

## KAPITTEL 3

# På tvers eller på langs? Setesdølane sin kontakt med verda ikring seg

*Leonhard Jansen*

Setesdal er av mange kjend som den lukka dalen der tida har stått stille i bygder der folk stort sett hadde nok med seg sjølve, og brydde seg lite om kva som rørde seg andre stader. Slik var det ikkje. Også setesdølane måtte ut i den vide verda. Men vegvalet vart ofte påverka av tilhøve utanfor dalen. Handel var viktig, ikkje minst fordi dei ikkje makta å produsere tilstrekkeleg med kornvarer til livsopphaldet. Offentlege ærend førde dei til byar og bygder der styresmaktene oppheldt seg. Endringar i næringsgrunnlag, administrativ organisering, og frå 1840-åra også bygging av postveg, var på mange vis styrande for kvar setesdølane la vegen.<sup>1</sup>

## Ein lukka og isolert dal?

I boka si *Ferd og fest* frå 1929 skriv Sverre Steen:

I det almene folks bevissthet lever sikkert en bestemt forestilling om at Setesdalen, Norges svarteste avdal, har ligget utenfor Norge liksom visse andre deler i vårt vidstrakte land. Vi kjenner alle derfra noen merkelige drakter som vi har sett på museum, korte, vide stakker med bånd, lang-brok med

---

1 Bakgrunnsstoffet for kapitlet er i hovudsak henta frå Leonhard Jansen et al. (2019) *Frå postveg til riksvog – vegar og vegminne langs riksvog 9*.

Sitering av dette kapitlet: Jansen, L. (2020). På tvers eller på langs? Setesdølane sin kontakt med verda ikring seg? I Johnsen, B.E. og Vadum, K. (red.), *Grenseløst Agder. Det som skilte og det som bandt* (s. 55–74). Oslo: Cappelen Damm Akademisk. <https://doi.org/10.23865/noasp.111>  
Lisens: CC BY-NC-ND.

skinnbak, tollekniv og pannelokk, «spir». Vi kjenner gammeldags treskurd og rosemalte ølboller, som forresten ikke er gamle. Vi har hørt en del dunkle historier om Onde-Asmund, eventyrkjempen fra Rygnestad, og presten som ble stukket ihjel av bønder som var øre av brennevin og hjemmebrygg som skulle være uhorvelig sterkt. Og vi danner oss et bilde av Setesdal som noe henimot mørkeloft, med underlige forglemte saker, mugg og støv og glinsende villdyroine og ram lukt. Og så sukker vi et kultivert sukk: Ja, slik går det når man holder sig borte fra samkvem med andre folk, når man er sig selv nok. Nu er det heldigvis bedre: jernbane og bilrute og melkekjøring og civilisasjon og samferdsel og smugling og lykke i Setesdalen også. Men vi har nok dømt feil igjen, og innbilt oss at fortids folk var like låke til bens og like gjerrige på tiden som vi tror vi er. Vi har glemt at kjøreveier var helt unødvendige for folk som skulle ride. Vi har igjen glemt at avsidesliggende slett ikke betyr avstengt.<sup>2</sup>

Sverre Steen var ikkje den første som gjorde seg sine tankar om setesdølen og det eksotiske. Oppfatninga av Setesdal som noko for seg sjølv, lengst inn i Råbyggjelaget, isolert og eksotisk, er gamal. Sokneprest i Valle, Reier Gjellebøl, var ein av dei fyrste som gav næring til denne måten å tenke på då han i 1777 skreiv sin *Beskrivelse over Sætersdalen*:

Omendskjønt dette Folk er et fattigt Folk, og tidt lider mangel paa adskillige Ting, saa er dog den Kjærlighed til deres Fødested saa stor, at de heller udvælge at lide ondt hos deres egne, end at have det godt hos Fremmede. [...] Jeg vil ikke anføre flere Beviser herpaa, end dette at man sjelden, ja aldrig her hører at nogen tager Tjeneste i nogen By eller giver sig sammesteds til nogen Profession, meget mindre lader sig hverve til Garnisons Tjeneste uden Commando.<sup>3</sup>

Det som er eit lite paradoks i denne samanheng er at det Gjellebøl i si samtid observerte truleg er ganske korrekt. På 1700-talet og tidleg 1800-tal var det svært få som reiste frå dalen, og svært få som flytta inn. Når folk flytta var det til ei anna bygd i dalen. Kanskje ikkje så mykje merkande

---

2 Steen 1929: 238

3 Gjellebøl 1800: 15

frå år til år, men i statistisk form kan det registrerast som ei gliderørsle nedover dalen mot kysten.

På 15- og 1600-talet hadde det vore stor trafikk, så vel mellom dalføra som langsetter. Truleg hadde dette å gjere med at det på 1700-talet utvikla seg eit omfattande husmannsvesen som absorberte dei fleste, men som på grunn av sterk folkevekst nådde eit mettingspunkt to-tre tiår ut på 1800-talet. Då Postvegen kom i 1840-åra var det mest som å opne ein ventil. Samstundes begynte dølar i hundretal å emigrere til Amerika.<sup>4</sup>

Sjølv om vi har liten detaljkunnskap om reiser før kjeldematerialet tek til å flyte rikare utover på 1600-talet, kan vi utifrå den kunnskap vi har setje opp nokre sannsynlege grunnar for at dei likevel ganske ofte måtte take seg ein tur utanbygds:

- dei var avhengige av å kjøpe mat (korn, salt, m.m.)
- i vanskelege år og i periodar med folkevekst måtte nokon søke ut for å sikre seg eit næringsgrunnlag
- offentlege ærend (kyrkje, rettsstell, administrasjon, soldatteneste)

Ei følgje av slike ferder kunne vere giftarmål og meir kontakt.

Det vi alt no kan slå fast, er at dølane sine reiseruter og vegval har vore i endring så langt tilbake vi har grunnlag for å meine noko.

