



Den Vestlandske Hovedvei



Den Vestlandske Hovedvei var den første vegen som vart bygd med tanke på hjulreiskapar i Rogaland. Vegen gjekk frå Stavanger over Jæren til Egersund, om Helleland og Heskestad til Moi, så over Tronåsen og vidare inn i Vest-Agder. Vegprosjektet var ein del av ein samanhengande køyrevog frå Stavanger til Drammen.

Amtmann og kammerjunker Fridrich Otto Scheel tok initiativet til vegprosjektet, og arbeidet tok til i Stavanger i 1789. Amtet løyvde noko midlar, men mykje av arbeidet vart utført som pliktarbeid av bøndene.

Arbeidet gjekk ikkje fort framover, sett med dagens auge. Vegen over Hegrestadfjellet vart ikkje bygd før i 1840-åra, men dette var ein av dei siste parsellane før heile vegen vart køyrbar gjennom fylket.

Vegen går i rette linjer utan omsyn til bratte bakkar. Ei av årsakene var at dei som leia arbeidet, først Scheel og seinare generalvegmeister Rummelhoff, var utdanna i Danmark, der dei ikkje hadde problemet med eit kupert terreng som i Noreg. Ei anna årsak var at vegen skulle byggjast så billeg som mogleg. Derfor prioriterte ein å korta ned avstandane framfor å leggja vegen i betre traséar rundt høgdedrag.

Vegen vart bygd med ganske god standard. Han vart utstyrt med huldike (steinsette stikkrenner) og bruer, og stabbesteinar som rekkverk der det var nødvendig.

Bruene var dels trebruer, dels steinhellebruer og dels steinkvelvbruer. Nokre av steinkvelvbruene er verna, til dømes Hølland bru i vestre enden av parsellen som nå blir gjenopna. Hølland bru er ei kvelvbru med tre spenn, og den er heile 34 meter lang. Vegen over Hegrestadfjellet var i bruk heilt fram til slutten av 1940, då han vart avløyst av nåverande Rv. 44 om Sirevåg.

Sjølv om vegen ikkje har vore i bruk, har han halde seg svært godt. Når han nå vart sett i stand, var det stort sett berre ny veg-grus som skulle til. Dette tyder på at vegen var godt bygd, og lagt i tørt terreng som krev lite vedlikehald. I si tid var likevel vegen over Hegrestadfjellet vanskeleg å halda ved like, med alle

dei bratte bakkane. I uvêr rann grusen vekk med regnet.

Under delar av vegen finn me restar etter eldre vegfår. Her har gått eldre rideveggar som var steinsette (brua) over dei våte partia.

Ein høgtstående embetsmann karakteriserte eingong området her som eit landskap skapt i Guds vrede. Overgangen frå Jærviddene med rikt jordbruksland til det berre, knausete landskapet er markert. Store delar av vegen går gjennom audt, kupert fjellterreng.

