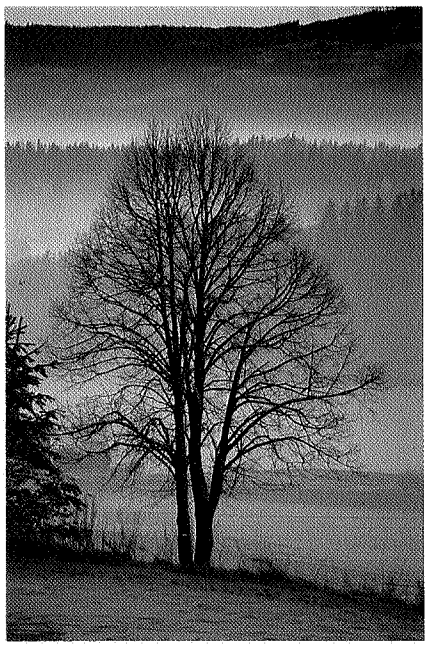


Tilsvarende er vegen et viktig karaktertrekk i landskapsbildet. Gamle veger tegner vare linjer i landskapet, framhever utydelige terrengformer, forsterker dramatikk og gjør avstandene fattbare i åpne landskapsrom. Mønsteret av gamle veglinjer forklarer også historiske sammenhenger i kulturlandskapet. Tidligere eiendomsforhold, bosettingsmønstre og bruksformer vil ofte tre klart fram gjennom nettet av veger og vegfar.

Ved første øyekast kan slike betraktninger virke selvsagte og lite nyttige. Likevel bør en ta seg tid til å sette ord på overordnede karaktertrekk og kvaliteter. De sterkeste argumentene for vern, vedlikehold eller bruk kommer ofte fram gjennom en helhetlig vurdering som viser verdien av vegen sett i en større sammenheng. Ved planlegging av eventuelle tiltak vil slike betraktninger være en nyttig rettesnor og et godt grunnlag.

Vegetasjon

Vegetasjonen er en betydningsfull del av vegmiljøet. Gamle ferdselsårer som opprinnelig gikk gjennom urørt natur kan i dag stå igjen som sårbare grøntdrag i nedbygde områder. I jordbrukslandskap kan vi finne rester av opprinnelig



kulturmark med slåtteng og beitemark langs den gamle vegen. Gjengrodde stier og kantvegetasjon kan inneholde rester av sjeldne plantesamfunn og være viktige leveområder/ trekkveger for dyr. Samtidig kan belter med vegetasjon være sterke visuelle linjer som binder sammen og gir harmoni i et oppstykket landskapsbilde.

Kulturminner og andre opplevelsesverdier

Kulturminnene langs vegen kan fortelle om ferdselen og om livet på og i tilknytning til vegen. Spesielle naturforekomster, utsiktspunkter og kulturminner er med på å gjøre opplevelsen av å ferdes på vegen større og rikere.

Vadesteder, bruer, fergeleier

Før det ble bygd bruer måtte folk finne steder der en kunne vade over elver, bekker og vann. Ordet «vad» finnes i mange stedsnavn som på denne måten indikerer hvor vegen har gått.

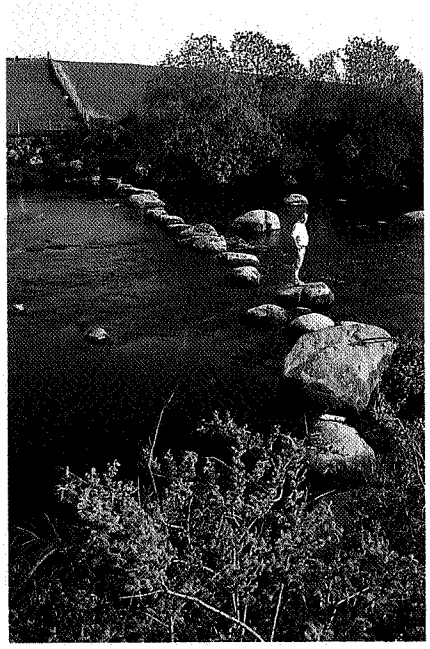
I et land som Norge med mange elver, fjorder og vann, ble det tidlig behov for å bygge klopper og bruer. En klopp er en liten bru bygd av stokker lagt parallelt med vegens lengderetning over en elv, en bekk eller et myrete vegstykke. Noen vassdrag var så store at man vanskelig kunne bygge hverken klopper eller bruer – og slett ikke vade. På slike steder ble det brukt flåter, båt eller ferge.

