



DEN GAMLE POSTVEGEN
IMMELLOM
VÄGSEIDET OG TRÅLEVÅKA

I 1983, då me ved Skodvin skule var ferdige med prosjektet Bygdeborga, sökte me om midlar som tilskott til eit arbeid om den gamle postvegen gjennom krinsen.

Bygda, ved ungdomslaget Nybrott, hadde synt interesse for denne vegen ved å rydda han for einer og kratt, slik at han kunne tena som tur-veg. Ved skulen såg me mulegheita til å nytta vegen som eit konkretiserings-middel i undervisninga, og som ein fin lokal innfallsport til eit stort og variert felt innan samfunnsfag på alle trinn i grunnskulen.

Det vart difor sett ned ei prosjektgruppe. Av ymse årsaker, men helst avdi eg kunne kombinera dette arbeidet med anna historisk arbeid eg held på med, vart det til at eg tok på meg oppgåva åleine.

Statsarkivet i Bergen har vore svært hjelpsame, og særleg vil eg takka konservator Jon Ragnar Myking for gode råd og hjelp.

Elles har eg hjå lokalkjende folk fått opplysningar som det ville vera uråd å finna annan stad.

Prosjektet hadde denne arbeidstittelen:

DEN GAMLE POSTVEGEN
IMELLOM
VÄGSEIDET OG TRÆLEVIKA

Framsida er pryda med Cristian Junchaus si vakre håndskrift frå 1775.

Skodvin den 21.november 1986

Nils Johnås

INNHALDSLISTE

A	FORORD	side 0
I	DEN GAMLE POSTVEGEN I DAG	
1.	Ein tur langs vegen i 1986	" 1
II	HISTORIKK	
1.	Kort historisk oversyn fram mot ca. år 1600	" 5
2.	Den første "postgang" i Noreg	" 5
3.	Forøk på å oppretta ein veg - etat	" 7
4.	Arbeidet med utvelging av trasé for postvegen Molde-Bergen	10
5.	Problem med anlegg og vedlikehald av vegen, og systemet dette var bygd opp omkring	" 16
6.	Rodeinndeling og avstandar	" 22
7.	Postgangen Molde - Bergen	" 23
III	EI NY TID - NYE KRAV	
1.	Første avløysing	" 24
2.	Andre avløysing	" 24
3.	Endeleg avløysing	" 24
IV	SISTE NYTT - GAMALT NYTT	
1.	Ringen er slutta	" 25
V	TILVISINGAR	
1.	Litteraturliste	" 26
2.	Anna tilfang	" 26
VI	VEDLEGGSLISTE	" 26
VII	NOKRE FRAMLEGG TIL KORLEIS DETTE KAN NYTTAST I UNDERSVSN.	" 28

FORORD

Oppgåva eg tok på meg å skriva - etter beste evne - var soga om den gamle postvegen frå Trælevika til Vågseidet. Det viste seg temmeleg fort at vegsoga var så sterkt knytt til post-soga, at det var heilt nødvendig å ta med eit etter måten utførleg kapittel om framveksten av eit ordna system for sending av post her tillands.

Likewise tykte eg at dersom ein skulle ha godt utbyte av avsnittet om vedlikehaldsarbeidet, måtte her og takast med noko om framvoksteren av veg-byråkratiet.

Til dette heftet, som for det meste er meint som bakgrunnsstoff for skulane under utarbeiding av lokale undervisningsopplegg, er det under arbeid ein lysbilets-serie med teksthøfte til. Denne vil vera ferdig tidleg våren '87.

Heftet bør elles kunna brukast som bakgrunnsstoff i dellemn i Samf.fag på alle trinn i grunnskulen.

Heilt bak i heftet er der teke med nokre idear om korleis heftet kan nyttast i undervisninga.

Alle vedlegg som er nemnde fins i arkivet på Skodvin skule og kan utlånast derifrå.

DEN GAMLE POSTVEGEN I DAG.

1. Ein tur langs vegen i 1986.

Den som køyrer den fine to-felts riksvegen forbi Nesfossen mot Bruvoll idag, må vera lokalkjent for å ana noko om den gamle postvegen som går parallellt med nyevegen - berre nokre få hundre meter lenger vest. (Kart, vedl. 1.11). Dersom ein tek av like nord for bussshaldeplassen på Nesfossen, går mot vest, forbi hus og dyrka mark hjå Karl Nesfossen, vil ein etter 250-300m stå ved Kjeggjarvatnet sitt utløp mot sjøen. Her er idag ei støypt bru/stemme i samband med smoltaplegget på Nesfossen. Det er lett å sjå den gamle vegen som går sydover gjennom skogen frå brua. Me fylgjer den ca. 430m*, og endar i ei lita vik, nærmast eit gjel nede ved sjøen. Dette er Trælevika. Herifrå skal me fylgje denne vegen heilt til Vågseidet - og me kunne faktisk ha fylgd han i store trekk heilt til Fanebustsjøen.

Me startar altså på gard nr. 176/br.nr.1 i Trælevika. Trælevika er ein enkel landingsplass. Ei lita kløft i berget med ei smal vik. Her er ikkje noko kai eller merke etter ordna lasteplass, og vegen sluttar faktisk 20-30 meter før sjøen, og det siste stykket ned er temmeleg ulendt. Det verkar ikkje som om vegen nokon gong har vore ferdig heilt ned. Frå endepunktet går vegen i slyng i svært bratt terreng opp til åsryggen. Vegen er her fint oppbygd og i god breidd - ca. 3m. Vidare nordover til Nesfossen - eller Hundvinsfossen som han tidlegare vart kalla - går vegen langs åsryggen. Her og der står det lerketre langs vegen - ein rest av ein allé som etter det gamle folk seier, skal ha gått heile vegen frå Nesfossen til Trælevika.

På Nesfossen, g.nr. 56/12, vart det drive mølle frå rundt 1870 til 1930, med frå 10-12 opp mot 20 arbeidsplassar, i to store møllebygg. Det var tyskaren Ehnstedt som i åra 1871-1876 greidde å sikra seg alle rettar til nedtapping/oppdemming av Storevatn, Kjeggjarvatn og Hundvinvatn, som er tre praktisk tala samanhangande vatn med utfall Nesfossen.

For inntil få år sidan var det råd å sjå restane av den gamle steinbrua over "Hundvinsfossen", men idag er det som nemt ovanfor, ei ny betongbru/demning som møter ein. Det er dei noverande eigarane av Nesfossen som har bygd denne bruha, men der har vore mange eigarar frå Ehnstedt og fram til idag.

Ørygmålt i 1795 til 346 farnar halen.

Mylna er brent ned, likeeins herskapshuset. Att står berre ein tenarbustad og eit mykje nyare verkstadbygg nede på kaia. Men - ein kan framleis føla glansen av gjeve fordums tider når ein ruslar rundt i det som ein gong må ha vore ein strålande park.

Ved Nesfossen forlet me gamle Alversund kommune og kjem inn i Lindås, først på g.nr. 56/br.nr. 4 og 15 (Kart, vedl.1.12) og no går vegen i vesthalallet nordover mot Hundvin. Heile vegen har ein godt utsyn mot Lurefjorden/Seimsfjorden, med Myksvoll på andre sida. Vegen ligg fint i terrenget, og når ein tenkjer på at der neppe er brukt sprengstoff i det heile under anlegget, er det imponerande kor jamn vegen er i stigning/fall. (Profil, Hovudplan, vedl. 2).

Omtrent rett opp for Torevatnet v/Hundvinkaien (Kart, vedl.1.13) går vegen litt ned i austhellingsa av åsen, skjer såvidt innom 56/49, så over 56/9 og 56/6 fram til fylkesvegen. Herfrå fylgjer Onesvegen gamlevegen eit lite stykke over bruk 56/8 og 56/7, men vil ein så fylgje gamlevegen, lyt ein ta av gjennom tunet på 56/1 og ned mot bruha gjennom eit par fine svingar.

Brua som ligg der, er den gamle steinbruha som vart bygd i 1801, men - som det vil gå fram seinare - har der vore bruver før den.

Over bruha er ein så på Bruvoll, eller Tvederaas som det før heitte. Denne garden har g.nr. 55. Me kjem i land på bruk 55/4, men fylgjer Trælandsvegen eit lite stykke opp mot høgden over bruk 55/1 og 55/3. Like forbi vegen inn til 55/2 tek gamlevegen av mot nord gjennom utmarka til 55/2 til Åsenden. Her kjem me inn på Hetlehovde, g.nr. 93. Gjennom utmark og innmark som høyrer til, kjem ein opp i tunet på 93/1, Hetlehovda. Opp til Hetlehovda - og nedatt på nordsida - er vel noko av det brattaste på vegen. Det er berre brekka på sydsida av Hundvinbruha, og bakken ned mot sjøen i Trælevika som er like bratte. (Profil, Hovudplan, vedl.2). I svingane ned på nordsida av Hetlehovde er vegen svært forseggjort med fin dosering (Kart, vedl.1.14). Skiljet mellom 93 Hetlehovde og 94 Skodvin er ei lita elv. Over denne elva er der ei nydeleg steinbru med to løp for vatnet. Via Haugstjørna renn denne elva ut i Maråsvågen. Det må truleg vera denne elva det vert vist til som "Maraas flu" i Junchaus' vegbeskrivelse av 1775. (Vedl.3)

Vegen fylgjer nå grensa mellom 94/3 og fellesutmark for 94/1 og 2, krysser gardsvegen inn til huset på 94/3. Ved gamle Nymark skule kjem ein over i utmarka til 91 Brundtland. Skulen vart bygd i 1876 og vart brukt heilt til 1933, då den nye skulen vart bygd på Blødalsreset ved den nye vegen, ca. 500m syd/aust for Nymark (Sjurseth, 1943:82). Omlag i grensa mellom g.nr. 94 Skodvin og g.nr. 91 Brundtland er der eit skar. I "Frå Fjon til Fusa" 1948 og -52 er der ein disputt om namnet på dette skaret. Det kan vera Beinvedskaret - og der skal då ha vaksen kristtorn - beinved - der i eldre tider. Det andre namnet som er hevda er Beinhusskaret. Dette skulle tyda at der hadde vore rettarstad i riktig gammal tid - og beina vart berre lagde i eit lite hus ved sida av! K.Sjurseth er tydeleg forarga over at "fann opp" namnet Nymark, og ikkje brukte det gamle Beinvedskaret (Sjurseth, 1943:91 f.)