## Dei eldste vegane

Arkeologiske funn viser at dei fyrste jegerane kom til Setesdal i eldre steinalder (8000–6500 f. Kr.). Det er rimeleg å tru at dei kom vestfrå, men vi veit det sjølvsagt ikkje. Det skulle gå endå 2–3000 år før dei begynte å halde husdyr og dyrke jorda, og eit samanhengande jordbruk er enda yngre.<sup>5</sup>

Vi må likevel skyte inn at under dei arkeologiske utgravingane på Langeid i Bygland i 2011 vart det funne stolpehol med restar av kol som er daterte til eldre steinalder. Det kan tolkast slik at det då var nokon som

4 Jansen & Ryningen 1994, bd. VII: 280–288

5 Jansen & Ryningen 1994, bd. VII: 21ff

hadde bygt seg hus på Langeid og budde der. Førebels har vi lite å samanhalde desse dateringane med, men det er eit indisium på at busetjinga i Setesdal er eldre enn vi tidlegare har hatt grunnlag for å meine.<sup>6</sup>

Våre auge ser etter den kortaste vegen, medan dei den gong såg etter det som var mest praktisk og hensiktsmessig. Reisa hadde også ei meinig i den forstand at dei mest alltid frakta med seg eit eller anna.

Vi må også hugse på at dei valde ulike vegliner ettersom vêret var, om det var sommar eller vinter, om bekkane og elvene fløynde eller var turre, om dei hadde hest og kløv eller bar på ryggen osb. Overordna prinsipp var å leggje vegen der det var lett å gå. Vegane følgde terrenget. «Dei gamle gjorde heiane flate», heiter det i Setesdal.

Frå Valle og nordover var lenge Stavanger den viktigaste byen. I løpet av ein dag eller to kunne byklarar og valldølar kome seg til sjøen (Ryfylke, Lysefjorden), setje frå seg hestane der og ordne båtskyss.

For byklarane kunne ei reise til Kristiansand vare i opptil tre veker. Sjølv med båttransport for varene på Byglandsfjorden, måtte hestar og sledar følgje etter heile vegen til byen slik at ein fekk frakta varene med seg over land der det ikkje var framkomeleg med båt. Det var ei slitsam reise.<sup>7</sup>

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

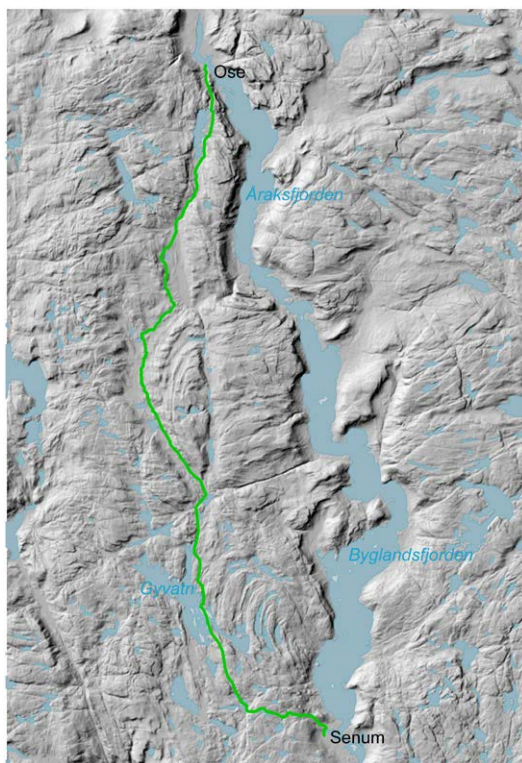
Der ferdsla var stor vart terrenget nedslite, og det gjorde vegen lett å sjå. Desse vegane er framleis i bruk av folk som ferdast i fjellet, og ikkje minst av dei mange sauene som kvart år går der på sommarbeite.

Men korleis reiste så setesdølane? Eg vel i denne samanheng å definere Setesdal som området frå grensa mot Telemark til Byglandsfjord. Lenger sør budde «blåmennene», landskapet var opnare der, og kontakten med kysten tettare. Det spegla seg att mellom anna i byggjeskikk og

6 Wenn 2016: 4

7 Jansen & Ryningen 1994, bd. VII: 46ff

klededrakt. Nemninga «blåmenn» siktar til at dei ikkje brukte setesdalsdrakt, men dressa seg i bukser og jakke laga av blåsvart ulltøy.



I dag går rv. 9 langssetter Byglandsfjorden. Før Postvegen kom i 1844 gjekk turen oppe på heia frå Senum ved Byglandsfjord til Ose. Det var enklare enn å ta seg fram i dalbotnen. Kart frå boka «Frå postveg til riksveg», utarbeidd av Harald Tallaksen.

Langs dalføret gjekk det vegar – relativt korte vegstubbar – mellom gardane og mellom grendene. Ikkje nødvendigvis opparbeidd veg, men slik at det var mogeleg å take seg fram. Fleire stader stuper fjellsida like ned i elva eller fjorden, og det er uråd å kome forbi utan båt. I prinsippet kunne ein med å bruke ein kombinasjon av småvegar, omvegar, robåtar og ferjer take seg fram i dalbotnen heilt ned til Kristiansand. I praksis var dette tungvint. Spesielt når vi har i minnet at dei også skulle ha hest og lass med på same turen.

Vintervegane på isen var lette å ferdast etter, men det var usikre vegar som bokstaveleg talt kunne forsvinne under føtene. Vår og haust var det ofte lange periodar at fjorden ikkje var farbar på noko som helst vis.

Den vanlegaste reiseruta for dei som ferdast etter dalen var å bruke heia. For eksempel gjorde dei det på vestsida av Byglandsfjorden, ved Senum, og kom ned i dalen att ved Ose.

