



Denne artikkelen er gjengitt i
Norsk vegmuseums årbok for 2022

Vestover på Sørlandske hovedvei

AV TORE H. WIIK



Rørvikkleiva, malt av Peter Frederik Wergmann rundt 1850. Veien ned til ferjeleiet var ferdig i 1834. Herfra var det ferje over Fedafjorden inntil 1905, da Vestlandske hovedvei ble bygget til å gå i en lang omvei over Kvinesheia frem til Feda.

Vestover på Sørlandske hovedvei

AV TORE H. WIIK

Tore H. Wiik har skrevet seks bøker om «legendariske veier» i Norge, fire av dem med tilknytning til Sørlandske hovedvei. Bok seks, om strekningen fra Kristiansand til Stavanger, kom nå i august. - Det ble et utfordrende men usedvanlig spennende arbeid, båret frem av entusiasme og hjelpsomhet fra gammelvei- og veteranbilentusiaster i Agder og Rogaland, sier han. Wiik retter en stor takk også til Bjørn Grassdal og Lars Eide ved Norsk vegmuseums regionanlegg i Dirdal for bistand og verdifull dokumentasjon. Her forteller han historien om den vestlige delen av denne veistrekningen.

Siden jeg bor i Moss, begynte jeg i nærområdet med å skrive om Riksvei 1. Senere gikk jeg i gang med historien om E18 og arbeidet meg nedover mot Kristiansand. Strekningen Oslo–Kristiansand oppsummerte jeg i boka «Sørlandske hovedvei – en veinostalgisk kjøreguide». Da var jeg kommet såpass langt hjemmefra at arbeidet ble uhyre tidkrevende, så jeg tenkte at jeg fikk stoppe der.

Lite visste jeg at entusiasmen rundt gamle veier var så stor i Agder og Rogaland, noe som inspirerte meg til også å ta strekningen mellom Kristiansand og Stavanger, et utfordrende, men usedvanlig spennende arbeid.

SØRLANDSKE HOVEDVEI – ET BEGREP

«Sørlandske hovedvei» som begrep er nok i ferd med å bli glemt. Går vi inn på ordsøks-appen til Nasjonalbiblioteket finner vi at uttrykket for alvor ble tatt i bruk på 1930-tallet, og så nådde en topp på tidlig 1960-tall, for så å falle drastisk fra ca.

Tore H. Wiik (75) er sivilingeniør av utdanning. Han har hatt ledende jobber innen produktutvikling i industrien i Moss og har også arbeidet som forsker og undervist på høyskoler.

Han har alltid hatt interesse for transporthistorie, og i 2011 begynte en gryende interesse for nyere veihistorie som etter hvert har resultert i seks bøker. (Foto: Håkon Aurlien)



1970. Fra da av snakket man om E18 og ikke lenger om Sørlandske hovedvei.

Begrepet «hovedvei» forsvant som offisiell veibetegnelse i 1928, etter at det var blitt innført i 1824 med den nye veiloven. Etter 1928 var det «riksveier» som var de viktigste veiene. Når det gjelder «Sørlandet», fortelles det at det var noe



Riksvei 40/Sørlandske hovedvei ved Moibukta nær Oгна inntil 12.6.65. Nå er det FV44.(Foto: Tore H. Wiik)

dikteren Wilhelm Krag kom opp med rundt 1910 for å synliggjøre det kystnære området i Agder. Agder besto da av de to fylkene Nedenes amt og Lister/Mandals amt. Sannsynligvis i 1919 – samme år som vi fikk fylkesinndeling med nye navn – gikk Statens vegvesen over til å kalle denne veistrekningen mellom Oslo og Stavanger for Sørlandske hovedvei. Før det hadde den gått under navnet Vestlandske hovedvei.

De offisielle hovedveiene ble nummerert av hvert enkelt amt, så en fylkeskryssende hovedvei skiftet ofte nummer på amtsgrensen. Sørlandske hovedvei var en viktig vei, så den fikk betegnelsen Hovedvei rute nr. I i de fleste fylker.

Men i Vestfold (Jarlsberg og Larviks amt) var den Hovedvei rute nr. II, og i Akershus skiftet veien nummer i Sandvika: Den var Hovedvei rute II mellom Sandvika og Buskerud og Hovedvei rute nr. I fra Oslo frem til Sandvika, der

Hovedvei rute nr. I gikk videre til Hønefoss.

