

JOHANNES GJERDÅKER

## FRÅ TJODVEG TIL RIKSVEG

## VEGAR OG VEGBYGGING

1. «TJODVEG (ålmannveg) og sæterveg og alle rekstervegar skal vera soleis som dei har lege frå gamal tid (at forno fare). 2. No ligg tjodveg yver ein manns bø, då kann han føra vegen av bøen sin på det vilkår at han legg ein ny veg utan-gards, jamgod til å fara på i turt og vält ver, då skal folk bruka den vegen endå um han er lengre. 3. No skal tjodveg vera så breid at ein mann skal sitja på sala best og setja eit spjotskaft ned på jordt og nå med tumen opp til falen og spjotet skal vera ei spann langt derifrå og upp, det skal ein leggja ned tvert yver vegen, breidare skal han ikkje vera. Men um nokon spiller åker eller eng vidare, då skal han bøta skaden.»

Det er Gulatings-lova som ordlegg seg slik, i Knut Robberstads klangfulle omsetjing. Ein vaksen mann skulle kunna rida langs tjodvegane, med eit spjot på tvers og med vidjeringar hangande på endane, utan at desse vidjene hengde seg opp i greiner på sidene. Då var vegen breid nok.

Ingen gard eller husmannsplass i Hordaland har i historisk tid lege fjer-nare frå næraste fjord enn ein dags ferd til fots eller til hest. Lengre var det ikkje frå øvst i Eksingdalen og Myrkdalen og Raundalen, og heller ikkje frå Røldal. Alle prestegjeld i Hordaland hadde tilgang til sjøen innanfor sine grenser. Skipreideinndelinga var praktisk for alle bygdene i fylket.

I dette landskapet har vegbygging til alle tider vore krevjande, og storparten av dei vegane som i dag er fylkesvegar og riksvegar, var det uråd å byggja før den moderne tida kom. Jamvel Bergen, ein av dei største byane i Skandinavia gjennom mange hundreår, hadde så seint som i 1930 ikkje meir enn tre mil samanhengande køyreveg ut av byen i nokon retning. Men vegar og stigar til lands har det vore så lenge som det har butt menneske i landet.

Vegen gjennom Husedalen, frå Kinsarvik opp mot Handangervidda, er ein av dei gamle ferdslvegane som kan gje oss ei aning om mellom-alderens tjodvegar.

#### DEI GAMLE FERDSLEVEGANE MELLOM LANDSDELANE

Frå førhistorisk tid har hovudferds-la mellom det austanfjellske og det vestanfjellske Noreg gått over Langfjella, men berre frå Lærdal og Røldal var det framkomeleg i vintermånadene. Fjellovergangen mellom Lærdal og Valdres var den som var mest i bruk mellom Gulating og Eidsivating og mellom Bjørgvin og Oslo etter byane var grunnlagde på 1000-talet. Over Fillefjell var ferdsla så stor at kong Øystein kring år 1100 let byggja Maristova, og her vart Thomaskyrkja bygd i høg mellomalderen.

Då det norske postverket vart skipa under Christian IV i 1647, vart den viktige postruta mellom Bergen og Christiania lagd over Fillefjell. Frå Lærdal gjekk posten med båt om Frønningen til Gudvangen og så på land om Stalheim, Oppheim og Vossevangen til Bolstadøyri og vidare om Tysso til Dalseid og Dale. Frå Bolstadøyri til Dalseid ferdast dei til vanleg i båt, og alltid ut fjorden frå Stanghelle til Tunes (④341, ④336). Frå Tunes gjekk posten om indre Arna og Borgo, opp Borgaskaret og så ned til byen derifrå. Det vart ikkje bygd nokon ny postveg i 1647 og i det første hundreåret etter det. Postvegen fylgde den eldgamle ferdslveg mellom Bergen og det austanfjellske Noreg (④440).