Vegen stig nå gjennom utmarka til 91/1 opp mot åsryggen og fylgjer denne nordover. Ein er no komen inn på utmarka til Gaulen, g.nr. 98, og det er bruk nr. 2 som eig dette fine stykket - som nyss er dyrka opp. Ein passerar eit nytt byggjefelt rett før ein kryssar vegen til Marås, og så går gamlevegen - her svært godt vedlikehalden - ned mot Gaulevatnet. Vegen er her bygd gjennom den store Gaule-urda der Gjest Bårdsen skal ha gjøymt ein av sine mange skattar! Ein kryssar så den nye vegen inn til Gaulen, og over utmarka til 98/1 kjem ein fram til bruhaugen over Gaule-elva - den tredje av dei bevarde steinbruene. "Steenbroe over Gauleelv, 2 løb, hvert 6 fod. Anført på kartet: I høy flom gaaer Vandet op paa Broen. Tilført med hånd: forholder sig ikke saa." (Profil. Hovudplan, vedl. 2). Dette er altså den bruhaugen som truleg vart bygd etter ein klage i 1786, sjå side 18.

Gauleelva er også skilje mellom g.nr. 98 Gaulen og 99/Våge. Eit lite stykke går så vegen over fellesutmark til 99/2 og 3 (Kart, vedl. 1.15), men så fram til fellestrasé med ny veg på 99/4. Omlag frå der bruk 99/1 og 99/2 grensar mot kvarandre ved nyvegen og fram til Vågseidet, er den nye vegen lagd omlag i same trasé som den gamle postvegen.

II

HISTORIKK

1. Kort historisk oversyn fram mot ca. 1600.

Frå tidlege tider ser det ut til å ha vore slik at den/ðei som hadde bruk for ein veg, også fekk ta på seg arbeid med anlegg og vedlikehald. På den måten oppstod dei forskjellige "Alfare"-vegar som Bygde- og Tingvegar. Gjennom tidene utvikla det seg lover og reglar for fordeling av arbeidet med desse. Både Gulatingslova og Magnus Lagabøter lov hadde bestemmelser om dette. Då kyrkja for alvor kom inn i biletet, og presten skulle fara mellom fleire sokn, oppstod der behov for nye vegrar. Vedlikehaldet av desse "Prestevegane" vart lagd på dei sokna som gjorde vegen nødvendig. (Nicolaisen: Norske Samlinger 1, side 575). Mellom anna ser ein at vegen frå Lindås prestegard til sjøen på vestsida skal haldast i stand av almuen i Lygre sokn, medan vegen frå presegarden og til Fanebustsjøen er lagt på Sandnes sokn, på andre sida av Fensfjorden. (Vedlegg 7).

2. Den første "postgang" i Noreg.

Før ein fekk eit ordna postverk her i landet, måtte all formidling av meldingar gå med bud. I mellomalderen skulle det etter lova gå bud frå gard til gard gjennom heile bygda - ja, til kvar gard i Noreg minst ein gong i veka. (Schou 1947:1). Det er lett å forstå at dette var ei lite pålitande ordning - og private bud vart for dyre for folk flest. Det var berre konge og embetsmenn som kunne benytta seg av slikt. Folk elles sende nok sine brev og helsingar med tilfeldige reisande - og slik hjelpe var nok vanleg, men sikkert temmeleg usikker.

Offentlege bodberarar vart kalla "brevdragarar", og dei hadde rett på fri kost og losji der dei for fram. I Noreg-Danmark, som i dei andre landa i Europa, var det veksten i næringslivet og statsmakta sin trøng for fastare styring som tvang fram opprettelsen av eit postverk. Kristian IV kom med ei "forordning" julafta 1624, der det danske postvesen vart grunnlagd, og 13.oktober 1642 sender han brev til statthaldar Hannibal Sehested og kanslar Jens Bjelke der han går inn for at dei må "betenke ved hvad middel kan skje veiene at forbedre mest mulig og anordne postbud

mellom Christiania og København".

I 1647 fekk ein innvandra nederlandsk lykkejeger, Henrik Morian, overdrege rett til postfrakt i Noreg, og mellom Danmark og Noreg. Det vart no organisert postgang til Stavanger, Trondheim og Bergen frå Christiania, og fastsett porttakstar. Der vart òg innført eit system med Postbønder. Desse skulle ha ansvaret for å halda gode hestar klar når posten var venta slik at postsekken ikkje skulle koma i hus, unntagen der det var bestemt at post skulle takast ut, eller leggjast i "klappen" i postveska. Dei skulle òg halda mannskap for posttransporten og -"ikke kvinder eller børn, til slikt viktig arbeid"! For dette fekk dei visse privilegier. Dei slapp militärteneste for seg og så mange tenarar som dei trong for gardsdrifta og posten. Dei skulle også sleppa skyssplikt og innkvartering av militært personell m.m. Det var langt mellom verkelege postopneri i Noreg. Fram til 1700 var der neppe meir enn 10 i heile landet.

I 1746 vart Fredrik V konge i Danmark-Norge, men det er neppe han å takka at der skjedde vesentlege endringar når det gjeld postgang og postvegar i åra som no kom. Større betydning hadde vel ein mann som heitte Jens Schanche. Nordmann, født i Vikna i 1717. Han bestyret midlertidig eit ledig postmesterembede i Trondheim i 1748, og fatta då tydelegvis ei levande interesse for postorganisering. I 1752 var han i Kjøbenhavn og la då fram ein plan om reformer i posttilhøva. Postdirektørane -den gode kongen hadde sytt for at det etter kvart var heile 4 stk av dei - gjorde ein avtale med Schanche. Han påtok seg å undersøkja posttilhøva i Noreg nærmare og koma med forslag om mogelege betringer. (Schou, 1947:74 f.)

Etter fleire reiser kom Schanche med ei rekke framlegg til forbetringer, og det heile resulterte i ei "Postforordning" av 1758. Postbøndene skulle nå få løn, 8-10 sh. pr. mil, alt etter korleis vegen var. Tidlegare hadde dei ikkje hatt løn, men var fritekne for skattar og avgifter, - dette siste fritak vart det no slutt på. Det vart vidare no oppretta offentlege postopnerier i alle ruter. Dei edsvorne "postopnarane" hadde lov til å opna "Post-klappen" som var eit rom i loket på postveska der undervegsbrev låg. Her kunne dei så finna brev og leggja inn brev. (Skal tru om ikkje nemninga "postopnar" kjem av dette?). Alle embetsmenn og lensmenn, gjestgivarar og andre som budde lagleg til, hadde plikt til å

overta postopneri dersom øvrigheita bad dei om det.

Postforordningen av 1758 inneheld også ei streng befaling om at ein måtte sørgra betre for å halda vegane ved like - "eftersom det erfares at postens befordring i Norge hindres meget derved at veiene på de steder hvor posten passerer, ikke i rett tid bliver reparert og holdt i vedbørlig stand"! Vidare vart det i artikkelen gitt ordre om at det skulle opprettast ei postrute mellom Trondheim og Molde, - og dermed er me ved utgangspunktet for vår rute, nemleg Molde-Bergen.

Schanche på si side var så misnøgd med vegane sin standard og den seine betringa, at han foreslo at han sjølv skulle ta over embetet som generalvegmester, men dette vart ikkje godteke av styresmaktene! (Schou, 1947:74-79).

3. Forsök på å oppretta ein veg-etat.

I 1648 kom Christian IV med ei forordning om vegane i Noreg. Og - lik den om postens gang mellom Christiania og København i 1624 - kom også denne på julafta. Ein kunne verta freista til å bruka eit billeg poeng - ho kom i begge tilfelle som julafta på kjerringa. Lite og ingenting var organisert på førehand. Med denne forordninga av 1648 vart lensherrane i Noreg pålagde å føre tilsyn med at vegane i landet vart utbetra. Stein skulle fjernast frå vegbana, og vegane skulle tørrleggjast og utjevnast. Så vidt eg forstår hadde svært lite skjedd fram til 1665, i alle høve fann Majesteten det nødvendig å oppretta embete som Generalvegmester då: Ein for det Sønnenfieldske, dvs. Akershus og Kristiansand stift, og ein for det Nordenfieldske, dvs. Bergen og Trondheim stift. Men, det var ikkje greit å trengja seg inn på stiftsamtmannen og hans futar sine område. Uklåre kompetansetilhøve førde til at generalvegmestaren fekk lite gjort, og ved reskript av 31/3-1670 vart stillingane inndregne. Vegane vart temmeleg sikkert ikkje betre av den grunn, og allereide i 1674 vart embeta oppretta att, men kompetansetilhøva generalvegmester/andre embetsmenn var ikkje avklåra. Carl Emilie von Lützow vart generalvegmester nordenfjelds i 1723, og kom i 1730-åra i eit motsetnadstilhøve til stiftsamtmann C. Bager i Bergen. Spørsmålet dei var usamde om, var kven som skulle ha ansvaret for at vegar, bruver og demningar vart vedlikehaldne av almuen. (Katalogen til Generalvegmesterarkivet, Statsarkivet i Bergen). Striden må ha vore hard, for den 20.11.1739 sende kongen brev til begge to, der han ber dei forklara korleis dei

meiner at "Vejene udi Bergens Stift stedse kunde holdes i god stand ...". I sitt svar, datert 2.8.1740 seier C.Bager m.a. at i Bergens Stift kan ein "neppe nogenstedes reise i vogn en halv Fjerdings Vej, og haver altsaa ingen saakaldede Kongs eller almindelige Farveje...". (Ein halv fjerding er omlag 1400m ettersom ei gammal norsk mil var 18000 alner, eller ca. 11,3 km).

