Basert på det ein kjenner av førhistoriske kulturminne i Ølen og Etne er det ikkje nokon grunn til å tvile på kontakt mellom bygdene langt tilbake i tid, men det er så langt ikkje kjent vegspor som kan belyse dette.

Til strekninga mellom Ølen og Etne knyter det seg ei forteljing om Verpafuten. Denne fortel at bønder frå Ølen og Etne skal ha gått saman om å ta ein plagsam dansk fut av dage på Fikse¹, og grov han ned der. For at han ikkje skulle gå att, måtte ein kaste stein der når ein passerte staden, og med tida danna det seg eit varp. Ved bygginga av Nordre Stamline (seinare E134) vart røysa brukt til vegfyll [Brekke (red.) 1993:181; Heggen og Orgland i Heggen 2001:88; Heggen, munnlege opplysningar].

POSTVEG 1820-TALET

Dagens E134 mellom Ølen og Etne vart opna i 1936. Denne avløyste den gamle postvegen anlagt i 1820-åra. Denne finst avmerka på ØK-kart, og delar er framleis i bruk som skogsveg (Heggen 2001:31,90). Frå Sjoarebrua i Ølenssjøen har vegen gått opp Skaffarbrekka, også kalla Meieribrekka, forbi Ølen skule, opp Sjanglarbrekka, forbi Haugane, og over Steinbru ved Fatland.² Vidare har vegen gått til Heggjo. I dei sentrumsnære områda, mellom anna frå Steinbru og opp til Hellevad, er gamle Etnevegen i bruk også i dag, som tilkomst til gardar og bustader.³



Oppmurt kjerreveg.

Frå Hellevad er den gamle postvegen tydeleg fram til den er kryssa av den nyare Hiksalsvegen. Ved Hellevad har det òg gått ein gangsti til gardane på andre sida av elva (Haugland og Heggen, munnlege opplysningar). Denne går i dag over dyrka mark og er ikkje synleg. I elva ligg det store heller, truleg restar etter vadet. Elvebreidda er murt opp med stein på nordsida. Ved Hellevad tar det av ein grasdekt veg oppover lia; dette er gamlevegen til Hiksaldal. Derifrå gjekk den vidare over Vesteskar til Veste i Etne (Heggen 2001:91). Vegen går gjennom beite/utmark og open lauvskog, vegbreidda ligg på mellom to og tre meter. Det er fleire tilkomstvegar til gardar langs vegen, òg skogs- og fjellvegar.

Frå Oppheim har det gått postveg over fjellet til Sandeid. Første delen er mykje samanfallande med grusvegen opp til parkeringsplassen på Olalia. Her ligg det ein hidler kalla Postmannshidleren, som postberaren skal ha brukt som ly i dårleg vêr. Herifrå går det sti vidare, merka med vardar (Heggen, munnlege opplysningar).

Mellom Fikse og Meland i Etne har vegen preg av nyare utbetring som grusing og grøfting. Det er registrert fleire fine steinbruer og -klopper nedover Melandselva, der tilkomsten til dei ulike gardane har gått over elva.

AVSLUTNING

Kommunikasjonslinjer er til alle tider tett knytte til annan infrastruktur. Vegfår, uavhengig av alder, let seg ikkje forklare utan å sjå dei i samanheng med samtidig busetnadsmønster og næringsverksemd. Endringar i ressurstilgang, busetnadsmønster og teknologi vil naturleg endre både retning og utforming av vegfår. Langs kysten var det i generasjonar naturleg å ta seg fram sjøvegen, medan det i dag er bilbruk som i stor grad set premissar for utforming og lokalisering av kommunikasjonslinjer. Dette inneber og høgare krav til tryggleik, stabilitet, komfort og redusert tidsbruk. Vegfår etablert for kjerre, slep, riding og gange er på mange måtar unnslelege kulturminne som i løpet av kort tid kan bli vanskelege å finne att når bruken avtar eller forsvinn. Gjengroing er ei særleg utfordring i denne samanhengen. Registrering av eldre ferdsløyper er tidkrevjande ettersom dei materielle spora kan vere svært sparsame, og strekke seg over store geografiske område. Samferdslehistorisk sett er bilbruken ei så stor kommunikasjonsmessig endring at det er av stor kulturhistorisk verdi å dokumentere spor etter tidlegare tiders kommunikasjonsformer. Å ta vare på synlege spor etter historie i landskapet har i tillegg opplevings- og formidlingsverdi i dag.

KJELDER

- Adriansen, Jan 2000: *Vegminner i Hordaland*. Statens vegvesen Hordaland.
- Brekke, Niels Georg (red.) 2001: *Kulturhistorisk vegvisar*. Etne. Etne kommune. Nord bokforlag. Kulturlandskapsenteret, Hordaland fylkeskommune.
- De Fine, Bendix Christian 1987: *Stavanger Amptes udførlige Beskrivelse*. Stavanger.
- Fett, Per 1971: *Ølen prestegjeld. Førhistoriske minne i Sunnhordland*. Universitetet i Bergen. Historisk Museum.
- Fornminner i Rogaland 6. *Rapport om topografisk-arkeologisk registrering for Økonomisk Kartverk. Vindafjord*. Arkeologisk museum i Stavanger. Stavanger 1979.
- Handeland, Heidi: Gamle ferdsløyper i Ølen kommune. Rapport frå overflateregistrering aug-nov 2005. Ølen kommune v/Any T. Heggebø. Munnlege kjelder er oppgjeve i rapporten.
- Heggen, Endre 2001: Vegar og bruer i Ølen kommune. I samråd med Hordaland fylkeskommune ved Kulturavdelinga og Ølen kommune v/Håkon Hustveit.
- Irgens, Johs. B.: "Kong Christian V's reise i Norge 1685" / *Norsk veltidsskrift* 1/1961.
- Myhre, Lise Nordenborg 1998: *Historier fra en annen virkelighet. Fortellinger om bronsealderen ved Karmsundet*. AmS Småtrykk, bind 46. Arkeologisk museum i Stavanger.
- Nielsen, Anne-Mette 1999: *Kongeferder i Norge gjennom 300 år*. Norsk vegmuseum.
- Opedal, Arnfrid 1998: *De glemte skipsgravene. Makt og myter på Avaldsnes*. AmS Småtrykk, bind 48. Arkeologisk museum i Stavanger.
- Roland, Hilde 2001: *Prosjekt Nordmannsslepene*. Buskerud fylkeskommune.
- Sturluson, Snorre: *Noregs kongesoger*. Det norske samlaget 1981 (1979).
- Tveit, Turid under arbeid: Den indre kystleden – eid og drag i Nord-Rogaland. Hovudfagsoppgåve i arkeologi, Universitetet i Bergen.
- Utskiftningskart over Nerheim 1933 (arkiv, Ølen kommune)

NOTER

- 1) Fikse ligg på grensa mellom dåverande Ølen kommune, nå Vindafjord, og Etne kommune.
- 2) Ved anlegging av ny bru er den gamle steinbrua, ei flott kvelvingsbru, bevart.
- 3) Denne vegstrekninga er meir detaljert skildra i Heggen 2001: 90-91.