#### DEN «TRONDHJEMSKE» OG DEN «STAVANGERSKE» POSTVEG

Frå 1780-åra vart postføring også sett i verk mellom Bergen og Trondheim og mellom Bergen og Stavanger. Desse rutene vart òg lagde mest mogeleg til lands. Ruta Bergen-Trondheim gjekk om Sandviken, Munkebotn, Glaskaret og Rolland i Åsane til Hordvik. Frå Hordvik gjekk posten vidare i båt til Isdalstø. Frå Isdalstø låg postvegen om Seim og Lotrebogane, med kort båtskys over Rydlandsvågen til Timbervik på Hundvinlandet. Neste etappe var vegen om Lindås til Fannebost ved Fensfjorden, der postbonden laut i båt og ro til Halsvik, tett ved fylkesgrensa.

Postvegen til Stavanger låg om Midttun, over Vallaheiane med skys-skifte på

Kyrkjebyrkjeland, til Sandven og Søyte-land og vidare til Os og skys-skiftet i Hatvik (④424). Derifrå gjekk ferda med båt over til Fusa. Frå postgarden Øpstad gjekk vegen så over Fusafjellet til Strandvik. Der fylgde ein lang etappe på fjorden, til Sundfjord i Lygrepollen. Strekinga frå Sundfjord til Husa i Ølve var ein kort landetappe att. Her vart det bygt postopneri på Roaldtveit i 1859. Frå Husa gjekk posten vidare over fjorden til Helvik i Kvinnherad og så på land til Ølfarnes, der postveska vart frakta vidare i båt over fjorden til Skånevik. Frå Leknes i Skånevik gjekk posten over fjellet til Silde i Etne og frå Etne om Ølen til Sandeid i Rogaland (④189). Samla lengd av postvegane innanfor Hordaland fylke var 216 km.



Holvegen over den idylliske terrassen på Hereid i Eidfjord er ei vegline frå forhistorisk tid (④440).

T.v.: Mange av dagens vegar er lagde langs heilt nye trasear, men nokre ligg på gamle vegliner. Dei eldre vegane gjekk gjennom tuna; dei nye ligg i dalbotnen, langs fjorden eller i utmarka, milevis frå folk.



J.C. Dahls fredfylte landskapsbilde frå Natland tidleg på 1800-talet viser oss det kultur-landskapet postvegane gjekk gjennom. Vegen over Natland, Fridalen og gjennom Stadsporten var hovudvegen til Bergen frå sør.



perioden frå 1780 og fram til Napoleonskrigane, er planlagde som køyrevegar. Med andre ord var konstruktørane fram-synte nok til å sjå at vogner og kjerrer ville koma i bruk også her. Ikkje berre Vestlandet, men heile Noreg kom seint i gang med å byggja køyrevegar. Vegen mellom Kongsberg og Drammen, som Christian IV gjorde opptaket til i 1625, var lenge den einaste i sitt slag.

I 1824 fekk Noreg ei ny veglov. I kraft av denne fekk alle vegar status som anten hovudveg eller bygdeveg. Som hovudveg rekna lova alle mellomriksvegar, vegar mellom landsdeler og tilførsleveggar til byane. Som bygdevegar nemnde veglova særskilt kyrkjevegar og tingvegar. Veglova slo fast at utgifter ved bygging eller omlegging av hovudveg til vanleg skulle betalast av det fylket som vegen gjekk gjennom.

### VEGLOVA OG DET LOKALE SJØLVSTYRET

Den økonomiske evna i landet og fylket var enno veik, og noko stort veganlegg vart ikkje sett i verk mellom 1824 og 1840. Det fyrste fylkestinget, etter innføring av formannskapslovene i 1837, vedtok i 1838 at vegen frå Eide i Granvin

til Vossevangen skulle vera hovudveg, og at kostnaden med opparbeiding og vedlikehald skulle leggjast på fylkeskassa. Grunngevinga for dette vedtaket var at denne vegstrekninga var den einaste frå Hardanger mot Bergen. Vedtaket var ei viktig prinsippsak. Ved dette førte fylkestinget vegbygging og samferdslesaker inn på sitt program.

I 1840-åra vedtok Stortinget bygging av eit veganlegg i Stalheimskleiva, i samband med moderniseringa av postvegen Christiania-Bergen. Staten bar heile kostnaden, og anlegget vart offisielt opna i 1849. Frå den tid har Stalheimskleiva hatt den forma vi kjenner frå vår tid. Omleggingane har vore små samanlikna med det stort dimensjonerte anleggsarbeidet i 1840-åra (©355).