I det same brevet fortel stiftamtmannen korleis vegmesterembeta er finansiert. Kvar jordbrukar betalar årleg 4 danske skilling i vegmestertoll.

Brevet til kongen konkluderar rett og slett med at embetet bør inndragast enno ein gong - mellom anna fordi generalvegmesteren eller hans fullmektig ikkje hadde vist seg ute i distrikta på 7-8 år, og stiftet kunne dermed spara 534 Dlr. Futane var viljuge til å påta seg tilsynsarbeidet for 1/3 av generalvegmestertollen - og gjera mykje meir!

Lützow svarde naturlegvis også kongen, og benekta kategorisk at vegane i Bergen stift var så dårlige - og han hadde oppfylt alle sine plikter. Rett nok hadde han ikkje vore i Bergen sidan 1735 - han budde i Trondheim - men han hadde då tilsett ein fullmektig som budde i området. (Nicolaisen, Norske samlinger 1, side 574 ff).

Embetet vart då også nedlagd. Ved kongeleg resolusjon av 9/1-1742 vart det bestemt at når dei dåverande generalvegmestarar døydde, skulle embetet nedleggjast att. Lützow døydde i 1748, og generalvegmestarembetet var dermed borte.

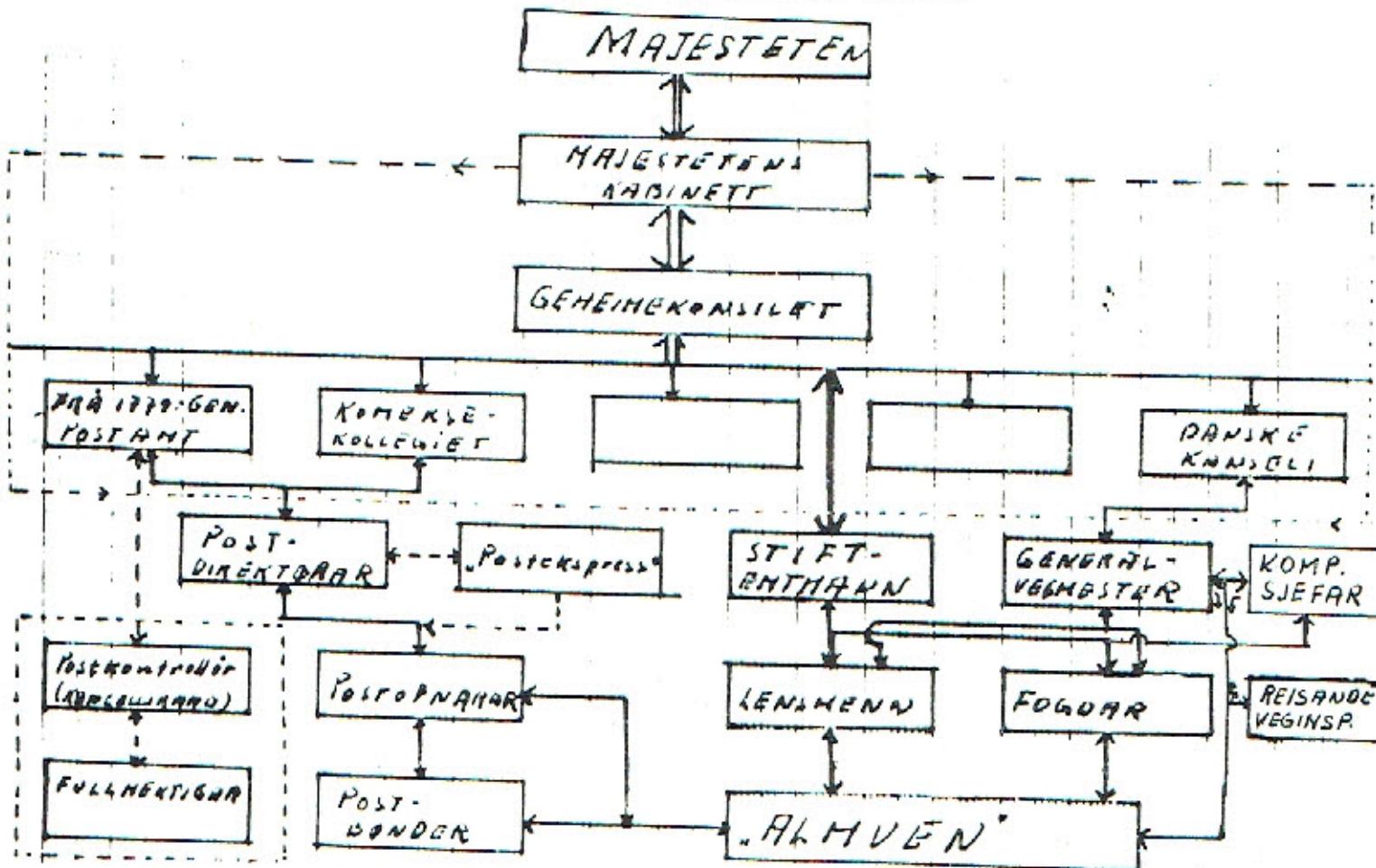
Ved kongeleg resolusjon av 12.6.1753 vart vegmestertollen Nordenfjelds overført til fogdar og lensmenn mot at dei skulle "besørge veier og broer".

Som ein kan tenkja seg gjekk det heller ikkje denne gongen særlig betre utan generalvegmestar enn det hadde gått med slikt embete.

I "postforordningen av 1758" (sjå side 5) finn kong Fredrik V det naturleg å visa til at vegane i Noreg framleis ikkje vert haldne i stand - og at dette no måtte betrast. Postgangen vart skadelidande av dårlig vegstall. For tredje gong vart så generalvegmestarembetet oppretta i 1767 for Sønnensfjeldske, og 19/1-1768 vart Nicolay Fredrik von Krogh konstituert som generalvegmestar for Nordenfjeldske. Den 21.03.1768 sender fogden Heiberg brev til den nye generalvegmestaren, der han

berekner vegmestartollen for Nordhordlehn og Vosse fogderier til 144 rdl og 20 sh. (Brevet avsendt 23/3 og ankom Trondheim 14.4.) (Det var forresten ein von Krogh som fekk jobben i Sønnenfjeldske 6g - Georg Anton von Krogh - dei var truleg brør.)

Frå Nicolay Fredrik von Krogh si tid - og frametter til embetet gjekk ut - for godt? - i 1824 har ein bevart ei mengd skriv til - og frå - generalvegmesteren. Mest frå lensmenn og futar, men også frå "vanlege" folk. Ved å samanhælda denne korrespondansen med opplysninga i Schou: Postens historie i Norge, og kapitlet „Statsstyret“ i Cap: Norges Historie b.8 s.20 f, avteiknar det seg eit tildels innvikla organisasjonsmønster for h.h.v. post- og postveg-saker.



Dette syner at generalvegmestaren hadde ein fri stilling i høve stiftamtmannen, men han måtte i stor mon nytta seg av stiftamtmannens betjentar, nemleg fogdar og lensmenn. Det er lett å sjå at Posten, som vart organisert frå botnen av, fekk ei mykje greiare kommandoline. (Stillingen som postkontrollør m/fullmektigar var reint midlertidig.)

Frå 1814 kan ein vel berre byta ut Geheimekonsilet med Regjeringa, og Kollegia med Departementa, det andre vart omlag som før.

Først i 1824 kom den nye veg-lova, og amtmennene fekk ansvaret for vegvesenet. Vegmesterembetet vart dermed oppheva. Men - som før måtte innbyggjarane i vedkomande distrikt halda vegane ved like. Kvar gard på landet hadde ansvaret for sitt vegstykke, som vart peika ut av Amtmannen i høve til matrikkel-skylda på garden. Det vart òg teke omsyn til kor vanskeleg vedlikehaldsarbeidet var i kvart tilfelle.

Som ein ser er dette omlag det same som D.D. Heiberg skriv i brev til Generalvegmestaren om Rodeinndelinga på Hausttinget i Lindås Skibsrede i 1785. (Vedl. 11).

4. Arbeidet med utvelging av trasé for postvegen Molde-Bergen.

Då Nicolay Fredrik von Krogh vart generalvegmestar i 1768 byrja han straks henta inn opplysningar om vegstandarden i distriktet. Diverre er ikkje rapporten frå Lindås å finna, men i ein svært lang og utførleg rapport som skulle dekkja "Sunn- og Nordhordlehn" - sannsynlegvis skriven av forvaltaren på Lyse klostergard - er vegane i Nordhordland karakteriserte som svært lite tilfredsstillande. Slett ikkje i pakt med det kongelege rescript av 1648, vert det påpeika.

