

# Forskning på gamle vegfar

Case study: Fortidens ferdsel  
på Andøya i Nordland



Kjersti Jacobsen  
Hovedfagsoppgave i arkeologi  
Universitetet i Tromsø  
Våren 2003



<b><u>FIGURLISTE</u></b>	<b>III</b>
<b><u>FORORD</u></b>	<b>V</b>
<b><u>KAPITTEL 1 INNLEDNING</u></b>	<b>1</b>
<b><u>1.1 Bakgrunn for oppgaven</u></b>	<b>1</b>
<b><u>1.2 Problemstillinger</u></b>	<b>2</b>
<b><u>1.3 Geografisk og tidsmessig avgrensning av materialet</u></b>	<b>3</b>
<b><u>1.4 Oppgavens struktur og hoveddefinisjoner</u></b>	<b>5</b>
<b><u>KAPITTEL 2 SKANDINAVISK VEGFORSKNINGSHISTORIE</u></b>	<b>8</b>
<b><u>2.1 Norge</u></b>	<b>8</b>
<b><u>2.2 Sverige og Danmark</u></b>	<b>15</b>
<b><u>KAPITTEL 3 FORTIDENS VEGER OG VEGKONSTRUKSJONER I NORDEN</u></b>	<b>21</b>
<b><u>3.1 Vegbestemmelser i det norske lovverket</u></b>	<b>22</b>
<b><u>3.2 Runesteiner som omtaler vegger</u></b>	<b>25</b>
<b><u>3.3 Forskjellige vegtyper</u></b>	<b>26</b>
<u>3.3.1 Hovedveger</u>	26
<u>3.3.2 Tverrveger</u>	27
<u>3.3.3 Driftsveger</u>	27
<u>3.3.4 Kultveger</u>	27
<u>3.3.5 Vannveger</u>	28
<u>3.3.6 Vinterveger</u>	29
<b><u>3.4 Forskjellige vegspor</u></b>	<b>30</b>
<u>3.4.1 Hulveger og stier</u>	30
<u>3.4.2 Tre- og steinkonstruksjoner</u>	33
<u>3.4.3 "Svevebroer"</u>	35
<u>3.4.4 Kjøreveger</u>	36
<u>3.4.5 Båtdrag</u>	38
<b><u>KAPITTEL 4 METODER OG PROBLEMER I VEGFORSKNINGEN</u></b>	<b>38</b>
<b><u>4.1 Prospektering</u></b>	<b>38</b>
<u>4.1.1 Georadar</u>	42
<u>4.1.2 Flyfotografering</u>	43
<u>4.1.3 Bruken av landskapsrommetoden</u>	43
<b><u>4.2 Datering</u></b>	<b>46</b>
<u>4.2.1 Kulturminner ved vegen</u>	46
<u>4.2.2 Funn i vegger og vegkonstruksjoner</u>	47
<u>4.2.3 Typologisering</u>	48
<u>4.2.4 Stratigrafi</u>	50
<u>4.2.5 Skriftlige kilder</u>	51

4.2.6 Dendrokronologi og radiokarbondatering	51
4.2.7 Pollenanalyse	53
<b>4.3 Problemer med utvalg og sammenkobling</b>	<b>53</b>
4.3.1 Utvalg	53
4.3.2 Sammenkobling av vegstumper	54
<b><u>KAPITTEL 5 ANDØYAS TOPOGRAFI, VEGETASJON OG BOSETTINGS Historie</u></b>	<b>55</b>
<b>5.1 Topografi og vegetasjon</b>	<b>55</b>
<b>5.2 Bosettingshistorie</b>	<b>58</b>
5.2.1 Matrikkelgårdene og gårdshaugene	60
5.2.2 Ødegårdene	62
5.2.3 Tunanlegget på Åse	64
5.2.4 Høymiddelalderbosetting og kirker	67
<b><u>KAPITTEL 6 PRESENTASJON AV FELTARBEID OG MATERIALE PÅ ANDØYA</u></b>	<b>69</b>
<b>6.1 Metodiske fremgangsmåter ved registrering av vegfar</b>	<b>69</b>
6.1.1 Utvelgelse av parseller og vegfar	70
<b>6.2 Registrerte vegfar</b>	<b>74</b>
6.2.1 Området mellom Sørmela, Nøss og Bjørnskinn	74
6.2.2 Området mellom Bjørnskinn, Risøyhamn og Åse	82
6.2.3 Området mellom Åse og Stikkså	87
6.2.4 Området mellom Nordmela, Skogvoll og Dverberg	91
6.2.5 Området mellom Bleik og Andenes	95
<b>6.3 Utgravningen ved tunanlegget på Åse</b>	<b>96</b>
<b><u>KAPITTEL 7 TOLKNING AV MATERIALET PÅ ANDØYA</u></b>	<b>100</b>
<b>7.1 Vegspor</b>	<b>100</b>
<b>7.2 Vegbeliggenhet</b>	<b>101</b>
7.2.1 Veger langs strandkanten	102
7.2.2 Veger langs fjellfoten	102
7.2.3 Veger mellom fjellfoten og strandkanten	102
7.2.4 Andre former for vegbeliggenhet	102
7.2.5 Kirkevegen	103
<b>7.3 Ved vegens ende</b>	<b>106</b>
7.3.1 Få spor etter hulveger og vegkonstruksjoner	106
7.3.2 Tolkning av fortidens vegstell basert på skriftlige kilder fra 1800-tallet	107
7.3.3 Lovmaterialets betydning for vegstellet på Andøya	112
7.3.4 Påvirkning fra ferdsel til havs	114
<b><u>8 KONKLUSJON</u></b>	<b>116</b>
<b><u>LITTERATURLISTE:</u></b>	<b>118</b>
<b><u>APPENDIKS</u></b>	<b>129</b>

## FIGURLISTE

FIGUR 1 NORD-NORGE MED VESTERÅLEN OG ANDØYA UTHEVET. KART KJERSTI JACOBSEN .....	4
FIGUR 2 SANNSYNLIG SAMISK BOSETNINGSSONE. (GUTTORMSEN 1994:167) .....	59
FIGUR 3 MATRIKKELGÅRDER FRA JERNALDER OG TUNANLEGGET. (JØRGENSEN 1984:180-182) .....	60
FIGUR 4 GÅRDSHAUGER PÅ ANDØYA. (JØRGENSEN 1984:41).....	61
FIGUR 5 KONSENTRASJONER AV GRAVRØYSER PÅ ANDØYA. (GUTTORMSEN 1994:67).....	62
FIGUR 6 MATRIKKELGÅRDER, ØDEGÅRDER OG TUNANLEGG. (GUTTORMSEN 1994:66, JØRGENSEN 1984:180-182 OG BASERT PÅ EGNE REGISTRERINGER) .....	64
FIGUR 7 PLANTEGNING AV TUNANLEGGET PÅ ÅSE (SJØVOLD 1971:7).....	65
FIGUR 8 MIDDELALDERENS BOSETNING OG KIRKER. (GUTTORMSEN 1994:109) .....	68
FIGUR 9 KARTET VISER DE 21 VEGFARENE SOM ER REPRESENTERT I OPPGAVEN. KART KJERSTI JACOBSEN .....	71
FIGUR 10 OMRÅDET MELLOM SØRMELA, NØSS OG BJØRNSKINN. VEGFAR 1 OG 2 (OG DELER AV VEGFAR 4). .....	75
FIGUR 11 OMRÅDET MELLOM SØRMELA, NØSS OG BJØRNSKINN. VEGFAR 3. GIS-KART AV KJERSTI JACOBSEN .....	77
FIGUR 12 OMRÅDET MELLOM SØRMELA, NØSS OG BJØRNSKINN. VEGFAR 4 (OG DELER AV VEGFAR 1 OG 2). .....	78
FIGUR 13 OMRÅDET MELLOM SØRMELA, NØSS OG BJØRNSKINN. VEGFAR 5 (OG DELER AV VEGFAR 4). .....	81
FIGUR 14 OMRÅDET MELLOM BJØRNSKINN, RISØYHAMN OG ÅSE. VEGFAR 6. M711-KART KJERSTI JACOBSEN .....	82
FIGUR 15 OMRÅDET MELLOM BJØRNSKINN, RISØYHAMN OG ÅSE. VEGFAR 7, 8, 9A, 9B, 10, OG 11.....	83
FIGUR 16 OMRÅDET MELLOM ÅSE OG STIKKSÅ. VEGFAR 12. GIS-KART AV KJERSTI JACOBSEN.....	87
FIGUR 17 OMRÅDET MELLOM ÅSE OG STIKKSÅ. VEGFAR 13 OG 14. GIS-KART AV KJERSTI JACOBSEN.....	89
FIGUR 18 OMRÅDET MELLOM ÅSE OG STIKKSÅ. VEGFAR 15. GIS-KART AV KJERSTI JACOBSEN.....	90
FIGUR 19 OMRÅDET MELLOM NORDMELA, SKOGVOLL OG DVERBERG. VEGFAR 16. GIS-KART AV KJERSTI JACOBSEN.....	91
FIGUR 20 OMRÅDET MELLOM NORDMELA, SKOGVOLL OG DVERBERG. VEGFAR 17 OG 18. ....	93
FIGUR 21 OMRÅDET MELLOM NORDMELA, SKOGVOLL OG DVERBERG. VEGFAR 16, 19 OG 20. ....	94
FIGUR 22 OMRÅDET MELLOM BLEIK OG ANDENES. VEGFAR 21. GIS-KART AV KJERSTI JACOBSEN.....	95
FIGUR 23 VEG OPP BLEIKSKARET, SETT FRA BLEIK. FOTO TORSTEIN HANSEN .....	96
FIGUR 24 EKSEMPEL PÅ KORTE MYRSTREKNINGER UTEN BROKONSTRUKSJONER MELLOM VEGSPOR. (STATENS KARTVERK, ØK-KART MED ENDRINGER AV KJERSTI JACOBSEN).....	105
FIGUR 25 KART FRA 1891 OVER PLANLAGT HOVEDVEGUTBYGGING MELLOM RISØYHAMN OG ANDENES. KARTET VISER OGSÅ SEKS BROER UNDER ARBEID SAMT RIDEVEGER (STIPLSET LINJE). (STATENS VEGVESEN, NORDLAND). ....	110

## Forord

I 1999 var jeg på Nordisk Vegghistorisk Symposium. Der fortalte jeg Ingrid Smedstad at det var litt frustrerende å drive med vegforskning, fordi ingen forsto hva jeg holdt på med og alle bare ristet på hodet. Hun sa at jeg kunne fortelle dem at vegforskning er det "hotteste" innen arkeologi for tiden. Det var deilig å høre, selv om jeg ikke trodde helt på det. Prosessen med denne oppgaven har vel bekreftet at min antagelse den gangen ikke var så langt fra sannheten.

Når denne avhandlingen endelig foreligger, er det mange som skal ha en takk. Dette gjelder særlig Statens vegvesen Nordland, Norsk Vegmuseum og Nordland fylkeskommune, som sammen med institutt for arkeologi satte i gang prosjektet "Gamle veger og vegfar i Nordland fylke". Vi som deltok fikk hjelp i form av midler til feltarbeid over to sesonger (1998 og 1999). I tillegg fikk vi mange gode råd og tilgang på et stort kartmateriale.

Takk til deg Niall for godt samarbeid og mange fruktbare vegdiskusjoner under feltarbeidet.

Brit Solli og Terje Gansum har fungert som biveiledere i visse deler av prosessen. Mogens Schou Jørgensen har vært en god venn og åndelig "veg-leder". En stor takk til dere alle for gode råd underveis.

Spesielt ønsker jeg å takke min hovedveileder Olav Sverre Johansen for grundig opplæring i registrering og utgravning og for alle kommentarer og lærerike diskusjoner under veiledningene. Uten deg hadde det ikke gått så "raskt".

Takk til alle hovedfag- og doktorgradstudenter på instituttet. Særlig ønsker jeg å takke Åsne som leste korrrektur og Hans Petter og Geir som hjalp meg med GIS-programmet. Sist men ikke minst, takk Asgeir for all støtte underveis og for at du er en streng og profesjonell rådgiver. Men du er litt grei også.

Tromsø 15.05.03

*Det værste med veiene er at folk næsten har glemt av å gå, ja, kjøre også uten med lass. Såfremt vi ikke har et moderne befordringsmiddel, ligger vi heller hjemme, selv en vakker prekesøndag. Andøya er blant de plasser som er best utstyrt med gode veier; men det vil koste store ofre å vedlikeholde dem. La oss da være enige om ikke bare å bruke bil og sykkel, men også foten og hesten, slik at veiene ikke bare blir til forderv for bygden, men også til velsignelse (Caroliussen 1925:15).*





# Kapittel 1 Innledning

## 1.1 Bakgrunn for oppgaven

I 1997 gikk Statens vegvesen Nordland, Norsk vegmuseum, kulturvernseksjonen i Nordland fylkeskommune og institutt for arkeologi ved Universitetet i Tromsø sammen om et forskningsprosjekt som skulle ta for seg Nordlands gamle veger. Områdene det skulle forskes på var Andøya, Vestvågøy og Gimsøy. To hovedfagsstudenter, Niall Armstrong og undertegnede, ble tilknyttet prosjektet "Gamle veger og vegfar i Nordland fylke". Undertegnede fikk velge først mellom Andøya eller Vestvågøy og Gimsøy. Det gamle vegnettet på de to sistnevnte øyer var relativt godt befar og registrert på forhånd, av amatørarkeolog Kåre Ringstad og arkeologistudent Arne Ketel (Ketel 1997 og Ringstad 2001:272-279). Det var derfor naturlig for meg å velge Andøya.

En av hovedgrunnene til at Andøya ble utvalgt av prosjektledelsen var at store deler av øya består av myr. Prosjektledelsen regnet det som sannsynlig at det ville finnes kavlebroer i enkelte av myrene. "Kavlebroer kan defineres som trebroer over myr eller bløt mark. De hviler i hele sin utstrekning på terrenget" (Smedstad 1988a:7). En annen grunn til at Andøya ble valgt var at det er registrert flere ødegårder langs fjellfoten midt på øya, mens de fleste matrikelgårdene ligger langs stranda. Det kunne derfor være interessant å se på forskjellen mellom kyst og innlandsbosettingen når det gjaldt veger. Disse faktorene var utslagsgivende for valg av Andøya som område.

Da jeg gikk i gang med prosjektet hadde jeg svært liten erfaring med vegforskning, noe som sikkert er ganske utbredt blant arkeologer. Dette henger sammen med at vegforskning er lavt prioritert innen arkeologien. Forklaringen på dette kan være at kulturminner som for eksempel gravhauger og boplassmateriale lettere kan dateres og tolkes med tanke på sosiale forhold i samfunnet. Vi som i dag driver med vegforskning i Norge er så få at vi alle nærmest er pionerer på hvert vårt felt. På bakgrunn av dette var det ekstra inspirerende for meg å skulle skrive hovedfagsoppgave om veger, men samtidig veldig nytt og fremmed.

Vandrer, vegen blir til mens du går  
(gammelt fyndord)

## 1.2 Problemstillinger

Veldig mye av det vi mennesker foretar oss i løpet av en dag, fra å sende en e-post til å ta bussen hjem, har med kommunikasjon å gjøre. Kommunikasjonsårer når det gjelder transport er blant annet veger, skipsleder, luftkorridorer, og jernbanenett. TV, internett og telefon er kommunikasjonsårer når det gjelder formidling. Å forske på gamle veger er å belyse deler av fortidens infrastruktur. Vegene over land, samt skipsledene og elvene, var i jern- og middelalderen de viktigste kommunikasjonsårene, både når det gjaldt transport og formidling.

Ferdsspor mellom landsdeler og land er et synlig uttrykk for århundrer med økonomisk samkvem og kulturelt fellesskap. De har oppstått i forbindelse med handel, omsetning av varer og ferdsel til og fra sosiale, kulturelle og religiøse samlingssteder (...) Gjennom de gamle veifarene får vi kunnskap om, og forståelse, for den økonomiske og politiske samfunnsutvikling og kulturfellesskap (Sønstebo 1999:21).

Visse metodiske eksempler må belyses og vurderes kritisk før enkelte problemstillinger kan besvares. Dette er viktig ettersom vegforskningen har korte tradisjoner i Norge og Norden. Danmark er det eneste av de nordiske landene der denne forskningen har lange tradisjoner. For arkeologer som driver med vegforskning vil det være nødvendig å bygge opp et eget begrepsapparat og finne de best egnede metodene for registrering og utgravning, slik at man ikke behøver å starte fra scratch hver gang. Derfor tar jeg i kapittel 4 opp visse metodiske problemer i vegforskningen.

Det er mange problemstillinger som er ønskelig å gripe fatt i med tanke på hvor viktige vegene må ha vært for fortidens mennesker. Hovedproblemstillingen min er likevel knyttet opp mot metodene vi har valgt å bruke når det gjelder innsamling av empiri. Den er som følger: *Er det mulig å danne seg et bilde av ferdselen på Andøya i fortiden ved hjelp av visuell registrering av ikke-daterete vegspor, i eller uten tilknytning til fornminner?* I denne forbindelse stiller jeg også spørsmålet om veger kan dateres ut fra fornminnene tilknyttet disse. Jeg mener dessuten at det er viktig å ta opp spørsmålet hvorvidt man kan trekke linjer mellom to vegspor, for eksempel hulveger, og si at disse tilhører en og samme veg fra samme tid.

Disse problemstillingene er av ganske teknisk art. Det er som nevnt flere spørsmål som melder seg angående fortidens veger, og hvilken betydning de hadde for mennesker. De underordnede problemstillingene dreier seg mer spesifikt om Andøya og er av samfunnsmessig og sosial karakter:

*-Hvorfor er det så få spor etter tydelige hulveger og vegkonstruksjoner på Andøya?*

*-Ble vegene konstruert eller er de kun spor etter slitasje?*

*-Er det mulig å se et mønster som går igjen på Andøya når det gjelder vegenes plassering i landskapet?*

*-Var alle veger alltid lagt der det var mest funksjonelt, eller kan man finne spor etter veger der ideologi og ritualer har vært overordnet det rent funksjonelle?*

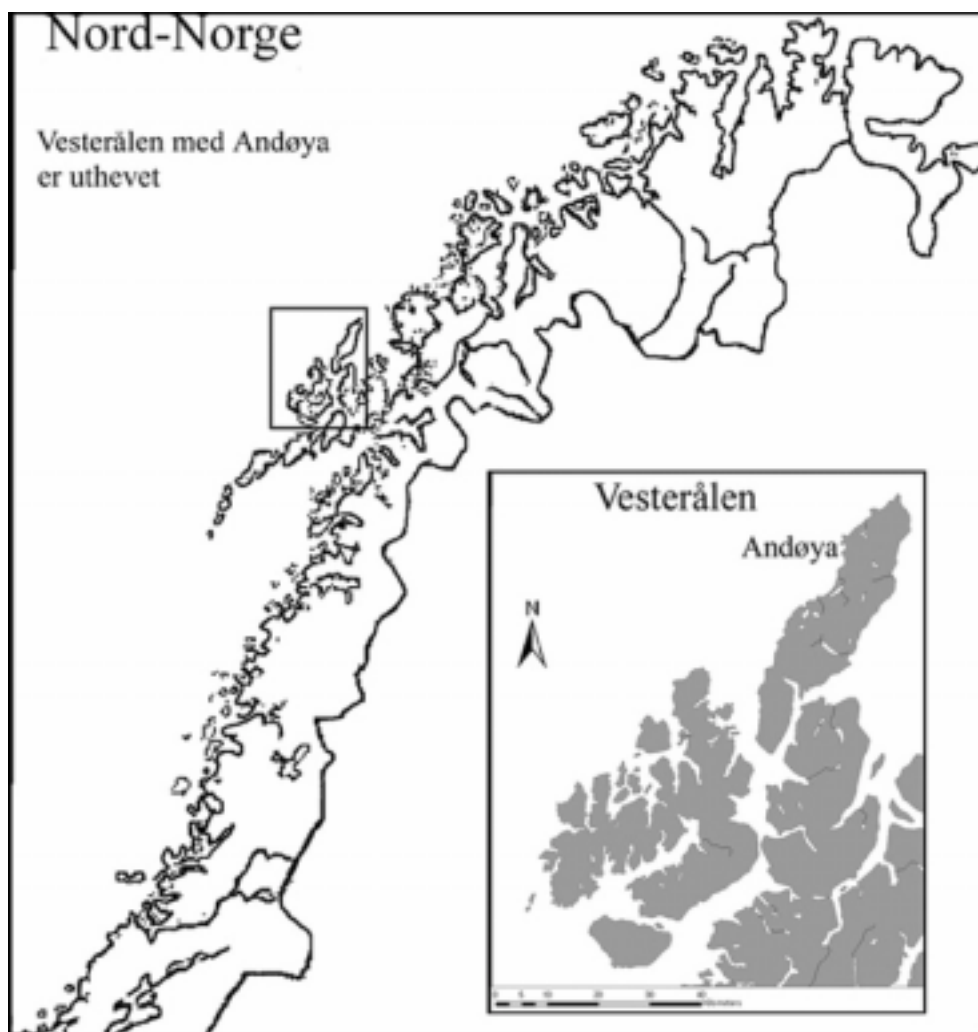
*-Det er også ønskelig å finne ut av om man kan få kunnskap om sosial organisasjon og samfunnsforhold på Andøya i jern- og middelalder gjennom å studere gamle veger.*

### **1.3 Geografisk og tidsmessig avgrensning av materialet**

Forskningsområdet er en øy, og begrenser dermed geografisk sett seg selv (se figur 1). Andøya er 490 km<sup>2</sup> og det var derfor nødvendig å begrense antall lokaliteter som skulle befares og behandles i oppgaven. Ut fra det forarbeidet som ble gjort, ble det dannet et bilde av hvor det i jern- og middelalderen har vært størst befolkning. Disse områdene ble befart, og her ble vegsporene funnet (når det gjelder kildekritikk se kapittel 4.3).

Jeg valgte hovedsakelig å konsentrere meg om områder der det er spor etter ødegårder fra jern- og middelalderen. Flere av disse godt bevarte ødegårdene ligger langs fjellfoten midt på øya. Det var ønskelig å finne vegen fra ødegårdene til nærmeste matrikkelgård som ligger ved strandkanten, eller til naustplassen som kan ha tilhørt ødegården. Det var også en målsetting å finne vegene mellom ødegårdene langs fjellfoten. Det ble lagt stor vekt på å finne igjen hovedvegen på Andøya langs strandkanten på østsiden av øya. Det er mellom Risøyhamn og Haugnes på østsiden av øya at befolkningstettheten var størst i jern- og middelalderen. Dette går frem av konsentrasjonen av matrikkel- og ødegårder på denne siden (Guttormsen 1994:66 og 109). I nærheten av Åse, ligger et av Nord-Norges best bevarte tunanlegg. Det ble tatt utgangspunkt i dette anlegget, datert til ca. 200- til 400 e.Kr., for å prøve og finne

adkomstvegene. Vi forsøkte dessuten å finne den gamle kirkevegen fra vestsiden av Andøya (Nordmela og Skogvoll) til Dverberg i øst, hvor middelalderkirka lå. Nordvest på øya er det godt skriftlig og muntlig belegg når det gjelder vegen fra Bleik til Andenes over Bleikskaret. Denne vegen ligger utenfor det kjerneområdet som jeg har valgt å konsentrere meg om, men den vil bli tatt med i oppgaven fordi det som eneste vegfar representerer en fjellovergang og fordi den er godt skriftlig belagt.



*Figur 1 Nord-Norge med Vesterålen og Andøya uthevet. Kart Kjersti Jacobsen*

Forskningsområdet mitt ligger altså mellom Bleik i nord og Sørmela i sør, med hovedvekt på området mellom Stikkså i nord og Sørmela (se figur 9 side 71). Resten av denne sydligste tappen av Andøya er ikke befart. Her var befolkningen minst i jern- og middelalderen (Guttormsen 1994:66 og 109). Hovedgrunnen til at områdene helt nord på øya ved Andenes ikke er befart, har sin naturlige forklaring i tett bebyggelse med en

relativt stor ”bykjerne”. Dessuten tar militær aktivitet som blant annet flyplass, opp store deler av arealet på nordspissen av øya.

På Andøya er det registrert forholdsvis få fornminner fra steinalderen (Berthelsen 1985:75 og Guttormsen 1994:32-41). Det er registrert en del samiske fornminner på Andøya (se kapittel 5.2), men jeg har bevist valgt å ta for meg veger knytte til den norrøne gårdsbefolkningen i jern- og middelalder, samt nyere tid. Grunnen til dette valget er at det er ødegårder, gravhauger, nausttuffer og gårdshauger som er hyppigst representert i det arkeologiske materialet (Guttormsen 1994, Jørgensen 1984, Lund, Harald E.: Kart over faste oldtidsminner fra jernalder og mellomalder på Andøy, Vesterålen, Nordland, Nord-Norge. 1941-1963 i Topografisk arkiv ved Tromsø Museum, og Fornminneregistret for Andøy kommune). Flere av vegene kan ha kommet til på et langt tidligere tidspunkt. Dette aspektet er noe av det mest problematiske å finne ut av, ettersom datering av veger er forbundet med store vanskeligheter. Dette problemet diskuteres nærmere i kapittel 4.2.

## **1.4 Oppgavens struktur og hoveddefinisjoner**

Kapittel 2 om forskningshistorie tar kun for seg skandinavisk materiale fra slutten av 1800 tallet og fram til i dag. Det er drevet forskning på veger og vegrelaterte kulturminner i flere land som for eksempel Sør- og Nord-Amerika, de britiske øyer, Tyskland, Polen og Nederland (Barrow 1984, Coles 1984, Dodd og Dodd 1980, Fenton 1984, Kanter 1991, Maxwell 1984 og Taylor 1982). Grunnen til at det kun er Skandinavia som er med i forskningshistorien er fordi mitt geografiske område er en øy helt ytterst i havgapet i nordre Nordland. Vegene og vegkonstruksjonene som er funnet på Andøya er stort sett av et annet kaliber enn tilsvarende materiale som er funnet i de ovennevnte land, det er derfor mest hensiktsmessig å forholde meg til det som lettest lar seg sammenligne med Andøyas veger og vegkonstruksjoner, nemlig det skandinaviske materialet.

Kapittel 3 omhandler veger og vegkonstruksjoner. Her presenteres forskjellige vegspor som finnes i Skandinavia og hvilke typer kommunikasjonsnivåer som kan ha eksistert i fortidens infrastruktur. Under kultveger presenteres et eksempel fra

England, for å vise hvor spesielle denne typen vegger kan være. I kapitlet vises det også til jern- og middelalderens lover som omhandler vegbygging og vedlikehold av vegger.

Jeg forholder meg til følgende definisjon på en veg: *En fast trasé som mennesket har skapt ved ferdsel, som konstruksjon eller ved slitasje* (Thorstensen 2000:24). Under denne definisjonen kommer også sti, men dette begrepet har jeg valgt å gi en nærmere definisjon på: *Sti er et vegspor med varierende grad av tydelighet, men som ikke kan defineres som hulveg* (se kapittel 3.4.1 og kapittel 4.1). Thorstensen har også en definisjon på et vegrelatert kulturminne: *Kulturminne som har kommet som en følge av at vegen er skapt og som har en funksjon i forhold til denne* (ibid). Denne typen kulturminner representerer både vegkonstruksjoner og andre kulturminner i tilknytning til vegger, som for eksempel varder, varp, hvilesteiner og milesteiner. Derfor har jeg laget en egen definisjon på begrepet ”vegkonstruksjon” som kan anvendes om både fortidens og nåtidens vegbyggeri: *En konstruksjon som er bygget i tilknytning til en veg, enten på fast mark eller over/gjennom en landskapeleg barriere som vann, kløft, myr eller fjell.*

Jeg har valgt å ikke sette vegene inn i en bestemt teoretisk modell. Hovedgrunnen til dette er at ingen av de vegfarene som ble registrert på Andøya kan gis andre enn åpenbare, funksjonelle forklaringer. Dersom vi hadde funnet et mønster som tilsa at vegenes plassering i terrenget var valgt ut fra andre årsaker utover det funksjonelle hadde jeg tatt dette opp til en nærmere teoretisk drøftning.

Derimot har det vært viktig å belyse de metodiske vanskelighetene innen vegforskning. Derfor er kapittel 4 bevisst gjort stort og omfattende for å presentere og drøfte enkelte av de problemene man står overfor når det gjelder blant annet identifisering og datering av vegger. Her presenteres dessuten en visuell landskapsanalytisk metode, utledet fra faget landskapsarkitektur. Det drøftes blant annet hvorvidt denne landskapsrommetoden, som av arkeologer er brukt til å lese gravhaugers beliggenhet i terrenget, kan overføres til vegforskning. I dette kapitlet drøftes dessuten deler av hovedproblemstillingen.

Kapittel 5 tar for seg Andøyas topografi og vegetasjon for å vise de landskaplige premisser for ferdsel. Her blir dessuten bosettingshistorien presentert, slik at vegene kan settes inn i en arkeologisk kontekst.

I kapittel 6 presenteres blant annet de metoder som er valgt som grunnlag for feltarbeidet og hvorfor de aktuelle parsellene ble befart. Her forklares det hvilke kriterier som må oppfylles før et vegfar blir valgt ut til oppgaven. Vi som deltok på feltarbeidet definerte en parsell på følgende måte: *En valgt strekning mellom to punkter i landskapet*. En vegtrasé ble definert på følgende måte: *Et spor etter en veg i en parsell*. En parsell kan ha flere parallelle vegtraseer. Disse ble tegnet på ØK-kart med en linje (tilhørende det samme vegfare). Dersom to vegtraseer ligger langt fra hverandre (fra ca. 40 - 50 m), ble de tegnet inn med to linjer (to vegtraseer, tilhørende det samme vegfare). Et vegfar ble definert slik: *En eller flere tettliggende vegtraseer gjennom en - eller flere parseller*.

I denne oppgaven er det i hovedsak lagt vekt på empirien. Det registrerte materialet består av 30 parseller på Andøya. I kapittel 6, der dette materialet presenteres, har jeg valgt å legge vekt på enkelte av parsellene og utelate andre, slik at kun 25 parseller blir presentert med til sammen 21 vegfar (enkelte vegfar går over flere parseller). Noen av de utelatte vegsporene i en parsell er så moderne at de ikke har noe å gjøre i en oppgave i arkeologi.

I kapittel 7 blir materialet fra Andøya tolket, samtidig som det forsøkes å gi svar på noen av de underordnede problemstillingene. I dette kapitlet er det blant annet anvendt en retrospektiv metode som går ut på å overføre skriftlige kilder som omhandler vegstellet på 1800-tallets Andøy, til jern- og middelalderens Andøy. Dette er bevisst gjort fordi disse kildene viser hvor få og dårlige veger det var og hvor særdeles vanskelig det var å bygge veger på Andøya på grunn av de topografiske forholdene.

## Kapittel 2 Skandinavisk vegforskningshistorie

### 2.1 Norge

Norsk vegforskning har hovedsakelig blitt drevet av andre enn arkeologer frem til slutten av 1980-tallet. Artikler og bøker er skrevet av historikere, personer fra andre fagkretser og vegvesenets egne lokalhistorikere fra 1940 årene og fremover (for eksempel Almaas 1988, Bjørkvik 1993, Broch 1937, Hansen, T. 1999, Ording 1934, Paulsrud 1996a og b, Skarre 1997a og b, Steen 1942, Sønstebø 1999 og Aase 1995). I 1934 skriver Asbjørn Ording (stipendiat på landbrukshøgskolen) en artikkel om gamle veganlegg i torvmyrene (Ording 1934). Vegvesenets egne ansatte har gjort et betydelig arbeid når det gjelder innsamling av skriftlige kilder, bilder og kartmateriale angående gamle veger. Innen norsk arkeologi har derimot forskning på veg vært lavt prioritert. Frem til slutten av 1980-tallet er det skrevet få artikler av norske arkeologer som kun har omhandlet veger. Flesteparten av de norske vegrelaterte artiklene før dette omhandler hovedsakelig noe annet en selve vegen. Der hvor det har vært en veg i tilknytning til for eksempel gravhauger eller hustufter, har denne blitt omtalt og beskrevet (Gjessing 1943, og Pettersen 1990).

Ingrid Smedstad skrev sin magistergradsavhandling om kavlebroene i Midt-Norge i 1987 (Smedstad 1988a). Dette er det første, større norske arbeid som helt er viet veger og vegkonstruksjoner. Arkeologisk vegforskning begynte for alvor å ta seg opp i Norge mot midten av 1990 tallet. Ingrid Smedstad arbeider nå med en doktorgradsavhandling om kavlebroene i Midt-Norge. I forbindelse med et hulvegsprosjekt i Vestfold har Terje Gansum skrevet flere artikler og boka "Hulveger - Fragmenter av fortidens ferdsel" (Gansum 2002). Hilde Roland har vært tilknyttet et prosjekt om de store nordmannsslepene på Hardangervidda (Roland 2001). I Nord-Norge pågår som nevnt innledningsvis prosjektet "Gamle veger og vegfar i Nordland fylke". Undertegnede har selv skrevet to artikler som omhandler veger på Andøya (Jacobsen 2001 og 2002).

Norge fikk eget vegmuseum i 1992. Museet gir hvert år ut "Årbok for Norsk Vegmuseum". Boken inneholder enkelte artikler av arkeologer og historikere. De fleste av artiklene er derimot skrevet av vegvesenets ansatte. I 1996 og 2002 kom



bøkene "Braut 1 og 2- Nordiske veghistoriske studier" ut. Disse bøkene tar for seg vegforskningen i Norden. Braut 1 og 2 inneholder i likhet med "Årbok for Norsk Vegmuseum" artikler skrevet av arkeologer, historikere og vegvesenets egne ansatte. Artikkene i bøkene kommer hovedsakelig fra innlegg som er holdt på veghistorisk symposium i 1993 og 1999. I 1999 kom boka "På vei - Friluftsliv og opplevelser langs gamle ferdselsårer". Denne er utgitt av Nordisk Ministerråd og presenterer erfaringer og kunnskap om vern, forvaltning og bruk av gamle ferdselsårer (Sønstebø 1999). En av grunnen til at boka kommer ut er forklart i sitatet under:

Gamle ferdselsårer representerer store verneverdier. Opplevelsesverdier, kunnskapsverdier, erkjennelsesverdier, nytteverdier (...) Gjennom de siste 50 år har en rekke betydelige veifar blitt borte ved ny arealbruk (...) Utviklingen skyldes særlig mangelfull registrering og dokumentasjon av de gamle ferdselsårene, men også at de gamle sporene har hatt lav status som kulturminner (Sønstebø 1999:9).

Det tidligste eksemplet fra norsk arkeologi hvor en veg blir beskrevet er i Guttorm Gjessings bok "Træn-funnene" fra 1943. Her skriver Gjessing at han i 1937 er ute for å lete etter steinalderboplasser på øya Sanda i Træna:

Kommet nesten over myra støtte jeg på en vei av flate heller som gikk tvers over all trafikk i dag. Den førte tydeligvis nedover mot sjøen, og måtte være svært gammel. Men den måtte jo også ha ført fra noe, og det måtte da ligge ovafor (Gjessing 1943:54)

Gjessing finner en hustuft i vestenden av denne 65 m lange steinvegen og en antatt båtstø i østenden (ibid). Dersom vegen hører sammen med denne tufta (Langhågan) som Gjessing plasserer i eldre steinalder (Nøstvet-kultur), ville dette vært verdens eldste vegkonstruksjon (Hauglid et. all 1998:39). Den vegkonstruksjonen i Europa som regnes som den eldste er "The Sweet Track" fra Somerset Levels i England, datert til neolittikum (3806 f.Kr) (Coles og Coles 1989:156-157). Gjessing legger imidlertid ikke mye vekt på selve vegens betydning og høye alder. Steinvegen på Træna ble underordnet hustuftens betydning og funnene i tilknytning til denne. Vegen blir beskrevet kun fordi den tilfeldigvis befinner seg i tilknytning til noe "viktigere", i dette tilfelle en hustuft. I boka "Norges steinalder" nevner Gjessing denne steinvegen i forbindelse med tufta på Træna, men heller ikke her kommer han med noen nye tolkninger av vegen (Gjessing 1945:92-94). Dette tidlige eksemplet gjenspeiler hvordan veger som kulturminner hovedsakelig blitt behandlet og beskrevet i norsk arkeologi frem til slutten av 1980 tallet.

I artikkelen "En Stokkebro i Båsmyr på Freberg i Sandar, Vestfold" fra 1958 av Elisabeth Skjelsvik, beskriver en norsk arkeolog for første gang en vegkonstruksjon som ikke er direkte forbundet med, eller underlagt andre kulturminner. Skjelsvik er opptatt av empirien, spesielt bygningstekniske detaljer. "Medregnet den ødelagte delen (...) og resultatet av boringen videre sydover har broen som nu ligger i 60 cm's dybde, i det hele vært ca. 40 m lang og ca. 3 m bred i overflaten; i bunnen som ligger ca. 2 m dypt, er den 2,5 m bred" (Skjelsvik 1958:107-109). Hun argumenterer for at hensikten med broen har vært at folk har hatt behov for å komme ut på det som engang var øyer lengre ute i fjorden (op.cit.: 113). Hun er opptatt av det funksjonelle når det gjelder broens beliggenhet og konstruksjon. "Den ble lagt nettopp på det smaleste og derfor fra naturens side letteste sted i det datidige sund" (op. cit.:113-114).

Skjelsvik er ønsker å sette broen i en bosetningshistorisk kontekst og kommer frem til at bronsealderfunn er langt hyppigere representert i området enn funn fra jernalderen. Dette er med på å underbygge hennes teori om at broen hører hjemme i slutten av bronsealderen. Dateringen av broen er veldig usikker og Skjelsviks artikkel er noe forvirrende når det gjelder dette. Det er tydelig at hun ønsker å datere broen til bronsealderens slutt, selv om prøver av tre og skjell er <sup>14</sup>C datert til mellom 470- 300 f.Kr. (førromersk jernalder) (op. cit.:113).

Funnet av trebroen på 1950 tallet var unikt i norsk sammenheng. For det første ble det antatt at den var en "svevebro" i den forstand at den ikke hvilte direkte på myr slik som kavlebroer (se under). For det andre er den langt eldre enn kavlebroene i Midt-Norge, datert fra ca. 1000- til 1400 AD. (Smedstad 1988a:175).

I Skjelsviks artikkel "Gamle veifar og andre fornminners beliggenhet i forhold til dem" fra 1968, blir forskjellige vegfars utseende og forløp beskrevet. Det viktigste for Skjelsvik er likevel vegenes beliggenhet i forhold til andre kulturminner, spesielt gravhauger. I en denne artikkelen omtaler Skjelsvik stokkebroen i Båsmyr som en flytebrygge og ikke en bro over åpent vann (Skjelsvik 1968:41)

I artikkelen "Bautasteiner og vei" fra 1982, skriver Gerd S. Munch om en mulig hulveg i tilknytning til reiste steiner. I tillegg tar artikkelen opp runesteiners kjente

tilknytting til veg. Munch tar utgangspunkt i to kjente steiner fra Gimsøy i Lofoten, runesteinen Gimsøysteinen og bautasteinen Reka. Gimsøysteinenens runer er datert til det 10 århundre, og tolket på følgende måte av Gerd Høst: ”uki Åses bror reiste denne gravrøys efter (...) Næfis (...) da Åse flydde herfra, og likeså disse (kjennelige) stener” (Munch 1982:105).

Munch tror ikke at bautasteinen Reka var reist i forbindelse med en gravhaug, slik O. Nicolaisen mente at den var. Nicolaisen beskriver 13 andre steiner i nærheten som han var blitt fortalt tidligere sto på rekke med et skritts mellomrom mellom hver (op. cit.:108). Munch tror ikke at runesteinen Reka og de 13 lave steinene kan ha dannet et samlet gravmonument, men at disse steinene kan tolkes som en vegmarkering (Op. Cit.:110). Hun sammenlikner steinene med svenske runesteiner som omtaler veger.

Det må innrømmes at disse innskriftene [svenske] ser ut til å være omkr. 100-200 år yngre enn Gimsøysteinen, og at de fleste har kristen bakgrunn. Så viktig som bro og veg var, tror jeg imidlertid ikke at en tidsforskjell behøver å utelukke en mulig tolkning av et stenmonument på Gimsøy som en veimarkering (op.cit.:110).

Munch ønsker å påvise hvor denne vegen kan ha gått, og finner en 85 m lang forsenkning som var 1 m bred og ca. 25 cm dyp. Gresset var grønnere inni forsenkningen, og skilte seg derfor ut fra terrenget. Hun tolker dette som en mulig hulveg (Op. Cit.:113-114). I følge henne er det en oldtidsveg som går fra runesteinen og Reka på hver side av vegen, via en ca. 20 m lang rekke med lave, reiste steiner samt en 85 m lang, mulig hulveg over elven.

Munch problematiserer ikke over at dette faktisk kan være noe annet enn en vanlig, funksjonell veg. Dersom hennes tolkning er riktig kan dette være en kultveg eller en prosesjonsveg (se kapittel 3.3.4). En lignende veg i tilknytting til bautasteiner er aldri funnet i Norge.

Allikevel mener jeg at det ikke er usannsynlig at disse stenene i tidlig vikingtid har vært reist som et verdig minnesmerke over Næfis i form av en markering av veien mellom Sand og Vinje (op. cit.:114-115).

Munch forsøker ikke å gjøre selve vegen til et minnesmerke. I følge henne er det steinene som er satt opp langs en eksisterende veg som utgjør minnesmerket. Dette er

stikk i strid med det som er den mest vanlige teksten på svenske runesteiner som omhandler veg: A gjorde veg/bro etter B (Jørgensen 1997b:60).

Ingrid Smedstads magistergradsavhandling ”Etableringen av et organisert veihold i Midt-Norge i tidlig historisk tid”, omhandler kavlebroer (Smedstad 1988a). Hennes definisjon på denne brotypen er følgende:

Kavlebroer kan defineres som trebroer over myr eller bløt mark. De hviler i hele sin utstrekning på terrenget. Dette i motsetning til brokonstruksjoner som støtter seg på peler nedrammet i vann, eller konstruksjoner som fritt spenner over et elveløp og er festet til terrenget på begge sider eller hviler på brokar som er oppbygd i elveløpet (Smedstad 1988a:7).

Smedstad har fått frem det mest omfattende arkeologiske materiale i Norge når det gjelder vegkonstruksjoner. På bakgrunn av dette har hun valgt å hovedsakelig skrive en empirisk avhandling. Smedstad legger stor vekt på å presentere de 11 kavlebroanleggene (åtte fra Nord- og Sør-Trøndelag og tre fra Møre og Romsdal). Dateringene av byggetidspunktet for anleggene ligger mellom 1000 – 1400 AD (påbygginger har hovedsakelig foregått mellom 1200 – 1400 AD) (op.cit.:175). Alle de 11 kavlebroene blir nøye beskrevet ut fra følgende tre kriterier. 1: Beliggenhet, utstrekning og tilstand. 2: Generell beskrivelse og vurdering av undersøkelsene av anlegget. 3: Kavlebroens konstruksjon (se 4.2.3) (op.cit.:15- 66).

Smedstad er dessuten opptatt av ressursforbruket når det gjelder byggingen av kavlebroer og tolkningsmodellen hennes er slik sett funksjonalistisk. Hun ønsker å beregne ressursforbruket blant annet ved å se på valg av konstruksjonstyper gjennom en typologisk analyse av kavlebroene. Ved å ta i bruk denne metoden ønsker hun å finne ut av hvilken av brotypene som var minst ressurskrevende å bygge. Denne analysen kunne også gi svar på hvordan selve byggeprosessen har foregått. Smedstad forsøker dessuten å påvise hva slags materiale som er valgt i brolegningene og hvorfor visse typer tre kan ha blitt valgt framfor andre ut fra en økofunksjonalistisk forklaringsmodell (op.cit.:103).

Smedstad ønsker å påvise at gran har vært det dominerende treslaget i området øst for Trondheimsfjorden på den tiden kavlebroene ble bygget. ”Man har sannsynligvis benyttet de materialene som var lettest tilgjengelig i kavlebroene, og i disse tilfellene

har det vært gran” (op.cit.:104). I følge henne har man altså ikke transportert tømmer over store strekninger for å skaffe materialer av en bestemt type (op.cit.:104). Når det gjelder kavlebroenes beliggenhet og omfang antar Smedstad at disse anleggene inngikk i middelalderens (eventuelt vikingtidens) hovedveger i trøndelagsområdet. Smedstad mener at det ikke finnes konkrete bevis for at disse kavlebroene hadde andre funksjoner enn de rent kommunikasjonsmessige. De var lagt der hovedvegene måtte passere myrer (op.cit.:176-177). Hun vil ikke helt utelukke at disse broene også har hatt en betydning i religiøs sammenheng (se 3.2), men forsøker ikke å finne ut av om broenes plassering i landskapet kan være ideologisk betinget.