Det var elles strekninga frå Stalheim over Voss og til Eide i Granvin staten og fylket gjorde mest for i 1850-åra og 1860-åra. Heile vegen frå Gudvangen til



Milestein mellom Voss og Gudvangen: «30 kilometer fra Vossevangen».

Hardangerfjorden i Granvin var open for trafikk med vogner i 1866. Grunnen til at andre deler av fylket ikkje fekk veganlegg i denne tida, er at det i åra frå 1850 var ein sterk auke i nye dampskipsruter (©76). Dampskipsfarten tente dei lokale interessene og den byrjande kommersielle turismen. Thomas Cook's reisebyrå i London selde frå tida omkring 1885 dei første pakketurane til det vestanfjellske Noreg, med kupongbetaling ved hotell, dampskipsruter og skysstasjonar langs vegane. Ei populær rute gjekk frå Ryfylke til Hardanger med dampskip, deretter over land frå Granvin til Vossevangen og Gudvangen og vidare med båt til Bergen.

Men det som løyste ut vegbygginga lokalt, var nettopp dampskipsrutene og den nye jernbanen, som skaffa eit raskare samband med byen enn før.

### VEGEN OG JERNBANEN

Vossebanen vart vedteken av Stortinget, og anlegget kom i gang i 1876. Som kjent frå norsk historie var vedtaket eit kompromiss. Bergen og landsdelen her arbeidde for jernbanesamband over fjellet mellom Bergen og Oslo, men Stortinget kunne ikkje samlast om meir enn anlegget Bergen-Voss. Dei som hadde sett seg til mål å få jernbane vidare til Oslo, såg heile tida Vossebane-anlegget som ein del av denne større heilskapen, og arbeidde med planane lengre fram. Men det var vanskelege tider i åra 1876-1890. Etter at Vosse-



Skysstasjonen med karjol på Stalheim, frå tida kring hundreårsskiftet, høyrer saman med den tidlege turistferdsla. Stalheimskleiva vart opna i 1849.

Deler av vegen gjennom Tokagjelet, bygd i 1890-åra, er bokstaveleg tala som hoggen i fjell. Mange stader hang tunneldrivarane i tau under arbeidet i bratte bergsider (©371).

banen stod ferdig i 1883, vart ikkje noko nytt norsk jernbaneanlegg sett i gang før i 1894. Då hadde Stortinget vedteke jernbaneanlegget Voss-Taugavatn på høgfjellet. Sidan kom vedtaket om jernbane vidare frå Taugavatn (Finse) til Hønefoss og Roa-Oslo. Bergensbanen stod ferdig i 1909 (©361).

For Bergen og Hordaland fekk jernbansambandet umåteleg mykje å seia økonomisk og kulturelt, kanskje aller mest for bygdene i den nordaustlege regionen i fylket. Då Vossebanen stod ferdig vart det her sett i gang veganlegg som skulle knyta sidedalar og fjellgardar til jernbanen. Vegane frå Trengereid til Samnanger, frå Dale til Bergsdalen, frå Evanger til Brekkhus-Århus i Teigdalen, frå Bulken til Viki og Dalane på Voss, med bru over Lilandsosen frå 1885, frå Rekve til Giljarhus på Dyrvedalen – alle desse vegane vart påbyrja og bygde i tida 1879-1886, for å få vegsamband med Vossebanen. Også fylkestingvedtaket frå 1881, om ny veg frå Eidslandet til Lavik i Eksingdalen, må vi sjå på bakgrunn av jernbaneanlegget Bergen-Voss. Frå Lavik og lenger opp mot øvre Eksingdalen vart køyrevegen bygd i åra frå 1905 og fram mot 1940.