I middelalderen var det stor sælebot i å bygge bruer, særlig dersom det var til hjelp for folk som dro på pilegrimsferd til hellige steder.

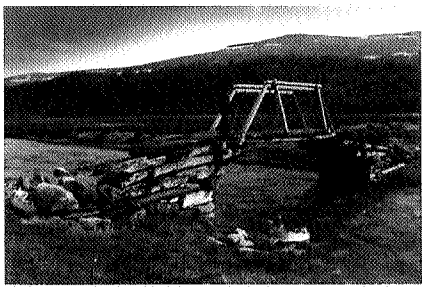
Der det var stor trafikk, slik som f. eks. over Nidelva ved Nidaros, ble det bygget bruer alt tidlig i middelalderen. I et rikt vikingtidsområde på Vestvågøy i Lofoten er det funnet rester etter ei stor bru fra 1000-tallet.

Brubyggingen henger nøye sammen med samfunnsutviklingen som stilte stadig nye og strengere krav til framkommeligheten. Utbyggingen av postrutene, særlig på slutten av 1700-tallet, førte ikke minst på Vestlandet til bygging av en rekke murbruer. Disse var jevnt over utkragete steinhellebruer. Ellers er steinhvelvsbruer av naturstein i hovedsak fra perioden 1790-1880 og hoggen stein fra perioden 1880-1930.

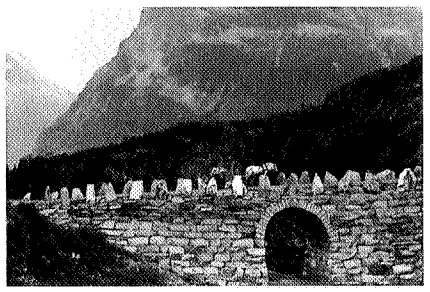
Helt fram til siste halvdel av 1700-tallet var brubygging et håndverk som mest bygget på tradisjon og erfaring. Materialer som støpejern ble utviklet og tatt i bruk, men fikk ingen stor utbredelse. Det



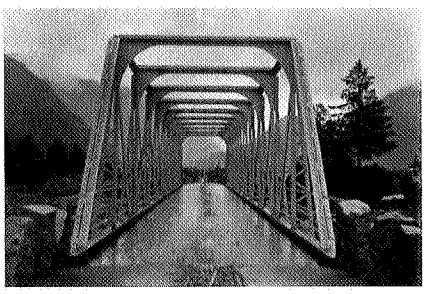
Hoppesteiner over Figgjoelva, Øksnevad, Rogaland. Et alternativ til vad og bruer var å legge ut steiner med jamne mellomrom. Foto: Geir Paulsrud.



Tre har vært et vanlig byggemateriale i bruene. De fleste er i dag borte. Grimsdalen bru, Dovre. Foto: Ola Øverås, Riksantikvaren.



«Knuten» på veg opp fra Marok, Geiranger. Foto: Riksantikvarens arkiv.



Dalsbroen i Dalen i Telemark ble bygget i 1892 i jern. Brua ble revet på slutten av 50-tallet. Foto: Riksantikvarens arkiv.

Til høyre øverst:
Det er bevart mange steinbruer slik som denne som ligger i Ytredalen i Sogn og Fjordane. Foto: Kari Møyner.

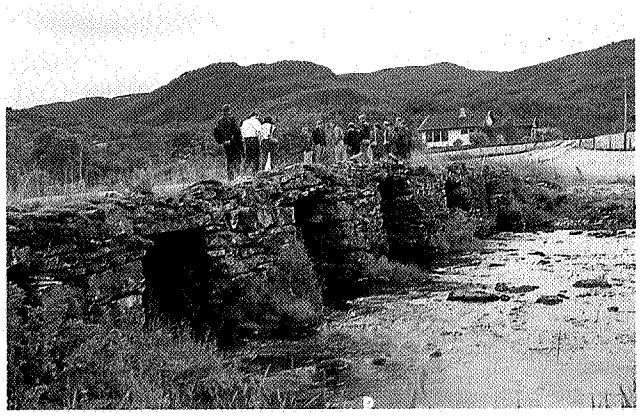
Til høyre nederst:
Rester av brukar i Lærdal, Sogn og Fjordane viser hvor den gamle vegen gikk.
Foto: Birger R. Lindstad, Riksantikvaren.

samme gjaldt smijern til de tidligste hengebruene.