Broanleggene er dessuten bygget i en tid da det ikke lengre ble bygget store gravminner over døde. Ifølge innskrifter på svenske runesteiner har broanlegg blitt bygget til minne om enkeltpersoner. Kavlebroene kan derfor i enkelte tilfeller ha fungert som minnesmerker over en avdød (op.cit.:177).

I artikkelen ”For folk eller fe? Undersøkelse av en kavlebru i Holmestrand” av Ole Risbøl og Tom Skarre, undersøkes en kavlebro over myra Langemyr (Risbøl og Skarre 1998). De konkluderer med at denne kavlebroen ikke har vært ledd i hovedvegsystemet, men snarere hatt en lokal/privat betydning som driftsveg for gården. I følge forfatterne er dette den eneste kavlebroen i Norge som utelukkende kan knyttes til lokal samferdsel (op.cit.:56-57).

Terje Gansum har i regi av ”Hulvegsprosjektet i Vestfold” publisert flere bøker og artikler om emnet hulveger: ”Veier uten forbindelse? Positivism og sosialteori i veiforskningen”, ”Hulveger- Stratigrafisk tilnærming som ledd i metodeutvikling”, ”Hulveger- forslag til begreper og terminologi”, ”Hulveger- deler av ferdselens historie”, ”Hulveger- Fragmenter av fortidens ferdsel” (Gansum 1999a, 1999b, 2001, 2002 og Gansum og Skarre 2002).

Gansum er den første Norske arkeolog som i utstrakt grad teoretiserer rundt emnene veger og ferdsel. Han forsøker å nærme seg hulvegene fra nye, abstrakte vinkler. ”Den litteratur som er tilgjengelig om hulveier er i liten grad teoretisk fundert. Funksjonalistiske tolkninger og ”nyttige” cost-benefit analyser over korteste strekning dominerer” (Gansum 1999a:24). I tillegg til å teoretisere er Gansum opptatt av at

hulvegene skal ha et eget, egnet begrepsapparat og en egen terminologi. Dette mener Gansum er viktig når det gjelder hulvegforskning fordi denne typen kulturminner har vært viet relativt liten oppmerksomhet innen arkeologisk forskning og forvaltning (Gansum og Skarre 2002:153) (se 3.4.1).

I artikkelen ”Hulveger - Stratigrafisk tilnærming som ledd i metodeutvikling” forsøker Gansum å vise hvorfor arbeid med hulveger ikke har blitt satt inn i en faghistorisk sammenheng, og kun i liten grad har blitt gjenstand for analytiske tilnærminger (Gansum 1999b:56). Gansum hevder at det er dateringsproblematikken rundt hulveger som har gjort at forskere ikke har vist den samme interesse for denne typen kulturminner.

I min parafraze over Harris utsagn ovenfor, kritiserte jeg meningen om at praktisk behandling - altså datering, er målet i seg selv. Et slikt syn på tilnærmingen til hulveger avdekker et induktivt og positivistisk syn som da angir hulvegernes verdi og betydning, ingen datering - ingen verdi (ibid).

Gansum argumenterer for stratigrafisk tilnærming som metode for å gjøre hulvegene lettere daterbare og dermed mer interessante som forskningsobjekter (op.cit.:61) (se kapittel 4.2.4). Artikkelen over er alle mer eller mindre samlet i boka ”Hulveger - fragmenter av fortidens ferdsel” (Gansum 2002).

En tabell laget av Gaute Sønstebø viser vegnettets utvikling og utbygging i Norge fra steinalder til nåtid (lokale vegbetegnelser er ikke omtalt) (Tabellen er hentet fra Sønstebø 1999:36).

	<b>Type</b>	<b>Betegnelser etter bruk</b>
Ca. 4000 f.Kr. 1650	<b>Stier, ride- og kløvveier</b> Fremstår vanligvis som hulveier i dag. Med unntak av enkelte kavlebruer og steinsettinger, få tekniske konstruksjoner	<b>Tjodvei- allmanvei – Folkevei,</b> De første gang- og rideveiene  <b>Pilgrimsled – pilgrimsvei,</b> Middelalderens ferdselsårer til Nidaros. Sekundære pilgrims-mål var Røldal og Selje

1624	<b>Kjøreveier</b> Christian IV beslutter at det skal bygges kjørevei mellom Kongsberg og Hokksund.	<b>Bispevei</b> Benyttet av bisoper under visitasreiser etter reformasjonen.
Ca. 1640 - ca. 1760	Eksisterende rideveier utbedres til enkle kjøreveier. Veiene følger terrenget med svinger og naturlige fallforhold. Fredrik III oppnevner særskilte embetsmenn med ansvar for veistell (1664).	<b>Driftsvei</b> Benyttet ved fedrift/drifte-handel (fra 1600-1900-tallet).  <b>Kongevei</b> Hovedveiene i det dansk/norske riket. Bygget i perioden 1650- 1800  <b>Postvei</b> Statlig postføring innført i 1719 førte til bygging av en rekke nye veier. Dampbåt og jernbane overtok i andre halvdel av 1800-tallet.
1767 – 1865	Profesjonalisering av veibyggingsfaget. Franske forbilder gir karakteristiske strake veier med flotte steinmurer og bratte stigninger. Veiene fra denne perioden har kvalitet og byggemåte som kan sammenlignes med de romerske veiene.	<b>Hovedvei</b> (Tilsvarende riksvei).  <b>Bygdevei</b> (Tilsvarende fylkes- og kommunalvei i dag).
1846 – 1912	<b>Chausséer</b> Effektive hovedveier bygges med skjæring og fylling. Veifundament av pukk. <b>Jernbane</b> og <b>dampskip</b> blir effektive transportmidler. Veibygging skyter fart i griskrendte strøk. Veibredden reduseres og svinger legges inn for å redusere stigningen.	<b>Anleggsvei</b> Veier bygget i anleggsperioden for jernbanen. Ute av bruk straks anlegget var ferdigstilt.
1912 – 1960	Tilpasning til biltrafikk. Veiene utbedres til bilveier.	<b>Riksvei</b> <b>Fylkesvei</b> <b>Herredsvei</b>
1960 -	Salget av biler frigis. Salget eksploderer. Offentlig veinett moderniseres og hovedveiene får fast dekke.	<b>Motorvei</b>

## 2.2 Sverige og Danmark

I følge Jan-Olof Montelius artikkel ”Vägarkeologi och hålvägar - Ett försummat forskningsfält” i 2002, var det lite forskning på veger blant svenske arkeologer før 1980/1990-tallet (Montelius 2002:71-77).”Hålvägar, och förresten forntida vägar och landkommunikationssystem över huvud taget, dyker sent upp i den nordiska arkeologiska litteraturen” (op.cit.:71). Under overskriften ”Svensk forskning om äldre

landkommunikation - eller bristen på densamma” skriver Mats Mogren og Peter Mansson (1995:75) ”Med undantag av marina kommunikationer är kommunikationsforskningen ett av de mest eftersatta forskningsfälten inom svensk arkeologi”.

Fra slutten av 1970-tallet til i dag har en del svenske arkeologistudenter skrevet forskjellige typer oppgaver (oppsatser) som tar for seg veger. I 1978 skriver Mats Ronnevik (Ronnevik 1978) om forskjellige typer brokonstruksjoner i Uppland og Norden. Han forsøker å finne en sammenheng mellom kristen misjon og brobygging gjennom å se på runeinskrifter som omtaler brobygging. I følge ham går det ikke an å avgjøre dette fordi både broer og runeinnskrifter som omtaler brobygging har funnets i Norden før kristendommens innføring (op.cit.:14). I 1983 skriver Ann Vinberg en oppgave om hulveger i Uppland (Vinberg 1983). Hun ønsker blant annet å sette hulvegene i distriktet inn i et kommunikasjonsnett. Med dette som utgangspunkt lager hun en kommunikasjonsmodell, der hulvegene inndeles i tre nivåer ut fra omfang og dimensjoner ( I. mellanbygds kommunikation, II. inombygds kommunikation og III. innomgårdskommunikation) (op.cit.:3-6). Vinberg konkluderer med at hulvegene kan settes inn i de ulike kommunikasjonsnivåene men ikke kun ut fra deres dimensjoner. I følge henne er det mange faktorer som kan ha spilt inn når det gjelder en omfanget til en hulveg (op.cit.:53). I 1986 skriver Gunilla Jonsson en oppgave om fortidens veger i Vallentuna (Uppland) (Jonsson 1986). Hun ønsker å rekonstruere de gamle vegene i Uppland ut fra spor etter veger, broer og runesteiner. I 1987 skriver Ewonne Ekmyr-Westman om vegbygging i tilknytning runesteiner som omtaler veger i Uppland (Ekmyr-Westman 1987). Hun ønsker å finne ut av om det har vært en sentralmakt som har ønsket disse vegene bygget i forbindelse med rikssamlingen. Dessuten gjør hun et rekonstrueringsforsøk av vegene i deler av Uppland. Disse fire oppgavene (oppsatsene) tar alle for seg samme region i Sverige (Uppland). De tar utgangspunkt i runesteiner i forbindelse og de forsøker å sette veger inn i kommunikasjonsmodeller.

I 1997 skriver Lena Lundberg en oppsats som tar for seg vegene i Vendel (Lundberg 1997). Lundberg ønsker blant annet å finne ut av om man gjennom eldre kartmateriale og fornminner kan rekonstruere deler av vegnettets og datere disse vegene. Hun forsøker dessuten å datere veger ved hjelp av fosfatanalyse (ibid). I følge Lundberg er



denne fosfatanalysemetoden langt ifra *heltäckande* ”För att säga något definitivt om fosfatfördelningen behövs en mer omfattande provtagning än vad som ryms i detta format” (op.cit.:30). Ylva Stenqvist Millde holder på med doktorgradsavhandling om veger i Ängersjö i Hälsingland. Hun er blant annet opptatt av dateringsproblematikken omkring veger (Stenqvist Millde 2002). ”Det är (...) viktig att försöka datere dessa vägar för att kunna relatera dem till varandra och till olika skeende i lokalsamhället. Det är också interessant att försöka belysa vägarnas roll i relation till den svenska statens, centralmaktens framväxt” (op.cit.:127).

I 1908 skriver Rutger Sernander om den kjente Läby broen (Sernander 1908). Dette er en steinlagt bro med grus under som går over myr og Läbyelven. I forbindelse med broen er det en runestein. Oversettelsen av innskriftene på steinen er i følge Sernander: ”Jarl och Karl och Igulbiörn läto resa dessa stenar och göra denne bro till minne af Juvur sin fader” (op.cit.:147). David Damell skriver om en kultveg i Rösaring i 1985 (Damell 1985). Denne vegen ligger også i Uppland slik som flere av vegene som er forsket på i Sverige. Vegen er 540 m lang, 3,5 m bred og kantsatt av små steiner (op.cit.:171). I forbindelse med vegen ligger det en gravplass fra vikingtiden med flere gravhauger, et såkalt dødshus og en labyrint. Damell tolker dette til å være en kultveg som kan ha blitt benyttet i seremonier, som innebar å frakte de døde langs vegen, før de ble gravlagt eller kremert (op.cit.:185) (se kapittel 3.3.4). I 1987 skriver Leif Green om Sveriges største hulvegssystem, Eriksgatuleden og kvarnvägarna i Kymbo og Sandhemsbygden (Green 1987).

En tabell laget av Sønstebø viser vegnettets utvikling og utbygging i Sverige fra forhistorisk tid til 1940 tallet (lokale vegbetegnelser er ikke omtalt) (Tabellen er hentet fra Sønstebø 1999:37).

	<b>Type</b>	<b>Betegnelser etter bruk</b>
Förhistorisk tid	<b>Stier og rideveier</b> Fremstår i dag vanligvis som hulveier. Strekninger med bygget vei kun i tilknytning til fuktige områder.	<b>«Karlväg»</b> En av landets eldste veier ligger ved Karleby i Falbygden. Samtidig, om ikke eldre enn, bosetningen fra ca. 3000 f.Kr. »Karl» i Karleby og karlväg antas å stå for »fri mann». Tiodväg eller folkväg er en beslektet veibetegnelse.

Medeltid	<p><b>Byväg</b> Västgöotalagen. Bygatene skal være sju alner bred. Tidligere lover har andre bestemmelser.</p> <p><b>Allmannaväg</b> Vedlikeholdt av herredet. Veier til ting og kjøpesteder. Ulike regler for vedlikehold.</p>	<p><b>«Likväg», «Gräsväg»</b> Västgöotalagen gir bestemmelser om bruk og utforming av «byväg» og «likväg». Omtaler også «gräsväg» («Ingen skal kunna hindra att döda förs till kyrkan eller att foder förs hem til djuren»).</p> <p><b>Kungsväg, «Erikskata»</b> Veier hvor hver nykronet konge av Sverige red for å ta imot landskapenes troskapsed. Veiene skulle være 10 alner brede (ca. 6 m).</p>
1500- tallet	<p><b>Kjøreveier</b> Gustav Vasa starter arbeidet med å bygge ut de viktigste ferdsselsårene til kjøreveier.</p>	<p><b>Vagnväg</b> Veier som kunne kjøres med hest og vogn. Den første «karteradevägen» er Edsvägen (ca. 1550) ved Trollhättefallen.</p>
1636 -	<p><b>Det svenske postverket opprettes</b> Postbønder befordret post 2 eller 3 mil. (1 riksmil = 6000 favner = 10 689 meter). Senere postjloner, diligenser og postjakter.</p>	<p><b>Postväg</b> 29 postkontorer knytes sammen med postveier</p>
1649 -	<p>Dronning Kristina var en stor veibygger som reiste ofte og hurtig gjennom riket. Innfører skyssvesenet samt bestemmelser om milestolper (hver ¼ mil) og gjestgiverier (hver 2. mil).</p>	<p><b>Allmän väg, skjutsväg, milstensväg.</b></p>
ca. 1800	<p><b>Kanaler</b> Carl XII gir Cristopher Polhem I oppdrag å bygge en kanal gjennom Sverige. Trollhätte kanal, mellom Väneren og Nordsjøen åpnes 1800. Göta kanal åpnes 1822/1832. Dalslands kanal 1868. Rundt 1850 er dampbåten et viktigere befordringsmiddel enn skyss etter landeveien.</p>	<p><b>Vattenväg, kanal</b></p>
ca. 1850 -1990	<p>Dampsager etableres ved de store elvemunningene. Omfatende tømmerfløting fører til utbygging av eget stinett langs land</p>	<p><b>Flottled</b></p>
1856 -	<p><b>Jernbaner</b> Privatbanen Nora- Ervalla (Örebro) åpnes som den første svenske jernbanestrekningen. Staten åpner samme år linjer mellom Göteborg- Jonsered og Malmö- Lund. Staten bygger et nett av stambaner og løser etter hvert inn privatbygde jernbaner.</p>	<p><b>Järnväg, stambanenät</b></p>
1944	<p>Ansvaret for veiene på landsbygdene overdras til staten. Ved reformen omfatter dette 89.700 km. Senere har dette økt med ca. 10 %. Et rendyrket statlig vegvesen etableres i 1967. Vägverket blir også Sveriges største rederi når det gjelder antall fartøy (veiferger).</p>	<p><b>Statlig vägnät</b></p>

Danmark er det skandinaviske landet som har lengst tradisjoner innen vegforskning. Landet har mange flotte vegminner og det er generelt stor interesse blant befolkningen for veger, likevel er det relativt liten interesse blant arkeologer om temaet. I tillegg til arkeologer, er det også her historikere og vegvesenfolk samt geologer og geografer som driver med vegforskning (Lidegaard 1988, Lundbye 1919-

1925, Matthiessen 1989, Møller 1988, 1995, 2000 og 2002 og Steiner 1984).

Hærvejen langs Jyllands høyderygge er den mest kjente Danske oldtidsveg. Langs Hærvejen ligger et stort antall gravhauger, de eldste fra ca. 3000 f. Kr. (Matthiessen 1989).

Boka "Vor Oltid" av Sophus Müller omhandler blant annet gravhaugene fra den eldste bronsealderen. I kapitlet om bronsealderen forklarer han hvordan bronsealderhaugene har ligget etter hverandre i det han kaller "Høirekker".

Der er flere Steder i Landet paavist Rækker af Høie, strækkende sig milevidt, eller Høygrupper, der synes at ligge i Fortsættelsen af hinanden sammenknyttede ved mellemliggende, spredte Høie (Müller 1897: 298).

Kapitlet omhandler hovedsakelig gravhauger, men det er to sider som omhandler vegger. Det er på grunn av at haugene har ligget i disse rekkene at Müller lager sin teori. Müller presenterer den tidligste teorien om vegger og hvordan de er plassert i landskapet i skandinavisk arkeologi:

Der kan næppe gives anden Forklaring paa disse Rækker end at de betegne Færdselsveie, langs hvilke Befolkningen boede tæt, og hvor man da ogsaa oppførte Høiene. De strakte sig fra Bygd til Bygd enten i snorlige Linier eller rettende sig efter Terrainet, Vadesteder o.lign. og berørende de Pladser, som paa Grund af Naturforholdene efterhaanden vare blevne bebyggede (Müller 1897:299-300).

Müllers teori går ut på at befolkningen bodde langs ferdsselsvegene. På et tidspunkt har de begynt å oppføre gravhauger langs vegene. Denne teorien er likevel vag når det gjelder hvorvidt gravhaugene ble lagt etter vegene eller om vegene enkelte ganger ble lagt etter eksisterende gravhauger. Müller gir ingen utfyllende forklaring på vegenes plassering i landskapet forøvrig. Hovedgrunnen til at Müller ikke går særlig nøye inn på vegene kan være at de kun er biprodukter av det som for ham er interessant, nemlig gravhaugene. I artikkelen "Vei og bygd i Sten- og Bronzealderen" fra 1904 er Müller interessert i å finne ut hvorvidt teorien fra 1897 stemmer. "Men det var kun lidt, der endnu var seet i 1897. Der maatte gjøres et ordentlig Studium af Sagen, om den skulde vinde Tiltro" (Müller 1904:2). Artikkelen er Danmarks første der vegger er utgangspunktet for den arkeologiske forskningen.

Georg Kunwald har skrevet artikler om de steinlagte Broskovvejene fra romersk jernalder og middelalder (se kapittel 4.2.2) og en oversiktsartikkel om de steinlagte oltidsvegene i Danmark (Kunwald 1962, 1964 og 1996). Thorkild Ramskau er den første danske arkeolog som undersøker og publiserer artikler angående den berømte Ravnning Enge broen (se 3.4.2) (Ramskou 1980). I artikkelen "Møllegårdsmarkens veje og huse" skriver Claus Madsen og Henrik Thrane om hulveger og steinlagte veger i tilknytning til Danmarks største gravplass fra oldtiden (Madsen og Thrane 1995). De steinlagte vegene er ca. 1,8-2 m brede, med hjulspor, og steinlaget er opp til 10 cm tykk. Vegene går over gravplassen og en av hulvegene overlages av et såkalt dødshus som tolkes som et stasjonert likbrenningsanlegg fra yngre romertid og overgangen eldre germansk jernalder (op.cit.:87-88). I følge Madsen og Thrane må derfor vegen ha vært i bruk innen "huset" ble bygget. Ellers er det ingen direkte stratigrafisk forhold mellom veger og graver inne på gravplassen "Vejene går ikke hen over grave, og gravene berører ikke veje (...) Mangelen på overskæringer kan tolkes som udtrykk for samtidighed" (op.cit.:88). De tolker vegene som led i bygdens indre kommunikasjonsnett, men de tror at vegene dessuten har fungert som kultveger i forbindelse med bruken av gravplassen (op.cit.:90) (se kapittel 3.3.4).

Mogens S. Jørgensen har skrevet flere artikler om Danmarks veger fra ca. 2800 f. Kr. og frem til 16-1700 e. Kr. Hans artikler omhandler hovedsakelig brokonstruksjoner over våtmarksområder som Risbyvejene, Broskovvejen, Tibirkevejen og Ravnning Enge broen (Jørgensen 1977a og b, 1988a og b, 1996a og b, 1997a og b, 1998a og b og Jørgensen og Egeberg 2000) (se forøvrig kapittel 3.4). Et av hans mest gjengitte sitater gjenspeiler mye av Jørgensens forskning og skandinavisk vegforskning i sin helhet, nemlig at den er preget av en funksjonalistisk tankegang.

Egentligt vejbyggeri fandt kun sted, hvor det var nødvendiggjort af landskabet som gennem vandløb og over mosedrag. På fast land fulgtes terrænet, og kun hvor man ikke kunne undgå en af landskabets barrierer, byggedes vejkonstruktioner (Jørgensen 1996a:44).

Jørgensen argumenterer for at forskjellen i vegenes tekniske utforming først og fremst hadde praktiske årsaker, og sjelden var mer komplisert enn terrenget krevde (ibid). Dette er en øko-funksjonalistisk måte å se på vegbygging i landskapet. Landskapet var noe man måtte forholde seg til på en praktisk og funksjonell måte. Mennesket utnyttet altså landskapets naturlige ferdselsveger så langt som dette var mulig, for eksempel

over tørre åskammer. Jørgensen nevner også hvordan vegene kan ha vært brukt, veger innenfor en bebyggelsesenheter, lokalforbindelser mellom bebyggelser og hovedveger hvor særlig handel fra og med romersk jernalder spilte en stor rolle. Disse kunne gå mellom lokale, regionale, eller fjernere mål (Jørgensen 1996a: 49,51,55).

En tabell laget av Sønstebø viser vegnettets utvikling og utbygging i Danmark fra Steinalderen til nåtid (lokale vegbetegnelser er ikke omtalt) (Tabellen er hentet fra Sønstebø 1999:33)

	Type	Betegnelser etter bruk
Ca. 4000 f.Kr. 1600 e.Kr.	<b>Stier, hulspor og rideveier</b> fremstår normalt som hulveier. I tilknytning til våtområder er det funnet enkelte rester av veianlegg.	<b>Hærvejen</b> eller <b>Oksevejen</b> Nord-sydgående veisystem som forbinder Jylland med kontinentet.
1600 – 1800	<b>De første veiene bygges,</b> fortrinnsvis på Sjælland mellom kongelige slott og København.	<b>Kongevejene</b> Veier forbeholdt kongen og Personer som hadde særlige tillatelser
1800 – 1970	<b>Hovedveinett mellom landsdelene</b> Etter franske forbilder og med franske ingeniører bygges for første gang et landsdekkende veinett etter faste regler. Veinettet bygges som en følge av den sterke økonomiske veksten fra midten av 1700-tallet  Veinettet mellom de enkelte tettstedene. Dette veinettet er stadig utbygget og fornyet.	<b>Chaussées</b> eller <b>Hovedvejer</b> <b>Kommunevejer</b>
1950 - 2000	Hovedveiene suppleres med et veisystem for ensrettet trafikk. Gjennomsnittshastigheten økes vesentlig. Anlegges som en konsekvens av den økonomiske utviklingen.	<b>Motorvejer</b>

### Kapittel 3 Fortidens veger og vegkonstruksjoner i Norden

Den lange, lange Sti over Myrene og ind i Skogene hvem har traaket op den? Manden, Mennesket, den første som var her. Det var ingen Sti før ham. Siden fulgte et og andet Dyr de svake Spor

over Moer og Myrer og gjorde dem tydeligere, og siden igjen begynte en og anden Lap at snuse Stien op og gaa den naar han skulle fra Fjeld til Fjeld og se til sin Ren. Slik blev Stien til gjennom den store Almenning som ingen eiet, det herreløse Land (Hamsun 1972:5).

Som vist i kapittel 2 blir ferdsel til lands oppfattet funksjonalistisk av de fleste arkeologer som driver med vegforskning. Før den moderne vegbyggingen starter på 1800-tallet, utnyttet menneskene i Norden landskapets naturlige ferdselsårer så langt dette var mulig, for eksempel langs høydedrag, strandvoller, dalsider og gjennom fjellpass, i motsetning til over myrlendt terreng (Almås 1988, Jørgensen 1996a:44, Smedstad 1988a:136-137, Sønstebø 1999:24). Mads Almås (1988:50) begrunner dette med at folk var like lystne den gang som nå på å holde seg tørre på beina. Dette innebar at man ofte gikk omveger når man skulle fra et sted til et annet. Det er enighet blant vegforskerne at vegene stort sett fulgte de samme ledene gjennom hele forhistorien og frem til i dag. ”I lavlandet fulgte ferdselsårene åser og høydedrag hvor det var lett å gå tørskodd gjennom landskapet. I slike landskap følger gjerne også dagens veier de samme traseene som oldtidsmenneskene benyttet” (Sønstebø 1999:24). Smedstad skriver at traseenes beliggenhet kan ha variert noe over tid, men at vegene ofte har fulgt de samme veglinjene gjennom hele forhistorisk tid og frem til i dag (Smedstad 1988a:136). ”Kommunikasjonen fant ikke sted tilfeldig. Man gikk ikke nye veger hver gang. Ferdselen festet seg, ble rutinisert ved gjentakelse og fikseringen kunne ta seg nye uttrykk som stier og hulveger” (Gansum 2002:11).

### **3.1 Vegbestemmelser i det norske lovverket**

Når topografien oftest er avgjørende for vegenes beliggenheten vil vegbanens bredde og omfang variere fra sted til sted avhengig av topografien og underlaget. En annen faktor er hvorvidt vegen var hyppig eller lite anvendt. Det er også andre faktorer som har vært avgjørende når det gjelder vegenes beliggenhet og omfang. I de tidlige norske lovene fra jern- og middelalderen finnes det angitt forskjellige bestemmelser om veger. Disse bestemmelsene indikerer hvor viktige vegene har vært for befolkningen i jern- og middelalderen.

Gulatingen gjaldt for vestlandet og er den eldste norske lovteksten (Frostatingslova, Om lova og lagdømmet, Hagland et al. 1994:IX). Den eldste

islandske loven "Ulvljotslovi" ble laget før 930 e.Kr. med Gulatingsloven som mønster. Derfor må Gulatingsloven være eldre enn dette. Gulatingslova gjaldt til 1267 (Gulatingslovi, Innleidning, Robberstad 1981:7-9). Magnus Lagabøters Landslov gjaldt for hele landet fra 1274 til 1688 (op.cit.:9-10). Frostatingslova gjaldt for Trøndelags-området og flere tilgrensende landskap fra 1300-tallet (Frostatingslova, Om lova og lagdømmet, Hagland et al. 1994:IX). Skjelsvik skriver at de bestemmelsene som finnes i disse landskapslovene mest sannsynlig er eldgamle og bygger på det som var "hevdvunnen fra alders tid" (Skjelsvik 1968:36).

Bestemmelsene som omhandlet vegger i disse lovene gjaldt først og fremst de som gikk over land, men også transport over elvene er omtalt. Bestemmelsene gjaldt blant annet hvor vegene skulle gå og hvor brede de skulle være:

Ålmannveg (tjodveg) og sæterveg og alle rekstervegar skal vera soleis som dei har lege frå gamal tid. No ligg ålmannveg yver ein bø, då kann eigaren føra vegen av bøen sin på det vilkår at han legg ein ny veg utangards, jamgod til å fara i turt og i vått, då skal folk bruka den vegen um han er lengre (...) Ålmannveg skal vera so breid at ein mann skal sitja på sala hest og setja eit spjotskaft ned på jordi og nå med tumen upp til falen, og spjotet skal vera ei spann langt derifrå og upp, det skal dei leggja ned tvert yver vegen, breidare skal vegen ikkje vera. Um nokon spiller åker eller eng i større breidd, skal han bøta skaden (Gulatingslovi, bolk V, kap. 19, Robberstad 1981: 117, Magnus Lagabøters Landslov, bolk VII, kap. 43, Taranger 1979: 139-140).

Vegbredden var satt til en spydlengde i Gulatingsloven, mens den senere Magnus Lagabøters Landslov moderniserer dette eldgamle målet til 8 alen (ca. 4 m) (ibid). I tillegg til bestemmelser om vegbeliggenhet og vegbredde var det bestemmelser angående hvem som hadde bruksrett og vedlikeholdsplikt til vegene:

No bryt nokon ei bru av ålmannvegen, han skal gjera henne like god som ho var og leggja 3 merker til den som åtte brui (...) No ranar nokon annanmann for sæterveg eller den reksterveg som har vore frå gamal tid, han skal bøta ein baug til kongen, og hin skal ha vegen sin som fyrr (Gulatingslovi, bolk V, kap. 19, Robberstad 1981: 117, Magnus Lagabøters Landslov, bolk VII, kap. 43, Taranger 1979: 140).

Når det gjelder vedlikeholdsarbeid av vegene var det særlig kongen men også biskopen av Nidaros som hadde interesser i dette. Det går klart frem av alle bøkene bøndene ble pålagt å betale til kongen dersom vegen man hadde vedlikeholdsplikt til

ikke ble holdt i stand. Hovedgrunnen til dette kan være at tjodvegene var viktige som militære forflyttelsesleder.

Kongens ombudsmand skal kræve veiarbeide paa midfastetinget og paabyde veiarbeide der hvor bønderne finder det heldigst at bøte paa veiene i herredet, og sætte bønderne lovlig stevne til, fra sneen er av til ploget kommer ut; den andre termin er fra vaaronnen er slut til høislåtten, den tredje begynner, naar grøden er i gaarden og varer til sne kommer paa taksponen (...) Alt det som imellem spildes, det skal bøtes paa i disse terminer (Magnus Lagabøters Landslov, bolk VII, kap. 44, Taranger 1979:140).

For alle slike farlige overfartssteder paa landeveiene, hvor hest maa tage paa svøm eller trækkes op med folkehjælp, skal der bøtes en halv mark sølv til kongen. Men for alle dem som maa stige av, ledes eller drives over, da skal bøtes 2 øre sølv til kongen. For alle de nedfaldne trær som ligger tvers over landevei og hest skal tvispringe over med mand paa ryggen, skal det bøtes 1 øre sølv til kongen (Magnus Lagabøters Landslov, bolk VII, kap. 45, Taranger 1979: 141).

Det fantes en form for vegoppsyn kalt baugreid. Det var kun tjodveger/hovedveger (omtalt som landeveger i sitatet under) som hadde en slik ordning. Alle andre vegger (tverrveger, driftsveger o.l) ble ikke holdt oppsyn med på samme måte (de lå ikke under baugreid) (Magnus Lagabøters Landslov, bolk VII, kap. 46, Taranger 1979: 141-142).

Man skal maale et spydskaft, som er 8 alen langt, og gjøre 2 vidjehanker dertil, og henge den ene paa odden og den andre paa skaftet. Herredsmændene skal opnævne den bonde, som vil; han skal stige tilhest og lægge spydskaftet forran sig tvers over hesteryggen og ride midt efter landeveien; 1 ørtug sølv skal bøtes til kongen for hvert træ, som river hank av skaftet. Dette har fra gammel tid hedt "Baugreid" (ibid).

I 1636 kom det en forordning av Christian IV om at alle bønder i hele Norge skulle forbedre og forandre alle allfarveger til og fra fjellet og andre steder (Paulsrud 1996b:10). Bøndene skulle sørge for at hovedvegene ble "utskårne". I følge Paulsrud var dette noe helt nytt i forhold til Magnus Lagabøters Landslov fra 1274. Nå skulle vegene jevnes og utbedres med utskjærelse av stein og sand, grus, bark og brolegging (op.cit.:10-11). I 1648 kom det en enda mer detaljert forordning som blant annet omhandlet skysstellet (op.cit.:11). (om kjøreveger se 3.4.4).



### 3.2 Runesteiner som omtaler veger

I Norden finnes det ca. 150 runesteiner som omtaler veger og broer (over 130 i Sverige, tre i Danmark)( Moström 1998:7, Smedstad 1988a:171). Kun to slike runesteiner er funnet i Norge (Jørgensen 1997b:59-62 og Smedstad 1988a:171-174). Dynnasteinen på Hadeland har følgende tekst: ”Gunvor gjorde bro, Tryderiks datter etter Astrid, sin datter, hun var hendigste mø på Hadeland” (Smedstad 1988a:172). Eiksteinen fra Rogaland har denne innskriften: ”Sakse gjorde denne brua for å oppnå Guds godvilje for sin mors sjel, Turid” (Liestøl 1973:67).

Jørgensen skriver at de fleste runeinnskriftene som omtaler veger er gjort etter formelen: ”A gjorde bro etter B” (Jørgensen 1997b:60). Dette viser blant annet de 77 bro-, vad- og veginnskriftene fra Uppland i Sverige (Ronnevik 1978:fra tabell 3 i appendiks) ”Alle disse runesteinene er datert til 1000-tallet. Det vil med andre ord si det første århundret etter kristendommens innførelse i Norden, og en tid da den gamle religionen ikke helt hadde sluppet taket” (Smedstad 1988a:171). Disse innskriftene handler om å bygge broer og veger for å hjelpe sjelen til en avdød. Dette mener Smedstad har sammenheng med de forestillinger man har hatt om døden i både de hedenske religionene og kristendommen. (op.cit.:171-172). ”Sentralt i disse forestillingene står den ferden den døde måtte gjøre til en annen verden. Ifølge sagalitteraturen bega den døde seg ut på en lang reise. Også i henhold til kirkens lære måtte den dodes sjel gjøre en lang og vanskelig ferd” (op.cit.:172). Det å gjøre bro for noens sjel kan på bakgrunn av dette tolkes som en metafor på vegen til frelse.

I følge Gunnar Heiene (1998:102) er vegen som religiøs metafor kjent fra mange religioner, spesielt innenfor buddhismen, jødedommen og kristendommen. Heiene refererer til at veg og lignende begreper forekommer nesten 900 ganger i det gamle testamentet, både som konkrete veger men oftest som religiøse metaforer (ibid). Han mener at bak uttrykk som ”Guds ”vei” og Herrens ”stier”, ligger tanken om at livet kan sammenlignes med en veg, en vandring mot et mål. I denne sammenhengen er mennesket vandreren mens Gud er den som lyser opp vegen (op.cit.:103).

Bygging av brokonstruksjoner til en avdød har også blitt tolket som en viktig form for avlat og botsutøvelse innen den katolske kirke (Moström1998:12). ”Brobygge blev

därmed en handling jämförbar med gåvor till kloster, allmossor och deltagande i korstog. Kyrkan kunde i utbyte erbjuda förböner och löften om syndaförlåtelse” (ibid).

En av Moströms forklaringer på dette er at kirkens vekst, utbredelse, virksomhet og økonomi i denne tidlige perioden (1000 tallet) var avhengig av et vel fungerende vegnett (op.cit.:13).

### 3.3 Forskjellige vegtyper

Veger har hatt forskjellige funksjoner på ulike steder opp gjennom tiden. En veg kan selvfølgelig ha hatt flere funksjoner samtidig. Veger har i tillegg flere benevnelser som karakteriserer bruken av dem. De gamle norske lovtekstene nevner flere ulike typer veger. Disse vegtypene kan inndeles i tre hovedgrupper etter funksjon og beliggenhet (Magnus Lagabøters Landslov, bolk VII, kap. 46, Taranger 1979:141 og Gulatingslovi, bolk V, kap. 19, Robberstad 1981:117).

#### 3.3.1 Hovedveger

Bestemmelsene i Gulatingsloven og Magnus Lagabøters Landslov omhandler først og fremst ”tjodvegen” eller allmannavegen som var den navnene på den tids hovedveger (ibid).

Tjodvegen, allmannvegen eller allfarvegen er tidlige veger som var ride- og gangveger for allmennheten. Disse hovedvegene gikk fra bygd til bygd og knyttet de forskjellige landsdelene sammen. De har også gått gjennom bygdene og dermed også dekket det lokale kommunikasjonsbehovet (altså funksjon både på mikro og makronivå) (Møyner 1994:19, Smedstad 1988a:134).

1. Nu kaldes de tjodelver (folkeelver), som er saa store, at de er fløtbare (flottrenar), og broer over dem ikke kan vedlikeholdes, selv om de bygges. 2. Nu hvis der er landevei (tjodvei) over, da skal den ansætte færgemand, som eier nærmeste gaard, men alle, som vil færger over, skal betale færgepenge; det kaldes almenningsfar (Magnus Lagabøters Landslov, bolk VII, kap. 47, Taranger 1979: 142).

Ut fra denne loven kan man skjønne hvor viktige tjodvegene var. Det var egne bestemmelser for ansettelse av fergemenn og betalinger. Tradisjonen med å ha faste fergemenn ved de store elvene er en eldgammel institusjonen omtalt i gudediktet Hårbardskvadet. Guden Tor skal over et sund, men fergemannen Hårbard på den andre siden nekter å ro båten over til Tor (Edda dikt, Hårbardskvadet, Holm-Olsen 1993: 94-103). I Steinsland og Sørensen

argumenterer de for at ”Denne verdens fergemenn var folk av lav status, men også de har hatt makt når den reisende skulle over til andre siden, og middelalderens lover satte grenser for deres [de reisendes] rettigheter og plikter” (Steinsland og Sørensen 1994:152).

Kongeveger er den gamle betegnelsen på hovedvegene som lå under den dansk-norske statsforvaltningen. Denne typen veger ble bygget i perioden 1650 til 1800 (Sønstebø 1999: 36) (se 3.4.4 om kjøreveger). Postvegene stammer fra 1647 (og fremover), da Norge fikk innført fast postføring (ibid). Pilegrimsvegen defineres ut fra den tradisjon, de stedsnavn og kulturminner som er lokalisert langs ferdselsåren, og ikke ut fra det fysiske veglegemet (Møyner 1994:21). I middelalderen var Nidaros det mest besøkte pilegrimsmålet i Norden. Den mest brukte pilegrimsvegen i Norge gikk mellom Oslo og Nidaros. Sekundære pilegrimsmål var Røldal og Selje (Sønstebø 1999:36). Denne vegen er blitt rekonstruert og blir årlig tatt i bruk av moderne pilegrimer og turister.

### **3.3.2 Tverrveger**

Innen for bygdene bestod vegnettet i tillegg av tverrveger. Dette var alle andre veger som gikk til og fra folks gårder, samtidig som de forbandt disse med tjodvegen (Smedstad 1988:134). (figur 56 i Smedstads appendiks).

### **3.3.3 Driftsveger**

Driftsveger er veger i tilknytning til gården. De har mange betegnelser. Heimrast, var vegen fra gården til utmarka. Rekstervegen, var fedriftsvegen. Sætrgotu, var vegen til seters. I tillegg kommer alle de vegtypene som hadde tilknytning til skogsdriften på gården, blant annet slepsvegene (Møyner 1994:18-27, Smedstad 1988a:135 og Sønstebø 1999:36).

### **3.3.4 Kultveger**

Noen veger kunne kanskje ha andre betydninger ut over det rent funksjonelle. Dette er de såkalte prosesjonsvegene eller kultvegene som er knyttet opp til religiøse ritualer. Disse blir ofte satt i sammenheng med gravminner langs, eller ved vegens ende. I slike tilfeller kan vegene ha blitt benyttet i en kultseremoni, som bla. innebar å frakte de døde langs vegen, før de ble gravlagt eller kremert (Damell 1985:183,185, Madsen og Thrane 1995:90 og Tilley 1994:170- 201).

En av Europas mest kjente prosessjonveg er The Dorset Curcus. I følge Christopher Tilley er "The Curcus" et av Englands mest spektakulære monumenter fra yngre steinalder (Tilley 1994:170). "The Curcus" er 10 km lang og består av to parallelle voller med grøfter rundt. Grøften mellom de to vollene er 3 m vid på toppen og 2 m vid i bunnen. Vollene er antatt å ha vært 1.7 m høye (Tilley 1994). "The Curcus" er direkte forbundet med ni lange gravhauger og synlig fra 14 slike (op.cit.:172). I følge Tilley minner den om en gigantisk lang-gravhaug. "It differs from most barrows in its overall orientation and relationship with the landscape, crossing rather than following its contours, for much of its length" (op.cit.:198). En viktig del ved "The Curcus" orientering og mening var å binde sammen flere av disse gravhaugene visuelt (op.cit.:198).

Det er framsatt diverse tolkninger omkring "The Curcus", bla. at det kan ha vært et gigantisk astronomiobservatorium. Andre mener at "The Curcus" har vært en seremoniell veg eller en prosesjonsveg i sammenheng med en dødskult. Noen mener at "The Curcus" har vært uegnet for prosesjoner, fordi den krysser elver (Tilley 1994:197). I følge Tilley kan "The Curcus" ha vært brukt som rituell veg når det gjaldt innvielsesriter og som "kanal" når det gjaldt å frakte de døde til begravelse på Hambledon Hill, for senere å frakte skjelettdeler tilbake til de lange gravhaugene i tilknytning til vegen (Tilley 1994:200). Tilley omtaler nærmest konsekvent The Dorset Curcus som et monument, samtidig som han mener at det kan ha vært en rituell veg. Dersom "The Curcus" altså er en veg skiller den seg ut fra mesteparten av fortidens veger, ettersom landskapet ikke virker bestemmende for dens plassering. Dette viser i hvert fall et brudd med at veger alltid blir oppfattet som funksjonelle når det gjelder plassering i forhold til landskap.

### **3.3.5 Vannveger**

Fjell skiller og vann binder (gammelt fyndord).

Hovedfremkomstmidlet i fortidens Nord-Norge har naturlig nok vært båten. I følge Reidar Berthelsen er båten like gammel som de første bosettingsspor, selv om det ikke er funnet båter som er eldre enn fra jernalderen (Berthelsen 1985:57). På helleristningsområdet i Hjemmeluft i Alta er flere båter avbildet. Feltene båtene er avbildet på er strandlinjedatert fra 3600-2700 f. Kr. (Helskog 1988:83-85).

Det er flere spor etter ferdselen langs landsdelens kystlinje i form av naust, båtstøer, oppsett og båtdrag (se 3.4.5). Den mest brukte vannvegen i Norge har vært skipsleden langs kysten, men elver, vann og innsjøer har også vært viktige som kommunikasjonsårer. Det er ikke tvil om at elvene har hatt stor betydning som kommunikasjonsårer i jern- og middelalderen, ikke bare over lengre strekninger, slik som vikingenes ferder langs de russiske elvene til Miklagard men også på lokalt plan. ”Skipsleden rundt vår lange kyst og inn i fjordene har ikke vært en eller annen tilfeldig kurs, men har vært en vei hevdvunnen og bestemt ved gammel skikk og bruk” (Skjelsvik 1968:35). I følge Arne E. Christensen var kontroll over skipsleia minst like viktig som kontroll over landområder etter at det norske samfunnet begynte å etablere maktsentra (Christensen 1988:6).

Transport med båt over havet finnes det utallig dokumentasjon og beretninger om. Et eksempel fra jernalderen er Ottars beretning fra ca. 890 (Ottars beretning, Sandved 1995:3-4). I 1155 skrev abbed Nikolaus på Island en reisefører for pilegrimer som skulle til det hellige land. Deler av denne er gjengitt i Steinsland og Sørensen. ”Med sterk medvind tar det sju døgn å seile fra Island til Norge (...) Fra Ålborg til Viborg (over land, min uthevelse) regnet man to dagsreiser, og fra Viborg til Hedeby, det vil si langs hærveien, en ukes tid” (Steinsland og Sørensen 1994: 153). Tidsangivelsen mener de anskueliggjør forskjellen på seilas og landreise. Langs de moderne veiene mellom Ålborg og Hedeby er det ca. 310 km, mens avstanden fra Islands østkyst til Norges vestkyst er ca. 1100 km (ibid). Se for øvrig kapittel 7.3.3 om vannvegernes betydning på Andøya.

### **3.3.6 Vinterveger**

En meget viktig nordnorske ”vegtype” var vinterveger. Det eksisterer naturlig nok ingen spor etter denne kommunikasjonsformen, ettersom vegen smeltet og forsvant når våren kom. Men det er ingen tvil om at det har vært både lettere og tryggere å ferdes over land, myrer og vann etter at frosten kom og snøen la seg. Viktigheten av vintervegene understrekes i og med at lovverket omtaler tilrettelegging av disse. ”Nu skal alle veier bøtes slik at de er farbar baade til at rende og ride. Hvad enten det er

vinter eller sommer” (Magnus Lagabøters Landslov, bolk VII, kap 45, Taranger 1979:141).

Den kurs man skulle følge langs leden, har neppe variert meget, men har selvsagt vært bestemt av værforholdene. Over land har veiene vekslet mer idet sommer- og vinterveier ofte har vært forskjellige, og det har vinterstid nok vært lettere å ta seg fram, da man har kunnet ferdes over islagte vann, myrer og delvis også elver (Skjelsvik 1968:35).

