

HELG

INNSENDT

Denne artikkelen er ikke skrevet av en journalist i Agderposten, og er derfor ikke fri og uavhengig journalistikk. Artikkelen er i sin helhet laget av en ekstern bidragsyter. Vi har funnet innholdet interessant for våre lesere, og publiserer det derfor redigert og tilrettelagt av redaksjonen. Det betales ikke honorar for slike artikler.

Frå postveg til rideveg

I november 1844 kom Ivar Aasen til Valle. Han hadde gått dei mange milene like frå Kristiansand.

Skysspengar var ei unødvendig utgift, og i rapporten frå turen fortel han at arbeidet med den nye vegen hadde kome så langt at den var greitt framkomeleg. Ved den nybygde Valle kyrkje var det stopp.

Vidare opp til Bykle var einaste muligheita den gamle kløv- og ridevegen heilt fram til 1879, og ikkje før i 1935 var det muleg å køyre med bil opp til Hovden.

Riksveg 9, som vegen heiter i dag, startar i Kristiansand. Lengda var for ikkje lenge sidan 235,7 km – men vert nokre meter kortare kvar gong eit nytt vegprosjekt er fullført. Det som frå først av var rv. 400, har vore både rv. 12 og rv. 39, før namnet i år 2000 vart det noverande rv. 9.

Dei eldste vegane var mange stader berre eit tråkk. Nokre stader vart ei myr trandla, dvs. det vart lagt steinheller eller tømmerstokkar tett i tett slik at folk og hestar kom tørrskodde over. Andre stader vart det kanskje bygd ein støttemur eller mina litt rundt ein stein slik at det var muleg å kome fram med ein slede.

Der desse gamle vegfara framleis eksisterer, ser vi dei som 1-1½ meter breie stiar. I ei tid utan bruer og tunellar, vart vegane lagde der naturen inviterte til det. Før Postvegen var det ingen som hadde hjulkøyrerøy i bygdene. Dei brukte slede også på barmark. Nokre stader er det difor slite djupe renner ned i bakken som står att mest som sår i landskapet.

Det vart mange vegar på den måten, og ofte var det minst ein på kvar side av Otra. Lenger framme møttest gardsvegane til ein grendeveg, og så bar det vidare til ein nådde den vegen som erfaring hadde vist var best å take seg fram på. Desse vegane hadde mange namn; Almannavegen, Kløvvegen, Ridevegen, Fjellmannsvegen eller berre Setesdalsvegen. I boka «Frå rideveg til postveg – vegar og vegminne langs riksveg 9», som denne artikkelen tek utgangspunkt i, har vi brukt Dalevegen som eit samle-namn på alle desse.

FAKTA

I ET HISTORISK LYS

- Under denne vignetten skriver historikere og andre fagfolk på Agder om spørsmål de brenner for. Spalten er et samarbeid mellom Aust-Agder museum og arkiv, HIFO Agder og Agderposten.
- Har du tips og ideer kontakt oss på e-post: kristoffer.vadum@aama.no eller redaksjonen@agderposten.no
- Leonhard Jansen er aktuell med boka «Frå rideveg til postveg – vegar og vegminne langs riksveg 9». Bokbyen forlag.

Bruk av slede på godt snøføre var sjølv-sagt mykje enklare enn på bar mark. Og sjølv-sagt kunne dei ha mykje tyngre lass. Var det i tillegg is, kunne dei enkelt take seg forbi stader som om sommaren var krunglete og uframkommelege. Isen måtte vere sikker, men det finns likevel mange soger om tunge lass som har gått gjennom isen med stor fare både for hest og folk.

Dei eldste vegane

Frå Valle og nordover er det ei vanleg oppfatning at Stavanger var den viktigaste byen frå gamalt. I løpet av ein dag eller to kunne ein kome seg til sjøen (Ryfylke, Lysefjorden), setje frå seg hestane der og ordne seg båtskyss. For byklarane kunne ei reise til Kristiansand vare i opptil tre veker, og var eit mykje meir ressurskrevjande prosjekt. Sjølv om dei ordna båttransport for varene, måtte hestar og sledar følgje etter på land. Og hesten måtte vere med heile vegen til byen slik at ein fekk med varene der det ikkje var framkomeleg med båt.

Vegen, eller vegane frå øvre del av Setesdal og vestover, ber namnet Skinnevegen. Truleg fordi det var her dei tok vegen når skatten skulle betalast til biskopen i Stavanger, og at betalingsvara var skinn. Austover mot Telemark heiter det Bispevegen, og indikerer at same sta-

vangerbispnen brukte den ruta når han skulle vitisere i Valdres og Hallingdal, som òg høyrde til bispedømet.