Men trebruer var nok det mest vanlige, og ser en bort fra bjelkebruer og enkle sprengverksbruer, gjaldt dette ikke minst utkragete tømmerbruer som trolig har vært bygd fra tidlig middelalder og opp til 1930-åra. Treverk var lett tilgjengelig byggemateriale, men fordi det råtner er det ikke mange igjen av dissse trebruene.

Det har vært benyttet ulike former for tildekning og beskyttelse mot vær og vind av bruer med trekonstruksjoner.

Langs den Trondhjemske postvei mellom Bergen og Molde fikk man en rekke steinhellebruer med utkragede





brukar av stein i perioden 1790-1850.

Dersom det er nødvendig å bygge opp igjen ei bru, er det viktig å tenke igjennom hvilken periode en skal restaurere vegen og brua tilbake til. På gamle brusteder kan det være spor etter bruer fra tidligere tider.

Bruer og rester av brukar kan være med på å tid- og stedfeste en vegtrasé.

Langs kysten har sjøvegen vært den viktigste framkomstvegen og transportåren. Kulturminner som har sammenheng med sjøen er brygger, naust, båtdrag o.s.v. Fergeleier og kaianlegg er et viktig tilknytningspunkt til landevegen.



Mange stabbesteiner står også i dag, og enkelte steder kan de være supplert med nye. Fjaler kommune, Sogn og Fjordane. Foto: Kari Møyner.

Markering og merking

Langs vegen kan det være bevart markeringer og merker som er gode kjennetegn både for å finne vegen og å fastslå hvor gammel den er.

Grøfter står også fram som en form for markering av vegtraseen.

I områder med stor tilgang på åkerstein er denne benyttet til å bygge solide steingjerder og gjerdelé.

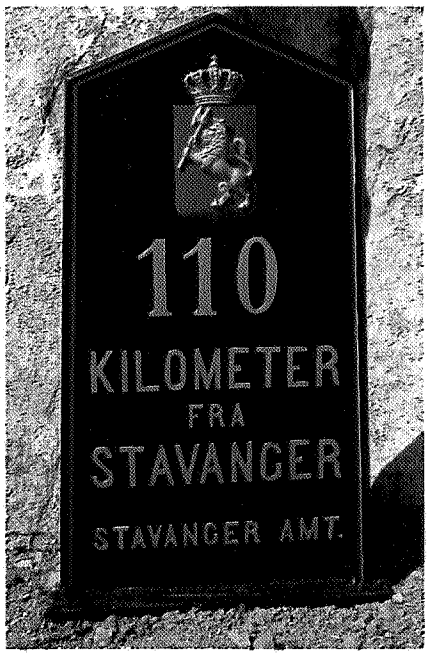
Milsteiner og andre merkesteiner langs vegen kan fortelle om trasé og avstander til og fra viktige knutepunkter.

Steingjerder markerer ofte overgangen mellom veg og dyrka mark. Jæren. Foto: Terje Tveit, Arkeologisk museum i Stavanger.



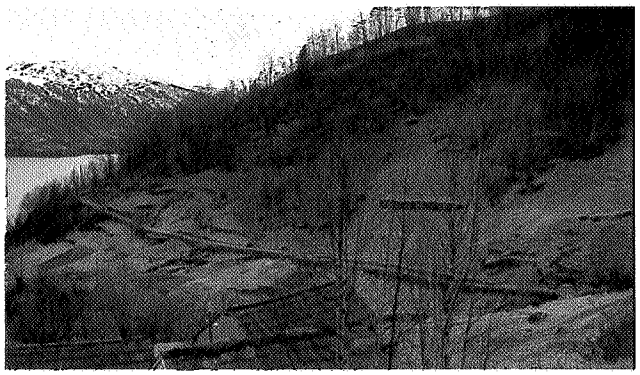


Merkestein langs Paradisbakken, Lier, Buskerud. Foto: Kari Møyner.



Avstandsskilt langs vegen. Foto: Geir Paulsrud.

Det har vært mange overnattingssteder langs vegene gjennom tidene. Grimsgård skysstasjon, Nes, Buskerud.