### **3.4 Forskjellige vegspor**

Grunnen til at jeg skiller mellom vegtyper og vegspor er fordi kapittel 3.3 tar for seg forskjellige kommunikasjonsnivåer veger har representert. Vann- og vintervegene valgte jeg å ta med til kapitlet over, da disse kommunikasjonsformene setter få spor etter seg. Med betegnelsen vegspor mener jeg synlige eller lokaliserte spor etter slitasje eller konstruksjon som tilhører en veg. Slitasjesporene i form av hulveger og stier er hovedsakelig synlige i terrenget. Flere av vegkonstruksjonene er ikke synlige, men disse blir lokalisert gjennom bruk av jordbor eller georadar, og avdekket gjennom utgravning. Det finnes selvfølgelig langt flere typer vegspor enn de som er med i oppgaven, blant annet romerske veger fra jernalderen og streter og allmenninger som lå mellom husene i middelalderens byer (Helle 1992:27). De vegtypene som er valgt ut til å være med i oppgaven går igjen i den skandinaviske litteraturen som omhandler veger i utmarksområder.

#### **3.4.1 Hulveger og stier**

I kapittel 1.4 går det frem at jeg velger å forholde meg til den samme definisjon som er brukt om veg når det gjelder begrepet sti, men at jeg har valgt å lage en underdefinisjon for å avklare begrepet nærmere (se side 6). Ylva Stenqvist Millde (doktorand i arkeologi om Hälsinglands veger) skriver følgende: ”De flesta vägar i Norrlands innland, var heller inte vägar i moderen mening utan vad vi vanligen brukar kalla stigar. Mitt avhandlingsarbete omfattar därför både vägar och stigar och jag gör ingen principiell åtskillnad mellom dessa termer (Millde 2002:118).

Flesteparten av fortidens veger er vanskelige å finne i dag. Ettersom underlaget for disse vegene oftest var tørt og hardt, ble det skapt lite slitasje på marken. Dermed vil sporene som oftest være slettet. I skrånende løsmasseterrang med underlag av en

løsere karakter enn på åsryggene, er det ofte tydelige spor etter fortidens gang- og rideveger. Dette kalles hulveger. I følge Terje Gansum og Tom Skarre er en hulveg en del av en veg og ikke en vegtype (Gansum og Skarre 2002:153). Hulveger har fått sitt karakteristiske u-formede tverrsnitt gjennom en vekselvirkning av erosjon og slitasje fra avskallet løsmasse (fra hestens hover), og nedbør/avrenning (Skjelsvik 1968:36-37 og Skarre 1997a:10-11). Karakteristisk for mange hulveger i skrånende terreng er at de ofte utvikler seg til bekkesig når det regner (Skarre 1997a:13). I de fleste tilfeller er kun korte strekninger av disse hulvegene bevart. Det kan derfor være vanskelig å sette dem i forbindelse med et kommunikasjonssystem over et større område. I motsetning til hulveger kan stier være synlige over lange strekninger. De kan være til god hjelp når det gjelder å knytte hulvegstumper sammen (se 4.3.2).

Hulveger kan ha mange forskjellige bredder og dybder. De kan være store som raviner, eller små og uanselige som stier (figur 1 i appendiks I viser stor hulveg ved Sørmele). Det er ikke alltid størrelsen på en hulveg sier noe om vegens betydning kommunikasjonsmessig sett. En stor/kraftig hulveg kan ha fått sin form på grunn av terrengets kraftige helling, eller fordi underlaget er svært mykt (figur 2 i appendiks I viser hulveg opp skråning ved Møllenrubbkollen). Dersom en bekk finner sitt løp i bunnen av en hulveg vil vegen bli ytterligere uthult.

Sporene etter fortidens ferdsel på Andøya er stort sett gjengrodde stier. I likhet med hulveger vil en stis bredde og dybde varierer ettersom terrengets hellingsgrad og underlag forandrer seg. Stiene på Andøya var som regel svakt markert med et tilnærmet flatt tverrsnitt. I skrånende terreng gikk stiene på enkelte plasser over til å få karaktertrekk av en hulveg med u-formet tverrsnitt (se kapittel 4.1 side 40 om problemer med stier, krøtterstier og hulveger).

I artikkelen ”Hulveger – Forslag til begreper og terminologi” er Gansum og Skarre opptatt av å lage et egnet begrepsapparat for hulveger (Gansum og Skarre 2002). I følge dem er det visse kjennetegn som karakteriserer en hulveg. Under følger et utvalg av kjennetegnene:

-Form og linjeføring. Hulveger må ha u-formet tverrprofil samt at lengdeprofilen i hellende terreng danner såkalte klotoider (kurver hvor krumningen tiltar eller avtar lineært med kurvelengden).

-Slitasjekant. Trekkes en rett linje tvers over hulvegen trer slitasjekanten fram der nedsenkningen i forhold til naturlig terreng begynner.

-Ytre bredde måles fra slitasjekant til slitasjekant.

-Dybden måles fra linjen som trekkes mellom slitasjekantene og ned til dypeste punkt i hulvegen.

-Indre bredde betegner dagens bunn for hulvegen.

-Lengden måles fra stedet hulvegen er synlig til den opphører eller går over i annen vegform (op.sit.:154-155).

Skarre hevder at det er få spor etter vedlikehold når det gjelder hulveger (Skarre 1997a:13). Noe som ofte viser seg er at flere hulveger er lagt ved siden av hverandre opp en skråning. De får en slags vifteform som samler seg til en trasse der terrenget flater ut. Dette kommer av at hvis en hulveg ble for bløt til å ri på, la man et nytt løp ved siden av. Dette kunne resultere i flere titalls hulveger opp skråningen. Et slikt stort hulvegssystem, med opp til 15 parallelle hulvegspor finnes på Høybakkmoåsen på Vestvågøy (Ketel 1997:99 og Armstrong under arbeid). I slike tilfeller skriver Skarre: "Der hvor flere hulveger går parallelt, kan en av veiene være ryddet for stein. Steiner er da lagt i parallellvegen" (Skarre 1997a:13). I motsetning til de forskjellige brotypene omtalt i kapittel 3.4.2 og 3.4.3 ble hulveger og stier altså dannet gjennom slitasje og erosjon, og er ikke bevisst konstruert (Gansum og Skarre 2002:153). Men i enkelte tilfeller ble altså hulvegene reparert, slik at de ble anvendelige og ikke måtte oppgis. Dette viser Terje Gansums rapport fra utgravning av hulveg ved Hollagropa ved Larvik. Her ble et lag med stein og grus lagt i hulvegen slik at den ikke måtte oppgis når den var blitt slitt og erodert (Gansum 2000:34 og 57 og 2002:110).

I følge Gansum har flere hulveger blitt omgjort til kasseformede veger ettersom vognen ble tatt i bruk. "Kasseformet veg betegner en strekning hvor det er fjernet løsemasser i vegens/hulvegens indre sidekant i den hensikt å gjøre vegen bredere, og kjørbær for hest og vogn" (Gansum 1999b:60). Gansum skriver at kasseformete veger er konstruksjoner og skiller seg ut fra hulvegene som kommer av slitasje (ibid).



I Nord-Norge er det kun systematisk registrert hulveger i Nordland og da særlig i de områdene prosjektet "Gamle veger og vegfar i Nordland" har tatt for seg. Hulvegene i landsdelen varierer i bredde fra 60 cm til syv meter og dybden varierer fra ca. 25 cm opp til ca. 1,80 m. (se plan og profiltegninger i appendiks I).

### 3.4.2 Tre- og steinkonstruksjoner

Inan wi ankomo till Hamrunge gästgifwargård, reste wi öfwer en kafwelbro ¼ mil lång, som med mycken kostnad blifwit lagd öfwer en myra, och war nu then bästa wäg. (Hülphers 1978: 65).  
Beskrivelsen er fra 1758.

Det medførte ofte store vanskeligheter å bygge veger gjennom flere av landskapets naturlige barrierer. Fra steinalderen til jernalderens slutt blir det i Nord-Skandinavia hovedsakelig bygd vegkonstruksjoner der det var nødvendiggjort av landskapet, for eksempel på plasser der et vegfar leder ut i et myrlendt parti, vannløp (bekker og elver), eller over vann. På enkelte slike partier finnes vegkonstruksjoner som kavlebroer, risveger og stein-/hellegginger i tillegg til gangsteiner. I følge historiker Kirsten-Elisabeth Høgsbro har nødvendigheten av å oppføre broer i Danmark ikke vært særlig stor i eldre tider: "Faktisk undgik man det i videst mulig omfang. Færdselen har stedse, som for eksempel hærvejsstrøget (...) skyet de større vandløb" (Høgsbro 1996:87).

Vegkonstruksjonene som Jørgensen omtaler i sitatet i kapittel 2.2, side 17 hører inn under hans definisjon på tidlige broer:

Betegnelsen "bro" dækker både en stenlagt vejbane og en bro i egentlig forstand, det vil sige en konstruktion over en hindring med fri passage under. I sin simpleste form er en bro en træstamme eller en stenplate lagt over en hindring som f.eks. et vandløb" (Jørgensen 1997b:58).

Ingrid Smedstads definisjon av kavlebroer:

Kavlebroer kan defineres som trebroer over myr eller bløt mark. De hviler i hele sin utstrekning på terrenget. Dette i motsetning til brokonstruksjoner som støtter seg på peler nedrammet i vann, eller konstruksjoner som fritt spenner over et elveløp og er festet til terrenget på begge sider eller hviler på brokar som er oppbygd i elveløpet (Smedstad 1988a:7).

I følge Jørgensen er selve brobegrepet svevende. Han er enig med Smedstad i at kavlebroer i teknisk forstand er en bro, selv om de ikke fører over åpent vann (Jørgensen 1997b:58). Han skriver dessuten om kavlebroer at de ikke bare hadde den funksjon å skape passasje mellom ferdselsveger, men at de i noen tilfeller bare var ment å føre ut i myra. Disse skulle for eksempel brukes til å komme til torva, for å legge ned offer eller som adgang til åpent vann (Jørgensen 1996a:49).

Det er problematisk å tenke vegger og broer løsrevet fra hverandre. Broer er en forlengelse av vegen der den møter et hinder i landskapet. For å si det enkelt; en bro er en veg. Jeg har allikevel valgt å hovedsakelig forholde meg til begrepene bro og brokonstruksjon i oppgaven, da dette er vegens synlige del (ofte under jorda). I tillegg lar enkelte broer seg typologisere og datere, noe man sjelden kan med ikke-konstruerte vegger.

I Europa er det funnet over 1000 brokonstruksjoner i myr datert fra neolittikum til middelalder. De fleste stammer fra Tyskland, Nederland, England og Danmark. Den tidligste brokonstruksjonen i Europa er datert til neolittikum (3800 f.Kr.) Det er The Sweet Track fra Somerset Levels i England. Den bestod av skråstilte peler som dannet et kryss. I dette krysset plasserte man planker, slik at man kunne gå tørrskodd over et 1800 m bredt våtmarksområde (Brunning 2001:139-143 og Coles og Coles 1989:156-157. I Danmark er det flere imponerende stein- og treveger over myr blant annet Broskovvejen, Borremosevejen, Tibirkevejen og Risbyvejene (Jørgensen 1977a og b, 1988a og b, 1996a og Kunwald 1962, 1964 og 1996). I tillegg kommer den berømte Raving Enge broen over Vejle Ådal på Jylland fra 980 e. Kr. (Jørgensen 1996a og b, 1997a og b, 1998, Jørgensen og Møller 1999 og Ramskou 1980).

De mest kjente eksemplene fra Sør- og Midt-Norge er stokkebroen i Båsmyr og kavlebroene i Midt-Norge. I Nord-Norge er det funnet en kavlebro på Meløy og en risveg på Oppdøl på Vestvågøy (Armstrong under arbeid). Risvegen bestod av flere lag greiner og den blir satt i sammenheng med det store hulvegssystemet omtalt på side 32. I et myrparti ved tunanlegget på Åse på Andøya, ble det funnet pinner/stokker, never og stubber systematisk nedlagt i et to m bredt belte (Jacobsen 2002:131-133) (se 6.3 og figurer i appendiks II). I Nordland er det i tillegg registrert to steinlagte

veger fra jern- og middelalder nedlagt i myr, den ene på Gimsøya og den andre på Træna (Armstrong under arb., Gjessing 1943, Hauglid et al. 1997 og Ketel 1997:96).

I følge Harald Egenes Lund (Lund 1954:189 og 1955:106) ble det under torvskjæring i myra rett NNV for tunanlegget på Bjarkøy, funnet en del stokker og tømmer som danner en klopp over myra (Lund 1954:189). Lund skriver at stökkene på ”myrologisk” vei i 1933 ble datert til tiden 800-1200 e. Kr. Dersom denne dateringen stemmer hører ikke kavlebroen sammen med tunanlegget som dateres mellom AD 250-550 (Storli 2000).

En annen, enklere brotype er såkalte gangsteiner. Dette er steinrekker utlagt på tvers av myrer, elver eller sund. Ettersom steinrekkene er bevisst utlagt skiller de seg fra naturlige steinformasjoner som kan nyttes til samme formål (Olsen 1996:175). I følge Svein Magne Olsen er gangsteiner relativt sjeldne i Norge. Denne typen brokonstruksjoner er hovedsakelig registrert i Rogaland (ibid).

### **3.4.3 ”Svevebroer”**

Nu hvis der over landeveien falder slike elver som ikke er farbar med skib, da skal de gjøre veien farbar, som eier jorden paa begge sider, og gjøre bro over, om de magter det, eller flaate og dragtaug i begge land eller pram eller eke. Men om ikke saa er gjort da er straffen en halv mark sølv til kongen og skaffe farkost allikevel (Magnus Lagabøters Landslov, bolk VII, kap. 46, Taranger 1979: 141).

”Svevebroer” svever ikke i ordets rette forstand. I motsetning til kavlebroer og steinbroer lagt direkte oppå myr, spenner svevebroene over åpent vann, elver eller kløfter. Det fremste norske eksemplet er broen over strømmen mellom ytre og indre Borgepoll på Vestvågøy (Jørgensen 1997b:54-55 og Nævestad 1981).

Undersøkelser i Borgepollen avdekket tre steinfylte, laftede brukar på bare en meters dybde med en innbyrdes avstand på ca. 5 m. Disse var anlagt like ved dagens bro mellom borgepollene. Brukarene var sammenlaftet av opptil 0,30 m tykke tømmerstokker og målte ca. 3 x 3 m i grunnplan (Jørgensen 1997b:52-53). Slike sammenlaftede kar har i følge Jørgensen vært brukt til bruer, brygger og kaianlegg både i middelalder og nyere tid (op.cit.:52). Nyere <sup>14</sup>C-dateringer tatt av Jørgensen

viser at brua tidligst ble bygd på slutten av tusentallet, i tidlig middelalder, og dermed ikke kan settes i sammenheng med vikingtidshuset på Borg (op.cit.:57).

”Konklusjonen på disse statistiske overvejelser og den nye datering er således, at træet til broen med 68% sandsynlighed er fældet i perioden 1088-1237 og med 95% sandsynlighed i perioden 1073-1263. Fældningstidspunktet er efter al sandsynlighed broens byggeår. Vi er hermed i middelalderens begyndelse” (op.cit.:57). Dette er de eneste bevarte rester i Norges av ei ”svevebro” fra tidlig middelalder.

#### **3.4.4 Kjøreveger**

”Vejen som anlægsform er en forudsætning for kørsel med vogne på blød bund og deres konstruktion – en utvidelse af en gang- eller ridesti til kørebanebredde – er en direkte følger heraf” (Jørgensen 1996a:47). I følge Jørgensen er det ikke fastlagt i hvilken kulturkrets vognene i Nord-Europa oppstår. ”Generelt lader utvikling og fund sig sjælden placere nøjere inden for første halvdel af 3. årtusinde f. Kr.” (ibid).

Europas eldste vognhjul er massive plankehjul uten nav fra yngre steinalder (begynnelsen av 3. årtusen f. Kr.) (Sønstebo 1999: 26). De tidligste danske vogntyper hadde skivehjul og de er <sup>14</sup>C datert til mellom 2400 - 1850 f. Kr. (Jørgensen 1996a:47). I Norden er det avbildet vogner på helleristninger fra bronse- og jernalder. I følge Sønstebo fantes det store tredelte skivehjul med rørformede nav fra ca. 500 f. Kr. De ble brukt til oksevogner med to og fire hjul. Parade- og stridsvogner hadde hjul med beslag, mange eiker og felger av bøyd tre. Disse vognene ble i følge Sønstebo trukket av hester (Sønstebo 1999:26)

I store myrområder i Nederland og Nordvest-Tyskland er det gjort omfattende funn av veger, hjul og andre vogndele helt fra slutten av yngre steinalder. Arkeologer har påvist en sammenheng mellom disse funnene, der vogntypenes krav til forbedrete kjørebane avspeiles i områdets solide og ofte kilometerlange vegkonstruksjoner (Jørgensen 1996a:48). På grunn av landskapsmessige årsaker skriver Jørgensen at dette ikke lar seg overføre til det nordiske materialet, der vegkonstruksjoner hovedsakelig har vært korte og oppstykkete:

Med forskjellig indfaldsvinkler er et lignende sammenheng, søgt overført på det nordiske vognmateriale med den konklusjon, at først med tungere vogne i førromersk jernalder bliver solidt vejbyggeri som de stenlagte veje nødvendig og kun undtagelsesvis er et overgangssted

en del af et samfærdselsnet, før de udbygges som plankeveje og broer i yngre jernalder og vikingetid (ibid).

I følge Jørgensen har derfor vogner om de har blitt brukt på helt lokalt plan eller til regionale transport, hovedsakelig vært kjørt på fast land. ”Kørsel på byggede konstruktioner udgjorde en forsvindende del av færdselen – og det var her vognene blev udsatt for en ekstraordinær stor belastning” (ibid).

Dette teorien lar seg mest sannsynlig overføre til Norge, der landskapet i enda mindre grad enn i Danmark innbyr til vognkjøring. Norges mest kjente vikingtidsvogn er fra Osebergfunnet. Dette var en rikt dekorert firehjuls vogn for tospann (Dybdahl 1990:61). ”Fatingen kunne løftes av og transporteres på annet vis, man kan tale om containerprinsippet (...) Noen har ment at vogna har blitt benyttet i en kultisk sammenheng, men kjøretøyet kan ha vært ”dronningens” stasvogn” (op.cit.:61-62). I følge Dybdahl har ikke vogner hatt noen praktisk betydning i Norge på denne tiden (jernalderen) (op.cit.:62). Når det gjelder kavlebroene fra slutten av vikingtid og middelalderen i Midt-Norge skriver Smedstad: ”På flere av broene finner vi slitespor langs midtpartiet av brodekket, noe som tyder på at veiene har vært mest brukt som gang og rideveier. Anlegg med tverrlagt brodekke har tilstrekkelig bredde for kjøring med vogn, men det er ikke funnet tegn til hjulspor” (Smedstad 1988b:10-11).

Norges første skriftlig omtalte kjøreveg ble bygget i 1620 årene fra Kongsberg til Hokksund (Paulsrud 1996a:196). Kongeferdene i 1685, 1704 og 1733 viser at Norge i denne perioden får et kongevegnett som var kjørbart med vogn (ibid). I følge Torstein Hansen fra Nordland vegkontor melder behovet for kjøreveger i Nordland seg først mot slutten av 1700-tallet, da de mest velstående skaffer seg hjulkjerrer og karjoler (Hansen 1999:1). Den første kjørevegen som er beskrevet (1798) er vegen mellom sjøboden på Hundholmen (Bodø) og kirken ved Bodøsjøen. ”Fram til vegetaten ble organisert som statlig virksomhet i 1860 ble det bygd i alt 202 km med lokale kjøreveger i fylket [Nordland]. For det meste ble disse til ved privat og kommunalt initiativ, især var prestene ivrige talsmenn for et bedre vegstell” (ibid).

### 3.4.5 Båtdrag

Båtdragene var ledd i kommunikasjonssystemer, hvor den største delen av ruten gikk til sjøs, mens man visse steder dro båten over land. Det kunne være fra en fjord til en annen, mellom fjorder og elver eller fra et vann til et annet (Simonsen 2002:7). Et slikt drag var vanligvis konstruert på to måter, der den ene bestod av jordfaste, halvkløvde trestokker (lunner), som man dro båtene på. Den enkleste formen for drag var runde trestokker på bakken, som man trillet båtene over (op.cit.:11). Hovedsakelig ble båtdragning gjort på steder der det var smale og lave eid, men det kunne også forekomme over avstander opp til 2-3 mil. Man kunne dessuten dra båter over store høyder på opp til 75 m.o.h. (op.cit.:11). I følge Simonsens øko-funksjonalistiske tolkning, ble båtdragning kun gjort i de tilfellene dette var ”lønnsomt”. Forholdet mellom arbeidet med å dra båten over land eller å seile/ro rundt, og eventuelt ta en risiko dersom det blåste hardt eller var urent farvann på det aktuelle stedet, ble sannsynligvis vurdert i hvert enkelt tilfelle.

I Nord-Norge er det registrert 67 båtdrag fra Rana i sør til Ingøy i nord. Flere av båtdragene kan ha vært i kontinuerlig bruk fra jernalderen og frem til ca. 1900, da båtene får motor, samtidig som de blir for tunge å dra over land (Simonsen 2002:18-22). Simonsen deler båtdragene inn i tre hovedtyper: Kystbåtdrag, gårdsbåtdrag og innlandsbåtdrag.

## Kapittel 4 Metoder og problemer i vegforskningen

”Gamlar vinir og gamlar gøtur skal eingin gloyma”  
”Gamle venner og gamle veger skal ingen glemme”  
(gammelt ordtak fra Færøyene)

### 4.1 Prospektering

Som nevnt i kapittel 3 utnyttet befolkningen i Norden landskapets naturlige ferdselsårer så langt dette var mulig. For å unngå landskapelige barrierer gikk man derfor ofte omveger fra et sted til et annet. I Norge ble det fra midten av 1800-tallet bygget brede, solide veger som for første gang kunne ledes over f.eks. store myrer, elver og gjennom fjell i form av blant annet hengebroer og tunneler (Paulsrud

1996a:197-200). Disse moderne vegene bygget av vegvesenet, kunne altså legges mellom de korteste punktene i landskapet. Mange av de gamle vegfarene som i langt større grad fulgte terrengets naturlige ferdselsårer, ble mindre anvendt etter denne omfattende vegutbyggingen. Ettervert som den moderne vegutbyggingen i Norge akselererte, gikk mange av fortidens veger over til å bli stier for folk og fe. Flere av disse vegene forsvant i bondens jorder eller som følge av annen menneskelig aktivitet.

”Vår tids viktigste ferdselsårer har ensartede og standardisert utforming. Lokale og regionale variasjoner i landskapet gjenspeiles ikke lengre i veiene og vi reiser ”forbi” landskapet. Langs de gamle ferdselsårene reiser vi ”i” landskapet” (Sønstebø 1999:21). De gamle vegene som kanskje er vanskeligst å finne er de som er overlagret av andre, bredere veger. Vegkontinuitet er et utbredt fenomen flere steder. ”Et veghistorisk miljø er definert som et område hvor vegminner inngår som en del av en større helhet eller sammenheng” (Thorstensen 2000:14). På slike steder ligger det enten flere generasjoner av veger helt eller delvis oppå hverandre, ved siden av hverandre eller i nær sammenheng.

I kapittel 3 nevnes også en annen hovedgrunn til at de gamle vegene som ble skånet for plogen eller vegbygging er vanskelige å finne i dag. Underlaget var som oftest tørt og hardt slik at det ble skapt liten slitasje på marken. Dermed vil de fleste vegspor som oftest være svake eller slettet og det er kun hulveger og enkelte stier som er synlige.

Å se forskjell på hva som er sti eller hulveg (se kapittel 1.4 og 3.4.1) og andre spor etter mennesker, dyr eller prosesser i naturen, er ikke alltid uproblematisk.

Dreneringsgrøfter, telefon- og vannledningsgrøfter ble i likhet med gjengrodde traktorspor ofte feiltolket som spor etter eldre veger i begynnelsen av registreringsarbeidet. Det var også vanskelig å skille naturens egne spor, slik som inntørkede bekkeleier, forsengkninger og kløfter fra vegsporene. Når det gjaldt bekkeleier var det ekstra vanskelig å skille disse fra hulveger som kunne være tørre (uten bekkeleie i bunnen) eller våte (med bekkeleie i bunnen). Dessuten var ”moderne” krøtterstier en forvirrende faktor i starten.

Ettersom prosjektets deltakere ble mer erfarne med å registrere vegspor, ble forhåpentligvis alle slike feiltolkninger luket ut. Når det gjaldt alle typer moderne grøfter observerte vi at disse hovedsakelig er helt rette i tillegg til at bredden og dybden ikke forandrer seg nevneverdig langs traseen. Hulveger har visse karakteristika som gjorde at naturlige, inntørkede bekkeleier og forsenkninger skiller seg ut fra disse (se kapittel 3.4.1). Inntørkede bekkeleier er smalere i bunnen enn hulveger. Tverrsnittet er ikke u-formet men som oftest v-formet, ofte med en liten bekk i bunnen etter regnvær. Vegetasjonen er dessuten frodigere i et inntørket bekkeleie enn i en hulveg.

Dessuten er det ikke alltid enkelt å definere forskjellene mellom en sti som er ute av bruk, en sti i bruk og krøttersti. Under feltarbeidet ble det observert forskjellige mønstre for hvordan moderne krøtterstier avmerker seg i terrenget i motsetning til en sti for mennesker. Dersom det er røtter i dagen, vil disse røttene være oppskrapet dersom denne er i bruk av mennesker i dag. Er dette en ren krøttersti vil røttene være hele (pers. med. Cathrine Thorstensen). Dersom en sti ikke har oppskrapte røtter samtidig som den er overgrodd av gress og busker, eller leder inn og ut av tett trevegetasjon, er det høy sannsynlighet for at den er gammel og har gått ut av bruk. Når det gjelder stier/krøtterstier opp bakketopper ble det observert visse karakteristika. Sauer danner som oftest helt spesielle mønstre når de beiter i bratte fjellsider. Som regel tar de i bruk hele fjellsiden ved at de går i lange, slakke tråkk oppover. Dersom mennesker eller nordlandskyr skal forsere den samme fjellsiden vil de som oftest gå en mye kortere strekning som medfølger en brattere stigning (se kapittel 6.2.1 angående vegfar 5).

Når det gjaldt identifisering av brokonstruksjoner ble det hovedsakelig tatt utgangspunkt i vegspor som ledet ut i myr. På slike steder ble det stukket med jordbor for om mulig å støte på stein eller treverk. Bruken av jordbor for å finne treverk skulle vise seg å ikke alltid være en metode vi kunne stole på. Den fremste kritikken til metoden er at jordboret innimellom ”lyver”. Enkelte ganger finner vi mer tre under utgravningen enn det boret ga utslag på (bla. råttent treverk der boret skliir rett igjennom). Dette viser at man ofte kan gå glipp av trekonstruksjoner gjennom å stole 100 % på jordboret.



Dersom en runestein som omtaler bro eller vegbygging er funnet i sin opprinnelige kontekst vil det være fornuftig å se etter nærmeste mulige myr, og prøve å finne en god plass for en overgang, for så å stikke med jordbor etter stein- eller trekonstruksjoner. I forbindelse med Eiksteinen i Rogaland ble en slik undersøkelse utført av Mogens Schou Jørgensen i år 2000 (resultater fra undersøkelsen er ikke publisert).

De fleste brokonstruksjonene som ligger i myrer, er funnet ved tilfeldigheter. Som oftest har bønder drevet dyrkningsarbeid eller stukket torv, slik at myra har sunket og konstruksjonsdeler har kommet frem. Det har også blitt gravd dreneringsgrøfter tvers over brokonstruksjoner, slik at disse har kommet til syne (Hansen og Nielsen 1979:82, Jørgensen 1977a:42, 1982:142, 1996a:42, 1997a:74, Kunwald 1962:149, Ording 1934:88, Ramskou 1980:25, Skjelsvik 1958:105 og Smedstad 1988a:14).

På kart fra tiden før den moderne vegutbyggingen starter kan man ofte finne de gamle ride- og kjørevegene avmerket (se figur 25, side 110). I tillegg er det nyttig å studere moderne ØK-kart som blant annet viser terrengets art, for å se hvor tørre holer i myrer er plassert, for lettere å oppspore veger under befarig. Det er også informativt å intervju lokale innbyggere (særlig de eldste) i den aktuelle bygda. Disse sitter ofte inne med viktige opplysninger om veger som i dag har gått ut av bruk. Dessuten kan de i enkelte tilfeller vite om det har kommet for dagen stein eller treverk i myrer under grøftingsarbeid i bygda.

Etter et slikt grundig metodisk forarbeid har man kanskje valgt ut et vegfar som bør undersøkes i felt. Ved første øyekast er det kanskje ikke noen synlige spor etter en veg på den aktuelle strekningen. I et slikt tilfelle kan man se seg om etter spor som stammer fra markering av vegen. Dette kan for eksempel være milesteiner eller andre merkesteiner som fortalte om trasé og avstander til og fra viktige knutepunkter (Møyner 1994:32). Andre markeringer kan være varder, kast, varp eller klopp. Dette er små eller store røyser med stein som er lagt for å f.eks. markere traseen, eller for å varsle om at det kunne ha skjedd noe her. Møyner mener at 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” (op.cit.:35).

I tillegg til runesteiner og de vegmarkeringstypene som er nevnt over, er også andre typer reiste steiner satt i forbindelse med veger. Almaas begrunner dette med et sitat fra Håvamål "Ikke reistes bautastein ved vegen hvis ikke frender reiste den" (Almaas 1988:50). I visse regioner i Sverige vender reiste steiners bredside mot vegsystemer. I følge Gansum tyder dette på at steinene er satt opp i forbindelse med vegen og ikke omvendt (Gansum 1995:126). Et annet sitat fra Håvamål omtaler denne skikken med å reise steiner langs veger: ”Godt med en sønn om seint han er født, etter mann som er falt ifra, sjelden bautasteiner står ved vegen om sønn ikke satte for far” (Holm-Olsen 1995:86).

Hvis man på det aktuelle stedet har gravhauger på rekke langs en dalside eller et ra, er det sannsynlig at det har gått at vegfar her. Det er enighet blant arkeologer og andre ”vegforskere” at gravhauger på rekker stort sett er lagt i forbindelse med eldre ferdselsårer (Matthiessen 1989:66-67, Møyner 1994:34, Jørgensen 1982:142, Müller 1897:298-300 og 1904:5-6, Almaas 1988:50, Gansum 1995:126, Skarre 19972:12).

#### **4.1.1 Georadar**

For å få avgrenset en eventuell brokonstruksjon, kan det være ønskelig å ta i bruk geofysiske måleinstrumenter. Jørgensen argumenterer for at en georadar er velegnet til visse arkeologiske oppgaver, spesielt når det gjelder å finne brokonstruksjoner i myr (Jørgensen 1982:46-152 og 1993:15-17). Georadarens prinsipp er at en elektrisk impuls fra en antenne sendes ned i jorden. Når impulsen treffer et punkt nede i jorden hvor to lag med forskjellige elektrisk ledningsevne møtes, vil en del av impulsen reflekteres fra laggrensen, mens resten vil fortsette nedover (Jørgensen 1982:147). Georadaren registrerer altså en rekke avvik i jordlagene, men den forteller ikke hva disse består av. Det kan være et veltet tre, en stein, en rørledning o.l. Derfor mener Jørgensen at det er nødvendig å supplere metoden med jordbor eller mindre utgravninger (op.cit.:152). Til alminnelig registrering av veger mener han at metoden er uegnet fordi den registrerer for mye. Når det derimot gjelder nøyaktig oppmåling

av kjente objekter, eller lokalisering av brokonstruksjoner, som med høy sannsynlighet eksisterer, mener han at metoden er velegnet (op.cit.:147). Han legger også vekt på at dersom for eksempel en brokonstruksjon skal graves ut, vil en oppmåling med georadar gi opplysninger om hvor man med minst mulig inngrep kan innhente de fleste og beste delene av konstruksjonen (op.cit.:152). Georadar har foreløpig ikke blitt anvendt som metode til å finne vegkonstruksjoner i Norge.

#### **4.1.2 Flyfotografering**

Hvis man har funnet et tydelig vegspor i utmarken (for eksempel en hulveg) som opphører å eksistere der det blir dyrket mark, kan flyfotografering taes i bruk. Visse spor på overflaten er nemlig kun synlige fra luften og umulig å se fra bakken. Slike vegetasjonsmerker i dyrket mark kalles *Crop marks* (Obenauf 1991:34-40 og Riley 1987:17). Ved fotografering av grøfter og diker som ikke er synlige på jordoverflaten (som har tilnærmet lik form som en hulveg), vil man kunne se både skyggevirksomheter og fargeforskjeller i dyrket mark. Når det gjelder forskjellige fargeforskjeller som kommer til syne i vegetasjonen, forklarer Riley: "In temperate countries, such as Great Britain, the grass may be greener at the base of ditches and paler on banks" (Riley 1987:21). Dette kommer i følge ham av forskjellen på *positive-* og *negative marks*. *Positive marks* har en mørkere grønn farge som kommer av at jordlaget over gamle diker og grøfter (eller hulveger), er tykkere enn ellers på jordet. Dette gjør at gresset/kornet har bedre vekstvilkår. Når det gjelder *negative marks* er situasjonen omvendt. På gamle, underjordiske murer vil vegetasjonen over være lysere grønn. Dette fordi jordlaget over muren er tynnere enn normalt på jordet (Riley 1987:27). Ved flyfotografering i de tenkte tilfellene over, kan man altså få *positive marks* dersom en hulveg har gått over jordet. Har det vært et våtmarksområde i eldre tid der jordet ligger i dag slik at en brokonstruksjon av stein er lagt over jordet, kan man på flyfotografiet få *negative marks*. Flyfotografering har foreløpig ikke blitt anvendt som metode til å finne vegkonstruksjoner i Norge.

#### **4.1.3 Bruken av landskapsrommetoden**

Innen fagfeltet landskapsarkitektur er det vanlig å inndele landskap i visuelle rom, som kalles landskapsrom. Kristian Keller har vært med på å utvikle en metode som gjør det mulig å se på sammenhengen mellom fortidsminner og landskapsrom (Keller 1993).

Landskapsrom består av vegger, gulv og tak og er en analogi fra hus til landskap (Gansum 1995:82). De flate områdene utgjør gulvet, fjellvegger og åser danner veggene og taket er himmelen. Dagens vegetasjon vil være irrelevant når det gjelder å avgrense rommet, og for å kunne avgrense "gulvet" må arkeologen konstruere den forhistoriske situasjonen i henhold til tilgjengelige data.(Gansum et. al. 1997:13). Arkeologer vil som regel velge et kulturminne som ståsted ved avgrensning av et landskapsrom, slik at dette vil virke bestemmende for hvilke rom som oppfattes (ibid). I følge Keller vil en romlig opplevelse av landskapet ha en del allmennmenneskelige trekk. Derfor blir det ikke urimelig å tenke seg at fortidens mennesker oppfattet slike rom, og at de i sin innredning og anvendelse av landskapet ble preget av dette (Keller 1993:61).

Terje Gansum bruker metoden med utgangspunkt i gravhaugers plassering. Den blir anvendt som en strategi for å vise endringer i landskapsbruken i jernalderen. Han forsøker å tolke hvordan disse monumentenes varierende størrelse, alder, utseende og plassering i landskapet over tid har endret seg, for å se om disse endringene viser om haugene var lokale eller regionale symboler, og dermed om de kan avspeile den politiske konteksten i jernalderens Vestfold.

Gansums analyse går hovedsakelig ut på hvordan gravhaugene forholder seg til forskjellige struktureringselementer i landskapet, som han ser på som viktige for menneskers orienteringsevne og organisering av omgivelsene (Gansum 1995:83-85). Elementene er: Kanter /grenselinjer, f.eks. fjell-/dalsider, vegetasjonsgrenser og vannkanter. Bevegelseslinjer, f.eks. elver, daler, strandlinjer, stier, skipsleia, hulveger og veger. Distrikt, f.eks. dalrom og avgrensede områder knyttet til vann. Knutepunkter, f.eks. sammenløpende elver, koller, møteplass for bla. religionsutøvelse og handel. Landemerke, f.eks. trær, steiner, fjell eller en bygning (Gansum 1995:83-85, Gansum et.al.1997:15-16). Dernest tar han for seg hvordan gravhaugene forholder seg til landskapsrommene, og i hvilken retning kulturminnet henvender seg i landskapet (Gansum 1995:87). Ved hjelp av en del dikotomier som beskriver ulike kvaliteter ved gravhaugenes plassering i landskapet, lager han et kodesystem for hver enkelt gravhaug: utadvendt/innadvendt (I/U), offentlig/privat (O/P), ekskluderende/inkluderende (E/Ink.) (Gansum 1995:87-88 og 92).

Gansums konklusjon av det første analysenivået er at det er mulig å gruppere gravminner og deres underordnede landskapsrom på en slik måte at det er sannsynlig at strukturene i materialet kan tilskrives bevisste agents handlinger (op.cit.:114). I neste steg av analysen som er konsentrert om det enkelte gravminnets plassering i landskapsrommet, forsøker han å finne ut hvilke ideologier som kan ha styrt landskapsbruken. Gansum konkluderer med at hans visuelle landskapsanalyse viser at gravenes utforming og plassering i landskapet ikke har vært tilfeldig. ”Gravminner er ideologiske levninger i landskapet. De kan med stor grad av sikkerhet sies å være planmessig plassert, ikke tilfeldig spredt utover i landskapet” (op.cit.:71). Imidlertid mener han at analysen er teoretisk, og at den ikke pretenderer å framsette harde data omkring fortidige samfunn (Gansum 1995:71).

Dersom landskapsrommetoden brukes med utgangspunkt i gravminner vil det være ganske naturlig at man kommer frem til liknende konklusjoner som Gansum. Når det gjelder vegers plassering i landskapet er det som vi ser i kapittel 2 og 3 en utbredt funksjonalistisk oppfatning blant vegarkeologer. I følge denne oppfatningen har menneskene i forhistorien stort sett lagt veger til de tørreste og mest hensiktsmessige stedene i landskapet. Aktørene bak vegene var bevisste på plasseringen av dem, men på et funksjonelt/rasjonelt plan, ikke på et ideologisk/religiøst. Noe som underbygger dette er alle lovene som omhandler vegbygging, bestemmelser om beliggenhet, endringer av traseer og vedlikehold. Veger kunne ha religiøse betydninger som Smedstad er inne på (se kapittel 2.1 og 3.2), men plasseringen av dem var allikevel fattet ut fra fornuftsmessige hensyn (Smedstad 1988a:177).

Gansum mener at det nesten ikke finnes begrensninger når det gjelder bruken av landskapsrommetoden, men at det er opp til den enkelte arkeolog å tilpasse metoden ettersom hva de vil ha svar på og hvilke teorier de legger til grunn. Dette vil avhenge av hva slags kulturminne man skal tolke inn i en landskapskontekst. Vi som utførte feltarbeidet i forbindelse med dette prosjektet deler den funksjonalistiske oppfatningen av vegers plassering i terrenget. Før registreringen startet var vi innstilt på at vegene i våre respektive områder hovedsakelig ikke hadde andre meninger når det gjaldt plassering ut over det funksjonelle. Vi mente at landskapsrommetoden ville ha liten nytte til ”vår type” kulturminner, og valgte å ikke gjennomføre en slik analyse. Dersom

vi hadde registrert noe som kunne tolkes som en prosesjonsveg som for eksempel The Dorset Curcus (se kapittel 3.3.4), ville dette blitt tolket som et kulturminne med ideologisk/religiøs mening. I et slikt tilfelle ville det være meningsfylt å benytte landskapsrommetoden.

## 4.2 Datering

Den første og største vanskelighet for at udnytte de mange vejfund til et overblikk over vejenes oldtidshistorie er dateringsspørsmålet. Det gjelder langt de fleste vejfund, at man ikke kan si om vejens alder” Kunwald 1964:10).

### 4.2.1 Kulturminner ved vegen

Veger er vanskelige å datere. Det er likevel viktig å finne ut av for eksempel hvilke veger som går tilbake til jernalder- og middelalder, og hvilke som er fra nyere tid. Et sentralt spørsmål vil i denne sammenhengen være om man kan knytte vegene sammen med for eksempel ødegårder og gravhauger, eller om vegene kan ha vært mye eldre eller yngre enn disse. Skjelsvik skriver om vegers beliggenhet i forhold til fornminner: ”Dette gir oss igjen en mulighet for en tilnærmet aldersbestemmelse, idet vi da kan si at veiene er i hvert fall like gamle som oldtidsminnet; men tidspunktet for en veis ”anlegg” er som regel fortsatt uviss” (Skjelsvik 1968:36).

Steinvegen på Træna, som ble antatt å kunne relateres til et hus fra eldre steinalder, ble arkeologisk undersøkt i 1997. Nå blir vegen målt opp og beskrevet mer inngående enn det Gjessing gjorde (se kapittel 2.1).

Steinvejen er sine steder op til 5 m bred og har i midterlinien på det høyeste parti de fleste meterstore, flade sten, der har været de egentlige trædesten. Vejen kan følges over 65 m i kanten af et moseområde, hist og her med afbrydelser, hvor færdselen uhindret kunne ske på fast klippe, men sådan, at overalt, hvor der var mosepartier, var der stenbrolægning (Hauglid et al. 1998:39).

Formålet med den arkeologiske undersøkelsen var å få datert steinvegen. Arkeologene regnet med at det var lagt ned risverk og greiner som et fundament under steinhellene.

Ved at datere dette, vil man ræt nøje få tidsfæstet byggeriet. Hvis mosens overflade var nogenlunde fast, er et sådant fundament ikke nødvendigt, men en datering af moseoverfladen vil give en nedre datering af stenenes placering, og botaniske undersøgelser kan give

et fingerpeg om sammenhengen mellom moseoverfladen og byggetidspunktet (op.cit.:40).

Steivegen ble datert til folkevandringstid (400-570 e .Kr.). Derfor er sammenhengen mellom steinalderhustufta og steinvegen utelukket.

Langs en veg finnes det ofte mange typer kulturminner, slik som gravhauger, hustuffer, ødegårder, steingjerder, kullgroper og lignende. Disse typene kulturminner behøver ikke være like gamle som vegen, men kan ha kommet til lenge etter at denne ble dannet. I andre tilfeller har vegen eller broen kommet til som en følge av enkelte eller flere slike kulturminner. Dette gjelder spesielt runesteinene. Det kan være mange forskjellige typer fornminner langs vegene i tillegg til de ovennevnte. Det er såkalte vegrelaterte kulturminner som vegkonstruksjoner (kavlebroer og lignende) og andre kulturminner i tilknytning til veger som for eksempel varder, varp, hvilesteiner, milesteiner og skysstasjoner (Thorstensen 2000:24). Denne typen kulturminner er direkte relatert til vegen og har kommet til som en følge av denne. Ofte vil slike kulturminner ikke ha mening dersom de ikke var forbundet med en veg. Dersom denne kulturminnetypen lar seg datere, kan det regnes som høyst sannsynlig at vegen har samme alder.

#### **4.2.2 Funn i veger og vegkonstruksjoner**

Artefakter som er funnet i veger og brokonstruksjoner som lar seg typologisere, kan være med på å tidfeste vegene. De kjente broskovvegene i Danmark er begge steinbroer lagt direkte på myr. Den nederste er <sup>14</sup>C-datert til romersk jernalder 160-360 e.Kr. Den øverste steinvegen er datert til 1300-tallet (Kunwald 1962:167 og 156).

I jernaldervegen ble det funnet to spydspisser som i følge Kunwald vanskelig lot seg tidsbestemme. Han mener likevel at spydspissene hører hjemme i perioden romersk jernalder, nærmere år 400 e.Kr. "Så pauver denne datering end er, giver den dog et fingerpeg om vejens alder" (op.cit.:150). Den relative dateringen fra typebestemmelsen av spydspissene til romersk jernalder passer i dette tilfelle godt overens med <sup>14</sup>C-dateringen av ris under den nederste steinvegen (160-360 e.Kr.).

I tilknytning til den øverste vegen fra middelalder ble det funnet flere hele og fragmenter av hestesko. Disse er ut fra typologisering datert fra 1200 til 1300 e.Kr. (op.cit.:156). Nok en gang har altså relativ datering av artefakter funnet i Broskovvegen vist seg å være sammenfallende med de absolutte dateringene.

En metalldetektor kan i enkelte tilfeller tas i bruk for å finne rester etter hestesko eller andre metallsaker i vegene. Denne metoden bør anvendes i de tilfellene man har et sikkert vegspor som hulveg eller brokonstruksjon. Det vil bli alt for omfattende å søke med metalldetektoren langs store strekninger der det kun er vage, eller ingen spor etter veg, fordi den registrerer alt av metall langs strekningen.

