

Menneskefot og dyreklauv

Før midten av 1600-talet var det få eller ingen kørbare vegar her til lands, berre stigar og trakk som vart brukte når folk skulle ta seg fram mellom grender eller landsdelar. Eigne bein og hest var transportmiddel i tillegg til båt, som nok har vore så lenge det har vore folk i området. Utan vegnett var hjulet til ingen nytte. Slep bak hesten var det mest avanserte hjelpemiddelet.

Når vinteren kom og vatna vart islagde, vart kommunikasjonen enklare og raskare. I alle fall så lenge den reisande ikkje måtte utsetja seg for fare i høgfjellet.

Nordmannsslepa over Hardangervidda var ein hovudferdselsveg mellom innlandet og fjordane. Lengre nord var Ottadalen ei heilt naturleg ferdelsåre mellom austland og fjordane og vidare til Bergen.

Det utvikla seg tjodvegar – folkevegar mellom gardane, bygdene og landsdelane. Desse har gjennom hard bruk i hundre- kanskje tusenvis av år skore seg ned i grunnen og utvikla seg til holvegar, der erosjon og slitasje gav vegen djupe u-forma grøfter. ¹





Frå Sognefjellet. Foto: Visus.

Dei gamle vegane fylgde naturlege ryggar i terrenget. Der var lendet turrast, og det var mindre snø. Ofte var forskjellige trasear brukte, alt etter som det var tung eller lett kløv eller om det var oppover eller nedover bakke. Utan vekt gjekk gjerne ruta rett mot bakken. Var børa tung, gjekk vegen slakkare mot. Ruta varierte frå sommar til vinter, og etter som det var fint eller ruskete vær, da det var om å gjera å unngå dei høgstliggjande og mest vêrutsette områda.³ Over lengre strekningar var det funne fram til strakaste vegen, der traseen bukta seg fint etter landskapet for å unngå kupert terreng og kneikar.

Vardar

I slakt og oversikteleg terreng vart det sett opp hovudvardar mot dei høgste partia på ruta, der dei kunne sjåast på stor avstand og i rusket vær. Mellom desse hovudvardane vart det lagt mindre vardar – ofte berre ein stein oppå ein annan. På dei mest utsette vêrstrekningane i høgfjellet var det nødvendig med fleire hovudvardar. Slik er det gjort både i vinter- og sommartraseen. I tillegg til vardane vart det brukt trestakar som vegmerking. På Sognefjellet blir desse to variantane kombinerte, med trestokkar oppå vardane.

Lite tilrettelegging

Det var lite eller inga tilrettelegging og vedlikehald langs tjodvegane. Over myr og blautt terreng vart lagt ned vedstokkar for at vandraren skulle unngå lange omvegar og over elver og elveosar vart det laga vadestader eller klopper for at det skulle kunne gå an å koma tørrskodd over.

Du går på fjellom og i lidom
etter dei gamle hardtrakka stigom. —
Du ser mang attgrodde får
attmed fårom du går
dei som no er hardtrakka;
men som òg groratt
når nyvega'n, breidvega'n bilvega'n
kom el' kjem. —
— Og so stanar du da,
— ikkje med føtom,
det treng du 'kje
treng ikkje hefta tida; —
men med tankom, let dei gå attende.
— du tek fram biletboka
frå fyrr i tidom
snur blad for blad og ser:
— Djupe attlande vegafår
får som talar åt deg,
um farne tider
dengong dei var livåra,
og liv rakk fram og attende.
Mennekjefot og dyreklauv
lærde seg å gå i rad og rekkja
til all vokster tynnest
og spøra vart djup som lamba er høge.

— Ser du kultan som ris mot høgdom
attmed vegom,
— er vegviserar, —
og synar leida i skodde
el' uvær vintertidom. —
Du ser ein flat stein,
— ein som er god å sitja på, —
ein det er korkje måså el' gras attmed
fordi skosolin, mannafoten,
la liv øyde, der òg. —

— Dei gamle vegafår syner snart ikkje,
— og du saknar dei ikkje hel'
for du er born av tida, hjultida,
og ser framover og går framover! —
— Men likevel,
dei har eitkvart å læra oss
dei gamle fedrane våre.
— Dei som bygde vardane
slik at alle såg leida!
— Dei som fèla myrane
til dei vart farande for mannafot!
utan løn!
Dei har eitkvart å læra oss
på meir enn eit slags vis!

Dei gamle vegafår av Marit Skreabakka (utdrag) ²

Streng lovgjeving

I høgmedalderen vart det etter kvart streng lovgjeving når det gjaldt vedlikehald av tjoðvegane – eller folkevegane – mellom forskjellige område av landet. På vegne av kongen og Staten vart det sendt ut folk til å inspisere standarden på vegenettet, og bygdefolket var pålagt nødvendig vedlikehald. Det finst skriftlege kjelder frå vårt distrikt, «Rette vegbøtene på Lom» frå før 1400, som i detalj beskriv korleis vedlikehaldet på tjoðvegane skulle vera og kven som skulle ta seg av dette arbeidet. Dette historiske dokumentet viser at det på den tida var mange viktige ferdslsruiter gjennom distriktet vårt.

At lovgjevinga og oppfylginga av desse lovene var streng, er eit prov på at kommunikasjonen vart sett på som vesentleg. Folketalet auka raskt i middelalderen. Nye gardsbruk vart rydda. Bøndene gjekk over frå å vera sjølvveigarar til å bli leiglendingar under kongen, kyrkja og adelen. Bergen hadde utvikla seg til å bli eit sentrum for handelen. Å kunne oppretthalde kommunikasjonsårene for pilegrimsferdene til Selja hadde nok også mykje å seia.



«Rette vegbøtene på Lom» frå før 1400.
Riksarkivet arkivverket.

Utdrag frå «Rette vegbøtene på Lom»:

- Alle hovsstrondingane nord til Aura og Li-byggane og synste garden i Graffer skal bøte vegen Billingsdalen nord til midtfjells, halde oppe 3 bruer og føre daude derifrå, om så ber til.
- Sameleis norda Aura og alt nord til Viker pliktar folk å gjera vél farande vegen til midtfjells i Fjordane og føre lik frå midtfjells, om det finst.
- Sameleis nørðste garden i Graffer og alle bønder på baa strender opp til Galde skal gjera farande vegen til Midtsognefjells og halde oppe Høybrua og Håleinn-brua og gjera dei farande på nytt og føre daude menn, om det trengst.
- Sameleis: vårdølane og 2 i midtgarden i Graffer skal bøte vegen sør om (utydeleg skrift) alt mot Storrviksrusten.
- Sameleis Bruheimsbrua og Skjelkvåle og alt nordafrå på baa strender ... Sameleis Staurust og alt nord til Skjelkvålseignene skal bøte Vollungsbrua, og Nes-mennene og nord til Vigstad. Sameleis Li-byggane og synste garden i Graffer ein langsgåande ås og nørðste garden i Graffer og sørstronda til Kvåle ein annan ås, og sidan så mange som kvar ås som trengst, opp til Vågåsar og all tverrved mellom Kjæstad og til Vågåsar på «Andustadhe»-landet, og «Andustadh»-mennene på midtlandet og gjera alt farande.

Oversetting er gjort av Ivar Kleiven og attgjeve i Skjåk bygdebok 1. Hans P. Hosar skriv i Skjåk bygdebok at desse vegbøtene sannsynlegvis peikar attende til før 1350, og dermed før svartedauden. Den store mannaudalen, som herja i åra 1347–1351, tok om lag halvparten av folkesetnaden i Norge. Det er mykje sannsynleg at trafikken langs tjoðvegane meir eller mindre stoppa opp medan pesten herja. Ferdsla mellom bygdene og over til Vestlandet må også ha vore vesentleg mindre ei lang tid etter pesten.

Pilegrimsvegar

Ein viktig årsak til den strenge oppfylginga av vedlikehaldet av tjoðvegane måtte vera den utstrekke pilegrimsvandringa. Kong Olav Kyrre peikte ut Selja som eitt av tre faste bispesete i Norge, og Selja har sidan 1000-talet vore helgenmål og stoppestad for pilegrimar på veg til Nidaros. Også Lomskyrkja har vore nemnt som valfartskyrkje. Kyrkja ligg der viktige ferdslsvegar mellom landsdelane møtest. Folk som valfarta frå aust på veg til Selja, kom forbi her og for vidare over Strynefjellet. Det same



Fritz von Dardel (1817-1901) var født i Sveits, men budde det meste av livet i Sverige. Frå si reise i Norge saman med kronprins Karl IV i 1856 etterlet han seg ei rikt illustrert dagbok. Her slik Dardel opplevde Lom stavkyrkje sommaren 1856. Utlånt av Nasjonalbiblioteket, Håndskriftsamlingen.

gjorde dei som kom frå vest over Sognefjellet og skulle valfarte til Nidaros. Sigrid Undset har også utpeika Lomskyrkja som valfartsstad.⁴ Under 850 årsjubileet for Lom Stavkyrkje i 2008 var det lagt inn pilegrimsvandring frå Luster over Sognefjellet til Lom.

«Sognefjellsleia», som starta ved Fortun kyrkje og gjekk over fjellet til Lom, var ei hovudferdselsåre mot aust for folk i Sognefjordområdet og vidare nordover Gudbrandsdalen til Nidaros.⁵

Kongeveg eller postveg

Desse allmannavegane vart etter kvart tekne i bruk på nye måtar, som postveg, eller dei fekk status som kongeveg. Kongevegane vart i hovudsak bygde mellom 1650 og 1800, og var dei fyrste ferdelsesvegane under statleg forvaltning (dansk-norsk) mellom byar og landsdelar og gjennomgåande hovudvegar.

Postvegane vart oppretta mellom dei største byane på bakgrunn av fast postføring, som vart innført i 1647. Staten tok over drift og vedlikehald av postvegane frå tidleg på 1700-talet.