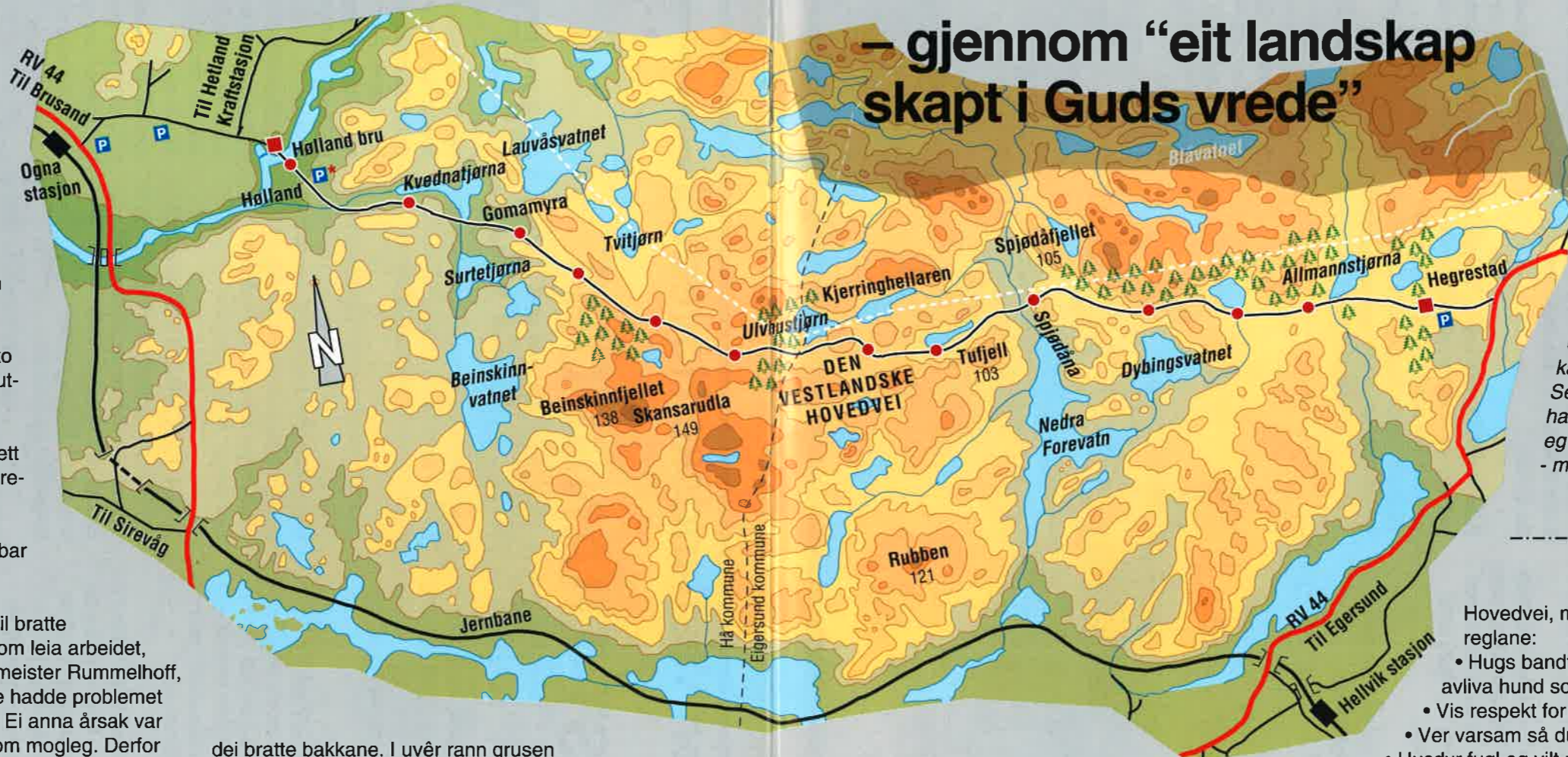
FRILUFTSOMRÅDE

Du må gjerne ta avstikkerar frå vegen berre du følgjer vanlege ferdselsreglar og tek omsyn til naturen.

Vegen er 6 kilometer lang. For familiar og andre med roleg turtempo, tar turen omlag 2,5 timar.

Den store miljøvinsten får du ved å ta toget til Den Vestlandske Hovedvei. Frå stasjonen i Oгна til stasjonen i Hellvik, er gangavstanden 10 kilometer.

– gjennom "eit landskap skapt i Guds vrede"



Etter nye vegen lagar bil og sykkel sine far, etter gamle vegen gjekk det folk som tunge bærer bar. Vi som hastar utan tanke på å halde rast og kvil, veit kje kva det var å traske steg for steg dei mange mil.

Snart vil gamlevegen gløymast, tida løyner alle far. Unge slekter som nå går her kan kje ane det som var. Seige gongsliit, kvilarsteinar, har kje rom i deira sinn, - eg vil sitja her i ein time - minnast gamlevegen min.

Einar Hovdhaugen

Hovedvei, men hugs dei vanlege ferdselsreglane:

- Hugs bandtvang heile året. Bonden kan avliva hund som jagar husdyr.
- Vis respekt for andre sin eigedom.
- Ver varsam så du ikkje skadar kulturminne.
- Husdyr fugl og vilt må ikkje uroast.
- Øydelegg ikkje gjerde. Lukk grinder.
- Ta med søppel heim.
- Motorferdsle er forbode. Særskilde reglar gjeld for landbruksdrift, andre som har bruksrett og vedlikehald. Det kan bli gitt løyve til å nytta vegen til arrangement.
- Hugs brannfaren. Forbod mot open eld frå 15. april til 15. september.
- Hugs fiskekort dersom du vil fiska.

JAKT OG FISKE

- Jakt er i samsvar med viltlova.
- Det er godt med aure i småvatna langs Den Vestlandske Hovedvei. Har du fiskekort og fiskestong, er det berre å prøva fiskelukka! Fiskekort for nokre av vatna får du kjøpt hos Mona Moi planteutslag, Hølland.