### **4.2.3 Typologisering**

Helt fra Oscar Montelius i 1871-73 skrev det han regnet som sitt første typologiske studium "Bronsåldern i norra och mellersta Sverige", har typologisering av artefakter og oldsaker vært en viktig og fremtredende side ved arkeologisk forskning (Svestad 1995:198-199). En måte å gjøre bruk av typologi er som metode til relativ datering, basert på Darwins evolusjonismeteorier. Dette synet går hovedsakelig ut på at oldsakene har gått fra å være enkle og primitive til gradvis å bli mer forseggjort og flotte, for så i enkelte tilfeller å degenerere (Renfrew og Bahn 1996:114-116).

Når det gjelder kavlebroer er det flere fellestrekk mellom de europeiske land. Smedstad viser Hayo Hayens typologi fra 1957 for nord- og øst-tyske trebrolegginger i myr, bla. fordi hun mener det kan overføres til det norske materialet (Smedstad 1988a:84-101). Hayens analysen tar utgangspunkt i tre grunnformer som brokonstruksjonene består av: Underlaget, brodekket og topplaget. I tillegg kan broleggingen bestå av vertikale bygningselementer som plugger og peler. Selve brodekket er valgt som grunnlaget for den typologiske inndelingen av broanleggene, fordi denne delen alltid vil være representert i motsetning til under- eller topplaget (op.cit.:85).

Ut fra Hayens typologi lager Smedstad en mer egnet metode for å typologisere det norske materialet. Hayens metode gikk ut på å systematisere de forskjellige



konstruksjonstypene med utgangspunkt i materialets *form*. Smedstads metode tar utgangspunkt i materialenes *plassering* i brodekket (om stakkene er lagt på langs eller tvers av vegen). Hun skiller mellom fem typer. "Årsaken til dette er at det i de norske anleggene ofte er anvendt stokker av varierende form side om side i samme konstruksjon" (Smedstad 1988a:87-88).

En av grunnene til at Smedstad mener at det er nødvendig å foreta en systematisk analyse av de enkelte anleggenes konstruksjon, er for å kunne forstå de bakenforliggende årsakene til valg av konstruksjonstype og variasjoner i de enkelte konstruksjonsdetaljene (Smedstad 1988a:84). Hun mener at hovedgrunnen til at en type kavlebrolegging ble valgt i forhold til en annen var av funksjonell art. "Myroverflatens bæreevne er derfor av betydning for valget av brolegningstype, konstruksjonens størrelse etc" (Smedstad 1988a:85). Om de vertikale konstruksjonselementene fremholder hun:

Det er andre faktorer som myroverflatens beskaffenhet og derved konstruksjonens utforming uavhengig av type, belastningsmengde o.l., som har avgjort hvilken type vertikale konstruksjonselementer som skulle anvendes, og hvor i konstruksjonen disse skulle plasseres (op.cit.:99).

Kavlebroene som Smedstad forsker på er alle datert mellom ca. 1000 - 1400 AD. Ut fra typologiseringen er det i følge henne ikke mulig å se noen kronologisk fordeling av disse anleggene, fordi de to hovedtypene (langsgående og tversgående) er anvendt til samme tid og i samme geografiske område (Smedstad 1988a:99). Enkelte av hennes fem anleggstyper er brukt i hele perioden, mens andre typer er brukt i en og samme veg. Dette viser enda klarere at det ligger andre årsaker til grunn for valg av forskjellige konstruksjonstyper enn evolusjonsprinsippet. Derfor lar det seg ikke gjøre å datere kavlebroer gjennom typologisering. Både Smedstad og Jørgensen mener at flere av disse fem typene brokonstruksjoner over myr har vært i bruk inn i nyere tid, både til torvtaking og i militær sammenheng (Jørgensen 1982:45 og 1996a:45 og Smedstad 1988a:100). Jørgensen er enig med Smedstad i at det ikke kan følges noen teknologisk utvikling når det gjelder trebroer over myr og kortere strekninger over åpent vann fra neolittikum til middelalderen (Jørgensen 1997b:58).

Disse anlegg viser, at den teknologiske kunnen har muliggjort høyt utviklet vej-, bro og dæmningsbyggeri fra steinalderen og til alle

følgende tider. Simple broer er derfor ikke utryk for den pågående tids og kulturs optimale formåen, men for en tilstrækkelig indsats til at løse et bestemt praktisk problem (Jørgensen 1996a:44).

#### 4.2.4 Stratigrafi

Gansums holdning til viktigheten rundt datering av veger beskrives i sitatet i kapittel 2.1, side 14. Selv om Gansum er kritisk til at veger som kulturminner ikke har noen ”verdi” dersom de ikke lar seg datere har han utarbeidet en stratigrafisk dateringsmetode for hulveger (Gansum 1999b:56). ”Hulvegssystemer kan bli ganske komplekse, i og med at det er synlige relikte bruksfaser som ofte overlager hverandre” (op.cit.:61). Et eksempel er i følge Gansum hulvegssystemet i Hogsnesåsen ved Tønsberg. Her var det mulig å se hvilke hulveger som var skåret eller blokkert av andre hulveger. Dette hulvegssystemet ble satt inn i en Harris Matrise. Gjennom skraveringer eller fargekoder kunne vegenes relative kronologiske bruksfaser ordnes og framstilles i matrisen (op.cit.:61-63).

Gansum har foretatt en annen form for stratigrafisk datering i forbindelse med hulvegene ned til Holagropa utenfor Larvik (Gansum 2002:96-110). Rett ved den ene hulvegen ligger det en gravhaug. Det var umulig å vite om gravhaugen overlager hulvegen eller omvendt uten å foreta en utgravning. To av Gansums mange problemstillinger i forbindelse med utgravningen var følgende: ”Overlager gravhaug nr 1 hulveg B? Skjærer hulveg b haugfoten på gravhaug nr 1”(op.cit.:98). Gjennom å grave begge kulturminnene i plan i motsetning til profil som er vanelig måte å grave/snitte hulveg på (pers. med. Terje Gansum), fikk Gansum svar på noen av problemstillingene sine. ”Konklusjonen er at nedslittingsprosessene i undergrunnen (dvs hulvegen) (...) stratigrafisk er eldre enn haugkonstruksjonen. Hulvegen var brukt i eldre jernalder forut for haugbyggeriet” (op.cit.:109). I følge Gansum er masse som er akkumulert i hulvegen yngre enn gravhaugen. Dette tyder på at ferdselen i hulvegen har pågått i jernalder og middelalder, også etter haugen var bygget (op.cit.:109).

#### 4.2.5 Skriftlige kilder

Disse kan være til hjelp når det gjelder å datere brokonstruksjoner. På den kjente Kulisteinen fra Kuløy i Møre, står det i runeskrift: "Tore og Halvard reiste denne stein etter Ulv. Tolv vintre hadde kristendommen vært i Norge" (Jørgensen 1997b:62). "Tunet hvor stenen er funnet, blev i 1034 forbundet med fastere land med en ca. 100 m lang træbro over et vådområde, broen når tunet nær det sted, hvor runestenen iflg. traditionen er fundet" (ibid). Dersom steinen er reist i forbindelse med broen (dendrokronologisk datert til 1034 e. Kr.), ble Norge kristnet i år 1022. Ut fra eldre skrifter som Gulatingsloven, skal kristenretten være satt på Moster av blant annet Olav den hellige, rundt år 1020 (Rindal 1995:8). I dette tilfelle passer altså dendrokronologidateringen meget godt sammen med den skriftlige kilden, som i dette tilfellet er en runesteinen, dersom en går ut fra at runesteinen er satt opp i forbindelse med broen. Sammenhengen mellom runesteiner og veg/brokonstruksjoner er omtalt tidligere i oppgaven.

#### 4.2.6 Dendrokronologi og radiokarbondatering

De vanligste og mest nøyaktige metodene å datere brokonstruksjoner på er de naturvitenskapelige, det vil si dendrokronologisk datering og radiokarbondatering. De fleste brokonstruksjoner over myr fra neolitikum til middelalderen er laget av tre. I de tilfellene hvor vegbanen er steinlagt, hviler disse steinene som regel på et kvist eller rislag (Hansen og Nielsen 1979, Jørgensen 1977a og 1996:46 og Kunwald 1962 og 1996).

Smedstad ønsker å datere kavlebroene ved hjelp av  $^{14}\text{C}$ -metoden, dendrokronologi og pollenanalyse (Smedstad 1988a:67-82). I tillegg til selve byggetidspunktet ønsker hun datering av byggefaser og reparasjoner (op.cit.:67).

Ved en nøyaktig datering av byggetidspunktet for konstruksjonene vil vi kunne knytte byggingen av anleggene til kjente historiske hendelser og forhold som kan belyse de bakenforliggende årsakene til byggingen av anleggene og de forhold, som har gjort byggingen av disse mulig (Smedstad 1988a:67).

Smedstad har et stort materiale fra flere kavlebroer. Likevel mener hun at dateringsmaterialet som foreligger er for spinkelt. Hun skriver at dateringene inntil videre må betraktes som en hypotese som eventuelt kan bekreftes ved fremtidige

undersøkelser (Smedstad 1988a:83). I følge henne viser fordelingen av dateringene allikevel en tendens som er viktig å få frem (ibid). Smedstads dateringer baserer seg kun på  $^{14}\text{C}$ -dateringene, ettersom det ikke lyktes å bruke dendrokronologi eller pollenanalyse (op.cit.:79-81). Fra de 17  $^{14}\text{C}$ -dateringene Smedstad har fra 11 kavlebroanlegg, er det relativt stor grad av sammenfall i tid. 10 av anleggene ligger innenfor perioden ca. 900 - 1500 AD, med en hovedvekt på tidsrommene 1000 -1300 AD (første byggefase), og 1250-1400 AD (påbyggingsfaser og reparasjoner) (op.cit.:82).

Tømmeret i en av kavlebroene hadde store dimensjoner og var svært godt bevart. Likevel skulle det vise seg at materialet var for dårlig egnet til dendrokronologidatering (Smedstad 1988:79). Det ble tatt ut prøver fra 35 stokker, kun seks av disse inneholdt tilstrekkelig antall årringer for å brukes i en dendrokronologisk analyse (ibid). I første halvdel av 1980-tallet da disse prøvene ble analysert, var det ikke opprettet en sammenhengende årringskronologi for Trøndelags- området. Dette mener Smedstad var hovedgrunnen til at det ikke lot seg gjøre å foreta en absolutt datering av kavlebroene (op.cit.:80). Et forsøk på å dendrodatere broen over Skjelstraumen på Vestvågøy ble også mislykket (pers. med. Olav Sverre Johansen). Dette viser hvor vanskelig det kan være å få dendrokronologisk datert tømmer som i utgangspunktet virker godt anvendbart.

I forbindelse med feltarbeidet utført på Vestvågøy for dette prosjektet ble det sendt inn to treprøver til  $^{14}\text{C}$  datering. Prøvene kom fra risvegen i myra i forbindelse med hulvegssystemet på Høybakkmoåsen (se 3.4.1) (T-14650 og T-14651 og Armstrong under arbeid). Den nederste prøven (tatt på 60 cm) ble datert til 1000+-95  $^{14}\text{C}$  alder før nåtid (kalibrert AD 975-1165). Den øverste prøven (tatt på 30 cm) ble datert til 955+-75  $^{14}\text{C}$  alder før nåtid (kalibrert AD 1055-1175) (ibid). Risvegen har altså vært i bruk mellom 975 og 1175 AD, noe som faller sammen med flere kullgroper like i nærheten. På bakgrunn av  $^{14}\text{C}$  dateringene er hulvegssystemet med risvegen satt i forbindelse med disse kullgropene, der tyngdepunktet av dateringene ligger mellom 1100- 1700-tallet (Johansen 2000).

#### 4.2.7 Pollenanalyse

I tillegg til dendrokronologi og  $^{14}\text{C}$ -dateringer ønsket Smedstad å datere tre av kavlebroene ved hjelp av tidligere utførte pollenanalyser tatt i de aktuelle myrområdene. I følge disse pollenanalytiske dateringene fra 1957 burde de tre anleggene vært datert til eldre jernalder (Smedstad 1988a:81). Smedstad skriver at det senere viste seg at disse gamle pollenanalytiske dateringene er feil på grunn av for tidlig datering av granens innvandring. Derfor ser hun helt bort fra disse pollenanalytiske dateringene (ibid).

I forbindelse med feltarbeidet som ble gjort for dette prosjektet tok Helge I. Høeg pollenprøver i myra ved hulvegen og risvegen på Høybakkmoåsen (se over) (Høeg u. å.:8-10). Prøvene inneholdt bla. silt og kullstøv som i følge Høeg må ha kommet fra sidene av myra, da det ikke finnes naturlig silt i torv samt at myrene har vært for våte til at det kan ha vært skogbrann (op.cit.:9). Han skriver at det derfor er mest sannsynlig at størstedelen av siltet og kullet har kommet med ferdsel over myra (op.cit.:9). ”Mest silt i prøvene var det fra 55 til 30 cm i den første serien. I disse nivåene var det også grener” (op.cit.:9) (grenene som omtales i sitatet er risvegen nevnt over). ”Nivå 52,5 cm i serien utenfor veitraseen skulle fra dette representere starten på hyppig ferdsel over myren. Nivået er datert til 1140 +- 45 BP” (op.cit.:9). I følge Høeg viser pollenanalysene at hulvegene kan ha vært i bruk lengre enn ca. 200 år som  $^{14}\text{C}$  dateringene fra risvegen indikerer (se over). ”Hulveien kan ha vært i bruk lenge, kanskje fra 4800 BP eller 2800 BP, men aktiv og hyppig bruk ser ut til å ha begynt ca. 1150 BP (...) Diagrammene viser at veien ble brukt lenger opp mot vår tid, opp til 30 – 25 cm, datert til 305+- 35 BP” (op.cit.:10). På bakgrunn av dette mener Høeg at vegene kan ha vært i bruk i hele perioden fra AD 900 til 1600 (op.cit.:10). (materialet fra Høybakkmoåsen er under bearbeidelse av Niall Armstrong).

### 4.3 Problemer med utvalg og sammenkobling

#### 4.3.1 Utvalg

Der det ikke er tegnet inn hulveger på Vestfoldkartet, betyr ikke at det ikke eksisterer veger der, men at Tom [Skarre] ikke har gått der ennå. (pers. med. Terje Gansum 1999).

Eksemplet over viser hvor vanskelig det er å danne seg et bilde av hvordan ferdselen i fortiden var. En av innvending undertegnede har i forhold til registreringsmetodene som ble brukt i forbindelse med prosjektet "Gamle vegger og vegfar i Nordland fylke" er utvalget av parseller som ble befart. Vi valgte på forhånd, med utgangspunkt i kart, skriftlige kilder, kulturminner og matrikelgårder hvor det skulle befares. Det ble funnet eldre vegfar i forbindelse med flesteparten av disse parsellene. Dersom vi hadde valgt ut andre områder til befaring hadde resultatet selvsagt blitt et annet. Selv om vi valgte de mest "naturlige" områdene til befaring, i forhold til hvor bosettinga i jern- og middelalderen var størst, vil metoden kunne føre til at det dannes et noe skjevt bilde av fortidens ferdselen.

Terje Gansum foreslo en alternativ form for vegregistrering. Dersom vi hadde valgt ut et tilfeldig, mindre område, for så å "tråle" dette på kryss og tvers, ville resultatet blitt et annet (pers. med. Terje Gansum 1999). Denne metoden ville vært veldig tidkrevende og derfor måtte langt færre områder velges ut til befaring. Selv om metoden kanskje hadde resultert i at flere vegfar ble funnet, ville den gitt oss et snevrere bilde av hvordan fortidens ferdsel i en stor skala var blitt organisert på Andøya.

#### **4.3.2 Sammenkobling av vegstumper**

Som regel er kun korte strekninger av hulvegene bevart. Det er derfor ofte vanskelig å sette dem i forbindelse med et kommunikasjonssystem over et større område. Mogens S. Jørgensen har i intervju fortalt undertegnede at han ikke synes det er god forskning å sammenføre to hulvegstumper, gjennom å trekke "imaginære" linjer mellom disse. I følge han er usikkerhetene angående samhörighet i tid og ofte også retning for store til at dette er ønskelig å gjøre (pers. med. Mogens S. Jørgensen 1999). Terje Gansum mener derimot at det ikke er det meningsfylt å drive vegforskning dersom man ikke kan trekke linjer mellom to hulveger som har samme retning, og anta at disse tilhører det samme vegfarete. Et av Gansums argumenter angående dette er at spredte hulvegstumper i terrenget ikke kan si noe som helst om fortidens ferdsel dersom man ikke forsøker å sette dem i forbindelse med hverandre (pers. med. Terje Gansum 1999). "Tar vi for oss hulvegene som objekter, isolerer vi dem fra deres landskpskontekst" (Gansum 2002:10).

I forbindelse med feltarbeidet til dette prosjektet valgte vi å legge oss tett opp til den sistnevnte måten å registrere vegfar. De hulvegstumpene som ble registrert på Andøya var som regel forbundet med gjengrodde stier, derfor falt problemstillingen over ofte bort (se for øvrig metodiske fremgangsmåter kapittel 6.1).

## **Kapittel 5 Andøyas topografi, vegetasjon og bosettingshistorie**

### **5.1 Topografi og vegetasjon**

I 1850 beskriver Hans H. S. Schulze en strabasiøs ridetur fra Risøyhamn til Andenes:

Det var just ikke nogen slagen Landeveie, i havde at befare. Hist og her skar en Ur sig lige ned til Sjøen, og vore Heste måtte da vise deres Ferdighet i at klatre; andre steder gyngede Myren under os, Hestene sank ned og vi måtte gjøre lange Omveie for at ungå at omkomme (...) Somme Steder var endog Landjorden aldeles ufremkommelig, og vi måtte til sjøs. Klisk! Klask! Gikk det da du efter Fjæren; men plutselig vek Bunden under os, og nu måtte Hestene til at svømme (Schulze 1986:10).

Andøya skiller seg ut fra de fleste andre øyer i Lofoten og Vesterålen ved å være usedvanlig flat med brede strandflater (2-5 km). I tillegg til de brede strandflatene er det fire fjellmassiver henholdsvis i sør, nord og midt på øya. Ingen av fjelltoppene er høyere enn 600 m.o.h. ”Fjellene på Andøya ligger stort sett under 400 m. De har avflatede topp-platåer; såkalte palæiske flater” (Vorren 1976:174). Selv om Andøya er meget flat er vilkårene for ferdsel allikevel dårlige på grunn av alle myrene (Jacobsen 2001:318). ”Ca 50 % av landarealet er dekket av myr (...). Myrene ligger for det meste på sandige løsavleiringer på strandflatene” (Vorren 1976:172). Morenerygger eller løsmasseavsetninger fra istida ligger som fastmarksøyer i myrlandskapet som dominerer jordsmonnet på Andøya (Guttormsen 1984:7).

Langs øyas strandkant er det flere områder med kalkholdig flyvesand (Sørmela, Nordmela, Bleik og Ramså) (Vorren 1976:172). I slike områder dannes det ofte sterkere vegspor enn det som er normalt på Andøya (se kapittel 6.2.1, vegfar 1 og 6.2.3, vegfar 15).

”For ca. 10 000 år siden hadde klimaet bedret seg så mye at bjørkeskogen vandret inn i Vesterålen (...) For ca. 8-7 000 år siden kom så furua til Vesterålen” (Guttormsen

1994:31). Rundt 1000 f.Kr har det igjen vært en klimaforbedring på Andøya. Dette kan blant kan påvises gjennom forandringer i skogsbildet, ved at furu og gråor øker mens bjørkevegetasjonen minsker (Vorren 1976:188). En annen indikator på klimaforbedring i denne perioden er at jordbruket opptas på øya.

Botaniker Karl Dag Vorren har tatt tre pollenprøver på og ved ødegården Bakkan av Bø. En er tatt i åkerreinen inne på selve gårdstunet og to er tatt i myra rett SSØ for ødegården (Vorren 1976 og 1986). Pollenprøven fra 1975, tatt ute i myra ca 70 m fra gårdstunet, viser tre markante jordbruksfaser for denne gården. Det ble drevet jordbruk på Bakkan allerede i tidlig metalltid (1120+-80 <sup>14</sup>C-år f. Kr) (Vorren 1976:180). I denne tidligste fasen var Bakkan fullstendig nedlagt som gård en tid før 5-600 f.Kr. (op.cit.:190). Etter denne tidligste jordbruksfasen gror skogen til og han påviser en nedgang av jordbruksindikatorer mellom de to første fasene (op cit.:180). Neste jordbruksfase er fra eldre jernalder (410+-110 <sup>14</sup>C-år f.Kr.), med et mulig klimaks i folkevandringstiden (op.cit.:180 og 190). Fase 3 er den mest intensive, noe den høye andelen av jordbruksindikatorer viser. Det fremgår ikke når jordbruket i denne siste fasen opptas, men det opphører rundt 1600 e. Kr. Dette faller sammen med en markert klimaforverring tidlig på 1600-tallet (op cit.:190-191).

I 1985 ble det tatt en ny pollenprøve i myra, kun 30 m fra gårdstunet. En <sup>14</sup>C-datering fra denne prøven viser at jordbruket på Bakkan sannsynligvis ikke ble tatt opp før senere ut i tidlig metalltid, ved overgangen mellom det Vorren benevner som yngre bronsealder og tidlig romersk jernalder (2730+-40 BP)(Vorren 1986:7,11-13). To <sup>14</sup>C-dateringer fra pollenprøven fra 1985, tatt i en åkerrein på gårdstunet, viser at jordbruket kanskje ikke ble tatt opp før mellom ca. 500 f. Kr og 200 e. Kr. (BP 1840+-80 og 2340+-120) (Vorren 1986:7 og 11). Disse dateringene sriker en del med tanke på når jordbruk startet på Bakkan. Det mest sannsynlige er at jordbruket her blir tatt opp i slutten av tidelig metalltid/overgangen eldre jernalder.

De treslagene som i dag utgjør hovedbestanddelen på Andøya, er hovedsakelig bjørk og einer og mindre løvtrær som selje (Vorren 1976:176). Det ble dessuten plantet mye grantrær i løpet av 1900-tallet. Enkelte av de lave kollene på øya er gressbevokst helt til toppen. ”Like ved Bakkan og Slettan finnes lave grønne åser som p.g.a.



skråningsvinkelen langs sidene og overgangen ved basis minner meget om former man finner i semiaride strøk” (op.cit.:174). I følge Vorren kan dette fenomenet være dannet av langvarig og sterk gjødsling, tråkking og beiting av sauer.

På de mange myrene dominerer en blanding av lyngvegetasjon og andre krattvekster i tillegg til mose. ”Myrene har et overflatemønster som veksler mellom høye, av og til smale tuer og store torvslamhøljler” (Vorren 1976:72). I dag er det hovedsakelig gress som dyrkes på myrparcellene som er tilrettelagt for jordbruk gjennom omfattende grøfting og dreneringsarbeid på 1800- og 1900-tallet.

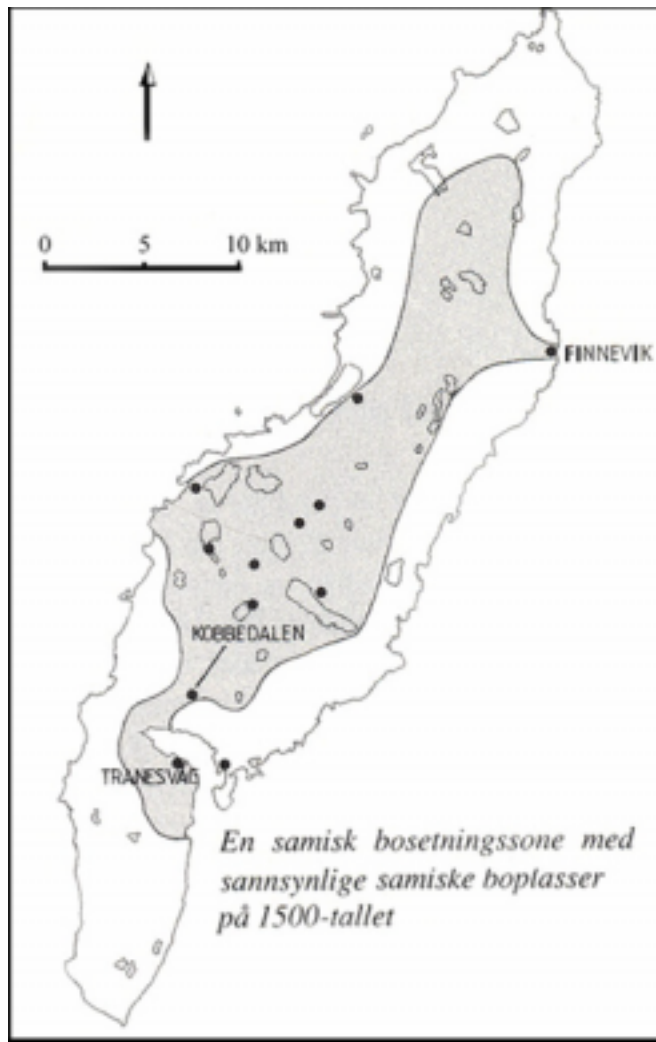
”Store deler av øya er overvokst med myr som med en mindre utvikla jordbruksteknologi har vært lite egna for åkerdrift og beite” (Jørgensen 1984:23). I jernalderen lå de aller fleste gårdene på Andøya langs strandkanten eller langs fjellfoten der marken var tørr og hard, slik at det har vært muligheter for jordbruk (Guttormsen 1994:66 68). Enkelte gårder lå i myrbelte mellom fjell og fjære, men da alltid i tilknytning til områder hvor marken var tørr, for eksempel langs et ra. Ut fra dette bosettingsmønsteret virker det sannsynlig at bøndene på Andøya ikke hadde tatt i bruk dreneringsmetoder for å tørke opp myrene i jern- og middelalderen, slik at de kunne utnyttes til dyrkning. Derfor kan myrene i jernalderen ha vært langt mer dominerende enn de er i dag, og framkommeligheten til fots kan ha vært vanskeligere.

Samtidig kan det virke som om enkelte av myrene var langt grunnere i eldre jernalder enn tilfellet er i dag. Eksempel fra utgravningen ved tunanlegget på Åse viser at myrtorvlaget mellom steril grunn og trekullaget (som stammer fra tiden da tunanlegget ble anlagt, ca. 200 - 400 e. Kr) kun var ca 10 cm tykt (se kapitel 6.3). Selvsagt kan myra ha vært dypere enn 10 cm. ettersom dette nederste torvlaget var sterkt omdannet og svært komprimert. Myra vokste mellom 10 og 20 cm fra tiden tunanlegget var i drift til en slags brokonstruksjon ble lagt ned mellom 1015 og 1225 e. Kr. Mellom slutten av jernalderen/begynnelsen av middelalderen opp til nåtid har myren ved tunanlegget vokst mellom 30-35 cm (se appendiks II, figur 6, 7, 12 og 13). Denne myra er i dag mellom 70 og 90 cm dyp.

## 5.2 Bosettingshistorie

På Andøya finnes det ingen spor etter menneskelig aktivitet som med sikkerhet kan sies å være eldre enn yngre steinalder. Det er kun registrert åtte boplasser og seks enkeltfunn fra yngre steinalder og frem til Kr. f. De nordligste funnene er fra Bleik men de fleste steinalderfunnene er lokalisert fra Åse og sørover til sydspissen av øya ved Skjoldehamn. (Bertelsen 1985:75-89, Guttormsen 1994:31-42, Jørgensen 1984:11). Det er ikke funnet noen metallgjenstander fra tidlig metalltid (pers. med. Olav Sverre Johansen).

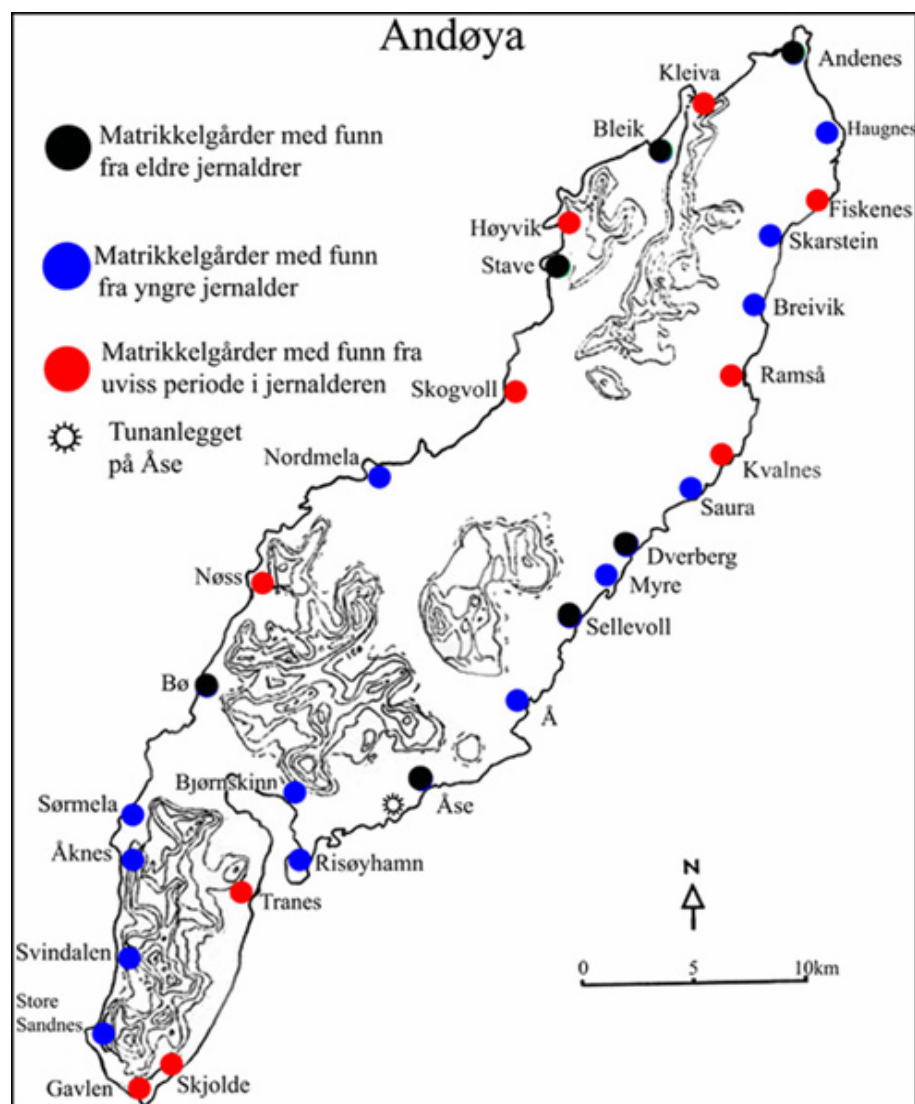
Historikeren Helge Guttormsen har registrert flere ødegårder og andre fornminner på Andøya i forbindelse med sin hovedfagsoppgave i historie fra 1984: "Ressurser og bosetning i Andenes len og Sortland fjerding - Ca. 1000 - 1660 e.Kr.f" og "Andøy Bygdebok bind 1" (Guttormsen 1984 og 1994). Når det gjelder det skriftlige kildematerialet Guttormsen har tatt for seg synes det klart at det særlig er bumenneses bosted, gården og dens innbyggere, som oftest er omtalt. Det arkeologiske materialet med de mange gårdshaugene, ødegårdene, naustene og gravhaugene som er registrert på Andøya underbygger det faktum at det var den norrøne befolkningen som gjorde seg sterkest gjeldende her i jern- og middelalderen. I følge Berthelsen er det relativt få funn fra samisk forhistorie i Lofoten og Vesterålen. Hovedgrunnen til dette er at det har vært for lite på dette emnet i denne delene av Nord-Norge, ettersom det aldri har vært oppfatta som et distrikt med tallrik samisk bosetting i forhold til det som er vanlig ellers i landsdelen (Berthelsen 1985:160).



Figur 2 Sannsynlig samisk bosetningssone. (Guttormsen 1994:167)

I arbeidet med bygdeboka rekonstruerer Guttormsen en samisk bosetningssone basert på stedsnavn, jordebøker, skattelister og kulturminner. Denne er hovedsakelig konsentrert til en indre sone (midt på øya) i forbindelse med fjellmassivene, bortsett fra ved Finnvika, Risøyhamn og Tranesvågen (Guttormsen 1994:167) (se figur 2). De samiske fornminnene som er registrert på Andøya er gammetufter, graver, mulige seidesteiner, fangstgroper (for vilreinsfangst), bogastiller og et stort fangstanlegg med reingjerde ved Sverigetind (Guttormsen 1994:167, Jørgensen 1983:51, H. A. Lunds kart over faste oltidsminner fra jernalder og mellomalder på Andøya fra 1941-1963 fra topografisk arkiv ved Tromsø museum, Møller 1999:36-39 og Fornminneregisteret for Andøy kommune).

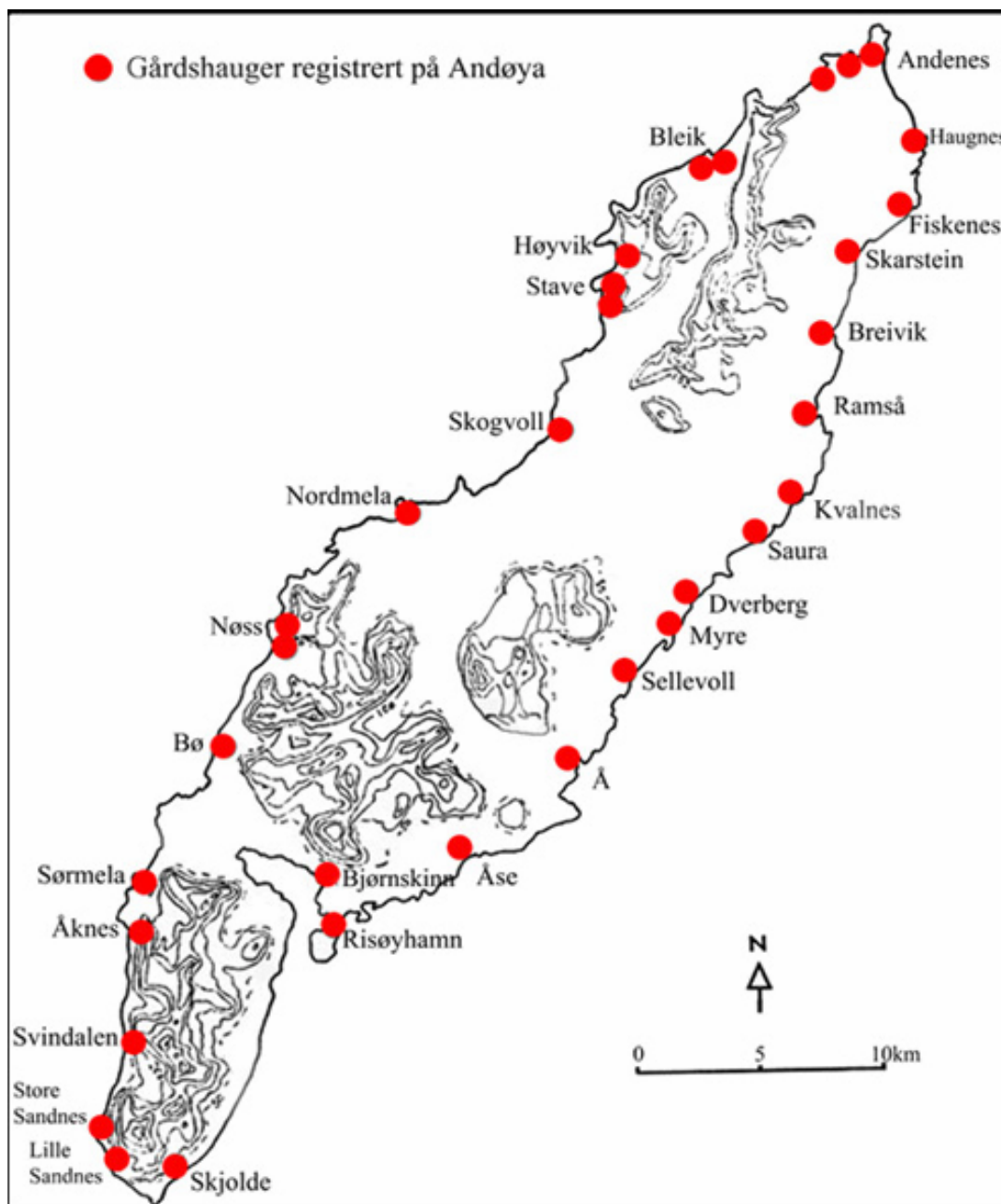
## 5.2.1 Matrikkelgårdene og gårdshaugene



Figur 3 Matrikkelgårder fra jernalder og tunanlegget. (Jørgensen 1984:180-182)

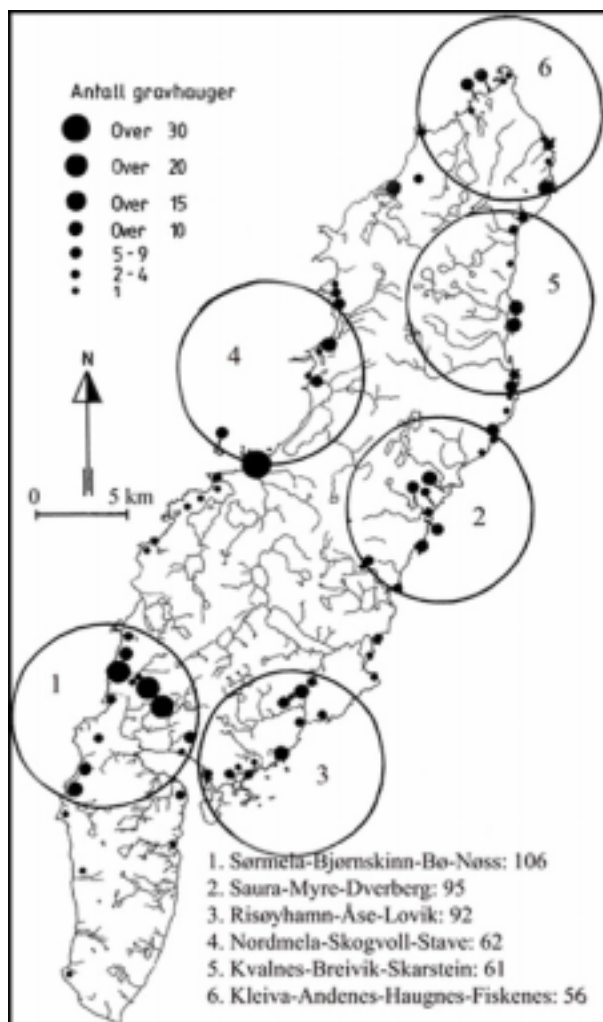
Matrikkelgårder er de gårdene som er nevnt i de eldste skriftlige kildene og som siden gjenfinnes i skattelister og matrikler i et prestegjeld eller kommune (Guttormsen 1994:48). På Andøya er det 38 matrikkelgårder. "Tilstedeværelsen av gravminner på 30 av matrikkelgårdene indikerer at disse var bosatt i jernalderen" (Jørgensen 1984:179) (se figur 3). Enkelte matrikkelgårder hadde flere gårder (ødegårder) under seg i jernalderen. Dette gjelder for eksempel Bø, som favner ødegårdene Gjerdsletta, Sletten og Bakkan (op cit.:178). De fleste av de 30 matrikkelgårdene fra jernalderen har en eller flere gårdshauger. Unntakene er Kleiva, Tranes og Gavlen som er matrikkelgårder fra jernalderen uten gårdshaug, og Lille Sandnes som ikke er matrikkelgård men som har gårdshaug (se figur 3 og 4).

På Andøya er det foretatt utgravninger i to gårdshauger. Toften II nær Andenes ble gravd ut av Povl Simonsen (Jørgensen 1984:3). På Bleik er det to gårdshauger, Roger Jørgensen har gravd i den eldste. I følge Jørgensen er boplassene på Toften II og Bleik de eneste kjente med gårdshauger der bosettinga eksklusivt er datert til jernalderen (ibid). Videre skriver han at funnene fra Bleik indikerer at bosettingen på den eldste gårdshaugen opphører i vikingtid (op.cit.:61).



Figur 4 Gårdshauger på Andøya. (Jørgensen 1984:41)

I forbindelse med gårdsbosettinga på Andøya er det dessuten registrert flere nausttuffer og gravminner (Guttormsen 1994:74-81, Fornminneregisteret for Nordland, H. E. Lund 1941 -1963: Kart over faste oldtidsminner fra jernalder og mellomalder på Andøya. Topografisk arkiv Tromsø museum) (se figur 5).

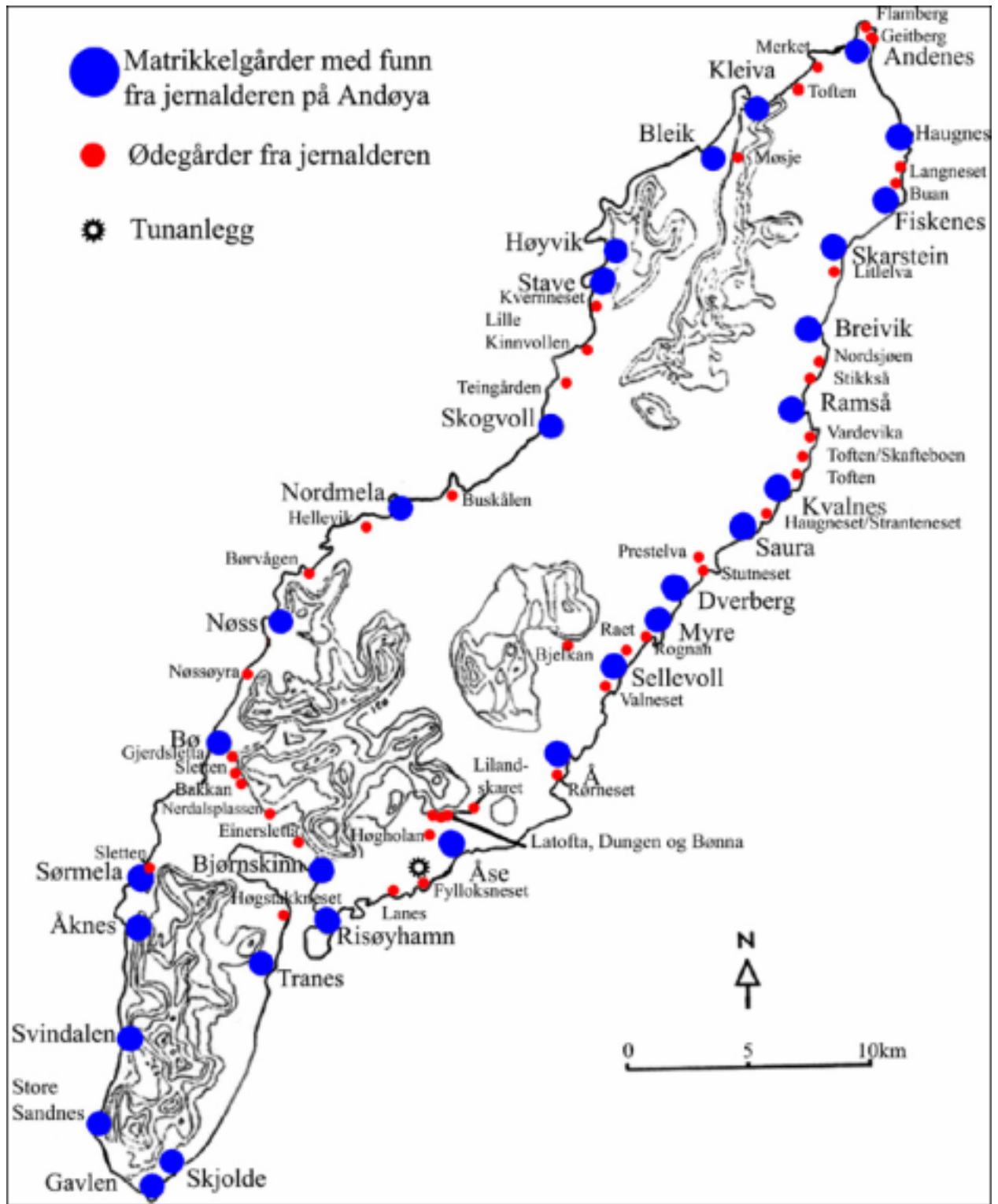


Figur 5 Konsentrasjoner av gravrøyser på Andøya. (Guttormsen 1994:67)

### 5.2.2 Ødegårdene

”På Andøya er det fortsatt slik at de kjente anleggene med hustuffer ligger et stykke inn i landet. Men samtidig foreligger det gravminner nede ved sjøen som klart viser at mange av gårdene også var bebodd i jernalderen” (Johansen 1979:98). Helge Guttormsen har laget flere kart over bosettingen på Andøya i jern- og middelalderen (Guttormsen 1994:66, 99 og 109). Kartene viser at bosettingen var størst langs store deler av kysten (tettast langs østkysten og mellom Bø og Risøyhamn i sør). Som nevnt over var det eldste åkerbruket helt avhengig av selvdrenert jord, og derfor ble gårdene i jernalderen lagt til fastmarksøyene som er best utviklet i sjøkanten (Guttormsen

1984:7 og Vorren 1976:172). Denne plasseringen gjaldt både for de store matrikelgårdene som hovedsakelig ikke ble lagt øde i middelalderen, og flesteparten av de mange ødegårdene på øya. Enkelte ødegårder fra jernalderen er derimot lagt inne i landet, hovedsakelig oppe under fjellfoten. Disse ødegårdene er best bevart i dag. Det gjelder Sletten, Bakkan, Gjerdsletta, Nerdalsplassen, Einersletta, Høgholan, Latofta, Dungen, Bønna, Bjelkan, Lilandskaret, Prestelva og Møsje (se figur 6). Det er registrert vegfar i forbindelse med de 10 førstnevnte ødegårdene se kapittel 6.2, vegfar 4, 5, 10, 11 og 14).