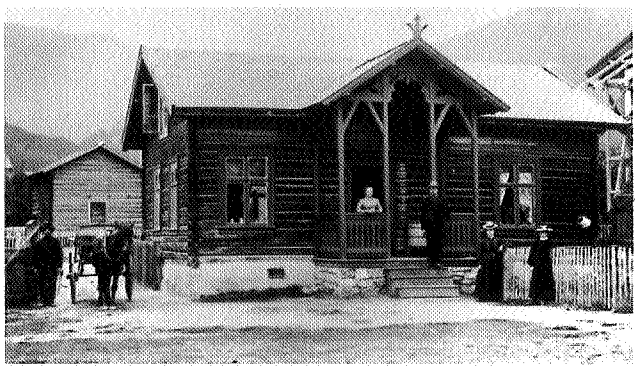
Der nivåforskjeller har gjort det nødvendig, har det vært oppmuring av deler av vegen. Det finnes bevart en rekke eksempler på tørrmurte forstøtningsmurer. Havråtunet på Osterøy. Foto: Geir Paulsrud.

Danskekongene var opptatt av at de reisende skulle vite hvor langt det var mellom de viktigste byene her i landet. Alt i skyssvesenloven fra 1648 ble det derfor bestemt at vegene i Norge skulle oppmåles og merkes med treskilt som viste hele mil og «fjerdingsmil». Etter noen år gikk en over til å bruke steiner isteden for treplater. Merkesteinen ble satt opp på en stein, med en steinring rundt. De eldste kjente er fra 1687. Fra 1805 ble det mer vanlig å bruke jernplater.

Noen ganger kan en finne slike milesteiner bevart enten langs vegen, eller de kan være innlevert til lokalmuseet eller være i privat eie. Stedsnavn kan indikere hvor merkesteiner har stått, som f. eks. Milesteinsbakken.

Bebyggelse

Staten så det ikke bare som en oppgave å sørge for at landet hadde et brukbart vegnett. Alt i middelalderen støttet



kongemakten opp om faste overnattingssteder langs vegen. Ettersom trafikken økte ble det nødvendig å få organisert et system med husvære, der de reisende kunne ta inn og overnatte. Det startet med bygging av sælestuer på fjellovergangene, bl. a. over Dovre og Fillefjell.

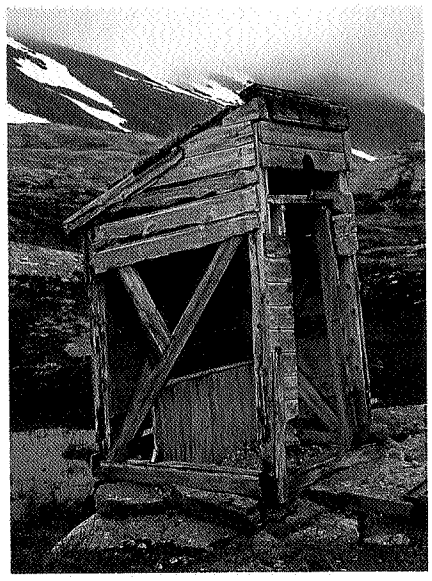
Ved å ta utgangspunkt i gjestgiverier som ble bygget fra 1600- tallet og framover får en oversikt over hvor hovedvegene gikk i området. Ofte ligger de gamle skysstasjonene på steder hvor det seinere er blitt moderne hoteller.

Mange bratte veger måtte forseres til fots og til hest. Lik måtte også fraktes på disse vegene. Lik-kviler er steder langs vegen hvor det passet å stanse og hvile med liket.

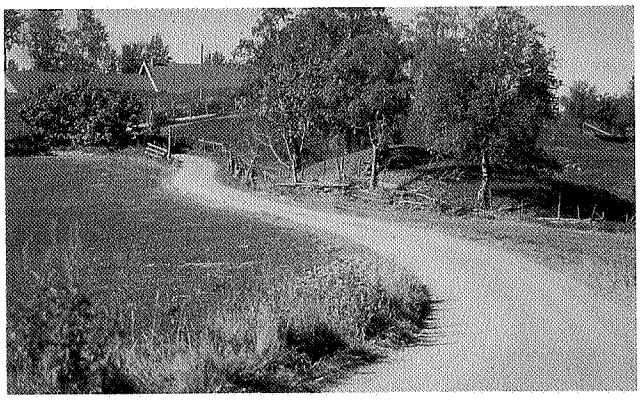
Kulturminner knyttet til tro

Langs vegene kan vi finne kulturminner som er knyttet til tro. Gravhauger på rekke langs en dalside kan f. eks. fortelle oss at det sannsynligvis har gått et vegfar her.