Busetjing i Ottadalen

Det vart mogleg å busetja seg i Ottadalen etter at isbreane trekte seg attende og smelta. Det er ingen sikre spor etter folk frå eldre steinalder i vårt område. Derimot er funn av flint og kvartsitt på buplassar på Aursjoen og Hellstuguvatnet i Skjåk og ei flintflekke ved Lomseggen kan knytast til den eldre steinalderen. Skiljet mellom eldre og yngre steinalder, eller mellom jeger- og bondesteinalderen, blir her til lands sett til for om lag 5000 år sidan. I Ottadalen kom overgangen til jordbrukshald kanskje enda seinare. Jegerane kom mest sannsynleg frå vest, frå Romsdalen om Lesjafjellet, opp frå Stryn og inn i Skjåkfjella, eller frå Sogn og over traktene rundt Sognefjellet.⁶⁷



Utsnitt postkort frå Grotliområdet. GB 167.

Folketalet i Norge

Rundt år null var det eit folketal på om lag 20000 i Norge. I år 1000 var dette tidobla til omlag 250000. Da svartedauden greip om seg midt på 1300-talet, var folketalet kome opp i over 350000. Kanskje meir enn halvparten omkom i løpet av dei fire-fem åra pesten herja. Rundt år 1500 runda vi på nytt 200000. Fram til 1650 var dette dobla til rundt 400000, og fram til år 1800 var vi om lag 900000 nordmenn. I 1822 passerte folketalet i Norge ein million. Den andre millionen vart nådd berre 70 år seinare.

Gerhard Schøning skriv i sine bøker frå reisene gjennom Ottadalen (1775) at det i 1731 var 800 «Communicanter» i «Vaage Sogn». Av desse var det 182 «Decimanter» (skattebetalarar) og 110 husmenn. Det var ifylgje Schøning til saman 3320 «Siæle» i «Vaage Prestegjæld» i 1769.

Gerhard Schønings nedteikningar frå reisa si gjennom Gudbrandsdalen viser dette folketalet i 1769: Lom: 2766 personar og Vågå 3320

personar. I heile Gudbrandsdalen var det 25000 innbyggjarar i 1769, noko Schøning kommenterer slik: «Gudbrandsdalen Fogderie er et af de største og folkeriigeste i Norge; og Folke-Mængden der vilde anseelig tiltage, hvis ikke indfaldende dyre Tiider, Sygdomme og andre Tilfælde undertiiden borttrykkende en anseelig Deel deraf, og hvis en Hob Mennesker ei bleeve trukne ut av Landet».

I tiåret frå 1749 til 1759 hadde Gudbrandsdalen eit fødselsoverskot på heile 3798 personar. Frå 1760 til 1769 hadde Lom og Skjåk eit fødselsoverskot på 364 personar. Tilsvarende overskot i Vågå desse åra var 428 personar.

«Saa at, i anførte Decennio, ere her 3787 fleere fødte end døde, men i en Tid af 20 Aar, mot 7000 fleere fødte, end døde, saa at, i mindre en 70 Aar, skulde efter denne Proportion, Folke-mænden her blive dobbelt; hvilket viiser baade en usedvanlig Frugbarhed og disse Steders sunde Himmel-Egn», skriv Schøning som legg til at «Clima, saavel paa Loom, som i Vaage, er sundt og godt. De fleeste af dem, som her opnaae nogen Alder, leve over 70 til 80 Aar, men ogsaa mange derover. Dog vil heri nu skee et stort Skaar, formedelst Brændeviins-Drik, hvortil Almuen er temmelig hengiven.»

Kyrkja dominerte

På 1300-talet var kyrkja den største jordeigaren med leigeinntekt eller landskyld frå førti prosent av jorda. Ved dei omfattande myntfunna i Lomskyrkja i 1973 vart det funne over 2000 norske og utanlandske myntar frå mellomalderen frå og med det 11. til og med det 15. hundreåret. Dette fortel om omfattande vareutveksling og samferdsel i stort omfang. 1800 av desse

Historikaren Gerhard Schøning reiste gjennom Norge i åra 1773–1775. Dei berømte reise-skildringane frå desse turane er mykje nytta som kjelde om livet på bygdene. Gjennom Gudbrandsdalen og Ottadalen reiste han i 1775 og etterlet seg mykje detaljert informasjon. Illustrasjon utlånt av Trondheim Byarkiv.



myntane var slegne i Norge mellom 1177 og 1386. Frå Danmark var det tre myntar frå før 1386, og frå Sverige femti myntar frå før 1360. Elles var det myntar frå område med tysktalende innbyggjarar og eit par frå England.^{7 8}

Varmare klima

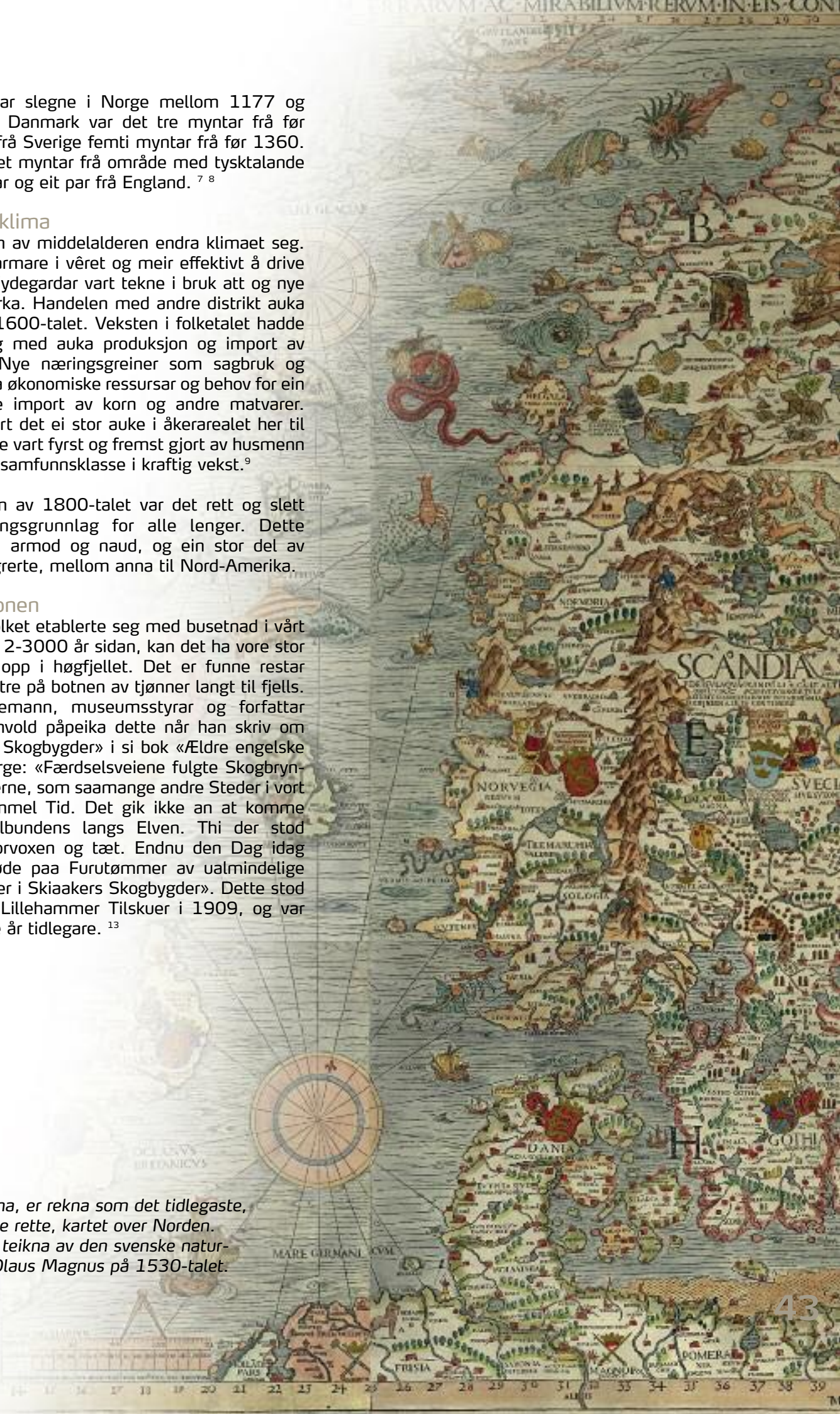
Mot slutten av middelalderen endra klimaet seg. Det vart varmare i vêret og meir effektivt å drive jordbruk. Øydegardar vart tekne i bruk att og nye område dyrka. Handelen med andre distrikt auka utover på 1600-talet. Veksten i folketalet hadde samanheng med auka produksjon og import av matvarer. Nye næringsgreiner som sagbruk og bergverk ga økonomiske ressursar og behov for ein omfattande import av korn og andre matvarer. Dermed vart det ei stor auke i åkerarealet her til lands. Dette vart fyrst og fremst gjort av husmenn som var ei samfunnsklasse i kraftig vekst.⁹

Mot slutten av 1800-talet var det rett og slett ikkje næringsgrunnlag for alle lenger. Dette resulterte i armod og naud, og ein stor del av folket emigrerte, mellom anna til Nord-Amerika.

Vegetasjonen

Den tida folket etablerte seg med busetnad i vårt område for 2-3000 år sidan, kan det ha vore stor skog heilt opp i høg fjellet. Det er funne restar etter store tre på botnen av tjønner langt til fjells. Også skulemann, museumsstyrar og forfattar Didrik Grønvold påpeika dette når han skriv om «Skiaakers Skogbygder» i si bok «Ældre engelske reiser i Norge: «Færdselsveiene fulgte Skogbrynene og Flyerne, som saamange andre Steder i vort Land i gammel Tid. Det gik ikke an at komme fram i Dalbundens langs Elven. Thi der stod Skogen storvoxen og tæt. Endnu den Dag idag kan en støde paa Furutømmer av ualmindelige Dimensioner i Skiaakers Skogbygder». Dette stod på trykk i Lillehammer Tilskuer i 1909, og var skrivi nokre år tidlegare.¹³

Carta marina, er rekna som det tidlegaste, nokon lunde rette, kartet over Norden. Kartet vart teikna av den svenske naturforskaren Olaus Magnus på 1530-talet.