Til mange forvirrede veifarendes glede fikk vi gjennomgående veinummer i 1930, to år etter at riksveier ble innført. Da ble Sørlandske hovedvei nummerert som rute nr. 40. Et altfor høyt nummer mente mange, men Østfolds driftige veisjef Jens Munch hadde lagt beslag på de lave nummerne 1-9 allerede i 1928, og det var dessuten slik at de viktigste riksveiene skulle ha tosifrede runde tall.

EN SPEKTAKULÆR VEI

På mange måter var Sørlandske hovedvei en spektakulær vei. Askim Gummivarefabrikks internavis «PM» (oppkalt etter grunnleggeren P. M. Røwde) hadde i 1953 en beskrivelse av veien forfattet etter en biltur av to ansatte som hadde kjørt fra Askim for å besøke søsterfabrikken i Stavanger, «Vestlandske Gummivarefabrikk».

Det resulterte i følgende panegyriske beskrivelse:

Vi kan naturligvis ikke fylle PM's spalter med en inngående skildring av veien, hovedsaken er å fortelle at det er en glimrende vei, som anbefales alle som vil ha en interessant sommertur og samtidig vil lære landet å kjenne. Riksvei 40 er jo på alle måter selve balustraden langs havet, hele Sør-Norges utkikksplass. Bak stiger landet til de ville høyder, her og der delt av daler som bare er Vår Herres egne øksehogg i fjellet for å slippe havluften gjennom til de enda trangere dalene og fjellbygdene innenfor.

Det tales om at vi burde gjøre mer for turistene. Det er vel ikke noe viktigere enn at vi gjør disse veiene kjent, som byr på en stor overraskelse rundt hvert hjørne, kanskje et fjordparti som får det til å skjelve av spenning inne i en over hva som kan dukke opp i en horisont som den fineste silketråd i disen, eller det kan være Mandals og Flekkefjords idyller eller et veikryss med et skilt og det lokkende navnet Rægefjord. Eia var vi der. Det kan være Flekkefjords hollenderby eller Hotel Atlantic i Larvik. Vi kryper uvilkårlig litt innover i bilen mens vi har de tyske tanksperingene på Jæren mellom oss og havet, taggene er symbolet på en diktaturstats redsel for å få noen inn på kroppen, de er den skrikende kontrast til bibelens lam som gresser langs veikanten.

Lenger og lenger ut mot kysten svinger veien, den gjør det i forvisningen om at der inne reiser de menneskene som har hastverk, med jernbanen, men veien vil lengst ut. I Kristiansand er innfarten fra begge kanter et eneste eventyr, på havna ligger «Oslofjord» på sin ferd mot Oslo. Og så leker du med tanken underveis, dersom du er av det slaget som ikke planlegger hvor du vil ha din seng

oppslått for natten, at kanskje vi overnatter i Mandal, kanskje i Grimstad eller Lillesand, hvor det virker som menneskene i sommerstillheten har gitt seg naturen i vold og regner det som en mektig forstyrrelse å snakke, enn si skrike. Bløtt og vennlig forteller de om merkverdighetene.

Har en jevnt godt kjøretøy og en holder seg til fartsbestemmelsene bør en regne med å bruke fire dager på turen rundt kysten. Da får en tid til å se byene og hilse på en og annen, da får en tid til å smage på torsken i Kristiansand og makrellen i Larvik, og i Stavanger vil en ha tapt noe om en ikke bestiller en fårekotelett.

Vi ser at på 1950-tallet ble veien oppfattet som god og tidsmessig. Om yrkes-sjåfører med tunge kjøretøyer var enige i det er et annet spørsmål.

Blant dem som ennå er kjent med begrepet «Sørlandske hovedvei», fant jeg overraskende nok at den oppfattes ulikt avhengig av hvor du bor. I Oslo-området tar man for gitt at det er veistrekningen mellom Oslo og Kristiansand. Bor man i Stavanger er det veien fra Stavanger til Kristiansand man tenker på. Det faller også sammen med utbyggingstakten av veien. Man arbeidet seg ned fra Stavanger og fra Kristiania med å bygge en gjennomgående kjørbær vei. I 1843 møttes man på midten, nær Egersund.