I 1774 tok amtmann Hammer i Romsdal opp forslag om regulær postrute Molde - Sunnmøre, og omlag samstundes tok oberst Fasting i Bergen opp tanken om ein postgang kvar veke frå Bergen til Molde og Stavanger. På grunn av m.a. desse forslaga kom Schanche med framlegg om at det skulle oppnevna sak-kunnige som skulle få i oppdrag å velja ut ruta for ein slik postgang. Ruta måtte gå så nær kysten som mogeleg avdi det var fisket som var grunnlaget for den veksande handelen her. Dessutan måtte ein vera særleg merksam på at det måtte la seg gjera å nytta vegane vinters tid - då det var då dei store fiskeria føregjekk. (Schou: 1947, s.91).

Dei som fekk oppdraget var herrane Junchaus og Olstad for generalvegmestaren, og Sporring for postkontrollør Schanche. Desse foretok si synfaring frå oktober til desember 1775. Dei valde denne ublide årstid for å få eit inntrykk av området vinterstid. Ruta dei valde frå Molde til Bergen vart 40 3/8 mil lang.

Sporring leverte sin rapport til kanseliråd Schanche og kanseliråden reagerar med skriv av 31/1-1776 til generalvegmestar v.Krogh (Sjå dette side 13). Junchaus kallar sin rapport til generalvegmestaren "Beskrivelse over den Sikreste og Beqvemmeste Post Tour Imellem Molde og Bergen", datert den 23.des. 1775. Der er så mange fine formuleringar i dette, at eg tykkjer me får kosta på oss å ta det med i Junchaus si språkdrakt. Me startar med innleiinga:(Vedl.13)

"Veje- befarrings og Beskrivelse over den sikreste og Beqvemmeste vej hvor over Post mindst ophold kunde være vederfart som hr. oberstleutenant og gen.vejmester Krogh ifølge'den til ham fra hr. Stiftsbefalingsman de Schauboe commanderede' Høy-kongelig Danske Cancellies ordre av 26. Aug. H.(enfarne) a.(ar) har befuldmæktiget mig på hands Vegne, imellem Molde og Bergen at udfinde og Befare; hvilken Vej, Befaring er da, tillige med den paa Post Controleur hr. Cancellieråd Schanches vegne Beskikkede Monsieur Sporring :/ som paa denne Tour har indsatt de fornødne Post-Bønder samt Post-Aabnere./ foretaget og med Fliid, Efterspørgsel og Undersøgning saaledes befunden som de her afdelte 3^{de} Rubriques giør forklaret opplysning og efterretning om, nemlig:"

Så kjem då heile ruta frå Molde og sørover. Rapporten er delt inn i to, den første er delt inn i forholdsvis korte avstandar, mellom dei gardane som .."ere beqvemmeste og best skikket til Post Gaarder." Vegen mellom desse gardane er så beskriven temmeleg malerisk, men ikkje alltid så korrekt. Avstanden mellom dei er også oppgitt, men vegen vart ikkje oppmålt den gongen.

Den andre delen er meir beskrivande, idet han der tek for seg vegen gjennom heile prestegjeldet under den prangende overskrifta:

SØNDRE BERGENHUUISCHE AMT
Nordhorlehns Fogderie
Lindaas Præstegield
og
Skibrede

Vegen startar her ved Fanebustsjøen, og til Lindås prestegard "findes Vejen i nogenlunde stand". Derimot står det därleg til derifrå og til Hundvin - og verre vert det:

"Fra Præstegaarden til Hundven er slæt ingen almindelig gange Vej, uden alleone at der igjennom en og anden gang af

en løss og Leedig Persohn kand blive passeret ...".

Vegan kan imidlertid bli bra den, skriv han, dersom det vert bygd bru over Hundvinsvatnet - "40 å 50 alen lang med Steenkar" - og likeeins ei på 24 alen over "Maraas flu ligeledes med Steen Kar". Denne brua over Maraas flu må vera den eg har nemnt på side 2 , ei nydeleg forseggjort bru, og riktig nok "med steenkar", men som merkeleg nok ikkje er teikna inn på profilkartet (vedl. 2). Han nemner ikkje Gaulelva, og der vart då heller ikkje bygd bru i første omgang, der måtte først klager til.

Vidare frå Hundvin til Seim fortel han at vegen er 3/4 mil lang - og går forbi 8 å 9 bebodde gardar. ."Over hvilke 3/4 Miil, som ikke uden en Gange Stie befindes, kand blive 'en upaaklagelig Vej naar derpaa bliver anvendt arbeide."

Dei 8 å 9 gardsbruka må vera dei frå brua, men altså på Hundvin. Der fanst ikkje på den tid bebudde gardar mellom Hundvin og Seim. Derimot er det klart at med den avstanden han hemner - og det at han ikkje tek med noko sjøstykke, har tenkt seg veg innom Rydlandsvågen, over Hoplands åsen og til Seim. Tanken på å skulla opparbeida ein slik veg gjennom utmarka fall bøndene tungt for brystet, og dei var då heller ikkje seine om å klaga. (Sjå vedl.4).

Junchaus må sjølv ha vore inne på tanken at dette kunne virka litt tøft, for i den meir detaljerte delen har han retta opp orda "ikke uden en Gange Stie" til: .. Hvorpaa Vejen for nærværende tiid findes gandske fremkommelig, kand blive beste Vej naar derpaa bliver andvendt arbeide"-! Dette såg då betydeleg betre ut - men det er utruleg nok same vegstykket det er snakk om. Det er ting som tyder på at dei gode herrane slett ikkje hadde gått vegen sjølv, men kanhenda rodd til Seim, og der fått seg fortalt om denne "vegen". (Sjå vedlegg 4 - klagebrevet frå bøndene.) Men Junchaus avsluttar sin rapport med å bekrefte at han har reist og befart heile vegen, og at denne ruta ..."framfor alle andre Proponerede Veje, blive den beste og i alle henseende for Postens gang gjennom Distrikterne baade Vinter og Sommer i hvad slags uveir som indtreffer sikreste, bekvemmeste og ei bedre er at udfinde. Bergen den 14.Dec.1775. Christian Junchaus.

Blekket i denne rapporten var ikkje tørt før bøndene reagerte. Ja, dei må ha visst kva framleggget ville gå ut på før herrane Junchaus, Olstad og Sporring før frå bygda.

Allereide den 16.desember samlar utsendingar frå bygdene i " Lindaas, Echangers og Hosangers skibreder" seg - 18 menn - på "Echnesvogens giestgiversted". Her sette dei så opp eit langt skriv - heile 162 linjer. (Vedl. 4).

I denne protesten som er underskriven av 5 menn frå Lindas skibsrede, 7 menn frå Echangers skibsrede og 6 menn frå Hosanger skibrede, peikar dei først på kor urimeleg det er at dei skal til å arbeida på einhy veg som dei ikkje har nytte av eller bruk for, når det så godt let seg gjera å kome fram ein annan veg! Den føreslegne vegen går over stygge fjell (Hoplandsåsen!) - og over eit stykke sjø frå Isdalstø til Melcheraaen som .."ikke ere saa langt som farligt, thi endskiønt Fiorden er kuns 3/4 Miil over til Melcheraaen, så er det for alle og enhver herpaa grändserne een meget vel bekjendt Sag at ofte Nord-Vest, Vesten og Sydvest Wind aldeles forbyder Baad og Folk med Liv at komme til eller fra Land, thi; dess- uden løber just paa dette Vejstøkke disse 4 Fiorder sammen, som ere Bye Fiorden, Herløe Fiorden, Rad Fiorden og Oster Fiorden, som giør altsaa dette Korte Stykke til Søs til et hav i Circumferencen for et nyt Vejstycke. -- Dette er den Tour som er til Konge- og Post-Vej mellem Bergen og Lindaas udmarket, hvortil den er i sig selv aldeles u-beqvem, hvormeget Arbejde der ned skulle lægges paa den" - Posten skulle på denne sjøstrekningen .. "underkastes meere Ophold og Fare end over det vilde Hav"!* Når det gjeld vegstykket frå Hundvin til Seim seier dei mellom anna: "Fra Hundvin til Seim, landeveien over Bratte-Skogen mellom Seim og Kienes, derfra gjennom Morads og Fieldstrekninger over en farlig brat Aas til Seim - et Vejstycke som Fuldmægtigerne paa een Mand Erich Seims garandie anførte at blive låt og liigetil at arbeide til Vej"! I skrivet foreslår dei i staden postvegen lagt frå Vågseidet om Myking-Eknes- båt til Hoshovde - over ein fjord der det så godt som aldri blæs! - vidare om Gjerstad til Hauge. Derifrå med båt til Garnes etter den ruta posten frå Christiania brukte til Bergen.

* Faktisk kollsegla stortingsmann Johannes Johansen Spjeldnes på fjorden her då han kom frå vårsesjonen 1833, og døydde av lungebetennelse.

Dei hadde mange gode argument, m. a. det viktige at det her alt var veg alle stader, og berre ei bru måtte kostast noko på. Dessutan ville postvegen falla saman med preste- og tingvegane, og soleis kunne dei koncentrera arbeidet om denne eine vegen. Dei tek med ei utsegn om at -- "Forestaaende Forklaring over begge Vejers Beskaffenhet er Ord til Andet sandfærdig." Når så også lensmannen i Lindås skipsreide, Lars Larsen Fieldsende var ein av underskrivarane, var det ikkje å undrast at brevet stod til truande.

Klagen var retta til Generalvegmestaren og Kanseliråden (Schanche), sidan det var dei som hadde skikka ut desse fullmektigane. I Generalvegmestaren sitt arkiv fins berre ein kopi av skrivet. Det skulle tyda på at han har sendt originalen til Schanche. Sjølv om postgangen var sein, ser det ut til at hurtig handling har vegd opp dette slik at Schanche hadde klagen i hende før han fekk rapporten frå sin eigen mann, Sporring. Me veit ikkje kva som stod i Sporring sin rapport, men han må truleg ha gått inn for same trasévalg som Junchaus, avdi han hadde tilsett postbønder på strekkja ifylgje Junchaus.