I godt vær orienterte dei seg ved hjelp av fjell og landskap. Når uvær med regn og skodde reduserte sikten til eit minimum, måtte dei take andre hjelpemiddel i bruk. Nokre stader var det «nyddingar»; steinar som var lagde oppå kvarende for å markere vegen. Det var også vanleg å byggje vardar som var store og synlege på lang avstand. Nokre av desse er gluggevardar, dvs. det går eit hol gjennom varden som dei kunne sjå gjennom og take retninga med.

Mange stader vart terrenget nedslite, og det gjorde vegen lett å sjå. Desse vegane er framleis i bruk av folk som ferdast i fjellet, og ikkje minst av dei mange saue- ne som kvart år går der på sommarbeite.

Vi får leggje til at Kristiansand ikkje vart grunnlagt før 1641, så slik sett var det ingen grunn til å reise den vegen sjølv om vi kjenner til at handelsskip kom i land på Flekkerøya iallfall på tidleg 1500-tal. Setesdølane hadde behov for å byte eller kjøpe varer, særleg korn. Den viktigaste vara dei hadde å tilby var tømmer, og tømmerfløtinga i Otra var organisert iallfall på tidleg 1600-tal.

Nyare arkeologiske utgravingar har på sett og vis gjort det sannsynleg at folk også i vikingtida kan ha dratt sørover med varene sine. Utgravingane på Langeid, og funnet av det praktfulle Langeidsverdet saman med andre importvarer og utstyr som vart brukt i forbindelse med handel, indikerer stor velstand. Det er vanskeleg å forklare dette utan å trekkje inn handel med jern, som vi veit vart produsert i store mengder oppover i dalen. Det er sannsynleg at den enklaste måten å transportere denne tunge vara på var med båt. I så fall var det mogeleg å setje båten på vatnet på Langeid og ro eller segle ned til Byglandsfjord. Derfrå er det lange moar til Hornnes, der det på ny er mogeleg å kome i båt ned Kilefjorden til Hægeland.

Vi veit det må ha vore ein handelsplass ved Bringsvær i Fjære, og avstanden over heia dit er ikkje så mykje lenger enn om ein måtte velje å dra rett ned ►►



Makadamisering var eit nytt prinsipp for vegbygging på 1900-talet.



Brua frå Helle over til Straume var under bygging sett bygt «manuelt». Her støyper dei ein kunne kvile på.



ging då Georg Johnson vart vegmeister i 1827. Det vil seie at ein la eit 25 cm tykt lag med pukkein på vegen for å auke bereevna. Desse karane arbeider på Arendalsvegen like aust for Hovland i



ging 1957. Også den vart
pillar som stålbeilkane
FOTO: OLAV S. UPPSTAD



Lensmann Ånund Haugaa i Bygland har kome seg til Grendi ein vårdag i 1930. Vegen er heilt sundkørd. Til tider vart det lagt ned forbod mot bilkøyring med tunge lass i verste vårbloyta. FOTO: ANDREAS BAALSRUD /NORSK VEGMUSEUM



Straks vegen til Hovden stod ferdig, begynte arbeidet med å byggje det fyrste Hovden Høyfjellshotell. Denne kolonna er på veg opp med materialar og utstyr og har teke ein stopp på Berdalsbru for å fylle vatn på radiatoren. Risikoen for møtande trafikk truleg var minimal. (ca. 1935) FOTO: LARS LIESTØL/SETESDALSMUSEET

HELG

til kysten. Bringsvær er forresten den einaste staden sagaen (Orknøyingasoga) fortel om ei reise i Setesdal. Den gjekk (truleg) frå Valle til Bringsvær.

Dalevegen

Ei reise frå Kristiansand for to hundre år sidan kunne vere ei strabasios ferd. Justisråd Christen Pram, som var på «synfaring» i dalen i 1805 rapporterer slik til Kongen: «Communicationens elendige Forfatning her kontrasterer synderligen mod hvad der er gjort og gjøres i Øvre-Tellemarken i denne Henseende. Jeg brugte til de 4 Mile (fra Hægeland til Kristiansand) over 13 Timer uden at standse mere end blot høyst fornødent. Jeg skulde ride, og havde Hest; men ad saadanne Veje er Ridningen meget langsommere end det er at gaee til Fods. Jeg gik altsaa.»