Varp kommer av verpe – kaste. Det kalles gjerne varp



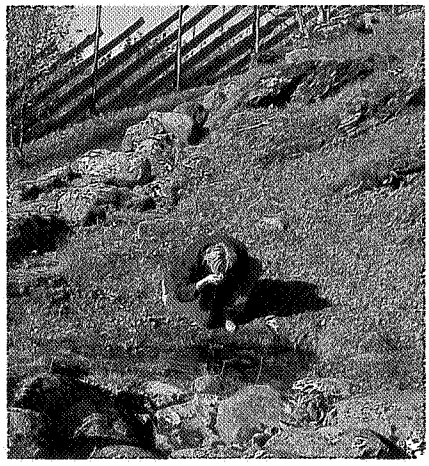
Moldhus – hus med lager av jord stod ved enkelte fjelloverganger. Her fra Geirangerveien. Jorda ble brukt til å kaste på snøen for å få den til å smelte raskere om våren. Dette kalles molding eller åting. Foto: Geir Paulsrud.



Langs de gamle ferdselsårene ligger det ofte gravfelt. Det henger sammen med at de som gravla sine døde ønsket at minnene over de avdøde skulle bli sett. Dette var en skikk som i alle fall går tilbake til bronsealderen i Norge. Foto: Jan Feste.



Langs enkelte gamle veger kan en fortsatt finne kasterøyser eller varp, bl. a. i Buskerud og Telemark. Et godt eksempel på denne tradisjonen er dette varpet som ligger ved Store Nordmannsslepa i Rollag, Buskerud. Foto: Elisabeth Skjelsvik.



Pilegrimsvandringen var nær knyttet til de hellige kilder som det fantes mange av. Det var oppkommer som ble sett på som hellige. Folk drakk av det hellige vannet for å motvirke eller kurere indre sykdommer. Kapeller og kirker ble reist ved flere av disse hellige kildene. En Olavskilde i Trøndelag. Foto: Torild Hage.



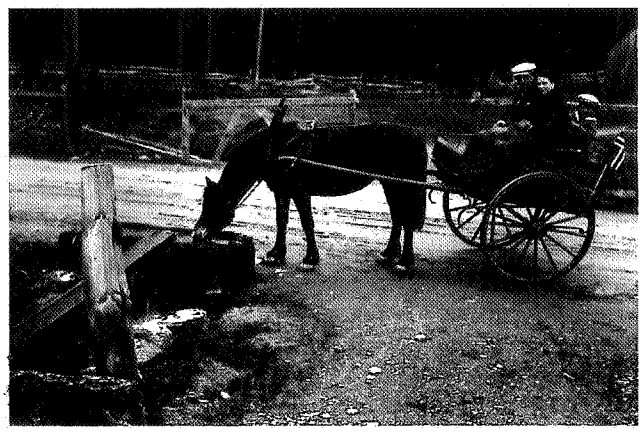
Langs riksvegen over Saltfjellet finner vi det gamle samiske offerstedet i Stødipasset. Foto: Riksantikvarens arkiv.

når stein kastes sammen i en haug på vegkanten. Noen steder kalles de for varsel. Dreier det seg om kvist kalles det ofte et kast eller kasterøys. Det gjemmer seg gammel tro bak skikken. Var det skjedd et drap eller en ulykke ble stedet markert med et kast eller et varp. Den som ville ha lykke på ferda over farlige fjell, måtte ikke glemme å kaste på varpet eller kastet.

Andre kulturminner

Steinbrudd og grustak der det har vært tatt ut masse til veganlegget er også kulturminner som forteller sin del av historien.

Langs de gamle vegene kan det ha skjedd hendelser eller foregått spesiell virksomhet. Hver kommune kan ha sine særegne kulturminner.



Vanningstrau og driftetrøer var nødvendig for å kunne gi hester og fedrifter fór, drikke og hvile under ferda. Disse kulturminnene forteller oss om tidligere bruk av vegen. Fra Skulestadmo, Voss i Hordaland med tittelen «De kommer fra kirken en søndag». Foto: Norsk Folkemuseum.