SKILT

- Langs vegen mellom Hølland og Hegrestad er det sett opp skilt med informasjon om natur og kultur. Her kan du mellom anna finna svar på desse spørsmåla:
- Kven bygde vegen? Kva reiskapar brukte dei?
 - Kva tid vart det reist telegrafstolpar langs vegen?
 - Kva er "labradoriserande anartositt"?
 - Kvifor trudde dei dommedag var kommen på Hegrestad i 1915?
 - Kva dyr kan eg treffa langs vegen? Er det ulv ved Ulvhusvatnet? Kva for eit rovdyr er det som er "maskert"?

FERDSELSREGLAR

Du er velkommen til å ferdast langs Den Vestlandske

Dette prosjektet er gjennomført som eit samarbeid mellom



Eigersund kommune



Hå kommune



Statens vegvesen Rogaland

Vegvesenet har vedlikehaldsansvar for vegen. Nærbø vegstasjon, tlf.51 43 53 33.



BONDEOPPRØR MOT PLIKTARBEID

Mykje av Den Vestlandske Hovedvei vart bygd ved pliktarbeid i tråd med Veglova av 1824. Mange bønder hadde ei innbitt negativ innstilling til vegbygginga. Det blir fortalt ei historie om dette frå tida då hovudvegen skulle byggast:

Mannskap frå heile amtet fekk ordre om å delta i bygginga, men fleire av gardbrukarane frå Karmøy nekta. Dette vart sett på som opprør og danske orlogsskip vart derfor sende til Kopervik. Skipssjefen arrangerte fest ombord og inviterte byens beste menn til å delta, først og fremst Knud Syre som var leiar for bøndene. Etter å ha traktert dei med gode drikkevarer slik at fleire sovna, stakk skipet til sjøs og opprørarane blei på den måten førte til København. Med unntak av Syre blei alle sendt heim dagen etter, med faderleg formaning om å vera lydige mot overordna styresmakter

frå nå av. Knud Syre vart halden som fange eitt år før han slapp heim igjen.

Dynamitt vart ikkje tatt i bruk i vegbygging før i 1860-åra. Fjellet vart sprengt ved først å bora hól med **handbor** og **feisel**. Deretter vart hóla fylt med krutt.

Andre reiskapar som vart brukt, er **slegge, meisel, jordhakke, grafse og spade**. Med **spett** fekk dei laus dei største steinane og massane vart flytta vekk med **trau** og **trillebår**.

Hølland bru vart bygd som ein del av Den Vestlandske Hovedvei i 1843 av den kjente brubyggjaren Andreas

Aanonsen. I alt blei det bygd 16 **stein-kvelvbruer** på Den Vestlandske Hovedveien, med spenn frå 6,9 til 8,7 meter.

Fylket betalte brua utan tilskot frå Staten. Kostnadane til Hølland bru åleine er ikkje kjent, men Ogna og Hølland bru kosta til saman 2 164 spesiedalar (kr. 8 656).

Brua vart bygd i naturstein. Steinen blei delt opp ved hjelp av **kile** og **blekk**, som blei sett ned i ei rekke. Kilen vart slått ned mellom blekka og var med og kløyvde steinen. For å retta av og tilpassa steinen nøyaktig, brukte

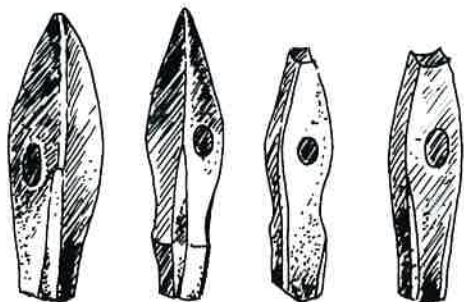
ein ulike settar. **Dobbeltsetten** vart brukt til å gje steinen form, **piggsetten** vart brukt til å jevna flatane slik at steinane fall godt saman.