Likevel, Schanche tykte tydelegvis det stod mykje klokt i brevet frå bøndene i Lindås og Oster, og i brev til generalvegmestaren av 31.01.1776 (Vedl. 5) luftar han muligheten for å leggja vegen slik bøndene ber om. "...saa synes den af Almuen foreslagne Post Tour at vil blive den bedste og hvorved jeg formoder Deres høyadelhed vil blive enig med mig." Ved brevet legg han ei liste med namna på alle prestegjeld vegen då vil gå gjennom, brevet frå bøndene, eit brev frå prestane langs vegen og til slutt eit brev frå fogden D.D. Heiberg i Lindås. Sistnemnde var ein sterk forkjempar for "det ytre alternativ" og har- noko som fleire brev viser - eit godt forhold til generalvegmestaren. Det er ikkje meir å finna om denne korespondansen, men her har tydelegvis vore kraftig kompetansestrid, og ei avgjerd trekte ut. Til slutt sette kongen (d.v.s. Guldborg) i eit Rescript av 1778 ned ein vegkommisjon som skulle vurdera alt vedrørande vegar og bruer i Bergen stift. Den 25.08.1778 sende så stiftamtssmann de Schouiboe ut eit rundskriv der han ber alle prestar, sorenskrivarar, fogdar og kompanisjefar i distriktet om å svara på 8 spørsmål. (vedl. 6) Spørsmål 1 gjekk ut på om der var "Alfare" vegar i deira område, i tilfelle kva stand dei var i, og om dei var indelte eller ikkje. (i rodar for vedl.hald) Til dette svarar sokneprest L. Daae på Lindås den 26.09.1778 (Vedl. 7): "Det her udi præstegieldet findes atskillige Alfare - Bygde - og Kirkeveye som alle ere Alfare --. 1. Ridevey fra Lindaas Præstegaard til Myckinge's Kirke 1 1/4 Miil lang. 2. Ridevey fra bemelde Lindaas Præstegaard til søen ved Fanebust 1/4 dito. 3. -- 4---5. Bygde vey fra Prestgaarden over gaardene Haukaas, Fieldanger, Waage, Gaulen, og Brudvold til Hundvin 3/4 dito.

Disse veye som ere alle 2 å 3 alen (1.3 - 2 m) brede, ere for den største del i slet stand, om ikke paa nogle steder gandske impassable, og endnu u-indelte."

I det andre spørsmålet vil kommisjonen vita.. "om disse anlagde Veye ere de begvenmeste, eller og hvor de til større begvenmelighed kunde anlægges og forkortes eller bedre indrettes." Svar: "ingen af disse oven-anførte veye kand begvenmere anlægges, eller paa nogen maade forkortes"! Svaret her røper at han er redd for å føreslå omlegging av vegane - det fører nemleg til auka arbeidsbør for bøndene.

På spørsmål om kven som har vedlikehaldet av vegane, svarar Daae at prestevegane vart vedlikehaldne av det soknet presten skulle til når han hadde bruk for vegen, stort sett. Vegen til Hundvin er ikkje nemnd i det heile der, den hadde tydelegvis ikkje noko ordna vedlikehald.

Så er kommisjonen interessert i kommentar til tanken om å indela vegen i rodar, og svaret er greit: " Ja, men at det kunde oppmunstre dem til mere Flittighed, troer jeg neppe, det vilde blive aldeles fornødent at een blev betroet Opsyn over dem, thi uden saa skeer, bliver der ikkun lidet, ja næsten intet udrettet." Det siste spørsmålet gaft om det kunne ha noko for seg å la bøndene og husmennene betala for vegvedlikehaldet med pengar, alt etter kor langt borte vegen var, og så kunne dei sleppa pliktarbeidet? Svaret er både malande og - dersom det uttrykkjer det faktiske forholdet -- skræmmande: " I Lindaas ere Almuen i Almindelighed saa fattig, at de knapt har saa meget, at de kand afbctale deres aarlige Afgifter, langt mindre til med Penge at bestride Veyarbeidet. Husmændene har ikke - uden de enten ere betleferdige, eller ligger på lægd." Detter er 13 år etter Strilekrigen!

Kva Veikommisjonen si instilling vart, veit eg ikkje, men det er vel trulegat den vart slik fogden Heiberg hadde instilt, altså om Hundvin. Det var då og denne som vart vald, men det var først den 13.05.1785 at kongen bifalt..."den af Post- Kontrolløren udi Norge til disse Posters indretning og Gang gjorte Plan og dertil hørende Brevtakst". Med andre ord, det var Schanches plan som fekk fullt gjennomslag, men når det galt nett den vesle vegstumpen frå Vågseidet til Træleviken så vart den bestemt mot hans råd.

I resolusjonen står det vidare at der skal opprettast ukentlig postgang gjennom kystdistrikta frå Stavanger til Molde-- "for at gagne fiskerieiene og andre næringsveier i disse avsides beliggende steder samt lette og befordre den deraf flytende handel."

Mellom Trondheim og Bergen vart det 17 postopnerier, dei tre siste før Bergen var Leirvik i Eivindvik, Eide i Gulen og Lindås.

Nå var altså postruta mellom Molde og Bergen fastslegen, og dermed vegen, som fekk den lengda på 39 3/4 mil frå Molde til Bergen som Schanches og v.Kroghs menn hadde målt opp i 1775. Ei vesentleg endring hadde det likevel blitt. Vegen kom i første omgang berre til å gå til Hundvinsfossen (Nesfossen). I 1795 forlenga til Trælevika, og lenger kom han aldri.

Den 03.12.1785 tek fogden Heiberg - i samband med vegoppmålinga (vedl. 11) opp tanken om å forlengja vegen langs Rylandsvågen og til Seim. Han er svært framsynt - og meiner at vegen til og med må kunna verta køyrande med karjol heilt frå Isdalstø til Fanebustsjøen. Den vegen kom, men det tok mest 200 år!

5. Problem med anlegg og vedlikehald av vegen, og systemet dette var bygd opp omkring.

Dei gamle preste-, ting- og bygdevegar var også vedlikehaldne ved pliktarbeid, men det var meir etter dugnadsånda på ein måte. Vegane var ikkje delt inn i rodar (konf.vedl. 7) og vedlikehaldet skjedde vel helst etter hard kritikk frå brukarane av vegen. Organiseringa av arbeidet var sikkert også tilfeldig.

No vart dette annleis. Generalvegmestaren hadde eit nettverk av folk som skulle sjå til at arbeidet vart gjort.(s.18) Dette var for det første lensmannen som hadde det direkte oppsyn med at folk utførte det nødvendige arbeidet etter hans bud. Så var det fogdene som hadde ein meir fri stilling. Det var likevel dei som helst kunne setja makt bak krava. Så var det kompanisjefane. Dei hadde sjølv sagt særleg interesse av gode vegar, og påtok seg gjerne eit visst ansvar for at dette skulle verta realisert. Til slutt hadde generalvegmestaren reisande inspektørar som rapportere korleis tilhøva var. Så var det brukarane - og særleg då Posten. Det hende at både postopnaren og "postekspressen", - ein reisande kontrollør - tok initiativ og skreiv til generalvegmestaren og klaga på vegen. Denne nye stilen med pliktarbeid som vart kontrollert, var nokså uforståelig for

folk. Dei tykte det var urimeleg å skulle arbeida på ein veg dei ikkje sjølv hadde bruk for. Dette var vel venta, og ein hadde derfor overlete ansvaret for nyanlegga til kapt. Brügger, kompanisjef her i Nordhordland. I vegmestarens arkiv fins kopi frå ei forklaring teke opp på tinget på Lindås den 18.10.84. (Vedl. 8). Det går her fram at vedk. kaptein Brügger hadde late kunn-gjera frå kyrkjebakkane kva pliktarbeid folk hadde - og når dei skulle møta. Nå hadde ikkje dei pliktige møtt, og kvifor det? Jau, dei frå Lindås seier at dei aldri ..."er bleven tilkiendegivet, at samme Vejstykke, som for det meste af nye blir at anlæge, skulle blive nogen Post- eller nyttig og nødvendig Alfar-Vej, især det Stykke af Samme fra VogsEide til Hundven, og derfor har de ikke hidindtil infundet sig at arbeide på samme". Dei anfører videre at som bygdeveg vart vegen mellom Vågseidet og Hundvin heilt unyttig fordi ingen "... hværken af Fræmede, Rejsende eller Bønder passerer der, uden af en sær Hendelse". Likevel, dersom "... deres Øvrighed dog skulle finde for godt at resolvere at der skal gaa Postvej, skal de aldrig etter Tilsigelse, vægre sig ved at arbeide paa samme". Her har bøndene eit godt poeng, for det var først den 13.mai 1785 at kongen bifalt planen og opprette postruta. (Sjå side 14). Det hadde nok gått prestisje i saka, og sterke handelsinteresser stod bak og pressa på for å få betra kommunikasjonen langs kysten. Derved måtte fint bøndene arbeida på ein veg som ikkje var vedteken enno, og som for dei var unyttig.

Dei påfylgjande dagar vart det halde ting for Austrheim og Fedje sogn. Austrheim hadde ikkje fått innkalling, og klagen galde ikkje deira veg som var frå Sundsbø til Lindås. Her har det foregått ei samanblanding då stykket Sundsbø-Fanebust var presteveg som aldri vart opparbeidd skikkeleg avdi Austrheim-folket tykte at var presten først i båt, kunne dei like godt ro han til Fanebustsjøen!