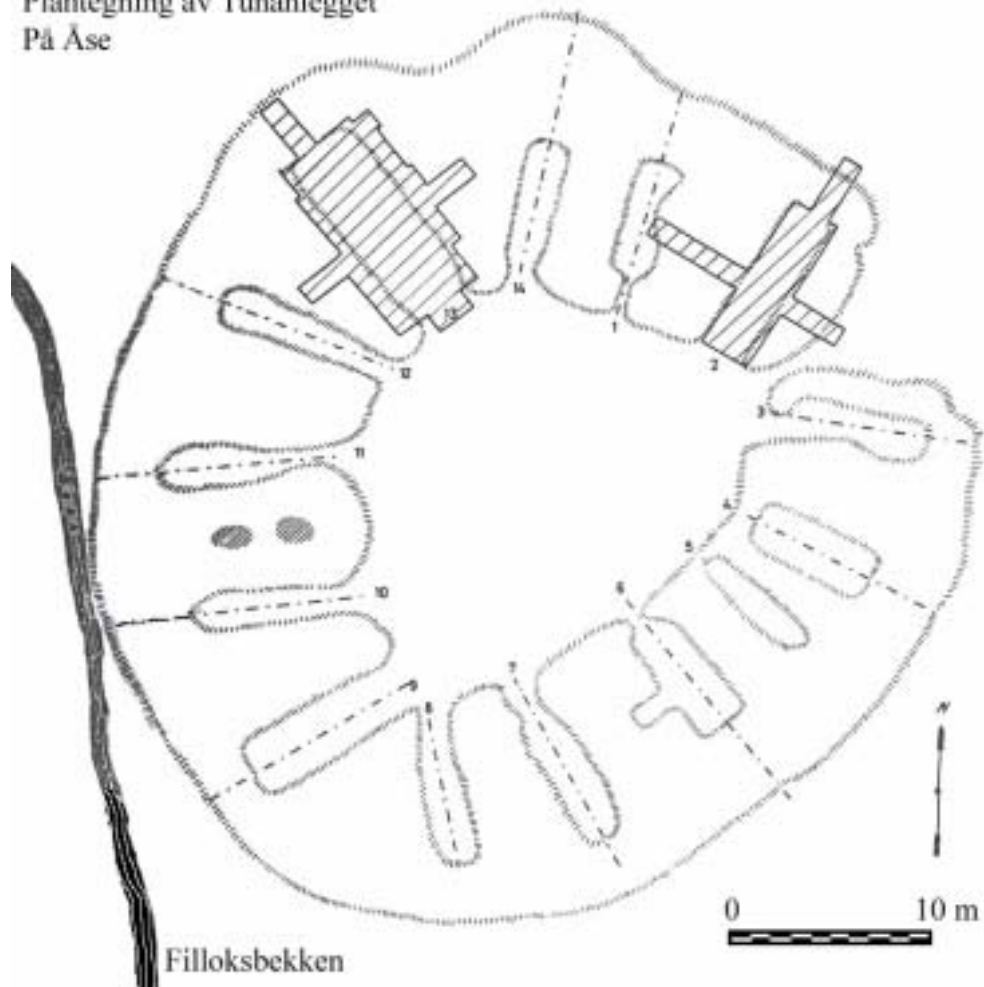


Figur 6 Matrikelgårder, ødegårder og tunanlegg. (Guttormsen 1994:66, Jørgensen 1984:180-182 og basert på egne registreringer)

### 5.2.3 Tunanlegget på Åse



Plantegning av Tunanlegget  
På Åse



Figur 7 Plantegning av tunanlegget på Åse (Sjøvold 1971:7).

De såkalte ringformete tunanleggene i Nord-Norge representerer en spesiell sammenstilling av jernalderhus. I de fleste tunanleggene stråler hustuftene ut fra en rund eller oval sentralplass, mens enkelte anlegg kun har hustufter på en side av den sentrale midtplassen. Antallet hustufter i et nordnorsk anlegg varierer fra 4 til 16 (Johansen og Søbstad 1978:12-46 og Storli 2000:81). Anlegget på Åse har 14 tufter. Hustuftene i et tunanlegg er nesten alltid mindre enn andre, samtidige langhus (fra ca. 7 -15 m lange), samt at de har åpen gavl ut mot tunet (Johansen og Søbstad 1978 og Sjøvold 1971:22). Det er vanskelig å vite hvorvidt tuftene i tunanleggene var to- eller treskipete på grunn av enkelte mangelfulle dokumenterte utgravninger av blant annet Harald E. Lund (Johansen og Søbstad 1978:9-11). Under utgravningen av Åseanlegget ble det ikke funnet spor etter stolpehull, men et tynt trekullag som gikk langs alle veggvollene av tuft nr. 13 ble tolket som spor etter en veggkonstruksjon (Sjøvold 1971:19-22).

I Norge er det 22 tunanlegg fordelt på åtte i Rogaland og Vest-Norge, tre i Trøndelag og 11 i Nord-Norge. Av de nordnorske tunanleggene ligger 10 i Nordland og ett i Troms. Materiale fra åtte tunanlegg er <sup>14</sup>C-datert til mellom 120 f. Kr. og 600 e. Kr. Flesteparten av anleggene ser ut til å ha vært i bruk i eldre jernalder i perioden mellom 100 - 400 e. Kr. (Storli 2000:84-88). To <sup>14</sup>C-dateringer fra Åseanlegget indikerer en brukstiden mellom 130 - og 420 e.Kr (Sjøvold 1971: 25 og Storli 2000:85-87).

Enkelte jernaldergårder/bygder peker seg ut gjennom gode jordbruksforhold, rikt gravgods og forekomst av store nausttufter. I nærheten av slike steder finnes de fleste tunanleggene, men aldri i direkte tilknytning til en jernaldergård. Tunanleggene er som regel oppført i myrområder i utmarka et stykke fra gården (Johansen og Søbstad 1978:50-51). Når det gjelder beliggenhet, skiller ikke tunanlegget på Åse seg fra det som er vanlig i Nord-Norge. Plasseringen er nærmest midt ute i en myr, og adkomsten til anlegget har vært vanskelig fra de fleste kanter.

De nordnorske tunanleggene har tradisjonelt blitt tolket som høvdingers forlegninger for båtmannskap og krigere (Johansen og Søbstad 1978:51-52). Storli tolker tunanleggene på en annen måte:

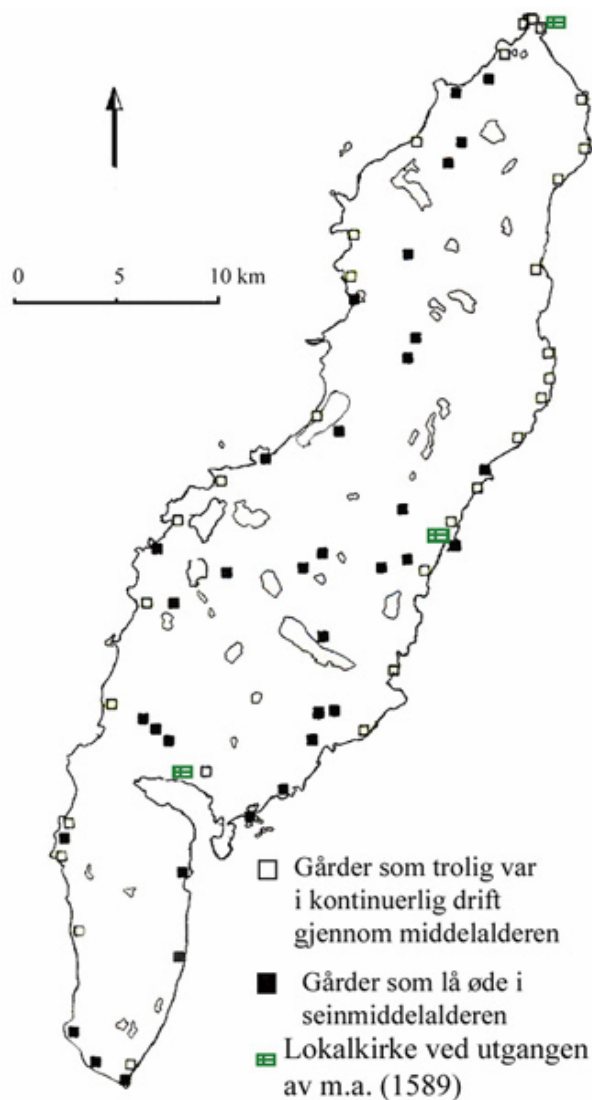
The sites could either have been an important arena for peer polity interaction (...), or, and more likely, they express the need for meeting places on "neutral" ground where members of the local elite - the landowning aristocracy - gathered for political, ceremonial and religious activities (Storli 2000:99-100).

Storli tror ikke det eksisterte såkalte "archaic kingdoms" eller høvdingedømmer i Nord-Norge i romersk jernalder, som er den epoken de fleste av landsdelens tunanlegg hadde sin brukstid. I motsetning til Johansen og Søbstads tolkningen har hun den oppfatningen at tunanlegg på nøytral grunn kan ha vært en effektiv måte å forhindre utviklingen av permanente politiske sentre (op.cit.:100).

#### **5.2.4 Høymiddelalderbosetting og kirker**

I følge Guttormsen er områdene Andenes len og Sortland fjerding svært fattige på skriftlige kilder om bosettingen i høymiddelalderen. Av de 70 gårdene som er kjent fra senmiddelalderen (1350 - 1600 e. Kr.) er bare 5 nevnt før 1500-tallet (op.cit.:14). Guttormsen har valgt å bruke en retrospektiv metode som tilbakeslutter fra senere skrevne kilder, for å rekonstruere bosetningsbildet på Andøya i høymiddelalderen. Denne metoden bygger på en oppfatningen blant norske historikere om at det har vært stabilitet og kontinuitet som særpreger og (kjennetegner) norsk bondesamfunn og gårdshistorie opp gjennom tidene (op.cit.:14). Guttormsen har visse kriterier som gårdene på Andøya vurderes opp mot i arbeidet med å rekonstruere den høymiddelalderlige bosetningen: 1 eldste skriftelige belegg, 2 gårdsstørrelse i landskyld, 3 eierforhold til gården i eldre tide, 4 gårdsnavn og 5 arkeologiske bevis.

I 1115 ble det bygget en hovedkirke på Trondenes. Det eldste skriftlige belegg som omtaler kirkebygg på Andøya (Andenes) er fra 1495 (Guttormsen 1994:96-97 og Solhaug 1993:19). I følge Guttormsen må det ha vært bygd kirke på øya mye tidligere enn dette på grunn av den relativt store befolkningen og den tette kontakten mellom



Figur 8 Middelalderens bosetning og kirker. (Guttormsen 1994:109)

Trondenes og Andenes sysla (Guttormsen 1994:96). ”Sannsynligvis ble det sendt munkar fra Trondenes både til Andøya og til andre område for å forkynne kristendommen” (ibid). Rundt 1570 ble hovedkirka flyttet fra Andenes til Dverberg, som allerede i 1567 eide betydelige mengder jordegods på øya (Solhaug 1993:21). I følge Solhaug står det i Reformatsen av 1589 at kirka på Dverberg ble søkt av 20 bønder og 57 værmenn og husmenn. I tillegg står det at det var en kirke med resisterende kappellan på Andenes og et ”korshus” (kapell) på Bjørnskinn (op.cit.:22-23). Det har også vært mindre kirkebygg, såkalte korhus på Stave, Bleik, Fiskenes og Risøya (Guttormsen 1994:96 og Solhaug 1993:23). Figur 8 viser hvordan bosettingsbildet på øya kan ha sett ut i middelalderen og hvor de tre hovedkirkene kirkene sannsynligvis har stått.

## **Kapittel 6 Presentasjon av feltarbeid og materiale på Andøya**

### **6.1 Metodiske fremgangsmåter ved registrering av vegfar**

I forarbeidsfasen før feltarbeidet ble topografisk arkiv over Andøya gjennomgått for å finne vegrelaterte materiale. I tillegg ble hele fornminneregisteret over kulturminner på øya lest. Eldre kartmateriale og ØK-kart, ble studert for å finne hvor de gamle vegene kan ha gått. Det er særlig Guttormsens hovedfagsoppgave og bygdebok (1984 og 1994) som ligger til grunn for utvelgelsen av områdene. Stedsnavnforsker Finn Myrvangs navnerregister over vegrelaterte navn på Andøya ble gjennomgått for om mulig å gjenfinne enkelte av stedene han beskriver (Myrvang u.å.).

Noe av det viktigste skulle vise seg å være alle intervjuene av eldre, lokale innbyggere i de aktuelle bygdene. Uten disse ekspertkommentarene hadde feiltolkingene vært langt flere. Informanter fra de aktuelle bygdene ble dessuten tatt med ut i felt. Informantene og vegviserne har vært høyst nødvendige når det gjelder å spore opp veger som det finnes skriftlig dokumentasjon på, men som er usynlige i terrenget.

Det ble foretatt visuell registrering av veger ut fra de stedene som ble valgt ut i forarbeidsfasen. Det ble registrert ca. 40 km vegspor. Under dokumentasjonen valgte vi å holde oss til enkelte av kjennetegnene som Gansum og Skarre har brukt i sitt begrepsapparat i forbindelse med hulvegers utseende ( se 3.4.1). Vegene som ble registrert ble dokumentert i vegvesenets spesialskjemaer. Det ble tegnet profiler og planskisser på de plasser vegsporene hadde karakter av hulveg (se registreringsskjemaer i appendiks I). Samtlige av vegene ble tegnet inn på ØK-kart i målestokk 1:5000. Kartene som brukes i dette kapitlet er GIS-kart. Der varierer målestokken ettersom hvor stort det aktuelle området er.

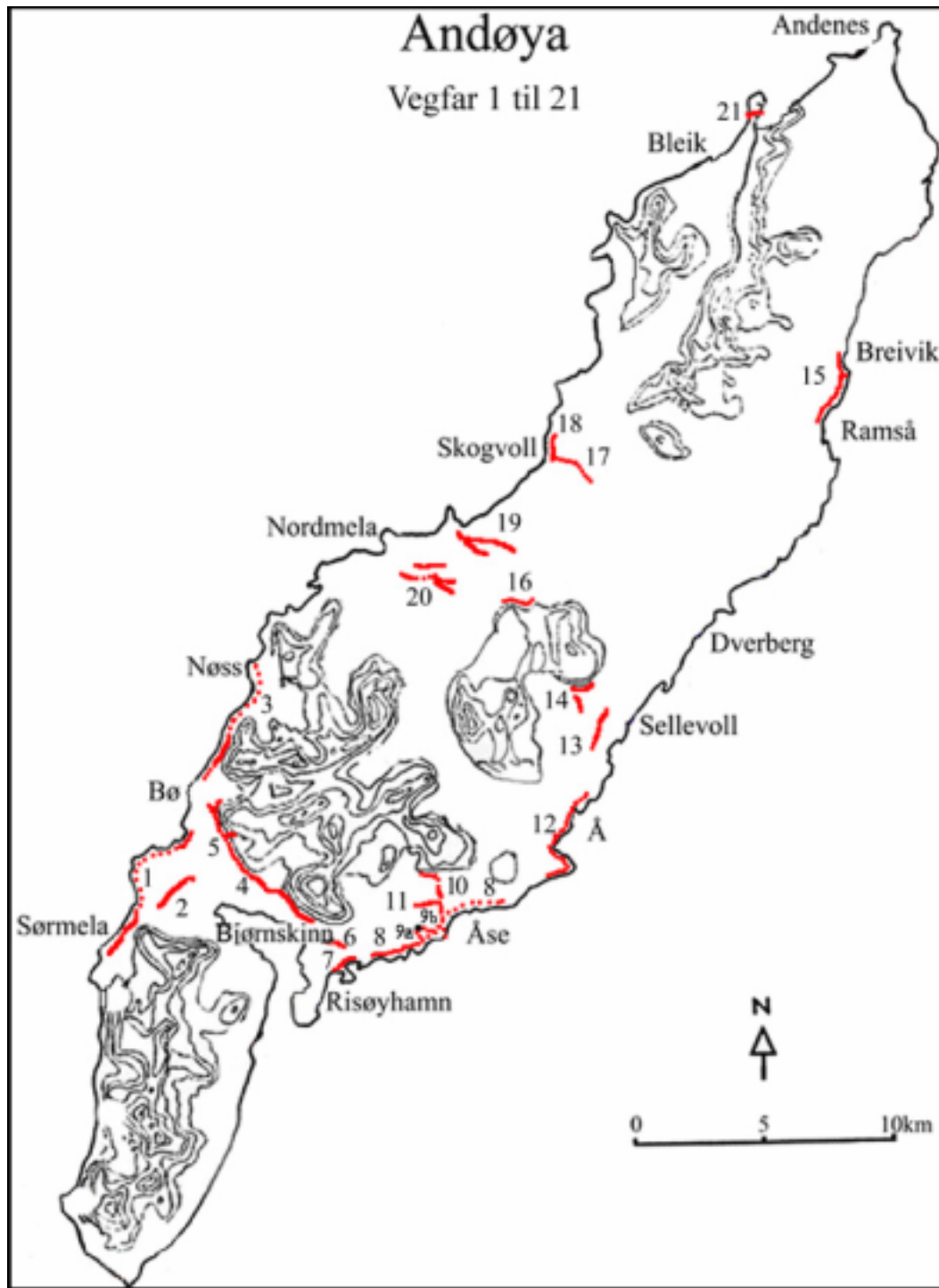
Det ble utført en utgravning ved tunanlegget på Åse. Utgravningen ble gjort med tanke på <sup>14</sup>C-dateringer av en mulig vegkonstruksjon ved anlegget (se 6.3). To prøvestikk på 50 X 50 cm ble utført på toppen av Møllenrubbkollen, i forbindelse med en mulig steinsetting. Prøvestikkene ble utført fordi vi fikk to utslag med en metalldetektor under

registrering i området. Dessuten var det ønskelig å finne ut om steinsettingen kunne være en konstruksjon. Et prøvestikk på 50 X 50 cm ble utført i en bekk ved Sørmele i forbindelse med en brokonstruksjon, for å få datert og artsbestemt en stokk som hørte til konstruksjonen. Stokken var furu og den ble datert til 245+-45 <sup>14</sup>C før nåtid (kalibrert alder: yngre enn AD 1645) (T-14658).

Under registreringsarbeidet sto vi ofte overfor flere metodiske valg. Dette hadde blant annet sammenheng med at det ikke var utført liknende registreringer i Nord-Norge tidligere. Det var hovedsakelig de to prosjektdeltakerne i samarbeid med veileder, professor Olav Sverre Johansen, som bestemte metodene det skulle jobbes etter. Måten registreringene ble utført på var sterkt påvirket av den funksjonalistiske tankemåten som har preget, og preger, vegarkeologien.

### **6.1.1 Utvelgelse av parseller og vegfar**

Når det gjelder enkelte av parsellene ble det tatt utgangspunkt i endepunktene (se definisjonen av parsell i kapittel 1.4, side 7). Et slikt endepunkt besto hovedsakelig av en bygd (les: matrikkelgård) der det var en gårdshaug. Bø og Bjørnskinn er eksempler på to endepunkter til en parsell. Deretter ble det tatt utgangspunkt i de aktuelle ØK-kartene og et kart fra 1891, for å finne den enkleste traseen mellom disse endepunktene ut fra funksjonalistiske kriterier. Det vil si at valget stort sett falt på de raskeste og tørreste traseene. Det ble særlig lagt vekt på å befare traseer som gikk over et ra eller en tørrhol i en myr. For Andøyas del er en slik metode særlig hensiktsmessig på grunn av at de fleste myrene er lite fremkommelige. For valget av parseller spilte det dessuten en avgjørende rolle hvilke kulturminner som lå i tilknytning til disse. Dette gjaldt særlig i forhold til ødegårdene langs fjellfoten av øya, felter med gravhauger, tunanlegget på Åse og nausttuffer.



Figur 9 Kartet viser de 21 vegfarene som er representert i oppgaven. Kart Kjersti Jacobsen

Dersom et vegfar var flere km langt, ble det enkelte ganger delt inn i flere, korte parseller (se definisjoner i kapittel 1.4, side 7) (vegfar 4: Bø- Bjørnskinn består av parsell nr 3, 4 og 5). Vi satte hovedsakelig et slikt dele mellom parseller ved enden av en arbeidsdag, men forsøkte å gjøre de forskjellige parsellene omtrent like lange. En parsell kunne ofte ha flere parallelle vegspor. Disse ble tegnet inn på ØK-kartene med

en linje (en trasé). Dersom to vegspor lå langt fra hverandre (fra ca. 40 - 50 m), ble de tegnet inn med to linjer (to traseer), men de tilhører likevel det samme vegfare. Alle parseller der det ble registrert vegspor i form av slitasje eller konstruksjon, eller i tilfeller der kjentmann pekte ut "usynlig" trasé, ble tegnet på ØK-kart med hel eller stiplet linje og registrert i Statens vegvesens egne skjemaer som vegfar.

På steder der en hulveg eller en sti "forsvinner" fordi den leder ut i et område med hardt underlag eller dyrka mark, ble det trukket hel linje på kartet dersom tilsvarende vegspor, ledende i samme retning ble gjenfunnet mindre enn ca. 100 m unna. I slike tilfeller mener vi det er høy sannsynlighet for at det dreier seg om det samme vegfare. Dersom et tilsvarende vegspor ikke kan gjenfinnes før mellom ca. 100- 500 m, stiples delen mellom vegsporene inn på kartet. I disse tilfellene ble det antatt at vegfare har gått i dette området selv om det ikke var synlig. Disse blir omtalt som sannsynlig veg på kartene i kapittel 6.2. I et slikt tilfelle kan for eksempel flyfotografering tas i bruk.

Dersom den usynlige biten mellom to vegspor som antas å tilhøre samme vegfar er lengre enn 500 m blir det i de fleste tilfellene ikke tegnet inn linjer på ØK-kartet. I de fleste tilfellene blir det for stor grad av usikkerhet å registrere "vegfare" på ØK-kart. Eksempel på dette viser parsell 14, 17a, 18 og 19, hvor det ble forsøkt å finne den gamle kirkevegen over Dverbergmyra. Alle stiene som blir fulgt langs de fire parsellene ender opp i myra uten at noen spor av sti eller konstruksjoner finnes. Selv om kirkevegen ikke ble funnet er det imidlertid helt sikkert at den har gått over myra på grunn av alle de skriftlige beretningene (B.N. 1923: 26-28 og Baraa 1938: 74) (se kapittel 7.2.5).

Det var kun i de tilfellene der informant viste oss eksakt hvor vegspor som i dag var usynlige hadde gått, eller der det fantes flere skriftlige kilder og kart fra 1800-tallet om vegen, at det ble det stiplet inn linjer lengre enn 500 m på kartet. Dette gjelder kun deler av ridevegen langs øst- og vestsiden (vegfar 1, 3, 7 og 8). Disse blir omtalt som sannsynlig veg på kartene i kapittel 6.2.



Der hvor det var sannsynlig at vegen kan ha gått over et myrparti (for eksempel mellom tunanlegget på Åse og raet vest for anlegget), ble det stukket med jordbor for om mulig å finne tre- eller steinkonstruksjoner.

Det var visse kriterier som måtte oppfylles før en parsell ble valgt til befarings. Av 30 befarte parseller ble fem vegfar utelatt fra oppgaven (parentesen forklarer hvorfor).

Parsell nr. 2, vegfar 22: Bakkan - Møllenrubbkollen (moderne)

Parsell nr. 6, vegfar 23: Dungen/Bønna - Hufatelva/Nupen (krøttersti og delvis usynlig)

Parsell nr. 23, vegfar 24: Sør-stia (nordre Nøss) - Børvågen (moderne og usynlig i terrenget)

Parsell nr. 24, vegfar 25: Fylkesveg 973 (Vågraet) - Fylkesveg 975 (Stor-Risholen) (moderne)

Parsell nr. 25, vegfar 26: Tranesvågen (brua over Kobbedalselva) - Tranesvågen (Gunnelneset) (for lavtliggende til å være fra jern- og/eller middelalderen).

Fra de resterende 25 parsellene ble det utvalgt 21 vegfar (noen vegfar går over flere parseller) som danner empirien i oppgaven. De vegfarene som ble tatt med i oppgaven måtte oppfylle to eller flere av følgende kriterier (nr. 1 måtte alltid oppfylles). Det fremgår av figur 9 hvilke vegfar som inngår i oppgaven.

-1 Vegfaret må ligge i en høyde over havet som indikerer at det kan ha vært i bruk fra jernalderen.

-2 Vegfaret må ha fornminner fra jern- og middelalder i nærheten(\*).

-3 Vegfaret må være skriftlig omtalt på kart eller i bøker fra 1800-tallet som gammelt vegfar(\*).

-4 Vegfaret må ligge mellom to matrikkelgårder med gårdshaug. Her er endepunktene satt på forhånd (for eksempel Bø og Bjørnskinn)(\*).

-5 Vegfaret kan gå langs et ra, uten å oppfylle kriteriene 2, 3 og 4, men det må ha vært tørt å ferdes her(\*\*)(\*\*).

-6 Vegfaret kan gå over dyrka mark slik at vegspor er usynlige, men kjentmann må være med i felt for å vise eksakt hvor det har gått. Det må oppfylle to eller flere av kriteriene 1, 2, 3 eller 4(\*\*).

\*Vegfarene må ha et eller flere synlige eller lokaliserte vegspor i form av slitasje og/eller konstruksjon. Vegsporet må ikke være av en karakter som indikerer at det er anvendt/bygd første gang på 1800-tallet eller senere.

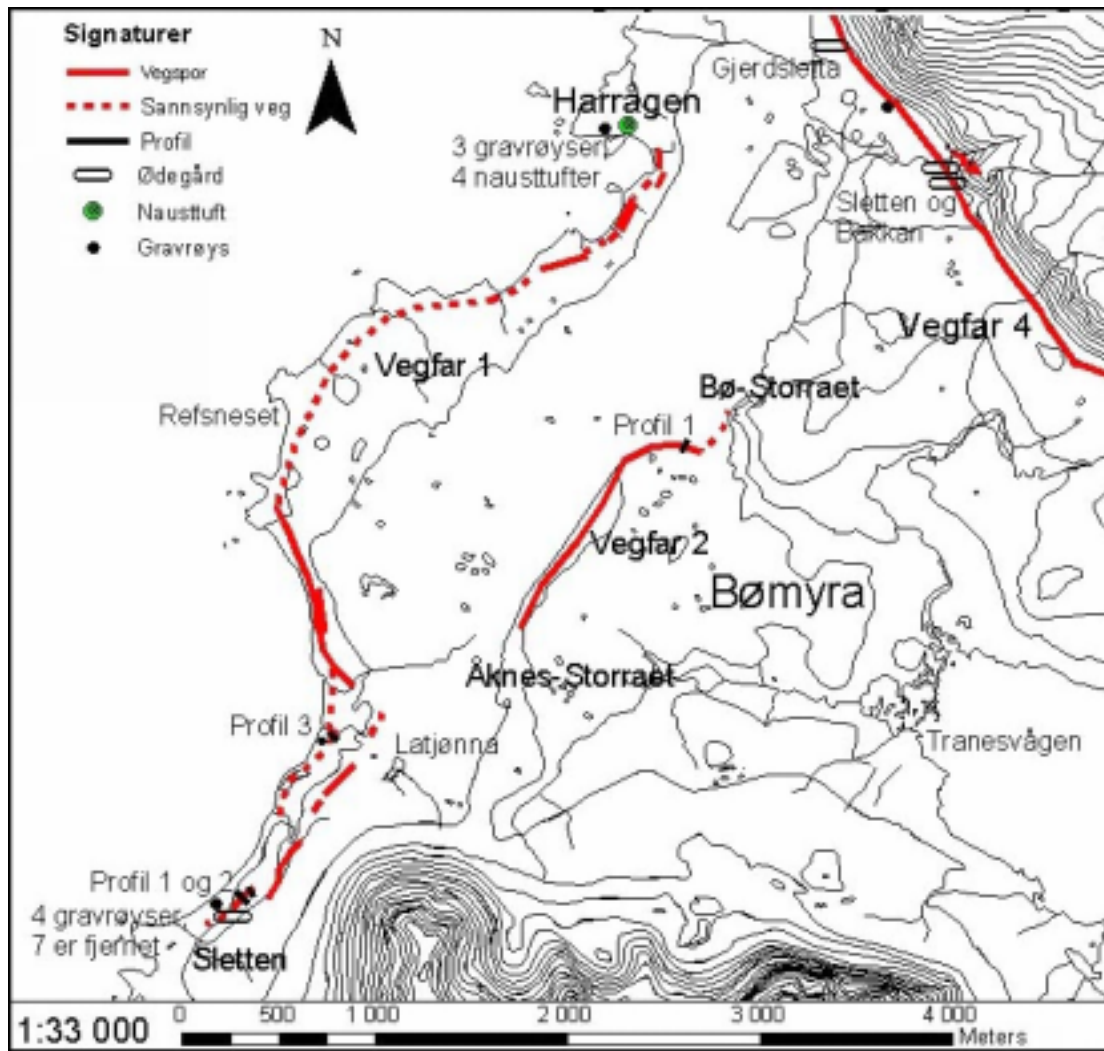
\*\* Vegfarene blir tatt med i oppgaven for å vise at det er høyst sannsynlig at det har gått en gammel veg der.

Det eneste vegfaret som ikke oppfyller andre kategorier enn 1, er 9b ved tunanlegget. Vegfaret er allikevel med i oppgaven fordi det er høy grad av sannsynlighet at dette har vært tunanleggets hovedadkomstveg, ettersom det er myr rundt anlegget på alle kanter, bortsett fra langs traseen til vegfar 9b (se kapittel 6.2.2).

## **6.2 Registrerte vegfar**

Alle dokumentasjonskjemane fra Statens vegvesen Vegdirektoratet, samt profil- og plantegninger til de 21 vegfarene er i appendiks I.

### **6.2.1 Området mellom Sørmele, Nøss og Bjørnskinn**



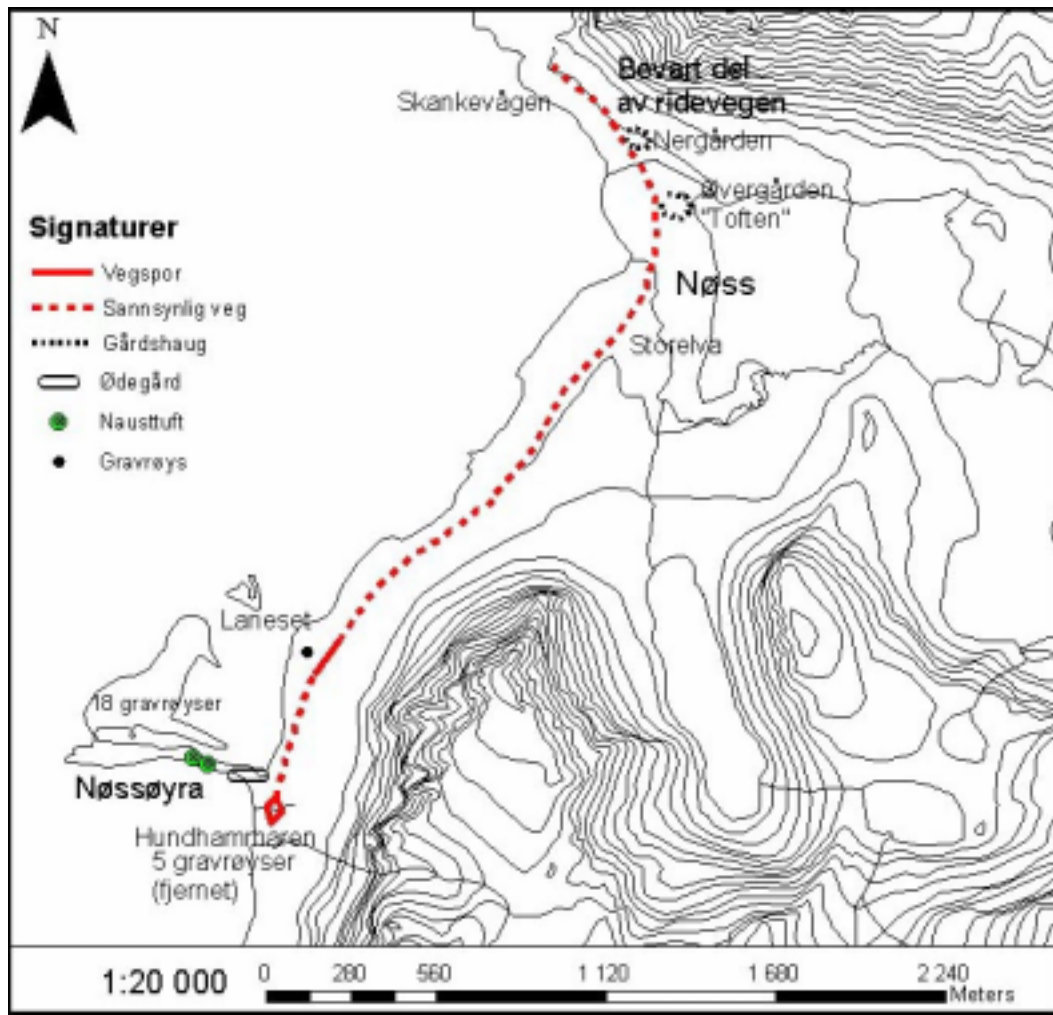
Figur 10 Området mellom Sørmele, Nøss og Bjørnskinn. Vegfar 1 og 2 (og deler av vegfar 4). GIS-kart av Kjersti Jacobsen

**Vegfar 1** (figur 10) Sletten – Harrågen: parsell nr. 20. Øk-kart EE 256-5-1, EE 256-5-3 og EE 257-5-3.

Vegfaret starter ved Sletten (g.nr.6/2) nord for Sørmele. Et svakt vegspor går NØ over langs høydedraget forbi to gravhauger (R7). På det samme høydedraget ligger tre nyregistrerte hustuffer fra jern- og middelalderen. Videre NØ over fra disse tuftene leder en meget kraftig markert hulveg ned fra høydedraget. En sti starter ved bunnen av høydedraget øst for hulvegen. Stien leder NNØ - over i ca 250 m. Stien blir umulig å følge ved grensen mot g.nr 6/b.nr.1, fordi marken er hard. Over Einsletta går det en sti NNØ over. Nord for Einsletta leder en traktorveg nordover langs strandkanten. Parallelt med traktorvegen har det vært lett å ri. Det går også enkelte parallelle stier langs traktorvegen på begge sider av denne. Over bekken ved Sandhågen leder to hulveger fra bekken og opp på nord- og sørsiden. Vi foretok en mindre undersøkelse i

elva, ettersom den inneholdt fire stokker. Det ble kun befart til bekken ca. 700 m sør for Refsneset. Men traktorvegen leder videre nordover langs strandkanten i samme type terreng. Det ble konstatert at det derfor var fullt mulig å ri videre derfra. Vi befarte videre ved bekken SV for Lakneset på 7/20. Herfra leder en traktorveg NØ over langs strandkanten. Stier, hulveger og nærmest en ferdselskorridor leder parallelt med strandkanten frem til Leirbogen (sør for Harrhågen på 7/17). Ved ferdselskorridoren over 7/1 er stiene opp til 1 m brede og 30 cm dype. Vegfaret regnes som en del av hovedridevegen mellom Sømmela og Nøss. Profil og plantegning 1, 2 og 3 er tegnet (se registreringsskjemaer i appendiks I).

**Vegfar 2** (figur 10) Åknes–Storraet - Bø-Storraet: parsell nr. 21. ØK-kart EE 256-5-1. Stien starter vest for det andre grustaket på fylkesveg 975 (fra Sømmela mot Bø). NØ-over herfra går det flere parallelle stier og krøtterstier langs Åknes-Storraets vestkant. Stiene kan følges der Åknes-Storraet svinger øst- NØ-over inn mot Bø-Storraet. I myrlendt terreng ca. 125 m vest for fylkesveg 974 er det en hulvegstump. Her ble profil 1 lagt. Vegfaret regnes som en del av tverrvegen mellom Sømmela og Bø. Profil og plantegning 1 (se registreringsskjemaer i appendiks I).

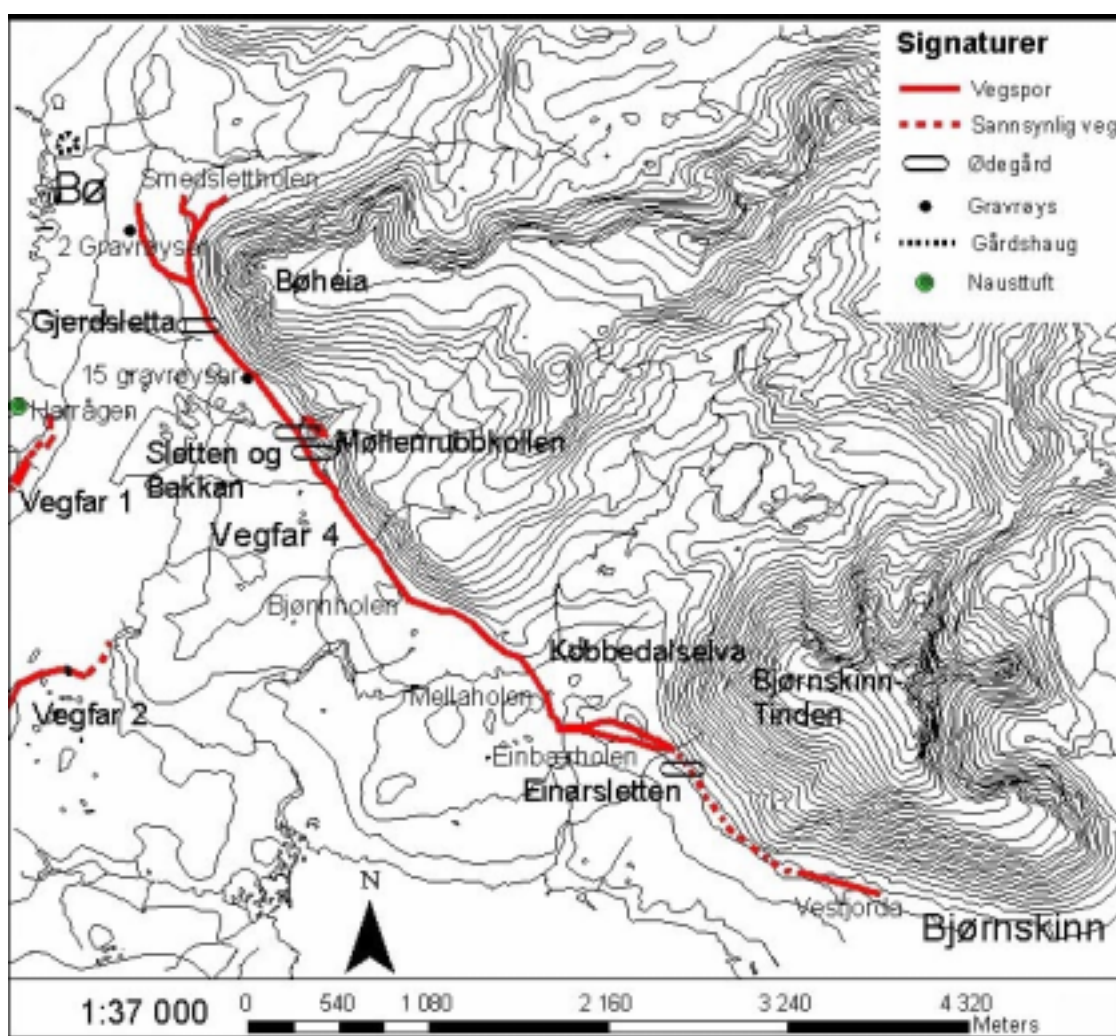


Figur 11 Området mellom Sørmele, Nøss og Bjørnskinn. Vegfar 3. GIS-kart av Kjersti Jacobsen

**Vegfar 3** (figur 11) Hundhammaren - Skankevågen (Nøss): parsell nr. 22. ØK-kart EE 257-5-2 og EE 258-5-4.

Langs hele parsellen er det få tydelige spor etter veger. Bakken er veldig hard og flat, så eventuelle spor vil naturlig være svake. Over 8/29,30,3 hadde vi med oss en kjentmann som viste oss eksakt hvor ridevegen hadde gått (se registreringsskjema i appendiks I). Informanten fortalte at store deler av vegen var utpløyd i forbindelse med jordbruk. I følge informanten startet vegen ved det nordligste huset i Nøss ved Skankevågen. Herfra fortsatte den sørover parallelt med dagens fylkesveg. I Nordre Nøss gikk ridevegen på oversiden (øst) for fylkesvegen. Ved Nergården er det bevart en kort stump av ridevegen, ca. 5 m lang og 2 m bred. På Nergården er det i tillegg en gårdshaug fra jernalderen. Litt lengre sør, ved Øvergården gikk ridevegen forbi gårdshaugen Toften. Denne gårdshaugen er fra middelalderen.

Sør for Storelva fulgte ridevegen strandkanten vest for dagens fylkesveg sørover mot Nøssøyra. Heller ikke her er det noen spor etter vege. På Lanaset ligger det en gravhaug fra jernalderen. Ved Nøssøyra gikk ridevegen forbi en ødegård med tre hustuffer, to nausttuffer og hele 18 gravhauger. Ifølge informant gikk ridevegen videre fra Nøssøyra mot Bø langs fjæra over Bøstranda. Ved Hundhammaren var det spor etter stier. Her har det vært fem gravhauger, men de er alle fjernet. Langs strekningen fra Hundhammaren frem til Bø finnes det ikke noen tydelige spor etter vege fordi bakken er hard. Vegfaret regnes som en del av hovedridevegen mellom Sørmele og Nøss. Fra 1800-tallet omtales den i kart og skriftlige kilder som ridevegen.



Figur 12 Området mellom Sørmele, Nøss og Bjørnskinn. Vegfar 4 (og deler av vegfar 1 og 2). GIS-kart av Kjersti Jacobsen

**Vegfar 4** (figur 12) Bø – Bjørnskinn: parsell nr. 3, 4 og 5. ØK-kart EE-5-4, EE-256-5-2 og EE-256-5-1.

Parsell nr. 3: Bø - Sletten/Bakkan.

Det er nærmest umulig å finne den gamle vegen som har gått fra Bø til fjellfoten av Bøheia. Dette området er i dag så oppdyrket at de fleste gamle vegspor er borte. Mest sannsynlig har området mellom Bø og fjellfoten under Bøheia bestått av myr og tørre holer i jern- og middelalderen.

En gjengrodd sti som bærer preg av å ha gått ut av bruk, kan først påtreffes ved Smedslettholen ved munningen av Bødalen ca. 200 m VNV for fjellfoten av Bøheia. Stien går først gjennom utmarksjorder vest for Bukkeskinnet. Rett nord for Gjerdsletta dreier stien mot fjellfoten av Bøheia, sørøstover mot ødegårdene Sletten og Bakkan. Etter at stien følger fjellfoten er det myr på nedsiden og fjellet skråner bratt oppover på oversiden. 100 m sør for der stien starter går den mellom to gravhauger fra jernalderen. Stien går også forbi Gjerdsletta ødegård som ligger langs fjellfoten, nordøst for Bøsvingen. Ødegården har to hustuffer og to gravhauger fra jernalderen. Mellom Gjerdsletta ødegård og Sletten og Bakkan ligger det et stort gravfelt langs med stien. Her er det registrert 15 gravrøyser fra jernalderen og en hustuft av uvisst alder. Stien fortsetter langs fjellfoten og inn på området der Sletten og Bakkan ligger. Disse er blant de største og best bevarte ødegårdene i hele Nord-Norge. De har ca. tjue hustuffer fra jern- og middelalder. I tillegg er det seksten gravrøyser, rydningsrøyser, åkerrein, stein- og torvgjerder på området (Bjerck 1993).