Kva hadde dei med seg og kvifor reiste dei

Veidefolket la grunnlaget for vegvalg og vandringsruter. I fleire tusen år vart fjellområda utforska, og grunnlaget vart lagt for det som seinare skulle bli kommunikasjonsårene for handel og varebyte. Med fast busetjing i dalføra innover i landet vart det meir regelmessig samferdsel over fjellovergangane mellom dei forskjellige landsdelane, aust og vest – nord og sør. Kvart dalføre fekk sine tjodveggar, ofte langt oppe i dalsidene. Andre stadar følgde råka vassdrag og elvekantar. ¹¹



I Mjølkedalen. Postkort Oppi nr. 1049.

Handelen mellom landsdelane var i fyrste rekkje bytehandel. Dei som budde ved sjøen hadde ting vi i fjellbygdene hadde bruk for – og omvendt. Etter kvart utvikla det seg faste stader der dei handlande møtttest. ¹²

Det kunne etter memoarane til Didrik Grønvold lastast opp inn til 10 «Vaagers Vægt» på hesteryggen på ferda over fjellet mellom innlandet og fjordane. Storleiken på våga har variert frå landsdel til landsdel, men tilsvara oftast om lag 18 kg. Ordet kjem frå norrønt våg, (å) vega. Det var dermed ikkje uvanleg at det på kvar hest var med over 150 kilo over fjellet. Kvar ferdamann hadde gjerne med seg fleire hestar. Eilev Brenna modererer litt vekta som var vanleg å lesse på hesten, men det kunne bli mange turar over fjellet i løpet av ein sommar og «i dei verste brattane var det ofte at sveitten rann saman att under buken på hesten når den skulde taka seg fram med ei kløv på 100 kgr», skriv Brenna. ¹⁰

Hesten var teken godt vare på

Den firbeinte var datidas transportmiddel, og ferdamannen var heilt avhengig av at hesten fungerte godt. Det vart lasta på ein skikkeleg måte med jamn vekt kløyvd på båe sidene. Det er da også av dette namnet «kløyv» kjem. Lasta vart bunden fast eller lagd i korgar eller sekker. Det var likevel ei hard påkjenning for den firbeinte.

Hesten var verdifull

Hesten var verdifull «vare» og ein heilt avgjerande faktor for å halde oppe kommunikasjon og utveksling av varer mellom landsdelane. Det var lange tider da Gudbrandsdalen var nærast einerådane i hesteavl på Austlandet.

Gudbrandsdalshesten har sitt opphav frå målmedveten avl, langt attende i mellomalderen. Det har vore knytt stor prestisje til hesteoppdrett. Tidleg på 1900-talet vart eigedomstilhøvet til gudbrandsdalshesten utfordra av resten av Austlandet og det var ein hard kamp for å halde på gudbrandsdalsnamnet på denne rasen, som er den største av dei norske hesterasane. Frå 1947 vart dølahestnamnet teke i bruk. ¹

Ved utrekning av skatt vart det sett opp lister over husdyrhald på gardane rundt omkring. Dette er ypparlege historiske kjelder som seier mykje både om hestehald og livet elles i bygdene. I 1657 var det svara skatt for 363 hestar (217 merrer) i Vågå og 375 hestar (210 merrer) i Lom (som den gongen også inkluderte Skjåk). I heile Gudbrandsdalen var det 2907 hestar i 1657, av dette 2056 merrer. Talet på hopper seier ein del om korleis hesteavlen stod i dei forskjellige bygdene. Salg av unghest frå Gudbrandsdalen var i full gang alt på 1600-talet, noko som var særmerkt for dette området heilt fram til langt ut på 1800-talet.



Til Mysubytta. Ola Mork (gamal-Morkjen) ved sørenden av Liavatnet rundt 1900. Skjåk historielag.



Kløv mot vest. Aurland kommune.

Hans P. Hosar omtalar hestehaldet i Skjåk på 1700-talet i Skjåk bygdebok. Det var vanleg å ha 3–4 hestar. Hosar meiner at det høge hestetallet mest sannsynleg var avl for salg. Føla hadde dei i tre år og selde dei så i Kristiania om vinteren. For ein fin unghest var det vanleg å få 60 riksdalar*.

Gerhard Schønning var også inne på dette i sine skildringar frå 1700-talet. Det vart selt «en temmelig del» hestar frå Lom. Det låg godt til rette for avl på grunn av dei mange «skjønne gressgange». Omfattande krigføring der hesten var i aktiv bruk, var også ein viktig medverknad til den gode prisen bøndene frå Ottadalen fekk for hestane sine.¹⁴

* Riksdalaren danna grunnlaget for myntsystemet i landet frå 1500-talet og fram til 1812. Den vart vanlegvis ikkje utgjeve som eigen mynt. I 1625 var ein riksdalar lik 6 mark eller 96 skilling, som fram til 1812 tilsvara vel tre kroner. 60 riksdalar tilsvara dermed den gongen 180 kroner.

Fjordingen frå vest

Fjordhesten har i uminnelige tider vore ein sentral del av gardsarbeidet og trafikkbiletet dei fleste stader på Vestlandet. I jord- og skogbruk og skyssverksemd var fjordhesten med på å legge livsgrunnlaget for folk rundt om i Norge i eldre tid. Fjordhesten var ein trufast kløvhest når mat og utstyr skulle fraktast.¹⁵

Fjordhest eller fjording blir rekna som ei av dei eldste hesterasane i verda, og han har mange fellestrekk med den ekte villhesten. Hestehandel var viktig, mellom anna i Nordfjord, der det var stort overskot av hestar, som vart selde mellom anna til bøndene i Ottadalen. Så lenge jorda har vore dyrka, har hesten vore ein god hjelpar. Men det var fyrst på 1000-talet dei fyrste selane rundt halsen og frampå brystet på hesten vart laga. På den måten kunne den fulle krafta utnyttast til trekking av tunge lass og pløying av jord.¹⁶

Mykje slags folk

Det var mykje slags folk som reiste over fjellet. Fyrst og fremst var det dølar, radt frå langt nedover Gudbrandsdalen, som skulle reise til Bergen for å byte eller kjøpe varer. Men også embetsfolk, handelsfolk, byfolk, «bråfolk» og fant var det mykje av langs råka over fjellet.¹⁰

I hungersåra tidleg på 1800-talet var det om å gjera å få tak i korn. Det låg jekter på rekkje og rad innover fjordane og selde korn. Men det var slettes ikkje alle som hadde hest til å frakte kornet heim att med, og det er er fortalt om husmenn som i rein naud bar med seg korn på ryggen frå Geiranger og attende til Skjåk. Stor-Nils skal ha frakta heim til Skjåk to sekkar med korn på ryggen – kvar sekk skulle ha hatt «en Tøndes Vægt». Det er forskjellige variantar av kor mykje ei «Tønne» eller ei tønne kunne måle, men det måtte uansett vera ei skikkeleg bør Stor-Nils hadde med seg attende til Skjåk frå Geiranger. Han skal ha stubbelynt desse to sekkane heim att. Det går kanskje an å sjå for seg korleis dette kunne vera i brattbakkane frå Geiranger og opp til Djupvatnet.¹³

Det vart også handla fisk og sild. Tørrfiskten vart knytt i hop i høvelege buntar og sildetønnene spente fast på hesten. Alt saltet vart frakta over fjellet på hesteryggen. Frå bygdene hadde ferdamennene med seg tjære, never, ost, skinn, ull, slakt og smør. Brennevin kunne sikkert også bli med over fjellet.¹⁷

Fe- og hestedrift

Det lønte seg for austlandsbonden å få feet over fjellet frå fjordane framfor å ale opp sjølv. Milde, stutte vintrar, rikeleg med nedbør og rikare grasvekst gjorde at vestlandsbygdene kunne halde ei større femengde enn på austlandsbygdene om vinteren, der det ofte var knapt med vinterfôr. Dei gode og store beiteområda vestpå gjorde det mogeleg å opparbeide eit overskot av fe. Fjellbeita mellom vest og aust vart utnytta under den lange transporten der driftene kunne beite fritt heile sommaren. Etter ein lang sesong på sommarbeite på veg austover kom fedriftene fram til marknaden med god vekt.¹⁸

På austlandet var det stor etterspurnad etter hest til skogsdrift og storgardane ville ha mjølkekyr. Forskarar meiner at driftehandelen frå fjordane til austlandet går attende heilt til mellomalderen og kanskje til og med kan ha røter tilbake til vikingtida før år 1000. Fleire av rutene frå Sogn og Fjordane gjekk gjennom våre område. Dyr frå Sunnmøre og Nordfjord vart også drivne rett austover gjennom Stryn i retning Gudbrandsdalen. Ei anna rute gjekk faktisk over Jostedalsbreen.

Driftene frå Sunnmøre gjorde ein stopp i Nordfjordeid. Der samla dei opp fe både frå Eid, Hornindal og Stryn. Driftene gjekk gjennom Stryn og vidare over Strynefjellet. Dei selde hestane sine på «Purkeskinnmarknaden», som vart halden ved jonsoktider på fleire stader nedover dalen i Skjåk, Lom og Vågå.

I Årbok for 1977 fortel Olaus Hyrve at bestefar hans, Kristen Hansson Sperstad, saman med nokre stryningar, hadde kjøpt opp ei drift med storfe frå vest. Drifta vart samla i Stryn. Kristen var da 17 år og var med å drive feet opp Sunndalen og over Hamrane. Frå Vestre Leirvatnet låg det den gongen bre som dekte heile dalbotnen. Dei møtte på tjukk tåke og la om ruta for å unngå farlege bresprekker, der fleire hadde enda sine dagar tidlegare. Då drifta kom fram til Gamlelegra, var det folk i eit seterhus dei fekk overnatte etter ein lang og strabasjøs tur.¹⁹

Til marknad

Etter kvart som handelen auka, vart det behov for møteplassar der varer vart bytt og selt. Grundsetmart'n på Elverum har tradisjonar attende til tidleg 1600-tal. For gudbrandsdølane var dette fyrst og fremst ein viktig arena for salg av hest. Det er dokumentert at Romsdalsmarknaden vart drøfta på riksmøtet alt i 1533. Til Røros starta reisene med varer etter at kopparproduksjonen starta midt på 1600-talet.