På Fedje var dei noko tøffare. Dei sa rett ut at aldri hadde dei hatt pliktarbeid nokon stad, og ikkje skjøna dei kva denne Brügger hadde med dette å gjera. Fedje ligg då 2 mil frå hans gard, og 1½ mil frå fast land! Det var elles gardbrukarar som hadde bruk for vegen, ikkje fiskarar! Dei ber tilslutt likevel "paa dat ydmygeste" at fogden må

hjelpa til med at øvrigheita vil frita dei for denne "utaalelige byrde".

Fogdane gjekk hardt ut - her skulle statuerast eksempel, og dei som ikkje hadde arbeidd sine 6 eller 12 dagar, måtte under utpantingstvang betala 32 sh pr. dag som mangla.

(Vedl. 11 og 13). Om årsaka til denne uviljen til å arbeide er der forskjellig syn. Brügger skriv til generalvegmestaren (vedl. 9) at når dei fire kirkesokna i Lindås nekta - var det berre fordi Austrheim og Fedje var frie. Ingen hadde forresten hatt så lite arbeid på sine prestevegar som nett desse to sokna! Dessuten var det Danchert Heiberg - "en proprietær som her boer" - som hadde sett opp Austrheim og Fedje. Denne Danchert Heiberg er ingen kven som helst. Det er den same fogd D.D.Heiberg som me tidlegare har treft, og som så sterkt går inn for at vegen skal gå heilt til Seim. Sjølv bur han på Toftegård i Austrheim, og er rimelegvis derfor innstilt på at folk der ute skal sleppa så lett som mogeleg. Derimot går han sterkt inn for at Radværingane skal påleggjast nett dette nye vanskelege stykke! (Vedl. 11). Han viser i den samanheng til at Veikommisjonen hadde beslutta at Herlø og Radøy skipsreide skulle sleppa vegarbeid mot å betala 24 sh årleg i 12 år, eller og arbeida 3 dagar årleg - mot andre 12 dagar. Herlø hadde betalt, men Radøy nekta, og "... bagefter brøstede sig af at være klogere enn Herløe Almoe."! I brev av 22.12.86 (vedl. 12) skriv den same D.D.Heiberg om korleis han fekk "Radøe Almoe" til å godta inndeling for pliktarbeid, og kva grunnlag dei protesterte på. Denne framgangsmåten tykkjест å høyre heime i ei fjernare fortid enn 1786. Fogden refererer at bøndene sa at ingen skulle tvinga dei til å arbeida på postvegen som var så langt utanfor deira område, før dei frå Kongens eiga hand fekk sjå at det var hans vilje at så skulle skje. (Det burde vera mogeleg, for kongen hadde bestemt det den 13.mai året før!). "Jeg lod dem derpaa vide at indelingen strax skulde gaa for sig enten de vilde eller ikke ..." . og dei som var uvillige eller laga bråk "... vilde ieg selv heretter op prylle dem paa Stedet til de forretted hvad de var pliktig og til bevis paa min beslutning lod ieg et par store gaster (i andre brev går det fram at han hadde eit skip - eller fleire) vide at ieg vilde endogsaa paa Stedet give begyndelse paa den om de overfalt mig med qvasshed, men de

blev gandske ydmyg, mindelingen gikk for sig og da det var forbjøspurde ieg alle tilstedevarende om de visste nogen feil udi samme vilde ieg gierne ufortrøden strax rette det, men de svarede enstemmig næy, og sagde naar Herlø Skibredes Almue ogsaa blev paalagt arbeide og betaling - og de fik see Kongl. Befaling havde de ikke eet Ord mere at indvende!"

Der vart likevel truleg aldri arbeidd på vegen frå Trælevika mot Seim. Den 04.09.86 har Schanche skrive til generalvegmestaren og klaga over vegen, "Mellom Fanebust og Hundven er Vejen i Besynderlighed miserabel". Der må dessutan byggjast ei bru "ved Post Aabner Brikt (?) Gaulen i Lindås". (Der er ikkje teke kopi av dette brevet). I det ovannemnde brev av 22.12.86 (vedl. 12) tilbakeviser D.D.Heiberg dette med därleg vedlikehald på det sterkaste, og skulde gjerne vita kven det var som kom med slike beskuldingar! Likevel viser då Restanse-Liste for 1786 påteikna i Trondheim 10.02.1787 (vedl. 13) at der mangla 1.568 dagars arbeid, som der vart kravd betaling for - tilsaman 528 rdl 64 sh, berre i Lindås skibsreide. Det ser soleis ut til at heilt etter planen har ikkje vedlikehald og anlegg gått. (Til samanlikning kostar brua over Hundvinvatnet 13 år etterpå 474 rdl.!)

Det er ikkje å undrast over at lista vart lang. Me finn der m.a. at 2 oppsitjarar i Kringlebotnen skuldar for 6 dagar kvar. Når me veit at dei sjølve aldri fekk veg, men brukte stige opp fjellet innanfor Matre, ser dot for oss heilt urimeleg ut.

Utanfor Mons Kaardahl står det: "yderlig fattig, og haver solgt gaarden". Ingen mulkt er ført ut. Derimot er der ikkje synt nåde mot folket der vegen låg: Tilsaman 239 dagar står bygdane frå Vågseidet til Hundvin til rest med i 1786.

I 1795 vart det sett i gong utbettringsarbeid på denne vegen i Lindås skipreide. (Vedl. 16). Då tok hundvinsmennene på seg å utbetra vegen over Hundvinbøen, og å laga veg frå sørø bøgjerdepå Hundvin og 465 alner sydover (ca. 300m) for 12 sh pr. alen. Dette vart for dyrt, dei måtte godta ein pris av 12 sh pr. favn - som er 3 alner! (Vedl. 17). Vegen vart no bygd fram til Trælevika, og postskyssen med båt flytta frå Hundvinfossen til Trælevika. På den andre sida var

landingsplassen heile tida Lotrebogane. Vegen Trælevika-Hundvinsfossen vart oppmålt til 346 favner og 2 alen, og lenger kom aldri vegen. (Vedl. 19).

1795 var elles eit hardt år for lensmann Fieldsende. Han hadde fått pålegg om å syta for Stein til ei ny bru på Vågseidet - og gjør dette sjølv. Brua over lonene innanfor Vågseide (mot Myking) var også til ständig hovudbry. Før Postvegens tid hadde denne brua høyrt til Lindås sokn, men no når Lindås hadde fått postvegen - og Myking for ein del slapp dette dei første åra - skulle Myking halda denne brua vedlike. Det gjorde dei ikkje - ser det ut til. Når dei så får plikt også på postvegen i 1794 nektar dei plent bru-arbeidet - forståeleg nok. I brev av 24/2-1795 spør lensmann Fieldsende generalvegmestaren, som no er von Hammer, kva han skal gjera med dette. (Vedl. 14). Også i 1795 er der problem med Austrheimarane. 11 mann frå Fonnes, Kaland og Lervåg manglar, og dette vert rapportert. Venteleg fekk dei seg eit oppgjerd med futen Heiberg - naboen deira.

Den 20/7 s.å. vert det meldt frå lensmann Fieldsende at "... den Anbefalede Sten Broe paa Vaags Eidet ere ganske vel oparbeidet..." og han ber om pengar så han kan betala arbeidarane.

Den 20. desember skriv så lensmannen (vedl. 18) og fortel om korleis han har reparert Hundvinsbrua. Ein flom har rive bruа fullstendig bort, og ikkje eit menneske kunne koma over. Brua vert reparert med 3 store ospetre som han måtte kjøpe hjå Ole og Mons Olsen på Bruvold. Dessutan måtte 9 mann (medrekna han sjølv) arbeida i 2 dagar med raparasjonen. Når han skal tilvise rekninga skriv han at arbeidarane forlangte 20 sh/dagen sidan det var kaldt i været og vondt å arbeida i vatnet, men han har lova dei berre 16 sh! Han gjør vidare merksam på at sjølv om bruа nå kan brukast uten fåre ei tid, så rotnar osp lett, og ein større reparasjon må til. Det gjekk då heller ikkje meir enn 5 år før det vart vedteke at bruа skulle byggjast i stein. Den 14. januar 1800 vart det halde Taxationsforretning der 4 lagrettemenn frå bygda pluss lensmannen var tilstades (vedl. 20). Brua vert beskriven og kostnadsrekna, og kostnaden sett til 474 rdl.

Lensmannen skal stå for arbeidet, og han lurer på i brev av 30.mars 1800 om det ikkje kunne vera nok med ein opning på 3x2 alen istaden for tre opningar á 1,5 alen? (Vedl. 21). Slik bruа står idag, ser ein at det vart som lensmannen meinte, og bruа har stått godt i 186 år no, med noko større og tyngre trafikk enn det dei tenkte seg i 1800!

Brua ved Hundvinsfossen var også lenge ei plage for vegoppsynsmannen - men sjølvsagt verst for den som reiste oftast, nemleg postbonden.

I sin årsrapport i 1808 (vedl. 25) skriv lensmann Lars Larsen Fieldsende at bruа over Hundvinsfossen i den første rode er "ganske forfalden". Stolpar og handr  er borte, ja, boltar er trekte ut av treverket. Det aller verste er likevel at den eine av dei underste bjelkane er avrotna og ferdig "at falde ned i Elven hvor same skal med behag beroe Til dens eget godt for befindende"! Dette måtte gjerast noko med, og ny bru burde byggjast av stein.