Vi får skyte til at det var mogeleg å få båtskyss frå byen og opp til Mosby. Men det kosta pengar, og då var det mange gonger ikkje noko alternativ. Deretter var det på Kilefjorden. Båtane der kunne då roast opp til Dalemannssteinen nedanfor Mylla ved Fennefossen. Derfrå var det på land opp til Gullsmedmoen, der det var mogeleg å få båtskyss vidare heilt opp til Ose. Båtane som vart bruka var store «Senumsbåtar». Dei var til frakting av varer og folk, medan hestane måtte take fram langs land og over heiane. Ved Storstraumen var det båttrek over land.

Dalevegen tek av frå Homme ved Hægeland kyrkje og vidare over Lauvåsheia. Mange merke syner framleis det, og somme stader er det til og med lagt heller. Vegen kjem ned att vest for Hodnegardane, og svingar seg rundt Hodnekilen. Det er ganske typisk at vegen måtte leggjast rundt der det var vatn. Så ber det vidare oppover, inn til Kjetsågardane og rundt Voilekilen. I dag går rv. 9 nesten parallelt med Otr mange stader, og gjerne etter den tidlegare jernbanelinja.

For å forklare akkurat kvar dette er, skulle vi gjerne hatt med karta frå boka i denne artikkelen, men dei får vi heller

tilrå den interesserte å leite fram sjølv. Dei gamle vegfara har fått kvar sin farge på kartet og er etter måten enkle å finne fram til om ein beveger seg ut i terrenget.

I Dåsnes var det ferjestad iallfall så langt tilbake som ved midten av 1600-talet. Vegen gjekk derfrå vidare langs vestsida av elva og opp til det vi i dag kallar Byglandsfjord. Dette er lange flate moar og difor lette å ferdast på. Ikkje minst for den som leigde seg båtskyss var denne strekninga viktig, og vegen mellom Krossen på Evje og Gullsmedmoen ved Byglandsfjord vart det fyrste offentlege vegprosjektet i Setesdal og stod ferdig i 1804.

Ved Gullsmedmoen kunne byglandsbøndene ferjast over på austsida og kome heim på den sida av fjorden. Deira største utfordring var Fånefjell. Av og til tok dei også på heia ved Lauvdal, gjennom Nautedalen og ned med Åkhus i Bygland. Av og til lurar ein på kvifor dei ikkje valde ein flat veg i staden for over ei hei. Men litt stigning tykkjest ikkje ha vore ei utfordring. Generelt var jo folk stort sett i god fysisk form på den tid. Det var ei nødvendighet for i det heile teke å kunne eksistere.

Dei reisande frå lenger oppe i dalen tok på heia ved Senum, gjennom Træledalen og Skomedalen og ned med Ose. Dette er også oppe på heia, over myrer bekker og elver. Grunnen til at dei valde dette alternativet var utvisamt at dei fleire stader langs fjorden likevel var nøydd til å kome seg på heia då det ikkje var framkomeleg frammed elva.

Frå Ose var det lange moar mest opp til grensa til Valle sokn. Der Brokke kraftstasjon no ligg tok dei gjerne på heia att, opp til Uppstad og gjennom Hyledalen, og vidare ned til bygda ved Åmli i Valle. Det var ferjestad ovanfor Hallandsfossen, og sidan dei fleste budde på austsida var dette ein organisert ferjestad iallfall tilbake på 1600-talet. Byklarane hadde framleis att nokre mil, og la på heia att med Homme eller Flateland. Den uframkomelege Byklestigen var så vanskeleg at folk bere unntaksvis valde den vegen når dei hadde lass. Då kom dei gjerne ned med Stavenes i Bykle.

I Byklestigen var det forresten utbetringsarbeid alt i 1829, då den trappe-likande, nyleg restaurerte vegen som går over heia i dag, vart bygd.

Postvegen

I 1827 vart Georg Daniel Bart Johnson vegmeister. Det fyrste han gjorde var å fullføre «Vestlandske hovedvei» mellom Lyngdal og Stavanger. Alt i 1833 la han fram den fyrste planen om veg oppover Setesdal.

Det var ikkje sjølv sagt at ein dal som Setesdal skulle få veg alt no. Men kjøpmennene i Kristiansand var svært interesserte i å få hand om tømmerhandelen, og det var ingen motstand mot prosjektet sjølv om det framleis stod att mykje vegarbeid også i meir sentrale strøk.