Byggemetoden er kort skissert følgjande:

- Laga fundament med grov stein og pukk
- Mura opp bru-kar, eventuelt pillarar.
- Plastring av elvebotnen rundt med store, flate steinheller
- Rigga stillas i treverk som forskaling for kvelvet
- Muring av steinkvelvet

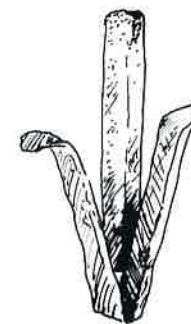
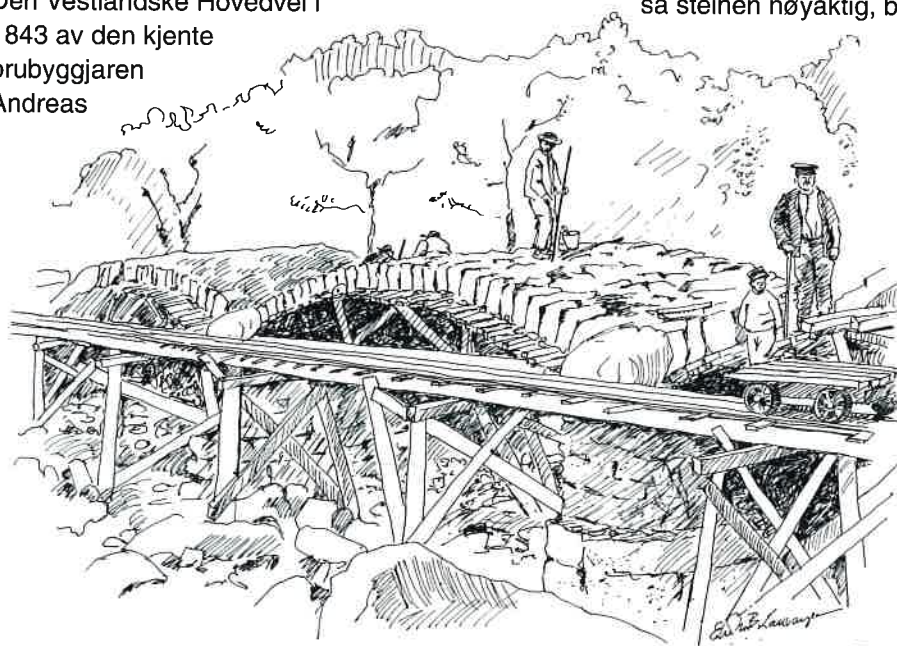
Prinsippet for kvelvbrua er at steinane skal overføra trykket frå kvarandre og ned mot fundamenta. **Sluttstein**, eller **krunestein** er namnet på den steinen som "låser" kvelvbogen på toppen. Dess meir trykk ein får på kvelvet, dess meir blir steinane pressa saman.

Hølland bru har kravd lite vedlikehald.



Piggsettar

Dobbeltsettar



Kile og blekk



VEGEN SKULLE VERA SÅ BREI SOM EIT SPYD

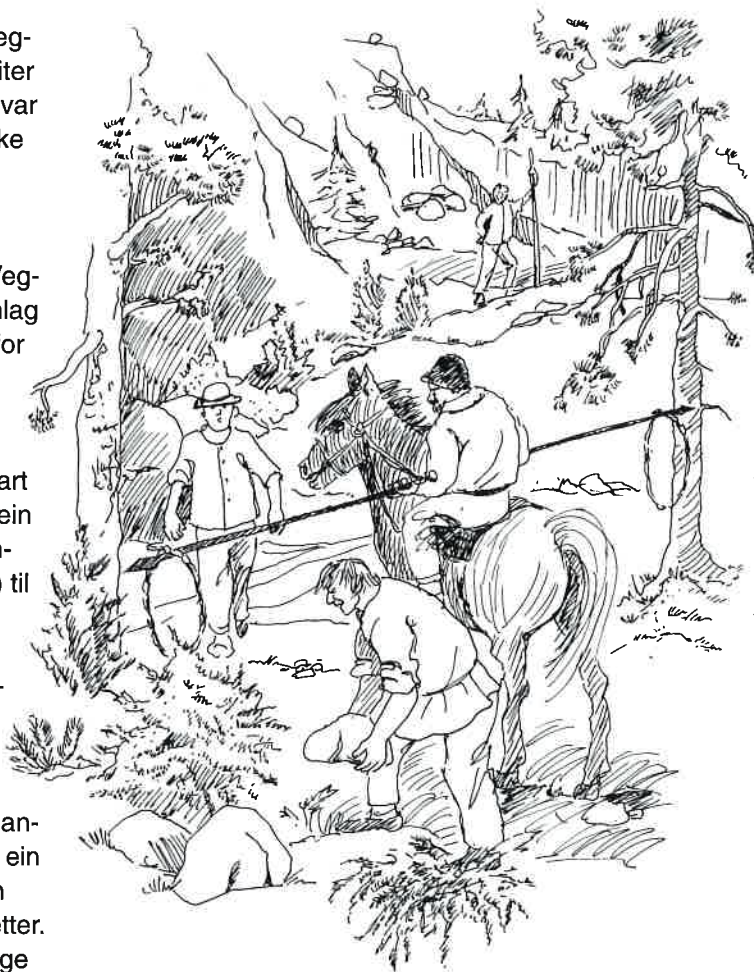
Alt Gulatingslova frå år 950 omtalar vegrettar og veghald. "Vegen skal liggja der han alltid har lege", heiter det i lova. Vegen skulle vera like brei som eit spyd var langt, omlag tre meter. Bøndene skulle halda vedlike vegane.