Årstidene for desse møtestadene varierer. I innlandet var det nødvendig med sledetrafikk for å få fram alle dei tunge varene. Både Røros og Grundset var derfor vinterstid. Romsdalsmarknaden var om hausten. Mykje av varene dit kom sjøvegen. Til Fjordingsmartnan, som tidlegare vart kalla Stevnfjordingsmartnan, kom

fjordingane med hestedriftene sine og sikkert også andre slags varer og heldt marknader nedover Ottadalen. Dette var fast i juni.

Til Røros

Bergverksdrifta skapte stor etterspørsel etter korn og mange andre slags varer. Det var Røros Kobberverk som gjorde Røros bergstad til ein travel handelsstad. Kopparverket var i drift i over 300 år frå 1644. Samfunnet var heilt avhengig av tilførsel av matvarer og andre forsyningar. Folk kom frå alle kantar med varer som korn, erter, tørrfisk, småsei, salta og røykt kjøtt, sild, smør, ost, tobakk, humle, lin, lerret, vadmål, brennevin og hestar. Til verksdrifta måtte det skaffast store mengder med reiskapar, krut, jern, lêr og tauverk, som vart frakta med hest og slede vinterstid eller kløv til Røros.²⁰

Det var naturleg å leggje vegen om Lordalen på veg til Røros, og fyrste stopp var da Lesja. Ein del av kornet og mjølet vart kanskje att på Lesja i byte med fisk frå Romsdalen. I tillegg til korn og mjøl omsette forfedrane våre sikkert også spekekjøtt, smør og ost.¹⁴

Romsdalsmarknaden

Romsdalsmarknaden er nemnd fyrste gong på riksmøtet i Bud i 1533. Dette må ha vore ein utgammal handelsplass, der folk frå mange kantar møttest heilt frå førhistorisk tid. Fyrst mot slutten av mellomalderen fekk Romsdalsmarknaden det omfanget vi kjenner til frå 1700- og 1800-talet, som var stortida for alt marknadsliv i Norge. Det seier litt om trafikken til Romsdalsmarknaden at 24 mann, eller om lag kvar fjerde gardbrukar i Skjåk, ikkje møtte på hausttinget i 1721 fordi dei var på Romsdalsmarknaden. Dette var akseptert av futen som lovleg grunn til å ikkje møte på tinget.^{14 21}



Hestdrift frå vest. Aurland kommune.



Romsdalsmarknaden ca. 1750. Utsnitt måleri av Franz Philip von Langen. Foto: Romsdalsmuseets fotoarkiv.

Romsdalsmarknaden var møtestad mellom kyst og innland. Med tilgang til sjøvegen reiste folk frå heile kystnorge. Frå innlandet strøymde folket til med korn og mjøl, tjære og bek, vadsmål, huder og skinn, smør og ost, tau og tekstilar. Med seg heim att til Ottadalen hadde dei fyrst og fremst salt og tørka fisk, men også varer frå ute i den store verda – som tobakk, finare klede og smykke.

Dersom alt hadde gått etter planen, vart det kanskje også med heim litt klingande mynt til å få betalt dei harde skattane som bøndene var pålagde. Salg av korn og andre varer til dei nye bergverkssamfunna og til bygdene nedover på austlandet gjorde det mogleg for bøndene i Ottadalen å skaffe inntekter til den harde skattelegginga. Dei nye handelsstadene var også ei moglegheit til å skaffe seg rikdom. Den økonomiske framgangen i jordbruket førte til ein sterkt veksande sosial skilnad.

Det kan ha bli brukt tre-fire dagar på vegen frå Lom og Skjåk til Romsdalsmarknaden og det same på vegen attende. Marknaden vara ei veke.²²

Handelsbotn

Men også til vår eige område har det gjennom tidene kome handelsfolk. Peder Claussøn Friis omtalar i «Noriges Beskriffelse» frå 1613 folk frå Romsdalen som alt tidleg på 1600-talet reiste opp til fjellet i Gudbrandsdalen med fisk og andre varer. På staden som er omtala som Handelsbotn, skal det ha vore ein marknadsplass der dølane møtte sunnmøringar og romsdalingar. Ivar Kleiven meinte det kan ha vore handel her lenge før det var handel på Romsdalsmarknaden og at Handelsbotnen kanskje var starten på Fjordingsmarknaden i Grov og Purkeskinnsmarknaden i Vågå og på Dovre.

Området ved Pyttbue ved Nørdre Botnvatnet er ein naturleg stad for denne aktiviteten, midt mellom Tafjord, Isfjorden, Skjåk og Lesja. Reisa til Romsdalen gjekk føre seg om hausten. Sørøver til Austlandet og Kristiania gjekk ferdene ofte føre seg om vinteren når trafikken kunne gå på isen.

På andre halvdel av 1800-talet tok det til å bli landhandlarar utover på bygdene. Dette hadde samanheng med raskt aukande økonomiske utvikling og betring i vegnett.²³

Ottadalen - ei revne mellom aust og vest

Nordmannslepa over Hardangervidda er av dei eldste ferdselsvegane i landet. Her har det vore ferdsel i tusenvis av år. Den sørlege nordmannslepa hamna i Sauda- og Haugesundområdet. Var målet å kome lenger nordover, gjekk leia om Aurlandsdalen ned til Aurlandsfjorden og Sognefjorden.

Enda lenger nord var Ottadalen ei heilt naturleg ferdselsåre mellom austland og fjordane. Med unntak av dei siste passasjane over fjellet var dette eit snilt landskap med stutt veg til folk.

Vassdraga kunne vere travalege å forsere og fjellet knytte grendene, bygdene og landsdelane saman på ein heilt annan måte enn i dag. Rutene gjekk beinaste vegen over ås og li i staden for nede i dalføret. Det var viktig å heile tida koma raskast mogleg fram til folk. Utviklinga av busetjing endra reiseruter og vegvalg.

Dynamitten vart testa ut på 1860-talet men var ikkje i bruk til vegutbygging før mot slutten av 1800-talet. Båten var i bruk så lenge det har vore folk her til lands. Det er skriftlege kjelder for at det har vore bru over Bøvre på Fossbergom i snart 1000 år. Etter påbod i Frostatingslova år 950 «skulle herredets menn bygge broer over alle tverrelver». Denne brubygginga var viktig både for lokal kommunikasjon og for ferdsel over til Vestlandet. Bru over Ottaelva i Vågå har det også vore lengje. Men, kanskje var det i Holungsøyom, der Ristigen frå Vågårusten kjem ned i hovuddalføret, dei fyrst prøvde seg på bru over Ottaelva.

Vågåruste

Mykje av trafikken austfrå gjekk over Vågåruste. Her skal Heilag Olav ha reist, og vel 800 år seinare, i 1862, for Henriks Ibsen over Vågåruste på si ferd til Lom og seinare vidare oppover Bøverdalen på den mykje omtala reisa over Sognefjellet til Luster.²⁴

Også Gerhard Schøning reiste over Vågåruste ein augstdag i 1775: «Fra Vaage-Kirke til Olstad paa Sæll, regnes for at være 2 Mil. Paa den østre Siide av Vaage, mellem Vaage og Sæll, ligger en temmelig høi Fiæld-Ryg eller Brække, Rustbrækka kaldet, på hvis venstre og nordre Siide, neden for den, langs Aabredden av Otta-Elv, som her dreier om og tar sit Løb, mot Sønden, ligger en Strækning af fladt liggende og smaalig opad gaaende Klipper, hvilke ligge, tværts for Elven, parallele efter hinanden, og seer ud som Bølger.»²⁵



Holungsøyom i Vågå i 1860-åra. Postvegen gjekk over Vågåruste heilt fram til i 1896 da jernbana kom til Otta da varetrafikk oppover Ottadalen starta med øykjeruter frå Otta og heilt til Skjåk. Foto Louis Heine. Utlånt av Johs. Sandbu/Alette Brenden.



«Vaagedalen» på 1860-talet. Her ser det ut til å vere flaumstort og vanskeleg framkommeleg. Foto Louis Heine. Utlånt av Johs. Sandbu/Alette Brenden.



Sundbrue da fløyting og sterk vind tok brua i juni 1911. Utsnitt av postkort GB 347.

Schøning valde båten som transportmiddel da han skulle reise mellom Vågå og Lom den 5. august 1775. «Ved dette Sted (Thing-Svaberget) steeg jeg til Baads, for at fare opad benævnte Vaage Vatn, til Loom, da Veien didhen, over Sundebro, og langs den søndre Siide af bemeldte Vand, er meget besværlig, og neppe at passere.» To dagar seinare gjekk ferda austover att med båt til Vågå.



Slik har Fritz von Dardel illustrert «Depart de gardmo» sommaren 1856. Utlånt av Nasjonalbiblioteket, Håndskriftsamlingen.

Ved å studere kartet er det ikkje vanskeleg å skjønne at vegen over Vågåruste vart vald også for dei som kom frå sør i Gudbrandsdalen. Vågåruste var lenge den viktigaste vegen inn og ut av Ottadalen, der stigen følgde eit dalføre som da også heiter Ristigdalen. Det var Ola Håkenstad som fekk ordna ombygginga av vegen i 1820–22, og dette vart den fyrste brukbare kjerrevegen ut av Ottadalen og inn på kongsvegen på Sel, som var bygd om til kjerreveg over hundre år tidlegare.²⁶

På isen om vinteren

Vinterstid var elva hovudferdselsåra. Vår og haust kunne dette nok by på utfordringar og farar, men



Hestskyss på Vågåvatnet tidleg på 1900-talet. Utsnitt postkort GB nr. 543.

midtinters baud elveisen på rask og grei kommunikasjon. Før det vart bygt bru over Ottaelva ved Sundet i Vågå, var vading eller bruk av båt einaste alternativet sommarstid. Helleristingar og andre funn viser at det har vore brukt båt så lenge det har vore fastbuande her i landet. Transport av bøling og gods over Ottaelva og Vågåvatnet kjenner vi til heilt opp til våre dagar.

Langvegsfarande nytta seg elles av fjellet og unngjekk på den måten store vassdrag og vanskeleg og bratt terreng. Mellom Vågå og Skjåk gjekk ferda innover Finndalen og ned i bygda ved Stavåsen eller ved Reppen. Eller ferda kunne gå vidare nordover til Lordalen og til Lesja.