Enkelte steder er stien vanskelige å følge. Men andre steder går det flere, parallelle stier (opp til fire). Ingen steder langs vegfaret bærer stien preg av å være hulveg. Dette kan være fordi underlaget er for hardt, med mye steiner i bunnen. Dessuten virker flere partier av vegfaret vanskelig og krunglete når det gjelder ridning.

Parsell nr. 4: Sletten/Bakkan - Einbærholmyran.

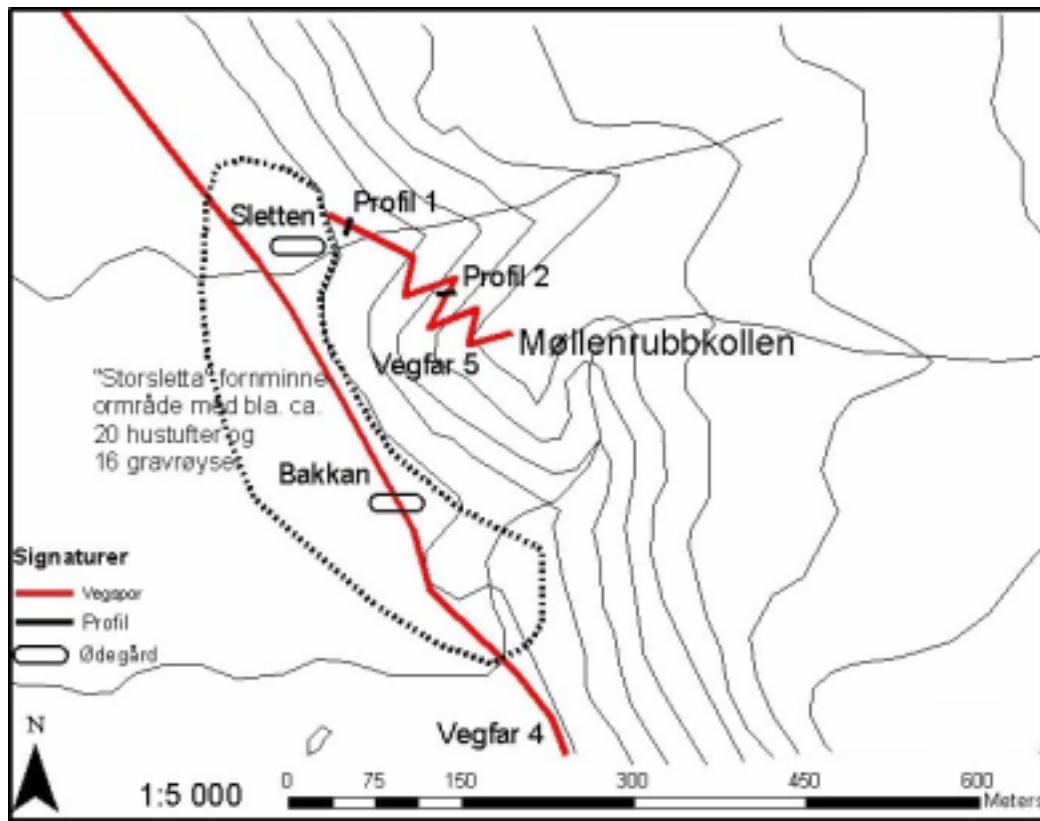
Stien(e) går fra de to ødegårdene, sørøst over langs fjellfoten av Klefterskottskollen og Reinstifjellet. Ifølge et vegvesenkart fra 1891 skulle det gå en rideveg herfra og frem til Bjørnskinn. Stien virker godt egnet til å ri på. Underlaget er imidlertid hardt også her, slik at sporene etter en eventuell veg er svake. Stien følger fjellfoten helt til

Kobbedalselva ved Nerdalsplassen. Stien blir på enkelte plasser overlagret av en moderne veg, slik at den blir vanskelig å følge. Øst for Bjønnholen overlages stien av en annen moderne skogsveg som er 3-4 m bred. Den skjuler derfor eventuelle spor av stien. Det går imidlertid andre, smalere stier på hver side av vegen. Denne skogsvegen følger fjellfoten frem til broen over Kobbedalselva, rett sør for Nerdalsplassen. Nerdalsplassen har en hustuft fra jernalderen og to hustufter fra middelalderen.

#### Parsell nr. 5: Einbærholmyran - Bjørnskinn.

Sør for broen over Kobbedalselva går en godt markert sti videre sørøst over langs Mellaholen. Denne stien kan følges videre mot øst, over toppen av Einebærholen og gjennom glissen granskog. Øst for Einebærholen går stien inn i nesten ugjennomtrengelig granskog langs fjellfoten av Bjørnskinntinden. I denne granskogen langs den nå svake stien, ligger ødegården Einarsletta. Ødegården har kun en hustuft og fem gravhauger. En godt markert sti kan først påtreffes rett sør for Einarslettbekken, hvor løvskogen igjen dominerer. 100 m øst for ødegården på Einarsletta var det en stein langs stien som kan være en "kvilstein". Steinen var flat på toppen og fin å sitte på, og i en halvmåne rundt steinen er det en grøft. Stien fortsetter videre langs fjellfoten av Bjørnskinntinden til den ender ved et stort steingjerde vest for Vesterjorda på Bjørnskinn (på 10/3 og 10/3). Øst for steingjerdet er marken frem til Bjørnskinn kirke oppdyrket slik at sporene etter den gamle stien er visket ut. Ved gården Solberg på Bjørnskinn er det en gårdshaug fra middelalderen. Det har også vært en rekke gravhauger på Bjørnskinn, men de er alle forsvunnet som følge av dyrking. Ingen steder langs vegfaret bærer stien(e) preg av å være hulveg. Vegfaret regnes som tverrveg mellom Bø og Bjørnskinn, men deler av det kan ha fungert som hovedveg mellom øst og vest.





Figur 13 Området mellom Sørnø, Nøss og Bjørnskinn. Vegfar 5 (og deler av vegfar 4). GIS-kart av Kjersti Jacobsen

**Vegfar 5** (figur 13) Sletten – Møllenrubbkollen: parsell nr. 1. ØK-kart nr. EE 257-5-4.

Hulvegssystemet starter på nordsiden av elva ved Sletten Ødegård med en godt markert hulvegstump (profil 1). Det går i retning ØSØ oppover mot toppen av Møllenrubbkollen. Flere dype hulveger går på kryss og tvers i et sikksakk-mønster oppover den bratte skråningen. Hulvegene er fra ca. 40 cm til 80 cm dype. Bredden varierer fra 90 cm til 140 cm. Flere av hulvegene kan være mye dypere og bredere enn profil 1, men det er veldig tidkrevende å måle dem alle. Hulvegernes lengde er vanskelig å måle, ettersom de går på kryss og tvers. Men samlet lengde fra der hvor vegsystemet starter og opp til toppen er ca. 200 m. En lokal informant fortalte at nordlandskyr, som ble tatt opp på fjellet for å beite, dannet disse hulvegene fra 1800- og frem til midten av 1900-tallet. Informanten hadde selv vært med på kusleppet. Hun fortalte dessuten at hulvegene hadde vært mye sterkere for bare ti år siden. Vegfaret regnes som driftsveg for ødegårdene Sletten og Bakkan. Profil og planskisse 1 og 2 (se registreringsskjema i appendiks I).

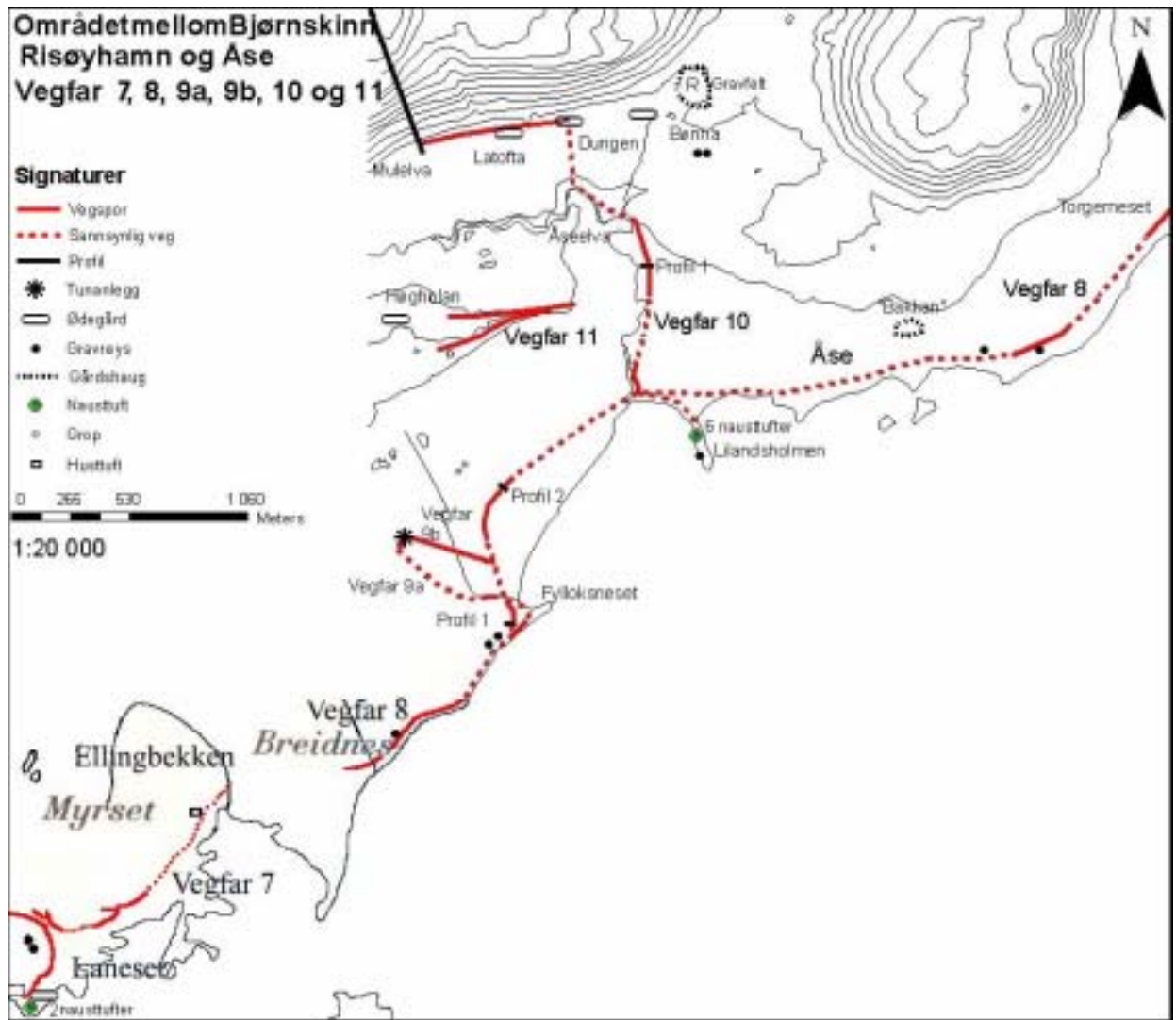
## 6.2.2 Området mellom Bjørnskinn, Risøyhamn og Åse



Figur 14 Området mellom Bjørnskinn, Risøyhamn og Åse. Vegfar 6. M711-kart med endringer av Kjersti Jacobsen

**Vegfar 6** (figur 14) Stumpsteinraet – Riarraet: parsell nr. 26. ØK-kart nr. EF 256-5-3.

Vegfaret starter i vestenden av Stumpsteinraet, ca 20 m øst for fylkesveg 822 (10/sameie). Her går det en grøft/(hulveg) østover. Etter ca. 20 m går grøften over i en 6 m bred korridor, som leder østover over Stumpsteinraet. Korridoren har voller på begge sider av vegbanen. Mangel på vegetasjon i vegbanen indikerer at vegen er ganske ny. En sti går SØ over fra Stumpsteinraet mot Riarraet. Enkelte steder forsvinner stien, for så å ha karakter av hulvegstumper ned mot en myr (10/sameie). På 9/63 går en liten stump av en terrassert veg ned mot myra i SØ. Ved grøfta nord for Riarraet leder tre små hulvegstumper opp på raet på 9/16. Langs Riarraet kan spor etter stier først påtreffes øst for det østligste huset på 9/7. Herfra leder en godt markert sti østover i 25 m for så å forsvinne. Etter ca. 300 m treffer vi igjen på en gjengrodd sti som leder østover i 100 m mot husene på 9/18. Her svinger stien SØ-over og følger parallelt med adkomstvegen til husene på 9/18. Parsellen regnes som en del av hovedridevegen mellom Bjørnskinn og Risøyhamn.



Figur 15 Området mellom Bjørnskinn, Risøyhamn og Åse. Vegfar 7, 8, 9a, 9b, 10, og 11. GIS-kart av Kjersti Jacobsen

**Vegfar 7** (figur 15) Sletten ved Laneset – Ellingbekken: parsell nr. 27. ØK-kart nr. EF 256-5-4.

Vegfaret starter i sørenden av løvskogen på 9/4, og går sørover langs en tørrhol i myra. I sørenden av tørrholen går det to til dels parallelle stier. Den sydligste går fra NV mot SØ. Denne ender opp på en odde på Laneset. Her er det en ødegård, to nausttuffer og to gravrøys. Den nordligste av stiene går fra NV mot øst. I vestenden av 9/38 lar stien seg ikke følge på grunn av høy vegetasjon. Øst for grøfta på 9/38 kan stien igjen sees, ledende NØ- over inn i traktorvegen på 9/59. Her passerer vegfaret en hustuft. Videre NØ- over forsvinner igjen sporene etter stier langs resten av parsellen. Dette på grunn av høy vegetasjon og oppdyrking. Vi konstaterer at det har vært lett å ri her. Parsellen regnes som en del av hovedridevegen langs østsiden av Andøya.

**Vegfar 8** (figur 15) Breineset – Torgerneset: parsell nr. 8 og 9. ØK-kart nr. EF-256-5-2, EF 256-5-4 og EG 256-5-1.

**Parsell nr. 8:** Breineset - Fylloksneset

Vegfaret starter ved roten av Breineset øst for grøfta mellom 21/57 og 21/27. Her er det en gravrøys nord for vegfaret. Herfra går vegen østover, for så å dreie NØ over langs strandkanten (strandvoll) mot Fylloksneset. Vegen har karakter av å være nærmest oppbygd, med lavere terreng på sidene over 21/57. Gjennom deler av 21/78 går det flere parallelle vegspor. Gjennom 21/1, i udyrka mark, har vegen karakter av hulveg. Dette hulvegsporet fortsetter i ca. 50 m. Bredden er 40 cm og dybden inntil 20 cm. Over 21/65,67,31 og deler av 21/100 er det dyrket mark, slik at vegsporene blir utydelige. Vegen deler seg i to spor rett NØ for to gravrøysar. Nord for grøfta der de to vegsporene møtes på 21/43, kan kun svake spor følges nordover gjennom 21/66. Fra 21/69 kan igjen gode spor etter vegen følges NØ over, til den blir ødelagt av et boligfelt på 21/9. Profil 1 og 2 og plantegninger (se registreringsskjemaer i appendiks D).

**Parsell nr. 9:** Øra - Torgerneset

Over Lilandsholmen passerer vegfaret seks nausttuffer og en gravrøys. Vegfaret er ikke synlig i terrenget før fra gjerdet mellom 21/7 og 21/17. Vegen kan sees frem til begynnelsen av 21/18. Over store deler av 21/18 og til gjerdet mellom 21/1 og 21/49, er det ikke mulig å se vegen, bortsett fra at vegetasjonen er annerledes i et belte på ca. 4 m i bredden. Gjennom hele 21/49 kan vegen igjen sees som tydelige furer som antas å stamme fra ridevegen. Fra 21/37 blir det igjen umulig å se vegen på grunn av oppdyrking og høy vegetasjon. På et kart over Åse fra 1883 er ridevegen gjennom bygda tegnet inn. Derfor er vegfaret stiplet inn på GIS-kartet, selv om få vegspor var synlige langs denne store strekningen. Vegfaret passerer gårdshaugen Bakkan på Åse. En informnt viser oss hvor ridevegen har gått fra Åse mot Torgerneset. Langs denne biten passerer vegfaret to gravrøysar. Vegfaret regnes som en del av hovedridevegen langs østsiden av Andøya.

**Vegfarene 9a og 9b** (figur 15) Tunanleggets veger til Fylloksneset: parsell nr. 10 og 11. ØK-kart nr. EG 256-5-1.

**Parsell nr. 10:** Tunanlegget på Åse (vest) - Fylloksneset.

Vegfaret starter VSV for tunanlegget på Åse. Her er det en myrstrekning på ca. 25 m mellom tunanlegget og et ra, som går i retning N- SØ, langsmed tunanlegget og nesten ned til Fylloksneset. Ved bruk av jordbor i dette myrpartiet ble det lokalisert treverk på ca. 50 cm dybde, i et område på ca. 4 x 2 m. Myra er ellers fra 70 cm til 90 cm dyp. Dette ble sett på som mulig spor etter en kavelbro (se utgravingsresultater fra tunanlegget i 6.3 og profil og plantegninger i appendiks II). Der den eventuelle vegen ville gått langsmed raet ned til Fylloksneset, er det i dag anlagt en bred gårdsveg, som dekker eventuelle spor etter vegen. Der raet slutter er det grunn myr, før det igjen er en god rygg østover mot Fylloksneset. Her kan vi igjen støte på en hulveg som leder ned til neset. Denne deler seg etter hvert i to løp. Det ene fortsetter SØ over ned til Fylloksneset, mens det andre går sørover og SSV over i retning strandkanten. Vegfaret regnes som en driftsveg fra tunanlegget på Åse og ned til strandkanten ved Fylloksneset, der naustene kan ha ligget.

Parsell nr.11: Tunanlegget på Åse (øst) - Fylloksneset.

Det finnes få spor etter veg langs tørrholen som leder SØ over fra tunanlegget på Åse fordi undergrunnen er hard og steinete. Myra på 21/66 er veldig grunn (30 til 40 cm dyp lyng/mosedekke), og det har vært lett å gå og ri her videre SØ over mot stranda. Det som på ØK-kartet ser ut som et tjern (på 21/66) er egentlig et moderne masseuttak. Det har altså vært enkelt å ta seg frem hele vegen fra stranda til tunanlegget langs tørrholen, men ingen tydelige spor etter veger er å finne langs strekningen. Vegfaret regnes allikevel som en driftsveg fra tunanlegget på Åse og ned til strandkanten ved Fylloksneset, der naustene kan ha ligget, samt til bebyggelsen på Åse. Vi går ut fra at dette kan ha vært hovedadkomstvegen til tunanlegget, fordi det var myr på alle andre kanter.

**Vegfar 10** (figur 15) Latofta - Dungen/Bønna – Lilandsholmen: parsell nr. 7. ØK-kart nr. EG 257-5-3 og EG 256-5-1.

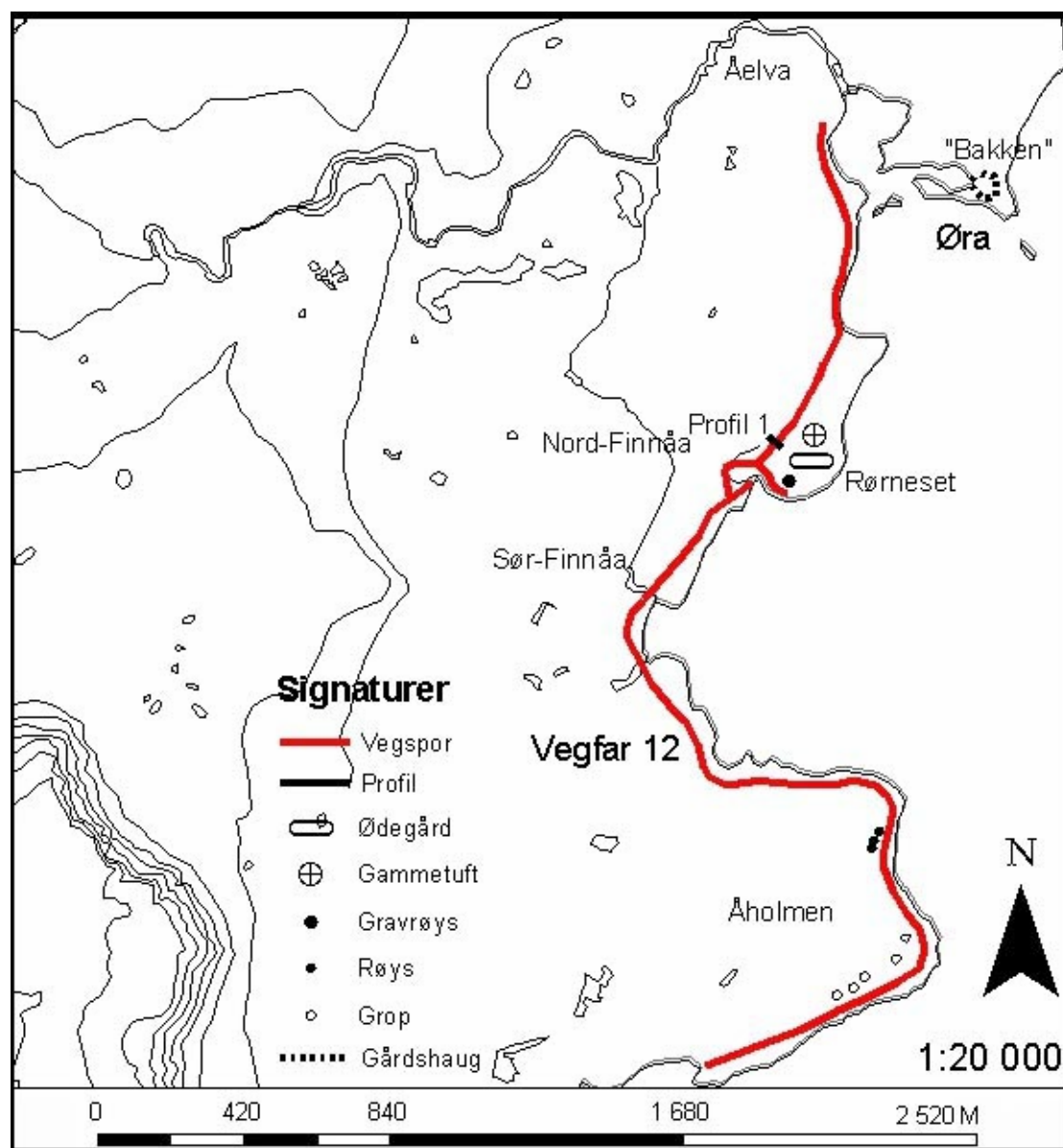
Parsell nr. 7: Latofta - Dungen/Bønna - Lilandsholmen.

Vegfaret starter vest for Mulelva på 21/40. Herfra går en sti vestover forbi Latofta ødegård og videre til Dungen ødegård. Mellom Dungen og sørver mot Åselva ble ingen stier funnet. En sti påtreffes nord for Åselva der elva svinger på 21/67,19,100. Langs elva sørover mot Bekkan er det stier på begge sider av elva. Det kan virke som

om man har krysset Åseelva der hvor det blir myr. På østsiden av Åseelva, sør for Bekkan på 21/31, er det flere parallelle hulveger orientert N-S langs en tørrrygg. Her ble profil 1 tatt. Sør for masseuttaket på 21/33, leder flere tydelige hulveger sørover i ca. 60 m. I løvskogen på 21/sameie, sør for der hulevegene slutter, kan kun svakere markerte stier følges langs elva. Først etter ca. 100 m kan en godt markert sti påtreffes. Denne leder fra løvskogen og sørover langs Tørrvadet. Stien ender ved huset øst for elvemunningen på 21/sameie. Fra broen over Åseelva og videre ØSØ over til Lilandsholmen er det umulig å finne spor etter veger, ettersom marken er oppdyrket. Vegfaret regnes som både driftsveg og tverrveg mellom Latofta og Dungen/Bønna og naustene på Lilandsholmen. Profil og plantegning 1 (se registreringsskjema i appendiks I).

**Vegfar 11** (figur 15) Holsraet – Høgholan: parsell nr. 13. ØK-kart nr. EG 256-5-1. Vegfaret starter ca. 100 m SV for masseuttaket på 21/sameie (Åse). Oppe på raet, som går i retning Ø-V, er det flere stier som stedvis går over i hulveger. Disse stiene har både røtter og trestammer i bunnen. På nedsiden av raet i sør går det mindre markerte stier. En av disse munner ut i en traktorveg. Både stiene på toppen og på nedsiden av raet forsvinner inn i et meget tett granskogbelte nord for Høgholan ødegård. Vegfaret regnes som en del av driftsvegen til Høgholan ødegård.

### 6.2.3 Området mellom Åse og Stikkså



Figur 16 Området mellom Åse og Stikkså. Vegfar12. GIS-kart av Kjersti Jacobsen

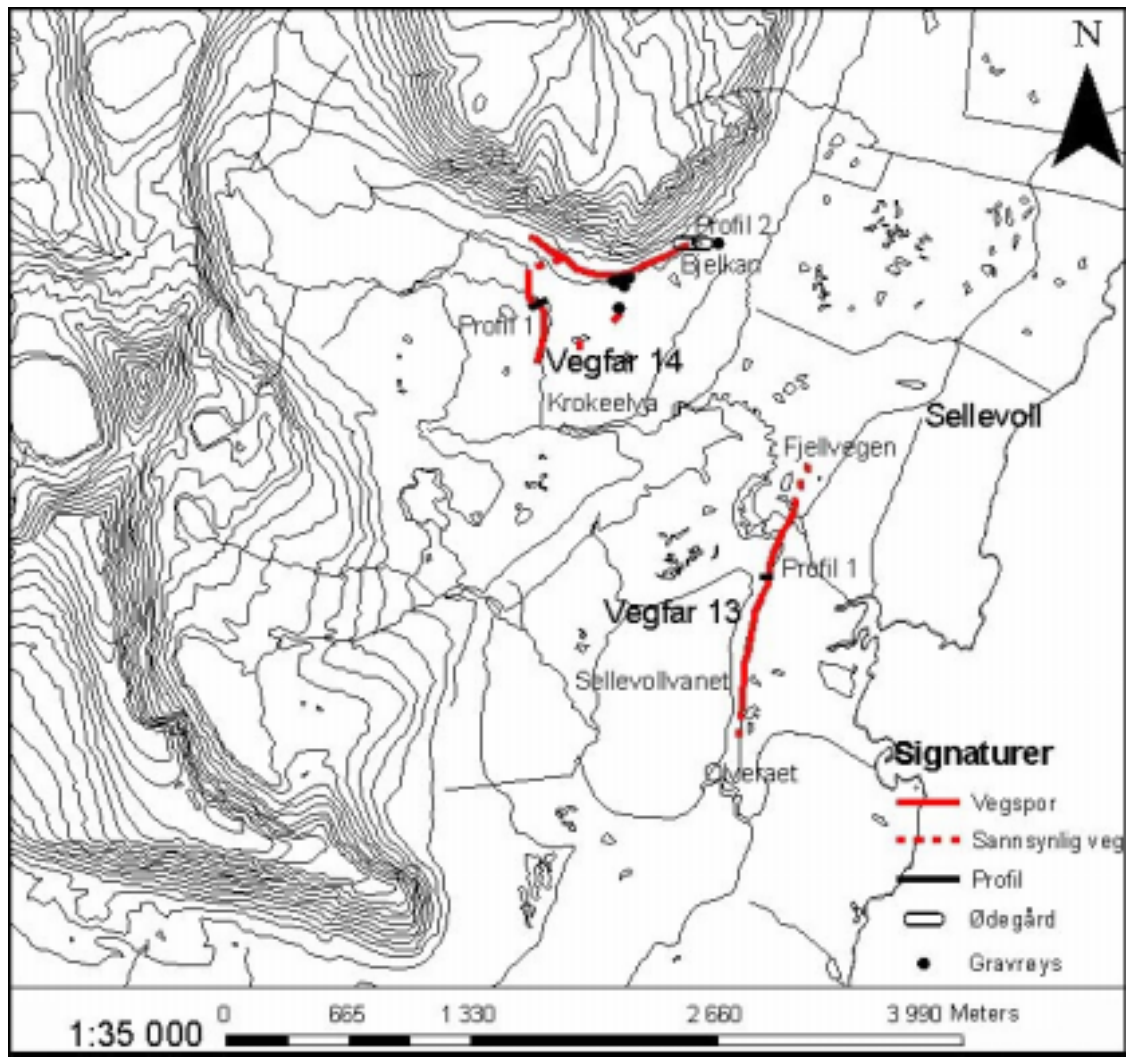
**Vegfar 12** (figur 16) Åholmen - Åelvas munning: parsell nr. 28. ØK-kart nr. EG 257-5-4 og EG 257-5-2.

Det går en traktorveg langs store deler av Åholmens strandkant. Parallelt med traktorvegen går det enkelte gode hulvegløp, samt vegetasjonskontraster som indikerer eldre veg. Mellom Kjosens og Sør-Finnåa er det tydelige spor etter ridevegen. Sporene er tydelige nordover mot Nord-Finnåa. Omtrent 100 m sør for der Nord-Finnåa svinger, blir sporene etter vege borte. Øst for Nord-Finnåa går en godt markert sti mot fjæra og langs etter denne. Vegsporene blir igjen veldig tydelig nord

for elvemunningen til Nord-Finnåa. Veggen leder NØ over Rørneset, her leder inn den i traseen til traktorvegen som går på langs over Rørneset. Der ridevegen går sammen med traktorvegen på 22/8, blir sporene etter den gamle veggen borte. Ingen spor av ridevegen er å se parallelt med traktorvegen frem til munningen av Åelva. Det ble konstatert at det har vært lett å ri her. Vegfareet regnes som en del av hovedridevegen langs østsiden av Andøya. Profil og plantegning 1 (se registreringsskjema i appendiks I).

**Vegfar 13** (figur 17) Fjellvegen – Olveraet: parsell nr. 16. ØK-kart nr. EG 258-5-4. Vegfareet starter ved fra grustaket langs skogsveien mellom Bjelkan og Sellevold (dele mellom gr.nr 25/br.nr 1, gr.nr. 25/br. nr. 5 og gr. nr. 25/br. nr. 33). En sti leder SV over og gjennom myr, til den ender opp 50 m nord for kant av masseuttak ved Olveraet i nord. Gjennom myra, mellom grustaket og Olveraet, er det vanskelig å følge stiforløpet på grunn av mye gammel torvuttakning. Oppe på Olveraet i retning SSV kan det følges dels parallelle stier. Enkelte av disse stiene er opptråkket med jord opp i dagen i bunnen. Noen av stiene har gressbunn og er ikke i bruk. Et meget stort masseuttak (ikke markert på ØK-kart) ca. 50 m nord for der hvor det smale masseuttaket slutter på Olveraet, visker ut alle spor etter stier og eventuelle hulveger. Dessuten gjør veggen fram til masseuttaket sitt til å slette ut spor etter den gamle stien. Vegfareet regnes som et alternativt løp av ridevegen langs østsiden av Andøya. Profil og plantegning 1 (se registreringsskjema i appendiks I).



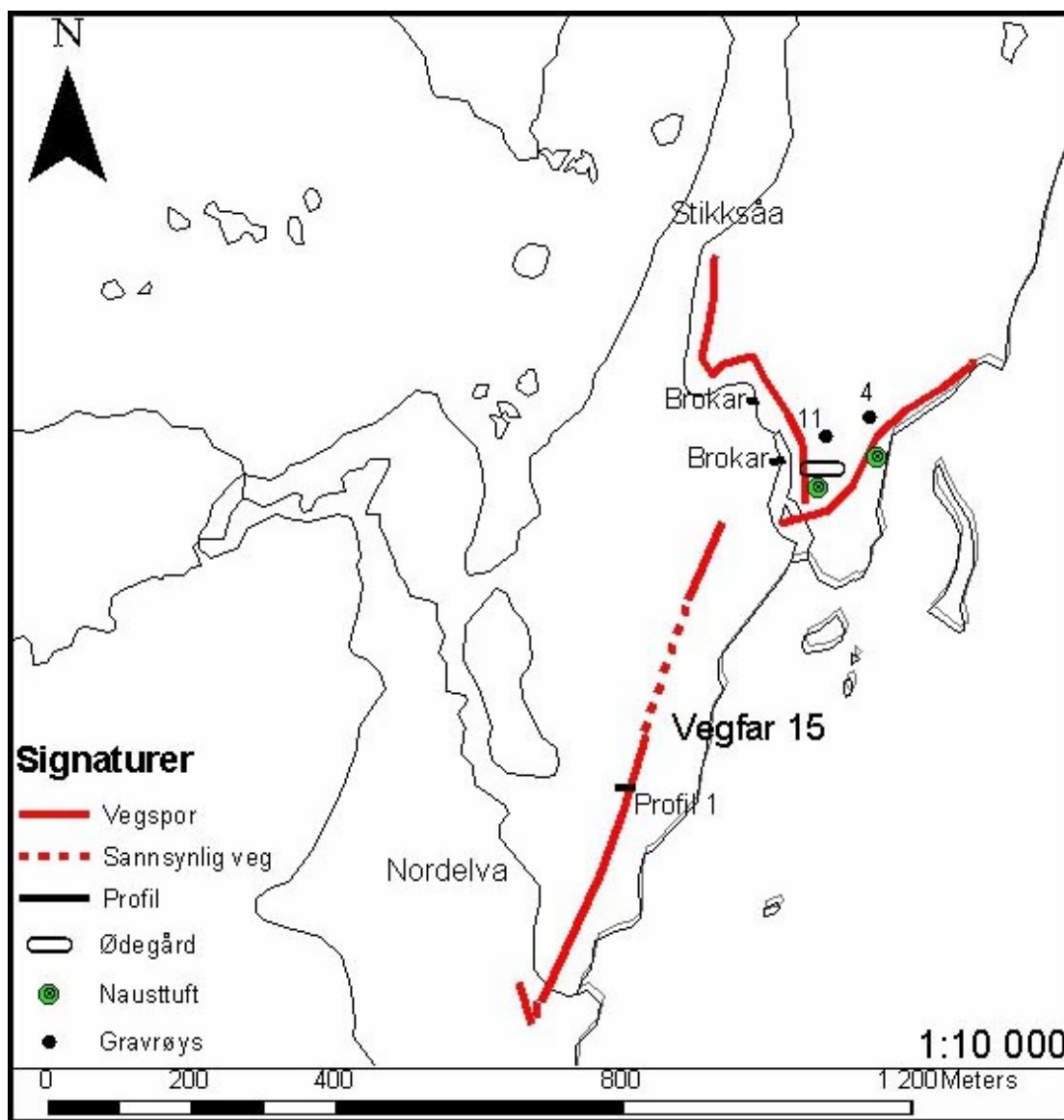


Figur 17 Området mellom Åse og Stikkså. Vegfar 13 og 14. GIS-kart av Kjersti Jacobsen

**Vegfar 14** (figur 17) Bjelkan (Sellevolldalen) – Krokeelva: parsell nr. 15. ØK-kart nr. EG 258-5-2.

Vegfaret starter NV for Bjelkan ødegård. Her går det stier langs fjellfoten fra vest mot øst. Disse er framdeles i bruk av folk og fe. Parallele stier lavere i terrenget har derimot underlag ev gress, og er ikke i bruk. Det er flere områder med meget tett granskog, noe som gjør det umulig å følge stiforløpet sammenhengende langs fjellfoten mot Sellevolddalen. Vi forsøkte å fine et kryssingspunkt SV over fra fjellfoten og over til en sidearm av Krokeelva. Det ble ikke funnet noe klart sammenhengene løp på strekningen over til fast mark langs sidearmen. Langs sidearmen til Krokeelva og Krokeelva i retning sør, ble det funnet stier og stumper av stier på begge sider av elveløpet. Stiene må antas å representere tråkk etter folk og fe.

Vegfaret regnes som en tverrveg eller driftsveg for Bjelkan ødegård. Profil og plantegning 1 og 2 av hulveg på Bjelkan ødegård (se registreringsskjema i appendiks D).



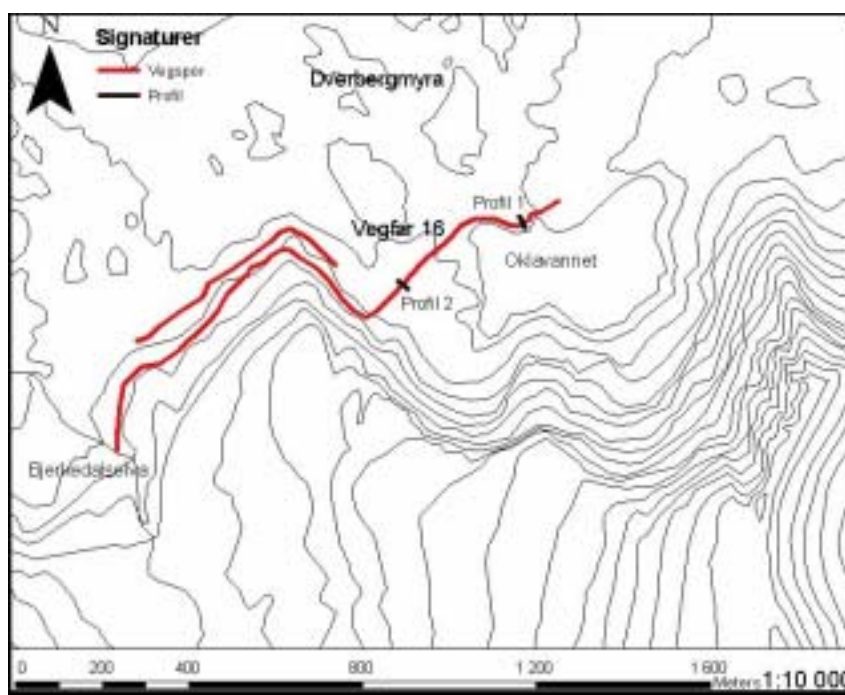
Figur 18 Området mellom Åse og Stikksåa. Vegfar 15. GIS-kart av Kjersti Jacobsen

**Vegfar 15** (figur 18) Stikksåa - Nordelvas munning: parsell nr. 29. ØK-kart nr. EJ 261-5-3 og EJ 260-5-1.

Vegfaret starter på østsiden av Stikksåa på 31/28. Det går stier langs hele østsiden av elvebredden SSØ over. Ca. 250 m øst for våningshuset på 31/29 er det store brohoder bygd i gråstein på begge sider av Stikksåa (se registreringsskjema i appendiks). En sti leder fra brohodet på østsiden og videre ØNØ over, gjennom et område med flere

fortidsminner som ødegård, nausttufter og flere gravrøyser. Vi fulgte stien til midt på 31/28, men det går fint å ri langs strandkanten videre nordover. Videre sørover fra brohodene (50 m) er det et mulig vadested. Omtrent 10 m sør for vadestedet er det to mindre brohoder i form av steinsamlinger som stikker ut i elva. På vestsiden av Stikksåa, ved det store brohodet, befarte vi videre sørover mot Ramså. Over 30/9 i dyrka mark, er det vegetasjonsskille orientert N-S. På 30/7 er det flere godt markerte spor etter stier og hulveger. Disse vegene går på nedsiden (øst) for sandklippene, langs strandkanten. Nordelva er lett å krysse. Det går stier videre sørover, sør for Nordelva. Vegfaret regnes som en del av hovedridevegen langs østsiden av Andøya. Profil og plantegning 1 (se registreringsskjema i appendiks I).

#### 6.2.4 Området mellom Nordmela, Skogvoll og Dverberg



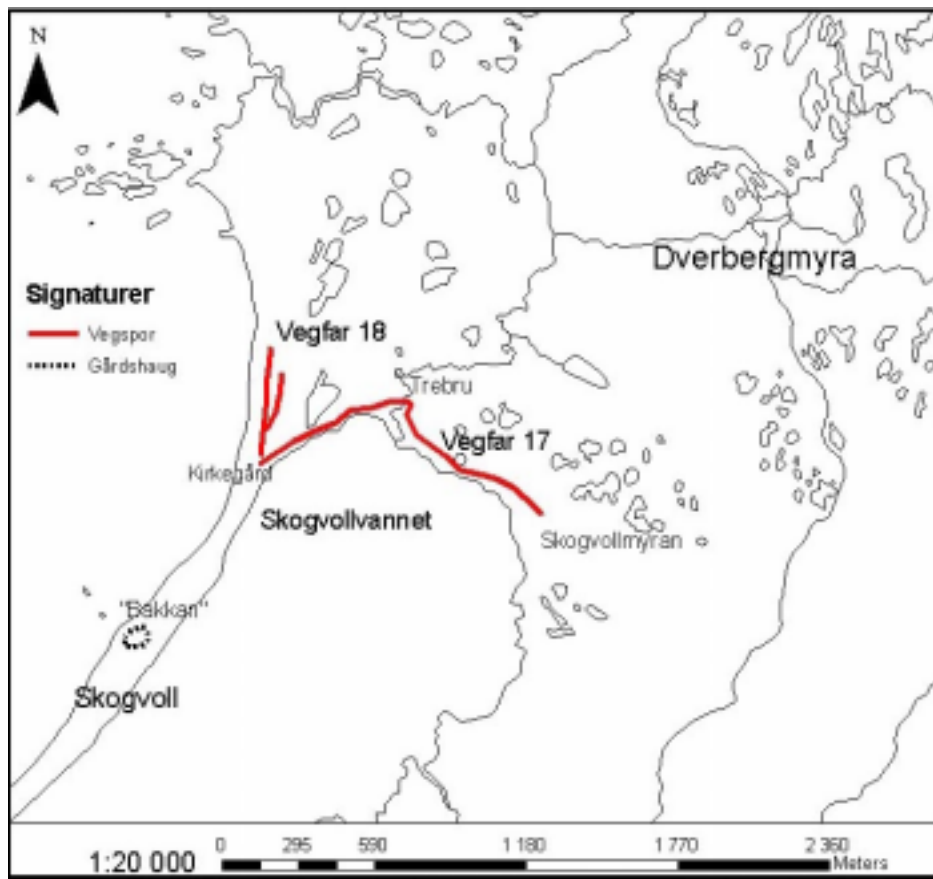
Figur 19 Området mellom Nordmela, Skogvoll og Dverberg. Vegfar 16. GIS-kart av Kjersti Jacobsen

**Vegfar 16** (figur 19 og 21) Oklavatnet – Bjerkedalselva: parsell nr. 14. ØK-kart nr. EG 259-5-3 og EG 259-5-4.

En sti (markert på ØK-kart) starter på nordsiden av Oklavatnet. Ettervert går en hulveg, ca. 150 cm bred og 20 cm dyp, parallelt med denne stien i retning Ø-V. NV for Oklavatnet går det to parallelle grøfter på hver side av stien. Disse grøftene går tre m fra hverandre i ca. 40 m lengde. Vest for grøftvegen (mollvegen) leder stien rett ut i myra og kan ikke følges, før den igjen leder opp på en tørr hol i form av en

hulvegstump. Stien kan følges gjennom hele denne tørre holen fra øst til vest, før den igjen leder ut i myr. Det ble ikke påvist trevirke ved stikking i de to korte myrpartiene (ca. 15- 20 m) på hver side av holen (se nærmere forklaring under). Vest for den plassen stien slutter i myra, kan den igjen treffes på langs fjellfoten. Her leder den VNV over for så å følge fjellfoten etter som den dreier. Langs hele denne strekningen fram til Bjerkadalselva kan to parallelle stier følges. En sti på oversiden, i skrånende terreng langs fjellfoten, og en på nedsiden ute i myra. Det antas at den øverste har vært i bruk i vått høst- og vårvær og den nederste til bruk i tørre somre.

Det ble nøye stukket med jordbor på de to korte myrpartiene (nevnt over) (se fig 24 side 106). I det østligste området fant vi ingen spor etter konstruksjon. I det vestligste området fant vi i et belte med steiner på ca. fire m på langs mellom holene, fra 80- til 90 cm nede i myra. Grus ble påtruffet på omtrent 1 m dybde noen få plasser, mens vi ellers ikke kom ned til bunnen andre steder. På vestsiden av myra ble det dessuten påtruffet noe treverk i den samme dybden som steinene. Det ble markert 10 treff av stein og ett treff av treverk. Det ble konkludert med at dette kunne være en konstruksjon, men at det var flere forhold som tilsa at det ikke var det. Et forhold var at det også lå stein utenfor dette beltet med stein. Myra kan ha vært generelt steinrik og de steinene vi fikk utslag på var da naturlig plassert. En annen grunn er at myra enkelte steder er en m dyp. Ettersom steinene ligger på fra 80 til 90 cm dybde kan de altså ligge direkte oppå bunnivået. Fra dette kan det tenkes at man ikke trengte å bygge noen konstruksjon, ettersom myra så vidt har blitt dannet på det tidspunktet steinene havnet der. Vegfaret regnes som en del av kirkevegen mellom Nordmela og Dverberg. Profil og plantegning 1 og 2 (se registreringsskjema i appendiks I).