I brev av 28/1-1812 sender lensmannen på vegne av seg sjølv, Niels Larsen Hundven, Michel Gudmundsen Hundven og Christian Gudmundsen Konglevoll tilbod om ´byggja bruа for 150 rdl. D  med nærare angiven lengde og breidde. Han er klar over at dette er mange pengar, men der må k yrast ei mengd Stein dit,, og kvar ein så tek denne, vert det motebakke til bruа! Tilboden vart visstnok godteke, og bruа stod ferdig i 1812. Det er ein tydeleg stolt "brubyggjar" som beskriv bruа til minste detalj i sin rapport av 9.juli 1812. (Vedl. 27). Men betalinga går det smått med. Han ber i same brev om ´få tilsendt noko pengar, slik at han kan få utbetala "noget til arbeiderne, da det er en del som tr nger storligen dertil"!

D r er også d m  på at vegstykke kunne setjast bort til vedlikehald på kontrakt (vedl. 29), men eg kjenner ikkje til slikt på denne vegstrekka.

I det heile gir denne veg-soga også eit sosialt innblikk i tida rundt forrige ´rhundreskifte. I ´rsrapporten for 1808 (vedl. 25) nemner t.d. lensmann Fieldsende mellom dei som ikkje har møtt til pliktarbeidet "... nogen af de soldaterkoner da deres m nd var commanderet til Bergen, men disse blev fritagne af Roderne uden paatale"!

Kva tid den bruа ved Brikt Gaulen som Postkontroll r Schanche etterlyste i brev av 4.sept.1786 til generalvegmesteren, kom, er uvisst, men ho vart  g bygd i stein, sannsynlegvis på slutten av 1700-talet, og står like fin den dag i dag.

Når det gjeld materiell og reidskap for vedlikehald har eg funne lite om det. Truleg m tte kvar mann stilla med spade og kipe. Der er fleire stader nemnt at lensmannen hadde problem med ´få bøndene til ´byggja vegen nok opp i midten. Ein stad klagar han over at dei berre spadde jord opp fr  grøfta og la den inn i vegen. Det var vel helst slik at dei m tte leita etter brukbart vegfyll i nærleiken og så bera (eller trilla?) det på plass. Dette gav nok ei usikker vegbane, men må lyt minnast at trafikken var liten - og "mjuk".

6. Rodeinndelinga og avstandar.

Vegen Vågseidet-Hundvin var ingen veg i vår forstand av ordet i 1778 då presten Ludv. Daae beskrev han, og soleis heller ikkje vedlikehalden. Då vegen vart "oppgradert" til postveg i 1785, vart dette heilt annleis, og vegstyresmaktene hadde, som me har sett, sett i gang arbeidet alt før den tid. Det var først på haust-tinget på Lindås 1785 at vegstykket vart delt inn i rodar: (Vedl. 11). "Dette støkke* er siden efter Hans Exelence Hr. Stiftsbefalingsmand De Schouboes Ordre, ved Sorenskriven, mig og Lagrettemanden ved Høst Tinget for Lindaas Skibrede bleven uddelt udi 11 Roder, Større og mindre etter vejenes Beskaffenhet og tillige visse Gaarder henlagt til hver Rode".

I årsrapportane frå lensmann Fieldsende kan me finna att korleis desse rodane var ordna, og nummererte. I førstninga gjekk det frå nr. 1 ved Fanebustsjøen til nr. 11 lengst inne mot Trælevika. Men så ser ein frå 1796 (vedl. 19) at den innerste rode frå Trælevika har fått nr. 28 idet den vart oppmålt. Det er truleg då innført ei "gjennomgåande nummerering" som startar frå Bergen.

Nr. 28: Frå Trælevika til Hundvinsfossen (forbi bru).

" 29: Frå Hundvinsfossen (nordsida) til nordre bøgjerde på Tvederaas (Bruvoll)

" 30: Frå nordre bøgjerde på Tvederaas til nord for Hetlehovda

" 31: Frå nord for Hetlehovda til Nordre Merkeshallen (?)

" 32: Frå Nordre Merkeshallen (?) til forbi Gaulelva

" 33: Nesten frå Gaulelva til Våges bøgjerde

" 34: Frå Søndre bøgjerde på Våge til forbi Vågseide.

Vegstykket gjennom Lindås endar opp med nr. 39 ved Fanebustsjøen.

Sjølv om eit namn er usikkert her, viser oppsettet heilt sikkert ein stor variasjon i lengda på rodane. Dei er nok, som Heiberg skreiv, "Større og mindre etter vejens beskaffenhet"

Det ser også ut til at det er sett ekstra mykje mannskap på opparbeiding av det nye vegstykket frå Hundvinsfossen til Trælevika. Me finn her (1786) bygdene Hundvin, Wiik, Seljelid, Grimstad, Konglevoll, Tvederaas, Kvalvåg, Kvalvågnes, Ones, Brakøya, Spjotøy og Risøy samla på denne rode, som då var nr. 11

*

(Trælevika - Fanebustsjøen)

Alle gardar i Lindås skipreide skulle vera med på dette vedlikehaldet, men ei viss mulighet for utsetjing med arbeidet var der nok. Lensmann Fieldsende nemner ein gong om ein som ikkje møtte: "- siger sig at have været syg--", utan nokon merknad om at vedkomande måtte ta det att neste år.

Stadig attendevendande er klagen på "det onde vejr". Bøndene skulle arbeida 3 dagar om våren - då dei hadde lita tid - og 3 dagar om hausten då tydelegvis været har vore like simpelt som no! Dette førde til lite effektivt arbeid.

7. Postgangen Molde - Bergen.

På strekninga Molde-Bergen finn ein i 1787 12 postopneri, der dei siste før Bergen var Ytre Holmedal, Leirvik i Eivindvik, Eide i Gulen og Lindås - det siste før Bergen. (Men i 1786 var postopneriet i Gaulen (vedl. 10)).

Det var ikkje rett stor posttrafikk på strekninga desse første åra. Posten skulle gå frå Bergen kvar laurdag kl. 12 og frå Molde kvar onsdag kl. 10 formiddag. Dette vart endra frå 1796 til avgang frå Bergen onsdag formiddag kl. 10 istaden for laurdag, slik at posten skulle nå Moldeposten før denne gjekk mandag eller tysdag. Altså fem eller seks dagar frå Bergen til Molde. Dette er nå slett ikkje så verst, men ein ser likevel at eit brev avsендт frå Gaulen postopneri den 5/11-85 ankom mottakarken i Trondheim først 12/1-86! (Vedl. 10) Det gjekk ikkje alltid etter planen - eller kanhenda dei feira ekstra lang jul?

Til samanlikning skulle eit brev frå Christiania til Bergen på same tid brukta 7-8 dagar, med sending ein gong pr. veke. (Schou 1947: 124-126).

III

EI NY TID - NYE KRAV.

1. Første avløysing.

Utover på 1800-talet vart det klart at postvegen aldri kom til å verta samanhangande Fanebustsjøen - Isdalstø. Derimot tok lokal skipstrafikk seg kraftig opp. Det vart dermed bestemt at det skulle byggjast veg frå Hundvinflaten til sjøen ved Hundvinshopen. Denne vegen stod ferdig i 1856, og avløyste soleis for ein del strekningen Hundvin-Trælevika - men posten gjekk framleis den gamle vegen.

2. Andre avløysing.

Bygdene aust for Storavatnet hadde ikkje skikkeleg veg, og folk der måtte nytta båt på vatna i staden. Dette var lite tilfredsstillande, og vegkrav vart reist. Det vart ei lang anleggstid, det måtte m.a. byggjast tunnel gjennom Furuberget. Veganleggget vart ikkje avslutta før i 1926, men då hadde alt trafikken gått i mange år på "nyvegen".

3. Endeleg avløysing.

Etter stadige krav og purringar (Vedl. 32) vart det endeleg lagt fram planar for ny veg mellom Hundvinhopen og Lindås. Det var her som elles slik at den nye tid med sine automobilar ikkje fann seg tent med den "gamle" postvegen. Framleggjett frå vegstellet var ein veg litt lenger vest enn postvegen, slik at bygdene Træland og Marås skulle få meir nytte av vegen. (Vedl. 1.6 Kartskitse over Project). Dette vekte kamplysta i bygdene lenger aust, og dei samla seg om eit krav. Dei ville ha tunnel gjennom Klumpen, og veg om Konglevoll, Nedreskodvin og Torvena til Vågseidet. Dette var monaleg dyrare enn det alternativet vegstyremaktene gjekk inn for. I denne vanskelege situasjon gjekk bøndene ut og "bydde" pliktarbeid etter gamal tradisjon. Den som bydde mest, var opp i 25 dagar årleg! Men så vann dei også gjennomslag for det dyraste alternativet, og anlegget vart sett i gang. Hundvinsmennene hadde då butte seg til også å ha kai ferdig i Hundvinshopen til den nye vegen var ferdig. Prisen for det

vedtekne austre alternativ vart 118.500 kr. + tunnel.

Frå vegingeniør Landmarks vegbeskrivelse tek eg med fylgjande:

"fra Landhandlerens gårdstun falder veien 1/15 ned på den gamle Veibro, over Vågselven ved Vågseide - der er utført som stikrender af sten i 3 løb. Vil kunde bibeholdes uforandret." Det same skjedde med bruа over Hundvinsvatnet. Også den kunne brukast. I 1912 stod tunnelen ferdig, og sjølv om anlegget gjekk fram til 1918, gjekk trafikken stort sett på "nyvegen" frå 1912. Dermed hadde heile Postvegen fått sin avløysing, og byrja gro att. Einer og småfurу vaks opp - og etter 40-50 år var det mange stader vanskeleg å finna vegen att. Då tok Ungdomslaget Nybrot i Hundvingrenda eit initiativ. Folk vart invitert til dugnad, og vegen rydda, slik at han kunne brukast som turveg. Ungdomslaget har soleis ein stor del av æra for at vegen presenterar seg så fin som han gjer idag.