Tronget

Ei anna ferdelsåre gjekk frå Øvre Nordherad forbi Nørde Nistingen gjennom Tronget til Lia. Tronget er eit smalt pass på grensa mellom Vågå og Lom. Dette var truleg den eldste vegen til Lom på nordsida av Vågåvatnet og også det einaste alternativet til lands før vegen vart bygd langs Vågåvatnet. Dette var eit alternativ for den som skulle til Lia, men også eit godt alternativ for vidare ferdsel til Vangen i Finndalen eller vidare vestover til Skjåk eller gjennom Lordalen til Lesja.²⁶

Kleivavegen

Kleivavegen over Bjørgje mellom Garmo og Storviksøygarden i Vågå var einaste alternativet mellom bygdene og grendene sommarstid heilt fram til det vart farbart i Byrgergom på 1860-talet.²⁷

Kleivavegen er nemnd i «Rette vegbøtene på Lom» frå rundt år 1400. I dette brevet går det mellom anna fram at vårdølane skulle ha ansvaret for å «bøte vegen mot Storvikrusten».

Det tek om lag 30 minutt med rask gange dei rundt fem kilometrane frå Storviksøygarden på Tessanden til Bjørgen i Garmo. Området har endra seg mykje sidan den gongen dette var hovudferdselsåre mellom bygdene. Nå går heile strekninga i skogsterreng – tidlegare var det tilnærma fritt for skog. Strekninga som tidlegare var brukt som kommunikasjon mellom Vågå og Lom, har sidan tidleg på 1990-talet vore nytta som trasé for kraftliner mellom dei same bygdene. Tidlegare har Kleivavegen også vore nytta til framføring av telefonliner.



På det vanskelegaste punktet, Kleive, er det eit stort berg. Her vart det fylt i masse slik at den reisande skulle kome fram med kjerre. Foto: Visus.

Ved Kleive er det funne innriss i berget, som ingen veit – men mange trur – var gjort av mennene til Heilag Olav på reisa gjennom Ottadalen. Det er godt synleg to forskjellige innriss – eitt som kan minne om Olavskorset.²⁸



Grensesteinen mellom Vågå og Lom der det også er oppsett ein markstein i vegen. Foto: Visus.



Vegvisar Torstein Bjørgen oppå ein av fleire flotte murar, som vitnar om at det var lagt mykje arbeid i tilrettelegging av denne strekninga. Foto: Visus.



Duvdalskleive var eit hinder for ferdsel heilt fram til vegen kom mot slutten av 1800-talet.
Foto: Visus og gammalt brevkort fotografert av Axel Lindahl datert 1880-1890.

Graffer - Glømsdal

Graffer måtte ha vore eit viktig knutepunkt og heilt sikkert ein møtestad for reisande. Både for dei som reiste etter hovuddalføret og for dei mange som la i veg oppover Meadalen og vidare til Glømsdal, Gokkerdalen og Visdalen eller ned ved Myrskardet til Haagaa. Eilev Brenna skriv i årboka for 1939 at det meste av ferdsla gjekk «fjelleies millom Glømsdal og Graffer». ¹⁰ Det er mykje sansynleg at dei som skulle vidare mot vest tok fjellvegen om Stymme, forbi Vittingstjørni, ned forbi Hovdesetrane og ned i Bøverdalen ved Glømsdal. Dette var både stuttare og enklare. ²⁹



Prestbrue på 1860-talet. Foto Louis Heine.
Utlånt av Johs. Sandbu/Alette Brenden.

Bøvre møter Ottaelva

Særleg komplisert måtte det vera der Bøvre møter Ottaelva. Frå eit skinnbrev i privat eige frå august 1317 går det fram at det var bru over Bøvre alt i 1270. Det var nok likevel ei stor utfordring både å byggje og halde ved like ei bru med såpass stort spenn på den tida. ³⁰

Utdrag frå skinnbrev:

«Daa var dette vaar dom og deira semje, at Audulvstadmennene jamnan skal halda grind i paa brui, og hegna ho vel millom den tid at ho er attlati (stengd) um vaaren og til ledi er uppkasta (opna) um hausten, og ikkje lata nokon skade koma på vegen, som kyrkja eig. I Herrens aar 1270 paa Sankt Mattias dag (24. februar) var dette forliket gjort.»

Bøverdalen noko for seg sjølv

Bøverdalen alltid vore noko for seg sjølv når det gjeld ferdsel. Tronge dalsider blir avløynt av fossande elvestryk, og det var vanskeleg for den reisande å ta seg inn på fjellet og dermed unngå dei vanskelegaste hindra.

Ofigsbø er nemnt i mange skriv og kan ha vore ein møtestad og vegskilje lengje før Fossbergje. Det er mykje sannsynleg at det kom bru over Bøvre her mykje tidlegare enn over Prestfossen.

Staberg

På solsida gjekk ferdselsåra gardmillom, ofte langt oppe i dalføret. Fleire stader skal det vere mogleg å sjå denne vegen den dag i dag. Ved Flå går berget kav ut i elva. Her er det eit grasvakse berg dei reisande måtte oppover med hestar og radt bøling. Det var sju svingar, dei sju Stabergkrokane, og for å koma forbi dei få metrane i Flåklypa, måtte dei tusenvis av reisande krekse seg oppover dette gjelet for å koma forbi Stabergnebben. ²⁷

I «Reisehaandbog for Gudbrandsdalen og Lillehammer» frå 1905 står området ved Flåklypa og Stabergskrokane omtala: «Gjennom den trange Flaaklypa saavidt Plads til Elv og Vei.





Den reisande måtte høgt opp i lia for å kome forbi Stabergnebben. Foto: Visus.

For en Menneskealder siden fantes her blot en skrøbelig Sti over Staberg, hvor de berygtede syv Stabergskroger var baade vanskelige og farlige at passere, men hverken Kløvhesten, Brudfølget eller Ligtoget havde her noget Valg....»

Nikolai Ramm Østgaard ga Flåklypa og Stabergnebben mykje omtale i skildringa av si reise oppover Bøverdalen i juli 1857. Ramm Østgaard var forfattar og jurist og fogd i Søndre Østerdalen frå 1859 til han gjekk bort i 1872. Frå ei reise gjennom Ottadalen, oppover Bøverdalen til Prestsetra, over Leirdalen, over til Gjende og attende om Visdalen gjev han ei levande skildring av omgjevnadene og menneska han treffe i boka «Fra Skov og Fjeld». Han skildrar turen oppover solsida ei eftastund i 1857: «Een halv Mils Vei ovenfor Prestegaarden skyder en uhyre Fjeldvæg sig tvers over Dalen og synes at stænge den aldeles, idetmindste var det mig i Aftenens Halvdunkeldhed ikke mulig at se nogen Gjennembrud hverken for Elv eller Vei. Store Stenblokke ligger her nedsturtede i Elven og over den Strimmel Land som udfylder Dalbunden, og mellom disse Stenblokke, ligesom aldeles kuede av dem, titter nogle Smaahytter frem, man tror det er Stene, indtil man ser det lyser derinde gjennem de bitte smaa Glasruder. ... Men Dalen er endnu lukket, allerede er vi lige under den bratte Tervæg, og forgjeves spede vi efter en Port eller Tunnel, da svinger Veien braat til høire omkring en udoverhængende Fjeldhammer, hvis Underlinie flød sammen med Styrtingerne hinsides Elven, det er ikke bredere mellem Fjeld og Vand end at to hjul have Rum til at komme frem; men efterat vi saa have kjørt et Stykke og takket Gud for, at vi Ingen mødte, ere vi uventet inde i en bredere, venligere Dal, med en Græsslette i Bunden, hvor Elven løber klar og stille gjennem en tet Lund av Oretræer. Men i Baggrunden, høit over de mørke

klippevægge, som atter lukke Dalen mot Syd, reiser sig en mægtig Fjeldkæmpe med et bredt skinnende Sneskjerf over Brynjen. ...

Veien gaar nu jevnt opad Dalbunden, idet vi stedse have hint prægtige Fjeld foran os. Men nu komme vi til et Par Gaarde med frodig Ager og Eng og med Huse, som tildels endnu have beholdt sine paa gammel-gudbrandsdalsk Vis udskaarne Vindskier. Det er betydelige Gaarde Sulheim (Solheim), og her ender kjøreveien. ..

Det var alt langt over almindelig Kveldsætstid, da vi over en høithængende Træbro over Elven kom op til Gjestgivergaarden (Hoft).»



Antakeleg brue over Bøvre ved Røisheim i 1860-åra. Det er ikkje gjort notat på bildet av fotografen. Foto Louis Heine. Utlånt av Johs. Sandbu/Alette Brenden.

Den store kløvtrafikken mellom Bøverdalen og Sognefjorden gjekk i stor grad om Runningsgrende, Kvandalsvoll og Netosætrene. Det var vanskeleg å ta seg fram gjennom «Geidde» og i Ståligrenda var det enda eit hinder der Leira møter Bøvre. Hovudtrafikken gjekk difor over Stålihaugen og ned att i Runningsgrende.

Nikolai Ramm Østgaard skildrar i boka si også turen med hest vidare frå Hoft til «Præst-sæteren». Han var da i fylgje med nokre «Bergensfarere» som skulle over Sognefjellet og ned til «Bergens-Fjordene». Ole Røisem skulle vera kjentmann. Nikolai skulle halde fylgje opp til Prestsætrene der han skulle skilje lag og gå over til Leirdalen og vidare til Gjende. Frå turen saman med Ole og resten av fylgjet skriv Østgaard i boka si: «Veien fra Hoft langs Bævrå opover frembyder intet synderlig Merkeligt, førend man kommer op mot Galde-Gaardene eller Galde-Bygden...

.... Dalen lukkes atter straks ovenfor Galde-Grænden, idet Elven klemmes ind mellom høie Fjeldrygge. Her maa Veien forlade Dalbunden, og man stiger brat tilveirs langs Randen af det dybe Svælg, men naar man saa er kommen op paa høiden, gjør man vel i at standse og se sig om. Hinsides Bæverdalen framtræder nu en mægtig



Galdbygde i «Bæverdalen» i 1866. Foto Louis Heine. Utlånt av Johs. Sandbu/Alette Brenden.