### BERGEN – DEN STORE MARKNADEN

Dei nye vegsambanda gjorde at Bergen kom så mykje nærare. Tidlegare hadde bøndene levert ost og smør til byen to gonger for året, i juni og i oktober. Då hadde dei strevsam kløvjing frå fjell til fjøre og ei lang ferd i robåt til Bergen bak seg. Levande fe hadde driftekarane ført på dei eldgamle driftevegane over fjella, frå Voss og Evanger over Bergsdalen til Samnanger og vidare over Gullfjellet til Fana og Natland og til Bergen. No samlast bøndene i dei einskilde bygdelaga om meieribygging og direkte levering til Bergen. I Evanger, mest i Teigdalen, dreiv bøndene mykje med tilverking av kjøtvarer. Denne verksemda kunne aukast monaleg då jernbanesambandet og køyreveg til jernbanestasjonen var opna.

Bergensbaneanlegget i åra frå 1896 til 1906, då banen var opna for drift frå Voss til Myrdal, førde og til auka vegbygging. Ny veg frå Palmafossen til Uppsete ved Gravahalsen var det fyrste som laut byggjast, for transporten til anlegga kunne byrja. På austsida av Gravahalsen vart det samstundes bygt veg frå Flåm til Myrdal

Vegarbeidarar i Vangdalsberget; eitt av dei vanskelegaste parti å forsera under bygging av vegen mellom Norheimsund og Strandebarm. Tunnelen vart gjennomskoten 28. mai 1909.

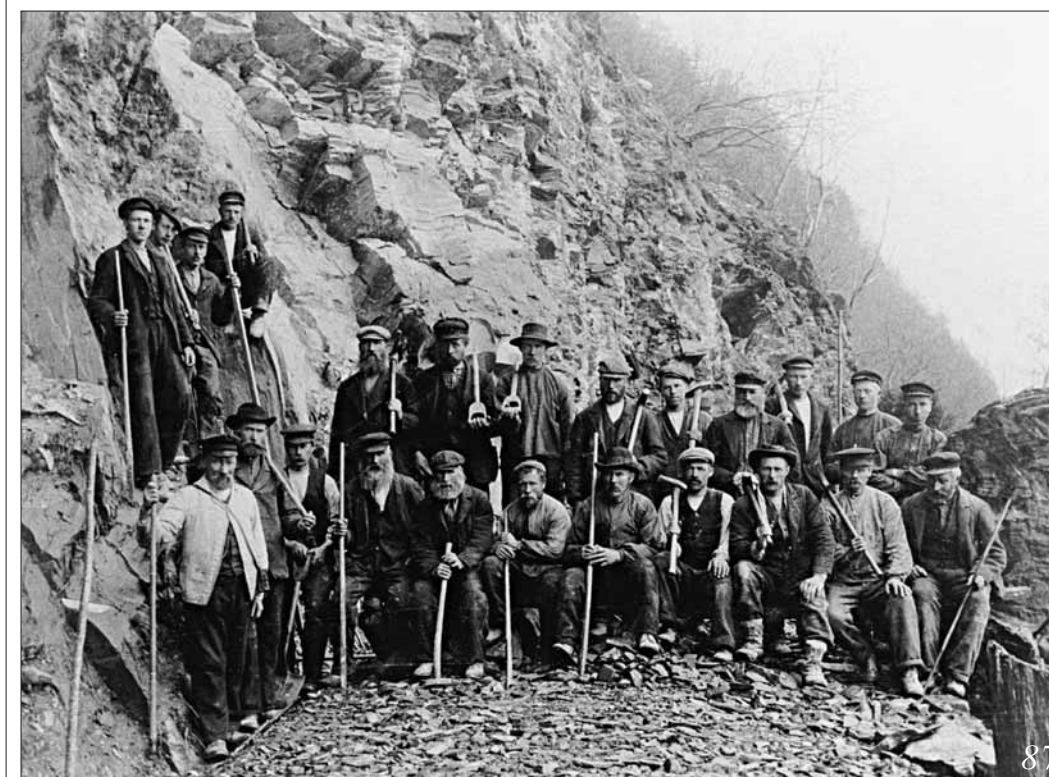
og vidare til Hallingskeid og Taugavatnet-Finse. Denne vegen og vart bygd for anleggstransporten til Bergensbanen. I vår tid ligg anleggsvegane over fjellet frå Raundalen om Myrdal-Hallingskeid-Finse til Haugastøl som ein fin turveg om sommaren, til fots eller på sykkel (©361).