IV

SISTE NYTT - GAMALT NYTT

1. Ringen er slutta.

Under planlegginga av Mongstad-raffineriet vart det fort klart at den vegen ein hadde frå Furuberget om Søreidet, Konglevoll og til Lindås ikkje var tenleg for den trafikken som no ville koma. Der måtte byggjast ny, tofelts veg - og helst utanom bebyggelsen. Traséen som vart vald går austom og langs Rydlandsvågen til Bruvoll. Omlag den traséen som Junchaus og Sporring føreslo i 1775, og Heiberg i 1786.

Ringen er slutta!

V TILVISINGAR

1. Litteraturliste:

- Dyrvik, Ståle: Norges historie b. 8, Oslo 1978, Cap.
Mykland, Knut: Norges historie b. 9, Oslo 1978, Cap.
Nicolaisen: Norske Samlinger, b. 1, side 574 - 76 som vedl 33.
Schou, August: Postens historie i Norge, Oslo 1947, Asch.
Sjurseth, Karl: Lindås herad. Kommunesoga 1837 - 1937. Bergen 1937, Beyer.

2. Anna tilfang:

- Generalvegimestaren sitt arkiv 1768 - 1824. SIB
Hordalands Vegvesen sitt arkiv 1856 - 1918. SIB

VI VEDLEGGSLISTE:

1. Kartsamling. Kart i målestokk 1:5000 med Postvegen inntekna;
- 1.1 Kartblad AG 062/1, Leivestad. Lindås/Hordaland
- 1.2 " AG 062/2, Myksvoll. " "
- 1.3 " AF 063/4, Hundvin. " "
- 1.4 " AF 063/2, Træland. " "
- 1.5 " AF 064/4, Fjellanger " "
- 1.6 Kart i målestokk 1:5000. "Kartskitse over project. omlægning af Hovedveien "Hundvinshopen - Lindås Kirke"" (Kopi)
2. Profil Hovedplan Bergen - Horvig - Amtsgrändsen. Her berre teke med for strekkja Hundvinshopen - Vågseidet. "
3. Beskrivelse av ruta Molde - Bergen, datert 23.des. 1775. "
4. Protestskriv frå Lindås, Eikanger og Hosanger skipsreide av 16. nov. 1775. "
5. Brev frå postkontrollør, kanceliråd Schanche til generalveg mestar von Krogh, datert 31. januar 1776. "
6. Stiftamtsmann de Schouboe's kopibok frå 1778, a nr.18, side 173 - 174, den 25.august. "
7. Brev frå presten Ludv. Daae på Lindås til stiftamtsmannen datert den 26. sept. 1778. "
8. Sak på Lindås ting den 18. okt. 1778 "
9. Brev frå kapt. Brügger til generalvegimestaren, datert 20.jan.1785 "
10. Brev sendt frå Gaulen post i Lindaas 5. nov. 1785. Ankom Trondheim den 12. jan. 1786. "

11. Brev frå fogd D. D. Heiberg til generalvegmestaren dat.3. des.1785 (Ko)
12. Ditto " 22.des.1786 "
13. Restanseliste for året 1786.
14. Brev frå lensm. L.L.Fieldsende til Generalvegmestar Hamer,
datert den 24. febr. 1795.
15. Ditto, datert 20.juli 1795 "
16. " 29.sept.1795 "
17. " 31.okt. 1795 "
18. " 20. des.1795 "
19. " 9. juni 1796 "
20. Åstadsprotokoll, Sorenskrivaren i Nordhordl.I C. 1790-1805.14/1-1800"
21. Brev frå lensm. Fieldsende til generalvegmestar Hamer
datert 3. mai 1800 "
22. Ditto " 29. " 1801 "
23. " 14.juni 1804 "
24. " 5. aug.1805 "
25. " 14. aug.1808 "
26. " 28.jan. 1812 "
27. " 9.juli 1812 "
28. Fripass for minerarar (?), utstedt i Bergen 21.aug. 1812 "
29. Vedlikehaldskontrakt. Underteikna den 5. juni 1814.
30. Brev frå lensm. Fieldsende til generalvegmestar v. Hamer,
datert 18. aug.1814 "
31. Ditto " 31.okt. 1821 "
32. Udskrift af Lindaas Formandskabs Forhandlingsprotokoll 9.aug. 1881,
intekte i brev frå ordf. M. Onæs til Amtmannen i Søndre Bergenshus
Amt, datert 29. des. 1894.
33. Nicolaisen: Norske Samlinger b. 1 side 574 - 576 "
34. Liste over dei bruk vegen går over, og namn på eigalarar /#86
(Teke inn her som s.27)

VEDLEGG 34.

Liste over dei bruk vegen går over, og namn på eigarar 1986.

I gl. Alversund:	Gard nr.	176,	Spurkeland:	Br.nr.	1:Lorentz Kjenes
I Lindås:	" "	56	Hundvin:	" "	1:Øyvind Hundvin
" "	" "	" "	" "	" "	4:Øyvind Holsen
" "	" "	" "	" "	" "	6:Johannes Nesse
" "	" "	" "	" "	" "	7:Odin Kristiansen
" "	" "	" "	" "	" "	8:Magnum Hundvin
" "	" "	" "	" "	" "	9:Fredrik Hundvin
" "	" "	" "	" "	" "	12:Reidar Nesse
" "	" "	" "	" "	" "	15:Bjarne Hundvin
" "	" "	" "	" "	" "	49:Hildremyhr
" "	" "	55	Bruvoll	" "	1: Trygve Konglevoll
" "	" "	" "	" "	" "	2: Einar Hopland
" "	" "	" "	" "	" "	3: Lars Eikeland
" "	" "	" "	" "	" "	4: " "
" "	" "	93	Hetlehovde	" "	1: Nikolai Halland
" "	" "	" "	Skodvin Nedre	" "	1: Åsmund Skodvin
" "	" "	" "	" "	" "	2: Bjarne Bogevik
" "	" "	" "	" "	" "	3: Andreas Bogevik
" "	" "	91	Brundtland	" "	1: Svein Tonning
" "	" "	98	Gaulen	" "	1: Britt Gaulen
" "	" "	" "	" "	" "	2: Kåre Gaulen
" "	" "	99	Våge	" "	1: Elin Holmås
" "	" "	" "	" "	" "	2: Bjarne Bakke
" "	" "	" "	" "	" "	3: " "
" "	" "	" "	" "	" "	4: Ingv. Våges arvingar

Totalt er vegen på strekkja Trælevika - Vågseidet innom 25 bruk, men nokre av dei berre i høve sams utmark med andre bruk.

VII NOKRE FRAMLEGG TIL KORLEIS DETTE KAN NYTTAST I UNDREVISINGA.

1. Karttilfanget kan brukast i samband med grunnkurs i geografi, kartopplæringa.
2. Skriftforming/norsk. Vedlegga (breva) kan nyttast som døme på korleis skrifta har endra seg, og språkbruken i breva er fine døme på korleis måten å uttrykkja seg på forandrar seg.
3. Samfunnskunnskap. Her er mange opplysningar om sosiale tilhøve, m.a. dette med pliktarbeid på veg, folk som er "yderlig fattig", "soldatterkoner" som skulle ha arbeidd på vegen, postbonden på Hundvin som skulle vera friteken militärteneste, men som ikkje våga protestera då han vart kalla inn, hundvinbøndene som gav anbud på eit stykke veg, men som måtte ta det på seg for tredelen og mange andre "godbitar".
4. Den gamle postvegen gjennom bygda vår. Eit lokalt undervisningsopl.
1. Ein går vegen (og/eller ser videooppptak frå samme) og snakkar underveis om bruene og elles stader der vegen er fint laga.
(Gamal byggjekunst, korleis oppstod dei første vegane.) . (6 t.)
2. Eit konsentrat av postens historie. (s. 4-6) (1 t.)
3. " " " vegvesenets historie. (s. 6-9) (1 t.)
4. Vegen vert bestemt. (Av kven?) (s. 9-15) (2 t.)
5. Kven arbeidde på vegen, og korleis var det ordna? (s. 15) (2 t.)
6. Vegen vart avløyst av andre vegar. Kvifor? (s. 24-25) (1 t.)
7. Etterarbeid, spørsmålsprøve. (2 t.)

Alternativ, helst for ungdomsskulen:

SJÅ PÅ SAMTIDA I EUROPA, OG SÆRLEG DANMARK – NORGE DÅ VEGANLEGGET STOD PÅ. STIKKORD:

Kristian VII konge og heilt gal. Struense. Andre næringar kjem. Poteta kom i 1770 åra. Vårsilda kom att, og forsvann igjen i 1780. Folket utarma-Strilekriegen. Folketalet auka svært frå 1750 til 1800. Mest i Bergen, grunna tilflytting frå Nordhordland. (Cap.b.8) Palassrevolusjon i Kbh. 1784. Det No. Selskab stifta 1772, kven var med der? Den franske rev. visste folk knapt om. (Cap. norg.hist.b.9) 1794 år over heile Noreg, sikkert og i Lindås. Der var spesielt mange som ikkje møtte til vegarbeid året etter. Slaget på Kbh's red 1801 og flåteranet 1807 – napoleonskrigane- 1814.

Stortingsmann frå Lindås: Johannes Johannesen Spjeldnes på tinget 1821, 1827 og 1833. På heimvog 1833 om våren kolsigla han på Salhusfjorden. Vart berga, men fekk lungebetendelse og døydde. M.m.m.....