Ein annan stad var mellom Valle og Bykle. Det var uråd å kome forbi den berykta Byklestigen så vel med slede som med tung kløv. Då la dei i veg over heia over mot Bjørnevattn, og vidare til Stavenes i Bykle for til sist å finne ein plass å krysse elva, gjerne nord for sjølve Bykle kyrkjebygd.

Dernest gjekk det mange vegar på tvers av heiane. Mest kjend er utan tvil Skinnevegen frå øvre del av Setesdal over til Lysefjorden. Stavanger vart etablert som bispesete i 1125, og skatten til biskopen vart levert i form av skinn. Vi finn det mellom anna att i det gamle takstsystemet på jordeigedomar, som frå 1600-talet vart målt i huder og skinn. Den tid vart nok også skatten betalt på andre måtar, men namnet Skinnevegen levde vidare.<sup>8</sup>

Men folk ferdast nok her før den tid au. Transporten var tung og vanskeleg, og dei kunne berre frakte med seg konserverte varer som huder, talg, smør og tørka kjøtt. Vi må likevel ikkje gløyme at det var grenser for kor mykje av denne type vare ein kunne tillate seg å selje frå ein dal som knapt nokon gong har vore heilt sjølvforsynt med mat.

Austover frå Valle gjekk Bispevegen over til Fyresdal. Historikaren P. A. Munch meinte at Bispevegen var ein av tri «principale Fjældveie» i Sør-Noreg. Eit knutepunkt for ferdsla vestover frå Austlandet var Moland i Fyresdal. Derfrå gjekk Bispevegen over heia til Valle.<sup>9</sup>

I tillegg til desse hovudlinene var det sjølv sagt mange andre veger som gjekk over heia. Dei fleste starta på garden der bonden budde. Det vil føre for langt å gå inn på alle her.

## Korleis reiste folk? Og kvar reiste dei?

Vi har lite handfast å vise til for å dokumentere korleis setesdølane tok seg fram og kvar dei reiste i den eldste tida. Med unntak av ei reise frå Gulen i Sogn til Valle, og derfrå til Bringsvær i Fjære kring år 1128,<sup>10</sup> må

8 Jansen 2018: 27f

9 Dybdahl 1947: 45

10 Orknøyingasoga 1929: 114–124

vi heilt fram til 1500-talet før dei første kjeldene begynner å nemne slikt. Og då er det gjerne som halvkvedne viser; f.eks. vert Vonde-Åsmund Rygnestad kalla «en lands floge» som kan oppfattast slik at han vore i utlandet. Eigedomshandlar er andre vitnemål som indirekte fortel at nokon har vore på reis.<sup>11</sup>

Ut over det er det indikasjonar på at det i vikingtid og middelalder kan ha vore fleire marknadar også i Setesdal, der utanbygds handelsmenn kom med varene sine. Produksjon av jern gav utan tvil grunnlag for omfattande handel. Uvanleg mange arkeologiske funn av vekter og vektlodd, som nødvendigvis må ha ein samanheng med kjøp og sal, stør ei slik hypotese. Meir vanleg enn dei fleste andre stader på Agder, finn vi importerte varer i gravene: våpen, mynter, glas og smykke.

For førti år sidan la arkeologen Jan Henning Larsen, på bakgrunn av desse funna, fram ein teori om at det kan ha vore ein stor marknadsplass i Valle i vikingtida.<sup>12</sup> Dette vart endå meir styrkt gjennom utgravingane på Langeid. Funnet kan eintydig daterast til rett etter år 1000, og ei øks som vart funnen i ei av gravene knyter den gravlagde til Knut den mektige sitt felttog i England 1015–16. At det var setesdølar med i det felttoget veit vi mellom anna frå innskrifta på galtelandsteinen på Evje, der det står (på moderne norsk): Arnstein reiste denne steinen til minne om Bjor, son sin; han døydde i hæren då Knut angreip England. Ein er Gud.<sup>13</sup>

Sverdet som vart funne i den eine grava er eitt av dei mest praktfulle vi kjenner frå norsk jernalder. Fragment av arabiske og europeiske myntar er også noko vi merker oss.<sup>14</sup>

Importgjenstandane er udiskutable bevis på kontakt mellom Setesdal og andre område. Kvar møteplassane har vore, der setesdølane sine varer vart bytta i varer og myntar av gull og sølv, er ukjent. Men logikken tilseier at det må ha vore på marknadsplassar i landsdelen, og også direkte med båtar som kom inn i fjordane langs kysten.

Vi veit at det føregjekk ein stor produksjon av jern med utgangspunkt i myrmalm frå vikingtida til eit stykke ut i seinmiddelalderen. Det er

11 Ryningen 1987: 349

12 Larsen 1980

13 Larsen 2013: 63

14 Wenn 2016: 205f

vanleg å rekne at ein vanleg gard på den tid hadde eit behov på ein kilo jern årleg. Berre i Bykle kan produksjonen ha vore opp mot 20 tonn årleg utifrå nyare vurderingar. Det vart utan tvil produsert jern for heile Agder og Rogaland. I tillegg må det ha vore ein betydeleg eksport til utlandet.<sup>15</sup>

Det kontaktnettet og den handelen desse funna vitnar om, viser at det må ha vore eit nettverk av vegar med ei viss form for organisering. Desse har gått langsetter dalen, men også vestover (Skinnevegen) og austover (Bispevegen). Dess lenger opp i dalen, dess kortare var vegen til sjøen og Vestlandet, og mogelegheiter for båtfrakt. Det er grunn til å tru at Setesdal på denne tida var del av eit velorganisert handelsnettverk der jern var ei viktig salsvare. Ikkje berre til områda nærare kysten, men også til eksport. Det må ha vore ei betydeleg ferdslø mellom marknadane og produksjonsstadene for jern.

Funna på Langeid er i denne samanheng verdt å merke seg. I dag er det ei grend med ikkje så svært mange fastbuande, og difor tykkjest det uforståeleg at den rikdomen som er avdekka under arkeologiske utgravingar er å finne akkurat der.