Magnus Lagabøters landslov frå år 1274 inneheld mykje av dei samme påboda som Gulatingslova. Vegbreidda på hovudvegane skulle nå vera 8 alen (omlag 5 meter). Kongen sin ombodsmann fekk ansvaret for kontroll av vegane.

Kontrollen gjorde han ved å halda **baugreid**. Eit 8 alen langt spyd med vidjehankar på spydendane vart lagt på tvers av salknappen på hesten. For kvar grein eller kvist som reiv av ein vidjehank, måtte vedkommande vegbonde betala ein ørtug sølv (9,83 gram) til kongen.



Også nyare lover heldt på prinsippet om at bøndene skulle stå for vedlikehaldet av vegane. På 1700-talet fekk bøndene med dette ansvaret tittelen **rode-meister**, ein tittel som gav status. **Rode** var den delen av vegen kvar ein skulle sjå etter. "Enhver Rodemæster skal forfærdige en Rode-Stolpe, som nedsættes ved hans Rodes Begyndelse" heitte det i ei kongeleg forordning frå 1792. Bonden skulle sjå roden som sin eigedom og "visa flid".



I 1824 kom den første spesielle veglova frå "Carl Johan af Guds naade konge til Sverige og Norge". Den inneheld blant anna føresegner om inndeling av vegane i hovudvegar og bygdevegar, deling av

kostnader og rodeinndeling. Lova slo fast at amta skulle dekkja kostnadane til offentlege vegar, og at amtmannen skulle ha tilsyn med vegane.

Lova heldt på ordninga med pliktarbeid, også når det gjaldt nyanlegg. Når nye vegar skulle byggjast for amtet si rekning, plikta gardbrukarane å utføra opp til 8 dagar vegarbeid, utan betaling, kvar sommar til vegen var ferdig.

Reglane for vegstandard sa blant anna at:

- alle bruer på hovudvegane skal byggjast i stein
- alle vegar skal ha grøfter
- alle hovudvegar skal markerast med milepelar og vegvisarar. Vikeplikta vart også innført i 1924.

Lova sa ikkje noko om maksimale stigningar, og det vart akseptert stigningar opp til 1:5 på køyrevegar og 1:3 på ridevegar.





SKYSS-STASJON FOR FARANDE FOLK

Etter kvart som forholda endra seg, vart det ikkje bruk for skyss-stasjonar og skyss-skifte lenger. Skyss-stasjonane i Oгна og på Hegrestad vart nedlegde i 1894.

"DOMMEDAG"

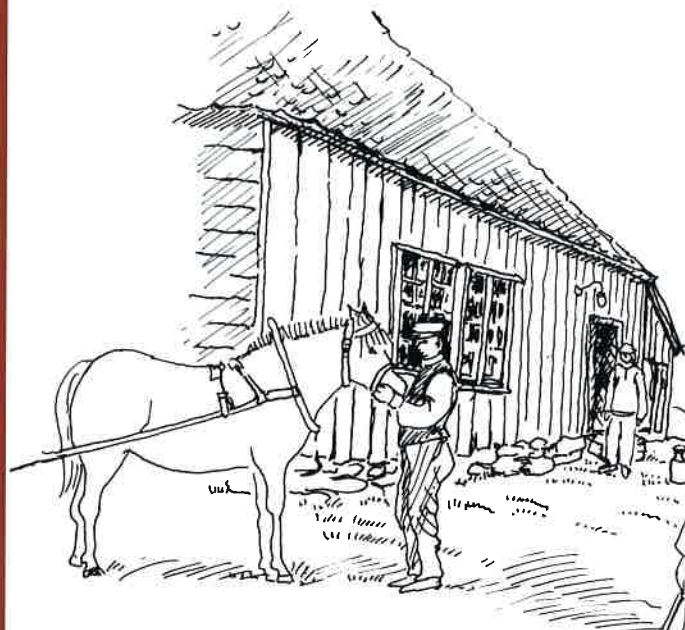
Ein av dei første som fekk bil i Rogaland, var grosser Ludvig Helland. Han kom frå Hellvik, men budde i Stavanger. Seint ein kveld kom han køyrande til Hellvik, men hadde problem med å komma over ein bakketopp. Han prøvde og prøvde og motoren laga eit veldig bråk. Ei av dei som hørte duren var Alette Hegrestad, og det seiest at ho lurte på om det var dommedag. Dette skal ha skjedd rundt 1915.