EN VEI MED 450 ÅRS HISTORIE

Fra Oslo til Larvik var det i 1665 blitt brukbar vei, som i 1680 ble forlenget til Helgeroa. Derfra ble det båtskyss videre inn i Telemark. Veien var blitt en nødvendighet for å kunne frakte jern fra jernverk som ble etablert i Larvik-distriktet.

Da generalveimester Bartholomæus von Rummelhoff ble utnevnt til



Utfordrende terreng her ved Jøssingfjord. Veien gjennom tunnelen til venstre, var ferdig i 1921. (Foto: Tore H. Wiik)

sitt embete i 1790, var veien forlenget til Skiensfjorden. Rummelhoffs viktigste oppgave var å videreføre kjøreveien fra Skiensfjorden og frem til Stavanger. Utgangspunktet var en ridevei med bredde rundt 3 meter. I hans tid ble det bygget rundt 320 km av forløperen til Vestlandske hovedvei. I 1805 var kjøreveien ferdig fra Telemarks grense mot Aust-Agder og til Kristiansand. Senere ble den videreført østfra til Lenefjorden i Vest-Agder. Der stoppet det helt opp noen år på grunn av vanskelig terreng. Vestfra ble det bygget kjørevei fra Stavanger til Moi, i grove trekk der dagens E39 går.

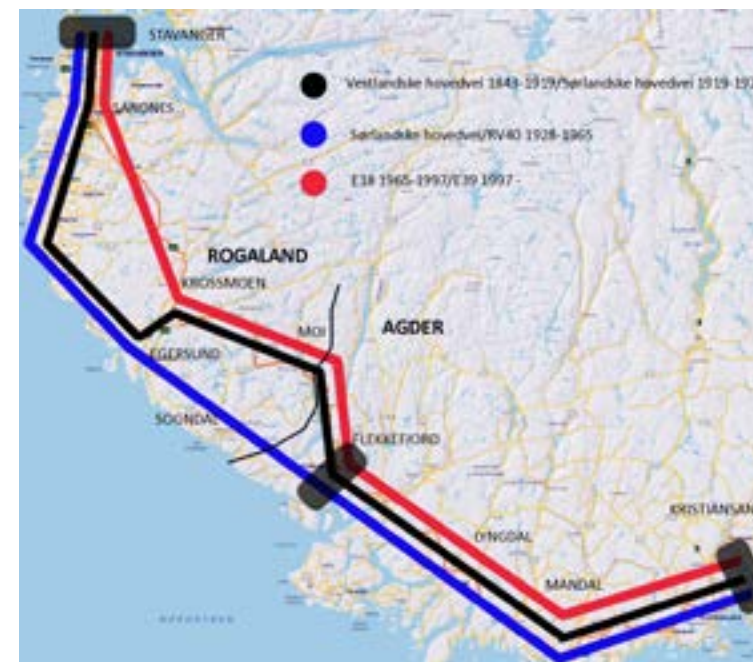
Dette var den første systematisk planlagte kjørevei i Norge. Stedvis ble veien lagt i samme trasé som eldre veier, men nye prinsipper for veibygging førte til at veien kunne gå nye steder. Arbeidet

foregikk stykkevis i de ulike distriktene, og omkring 1850 hadde veien en kjørebredde mellom 2,5 og 3,5 meter.

I Rogaland (Stavanger amt) tok amtmann Scheel initiativet til å bygge en ny gjennomgående vei over Jæren, mens Rummelhoffs vei gikk over Bjerkreim og Ålgård der dagens E39 går. Arbeidet kom i gang i 1789, og den kystnære veien ble del av den Vestlandske hovedvei da begrepet «hovedvei» ble tatt inn i veiloven av 1824. Den ble etter hvert bygget videre over Jæren og Hegrestadfjellet mot Egersund. I tiden 1838–1843 ble veien fullført ved at man bygde det stykket som gjensto for å møte den andre delen av Vestlandske hovedvei som kom østfra over Tronåsen og gikk videre til Egersund.