I 1839 løyvde Stortinget 58 000 spd. til Postvegen, og pengane skulle i utgangspunktet brukast «til at oparbeide de vanskeligste og farligste strækninger», og formannskapet skulle «bestemme hvorvidt der i præstegjældet findes sådanne veistykker som er av sådan beskaffenhed at det måtte kunne antages at almuen selv at kunde oparbeides af



Sølvsmedkunsten var ei viktig næring for mange, og Lars O. Liestøl var ein av dei som prøva å fange opp turistane. Utsalet hans stod så nær vegen på Frøysnes det var råd og kome, og mange stoppa og kjøpte sølv. (ca. 1965)

FOTO: JOHAN BRUN/DAGBLADETS MEDIEARKIV

prestegjældets gårdbrugere i forhold til skylden.»

Arbeidet gjekk etter måten fort. Som nemnt innleiingsvis var vegen grei nok å gå i 1844, men vart ikkje avlevert før i 1847. Det kom bru i Dåsnes, og ferjer ved Byglandsfjord, Storstraumen og Flårenden i Valle. Siste brua som vart bygd for å fullføre postvegen var Flårendsbrua mellom Hylestad og Valle som vart opna i 1867.

Langs vegen var det fleire utfordringar for dei reisande. Verst i så måte var Fånekleiva som var bratt og vanskeleg. Likevel var det eit framsteg utan like:

«Dø aa hele, Dreng, no hev eg vore til by'n aa køyrt trjaa tunno' aa stundom sat eg paa sjave, aa de' kosta alli a grand.» Aslak G. Rike frå Valle hadde vore til byen ein gong i 1840-åra og kjøpt korntønner, og grunnen til utbrotet overfor grannen Dreng O. Rike var at han for fyrste gong hadde køyrt etter kjerreveg like frå Kristiansand til Kilefjorden.

Byklarane derimot, måtte vente heilt til 1879 før dei fyrste hjulkjerrene trilla seg rundt Byklestigen. Men då vart det til gjengjeld feira med salutt: «Der skulle ha vært saluttert med 4, men de to gikk ikke av,» les vi i sokneprest Blom sitt referat frå festlegheitene.

Frå postveg til riksveg 9

Det kunne ha vorte fortalt ganske mykje om det som seinare kom til å skje. For det fyrste opna det opp for handel på ein heilt annan måte enn tidlegare. Sjølv om sal av ferskvarer var uaktuelt, kunne ein no frakte med seg varer som før hadde vore vanskelege å få med. Eller rettare sagt måtte dei prioritere dei livsnødvendige varene som korn og salt.

Det var ein revolusjon. Ei omvelting dalen aldri før hadde opplevd maken til. Ting ein før berre hadde høyrte om, eller kanskje sett når ein var på bytur, var no mogleg å frakte med seg. Ein jernplog var ei av nyvinningane som kom til dalen i 1840-åra.

Lang tid tok det heller ikkje før nye krav voks fram. Dampbåtane Bjøren og Dølen begynte å trafikkere Kilefjorden og Byglandsfjorden i pinsehelga 1867, og i november 1896 kom det fyrste toget til stasjonen på Byglandsfjord.

Den fyrste bilen nådde Valle hausten 1909, og rutebilane begynte sin trafikk våren 1920. Privatbilismen skaut for alvor fart på 1960-talet og folks reisevanar vart aldri lenger dei same.

I dag snakkar vi om gul stripe frå Kristiansand til Telemark grense. Stripa er kanskje symbolsk, men i praksis betyr det at alle som hovudregel kan køyre den lange vegen utan å take i bruk vegskuldra når breie køyretøy møtest. Det kjenner trygt, og det gjev mogelegheit til å kome raskt fram. Mange køyrer mellom Kristiansand og Hovden kvar helg, og ei reisetid på tre timar står i skarp kontrast til dei strabasiose turane for ikkje så alt for lenge sidan.