I 1920- og 30-åra var bilar framleis sjeldan å sjå. Kom det ein langs vegen, ropa ungane "Bil, bil!", og sprang for å forvita seg, fortel Lars Hegrestad. Dei visste alltid kva tid grosser Johan Bjorheim frå Stavanger kom, han blæs i hornet før kvar sving.

I sommarhalvåret gjekk fantar langs vegen, ofte to-tre i lag, men også heile familiar. **Fantasteinen** like ovanfor Hegrestadgardane har fått namnet sitt frå desse. Før skogen vaks til kunne ein sjå til gards frå Fantasteinen. Dersom fantane kom

tidleg på ettermiddagen, hende det dei venta her til det var tid for kveldsmat, for så å gå ned til Hegrestadgardane. Der fekk dei mat, og overnatting i fjøs eller løe.

Under forbodstida først i 1920-åra skal det ha blitt smugla ein del langs Den Vestlandske Hovedvei. Store mengder sprit vart lagra under Kjerringhedleren ved Ulvhusvatnet, blir det fortalt. Spriten skal ha komme sjøvegen til Egersund og hamnene rundt, for så å bli frakta vidare med bil til Sandnes og Stavanger.



For dei som reiste over lengre strekningar, var det i tidlegare tider nødvendig med gjesteheimar og skyss-stasjonar med jamne mellomrom. Det var skyss-stasjon på Hegrestad og på Kvianes i Oгна. Her fekk dei reisande skifta hest og skysskar. Dei kunne også få mat og overnatting.

Mange farande folk var innom Hegrestad skyss-stasjon, og her var mykje lus vert det sagt. Huset er i dag rive. (Det stod på første bakketoppen opp frå R44 på Hegrestad, på høgre side av vegen.)





SJELDAN BERGART OG SPENNANDE DYRELIV

Svensken Edvard Fölch reid over Jæren i 1817, og skreiv følgjande i dagboka si: "Nær Varhaug begynte jeg å følge den låglendte havstranden, etter en halvtimes ritt kom jeg til de uhyggeligste fjell jeg til nå har fart over."

Det er den sjeldne grunnfjells-bergarten **anortositt** som utgjør desse "uhyggeligste fjell" i Dalane. Anortositten er danna for meir enn ein milliard år sidan, av smeltetmasse som størkna 25 kilometer under jordoverflata. Seinare sprakk massen opp, og nye bergartar - noritt og diabas - flaut inn i sprekkene og størkna der. Langs nokre av desse

gangane vart det utfelt den blåsvarte, mattglansa titanjernsteinen - ilmenitt.

Naturkreftene brukte 1000 millionar år på å slita vekk dei 25 kilometrane fjell som låg over anortositten. Etter endå 50 millionar år med nye kjemiske og fysiske forvitringar, vart landskapet slik det ser ut idag. Anortosit-



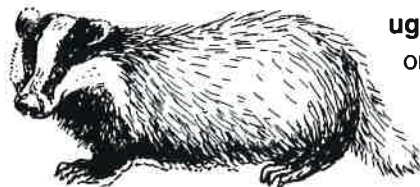
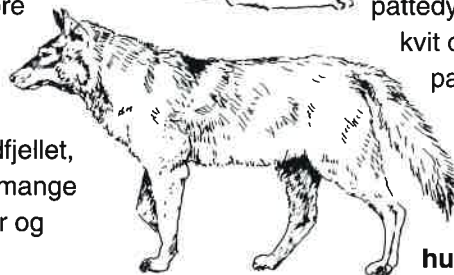
tiske bergartar gjev skinn jord, derfor er området dominert av nakne kollar og fjell.

Langs Den Vestlandske Hovedvei kan du også sjå **labradoriserande anortositt**. Labradorisering er fargespel i blått, grønt eller gult, som er synleg i brotflater i anortositten. Fargane kjem av interne refleksjonar i feltspatkrystall med ei særskilt samansetjing.