Ei hypotese vil vere at ein på Langeid kan setje ein båt på vatnet og ro eller segle like ned til Byglandsfjord. Der måtte ein på land, men så var det mogeleg å bruke båt att frå Fennefoss til enden av Kilefjorden. Då er det og sannsynleg at einkvan på Langeid hadde ein viss kontroll med handelen med jern, og hadde kontakt med dei som skulle ha vara og som hadde båtar til å frakte med. Om dette kan vere rett tenkt, er det likevel ingen haldepunkt for korleis dette kan ha vorte praktisert.

I historisk tid vart fraktesbåtane på Byglandsfjorden kalla senumsbåtar etter garden Senum like vest for sjølve Byglandsfjord. Med utgangspunkt i gamle foto som vi meiner kan vise senumsbåtar, var dei ganske store. I *Gamalt or Sættesdal* vert det sagt at senumsbåtane «bar seksti klyvjer um lag; ein eller tvo mann rodde, og so laga dei til 'tjellsegl' dei hadde på båten».<sup>16</sup> Dei må ha vore svært viktige for transport av tyngre varer som ikkje utan vidare kunne kløvjast på hesteryggen, og når store volum – som til dømes kornvarer – skulle fraktast til gards.<sup>17</sup>

---

<sup>15</sup> Mjærnum & Larsen 2013

<sup>16</sup> Skar 1961: 134

<sup>17</sup> Jansen & Rynningen 1994, bd. VIII: 291f



## Nye ordningar på 1500- og 1600-talet

Svartedauden resulterte i store endringar i det norske samfunnet. For det første gjekk den organiseringa som hadde vore meir eller mindre i oppløysing, og det skulle ta lang tid før det kom ei funksjonell erstatning.

På 1500-talet skyt gardsdelinga fart og folketalet aukar. Fram mot 1650 har setesdølane eigedomar både i Telemark, Sirdal, Tovdal, Gjøvdal og Åseral. Dei sender sønene sine av garde for å busetje seg der. Og nokon kjem den andre vegen. Giftarmåla mellom dalføra er mange og påfallande. Etter to–tre generasjonar stoppar denne kontakten av naturlege grunnar opp. Det var ikkje så mykje meir eigedom og jord å gjere krav på. Søner etterfølgde fedre på odelsgardane. Dessutan vart jorda forbetra, og dei gamle gardane tolde oppdeling i både tre og fire bruk.

Tømmer vart ei viktig inntektskjelde for bøndene. Skogane langs kysten var uthogne, og handelsmennene begynte å interessere seg for det som måtte finnast innover i landet.

I sør låg Flekkerøy, som på denne tida var ei av dei viktigaste hamnene i landsdelen for handel med korn, og ei viktig utskipingshamn for setesdølane sitt tømmer. Arendal var også ladestad, og tømmer som vart hogge i Finndalen i Valle vart fløyta den vegen. Reisa til Arendal fylgde dalføra på austheia nedover mot Tovdal, Åmli eller Gjøvdal, og derfrå vidare til byen.

Lensherren sat på Nedenes, og ei gong imellom kunne det vere grunn til å avleggje eit besøk der. Nokre gonger friviljug, til andre tider med tvang. Jernverka ved kysten produserte jern som bøndene var avhengige av å kjøpe då det vart slutt på å brenne eige jern.

Så tidleg som på midten av 1600-talet les vi i kjeldene at også skogane i Setesdal begynte å tømast for tre; underforstått tre som var salsvare. Oppgjeret med kjøpmannen i byen var personleg, og som hovudregel slik at bonden måtte take ein vesentleg del av oppgjeret i form av kjøpmannsvarer. Det innebar at bonden fysisk måtte reise til Kristiansand for å få betaling, og for å hente heim dei varene han fekk som del av oppgjeret. Nye varer som tobakk og vin hadde gjort sitt inntog i Setesdal iallfall så tidleg som i 1645. Det veit vi mellom anna av eit brev som vart sendt til

Bygland det året, som fortel at Jørund Kvåle skulle få dette av ein kjøpmann i Kristiansand som takk for god trelasthandel.<sup>18</sup>

Etter grunnlegginga i 1641 hadde Kristiansand på kort tid etablert seg som eit administrativt, økonomisk og militært sentrum i landsdelen. I 1682 vart også biskopen flytta over frå Stavanger. Eit viktig resultat av den administrative omorganiseringa, var at den ferdsla som tidlegare hadde gått vestover mot Stavanger, begynte å dreie meir og meir nedover mot Agderkysten. For bønder frå Valle sokn og nordover var turen til Stavanger likevel enklare når dei skulle frakte med seg tunge kløver med korn. Ulikt bøndene lenger sør i dalføret hadde eit fåtal av bøndene tømmer å selje, og difor var Kristiansand ikkje eit nødvendig reisemål.

På denne tida viser kjeldene at ferdsla kunne gå til mange kantar. Til dømes frå ei tingsamling på Bygland i juni 1694 vart den dårlege oppslutninga frå valldølane forklåra med at «denne haarde tid hafver høylig aarsagit dend Største dehl af dennem paa adskillige steder at omreyse, til deris Nærings og Opholds Erlangelse, Saa at mange er udi Skeen, andre i Kragerøe, Arendahl og Christiansand til Kornvahrís Erlangelse». Kort forklart var dei utan korn, og var av garde for å skaffe nødvendig matforsyning.<sup>19</sup>

Prosessen som til sist resulterte i at ferdsla meir og meir vart kanalisert langsetter dalføret var alt godt i gang.

## «Vejenes istandsættelse»

I vår forstand var det ingen vegar på Agder før på 1800-talet. Der gamle vegtråkk framleis er synlege, er dei å sjå som 1–1½ meter breie vegfar. Arbeidet som er gjort er dei fleste stader enkelt. Det kan vere nokre steinar å trø på over ein bekk, eller ei smal bru av halvkløyvingar. I myrar vart det lagt steinheller og tømmerstokkar, trandlar, for ikkje å søkkje ned. I hellande terreng vart det av og til bygt opp murar der dei fylte oppi med sand og grus og fekk det til å verte flatare. Andre stader vart det slite djupe renner ned i bakken som står att mest som sår i landskapet.