Fra Oslo via Kristiansand til Flekkefjord har veien i grove trekk fulgt

De tre ulike rutene mellom Kristiansand og Stavanger. (Kart: Tore H. Wiik)



samme rute, selv om det også her har vært til dels ganske store traséendringer. Men mellom Flekkefjord og Sandnes har det vært tre ulike ruter. Da Vestlandske hovedvei ble gjennomgående i 1843, gikk veien over Jæren til Egersund. Fra Egersund tok den nordover til Krossmoen for så å fortsette østover via Moi og med den beryktede forseringen av Tronåsen før den kom videre til Flekkefjord.

TRONÅSEN EN STOR BØYG

Tronåsen var en stor bøyg med sin opp til 1:3 stigning i mange krappe sløyfer som begrenset muligheten til å bruke kjøretøyer. Da bilene så smått begynte å gjøre sitt inntog på norske veier, ble Tronåsen uoverstigelig for mange.

NSB satte derfor opp egne daglige «biltog» mellom Flekkefjord og Moi så langveisfarende kunne komme videre på det som da var kalt Sørlandske hovedvei.

Jernbanen gikk langs bredden av Lundevannet mellom Sirnes og Moi og opptok derfor den mulige traséen som var blitt diskutert som bilvei før jernbanebyggingen for alvor tok til. Derfor så samferdselsmyndighetene heller på å lage en veiforbindelse nærmere sjøen mellom Egersund og Flekkefjord. Veien mellom Egersund og Hauge var blitt bygget vestfra mellom 1886 og 1889.

Gradvis ble veien bygget videre frem til Åna-Sira gjennom til dels krevende terreng, særlig opp og ned til Jøssingfjord var det store utfordringer. Veien ble gjennomgående i 1928 da brua over Åna-Sira sto klar. Det var jo også samme år som Norge fikk «riksveier», og da ble Sørlandske hovedvei flyttet til denne nye traséen. Men man kan nok stille spørsmål om hvor gjennomgående den i praksis var. På vestsiden av Åna-Sira måtte man forser 50 høydemeter i seks sløy-



Nedstigningen til Åna-Sira var heftig før 1930. Restene i form av stabbesteiner er fortsatt synlige. (Foto: Tore H. Wiik)

fer i en vei som var knappe to meter bred og med stigningsforhold stedvis på 1:3. Noen klarte det ved å rygge oppover, men uansett var det mangepunkts-veindinger i krappe svinger. For de fleste ble den like uoverstigelig som Tronåsen.

I 1930 var veien bygget om i denne stigningen og fikk den traséen den har i dag. Samme år fikk Sørlandske hovedvei veinummer, og den ble kalt «Riksvei rute nr. 40». Den tidligere traséen over Tronåsen fikk rute nummer 440, altså riksvei 440. Den gikk videre vestover helt til Ålgård der den traff på riksvei 10 som gikk videre til Sandnes.

JERNBANE BLE TIL VEI

Etter hvert skjedde store ting langs riksvei 440 også. Flekkefjordbanen som gikk på fjellhylla langs Lundevannet ble flyttet til å gå direkte fra Sira stasjon til Sir-

nes. Dermed ble traséen som veimyndighetene hadde ønsket seg siden slutten av 1800-tallet ledig. I full fart ble den gamle jernbanetraséen bygget om til vei, og etter det jeg har lest ble ikke engang skinnene fjernet. Flekkefjordbanens tunnelprofil hadde en bredde på 3,4 meter, men det fikk våge seg. Forseringen av Tronåsen kunne dermed bli til historie.

Samtidig var den gamle hovedveien mellom Sandnes og Krossmoen som var blitt bygget på 1860-tallet, forbedret. Dermed lå ting til rette for en ny innlands-trasé. Og den kom med innføring av E-veier i 1965.

Da ble Sørlandske hovedvei del av E18 og rutet til å følge det som fra 1930 hadde blitt kalt riksvei 440 frem til Ålgård, hvoretter den fulgte Riksvei 10-traséen videre til Sandnes der den koblet seg inn på Riksvei 40 igjen.