Figur 20 Området mellom Nordmela, Skogvoll og Dverberg. Vegfar 17 og 18. GIS-kart av Kjersti Jacobsen

**Vegfar 17** (figur 20) Kirkegården på Skogvoll – Skogvollmyran: parsell nr. 17a. ØK-kart nr. EG 260-5-3 og EG 260-5-4.

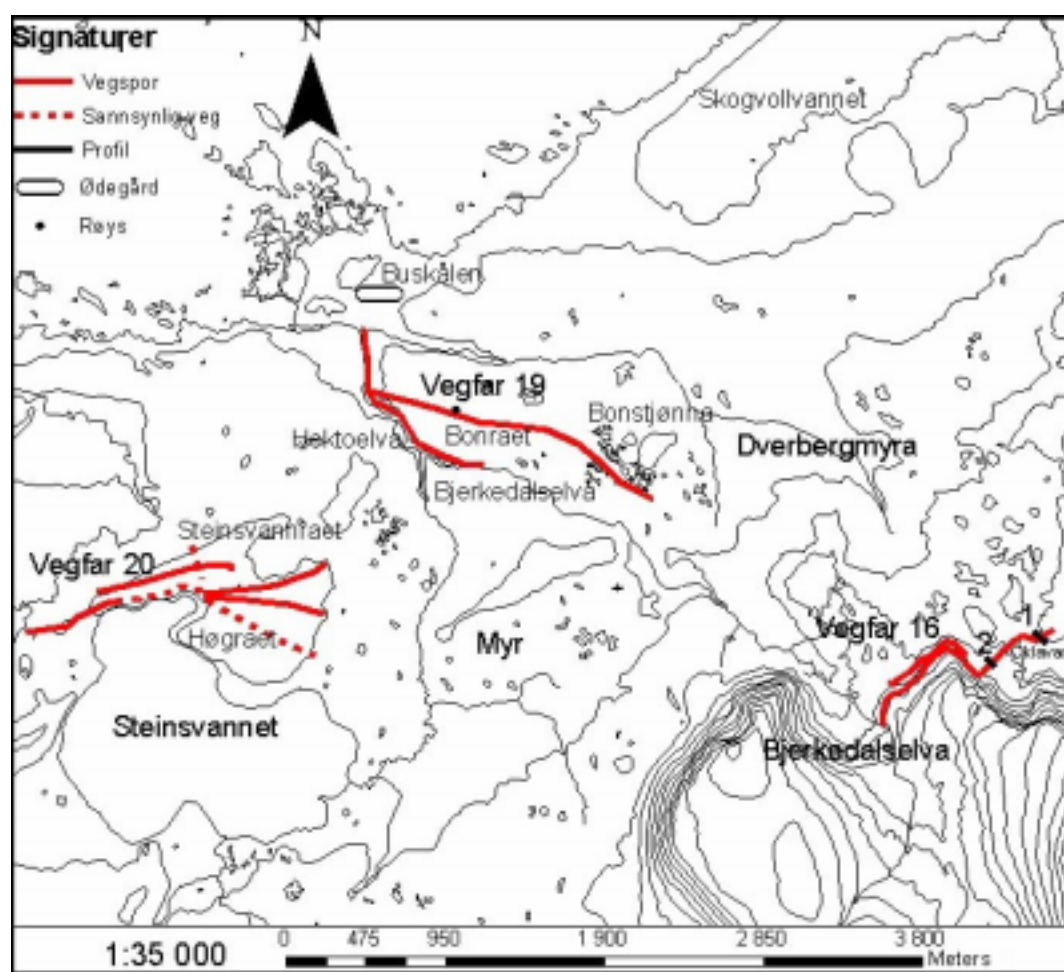
Flere stier ble funnet langs nordenden av Skogvollvannet til brua over Skogvollelva. Både vest og øst for denne elva er det veldig bløt myr og dermed vanskelig fremkommelig for gående. Strekningen må ha vært vanskelig å bruke av gående og ridende om våren og høsten. De fleste av de stiene vi fant stammer sannsynligvis fra traktor, men enkelte har karakter av å være eldre på grunn av tilgroing. Vegfaret regnes som en del av kirkevegen mellom Skogvoll og Dverberg.

**Vegfar 18** (figur 20) Langs Storraet (strandvollen): parsell nr. 17b. ØK-kart nr. EG 260-5-3.

NV for Skogvollvannet gikk det tre parallelle stier nordover mot Stave. Stien etter selve vollen er godt markert. Vi fulgte stien i ca. 300 m langs strandvollen, til den ledet ut i dyrka mark og forsvant på 35/17. Vegfaret regnes som en del av hovedridevegen mellom Skogvoll og Stave.

**Vegfar 19** (figur 21) Hektoelva – Bonstjønna: parsell nr. 18. ØK-kart nr. EF 259-5-2 og EG 259-5-1.

Stien starter sør for fylkesveg 976 på østiden av Nordelva/Hektoelva. En sti følger Hektoelva, for senere å følge Bjerkedalselva. Langs denne stien er det ikke lett å ta seg frem på grunn av myrlendt terreng. Dette gjelder særlig langs Bjerkedalselvas nordside. En annen sti tar av mot ØSØ etter ca. 250 m. Denne stien følger Bonraet. Det ble tatt et mål av stien. Den var 80 cm bred og 20 cm dyp. Stien følger Bonraet ut i den store Dverbergmyra i SØ. Stiene deler seg i to SV for Bonstjønna. Fra dette delingspunktet blir stiene lite tydelige og befaringen blir avsluttet. Det virker nærmest umulig å ta seg frem videre over Dverbergmyra, ettersom den er veldig bløt og dyp (bla. er det flere tjern). Som nevnt over ble strekningen befart på forsommeren da det hadde vært tørke på Andøya i en måned. Vegfarene regnes som en del av kirkevegen mellom Nordmela og Dverberg.

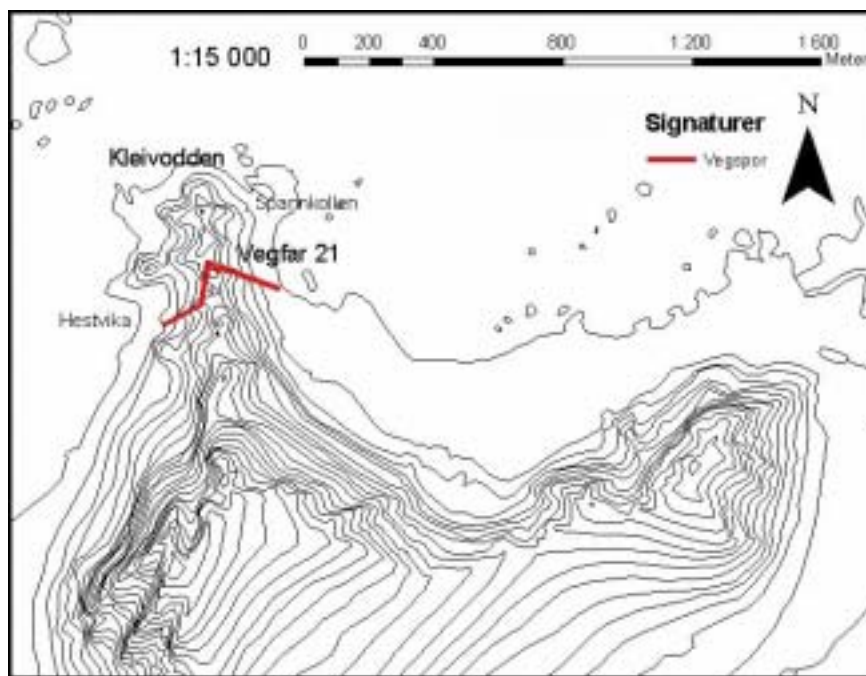


Figur 21 Området mellom Nordmela, Skogvoll og Dverberg. Vegfar 16, 19 og 20.

**Vegfar 20** (figur 21) Steinsvatnet (nord) – Høgraet: parsell nr. 19. ØK-kart nr. EF 259-5-4.

Vegfaret starter fra svingen på fylkesveg 976 mellom 34/84 og 34/13. Det går en sti østover til kanten av Steinsvanet (nord). Enkelte steder langs vannkanten går det flere parallelle stier. På den plassen der stien svinger opp på Høgraet er det spor etter to eldre stier er gjengrodd. Den ene leder NØ over langs Høgraet. Den andre stien leder østover, tilsynelatende ned fra Høgraet. Det er en hulvegstump langs denne stien. De målene som ble tatt av hulvegen viser at den er en m bred og 30 cm dyp. Begge stiene leder ut i de store myrområdene øst for Høgraet. Videre befaringen av vegfaret lar seg ikke gjennomføre, fordi stiene blir usynlige der de leder ut i myra. I tillegg er det svært vanskelig å ta seg frem. Denne myra er veldig dyp og bløt og må nærmest være umulig å ta seg over om våren og om høsten. Vegfaret regnes som en del av kirkevegen mellom Nordmela og Dverberg.

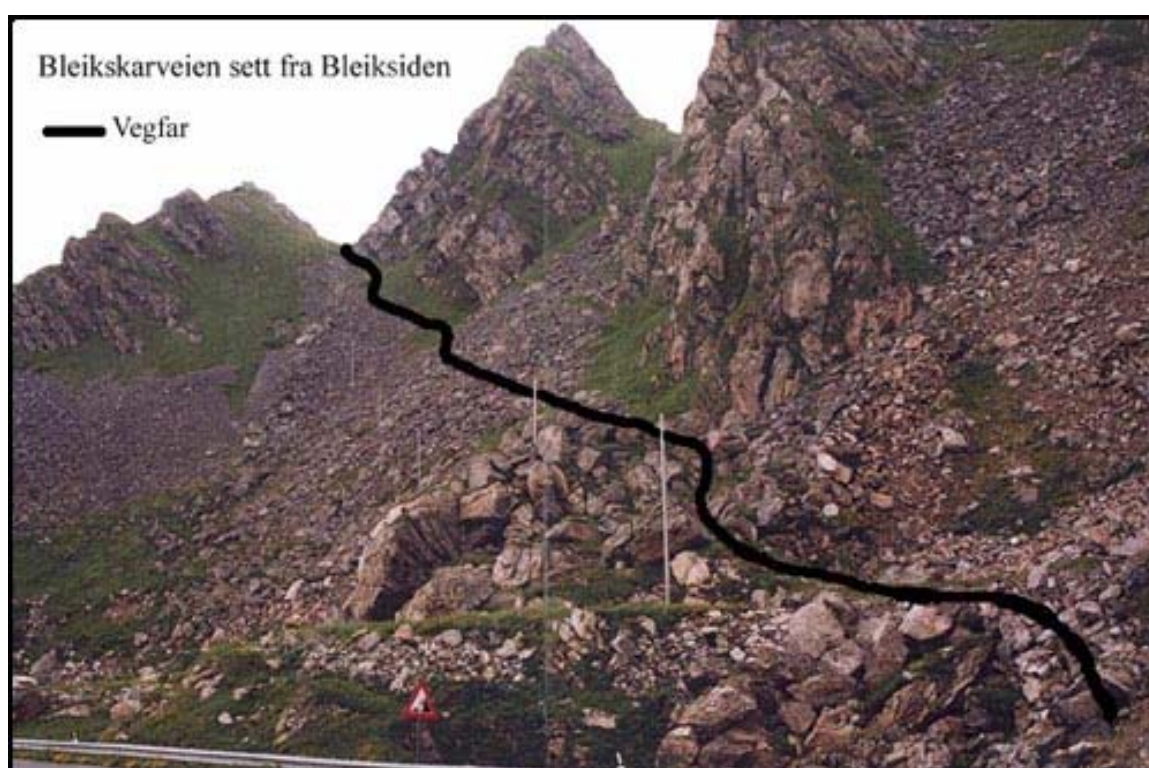
### 6.2.5 Området mellom Bleik og Andenes



Figur 22 Området mellom Bleik og Andenes. Vegfar 21. GIS-kart av Kjersti Jacobsen

**Vegfar 21** (figur 22) Hestvika - Spannkollen (Bleikskarvegen): parsell nr. 30. ØK-kart nr. EH 263-5-4.

Vegfaret kalles Bleikskarvegen. Gjennom befaring ble aldri den rette traseen opp på vestsiden av Kleivodden funnet. En informant pekte ut den rette vegtraseen for oss (pers. med. Torstein Hansen). Denne traseen er tegnet inn på ØK-kart, samt registreringsskjema. Vegfaret starter på vestsiden av Kleivodden ca. 125 m sør for tunnelinnslaget. Herfra går den opp til toppen av Kleivodden (Bleikskaret) (se figur ?). Ned langs østsiden av Kleivodden fant vi den rette traseen. Stien er her 50 cm bred og 30 cm dyp de første 20 meterne. Etter dette forsvinner sporene etter stien, for så igjen å påtreffes ca. 175 m sør for Spannkollen der den overlages av fylkesveg 976. Vegfaret regnes som en del av hovedvegen mellom Bleik og Andenes.



Figur 23 Veg opp Bleikskaret, sett fra Bleik. Foto Torstein Hansen

### 6.3 Utgravningen ved tunanlegget på Åse

I 1998 ble det i området SSV for tunanlegget lokalisert treverk på fem plasser. I 1999 ble det lagt ut et undersøkelsesområde på 5 x 1 m som er orientert SSV- NNØ. Nordenden ligger 1 til 2 m SSV for gavlvollen til tuft 9 (se figur 1 og 2 i appendiks II). Innenfor dette området ble det stukket med jordbor langs fire profiler. Dybden til steril grunn varierte mellom 65 og 90 cm. Det ble lokalisert treverk på fire plasser i



tillegg til de fem utslagene i 1998. Dybden på treverket varierte fra 45 til 55 cm. En del steder ble det påvist stein, men de synes å ligge på grus i bunnen av myra.

Felt A 1 ble åpnet nord i undersøkelsesområdet. Størrelsen på feltet er 1 x 0,6 m. Lag 1 har en dybde på fra 30 til 40 cm. Her ble det påtruffet en del røtter. Ned mot bunnen av lag 1 ble det observert store trestykker under røttene (lag 2). I lag 2 fremkom det mye treverk i sterkt oppløst forfatning. Med jordboret fikk vi kun et utslag på treverk i felt A 1. Noen steder hadde vi følelsen av å gå gjennom råttent tre med jordboret. I de fleste tilfellene har vi gått gjennom treverk uten å merke det. Felt A 1 lag 1 og 2 ble fotografert og nivellert, men ikke plantegnet.

Felt A 1 ble utvidet med 50 cm i øst og vest, samt 40 cm mot nord. Felt A 2 er dermed 2 x 1 m. Lag 1 med røtter ble avdekket, nivellert og fotografert (se figur 3 i appendiks II). Det treførende laget i felt A 2, lag 2 består i hovedsak av stokker på ca. 5 til 10 cm i diameter. Det ble nesten ikke påvist mindre kvister eller neverflak slik som i felt B lag 1. Lag 2 i felt A1 og A 2 ble nivellert, fotografert og tegnet (se figur 4 i appendiks II). Ved nedgraving mot steril sand ble det påtruffet et lag med mye trekull og sand som ligger på torv like over steril grunn. Mengden av trekull og tykkelsen på laget varierer, men er opp til 8-10 cm tykt. Tre trekullprøver (prøve 6-8) ble tatt fra dette kullaget (se figur 5 og 7 i appendiks II). I NØ-delen av felt A 2 er det ikke torv ned mot steril grunn, men mye sand/gytje i det trekullførende laget. Vestprofilen til felt A 2 ble tegnet (se figur 6 i appendiks II). Laget som inneholder trekull, sand og torv er her spesielt tykt. I denne profilen er det bare en råttentrepinne som er synlig, og det treførende laget tegner seg ikke som et klart nivå i profilen.

Nordprofilen til felt A 2 ble tegnet (se figur 7 i appendiks II). I laget med myratorv hvor treverket ligger, er det flere fargenyanser. Laget med trekull kan påvises sammenhengende i profilen. Dette laget inneholder tydelig en del sand. Noe treverk er synlig i profilen, men det treførende laget tegner seg ikke som et tydelig lag i profilen.

For å få en avgrensning av det treførende lag 2, ble felt A 2 utvidet vestover (felt A3) (se figur 8 og 10 i appendiks II). Det ble nødvendig å gå hele 1,30 m vestover før det ble fritt for treverk i lag 2. Lag 1 ble ikke dokumentert i denne utvidelsen, men røttene

fra lag 1 går delvis ned i lag 2. Røttene i lag 1 har klart mindre preg av forråtnelse enn treverket i lag 2. I felt A 3 lag 2 ble de største stokkene i hele utgravningen funnet (se figur 9 i appendiks II). Det ble tatt prøver av never oppå den største stokken (funn 9). Sikre huggespor kunne ikke identifiseres på stokkene, men to sannsynlige avhugninger er markert på plantegningen. Det hadde trengt inn røtter fra lag 1 ned i lag 2. Den største av stokkene, den det ble tatt neverprøve fra, virket nærmest flattråkket. Denne stokken hadde kun få opprånede trefibere bevart.

Den vestre delen av felt A 3, er på plantegningen av lag 2 fri for treverk. Her framkom det ved nedgraving fra lag 2 til lag 3 (trekullag) enkelte pinner/røtter i torvlagene. Ingen større stokker ble funnet i vestre delen av felt A 3. Overflaten til lag 3 (trekullag) er svært ujevn (se figur 12 og 13 i appendiks II). Gjennom dokumentasjon av steril bunn fremgår det at undergrunnen er veldig ujevn i felt A 3 (se figur 11 i appendiks II). På grunn av forskjellige tykkelser i toppen av lag 3 (kullaget), er det mest sannsynlig at kullet er deponert/utspadd fra tunanlegget en eller annen gang i løpet av bruksfasen, som var fra ca. 200- 400 e. Kr. (Sjøvold 1971:23-24 og Storli 2000:85). Dette viser trekullprøven (funn 7) som ble datert til 1695-+70 BP (kalibrert til AD 255-425) (T-14655). Trekullaget har ingen ting med brokonstruksjonen under å gjøre.

Felt B (1 x 1 m) ble lagt i et område der det var 3 gode utslag på tre i jordboret i dybder fra 50 til 55 cm (se figur 14 i appendiks II). I felt B ble laget med røtter som ble påvist i felt A lag 1 ikke påtruffet. I lag 1 ble det funnet trestykker på 40 cm dybde. Lag 1, felt B tilsvarer derfor lag 2, felt A. I felt B, lag 1 var det kvister og noen større stokker skeivvokst bjørk med to stammer, diameter ca. 10 cm. Det var også et større område med neverflak. Neverflaket må være intensjonelt nedlagt (se figur 15 i appendiks II). I felt B, lag 2 (ca. 15-20 cm dypt) var det mye treverk og kvister, samt noen små neverflak. På grunn av det sterke vannsaget i prøveruten var det nødvendig å lage en dreneringsgrøft mot øst på 1 x 30 cm. Det ble funnet treverk i alle lagene nedover i dreneringsgrøften (det ble ikke dokumentert i plan fra dreneringsgrøften). I lag 1 og 2 var det umulig å se noen systematikk i hvordan greinene/stokkene lå. Det meste av treverket var greiner fra 0,3 til 0,5 cm i diameter (bjørk). Enkelte sikre røtter ble også funnet. Under lagene med treverk er torva sterkere omdannet og nesten uten

treverk. Dette torvlaget over steril grus er ca. 15 cm dypt. Lag 2 ble fotografert og nivellert, men ikke tegnet. Profilene til felt B ble fotografert og nordprofilen ble tegnet. Denne profilen inkluderer dreneringsgrøfta (se figur 16 i appendiks II).

Det ble åpnet et felt C på 1 x 0,5 m (se figur 1 og 2 i appendiks II). Fra topp til bunnivå er ikke felt C mer enn 57 til 66 cm dypt. Det var veldig lite treverk i felt C, kun en del røtter. Mangel på treverk i felt C styrker teorien om en konstruksjon i felt A og B.

Utgravningen ved tunanlegget på Åse var ikke vellykket når det gjaldt å finne en kavlebro bygget av stokker som kunne ha vært hovedadkomstveg til anlegget. Det ble funnet mange pinner, stokker, stubber og never som var systematisk lagt ned i myra i et belte på to meter, men noen kavlebro var dette ikke. Det ble konkludert med at dette allikevel ikke kunne være hovedadkomstvegen til tunanlegget som først antatt. Det skulle dessuten vise seg at dateringene til alle treprøvene som ble sendt inn i forbindelse med denne utgravningen ikke stemte overens med tunanleggets alder. I år 2000 ble to treprøver fra denne konstruksjonen datert til henholdsvis 890 + - 60 BP og 925 - + 95 BP (T-14656 og T-14657). Trekonstruksjonen er altså fra mellom 1015 og 1225 e. Kr., altså slutten av jernalderen, begynnelsen av middelalderen. Denne dateringen utelukker at denne merkelige ”brokonstruksjonen” har tilhørt tunanlegget siden dette var i bruk fra ca. 200- til 400 e. Kr. (Storli 2000:85-87). På grunn av at trekullaget (se datering over) kun ligger ca. 10 cm over steril grunn kan det virke som om myren rundt tunanlegget var mye grunnere i eldre jernalder enn tilfellet er i dag. Dette kan være en forklaring på hvorfor det ikke var nødvendig å bygge en kavlebro fra tunanlegget til raet i vest.

Det har vært mulig å gå og ri nærmest tørrskodd over tørrholen øst for tunanlegget og videre gjennom det grunne myrpartiet vest for strandkanten (vegfar 9b). Men det er ingen gode spor å finne etter veger i dette området, fordi undergrunnen er hard og steinete. Vi går likevel ut fra at dette kan ha vært hovedadkomstvegen til tunanlegget (se kapittel 6.2.2, side 85).

Hva denne trekonstruksjonen ved tunanlegget har vært brukt til i slutten av jernalderen og utover i middelalderen blir kun spekulasjoner. Den kan for eksempel ha vært brukt av befolkningen på gårdene i nærheten av det overgrodde tunanlegget. Disse kan ha brukt brokonstruksjonen som adkomstveg for å komme til torvuttak i myra, eller til Fylloksbekken som en gang fløt rundt tunanlegget før myra ble drenert på 1900-tallet. I kapittel 3.4.2 nevnes kavlebroer som kun kan ha vært brukt som veger ut i myr for å ta torv eller som adgang til vann.

## **Kapittel 7 Tolkning av materialet på Andøya**

### **7.1 Vegspor**

Stier og krøtterstier: De fleste vegspor som finnes på Andøya er stier og krøtterstier. Som forklart i kapittel 4.1 side 39-40 er det vanskelig å skille mellom stier og veger som kun brukes av folk, både av folk og fe eller er rene krøtterstier. Noen ganger er det problematisk å se om enkelte stier fremdeles er i bruk eller om de har gått ut av bruk. Stiene kan være overgrodd på enkelte partier for så å ligge tydelig i dagen på andre partier. Flere av de vegfarene og stiene vi registrerte er en blanding av flere av disse elementene. En veg er ikke et statisk kulturminne slik som en gravhaug eller en hustuft. Vegen er dynamisk i den forstand at den kan ha vært i bruk over lang tid og hatt flere forskjellige bruksområder. Et vegfar kan ha ligget brakk i flere år før det igjen blir tatt i bruk som sti for folk og fe. Dessuten kan et gammelt hovedvegfar være redusert til sti eller til og med være helt borte i dag. Eksempler på dette er vegfarene 3, 7, 8, 12 og 15 (se 6.2.1, 6.2.2 og 6.2.3). Der hvor den gamle hovedvegen (ridevegen) fra jernalderen til midten av 1900-tallet tidligere gikk langs Andøyas østside består dagens synlige vegspor hovedsakelig av smale stier og enkelte hulvegstumper. Flere av de lokale informantene har fortalt at ridevegen var godt synlig og oppbygd på enkelte plasser, så ”utviskingen” av vegspor har i dette eksemplet kun tatt ca. 50 år.

Hulveger: Det finnes flere varianter av hulveger på Andøya. Felles for dem alle er at de kun er fragmenter og ikke lange, sammenhengende veger. De kraftigste og mest synlige hulvegene finnes i områder der underlaget hovedsakelig består av sand. Dette

gjelder særlig vegfar 1 og 15 ved Sørmele og Stikkså men også vegfar 8 og 13 (se 6.2.1, 6.2.2 og 6.2.3) (se figur 1 i appendiks I). Andre godt synlige hulvegtyper er de som går i svært skrånende terreng. Et eksempel på en slik hulveg er vegfar 5 Sletten – Møllenrubbkollen (se 6.2.1). Selv om deler av det dype hulvegssystemet kan tilskrives nordlandskyr på 1800 og 1900-tallet har veggrunnet sannsynligvis blitt dannet av befolkningen på gårdene Sletten og Bakkan, fra slutten av tidlig metalltid til de ble lagt øde i middelalderen. Skråningen er bratt i området der hulvegssystemet går, likevel er dette den enkleste traseen for å komme seg opp på fjellet.

Konstruerte veger: På Andøya var det få bevist konstruerte spor etter veger. Den ene er trekonstruksjonen som hørte til vegfar 9a ved tunanlegget på Åse (se 6.3). En annen type konstruerte veger er ”mollveger”. Denne måten å konstruere veger i myr på i eldre og moderne tid, har vært å grave to parallelle grøfter for så å kaste den utspadde massen i midten, som underlag for vegen. Grøftene gjør at vegen i midten blir relativt tørr å ferdes på fordi deler av vannet dreneres bort. På Andøya var det to eksempler på slike mollveger. Den ene var i forbindelse med vegfar 16 ved Oklavannet (se 6.2.4), den andre ble utelatt fra oppgaven fordi den var bygd på slutten av 1800-tallet (se 6.1.1).

## 7.2 Vegbeliggenhet

Gjennom det registrerte materialet dannet det seg et bilde av hvordan deler av infrastrukturen kan ha vært på Andøya i jern- og middelalderen. Karakteristisk for øya har vært at et mønster gjentar seg når det gjelder beliggenheten til de fleste vegfarene og dermed hvordan deler ferdselen har vært organisert. Mønsteret kan beskrives gjennom følgende tre punkter:

1. Hovedveger går i tørt, flatt terreng langs strandkanten langs store deler av øya (rideveger). Den mest brukte ridevegen går langs strandkanten på østsiden av øya fra Risøyhamn til Andenes. Denne finnes det flere fortellinger om, både skriftlig og muntlig (bla. Schulze 1986:10-13). Det er ikke mange spor igjen av denne vegen på grunn av oppdyrking i strandsonen og hardt, flatt underlag. Vegen lar seg ikke eksakt datere men den har i hvert fall vært i bruk fra jernalderen, på grunn av høyde over havet og fornminner tett inntil. Ridevegen går ut av bruk før midten av 1900-tallet.

2. Tverrveger og driftsveger går langs fjellfoten mellom ødegårder, eller kun i forbindelse med en ødegård og utmarka
3. Tverrveger og driftsveger går fra ødegårder langs fjellfoten til strandkanten (naustene) og/eller til ridevegen.

### **7.2.1 Veger langs strandkanten**

De vegfarene som hadde tilhørt hovedvegen i øst var nr. 7, 8, 12 og 15. I tillegg ble vegfar 13 tolket som en alternativ trasé til hovedvegen i øst. Vegfarene som tilhørte hovedvegen i vest var nr. 1, 3 og 18. På vestsiden ble vegfar 2 tolket som alternativ trasé til hovedvegen.

### **7.2.2 Veger langs fjellfoten**

Det eneste vegfaret som er tolket som tverrveg langs fjellfoten er vegfar 4 mellom Bø og Bjørnskinn (se kapittel 6.2.1). Dette vegfaret er det lengste sammenhengende av samtlige. Deler av vegfaret kan dessuten ha fungert som hovedveg mellom øst- og vestsiden. Deler av vegfar 14 ved Bjelkan ødegård er tolket som en driftsveg langs fjellfoten. Deler av vegfar 10, mellom Mulelva og Dungen ødegård går langs fjellfoten. Denne delen av vegfaret er tolket som driftsveg.

### **7.2.3 Veger mellom fjellfoten og strandkanten**

Tverrveger og/eller driftsveger som går fra ødegårder langs fjellfoten til hovedvegen eller naust er deler av vegfar 10, der dette har retning fra ødegårdene Dungen/Bønna til naustene på Lilandsholmen. I tillegg går deler av vegfar 14 sørover langs Krokkelva, i retning hovedvegen i øst.

### **7.2.4 Andre former for vegbeliggenhet**

Enkelte driftsveger følger ingen spesielle mønstre med tanke på beliggenhet i terrenget. Fra ødegården Sletten går vegfar 5 i sikksakk opp fjellet Møllenrubbkollen. Driftsveger over ra og tørrholer: I forbindelse med tunanlegget på Åse går vegfar 9a langs et ra ned mot Fylloksneset. Vegfar 9b, går fra tunanleget langs en tørrhol i myra, mot strandkanten nord for Fylloksneset. Vegfar 11, går langs et ra fra Åselva vestover mot Høgholan ødegård,

Andre veger langs ra: Vegfar 6 over Riarraet tolket som del av hovedvegen mellom Sørmela/Bø i vest og Risøyhamn/Åse i øst. I tillegg går vegfar 2 (alternativ trasé til hovedvegen i vest) og vegfar 13 (alternativ trasé til hovedvegen i øst) langs ra.

Veger over fjellpass: Vegfar 21 over Bleikskaret. Dette vegfare har vært hovedvegen over land mellom Bleik og Andenes. Dersom befolkningen ikke brukte båten for å komme seg mellom disse bygdene, hadde de ikke så mange andre valg enn å klatre over dette skaret på ca. 100 m høyde. De kunne klatret over Rambergsaksla og ned Bjørndalen men denne turen er lengre, brattere og høyere (over 350 m) enn turen over Bleikskaret.

Veger over myr eller som ender i myr: Vegfar 16, 17, 19 og 20 som alle settes i sammenheng med kirkevegen mellom vestsiden av Andøya og kirka på Dverberg (se 7.2.5).

Dette resultatet viser at vegens beliggenhet i terrenget ikke var avgjørende for hva slags funksjon eller nivå de hadde i fortidens infrastruktur på Andøya.

### **7.2.5 Kirkevegen**

Det har vært flere kirkeveger på Andøya i forbindelse med de tre middelalderkirkene (se 5.2.3 og figur 8 side 68). Kirkevegen som omtales her er den som gikk mellom vestsiden (Nordmela, Skogvoll) og østsiden av øya (Dverberg), der kirka stod i middelalderen. Kirkevegen gikk over Dverbergmyra som er en veldig stor (opp til 11 km Ø-V og ca. 7 km N-S) og dyp myr (jordboret på 1 m traff stort sett aldri bunnen). Det finnes mange fortellinger om hvor farlig det var å ta seg over myra, spesielt på høsten og om våren når det var som våtest. De handler hovedsakelig om hester som sank ned, og om at det bare var de aller tøffeste mennene som turte ta seg over Dverbergmyra med hest.

Over myra- fra Myre til Nordmela var det umulig å komme frem med hest og kjøretøi undtagen marken var frossen. I tørrsomrer kunde en nok til nød komme frem fra sted til det annet med løshest, men det var bare grunnkjendte eksperter som tok sig en sådan jobb (Baraa 1938: 74).

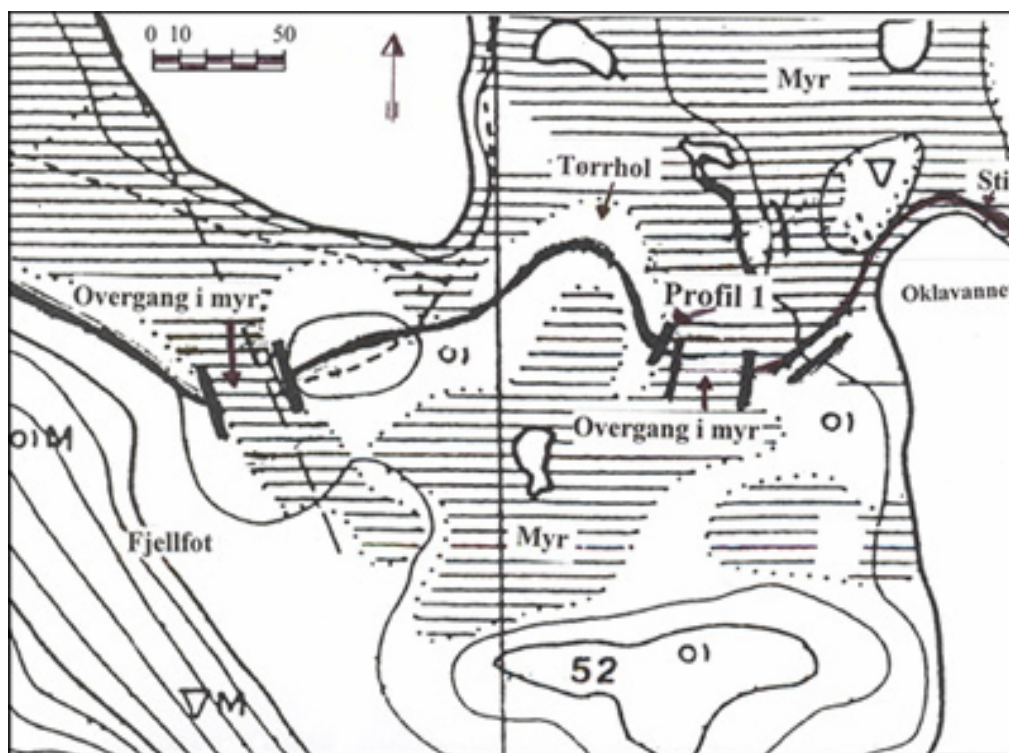
H. Brekkan beskriver vegen over myra fra Dverberg til Nordmela på denne måten: ”Jeg husker da jeg første gang skulle dit [Nordmela], høsten 1887. Da måtte jeg bruke apostlenes hester. Nesten fire timer før jeg var fremme. Det gikk i krinkelkrok forbi tjern og diker” (Brekkan 1924:31-32). Edvard Hansen skriver om kirkevegene i forbindelse med Dverbergkirka: ”Enkelte ganger, særlig i vinterhalvåret, hendte det at de som skulle til kirke i spesielle anledninger (...) måtte fare dagen i forveien for å være noenlunde sikker på å nå frem i tide” (Hansen 1993:146). Videre skriver han at før bruene kom over elvene (etter 1900 min utheving) mellom Nordmela og Dverberg måtte kirkegjengerne som gikk til fots ta av seg sko og strømper. Dette ble gjort for å spare fottøyet fordi de måtte vasse over elver og bekker på veien (op.cit.:146-147).

Det er også en fortelling om en mann fra Nordmela som hadde fått flere dauinger etter seg. De spøkte for ham natt og dag. Han fikk vite fra presten på Dverberg at det eneste han kunne gjøre for å bli kvitt daudingene var å gå over Dvebergmyra til Dverbergkirka en torsdagskveld i oktober. Mannen gruet seg så for å gjøre denne turen at han ventet i det lengste med å gå over myra. Da den siste torsdagen kom, mannet han seg opp og gikk til kirka. I følge sagnet ble han kvitt spøkelsene (B.N. 1923: 26-28). Selv om man ikke tror på spøkelser, så uttrykker fortellingen ganske mye om hvor farlig det var å gå over myra, ettersom mannen i det lengste valgte å bli plaget av dauingene istedenfor å gå distansen.

Til tross for at forsommeren 1999 var ekstremt tørr, var det likevel nærmest umulig å gå over Dverbergmyra til fots. Det ble befart langs tre forskjellige parseller fra vestsiden, langs Bonraet (vegfar 19), langs Skogvollvannet (vegfar 17) og langs Høgraet (vegfar 20), samt en fra østsiden parsellen Oklavannet – Bjerkedalselva (vegfar 16) (se 6.2.4). Selv om det gikk fint an å gå tørrskodd langs store deler av vegfarene som ble registrert, ender de alle i Dverbergmyra. Dermed vil man før eller senere måtte gå fra 1,2 til 2 km over myra, før man kommer til fjellfoten ved Oklavannet eller til tørrholer på øst- og vestsiden. Sognebarna fra vestsiden av Andøya måtte i så fall ha bygget en kavlebro veldig lang kavlebro. Det ble ikke funnet noen spor av en kavlebro ved bruk av jordbor der vegfarene ender i myra. Figur 24 viser eksemplet fra Vegfar 16 ved Oklavannet, hvor små hulvegstumper på hver side av myrpartier på ca. 20 m forsvinner ned i myra. Her ble det forventet å



finne en konstruksjon av et eller annet slag, men jordboret inneholdt ikke tre, og steinene i myra var kun spredte, og ikke systematisk nedlagt.



Figur 24 Eksempel på korte myrstrekninger uten brokonstruksjoner mellom vegspor. (Statens kartverk, ØK-kart med endringer av Kjersti Jacobsen)

Smedstad har tydeligvis stått overfor motsatt problemstilling i forbindelse med forlengelsen av kavlebroene. ”Ikke noe sted har vi funnet fortsettelsen av veitrasèene over myra i form av hulveier eller andre veifar” (Smedstad 1988b:11).

Å bygge en kavlebro har vært meget ressurskrevende i følge Smedstad:

For den enkelte grunneier må det ha medført en ekstra stor merbelastning i tillegg til det øvrige arbeidet på gården å bygge anlegg av et slikt omfang. De større anleggene har også medført en stor materialinvestering. Det er derfor lite sannsynlig at enkeltpersoner har gjennomført prosjekter av denne størrelsen på eget initiativ (Smedstad 1988a:132).

Smedstad argumenterer videre for at dersom brobygging utføres i fellesskap av bønder i et område kan det ikke ha vært noen stor belastning for den enkelte. I følge Smedstad må et slikt samarbeide ha vært et resultatet av en vel planlagt og organisert virksomhet. ”Brobygging må derfor ha vært et viktig fellesanliggende, og har vært

resultat av et felles behov. Brobyggingen vil også i en slik sammenheng ha hatt en viktig samfunnsmessig funksjon” (Smedstad 1988a:132).

Og biskopens årmann stemmer folk til møte med bodstikkeskurd og lysning ved kyrkja, men kvar den som ikkje kjem, skal bøta ein øyre målt i brent sølv. Biskopens årmann skal driva dette inn for biskopen; helvta skal bøndene ha til brubygging, og dei skal halda mannskap til det (Hagland et al. 1994:46).

Sitatet over viser et eksempel på straffer man kunne få for å ikke møte på lysning ved kirka. Det var dessuten flere straffer for å ikke møte til gudstjeneste i middelalderen. En av dem var å stå i gapestokk på kirkebakken (Solhaug 1993:23). Samtidig viser sitatet hvor viktig brobygging må ha vært ansett, siden halvparten av bøtene skulle gå til dette formålet. Det var bøndene som skulle ha pengene og de skulle i fellesskap skaffe mannskap til byggingen.

Sett på bakgrunn av at vi ikke fikk utslag på treverk i forbindelse med bruk av jordbor ved enden av vegfarene, er det stor sannsynlighet for at en slik kavlebro aldri har vært bygd. Eksemplet fra Oklavannet viser at til og med på korte strekninger lot befolkningen være å bygge brokonstruksjoner. Kanskje de visste at de allikevel måtte over en strekning på mellom 1,2 og 2 km uten kavlebro og derfor rett og slett ikke så noen mening i å bygge en kort bro.

Under registreringene lyktes det ikke å finne den sammenhengende kirkevegen, siden vegsporene leder ut i myrene og forsvinner. Befaringen ble foretatt under en ekstrem tør sommer. Likevel var myra mange steder umulig å forsere. Hvordan vegforholdene over Dverbergmyra kan ha vært om høsten og om våren i middelalderen belyser sannsynligvis 1800-talls beretningene under.

## **7.3 Ved vegens ende**

### **7.3.1 Få spor etter hulveger og vegkonstruksjoner**

På alle plassene det ble stukket med jordbor etter systematisk nedlagte treverk eller steiner i myr fikk vi negativt resultat, bortsett fra ved tunanlegget på Åse.

Eksemplene over fra vegfar 16, 17, 19 og 20 er derfor ikke unike, men representerer

det ”normale” mønstret på Andøya. Der en hulveg forsvinner ned i en myr, finnes det verken treverk eller stein som tyder på at det har vært en konstruksjon her. Det synes derfor mest sannsynlig at befolkningen enten bare har gått over myra (og blitt våte på beina) eller valgt omveger for å slippe å bygge konstruksjoner. Eksemplet fra tunanlegget på Åse understøtter denne teorien. Tunanlegget må ha hatt en meget spesiell status i eldre jernalder (ca. 200 til 400 e. Kr.) ”Høvdingen” har latt være å bygge en brokonstruksjon til anlegget ”sitt”, selv om en kavlebro mest sannsynlig ville ha vært et statussymbol på Andøya på grunn av investeringen i arbeidskraft og materiale (Smedstad 1988a:132). En annen forklaring kan selvsagt være at myra ved tunanlegget var så grunn i eldre jernalder, slik at man ikke trengte en kavlebro (se forklaring i kapittel 6.3, side 100).

I følge Audun Dybdahl (1990:54-55) er det lange tradisjoner i Norden for å sette truger på hesten når det var bløt myr eller dyp snø. De eldste typene var laget av kvister og vidjer (op.cit.:55). På Andøy bygdemuseum er det en hestetrug i heltre med metallspenne (se figur 3 i appendiks I). Hestetruger har sannsynligvis blitt brukt på Andøya over kortere myrstrekninger, men over Dverbergmyra er det lite trolig at selv dette har vært nok til å holde hesten oppe. Denne formen for hjelpemidler er ikke nevnt i noen av de skriftlige kildene som omhandler den vanskelige ferdselen på øya (se under).

### **7.3.2 Tolkning av fortidens vegstell basert på skriftlige kilder fra 1800-tallet**

I boken ”Bjønntørk og Reinkalvri” (Myrvang 1974) siteres en Even A. Olsen, angående den trege postgangen på Andøya rundt 1870 tallet:

På kommunikasjonsvæsenets område stod, enda i 70-årene, meget tilbake mot nu. I postal henseende var der allerede beskikket landpostbud fra Risøyhamn til Andenes, en tur hver tredje uke. Men da der enda ikke var såpass som en stakk over en bekk på hele strøket, ble det ofte ufremkommelig (Myrvang 1974:70).

I 1938 skriver Cedolf Baraa om vegforholdene på Andøya for 50 - 60 år siden altså mellom 1878 og 1888: ”Alle kjempet og slet, ikke bare den almindelige mann-gårdbrukerne og fiskerne, men også embeds- og bestillingsmenn; presten, lægen, lensmannen, jordmoren o.s.v fikk nok å stå i når de skulle ut å reise” (Baraa 1938:74). I følge Baraa var det heller ikke lett å ri mellom Dverberg og Risøyhamn. Dette gikk

best an når det var fjære sjø (ibid). I sitatet til Schulze fra 1850 (se 5.1, side 55) står det om den dårlige ridevegen mellom Risøyhamn og Andenes. Han beskriver dessuten partiet nordover fra Dverberg på denne måten: "Reisen opover frembød omtrentlig den samme behagelige Afvexling af klippeexersis, Balance på hengende Myr og Svømming" (Schulze 1986:11). I artikkelen "Andøy før og nu" skriver H. Brekkan om strekningen Risøyhamn - Dverberg: "Jeg husker i 1883 jeg for denne strekning, da var der ingen vei oparbeidet (...) Vi var en del unge gutter som red iveri. Ridestellet var tarvelig og hestene heller ingen kavalerihester" (Brekkan 1924:31). I Artikkelen "På kirkevei" (Hansen 1993) blir Augustinus Joh. Sellevold notater om prestene på Andenes fra 1877 sitert:

Dessuten er den lange, ubanede og ofte ufremkommelige Vei mellom Dverberg og Andenes til så stort besvær for Dverbergs sogneprest, at det har hendt at Presten i Dverberg under sin aneksreise til Andenes har fått en knekk på sin helbred som han aldri har kunnet overvinne (Hansen 1993:145).