18 Jansen & Ryningen 1994, bd. VII: 254f

19 Jansen & Ryningen 1994, bd. VIII: 304

Så seint som rundt år 1800 var vegstellet stort sett dårleg dei fleste stader. Køyreveg mellom Christiania og Kristiansand kom så seint som i 1805. Med det forstås vi ein veg der det var mogleg å take seg fram med hest og kjerre, altså med hjulkøyretøy.

Bartholomeus von Rummelhoff vart generalvegmeister i Kristiansand stift i 1790. Det var ei vanleg oppfatning at vegen langs kysten måtte prioriterast, og Rummelhoff konsentrerte seg om forlenginga av Vestlandske Hovedvei til Stavanger. Vegar innover i landet kunne ein ikkje forvente at skulle ha same standard, meinte Rummelhoff.



Dei gamle vegane var enkle. Dette er brua over elva ved Hovden ca. 1905.

Foto: August Abrahamson. Frå Aust-Agder museum og arkiv avd. Setesdalsmuseet.

Men sterke krefter ivra for å opne meir opp for handel med dei indre bygder. Stiftamtmann Levetzow var ein av dei som kritiserte manglande initiativ innan vegstellet. Det gjekk så langt at generalvegmeisteren klagde saka til det Danske Kanselli i København angående stiftamtmannen sin «Paastand betreffende Vejenes Istandsættelse i Raabøydelaugget»: «Jeg troede det var min Hovedpligt som andre Vejmestere, og som Skikken er i

andre Lande, først at istandsætte Postvejen, men her ansees det af lige Vigtighed med en Bøygdevej i Raabøydelauguet.»<sup>20</sup>

Den første vegstrekninga som var bygd som køyreveg i Setesdal stod ferdig i 1804, og er den biten mellom Evje og Byglandsfjord der det ikkje er muleg å kome fram med båt. Den vart bygd på vestsida av elva, frå Fennefoss til Gullsmedmoen. Så skjedde det ikkje meir på lang tid.

I 1827 vart ingeniørøytnant Georg Daniel Barth Johnson utnemnd til vegmeister i Kristiansand stift. Johnson heldt fram der Rummelhoff slapp, og Vestlandske Hovedvei vart forlenga frå Lyngdal til Stavanger.

Men det var vegen opp gjennom Setesdal som vart den viktigaste oppgåva hans. Først på lista hans var Byklestigen, som i 1829 vart utbetra til det han sjølv kalla kjerreveg. Med det vart også Bykle sokn knytta til bygdene nedanfor på ein heilt annan måte enn tidlegare. Men for den som skulle frakte med hest, vart det framleis ein lettare tur om ein la vegen til Valle over fjellet.

Alt i 1833 la Johnson fram planar om å bygge køyreveg gjennom Setesdal. Stortinget fatta vedtak om vegprosjektet i 1839. Kjøpmennene i Kristiansand støtta heilhjarta planane. Ikkje fordi dei så inderleg ønskte at setesdølane skulle sleppe den strabasiøse byvegen, men fordi dei så gjerne ville ha hand om mest mogeleg av handelen med dei indre bygder.

Vegen stod ferdig frå Kristiansand til Valle kyrkje i 1846. Så langt teknikken gjorde det mogeleg, var det eit mål å bygge rette vegar. I denne perioden gjekk vegen gjerne over fjellknausar i staden for rundt dei. Ei rekkje mindre bruer kom på plass, men over Storstraumen i Bygland og Flårenden i Valle måtte dei reisande framleis be om å få ferjeskyss.

For dølane vart turen til Kristiansand ei heilt ny oppleving: «Dø aa hele, Dreng, no hev eg vore til by'n aa køyrt trjå tunnu' aa stundom sat eg på sjave, å de' kosta alli a grand.» Aslak G. Rike hadde vore til byen ein gong i 1840-åra og kjøpt korntønner, og grunnen til utbrotet overfor grannen Dreng O. Rike var at han for fyrste gong hadde køyrt etter kjerreveg like frå Kristiansand til Kilefjorden.<sup>21</sup>

---

20 Jansen et al. 2018: 43ff

21 Skar 1962: 135

Frå 1680 hadde Herefoss, no ein del av Birkenes kommune, vore ei sentral bygd i Råbyggjelaget. Der residerte både skrivar og fut, og bygda var reisemål for dei som var ute i offentlege ærend.<sup>22</sup> Frå 1852 var båe embeta plasserte i dalen. Futen budde på Hornnes der Postvegen gjekk like i husveggen, og skrivaren på Klepp heilt sør i Evje sokn, slik at dei som kom etter Postvegen måtte ha ferje over Otra. Herefoss forsvann ut av saga som ein sentral møtestad på Agder.

## Dampmotorane gjer sitt inntog

Ikkje før var Postvegen teken i bruk, så begynte nokon å snakke om dampbåt. I 1866 sende general Oscar Wergeland i Kristiansand – bror til Henrik – ut ei innbyding om å stifte eit andelslag. Meininga var å kjøpe to dampbåtar som skulle trafikkere Kilefjorden og Byglandsfjorden.

Dei vedfyrte dampbåtane *Bjoren* og *Dølen* kom til Kristiansand som «byggjesett» før jol i 1866, vart frakta opp i dalen og montert. I pinsehelga, 8. juni 1867, gjorde *Bjoren* den fyrste turen mellom Kile og Hornnes. Same helg vart *Dølen* sett i rute på Byglandsfjorden.<sup>23</sup>

Trafikken nedover dalen til Kristiansand auka. Ved Kile i Hægeland passerte vel 2500 hestar i tida frå 22. februar til 16. april i 1867. Ei større teljing gjekk over eit heilt år i 1874–75. Ved Krossen passerte det mest 41 000 hestar det året, av desse 19 500 med lass.