SKOGENS KONGE OG "MASKERT" ROVDYR

Stadnamn som Ulvhusvatnet og Skrubblemymra vitnar om at her fanst store rovdyr i tidlegare tider. I dag vil ikkje turvandrarar sjå **ulv** i Hegrestadfjellet, men du kan møte mange forskjellige slag dyr og fuglar.

Det største rovdiret i traktene, er **grevlingen**. Han er eit særprega dyr, med den svarte og kvite "maska". Resten av pelsen er grå og sjølv om



grevlingen er rundt 80 cm lang, er han ikkje lett å få auge på. Grevlingen er i tillegg eit utprega nattdyr.

Skogens konge - **elgen** - er ein nykommar i området. Om du ikkje ser sjølve elgen, kan du kanskje finna spor etter han i form av klauvavtrykk eller møkk. Elgspor er 13-15 cm lange og 11-13 cm breie. Eit noko mindre hjortedyr, **rådyret**, finst óg her. Rådyrspor er 4-5 cm lange og kan minna om sau.



Haren er det vanlegaste større pattedyret. Jærharen blir ikkje kvit om vinteren då han er tilpassa det milde snøfattige klimaet.

Den største ugla vår, **hubroen**, held til her, men er sjeldan å sjå om dagen. **Jordugla** rugar også i området i smågnagarår.



Heiplierka og **steinskvetten** er to av dei vanlegare fugleartane og du har god sjanse til å få auge på dei langs vegen.

Steinskvetten er lett å kjenna igjen på at han sit og vippar med stjerten. Den vesle gråbrune heiplierka plar fara opp med ein karakteristisk lyd (ist-ist). Både steinskvetten og heiplierka har tilpassa seg det karrige landskapet.





MED GOD FART NEDOVER FOR Å KLARA NESTE OPPOVERBAKKE

Den første vegen over Hegrestadjellet vart bygd som rideveg i tida 1810 - 1820. Før den tid var det rideveg frå Ogna om Sirevåg til Hellvikbukta - derfrå måtte ein ta båt.

I byrjinga av 1700-talet vart ridevegen lagt om og korta inn noko, men også no enda den i Hellvik.

I den tida det berre var rideveg, gjekk bygdefolket likevel oftast til fots når dei skulle til kyrkje på Ogna. Presten kom frå Egersund. Etter ei sømje fra 1710 skulle bygdefolket i Ogna halda ridehest for presten over fjellet, når det var gudsteneste i Ogna-kyrkja.

Kring 1820 vart vegen utbetra, så den vart køyrande med karjol. Dei færraste hadde då slikt køyretøy. Bøndene hadde ikkje kjerre før langt inn på 1800-talet. Når dei skulle transportera varer, brukte dei slede på vinterføre og kløv sommarstid.

Rundt 1800 var prinsippet for vegbygging at vegen skulle gå mest mogleg rett fram. Denne byggemåten var ein arv frå dansketida. I kupert landskap vart det mange bratte bakkar, som på folkemunne ofte vart

kalla **hestadrepår**. Med alle stigningane var vegen lite eigna for hestetransport med store lass.

Byggemåten skapte vanskar også for nyare køyretøy. Bilane som tidleg på 1900-talet blei tatt i bruk over Hegrestadjellet, måtte setja opp

god fart nedoverbakke for å klara neste oppoverbakke.

Heilt fram til den første verdskrigen var det stor motstand i Stortinget mot ei omfattande satsing på bilen.



I 1908 handsama amttinget i Rogaland "Vedtægter for Benyttelse af Motorvogne paa offentlige Veie inden Amtet". Amtsingeniør Bassøe ville innskrenka løyvet til å gjelda bilar i rute: "„Slige Automobiler vil Hestene snart vænne sig til; - Derimot bør der efter min oppfatning ikke gives Tilladelse til Lystkjørsel med Automobiler, da sliig Kjørsel vil være til overmaade stor ulempe og til omtrent ingen Nytte."

Veglova av 1912 slo fast at det i prinsippet skulle vera tillatt å bruka bil på alle offentlege vegar, gater og plassar. Fartsgrensene var 15 km i timen i tettbygde strøk og 25 km i timen utanfor tettbygde strøk. Når det var mørkt måtte ingen køyra fortare enn 15 km i timen.