Dagens E39 bruker fortsatt den gamle jernbanetraséen langs Lundevannet. Hele syv tunneler måtte forbedres. To er gjort om til skjæringer, fem har fått en god standard. Bildet til høyre viser forbedringsarbeider nær tunnel nr. 5 sørfra i 1967. Det er tatt fra toppen av tunnel nr. 4 som nå er borte. (Foto fra Norsk vegmuseum). Det andre bildet viser en langt bedre vei i 2022. (Foto: Tore H. Wiik)

VESTLANDSKE HOVEDVEIS NEDRE OG ØVRE VEI

Statens vegvesen i det gamle Stavanger amt betraktet både Hovedvei rute I (via Jæren) og hovedvei rute II (via Krossmoen og Ålgård) gjennom fylket som Vestlandske hovedvei, og skilte mellom Vestlandske hovedveis nedre og øvre vei. Nasjonalt var det bare den nedre vei som var Vestlandske hovedvei.

Den øvre vei, Rute II, som var bygget som hovedvei mellom Krossmoen og Sandnes mellom 1866 og 1882, fulgte noenlunde den gamle postveien mot Sta-

vanger. Den faller delvis sammen med dagens E39 mellom Krossmoen og Sandnes. Den såkalte øvre vei var 19 km kortere enn den nedre vei.

Da strekningen mellom Krossmoen og Sandnes i 1965 ble til E18 og del av Sørlandske hovedvei, hadde veien en elendig standard. Det var grusdekke og så smalt at man var avhengig av en rekke møteplasser. Mange reagerte på at den ble kalt «Europavei», og de fleste foretrakk å kjøre Helleland – Egersund og over Jæren i mange år inntil veien fremsto i brukbar stand.



Kartet viser utbyggingen av hovedveiene i området mellom Egersund og Hauge i Dalane i tiden 1889 og 1928. (Kart: Tore H. Wiik)

Men forbedringene hadde startet. Ny vei ned til Vikeså nordfra var ferdig i 1960, og en flott nedstigning gjennom Runaskaret som erstatning for en bratt og vanskelig strekning var klar i 1962. Men det varte helt til 1978 før veien hadde fått en brukbar Europavei-standard. I 1997 skiftet den navn til E39.

RIKSVEI 10 – EN KONKURRENT TIL SØRLANDSKE HOVEDVEI

Men også hele Sørlandske hovedvei ble vurdert rutet om til en indre vei. Riksvei 10 var resultatet av et stort veiprojekt som aldri ble fullført. Den var også kalt «Den indre riksvei» og var planlagt å gå fra Oslo til Drammen og videre over Hokksund og Kongsberg gjennom Telemark, Agder-fylkene og inn i Rogaland, der den kom inn nordfra i Ålgård på vestsiden av Vaule bru. Håpet var at den skulle gi langt kortere kjøretid mellom Oslo og det sørlige Vestlandet. Fra Vaule bru var veien blitt påbegynt nordover i

oktober 1921 som del av Hovedvei rute nr. X (10).

I 1940 var den delvis fullført fra Vaule bru gjennom vanskelig terreng frem til fylkesgrensen mot Vest-Agder. Veien skulle så krysse elva Kvinen over Kvina bru, som var ferdigbygget allerede i 1924. Det skjedde etter sterkt påtrykk fra veidirektør Baalsrud, som noen år tidligere var blitt sittende fast på elvebredden og måtte overnatte på en nærliggende gård. Brua står der ennå, men den mangler veiforbindelse i begge ender.

FV450 går nå parallelt litt lenger nord. I 1956 ble prosjektet om å få en gjennomgående Riksvei 10 oppgitt, arbeidet brått stoppet og pågående sprengningsarbeider uventet avsluttet.

Riksvei 440 stoppet egentlig på Ålgård og fortsatte videre som Riksvei 10 til Sandnes. Muligens ble veien skiltet med begge veinummer. Riksvei 10 mellom Drammen og Dalen tilsvarer nå E134.



Kvina bru har ingen veiforbindelse, men var ment til å bli en viktig del av den planlagte Riksvei 10 som skulle gi rask forbindelse mellom Oslo og Stavanger. (Foto Fredrik Jonsson)

TANKER OM VEISTANDARDEN I ØST OG VEST

Jeg har observert at veistandarden på Sørlandske hovedvei tidligere ble gradvis dårligere i retning fra Oslo til Kristiansand, og så enda dårligere fra Kristiansand og vestover – frem mot de mer folkerike områdene nær Stavanger. Det har selvfølgelig med befolkningstetthet og grunnforhold å gjøre, men også fordi man bygde veien i to retninger: østover fra Stavanger og vestover fra Kristiania.