Mengda reisande indikerer at svært mykje av transporten gjekk langsetter dalføret. Etter folketeljninga 1875 var det 10 092 personar som budde i Setesdal. Sjølv om det budde folk lenger nede i dalen, er det vanskeleg å tenkje seg at volumet hadde vorte så stort om ikkje svært mange av byreisene til dei som budde i nærliggjande område og sidedalar er talde med her.

<sup>22</sup> Jansen & Ryningen 1994, bd. VII: 174

<sup>23</sup> Moseid 2017: 15



Postvegen gjorde det muleg å bruke hjulkøretøy, og frakting av varer vart mykje enklare. Homme i Valle 1888. Foto: Axel Lindahl. Frå Aust-Agder museum og arkiv avd. Setesdalsmuseet.

Mellom anna veit vi at bøndene i Åseral på denne tida gjerne la vegen om Hornnes, og derfrå drog etter Postvegen ned til byen. Då det kom veg ned til Sveindal, og vidare til Mandal i 1880, vart det den nye byvegen for åsdølane. Samstundes bad dei om å verte flytta frå Nedenes til Lister og Mandal amt. Dermed vart kontakten med Setesdal mykje mindre enn før.

I tillegg til at desse tala vart bruka som grunngjeving for utbetring av Postvegen, vart dei også bruka som argument for å bygge Setesdalsbanen. Det er ingen tvil om at utbygginga av kommunikasjonar oppover dalføret var av den største interesse for kjøpmennene i Kristiansand. Transport av malm frå Evje til Kristiansand Nikkelverk var eit viktig argument. Det same var transport av tømmer.

Setesdalsbanen stod ferdig til å takast i bruk i 1896. I april 1898 bestemte heradstyret i Valle at det skulle etablerast telefonsentralar i alle dei tre soknene i kommunen.<sup>24</sup> Frå då av var det, iallfall i teorien, mogleg å ringe til byen om morgonen og be om å få sendt ei vare med føremiddagstoget,

<sup>24</sup> Valle kommune. Formannskapsprotokollar. Sak 29.4.1998.

og vidare om bord i ettermiddagsbåten som la til ved bryggja på Granheim litt nord for Ose kl. 18.30 om ettermiddagen.

Tida det tok frå ein bestilte ei vare til den var levert på garden, vart kraftig redusert. Som andre stader var hamskiftet i Setesdal i gang på slutten 1800-talet, men det verkelege gjennomslaget kom ikkje før på 1900-talet. For eksempel bidrog enklare transport av kunstgjødsel til at det vart lagt større vekt på god avling på innmarka nede i dalen. Det ekstensive hauptingsbruket på heiane fekk mindre betydning, men var framleis viktig så seint som på 1950-talet.

## Endå meir vegbygging

Også øvst i dalen hadde det skjedd store forandringar. Nyttå av å knytte Bykle saman med resten av dalen vart heftig diskutert, ikkje minst i Valle heradstyre, der mange hadde den oppfatning at vegstellet var tilstrekkeleg utbygd alt i 1846 med Postvegen opp til Valle kyrkje. Det som uroa representantane mest, var nok likevel tanken på utgiftene til vedlikehald av vegen. Men etter kvart måtte også heradstyret innsjå det fornuftige i å byggje vegen heilt fram. Grunngevinga var enkel, men tydeleg: Det tok «næsten» like lang tid å reise frå Kristiansand til Valle, som dei 3 ½ mila mellom Valle og Bykle.

Dei fyrste kommunale løyvingane kom i 1858. Kommunen tok også saka opp med amtet, og foreslo i 1865 at vegen til Bykle kunne opparbeidast med ei breidde på 4 alen, med unntak av «de mere bekostelige Steder», der ein kunne greie seg med 3 alen. Det siste var akkurat halvparten av det lova bestemte om breidda på ein bygdeveg. Arbeidet kom i gang i 1867.

Den største hindringa var Byklestigen, som var så «halsbrækkende brat», at den ikkje ein gong fortente «Navn af Ridevei, men maatte nærmere betegnes som en Slags Trappe, eftersom Opstigningen skeede ved Hjælp af Trin». På bakgrunn av eit framlegg frå ingeniørkaptein Peter Rasmus Krag til vegdirektøren i 1875, løyvde Stortinget året etter pengar til veganlegg frå Byklestigen til Bykle kyrkje. Anlegget vart utført 1876–1879, og det vart sprengt ut veg i fjellsida. Då var det endeleg mogeleg for byklarane å setje seg på kjerra og reise på bytur utan å måtte grue seg til

den siste etappa over Byklestigen. Med det vart også Bykle knytta mykje nærare til områda lenger sør.<sup>25</sup>

Bygdene øvst i dalen, Fjellgardane, var framleis veglause. Etter Bاندakkanalen, som er ein del av Telemarkskanalen, vart teken i bruk i 1892, var dette også ei aktuell reiserute for fjellgardsfolket. Då vart handelen gjort i Skien, og med båten fekk dei skyss heilt opp til Dalen.

Med unntak av Arendalsvegen gjekk no all ferdsle nedover dalen til Kristiansand. Det vart meir og meir sjeldan at nokon tok seg fram til fots over viddene austover eller vestover. Når det galdt offentlege ærend var Arendal ein nødvendig by å reise til. Sjølv om vi i dag ville kalle det ein skikkeleg omveg, veit vi at mange valde å reise til Kristiansand fyrst, og derfrå take båten vidare til Arendal.<sup>26</sup>

Ikkje før var båtane i rute før det vart sett i gong med nye trafikk-teljingar på Postvegen. Bakgrunnen var mellom anna påtrykk frå handelsmenn i Kristiansand som ønskte argument for ei utbetring av vegen opp til Evje. Det er liten tvil om at dei såg på Arendalsvegen, som var under arbeid og stod ferdig i 1908, som ein konkurrent med tanke på frakt av «producterne af qvægavlen» frå Setesdal.