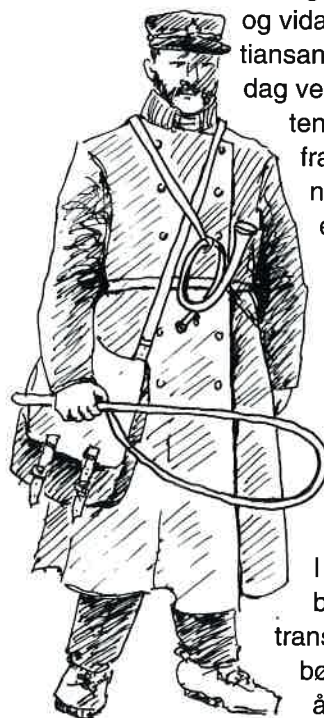
Trafikken langs vegen auka kraftig dei snautt 100 åra vegstubben over Hegrestadjellet var i bruk. I slutten av 1930-åra såg overingeniør Th. Riis denne vegen som heilt umogleg og han vart nedlagd som riksveg i 1940.



POST-TRANSPORT - IKKJE AV "SMAA BØRN ELLER QUINDFOLCK"

Posten skulle fram, kosta kva det kosta ville, i gamle dagar. Når posthornet hjalla, måtte andre farande vika. Stavanger vart knytta til postnettet i 1653, seks år etter at postverket vart oppretta i Noreg. Posten skulle gå mellom Stavanger og Kristiania ein gong i veka.

Etter ei postforordning av 25. desember 1694 skulle posten gå frå Stavanger laurdag ettermiddag,



og vidare frå Kristiansand fredag middag veka etter. Posten kom ikkje fram til Kristiania før to veker etter at han gjekk frå Stavanger. Svar kunne tidlegast ventast fire veker etter at brevet var sendt.

I byrjinga stod bøndene for transporten. Postbøndene plikta å føra posten

vidare til neste postgard, ei mil eller to borte, kvar einaste veke, natt som dag i all slags vēr. Dei fekk ikkje løn, men slapp å betala skatt og var fritekne for militærtjeneste.

I ei forordning frå kong Frederik i 1650 blei det sagt at fogdane skulle sjå etter at postbøndene alltid stod klar med ein kar og ein hest. Dei måtte ikkje sluntra unna ved å senda postsekken med "smaa Børn eller Quindfolck..."

Instruksen sa at posten ikkje måtte kvila. Frå eit postskifte i Dalane heitte det at ein hengte skreppa i taket og dissa ho fram og tilbake ei heil natt for å sleppa å ta ut i mørkne og styggevær.

Postmengda var ikkje stor i dei dagar. I byrjinga av 1800-talet vart det ikkje sendt meir enn ein brevsekk til Kristiansand, og derifrå berre ei veske med brev til Stavanger. Ved sida av den forseglta postsendinga var det ei "klaffe" for den lokale korrespondansen. Denne vart helst nytta av embetsmennene.

Første halvdel av 1800-talet skjedde det ei rik utvikling av postgang og postnett. Postmengda auka og talrike poståpneri vart opna langs rutene. I 1837

vart postførerordninga innført. Bøndene fekk nå betaling for arbeidet og la om til å kjøra posten med hest og kjerre.

Portoen varierte med avstanden til det i 1854 vart innført einsarta porto for heile landet. Det første frimerket kom året etter og hadde verdien fire skilling. Frå 1866 kunne bøker og trykksaker sendast saman med brevposten.

RASK TELEGRAFUTBYGGING

I 1857 kom telegrafen til Rogaland, to år etter at den norske statstelegrafen offisielt var blitt åpna. Telelinja følgde vegen mellom Hegrestad og Hølland.

Indredepartementet og regjeringa hadde føreslått at det skulle leggjast ei ny hovudlinje frå Mandal til Bergen. Stortinget løyvde pengar til anlegget i mars 1857. Fleire hovudlinjer var alt blitt bygde. Telegrafen blei sett på som svært viktig for den økonomiske utviklinga i landet.

Ein hektisk arbeidssesong tok til. Stolpe etter stolpe

vart reist på linja mellom Mandal og Bergen seinsommaren samme år. Telegrafstasjonane i Flekkefjord og Egersund opna i august, medan det i september var opning av stasjonar i Stavanger, Haugesund, Leirvik og Bergen.

16.000 menneske vart knytte til dei 4 stasjonane langs Mandal - Stavangerlinja. Dei fleste - 12.000 - budde i Stavanger.