### VEGANE UT FRÅ BERGEN

Etter 1780-åra hadde Bergen veg til Garnes, Hordvik og Os. Ingen av desse vegane var lengre enn 30 km. Det skulle ta nærare 150 år før interessa for vegbygging for alvor vakna, då biltrafikken skaut fart etter 1900.



Carl Peter Lehmanns landskapspanorama frå 1820-åra, «Nedgangen til Hardanger», viser den bratte kløvvegen opp Måbøberget og, nede i dalbotnen, småbruket på Måbo.





Frå 1901 til 1908 bygde folket i Haus herad veg mellom Garnes og Tunes. Her stod strekninga Tunes-Trengereid att, før ein var inne på samanhengande køyreveg frå Trengereid-Tysse i Samnanger – Kvamskogen-Tokagjelet-Norheimsund-Øystese. Vegen frå Tysse over Kvamskogen til Norheimsund hadde fått løyvingar over fylkesbudsjetten frå 1885. Samanhengande veg frå Trengereid til Fyksesundet var ferdigbygd i 1907. Her hadde ikkje vore eitt hovudanlegg, men mange mindre, lokale anlegg, som vart knytte saman etter kvart i tida 1860–1907. Fylket hadde teke 20 prosent av kostnaden, men Samnanger og Kvam ytte mesteparten. Frå 1907 kunne ein køyra frå Bergen til Norheimsund på 9 timar: først 1 1/2 time med toget til Trengereid og så 7 1/2 time med hesteskyss derifrå.

#### FERJER OG BRUER – EIN NY ÆRA

Først i 1932 vart vegen mellom Tunes og Trengereid ferdigbygd. Det tok så lang tid, fordi Bergen kommune i mange år arbeidde for vegsamband austover langs traseen for den gamle militærvegen frå Haugsdal i Fana til Hisdalen i Samnanger. Bergen sette av pengar til dette prosjektet, og i fylkestinget var det og mange som røyta for det. Men gjennom sysselsettjingsarbeid i 1920-åra gjorde Haus herad så mykje på anlegget Tunes-Trengereid at Bergen kommune i 1927 valde dette alternativet for austgåande vegsamband med omverda. No løyvde Bergen og staten pengar til dette anlegget for å skunda det fram, og i 1933 kunne det nyskipa Bergen-Hardanger Billag A/S byrja drifta. Frå 1. juli dette året køyrde dei med 4 rutebilar på i alt 50 sitjeplassar i rute mellom Bergen og Norheimsund.

Anleggsarbeidet på vegen mellom Øystese og Granvin starta i 1933, og den 9. oktober 1937 vart Fyksesundbrua opna. På vegstykket mellom Øystese og Fykse opplevde vegstyresmaktene «Noregs lengste streik». Nesten eitt år stod arbeidet stille, frå 1933 til 1934 (®369). Den vanskelegaste parsellen langs Hardangerfjorden var deler av strekninga Ålvik-Kvanndal. Her ligg vegen fleire stader i glatte svaberget, som hoggen i stein. Den siste delen av vegen Bergen-Kvam-Granvin-Voss var parsellen mellom Kvanndal og Granvin. Her vart vegen bygd ferdig i 1941. For at biltrafikken skulle få full nytte av vegane, måtte Hardangervegen frå Bergen knytast saman med vegen på sørsida av Hardangerfjorden ved faste bilferjeruter. Alt frå 1933 vart bilferje mellom Norheimsund-Øystese på nord-

sida og Ringøy-Eidfjord på sørsida sett i gang. Den første tida tok båten bilane ombord med heis. Frå 1936 gjekk bilferja, no med høve til å køyra bilane ombord, mellom Øystese og Kinsarvik, då vegen mellom Eidfjord og Kinsarvik var ferdig bygd, og seinare mellom Ålvik og Kinsarvik.