Leonhard Jansen

konservator NMF ved Setesdalsmuseet/Aust-Agder museum og arkiv

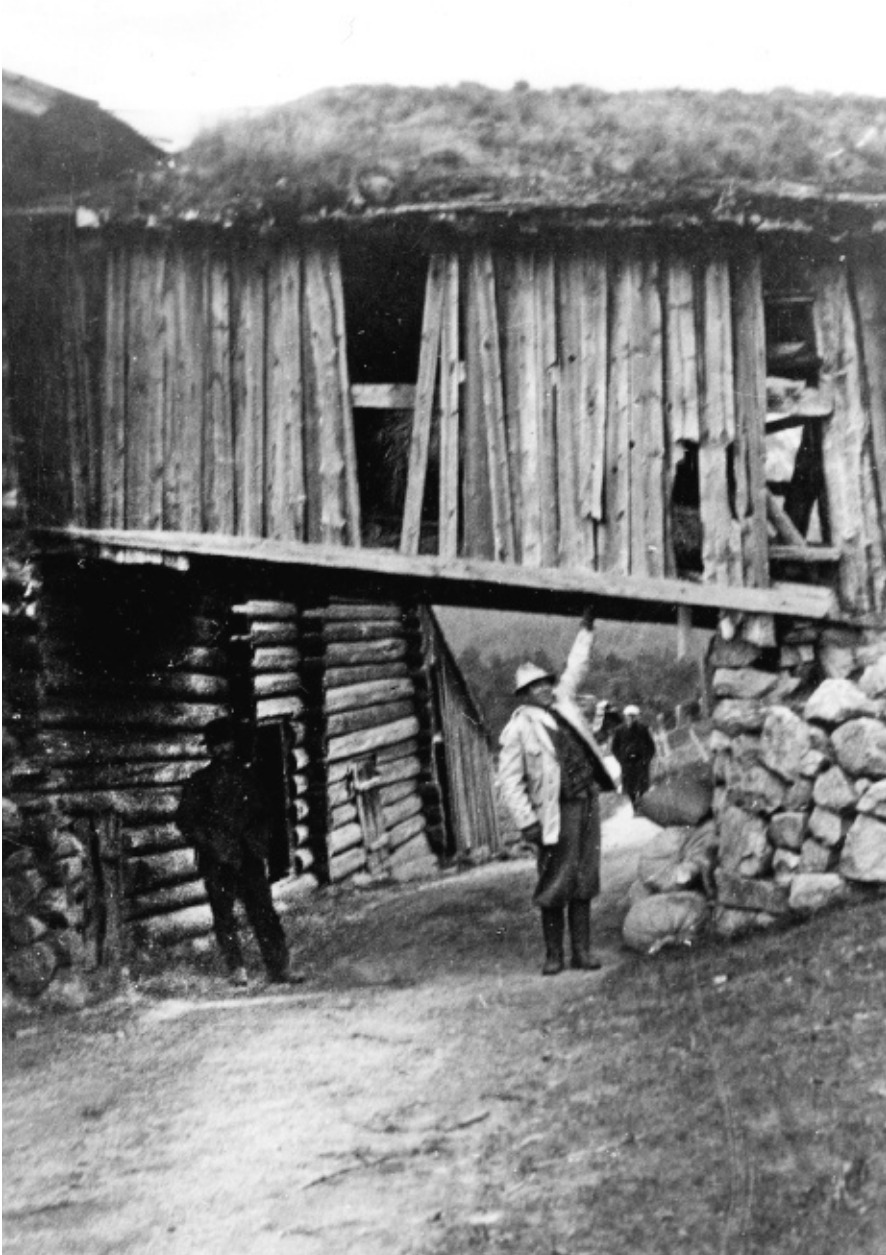


Når ein trong vatn på radiatoren var det greitt at folk av og til hadde brunnen i vegkanten. Olav G. Skjeggedal har stoppa med Chevroleten sin i Sagneskar i Valle ein sommardag kring 1942.

FOTO: ELISABETH MEYER/WIKIMEDIA COMMONS



Jon K. Helle gjer seg klar til ein tur med Tempoen. Broren Eivind fyller frå 3000-liters tanken far deira Knut S. Helle fekk på plass sist på 1930-talet(1940-45). **FOTO FRÅ JON ATLE HELLE**



I Lunden gjekk Postvegen under løebrua. Det var ikkje så greitt då bussane begynte å gå til Bykle, og vegen vart etter kvart lagd om. Oppsynsmann Gunnar Frøysnes og ingeniør Eystein Sundby er på synfaring sommaren 1935. **FOTO FRÅ NORSK VEGMUSEUM**



Hovden Bru med Furumo kafé i 1953. Dette var Hovden sentrum, og lite peika fram mot den utviklinga som skulle kome, Vegvisaren fortel at det mest uansett kvar ein hadde tenkt seg, var eit godt stykke til andre bygder eller byar. **FOTO: ANDERS ANDERSEN/SETESDALSMUSEET**



Der det ikkje er brøyt veg, er det oftast ein god idé å køyre saman i følge. Gunhild G. Holen og Hallvard Å. Tveiten gifta seg i 1933, og her har brurefølget kome til Holen på veg heim frå kyrkja. **FRÅ SETESDALSMUSEET**