«Præstesæter at Lom» i 1866. Presten i Lom, Honoratius Halling er, etter notat på bildet, ein av personane som er avbilda. Foto Louis Heine. Utlånt av Johs. Sandbu/Alette Brenden.

langssrakt hø (Blaahø tror jeg man kaldte den).... Snart gaar Stien brat udover igjen, og Vandreren skuer ned i en ny Dalaabning. ... En Stokkebro ... fører Bæverdalsveien over, og oppe i den Skovgroede høide, der danner Næssset mellom Elvene, sees en stor, velbygget Gaard. Denne Gaard maatte sikkert være Ruste.» Østgaard tok vegen over «Den Fjeldryg, som adskiller Bæverdalen fra Leirdalen i deres nederste

parallele Strøg ... idet den, en halv Fjerdingsvei ovenfor Prestesæteren, tilvenstre tager af fra Bergens-Veien. Her skiltes jeg den følgende Morgen klokken syv fra de to andre Fjeldvandrere, der skulde over til Lyster, det ble kun et kortvarigt Reisefølge. Stigen steg snart brat i høiden, og fra dens Bugtninger i Bakkerne kunde jeg endnu en god Stund se Rytterne, som fortsatte sin vei oppgjennem Dalen, indtil at de tilsidst forsvandt bag en framspringende Knause.»

Sonen til Nikolai, Harald Ramm Østgaard, hadde nok arva faren si interesse for naturen. Etter å ha vore sekretær i DNT fram til 1884, var han lensmann i Lom fram til han døydde i 1908. Harald Ramm Østgaard var aktiv i styre og stell, og mellom anna leiar i kontrollkomiteen og forstandarskapet til Lom og Skjåk Sparebank i mange år.

Gamlevegen mellom Skjåk og Lom

Den fyrste opparbeidde vegen mellom Lom og Skjåk gjekk truleg langs elvekanten.²⁷ Seinare vart ferdsla lagt lenger oppe i terrenget, og «gamlevegen» finst att mange stader «nordover» Skjåkstronde. Denne traseen er typisk for gammal vegbygging – bakke opp og bakke ned.

O. Løkre beskriv utviklinga av vegnettet i Skjåk slik i Lurtonø frå Fjeille: «Skjåkbygde va fortsatt innsteingd leingje fram igjenom tien. Da oss fekk formainnskapslove (1837/38), va dæ någre framsynte karø som tok te å teinkje på å få istand veigjen her. Dæ va berre messom kuråk før. Veigjen va både krokåt og lei, og så gjekk øn mest igjenom kvar gard. ... Presten Strømsøe vart ordførar i Lom 1845. Frå di tin gjekk dæ fort å rødja veig; for frå 50-årom vart dæ væig radt åt Åmotom. Ogofor der mæ var dæ såpass veig at døm for mæ hjulreiskap like uppi Bråtåyn. Gammelveigen gjennom Skjåk va sværande lugum lagd. Dæ vart tikji mesta såmå lina åt nyveigje mæ.»



Gamlevegen - bakke opp og bakke ned - typisk for gammal vegbygging. Foto: Visus.

Gamle ruter mot vest i Skjåk

For Skjåkbygda var det fleire hovudretningar mot fjordane. Over til Lesja og Romsdalen, Tafjord og Geiranger. Vestover til Hjelle og Stryn stod valget mellom Hjelledalen eller gjennom Rauddalen og ned Sunndalen. Til Jostedalen og dei inste fjordarmene av Sognefjorden var det også fleire alternativ. Om Skjåkfjella skriv Den danske kartografen Christian Jochum Pontoppidan på 1700-talet: «Fra Skiager gaaer Vey over Fieldene til Jeddaldalen og derfra til Opstryen i Nordfiord. Over Løkre gaaer Veye over Fieldene til Oplændskedal og til Kaldhuusdal i Søndmøer, som regnes at være 10 Miile. Ligeledes gaaer fra Skiager Vey igiennem Laardalen til Biøkne og til Enebo i Lessøe o.s.v. til Romsdalen eller Søndmøer.»



Kløvjing. Foto: Skjåk historielag.

Frå Geiranger og Tafjord møttest vegane opphavleg i Hamsedalen, for så å gå vidare over Kjerringhøe og Krosshøe til Stuttgongen. Frå Hjelle gjekk ruta om Videdalen sør for Hellstuguvatnet og ned att på Stuttgongen. Etter at Bråtå vart folkesett midt på 1700-talet, vart det stuttast fram til folk der. Frå Tafjord gjekk dei da framleis til Stuttgongen, men så over Botten og Framruste. Frå Geiranger gjekk dei ruta om Breidalen, sør for Breidalsvatnet og over Huguvarde, langs Glittervatnet og ned til Framruste. Frå Stryn gjekk dei sikkert også til Bråtå frå Hellstuguvatnet. Det galdt å finne stuttaste vegen til folk, der det var hjelp, kvile og mat å få.³

Stuttgongen

Stuttgongen måtte ha vore tidlegare tiders møtestad og vegkryss. Her møttest vandrevegane frå Hjelledalen. Frå Tafjord og Geiranger gjekk vegane saman i Hamsedalen og enda på Stuttgongen. Vidare gjekk vegen nedover til Billingen, der dei tok til fjells og gjekk fjellet vidare austover. Hans Strøm nemner i sine «Beskrivelser» frå 1700-talet at nærmaste busetnad i «Loms Prestegield var på Løcheraa».

Den gamle brua over elva ved Stuttgongen må ha vore ei av dei bruene som var nemnde i «retthar vægar bøther a Lom», som kan vere nedskrivne tidleg på 1300-talet. Der er det mellom anna i lovs form bestemt at «alle hovsstrondingane nord til Aura og Li-byggane og synste garden i Graffer skal bøte vegen Billingsdalen nord til midtfjells, halde oppe 3 bruer og føre daude derifrå, om så ber til.» Da Gerhard Schøning kommenterte desse vegbøtene i 1775, skriv han om at Billingsdalen «maae være en nu øde Dal, aller længst nord paa Loom, mellom den og Nordfiord.»



Den gamle Stuttgongbrua var lenger vest enn eksisterande bru. Har har det vore i uminnelige tider.³ Foto: Glommens og Laagens bruks-eierforening.

Bråtå – Framruste – Rauddalen – Kamphamrane – Sunndalen – Hjelle

På Sjomannslettene eller Sjømannslettene syner tufter etter hus, og her var kvilestaden åt fjordingom som kom med hestedrifter. Uppå høgste Kamphamrane står det ein stor varde dei kalla St. Olavsvarden. Kamphamrane er ei fire meter brei skor med flat, fin grusbotn og rette fjellvegger på baae sider. Her er det mura ei lang svingtropp nedover steinurda med i alt ikring 3000 troppesteg. Ein kan sjå at desse er slitne av hestesko og føter etter mange hundre års bruk. Historie- granskarar meiner denne troppa må vera bygd lenge før Svartedauden.³²

Til utpå 1800-talet låg det bre her, som dekte heile dalbotnen frå vestre Leirvatnet og vestover til Hamrane. Olaus Hyrve har fortalt om ein Jon Vollnes som gjekk seg ned i ein sprekk her med hest og kløv og fanst aldri att. Dette skjedde ein haustdag i 1838 på veg frå Skjåk.^{19 20}

Bråtå - Nordmannskrokan - Glittervatnet - Hellstuguvatnet – Vassvend – Videdalen – Hjelle

Dette var hovudferdselsåra mellom Stryn og Oppland heilt fram til vegen vart bygd til Grotli frå Hjelle i 1894, da kjerrettrafikken overtok for kløvjinga. Vardinga er i stor grad intakt slik ho har



Det er tydelege spor i landskapet etter det som ein gong var ein mykje trafikkert ferdselsvegen.
Foto: Visus.

vore i hundrevis – ja, kanskje tusenvis av år på strekninga som var svært mykje brukt i ferdsla mellom aust og vest.³⁴

Før det vart bygt fjellstove på Gamle Grotli i 1870, gjekk trafikken i stor grad via Hellstuguvatnet og ned til Stuttgongen. Etter kvart som det vart busetjing i Bråtå, vart det meir og meir vanleg å gå om Huguvardtjønne, Glittervatnet og ned til Framruste og Bråtå. Etter at drifta kom i gang på Grotli, vart det rideveg frå Hellstuguvatnet ned til fjellstova.

Opp gjennom hundreåra er det ikkje gjort andre tilretteleggingar langs ruta enn vardesystem med hovudvardar på høgdene og enkle og mindre steinar lagde oppå større steinar. I tillegg er det steinlagt i va over elver og over nokre parti med myr. Elles har tusenar på tusenar av hestehover forma grunnen på vegen, som alltid er lagt slakt mot bakken rundt høgder, godt tilpassa terrenget. I våre dagar har kjørra etter kvart fått overtaket og dekkjer delar av traseen.



Varding sør for Heillsstuguvatnet. Foto: Visus.



Innsmogo ved Heillsstuguvatnet. Sylfest Lykre er svært oppteken av historie og er særleg fasinert av gammal ferdselshistorie i Skjåkjella. Foto: Visus.

Sælehus, røykjeskåler og hellestover vart bygde for at ferdefolk skulle kunne søkje ly mot vêr og vind. Mange slike vart bygde og haldne ved like i organisert form av kong Øystein Magnus på 1100-talet. Å byggje sáluhús var sett på som «en Guds velbehagelige gjerning» på lik line med brubygging og vegbygging.³⁵

Om Harald Hårfagre nytta seg av fasilitetane ved Heillstuguvatnet er ikkje godt å seia. Han skal etter segna ha kome over frå Fjordane med sine menn der han kom i kamp ved Glittervatnet med hovdingane i Gudbrandsdalen. Harald tapte og flykta vestover att frå det som vart heitande Haraldvangflya eller Haraldattvendflya.³⁶

Stuttgongen må ha vore tidlegare tiders møtestad og vegkryss. Foto: Visus.





Den danske kartografen Christian Jochum Pontoppidan tegna det som er sett på som det beste kartet frå 1700-talet. Til kartet skreiv han «Geografisk Opplysning til Kartet over Det sydlige Norge», som var ei fylldig bok utgjeven i København i 1785.