#### SAMBANDET MED OMVERDA

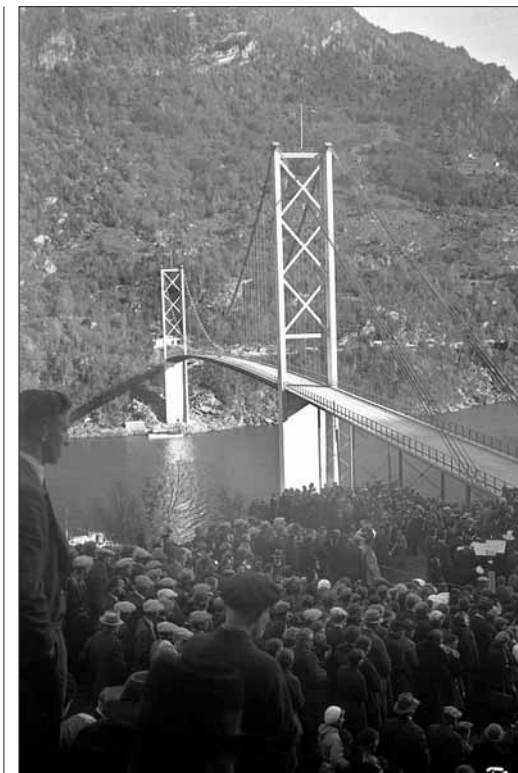
Frå 1840-åra var vegen over Voss og Stalheim til Gudvangen med samband vidare til Lærdal og over Lillefjell til Oslo, i over 40 år det einaste køyrevegsambandet frå Hordaland fylke austover. Men alt på denne tid vart det, etter framlegg frå prost Nils Hertzberg i Ullensvang, arbeidet for å få hovudvegsamband over fjellet frå Sørfjorden om Røldal og til Telemark. Stortinget byrja å løyva pengar til veganlegget her i 1857. Først vart vegen Odda-Røldal bygd (®401). Over Haukelifjellet mellom Hordaland og Telemark tok staten alt kostnaden med bygginga. Hovudvegen Odda-Røldal-Telemark vart ferdig i 1889. Kort etter vart også vegen frå Røldal gjennom Brattlandsdalen til Suldal i Rogaland bygd; den vart opna i 1892.

Mellom Haugesund og indre Sunnhordland kom det veg i 1861, og mellom Haugesund og Tittelsnes-halvøya i 1869–1874. I 1890-åra vart det bygt køyreveg også mellom Ølen og Sandeid. Det krevjande veganlegget langs Åkrafjorden vart bygt ferdig i 1942 (®190). Då hadde Haugesund og indre Sunnhordland samband med Røldal-Telemark og med Odda og Eidfjord. Vegen på austsida av Sørfjorden gjennom Tyssedal, Lofthus og Kinsarvik til Eidfjord vart opna i 1936.

Anlegget på vegen over Hardangervidda mellom Eidfjord og Haugastøl kom i gang tidleg i 1920-åra og vegen her vart opna i 1932. Vegen opp den bratte Måbødalen er eit meisterstykke i ingeniørkunst (®407). Alt i 1930-åra vart det arbeidet for å få veg mellom Vossestrand over fjellet til Vik i Sogn. Med stor innsats av bygdefolket på begge sider av Vikafjellet vart vegen bygd ferdig i 1950-åra og opna i 1957.

Den nyaste sambandsvegen med eit anna fylke er vegen frå Knarvik over Ostereidet og Romarheim til Matre og til Instefjord i Sogn, Romarheimsvegen. Dette er ein lekk i den ytre stamvegen, riksveg 1. Men den første riksvegen frå alders tid, er leia langs kysten (®166).

Og framleis ligg mange av mellomalderens tjodveggar under vår tids traséar. □



Fyksesundbrua vart opna av Kronprins Olav 9. oktober 1937. Dette var ei samferdslehistorisk storhending, og folk kom langvegs frå for å ta det nye meisterverket i augnesyn.



Langs Tyssedalsberget ligg vegen fleire stader på ei smal hylle i fjellet ovanfor fjorden, den breie allfarvegen. Gjennom tusen år har fjorden vore hovudvegen frå Hardanger til vestkysten og havet.