I Rogaland var det lett å bygge veier over Jæren. Der fikk man lange, rette og oversiktlige strekninger, og folk fra Stavanger på vei østover snakket om «å fly lavt over Jæren». Utfordringene kom øst for Ognå, der grunnforholdene brått endret seg, og veibyggerne måtte håndtere et krevende terreng østover mot Egersund. Bedre ble det heller ikke øst-

over gjennom Dalane, der veien flere ganger klatret opp og ned mellom kysten og et par hundre meter opp i terrenget. Forbedringene er tallrike, men de gamle traséene er vanskelige å finne der de ligger forfalt godt gjemt i terrenget. Det er i kontrast til omleggingene av Sørlandske hovedvei øst for Kristiansand, som oftest resulterte i at den gamle veien ble en lokal vei. Dermed er det fortsatt mulig å kjøre på mange av de gamle traséene av Sørlandske hovedvei mellom Oslo og Kristiansand.

Omleggingene kom også sent, særlig mellom Flekkefjord og Egersund, der man var tilbakeholdne med å sprengne skjæringer gjennom hindringene før 1950-tallet. Trafikkgrunnlaget var for svakt til å forsvare store veiprojekter. Da ble det mange store omveier for å komme utenom hindringene. Et eksempel fin-



Gjennom Rodvelt går den gamle veien som var i bruk mellom 1889 og 1954 som et levende veimuseum. Helt til venstre i bildet skjærer 1954-veien rett frem. (Foto: Tore H. Wiik)

ner vi på gården Senemyro på Rodvelt omtrent på grensen mellom Eigersund og Sokndal.

Den nye hovedveien fra 1889 mellom Eigersund og Sokndal ble bygget i en stor sløyfe gjennom eiendommen. Denne gamle veien er holdt i hevd av Hans Arvid Rodvelt og gir et godt bilde av hvordan Sørlandske hovedvei var helt frem til 1954, da man sprengte seg ut et par skjæringer slik at veien fikk en rett og mer trafiksikker føring gjennom området.

DE GODE, GAMLE STEINHVELVSBRUENE

Jeg har hatt som en god regel alltid å omregne veikostnader fra gamle dager til «nåkroner». Det gir bedre forståelse enn å operere med et beløp i spesidaler eller et latterlig lavt kronebeløp med to desimaler. Med økende veistandard har kostnadene selvfølgelig hele tiden vært

stigende fra mellom 300 «nåkroner» pr. meter på de dårligste standardene opp til 2000 «nåkroner» på Sørlandske hovedvei på slutten av 1800-tallet.

Men en ting som har forundret meg er brukostnadene. Sørlandske hovedvei hadde et stort antall steinhvelvsbruer som krevde lite vedlikehold og fikk lang levetid. Nå er de fleste nedlagt og erstattet av mer moderne bruer. Men prisen for å krysse samme strekning med en ikke særlig stor økning i veibredde har økt med en faktor på rundt 20 omregnet i «nåkroner».

Et eksempel er gamle Hestvad bru i Eigersund. Den 60 meter lange steinhvelvsbrua i seks spenn ble bygget i 1851 og kostet omtrent 600 000 «nåkroner». Brua var i bruk som kjørevei til 1978, da dagens bru var ferdig. Denne nye brua kostet 16 millioner «nåkroner», til tross for at funksjon og ytelse er omtrent helt lik. Og dette er bare ett av mange eksempler.



Hestvad steinhvelvsbru fra 1851 er bevart, den nye rett ved siden av ble bygget i 1978. Den nye ble 16 ganger dyrere enn den gamle omregnet til dagens pengeverdi. (Foto: Tore H. Wiik)

Rett etter Ognasentrum finner vi gamle Helgåna bru nærmest som en kunstinstallasjon i hagen ved siden av Sørlandske hovedvei før 1965. Brua er bygget i 1843 og var da en del av den nye Vestlandske hovedvei. Men det er ingen elv som går under brua lenger. Forklaringen ser ut til å være at da Jærbanen ble ombygget fra smalspor til normalspor mellom 1940 og 1944, kom elva i konflikt med et nytt krysningsspor. Da ble elva lagt om til å få et nytt løp, og samtidig ble veien gjort om til å krysse elvas nye løp 100 meter lenger mot Stavanger. (Foto: Tore H. Wiik)