## Automobilar og automobilruter

Året før Setesdalsbanen opna i 1896, kom den fyrste automobilen til Gjøvik. I løpet av dei neste tre tiåra skulle alt som hadde med transport å gjere, gjennomgå store forandringar.

Den fyrste bilen som kom heilt opp til Valle kom den 29. september 1909 med Ole Iglebæk frå Kristiansand som sjåfør. Lensmann Lund i Valle var varsla, så folk visste når dei starta frå byen. Folk gledde seg til å sjå vidunderet, men dei fleste forrekna seg, for bilen kom fleire dagar før nokon hadde tenkt.

Direktøren på nikkilverket på Evje, Gudbrand Henriksen, fekk seg bil alt i 1911 eller -12, og det må ha vore fyrste bilen i dalen.

Men bilturane var ikkje heilt problemfrie. Bilane streva mange stader med bratte bakkar og krappe svingar. I 1911 løyvde Staten pengar til

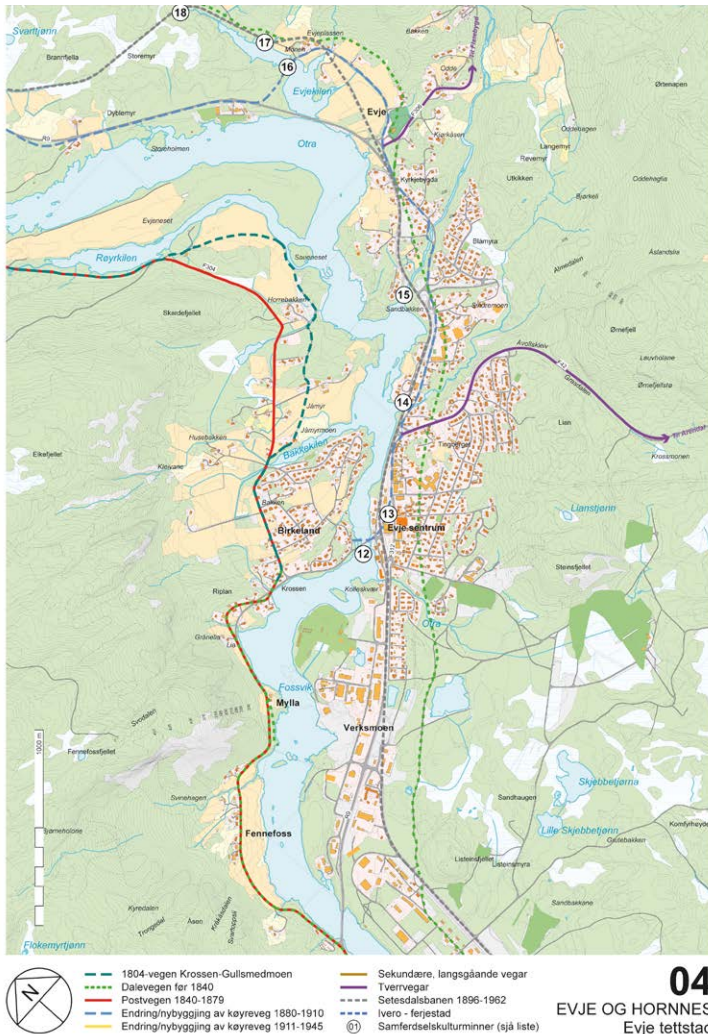
25 Jansen et al. 2018: 50

26 Åkre 2017: 295f



omlegging av vegen mellom Byglandsfjord og Valle, og alt året etter var arbeidet i gang. Også kommunane måtte gjeve sitt bidrag.

Vi fekk ein samanhengande anleggsperiode med intens vegbygging som ikkje vart avslutta før vegen til Hovden stod ferdig i 1935, og derfrå vidare til Haukeli i 1939. Det som ganske fort vart eit overordna mål, var at vegen måtte vere god nok til å tole biltrafikk. Og då talar vi om transport av varer og menneske. For folk flest var eigen personbil eit utenkjeleg mål.



Eksempel på korleis ferdslevegane gjennom generasjonar har endra seg.

Kart frå boka «Frå postveg til riksveg», utarbeidd av Harald Tallaksen.

Ferdsla langsetter dalen var organisert gjennom jernbanen og dampbåtane. Då er det kanskje ikkje så rart at den fyrste bilruta kom til å gå mellom Arendal og Evje. Nils Belland starta opp med faste ruter frå Arendal til Evje den 1. juli 1919. Den vart forlenga til Byglandsfjord i 1923, og etter kvart heilt til Bygland om sommaren.

L/L Setesdal automobilrutor vart stifta 18. desember 1919, og i mai 1920 begynte dei fyrste rutebilane å køyre. I starten trafikkerte dei strekninga mellom Ose og Berdalsbru i Bykle. Med andre ord tok rutebilane over på dampbåtbryggja på Ose eller på Granheim. Slik var det til vegen over Fånefjell vart lagd om i ein halvtunell rundt fjellknausen i 1923.

Det tok også litt tid før vinterbrøytinga vart organisert. Dei gamle hestekøyrarane protesterte mot det nye, og var redde for å miste arbeidet. Og den redsla var reell nok. Men framsteget var vanskeleg å stoppe, og frå 1929 vart det brøytt mellom Byglandsfjord og Bygland, og frå 1931 helt opp til Valle. Etter at vegen til Hovden stod ferdig i 1935, var det i praksis heilårstrafikk frå toppen av Setesdal til Kristiansand.