Stuttgongen – Kjerringtjønne – Hamsedalen – Reindalsreset – Tafjord eller Pyttbua – Lesjaskog – Romsdalen

Hans Strøm skriv i si bok om Fogderiet Søndmør om ein veg frå Kaldhus i Kaldhusdalen: «- - een Miil fra Søen. Fra denne Sidste (gard) gaaer en Vey til Opland 10 Mile lang først i Sydost 2 Miile siden i Nordost, den første gaard man kommer til er Løcheraa i Loms Præstegjæld.» Ruta opp frå Tafjord kunne også brukast til Handelsbotn ved Pyttbue.

Strakaste vegen mellom Ottadalen og handelsstaden på Devoll og seinare Grytten nede ved Isfjorden var opp Tordalen, over til Puttbudalen forbi Handelsbottn og over til øvste delen av Romsdalen ved Bjorli. Det går an å sjå for seg at det etter kvart danna seg store fylgje med folk som møttest frå forskjellige kantar. Både handelen og festinga var nok i full gang lenge før fylgjet kom fram til Åndalsnes.

Stuttgongen – Hamsedalen – Kvitberje – Djupdalen – Geiranger

Ruta var opphavleg den same som til Tafjord heilt til stigen tek av på nordaust sida av Hamsetjønne og vidare innover Hamsedalen og ned til Geiranger. Men, etter at det busette seg

folk i Bråtå (etter kjelder i 1733), vart det etter kvart meir aktuelt å gå Breidalen på sørsida av Breidalsvatnet og krysse Mårådalslægret og ned i Bråtå.

I notata frå 1766 skreiv Hans Strøm «Beskrivelse over Fogderiet Søndmør» etter at han hadde kome opp på fjellet frå Tafjord: «Her falder Alfar Vey til opland, og stærck fart til verkene ut: Foldal etc./ og strax denne Dal har ende, gaaer Veyen samt Elven alt ned effter til Gulbrandsd. .. og møder man paa Veyen ey folck førend effter 7 Miles Reyse Braate ... et District og Dal hvor 17 Mand nu boer og hvoraf de fleeste nylig har nedsadt sig, thi tilforn var kun 5, og har 1ste oprindelse til disse gaarder været Braate hugsten hvoraf Stedet endnu bær Nfn». Det var heile tida om å gjera å finne stuttaste vegen fram til der det budde folk og det var råd å få hjelp, innsмого, mat og kvile.³

Hans Strøm Strøm var utdanna prest. I 1764 vart han sokneprest, fyrst i Volda og frå 1779 i Eiker. Strøm er truleg mest kjend som topograf, og da særleg for «Physisk og oeconomisk beskrivelse over Søndmørs fogderie», som han gjennomførte medan han var prest i Volda.

Lordalen

«Det var lenge fast takst for nærmast alle gardmenn på Lesja å gjera seg ein tur til Skjåk kvar vinter. Godt forsynt med fisk og salt frå Romsdalen bytte dei burt dette, fyrst og fremst mot korn frå Ottadalen. Lordalen knytte Lesja og Skjåk godt saman og det var ein utstrekkt trafikk mellom desse dalføra. Etter kvart vart denne trafikken borte. ««Les'n» (lesjingen) stryk ikkje åt Skjåk ette såkoynt når d' æ' frostår burtpå der, og skjåkver'n fer kje åt Vegblonese, godt um da. Men dæ vart ein sakna for Skjåk at «les'n» vart burte mæ fiskevarom sine», skriv Løkre. «Mange tykte dæ vilde vera lugumt å få køyreveig over Lorfjellet. Dærfør bygde døm og upparbeidde Bakkeli». ²²

Leia over Lorfjellet gjennom Lesja var mykje nytta, særleg sommarstid. Kløvvegen over Lorfjellet er frå eldgammal tid, men bruken vart nok intensivert etter kvart som reisene til Romsdalsmarknaden vart meir og meir hyppige på 1600-talet. ⁷

Løkre omtalar også ei anna mykje brukt rute til Romsdalsmarten, der dei gjekk opp ved Lykre, forbi vestenden på Aursjoen, forbi Fellingsvatnet, kryssa Lordalen ved Nysætre og gjekk ned Grøndalen til Lesjaskog.

Heilag Olav reiste over Lordalen da han var på si mykje omtala kristningsferd i 1021. Ifylgje Snorre kom hæren ned ved Stavbrekka. ³⁸

Tundradalen eller Lundadalen – Illvatnet – Fortun i Luster

Dette er ei av mange fjellruter over frå Lom og Skjåk til Sognefjorden. For mange var dette også ein stuttare marsj enn ned til Hjelle og Stryn. Båtturen til Bergen vart enklare og stuttare.

Svein Kvitingen fortel om to av barna på Tundraskridun som skulle reise til Amerika i 1863 eller 1864: «Vegen til sjøen var snøggast vestover, det var greidare veg enn den uendelege til Kristian'. Desse vilde gå på båten i Ber'n. Det bar over Tundragjelet og opp på andre sida av gamle Tundradalsvegen. Og det var ikkje so litor føring dei hadde med. Desse to hadde kvar si kiste som var vid som eit matbord, som dei drog på skikjelkar utover. So bar det utover Tundradalen. Det var vel skåråføre – det var i mai månad, so det var ljost og farande natti med, og kanskje natti var best ogso, for soli vil blotne snøen um dagen.

Forutan Tundradalsetri var det ei innsmogo som skyttarar bruka ytst i Tundradalen, elles var det ikkje nokor slik å finne fyrr dei kom over til

Nørstedalssetri. Frå Tundradalsbandet bar det ned på Illvatnet og ned i Fortundalen. Han fekk ikkje vera skvetten av seg som våga seg på den andre vegen med slik føring. Nedanfor Nørstedalssetri sette det på med styggelende. Der det gjekk an, var dei vel nedpå elvi. Men frå Åsetri tok det til å bli fullgale.» Kvitingen fortel om ein strabasiøs tur nedover Fortundalen, men dei som skulle til Amerika, kom da fram til sjøen i Skjolden. ³⁷

Bråtådalen – Mysubytta – Surtbyttaldalen – Handspikje – Jostedalen – Gaupne

Dette vart ei mykje lengre reise enn ruta ned Fortundalen til Skjolden. Men det var ei etter måten snill rute med stutt strekning med skikkeleg høgfjell.

Frå nyare dato kjenner vi til planane som har vore lanserte om bilveg langs akkurat denne gamle ferdeslåra. Seinast i 2005 var dette på sakskartet i Luster kommune. Etter dette er området verna og ein sentral del av Breheimen nasjonalpark.

Andre mykje brukte ferdselsårer frå og til Skjåk var gjennom Finndalen eller over Lendfjellet til Netosæter. Desse rutene var brukte til og frå setra med bølingen, men var også del av det større nettverket. Å ta vegen opp frå Lundadalen var ei av få moglegheiter til å koma seg opp på Lomseggen og eventuelt vidare vestover på fjellet. Mykje av trafikken frå Vågå gjekk gjennom Finndalen og ned i Skjåk, vidare vestover fjellet eller nordover til Lesja om Lordalen.

Jostedalsrypa

Segna om Jostedalsrypa knyter også Jostedalen og Bråtå i hop. Etter pestherjinga var det ifylgje segna nokre menneske som tok seg opp til Jostedalen for å sjå om folket der hadde overlevd. Da dei kom til dalen, var det ingen røyk å sjå frå husa, og alle innbyggjarane var døde. Da dei kom til ein av de mest avsides gardane i dalen, fann dei fotspor i snøen. Dei fylgde desse, og fann ei lita jente som var i live.

Jenta vart med attende til sivilisasjonen. Ulike versjonar av segna fortel at ho gjekk over Jostedalsbreen og kom att i Bråtå, der ho gifta seg og fekk mange etterkommarar.

Sognefjellet

Dei gamle hadde det til at det var sju varda vegar over Sognefjellet. Ferdsla over Sognefjellet frå Lom gjekk opprinneleg gjennom Bøverdalen og Høydalen og inn på fjellet og ned Fortundalen. ^{6 24}

Om ruta mellom Lom og Sogn skreiv Pontoppidan på 1700-talet:

«Fra Lom reyses til Hoff 1 1/4 Miil, derfra til Lom Sæter 3 Miil, som skal være Halvveien. Derfra skal være 3 Miile Fodvey over Fieldet til den første gaard i Fortun og derfra til Fortun er 1 1/4 Miil. Naar reyses med Kløv skal det være 5 a 6 Miil over Fieldet fra Bæverdalen til Fortunsdalen.»

Om ruta frå vest:

«Fra Trønningen gaaer Søveiy til Bunden av Listerfiorden 5 Miil. Herfra reyses til Fortun og over Fieldene til Lom i Gudbrandsdalen. ... Denne Vey er den passableste over Fieldene imellem Bergens og Aggershuus Stift, og kan til alle tider om Aaret passerer.»

Hovudferdsel gjennom Håleindalen?

Før vegen kom innover Høydalen, var dalen vanskeleg framkommeleg. Til og frå setrene inne i Høydalen vart det brukt båt for transport av folk og utstyr. Det er fortalt om ein stig oppe i berget som vart kalla Raumerrstigen. Her skal det ha vore så trangt og vanskeleg å koma fram at det på folkemunne heiter at det var «uframkommeleg for storjura kyr». ³⁹

Det er nærliggjande å sjå for seg at mykje av ferdsla mellom Bøverdalen og fjordane kan ha gått via Håleindalen. Dette er i dag eit lite brukt område inne i Breheimen nasjonalpark der det kan ha vore ein yrande trafikk. Her er det tydelege spor etter kleberutvinning, rikeleg med innsmogo, tydelege vardar og ikkje minst tydelege råk. Alt dette vitnar om stor trafikk i hundre-, kanskje tusenvis av år.

Utvinning av kleber kjenner vi til her til lands langt attende i forhistorisk tid. Kleberen vart brukt som kokekar til bruk over open varme. Etter kvart vart det bygt skorsteinar av kleber, noko som imponerte Gerhard Schøning. Schøning nemner eit kleberbrot «i en Dalstækning, som ligger mot S. V. omtrent, fra Prestgaarden, kaldet Bæverdalen». Dette var nok Kleberberget ytst i Håleindalen.