De mange veiene mellom Lyngdal og Feda rett øst for Flekkefjord. Eldste vei er blå, nyeste vei (E39) er gul. Tynne blå streker er eldre strekninger fra 1920 og utover. (Kart: Tore H. Wiik)

Fedafjorden med ferje mellom Rørvik og Feda. Veistrekningen fra Dragedalen til Rørvik var bygget ferdig i 1834. I dag heter den FV4091. Ned til det gamle ferjeleiet i Rørvik er veien med sitt fall på 1:4 og løs grus ikke kjørbart med vanlige kjøretøyer. Det var den kjente veimester Johnson som sto for planlegging og byggeledelse, og han fikk mye kritikk for å ha laget for bratte stigninger. Men han hadde knappe bevilgninger å forholde seg til.

I 1905 var den nye veien fra Lyngdal nordover gjennom Møskedalen klar. Den gikk rundt Fedafjorden og var 15 km lenger enn den gamle ruta. Opprinnelig var den Hovedvei rute VII, men i 1908 overtok den betegnelsen Vestlandske hovedvei (Hovedvei rute I) fra veien om Rørvik. I første omgang gjorde den ikke ferden så mye lettere. For å komme videre til Flekkefjord måtte man inn på bygdeveien mellom Øye og Feda og forsere Øyekleiva. Der var stigningen opp mot 1:4 og en stor utfordring. Inntil det i 1922 kom en ny vei som gikk i fire slynger opp Øyekleiva, stoppet alle forsøk på en gryende rutebiltrafikk her. Folk valgte heller å reise med båt mellom Øye og Flekkefjord.

I 1925 var mesteparten av strekningen mellom Øye og Flekkefjord blitt fornyet. For å unngå problemveien ved Fosseland var en ny vei bygget rundt om Ronevatnet. Det gjorde veien vel to kilometer lenger, men dermed unngikk man

Det kan se ut som om det hadde vært store penger å spare på å gjenopplive dette gamle håndverket. Holdbare er de i hvert fall, vi minnes den gamle sangen med teksten « – og vart eg så gamal som stein under bru».

DE STORE OMLEGGINGENE MELLOM LYNGDAL OG FLEKKEFJORD

Den første del av strekningen Kristiansand – Flekkefjord har holdt seg relativt stabil etter at veien for alvor ble etablert i 1843. Men fra før Lyngdal og videre nordover ble terrenget mer krevende, og endringene har vært større.

Å reise mellom Lyngdal og Flekkefjord var et strabasiosøst foretak i eldre tider. Den første forbindelsen krysset

En 1936 FWD brøytebil er i arbeid på vei mot Hotell Utsikten en vinterdag tidlig i 1937. Jonny Colbjørnsen, importør av FWD, er på besøk for å se ny kantving laget til FWD på Vegvesenets verksted på Liknes. (Foto Leiv Strand/Statens vegvesen)



den bratte Fosselandsbrokka. Her gikk Sørlandske hovedvei helt inntil 1982, da en ny E18 gjennom to tunneler ble bygget nær opp til den gamle postveien.

I 1965 kunne den bratte veien over Øyekleiva nedlegges som riksvei 40. Da sto en delvis ny vei med to tunneler klar langs fjorden.

I 2006 kom det en helt ny flott E39 mellom Handeland og Feda. Den gjorde Sørlandske hovedvei rundt 15 km kortere.

HØYFJELLOVERGANGEN PÅ KVINESHEIA

Den kanskje mest problematiske delen av Sørlandske hovedvei der den gikk inntil 1965 var strekningen over Kvinesheia, som førte veien opp til det høyeste punkt på Sørlandske hovedvei, 326 meter over havet. På 1920-tallet var strekningen ofte vinterstengt, noe som medførte store pro-

blemer for rutebilene som hadde begynt å trafikere strekningen mellom Kristiansand og Flekkefjord.