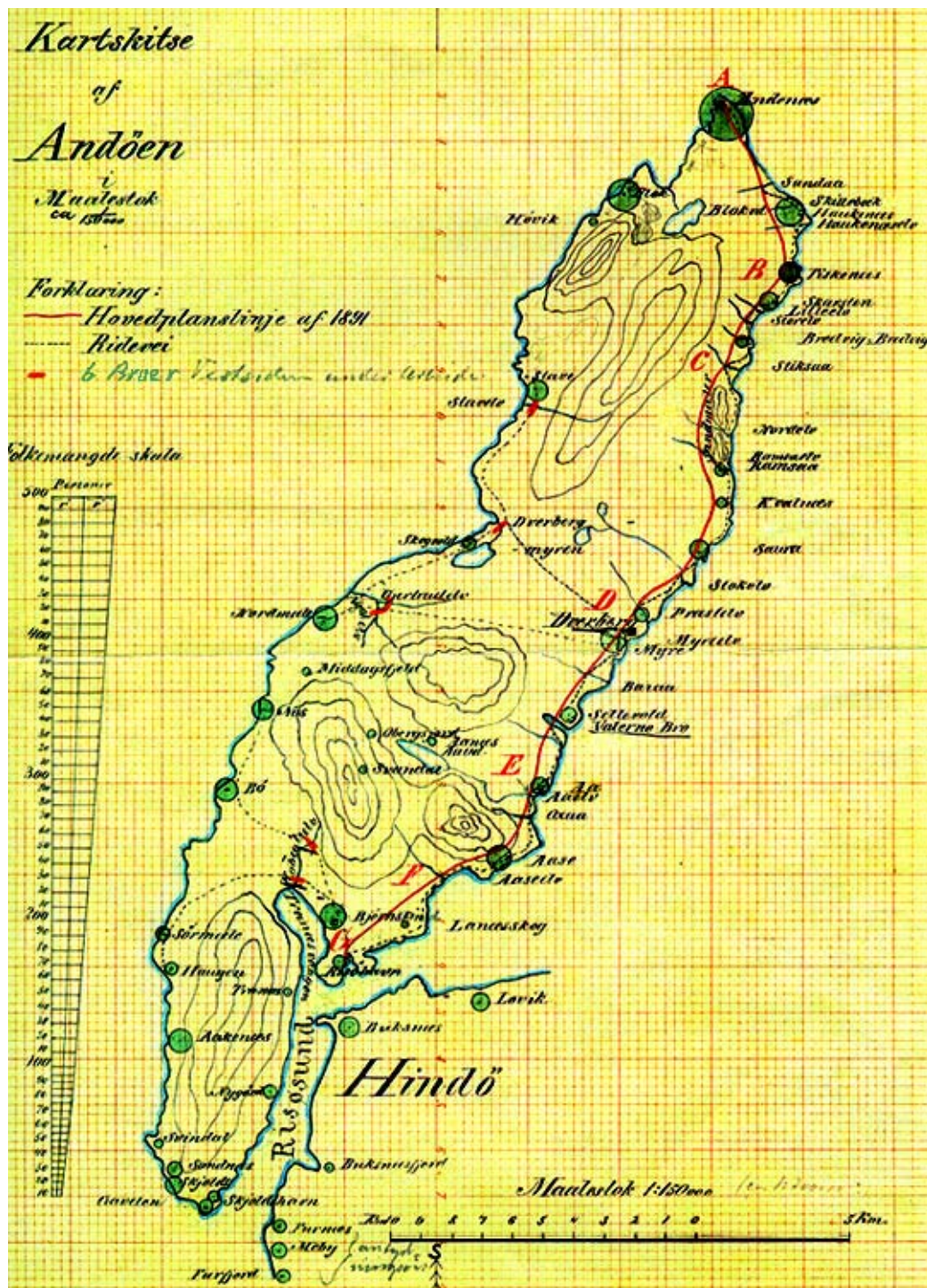
I følge Baraa var det allikevel verst mellom Andenes og Bleik, for her måtte innbyggerne over fjellet Kleiva (Bleikskaret) (se 6.2.5). Om vinteren måtte de reisende entre seg opp og ned etter tau og kjetting over Kleiva (Baraa 1938:74). Myrvang beskriver vegen på denne måten: "Skaret var så bratt, med sny og issvullar, så de til dels måtte skjære seg trinn med tollekniven. Gleid de, var det fare for livet, for da bar det for full fart rett i ura" (Myrvang 1974:71).

I et brev til Norges Storting fra andre halvdel av 1890-årene, gjengitt i artikkelen "Vei-historie fra Andøy" av Odd Solhaug, skriver "Opesidderne" fra gårdene Bleik, Stave, Skogvold og Nordmela om livsviktigheten av at det blir bevilget penger til en veg, eller i alle fall gangveg, mellom Bleik og Andenes:

Vei er et livsspørgsmaal for oss, og et Middel til Redning af Menneskeliv, som ellers vilde gaa til grunde om kyndig Hjælp paa ugunstig Aarstid skulde tiltrænges, saa vover vi nu at lægge vor Sag i det ærede Storthings Hænder (...) Det er ikke alene et Nødraab fra os Mænd, men ogsaa fra vore Hustruer, der ikke sjelden har befundet sig under Omstendigheder hvori øieblikkelig Hjælp tiltrængtes, og som atter kan gjentage sig" (Solhaug 1992:25).

Det er ingen tvil om at det var et prekært behov for veger på Andøya på 1800-tallet. Allerede i sitt andre virkeår (1839) gjorde det første kommunestyret på øya et vedtak om vegbygging mellom Risøyhamn og Andenes ved "naturalarbeid" (Baraa 1938:75). "Som ventelig gav ikke dette vedtak noe resultat. Saken blev dog holdt i

live ved at det 7 år senere blev valgt 4 rodeforstandere” (ibid). I 1845 ble det vedtatt at vegstrekningen mellom Dverberg og Andenes skulle utstykket, slik at hver mann skulle lage sin del av vegen. Baraa skriver at heller ikke dette vedtaket ble gjennomført. I 1850 ble det gjort enda et nytt vedtak. Dette gikk ut på at arbeidet skulle utføres i første halvdel av juni med tre dager på hver mann, under ledelse av lensmannen. ”Den gode vilje førte ikke fram, for i 1852 blev besluttet å instille veiarbeidet, på grunn av at det overstiger distriktets krefter, uaktet det erkjennes å være både hensigtsmessig og nødvendig” (op.cit.:75-76).



Figur 25 Kart fra 1891 over planlagt hovedvegutbygging mellom Risøyhamn og Andenes. Kartet viser også seks broer under arbeid samt rideveger (stiplet linje). (Statens vegvesen, Nordland).

I 1868 ble det besluttet å anskaffe broer på innsiden av Andøya. I følge Baraa gikk det ikke fort med brobyggingen. Likevel hadde de fleste elvene mellom Risøyhamn og Andenes broer i begynnelsen av 1870-årene (Baraa 1938:76) (se figur 25). ”Men etterhvert som bruene kom istand, blev savnet av vei mer og mer følgelig. Og troen

på at bygda ved egen hjelp tilslutt skulde klare å få sine veier bygget, synes tross alt å ha holdt sig”(ibid).

I 1878 forberedte befolkningen seg på et nytt krafttak. På øya ble det valgt 28 oppsynsmenn som i hver sin grend skulle lede vegarbeidet. Ordføreren sendte brev til hver enkelt med en inntrengende oppfordring om å ta seg av vervet på best måte. Heller ikke dette velmenende dugnadsarbeidet førte frem (Baraa 1938:76). På et møte i herredsstyret i 1887 ble det vedtatt å anlegges veger for offentlig regning med hjelp av distriktsbidrag på strekningene Andenes - Risøyhamn, Skjoldehamn - Tranes. Det ble dessuten vedtatt å bygge veg over Dverbergmyra og myra ved Bjørnskinn. Ved hjelp av dette vedtaket fikk vegkravet fast form på Andøya. Det gikk likevel hele 11 år før statsbevillingen til vegnbygging ble gitt, og den første strekningen (Risøyhamn- Andenes) kunne påbegynnes i 1898 og avsluttes i 1910 (Solhaug 1992:23). I artikkelen ”Kommunikasjonen paa Andøia før og nu” skriver H. A. Rabben dette om de nye vegene som ble bygget fra 1898:

Det første stor fremskritt i kommunikasjonens utvikling på Andøia var vel veien mellom Andenes-Risøyhamn. Den blev et stort gode for øia. Samferdselen blev større og lettvintere, nye gårdsbruk grodde frem(...) Nu slipper Bleiksfolkene at klatre efter kjetting op over Bleiskaret (...) Folket på Nordmjele, Åkenes og Bø slipper å vade i blautmyrene til knes (Rabben 1924:14).

I 1925 skriver Johan Caroliussen følgende om de nye vegene på Andøya: ”For vel 30 år siden eide vi ikke en meter vei, og for 50 år siden var det vel lite broer over elvene” (Caroliussen 1925:15). Han mener at disse vegene var dyre å bygge, men at det var vel investerte penger. ”Men så bruker vi til gjengjeld en time på den strekning vi før måtte bruke hele dagen” (ibid).

Denne nedsettende karakteristikken av folk fra Lofoten og Vesterålen blir gitt av sogneprest Erik Colban i 1814. Den er hentet fra boka Mørkets og kuldens rike fra 1994:

Innbyggere i Lofoden og Vesteraalen ere egentlig uden Charakter. Fast bestemt er Intet i deres Tænke og Handlemaade. Nærværende sandselige Forestillinger lede dem i alt, hvad de tænke og gjøre. Uden udvortes Anledning er Sjelen tom for Eftertanke, og hvad der opvækker dem af Dvalen, er kun det, som har Indflydelse paa nærværende Tilfælde, der snart glemmes (Colban 1994:107).

De færreste er vel enig i Colbans krasse kritikk av denne befolkningen. Jeg tror ikke at andøyværingene var noe senere enn andre. Likevel kan alle de skriftlige kildene fra

Andøya fra 1800-tallet indirekte belyse hvordan vegstellet var på øya i jern- og middelalderen. Disse kildene underbygger det mønstret vi kom frem til på bakgrunn av feltundersøkelsene, der man ikke bygde vegkonstruksjoner ved hindre i landskapet slik som myrer og bekker.

Hovedsakelig kan det dårlige vegstellet på Andøya sees i sammenheng med flere faktorer. Befolkningen hadde tydeligvis prekært behov for veger på Andøya på 1800-tallet. Likevel ble det ikke bygget gode veger før 1898. En av de viktigste faktorene er topografien på øya. Denne typen myrlandskap egner seg veldig dårlig til vegbygging. Lokalhistoriker Odd Solhaug forklarer hvorfor byggingen av den første moderne vegstrekningen fra Risøyhamn til Andenes tar hele 12 år (1898-1910): ”Det var nok ikke så enkelt å bygge vei over myrene på Andøya med den tids redskaper. Det måtte ta tid. At ”anleggsåret” kanskje kunne forlenges, er vel mulig, men de naturgitte forutsetninger for veibygging med den tids redskaper var vel ikke de beste (Solhaug 1992:24).

Dette forteller en god del om hvor vanskelig vegbygging måtte ha vært i jern- og middelalderen da befolkningen var langt mindre. De hadde dessuten på langt nær de samme redskapene og midlene til å bygge veger med som på slutten av 1800 og begynnelsen av 1900-tallet.

### **7.3.3 Lovmaterialets betydning for vegstellet på Andøya**

En av de viktigste problemstillinger i denne oppgaven var å finne ut av hvorfor mønstret med å ikke bygge kavlebroer eller andre former for konstruksjoner i tilknytning til veger, går igjen på Andøya.

Som vist i kapittel 3.1 er det flere lover om vegbygging og vedlikehold av veger i de norske lovsamlingene fra 900- til 1300-tallet. I tillegg er det omtalt bøter man måtte betale til kongen for å ikke holde hovedvegene i orden. Hovedvegene var utvilsomt viktige som militære forflytelsesleder i slutten av jernalderen og middelalderen. I kapittel 3.1 side 24 fremgår det at det kun var tjødveger/hovedveger som ble utsatt for baugreid (vegoppsyn). Alle andre veger (tverrveger, driftsveger og lignende) ble ikke



holdt oppsyn med på samme måte (Magnus Lagabøters Landslov, bolk VII, kap. 46, Taranger 1979: 141-142).

Et spørsmål som må stilles i denne sammenhengen er hvorvidt det ble gitt bøter for unnasluntring av vegbygging på Andøya. Hvis nei, som det kan tyde på, kan dette ha sammenheng med at Andøya var perifer i forhold til Norges kongemakt og de store, militære forflyttelsesledene. På bakgrunn av dette kan det virke som om det undertegnede omtaler som hovedveger på Andøya (på mikronivå) ikke ble sett på som hovedveger fra sentralt hold (på makronivå). Derfor har kanskje ikke loven med å gi bøter for unnasluntring av vegbygging og vedlikehold av hovedveger blitt håndhevet på Andøya. Det er mulig at et slikt lovpåbud om å holde hovedvegene i orden ikke ble anvendt i særlig grad for Nord-Norge, fordi kystlinjen hovedsakelig ble brukt til militær transport.

Loven under er utstedt av biskopen i Nidaros. Den viser at han kan ha hatt myndighet til å inndra bøter dersom vegene på lokalt plan (i kvar skipreide og i kvar sitt herred) ikke ble vedlikeholdt:

Den næraste fulle vyrkedagen før jonsokaftan skal alle våpenføre menn, kvar i sitt fylke, vøla vegar der det mest trengst i kvar skipreide. Men om det kjem hindring den dagen, skal det gjerast før petersmesse. Og om nokon dreg seg unna, skal dei bøta ein øyre målt i brent sølv kvar til biskopen (...) Og over alle tverrårar skal folk gjera bruer i kvar sitt herad, og det skal leggjast til den dagen som er fastlagd til vegbøting dei tolv månadane brua er under bygging (Frostatingslova, bolk III, kap. 19, Hagland et al. 1994: 46).

Selv om det var flere kirker og korhus på Andøya i middelalderen var kanskje biskopens autoritet og makt ikke stor nok til at hans ”menn” kunne håndheve inndragelsen av bøter. I hvert fall virker det ikke som om kirken var særlig opptatt av at kirkevegen over Dverbergmyra var i god forfatning. Dersom befolkningen på Andøya ikke fikk bøter verken fra konge- eller kirkemakten kan dette være en av forklaringene til at det mest sannsynlig ikke ble bygget gode veger på Andøya før på slutten av 1890-tallet, selv om man ut fra de skriftlige kildene over kan se at det var et prekært behov for veger på øya.

### 7.3.4 Påvirkning fra ferdsel til havs

Kommunikasjonsmessig lå Andenes - Sortlandsområdet sentralt til, idet sundet mellom Hinnøya og Langøya var hovedferdselsåren i gammel tid. Bl.a. gikk den korteste og greieste seilingsleia mellom det nordlige og det vestlige Lofoten, Vesterålen og Troms nettopp gjennom Sortland- og Risøysundet ved Andøya. Denne leia var opptil 9 mil kortere enn gjennom Tjeldsundet, hvor det også ofte var problem med vindstille og motstrøm (Guttormsen 1984:12).

Andøyværingerne har selvfølgelig brukt sjøvegen til transport i en betydelig utstrekning. Men transporten på havet har ikke konkurrert med store deler av den innenlandske ferdselen på øya. De som bodde på ødegårdene langs fjellfoten måtte over land for å komme seg til kirka eller en av bygdene eller gårdene, som hovedsakelig lå langs ridevegen øst eller vest på øya.

På grunn av omfattende transport på havet ble det bygd flere naust langs hele kysten av Andøya i jernalderen (se 5.2.1). Dette tilsier at vegene over land faktisk burde bli mer omfattende jo mer havtransporten økte i omfang. Det er mest sannsynlig at alle gårdene i innlandet (ødegårdene) hadde naust ved kysten, slik som Dungen, Bønna, Sletten og Bakkan (Guttormsen 1994:74-75). Elvene og bekkene ble selvsagt også brukt som ferdselsårer, noe navn som kirkeelva og kjerkebekken på Andøya viser. Disse navnene er sannsynlig kommet til fordi enkelte brukte båt langs deler av disse bekkene når de skulle til Dverberg - eller Bjørnskinn kirke (Myrvang u.å.:58).

Når det gjelder hovedvegene langs fjæra på øst og vestsiden av øya har disse selvsagt konkurrert med transporten til havs i langt større utstrekning enn tverrvegene langs fjellfoten, eller mellom fjellfoten og fjæra. Dette kan være en av grunnene til at det ikke ble bygget vegkonstruksjoner i forbindelse med hovedvegene, og at sporene etter disse vegene langs stranda ikke er like synlige som tverr- og driftsvegene i utmarka. Likevel har befolkningen antakeligvis ofte valgt å ferdes over land fremfor til havs. Det er ekstremt værhardt på Andøya, slik at båttransport ikke alltid har vært det beste alternativet.

Han farfar skulde utover til Dverberg for å utføre ”arbeidsdagen”. Han tok heimefra- Medby i Bjørnskinn- mandagsmorrann med ”kjeksen”. Det gikk bra til han kom til Å, men da møtte han noravinden og måtte ta fast. Tirsdag rodde og kranglet han sig fram til Dverberg. Gjorde arbeidsdagen onsdag. Torsdag på heimtur blev han overasket av sydvestfloingen og måtte stoppe op i Risøyhamn. Fredagskveld var han heime (Baraa 1938:74).

Denne historien illustrerer godt hvor vanskelig det kunne være å ta seg frem på havet enkelte ganger. Båtreisen foretas langs deler av sør- og østsiden av Andøya, som er minst værutsatt. Farfar i ”kjeksen” brukte fem hele døgn på en strekning som ifølge forfatteren tar atskillig kortere tid i 1938. ”En sådan reise tur og retur med motorbåt og bil vilde ta en tid av snaut 3 timer” (Baraa 1938:75). I 2003 vil den samme turen med bil ta i underkant av en time. Forfatteren sier ikke noe om hvilket år reisen gjøres. Jeg antar at det er en gang midt på 1800-tallet, før den moderne vegutbyggingen på Andøya starter.

## 8 Konklusjon

Hovedproblemstillingen går ut på om det er mulig å danne seg et bilde av fortidens ferdsel på Andøya ved hjelp av visuell registrering av ikke-daterte vegspor, i eller uten tilknytning til fornminner. Som vist i kapittel 4.2 er veger vanskelige å datere i forhold til andre typer fornminner som for eksempel gravminner, hustuffer, gårdshauger o.l. I følge Elisabeth Skjelsviks sitat i kapittel 4.2.1, side 46 gir fornminner i forbindelse med veger en mulighet for en tilnærmet aldersbestemmelse, fordi vi kan si at vegen i hvert fall er like gammel som fornminnet. I følge henne er tidspunktet for vegens anlegg likevel fortsatt uvisst. Som vist i kapittel 2 og 3 er det bred enighet blant vegforskere om at veger hovedsakelig har gått langs de samme ledene i store deler av forhistorien (bla. Gansum 2002:11, Smedstad 1999:136 og Sønstebø 1999:24) (se side 22).

Under registreringen i forbindelse med prosjektet ble det hovedsakelig tatt utgangspunkt i vegfar tilknyttet fornminner fra jern- og middelalderen på Andøya. Jeg deler oppfatningen som er utbredt blant vegforskere (over). Derfor er det rimelig å tenke seg at flesteparten av vegfarene som er presentert i oppgaven hører hjemme i hele, eller deler av perioden fra eldre jernalder til begynnelsen av 1900-tallet. Enkelte av vegfarene kan selvsagt ha blitt brukt fra steinalderen, men dette blir kun hypoteser siden det er lite materiale fra denne perioden. Dette er grunnen til at jeg kaller oppgavens undertittel for fortidens ferdsel på Andøya og ikke jern- og middelalderens ferdsel på Andøya. Det er ikke lett å avgjøre hvordan vegnettet har forandret seg fra jern- og middelalderen til moderne tid, fordi de vegsporene vi har funnet kan ha ligget brakk i lange perioder, for så å bli tatt opp igjen. Flere av vegfarene er i bruk i dag både av folk og fe. Dette gjør sitt til at det blir enda vanskeligere å vite når enkelte veger gikk ut av bruk.

Vegfarenes beliggenhet i forhold til fornminnene i nærheten viser allikevel hvordan deler av vegnettet kan ha sett ut i jern og middelalderen. I kapittel 4.3.1, side 53-54 gir jeg uttrykk for problemene denne registreringsmetoden kan medføre med tanke på et mulig skjevt bilde av hvordan vegfarene har gått.

Jeg mener at vegfarenes beliggenhet på Andøya kun er valgt ut fra landskaplige årsaker. Andøyværingene i fortiden ønsket å komme seg raskest mulig frem på mest funksjonelle måte. Som kapittel 7 viser så ble det kun funnet to konstruerte veger. Befolkningen har sannsynligvis ikke bygget brokonstruksjoner i stort omfang på Andøya i fortiden. Konstruksjonene kan selvsagt være der selv om vi ikke fant spor etter dem ved bruk av jordbor. Fremtidig forskning, med bedre prospekteringsmetoder som f.eks. georadar og flyfotografering vil kanskje gi et annet bilde.

Hovedvegene på Andøya gikk langs strandkanten, særlig på østsiden. Det er her det var flest matrikkel- og ødegårder, samt at tunanlegget lå her, se kart side 64. I dag er også befolkningen større langs øst- enn langs vestsiden. Dessuten er dagens veg mellom Risøyhamn og Andenes den beste på øya. Dette viser at det sannsynlig beste vegfarenet har gått og fremdeles går der befolkningen på Andøya er størst. Dette utbredde fenomenet med vegkontinuitet vises i kapittel 3.

## Litteraturliste:

- Almaas, M. 1988: Gamle ferdselsveier-finne dem og gi dem ny bruk? Spor 1.  
Universitetet i Trondheim. s. 50-51.
- Armstrong, N. J. u.å.: Hovedfagsavhandling under arbeid
- B. N. 1923: Min gamle bestemor fortalte. And-ungen. Svolvær. s. 26-29
- Baraa, C. 1938: Veibyging. Jubileumsskrift- Dverberg, Andenes, Bjørnskinn- 1838-1938. Andenes. s. 74-81
- Barrow, G. W. S. 1984: Land Routes: The Medieval Evidence. I Fenton, A. Og Stell, G. (red.). Loads and Roads in Scotland and Beyond. Edinburgh. s. 49-66.
- Berthelsen, R. 1985: Lofoten og Vesterålens historie- Fra den eldste tida til ca. 1500 e. Kr.
- Bjerck, H.B. 1993: Den glemte gården- Veiviser til jernaldergården Sletten- Bakkan. Møte med Vesterålen- En veiviser til historia. Andenes
- Bjørkvik, T. 1993: Bommestad Veiminne- Fra Hulvei til Europavei. Tønsberg.
- Broch, J. 1937: Veier og Veivesen i Norge- Fra de eldste tider til veiloven av 1851. Oslo.
- Brunning, R. 2001: The Somerset Levels. Current Archaeology No. 172. London. S. 139-143.
- Brækkan, H. 1924: Andøy før og nu. And-ungen. Harstad. s. 31-32.
- Caroliussen, J. 1925: Et tilbakeblikk gjennom 50 år. And-ungen. Trondheim. s. 14-16
- Christensen, A.E. 1988: Ferdselen til vanns – hva vet vi om båten i forhistorisk tid?. Spor 1 – fortidsnytt fra Midt-Norge. Trondheim. s. 4-7

- Colban, E. 1994: Lofodens og Vesteraalens Fogderi (1814). Mørkets og kuldens rike. Tekster i tusen år om Nord-Norge og nordlendingene. Bodø. s. 107-114
- Coles, B og Coles. J. 1989: People of the Wetlands- Bogs, Bodies and Lake- Dwellers. Kap.6
- Coles, J. M. 1984: Prehistoric Roads and Trackways in Britain: Problems and Possibilities. I Fenton, A. Og Stell, G. (red.). Loads and Roads in Scotland and Beyond. Edinburgh. s. 1-21.
- Damell, D. 1985: Røssaring and a Viking Age Cult Road. In Honorem Evert Baudou. Archaeology and Environment 4. Umeå. s. 171- 185.
- Dodd, A. E. og Dodd, E. M. 1980: Peakland Roads and Trackways. Derbyshire. s. 7-181
- Dybdahl, A. 1990: Fra stav til stasvogn – Landveis fremkomst- og transportmidler på Innherred. Steinkjer.
- Edda dikt, 2 reviderte opplag. 1993: Hårbardskvadet. Oversatt av Ludvig Holm-Olsen.  
Lillehammer. s. 94-103
- Ekmyr, E. W. 1987: Vägar, Runstensbönder, Centralmakt i Hagunda härad i Uppland. C- uppsats i arkeologi vid Umeå Universitet.
- Fenton, A. 1984: Wheelless Transport in Northern Scotland. I Fenton, A. Og Stell, G. (red.). Loads and Roads in Scotland and Beyond. Edinburgh. s. 105-123.
- Frostatingslova. 1994: Omsett av Jan Ragnar Hagland. og Jørn Sandnes. I: Norrøne Bokverk. Det Norske Samlaget. Oslo
- Gansum, T. 1995: Jernaldergravskikk i Slagendalen - Oseberghaugen og storhaugene i Vestfold- Lokale eller regionale symboler? En landskapsarkeologisk undersøkelse. Magistergradsavhandling i nordisk arkeologi, Universitetet i Oslo.

- 1999a: Veier uten forbindelse? Positivism og sosialteori i veiforskningen. Meta nr. 1 1999. Lund. s. 24-38.
- 1999b: Hulveger- Stratigrafisk tilnærming som ledd i metodeutvikling. At tolka stratigrafi- Det tredje nordiska stratigrafimøtet- Åland 1999. Meddelanden från Ålands Högskola nr. 11. Meriehamn. s. 55-66.
- 2000: Arkeologisk undersøkelse av hulveg- Roligheten. Innberetning fra hulvegprosjektet i Vestfold. s. 3-130
- 2001: Hulveger – deler av ferdselens historie. Hulvegprosjektet i Vestfold. Tønsberg. s. 6-44
- 2002: Hulveger- Fragmenter av fortidens ferdsel. Tønsberg.
- Gansum, T., Jerpåsen, G. og Keller, C. 1997: Arkeologisk Landskapsanalyse med Visuelle metoder. Ams Varia 28. Stavanger.
- Gansum, T. Og Skarre, T. 2002: Hulveger, forslag til begreper og terminologi. Braut 2  
= Nordiske veghistoriske studier. Lillehammer. s. 153-162
- Gjessing, G. 1943: Træn-Funnene. Oslo.  
1945: Norges Steinalder. Oslo.
- Gren, L. 1987: Eriksgatuleden och kvarnvägarna i kymbo- och Sandhemsbygden- Sveriges största hålvägssystem. Arkeologi i Sverige 1985. Stockholm. s. 51-66
- Gulatinglovi, fjerde utgave. 1981. Umsett av Knut Robberstad.  
I: Norrøne Bokverk. Det Norske Samlaget. Oslo.
- Guttormsen, H. 1984: Ressurser og Bosetning i Andenes Len og Sortland Fj. Ca. 1000-1660 e.kr.f. Upublisert hovedoppgave i historie ved Universitetet i Tromsø 1983. Tromsø.
- 1994: Andøy Bygdebok bind 1- Fra Omd til Andøy- Andøyas historie fra de eldste tider og opp til 1800 e. Kr. f. Bodø.



- Hamsun, K. 1972: Markens grøde. Første oppl. i 1917. Gyldendal. Stavanger.
- Hansen, E. 1993: På kirkevei. Dverbergfolket og kirka. Værøy. s. 145-149
- Hansen, T. 1999: Historisk oversikt. Nasjonal verneplan. Del 1. Ferdsel i Nordland fra de eldste tider. Bodø. s. 1-5
- Hansen, V og Nielsen, H. 1979: Oltidens veje og vadesteder belyst ved nye undersøgelser ved Stevns. Aarbøger for Nordisk Oldkyndighed og Historie 1977. København.
- Hauglid, M.A., Jørgensen, M. S., Rasmussen, K. L. og Aaby, B. 1998: Steinvejen på Træna. Årbok for Norsk vegmuseum 1998. Lillehammer. s. 39-45.
- Heiene, G. 1998: Vei og led- Uttrykk og begreper fra samferdselen i teologisk språkbruk. Årbok for Norsk vegmuseum 1998. Lillehammer. s. 102-105
- Helle, K. 1992: Tidlig byutvikling i Vestnorge. Våre første byer- Onsdagskvelder Bryggen museum- VII. Bergen. s. 7-29
- Helskog, K. 1988: Helleristningene i Alta – Spor etter ritualer og dagligliv i Finnmarks forhistorie. Alta.
- Holm-Olsen, L. 1995: Håvamål - Vikingenes visdomsord. Reykjavik.
- Hülphers, A. A. 1978: Dagbok öfwer en Resa genom Norrland 1758. Med etterskrift av Nils-Arvid Bringèus. Stockholm
- Høeg, H. I. u. å.: Pollenanalytiske undersøkelser på Oppdøl, Vestvågøy i Nordland.
- Høgsgro, K. E. 1996: Broer i vejhistorisk belysning. Braut 1 Nordiske Vejhistoriske Studier. Viborg s. 87-104
- Jacobsen, K. 2001: Fortidens veger på Andøya. Ferdaveger – Vandringer i Nordland. Red. Inge Strand. Oslo. s. 318-325
- 2002: Gamle veger på Andøya. Braut 2 – Nordiske veghistoriske studier. Lillehammer. s. 129-134

- Johansen, G.A.2000: Trekullproduksjon på Vestvågøya i perioden 1100 - 1700.  
Hovedfagsoppgave i arkeologi ved Universitetet i Tromsø.
- Johansen, O. S. 1979: Jernaldergårder i Nord-Norge. I Fladby, R. og J. Sandnes:  
På leiting etter den eldste garden. Universitetsforlaget, Oslo. s.  
95-116
- Johansen, O. S. og Søbstad, T. 1978: De nordnorske tunanleggene fra  
jernalderen. Viking - Tidskrift for norrøn arkeologi. Bind XLI.  
Oslo. s. 9-56
- Johnsson, G. 1986: Forntida vägar i Vallentuna kommun. Uppsats i påbyggnadskurs i  
arkeologi, särskilt nord-europeisk vid Stockholms Universitet.
- Jørgensen, M.S. 1977a: Risbyvejene. Nationalmuseets Arbejdsmark. København. s. 42-51.  
1977b: Veje af træ. Antikvariske Studier 1. København. s. 147-162.  
1982: To jyske bronsesalderveje- og en ny metode til arkæologisk  
opmåling. Nationalmuseets Arbejdsmark. København. s. 142-  
162.  
1988a: Vej, vejstrøg og vejspærring. Jernalderens landfærd. Fra  
stamme til stat i Danmark 1. Jernalderens Stammesamfund. Jysk  
Arkeologisk Selskabs Skrifter XXII. Aarhus. s. 101-116.  
1988b: Færd over stenalderfjorden. Om den ældste vej i Tibirke.  
Antikvariske Studier 9. s. 157- 165.  
1993: Georadar kortlægger forhistoriske vejanlæg. Dansk Vejtidskrift  
nr. 11. s. 15-17  
1996a: Oltidens veje i Danmark. Braut 1- Nordiske Vejhistoriske  
studier. Viborg. s. 37-62.  
1996b: Oltidsveje- Værneverdige veje. Årbok for Norsk Vegmuseum  
1996. Lillehammer. s. 64-73.  
1997a: Vikingetidsbroen i Ravning Enge- nye undersøgelser.  
Nationalmuseets Arbejdsmark 1997. København. s. 74-87  
1997b: Brobyggere omkring år 1000. Årbok for Norsk Vegmuseum  
1997. Lillehammer. s. 52-65.

- 1998a: Den berømte bro. Skalk nr. 5. Århus. s. 5-11
- 1998b: De første brobyggere. Dansk Vejtidskrift nr.6/7. København
- Jørgensen, M. S. og Møller, J. T. 1999: Landskabet som historisk scene- Ravning Enge i vikingetid og middelalder. Vejle Amts Årbog. Kolding. s. 67-82
- Jørgensen, M. S. og Egeberg, T. 2000: De tidligste danske vejbelægninger. Dansk Vejtidskrift nr. 4. København. s. 34-36
- Jørgensen, R. 1983: Spor etter gammel bosetning på Bleik på Andøya. Ottar nr. 2 1983. Tromsø. s. 46-55
- 1984: Bleik- En økonomisk/økologisk studie av grunnlaget for jernaldergården på Andøya i Nordland. Avhandling til magistergraden i arkeologi ved Universitetet i Tromsø.
- Kanter, J. 1991: An Evaluation of Chaco Anasazi Roadways. I Trombold, C. D. (red.). Ancient road networks and settlement hierarchies in the New World. Cambridge.
- Keller, C. 1993: Visuelle landskapsanalyser i arkeologien. Universitetets Oldsaksamling Årbok 1991/1992. Oslo. s. 59-68.
- Ketel, A. 1997: Veiregistreringsprosjektet på Gimsøya og Vestvågøy i Lofoten. Årbok for norsk Vegmuseum 1997. Lillehammer. s. 95-99
- Kunwald, G. 1962: Broskovvejen. Nationalmuseets Arbejdsmark 1962. København.
- 1964: Oltidsveje. Turistforeningen for Danmarks Årbog. København. s. 7-18.
- 1996: Veje fra oltid til middelalder i Broskov. i Vallev, J. (red.). Braut 1- Nordiske Vejhistoriske studier. Viborg. s. 13-36
- Liestøl, A. 1973: Innskriftene på Eiksteinen. Stavanger Museum. Årbok 1972. Stavanger. s. 67-76.
- Lidegaard, M. 1988: Ravvejen- fra Vendsyssel til Frisland. Viborg.

- Lund, H. E. 1954: I Tore Hund's og hans forfedres rike- Resultatet av registreringene og utgravningene på Bjarkøy 1949-1953. Håløgminne IX. s. 185-197
- 1955: Holøygske Høvdingeseter Fra Jernalderen. Stavanger museum  
Årbok 1955. s. 101-107
- Lundberg, L. 1997: Vägen til Vendel- analys och prospektering. C- uppsats.  
Arkeologisk forskningslaboratoriet Stockholm.
- Lunbye, J. T. 1919: Vejenes Udviklingshistorie i Danmark. Fortid og Nutid. s.129- 143.
- 1920: Vejenes Udviklingshistorie i Himmersyssel. Fra Himmerland og Kjær Herred. s. 417- 445.
- 1923: Studier over Vejenes Udviklingshistorie i Præstø amt i Oltiden.  
Aarvog for Historiske Samfund for Præstø Amt. s. 76-92.
- 1925: Studier over Vejenes Udviklingshistorie i Aarhus og Skanderborg amter. Aarbøger udg. Af Historiske Samfund for Aarhus Stift. s. 129-147.
- Madsen, C. og Thrane, H. 1995: Møllemarkens veje og huse. Fynske Minder 1995.  
Odense. s. 77-91
- Magnus Lagabøters Landslov. 1979:5 opplag. Oversatt av Absalon Taranger.  
Universitetsforlaget. Oslo.
- Matthiessen, H. 1989: Hærvejen- En Tusenårig Vej Fra Viborg Til Danevirke.  
Haslev.
- Maxwell, G. S. 1984: The Evidence from the Roman Period. I Fenton, A. Og Stell, G. (red.). Loads and Roads in Scotland and Beyond. Edinburgh. s. 22-48.
- Mogren, M. og Mansson, P. 1995: Ödemårdens fjärrleder- Något om den försummade kommunikationsforskningen, om de vita fläckornas arkeologi och om ett projekt i startgropen. META 95:1 s. 65-86

- Millde, Y. S. 2002: Vægar och dateringsproblematik – med exempel från Ängersjö socken, Hälsingland. Braut 2 – Nordiske veghistoriske studier. Lillehammer. s. 116-128
- Montelius, J.O. 2002: Vægarkeologi och hålvægar –Ett försummat forskningsfält. Braut 2 Nordiske Veghistoriske Studier. Lillehammer. s. 71-86
- Moström, J. 1998: Brostenar och sjålabroar- Organisation och ideology bakom brobyggande I Norden under sen vikingatid och tidig medeltid. Uppsats i fördjupningskurs, i arkeologi (D). Institutionen för Stockholms Universitet.
- Müller, S. 1897: Vor Oltid. Kjøbenhavn.  
1904: Vei og Bygd i Sten- og Bronzealderen. Aarbøber for Nordisk Oldkyndighed og Historie. Kjøbenhavn. s. 1-64.
- Munch, G. S. 1982: Bautasteiner og vei- Et forsøk på nytolkning av reiste sten på Gimsøy I Lofoten. Viking XLV. Oslo. s. 105-116.
- Myrvang, F. 1974: Bjønntørk og Reinkalvri. Bodø.  
u.å : Stedsnamnprosjektet i Nordland.
- Møller, J. T. 1988: Vadestedet. Vad, Vase og Vejle. Festskrift til Olaf Olsen på 60-års dagen den 7. juni 1988. Kjøbenhavn. s. 37-44  
1995: Broen der blev væk. Geologisk Nyt 3 1995. Århus. s. 10-12  
2000: Vadesteder i Skjernådalens delta- gamle vejforløb afsløres. Geologisk Nyt 1 2000. Århus. s. 6-8  
2002: Jyske hulveje. Braut 2 – Nordiske veghistoriske studier. Lillehammer. s. 87-96
- Møller, J. 1999: Fangstsystem for villrein på Nord-Andøya. Ottar nr 1:99  
Tromsø. s. 36-39.
- Møyner, K. 1994.: Gamle veger og vegfar- Bruk- Vern- Vedlikehold. DN- Håndbok 5. Trondheim.

- Nævestad, D. 1981: Marin-arkeologisk undersøkelse i Borgepollen sommeren 1981. Lo`fotr, Årbok for Vestvågøy Historielag 1981. s. 40-45
- Obenauf, M. S. 1991: Photointerpretation of Chacoan roads. I Trombold, C. D. (red.). Ancient road networks and settlement hierarchies in the New World. Cambridge. s.34-41
- Olsen, S. M. 1996: Gangsteiner- Et veghistorisk fenomen sett i et nordisk perspektiv. Braut 1 Nordiske Vejhistoriske Studier. Viborg. s. 175-184.
- Ording, A. 1934: Om gamle veianlegg i torvmyrer. Meddelelser fra det norske myrselskap. Oslo. s. 88-94.
- Ottars beretning 1995: Oversatt av Arthur O. Sandved. Ottar- Populærvitenskapelig tidsskrift fra Tromsø Museum. Tromsø. s. 3-4
- Paulsrud, G. 1996a: Utdrag fra norsk veghistorie. Braut 1 Nordiske Vejhistoriske Studier. Viborg. s. 195-202.
- 1996b: Vegvesenets arbeidsoppgaver og organisasjon over en 350-års periode. Årbok for Norsk vegmuseum 1996. Lillehammer. s. 9-40
- Pettersen, K. 1990: Nordmøres forhistorie i landskapet. Årbok for Nordmøre. s. 77- 97.
- Rabben, H. A. 1924: Kommunikasjonen paa Andøia før og nu. And-ungen. Harstad. s. 14-15.
- Ramskou, T. 1980: Vikingtidsbroen over Vejle å- dal. Nationalmuseets Arbejdsmark 1980. København. s. 25-32
- Renfrew, C. Og Bahn, P. 1996: Archaeology- Theories Methods and Practice. Kap. 4. London. s. 111-154
- Riley, D. N. 1987: How Sites Show. Air photography and Archaeology. London. s. 17-40

- Rindal, M. 1995: Dei Norske mellomalderlovene. Alder, overleving, utgåver. I Rindal, M. (red.) Skriftelege kjelder til kunnskap om nordisk mellomalder. Oslo.
- Ringstad, K. 2001: Stien Lauvdalen – Rolvsfjorden. Ferdaveger – Vandringer i Nordland. Red. Inge Strand. Oslo. s. 172-179
- Risbøl, O. og T. Skarre 1998: For folk eller fe? Undersøkelse av kavlebru i Holmestrand. Årbok for Norsk vegmuseum 1998. Lillehammer. s. 48- 57
- Roland, H. 2001: Prosjekt Nordmannsslepene. Buskerud fylkeskommune.
- Ronnevik, M. 1978: Bro-, vad- och väg i Uppland och till dem knutna studier. 3- betygsuppsats vid Stockholms Universitet.
- Schulze, H.H.S. 1986: Ridetur Risøyhamn- Andenes rundt 1850. Årbok for Andøy 1986. Andenes. s. 10-15
- Sernander, R. 1908: Läby-bron. Upplands Fornminnesförenings Tidsskrift XXIII. Uppsala. s. 143-149
- Simonsen, P. 2002: Nordnorske båtdrag. Braut 2- Nordiske veghistoriske studier. Lillehammer. s. 6-40.
- Sjøvold, T. 1971: Åse- Anlegget På Andøya- Et Nord-Norsk Tun-Anlegg Fra Jernalderen. Acta Borealia- B. Humaniora. No. 12. Tromsø. s. 5-33.
- Solhaug, O. 1992: Veihistorie fra Andøy. And-ungen. Andenes.  
1993: Mens tidene går. Dverbergfolket og kirka. Værøy. s. 18-88.
- Skarre, T. W. 1997a: Fenomenet hulveier- de gamle ferdselsspor. Årbok for Norsk Veimuseum 1997. Lillehammer. s. 9-14.  
1997b: Veiene og Istre kirke. Spor i jord og ord- Kaupangprosjektets årsskrift. Larvik. s. 12-15.

- Skjelsvik, E. 1958: En stokkebro i Båsmyr på Freberg i Sandar, Vestfold. – Den arkeologiske undersøkelse. Viking 1957-58. Oslo. s. 104-121
- 1968: Gamle Veifar og andre fornminners beliggenhet i forhold til dem. Vegen og vi nr. 3. s. 35-42.
- Smestad, I. 1988a: Etableringen av et organisert veihold i Midt-Norge i tidlig historisk tid. Varia 16. Universitetets Oldsaksamling, Oslo.
- 1988b: Veier i myr- Broanlegg fra vikingtid og middelalder i Trøndelag. Spor nr. 1 1988. Trondheim. s. 8-12.
- Steen, S. 1942: Ferd og Fest. Reiseliv i norsk sagatid og middelalder. Oslo.
- Steiner, B. J. 1984: Oltidsvejene i Nordskjælland. Om gamle vejspor, hulveje og kultsteder. København.
- Steinsland, G og Sørensen, P. M.1994: Menneske Og makter I Vikingenes Verden. Oslo
- Storli, I. 2000: “Barbarians” of the North: Reflections on the Establishment of Courtyard Sites in North Norway. Norwegian Archaeological Review nr. 2. 2000. s. 81-103.
- Svestad, A. 1995: Oldsakenes orden. Om tilkomsten av arkeologi. Oslo.
- Sønstebø. G. 1999: På vei- Friluftsliv og opplevelse langs gamle ferdselsårer. Nordisk Ministerråd. København
- Taylor, C. 1982: Roads and Tracks of Britain. London.
- Thorstensen, C. 2000: På gjenngrodde veger. Årbok for norsk vegmuseum 2000. Lillehammer. s. 9-25
- Tilley, C. 1994: A Phenomenology of Landscape- Places, Paths and Monuments. Oxford.



- Vinberg, A. 1983: Hålvägar i Össeby-Garns SN, Uppland- Inventering, Undersökning och Analys. Uppsats i påbyggnadskurs i arkeologi, särskilt nord-europeisk vid Stockholms Universitet.
- Vorren, K. D. 1976: Et pollenanalytisk bidrag til spørsmålet om det eldste jordbruk i Nord-Norge. Viking- Tidsskrift for norrøn arkeologi, Bind XXXIX. Oslo. s. 171-195.
- 1986: The impact of early agriculture on the vegetation of Northern Norway- A discussion of antropogenic indicators in biostratigraphical data. Anthropogenic Indicators in Pollen Diagrams. Red. Karl-Ernst Behre. Rotterdam/Boston. s. 1-18
- Aase, B. 1995: Hovedvegen Larvik- Porsgrunn- Fra sti til Europaveg. Veger over en fylkesgrense – Historisk oversikt over veger og samferdsel mellom Telemark og Vestfold. Skien. s. 17-24

**Pers. med.:**

Terje Gansum

Torstein Hansen

Olav Sverre Johansen

Mogens S. Jørgensen

Cathrine Thorstensen

**Dateringer fra laboratoriet for radiologisk datering i Trondheim:**

**T-14655** Funn nr. 7 Åse, Trekull, Bjørk, Selje 1695+-70. AD255-425

**T-14656** Funn nr. 8 Åse, Tre, Bjørk. 890+-60. AD1040-1225

**T-14657** Funn nr. 9 Åse, Tre, Løvtre 925+-95. AD1015-1225

**T-14658** Funn nr. 10 Sørmela, Tre, Furu. 245+-45. Y.enn AD1645

# Appendiks