Med heilårsbrøytt bilveg og rutebilar i organisert passasjertrafikk, vart Kristiansand «Byen» for dei fleste, med Arendal på andre plass. Ikkje før privatbilismen gjorde sitt inntog på 1960-talet, og folk kunne gjere val og greie seg sjølv, begynte dette å forandre seg. Det var då begrepet «biltur» oppstod som ein realitet for folk flest, der einaste føremålet med turen var å ha ein fin dag.<sup>27</sup>

Dampbåtane på Byglandsfjorden gav opp kampen med bilruta i 1930, og 2. september 1962 forlot siste toget Byglandsfjord stasjon. Før nedlegginga hadde det vore ein lang prosess. Mellom anna vart det bestemt at det som erstatning skulle byggjast ein «kompensasjonsveg». Den innebar omfattande omleggingar av traséen, og ei betydeleg heving av standarden. I staden for å leggje vegen der naturen la til rette for det, vart det bygt ei rekkje nye bruer som gjorde at vegen kunne gå meir rett fram.

Etter kvart som kompensasjonsvegen vart bygd ferdig, vart det lagt fast dekke. Frå slutten av 1960-talet var det lagt asfalt eller oljegrus på det meste av det som no heiter riksveg 9. Vårløysing og sundkøyrde vegar var med det eit tilbaketog problem. Den rasfarlege strekninga rundt

---

<sup>27</sup> Jansen et al. 2018: 57f

Fånefjellet vart løyst med ein tunell. Med den vart også problemet med for smal veg når dei store generatorane skulle fraktast oppover dalen i samband med kraftutbygginga løyst.

Sjølv om det framleis var svingar og smale parti på vegen som gjorde at farten måtte senkast, fekk riksveg 9 i 2003 status som «stamveg». Statens vegvesen introduserte omgrepet i 1984 om det som var å sjå som hovudvegen «innanfor eit distrikt eller mellom distrikt». Dette er vegar som har ein generelt høgare vegstandard enn andre riksvegar, sjølv om dei kan ha mindre trafikk.

Med privatbilismen har folk vorte mykje meir mobile, og trafikken går i alle retningar. Kontakten mellom aust og vest tok seg opp då Skafsåvegen over til Dalen i Telemark kunne takast i bruk i 1965. Det same hende med Suleskarvegen over til Sirdal hausten 1990. For dei øvre bygder har Stavanger på ny vorte ein viktig by. Avstanden er om lag den same som til Arendal, men litt lenger enn til Kristiansand.

## Nytt fylke – nye vegval?

Frå 2020 er Aust- og Vest-Agder slått saman til eitt fylke. Det nye Agder er ein trekant med ytterpunktene Flekkefjord, Hovden og Risør, der ingen av dei to tidlegare fylkeshovudstadane ligg slik til at dei er naturlege å peike på som sentrale midpunkt.

I god tid før fylkessamanslåinga er mykje godt vegarbeid utført innover Hovlandssdalen mellom Evje og Arendal. Sjølv om vegen til Kristiansand framleis er litt kortare og vegen litt beinare, er eg ganske sikker på at mange dølar framleis kjem til å leggje vegen over heia.

Åseral har etter søknad i 2019 vorte godkjent som fullverdig medlem av Setesdal regionråd. Dermed har dei på sett og vis teke tilbake den staden dei hadde før vegen til Mandal stod ferdig i 1880.

Det som etter samanslåinga har vorte eit tilnærma geografisk midtpunkt i det nye Agder, er Evje. Om det er nok til endå ein gong å endre på kommunikasjonslinene i landsdelen, får vi la framtida gjeve svar på.

## Kjelder og litteratur

### Kjelder

Valle kommunearkiv. Formannskapsprotokollar.

### Litteratur

- Dybdahl, K. D. (1947). *Pilegrimmenes og bispenes vei. Utsnitt av et brev fra P. A. Munch*. Kristiansand og Opland turistforening.
- Gjellebøl, R. (1800). Beskrivelse over Sætersdalen i Christiansands Stift. *Topographisk Journal*, 26. hefte.
- Jansen, L., Haugen, P. A., Røysland, O. & Tallaksen, H. (2018). *Frå postveg til riksveg – vegar og vegminne langs riksveg 9*. Bokbyen forlag.
- Jansen, L. & Ryningen, A. (1994). *Valle kommune. Kultursoge: Bd. VII–VIII*. Valle kommune.
- Larsen, J. H. (1980). *Vikingtids handelsplass i Valle, Setesdal* (UO- skrifter nr. 3). Universitetets oldsakssamling.
- Larsen, J. H. (2013). Gravene og bosetningen. I L. Jansen, I. Paulsen & N. O. Sundet (Red.), *Spor i Setesdalsjord*, s. 55–70. Bokbyen forlag.
- Mjærum, A. & Larsen, J. H. (2013). Jernvinna i Setesdal – selvforsyning og storindustri. I L. Jansen, I. Paulsen & N. O. Sundet (Red.), *Spor i Setesdalsjord*, s. 101–120. Bokbyen forlag.
- Moseid, T. (2017). *Frå kveg til cruise. D/S Bjoren 150 år*. Setesdalsmuseum.
- Orknøyingsoga*. (1929). (Gustav Indrebø, umsetj.). Det Norske Samlaget.
- Ryningen, A. (1987). *Valle kommune. Gards- og ættesoge Valle bd. VI*. Valle kommune.
- Skar, J. (1961). *Gamalt or sætesdal. Band II*. Det Norske Samlaget.
- Steen, S. (1929). *Ferd og fest. Reiseliv i norsk sagatid og middelalder*. Aschehoug.
- Wenn, C. C. (2016). *Rv. 9 Krokå–Langeid. Del II: Gravfelt fra vikingtid* (Rapport, arkeologisk utgravning). Kulturhistorisk museum & Universitetet i Oslo. <http://urn.nb.no/URN:NBN:no-53871>
- Åkre, T. (2018). Ferdslevegår i Sætesdal. I O. M. Holen (Red.), *Meir gamalt or Sætesdal*. Bokbyen forlag.