Vinteren 1926/27 ble det besluttet at strekningen skulle holdes vinteråpen til enhver tid. Senteret for snøryddingen ble Førland, der veioppsynsmann Samuel Førland bodde. Han fikk samtidig status som «statsveivokter» – muligens med tanke på riksveibegrepet, som ble innført året etter. Det beste som var av snøryddingsmateriell i Agder ble satt til disposisjon for å hindre vinterstengninger, og strekningen mellom Førland og dagens Hotell Utsikten fikk status som «høyfjellsvei» med en egen budsjettpost på statsbudsjettet. En vesentlig grunn til de vanskelige forholdene var at lite vegetasjon førte til store mengder drivsnø og store snøfonner. Det hendte at brøytekanterne var fire meter høye.



Bjørn Hansen, vei-pensjonist og et kjent navn i Statens vegvesen i Agder, har parkert sin 1928 Chevrolet ved huset som var senter for veivedlikeholdet på Kvinesheia. Veien gikk her på tunet til Førland inn til 1962. (Foto: Tore H. Wiik)

Et nytt skilt ferdig i 1928 i Øvre Egeland-krysset. Bildet viser Peder Daland som jobbet i Statens vegvesen fra han var unggutt til han ble pensjonist. (Foto fra Bjørn Hansen).



VEISKILTENE I VEST-AGDER

Da riksveiene kom i 1928 kom det nye krav om veiskilt. Østfolds veisjef Jens Munch var tidlig ute og innførte sin egen standard, der det kom tydelig frem veitype, veinummer og avstand til stedet på vingene. Men de mange veisjefene i Norges fylker var ikke nødvendigvis enige, og de fortsatte med sine egne, ulike lokale standarder – også etter at Veidirektoratet i 1930 besluttet Østfold-modellen som norsk skiltstandard.

Vest-Agders veisjef Fred. Barth hadde sine egne særegne skilt. Det var solide veiskilt med både stolpe og vinger støpt i betong. De var nærmest evigvarende, og mange av dem er fortsatt bevart.

De var hverken prefabrickerte eller modulære, så de ble støpt på stedet med bokstaver og tall inne i formen. Den kompliserte utformingen med mange vinger gjorde at det gikk med store mengder forskaling. På bildet er skiltet nettopp kom-



Sommeren 2021 fikk vi tillatelse av Statens vegvesen til å trafikkere den gamle strekningen over Hegrestadfjellet med en 1928 Ford A for å lage film og bildemateriale til boka. Veistrekningen var Sørlandske hovedvei til høsten 1940. (Foto: Tore H. Wiik)

met på plass, og forskalingen er revet. Så var det tid for fotografisk dokumentasjon av avsluttet veiskiltprosjekt.

Hvert veiskilt ble et eget prosjekt, og fylkets veivesen hadde derfor en egen oppsynsmann som hovedansvarlig for oppsetting av skiltene inntil man gikk over til standardiserte skilt – sannsynligvis rundt 1940.

OVER HEGRESTADFJELLET

Vestlandske hovedvei mellom Egersund og Ognå ble bygget i perioden 1838-1844. Men da næringsvirksomheten for alvor vokste på Jæren, ble denne gamle veien en kommunikasjonsmessig utfordring. Særlig var veien over Hegrestadfjellet vanskelig. Den gikk over lite gjestmildt, forblåst og ulendt terreng der ingen bor – hverken da eller nå. Langs kysten forbi Sirevåg var veibehovet langt større. Men da Jærbanen var bygget ferdig i 1904,

tok den alle samferdselsressursene i distriktet. Det ble hverken noen ny hovedvei eller riksvei som erstatning for veien over Hegrestad før 27. november 1940. Da åpnet den kystnære 11 kilometer lange «omveien» langs kysten som Riksvei 40.

Den gamle veien over Hegrestadfjellet er særpreget der den snor seg mellom blankskurte knauser over et øde og forblåst landskap hvor ingen bor. Landskapet utgjør en skarp kontrast til Jærviddene med sitt rike jordbruksland, slik man finner det fra Brusand og videre nordvestover.

I dag er mesteparten av veien over Hegrestadfjellet stengt for gjennomkjøring med motorisert kjøretøy, men den er tilgjengelig som sykkel- og turvei og er godt vedlikeholdt i den tilstanden den hadde da den ennå var Sørlandske hovedvei. Strekningen ble vernet etter en solid opprusting i 1994.