I ein rapport frå Fylkesmannen i Oppland i høve utgreiingane om Breheimen nasjonalpark er eitt av desse kleberbrota karakterisert som historisk. Årstalet 1684 er synleg innrissa i fjellet. ⁴⁰



Eit tydeleg mark på bretten bak Rauberget mot Håleindalen. Foto: Visus.



Spor etter kleberdrift. Foto: Visus.



Naturleg og mykje brukt innsmogo. Foto: Visus.



Va over Håleinna. Foto: Visus.

Motsatt side: Eit ark frå dagboka til Fritz von Dardel frå reisa over Sognefjellet i 1856. Utlånt av Nasjonalbiblioteket, Håndskriftsamlingen.

10
Les traces, est fort pénible à gravir. J'essayai
de temps en temps de marcher, mais ne puis
longtemps suivre sans me suffoquer, le pas des
chevaux qui est extrêmement rapide.



Homberg
D. 29. M. 4. m

Plus continuellement pendant quatre heures
sans avoir arrêté, traversant parfois des torrents, à qui
parfois ^{sur} des pentes fort pittoresques mais assez
hazardées, voyant dans le lointain les montagnes
de Sauerthalen moins hautes de forme
que les Hombergten de devant, et fûmes agréablement
surpris, au milieu de cette solitude
continue, d'apparevoir tout à coup ^à ^{de} ^{de} ^{de}
d'une colline, une tente hospitalière dressée
à notre intention et ~~à~~ entourée de montagnes

Håleindalen utgjer ein beinveg frå Neto på nord-sida av Høydalen og ned til Høyøyen. Her var det lett framkommeleg utan vanskelege hinder. Ruta vart vesentleg stuttare enn om Høydalen. Vel framme i Høyøyen låg vegen open opp Slampeløyfte, vidare langs Storvatnet og ned til Ormeli, bak Geitryggen og ned Vetledalen til Nørstedalseter og vidare nedover Fortundalen eller nordover Nørstedalen mot Sota.

«Rette vegebøttene på Lom» som strekkjer seg attende kanskje heilt til før svartedauden, har også eit avsnitt om Bøverdalen og Sognefjellet: « - - nørdeste garden i Graffer og alle bønder på baa strender opp til Galde skal gjera farande vegen til Midsognefjells og halde oppe Høybrua og Håleinn-brua ... ».

Gerhard Schøning forklarar i si reiseomtale (1775) at ingen kjende til desse bruene som det var vist til, men folk i bygda meinte at det måtte vera «i Høyndalen beliggende over eller vesten for Høidalen som ligger i Bøverdalen».

Dette må ha vore bruer som var viktig for kommunikasjonen mellom aust og vest både over Håløyonna og Høya langt attende i tidleg mellomalder. Brua over Høya kan like godt ha vore over elva inne ved Høyøyen, inst i Høydalen.

Mange råk og retningar

Det er mange råk og retningar over Sognefjellet. Gjennom Høydalen eller Håleindalen forbi Storvatnet til Ormeli, eller forbi Nørstedalsseter og vidare mot Skjåkfjella, eller nedover Fortundalen. Etter at det vart bru over Bøvre tidleg på 1800-talet, starta trafikken å gå meir om Leirdalen. Lenger aust kunne både Leirdalen og Gravdalen og vidare nedover Utladalen til Årdal vera alternativ. Reisande som kom frå austlandet kunne også velja å gå opp Meadalen, via Gokkerdalen til Visdalen og så vidare ned til Årdal.

Eilev Brenna

Eilev Brenna kjempa ein lang og hard kamp for å få utbetra Bøverdalsvegen og kjørevegen over Sognefjellet langt attende på 1800-talet. Brenna var mangeårig medlem i kommunestyret i Lom og ikkje særleg imponert over den gløden sambygdingane viste. Brenna er referert i mange kjelder, og i sitt iherdige arbeid var han også inne på mykje gammal historikk om ferdsla over fjellet.

«Både eg og andre har gjenge vestover etter 7 à 8 serlege råk, fare både sumar og vinter, haust og vår. Det beste lende fann dei nok ut var over ved Herrvad. Her vart det oppsett merke – fyrst berre ein enkelt stein, seinare store røysvardar, og endeleg i midten av det 10. hundreåret var det



mura fine firkanta vardar, med stenger i både etter hestvegen og for vinterferdsli over tjønne og vatn. Dette var turvande i skodde og uver.

I lange og mange hundre år var det ein hovudveg mellom aust- og vestlandet gjennom Ottadalen og Bøverdalen og over fjellet til Luster. Det var ei veldig ferdsel herover, så stor, at vi i vår tid ikkje har lett for å forstå det. Med tanke på ein arbeid veg vart det ein gong teke tale på hestar som kom forbi Opptun, øvste gard i Luster, og dei kom opp i eit tal på vel 1600, fortalde mannen der meg i 1889*. Dei som hest hadde, kløyva for andre, og ein mann kunde ha både 2 og 3 hestar å styre. Ja, her var ferdsel. Han Ola Røysheim for burtover fjellet i 1850, og da møtte han 42 kløyvhestar, fortalde han ein gong. Alt slags folk for det. Det var visse kvilestalle etter vegen, og frihamner på både sidor: Fortunshagen i Luster og Vassmyri i Galdegrendi. Det var inkje seng å få millom øvste gard i Lom til øvste gard i Luster, ein veg rekna til 5 gamle mil. Det var å setja fothalde på gampen og å roe seg på jåfote (kløyvsalen).

Alt saltet kom over på hesteryggen, det var det trong um til kvar tid, likeså fiskevaror og korn, iser i hardårom. I godvêr var ei fjellferd berre hugnadleg, for dei var oftast mange i eit fylgje; men i styggvêr kunde det stå um liv og helse.

Fant og illgjerningsmenn kunde ein råke frami, og det er nok mange liv tekne som ingen veit um. Dei gamle fortalde um valdsverk og drap. Segnene um han Nils Bakkeberg som skaut fanten, um han Gunnar med 4-skillingen, um han Kolbotn Henrik som vart hengd på fjelle etter at bøndene frå Lom og Luster hadde gjenge manngard og teke han, um ho øyrlaus-Kari og gutane hennar, um budeia som skvette kokande mysu i augo på fantane, dette har vore fortalt uppatt og uppatt i hundrad år.

Like fram til 1865–70 var Lom ei avstengd bygd, for fyrst da vart det køyreveg utover dalen og kløyvjingi fall burt.»^{10 41}

* Trafikkteljinga Brenna viser til var gjort på vegen mellom Skjolden og Opptun i Luster frå juli 1877 til juli 1878. I løpet av dette året var det 1350 hestar med slede, 820 kløyvhestar, 16525 reisande og 488 laushestar.⁴²

*Foto motsatt side:
Langs den gamle ferdselsruta på Sognefjellet.
Foto: Visus.*

Kjelder:

- ¹ <http://www.oppland.no/Fag-og-tjenester/Kulturvern>
- ² Årbok for Gudbrandsdalen, Dølaringen 1937.
- ³ Sylfest Lykre.
- ⁴ Vera Henriksen og Anne-Mette Kolden: Lom stavkirke.
- ⁵ <http://www.pilegrim.info>
- ⁶ Olav G. Henriksen.
- ⁷ Skjåk kommune/Hans P. Hosar: Skjåk Bygdebok 1.
- ⁸ Ivar Teigum: Årbok for Gudbrandsdalen, Dølaringen 1993.
- ⁹ Store Norske Leksikon.
- ¹⁰ Eilev Brenna: Årbok for Gudbrandsdalen, Dølaringen 1939.
- ¹¹ Direktoratet for naturforvaltning: Gamle vegar og vegfar 1994.
- ¹² Skjåk kommune/Skjåk historielag: Skjåk.
- ¹³ Skjåk historielag: Kvelds-seto 2010.
- ¹⁴ Skjåk kommune/Hans P. Hosar: Skjåk bygdebok bind 2.
- ¹⁵ <http://www.fjordhest.no>
- ¹⁶ http://www.skoletorget.no/abb/nat/dyr/hest_hist.htm
- ¹⁷ Årbok for Gudbrandsdalen, Dølaringen 1987.
- ¹⁸ http://www.kkul.no/kkul/lokal_historie/driftevegar/driftevegar.htm
- ¹⁹ Årbok for Gudbrandsdalen, Dølaringen 1977.
- ²⁰ www.rorosmartnan.no
- ²¹ Asbjørn Øveras: Romsdal Soga.
- ²² O. Løkre: Lurtone frå Fjeille.
- ²³ Eide: Ottadalen.
- ²⁴ Ola Øyjordet: Årbok for Gudbrandsdalen, Dølaringen 1966.
- ²⁵ Gerhard Schønning: Reise gjennom Gudbrandsdalen 1775.
- ²⁶ Jakob Brekken: Årbok for Gudbrandsdalen, Dølaringen 1975.
- ²⁷ Olav T. Kvaale: Gamalt frå Lom.
- ²⁸ Torstein Bjørgen.
- ²⁹ Lom Heimbyggdslag, Heim og Bygd 1987.
- ³⁰ Sigmund Garmo: Lom heimbyggdslag, Heim og bygd 1999.
- ³¹ Vegar før vegar var 1 og 2, Ragnar Standal.
- ³² Ola Storbråten: Årbok for Gudbrandsdalen, Dølaringen 1976.
- ³³ <http://ut.no>
- ³⁴ <http://www.hjelle.com/historie-N.html>
- ³⁵ <http://no.wikisource.org/wiki>
- ³⁶ <http://www.norsknettskole.no>
- ³⁷ Årbok for Gudbrandsdalen, Dølaringen 1932.
- ³⁸ Snorre
- ³⁹ Rønnaug Torkveen Førde / Jon Brusugun.
- ⁴⁰ Rapport Asplan Viak / Fylkesmannen i Oppland 2008.
- ⁴¹ Eilev Brenna: Lom Heimbyggdslag, Heim og bygd 1999.
- ⁴² Kristin Ese: Veghistorie i Sogn og Fjordane.

Postkort med opplysningar utlånt av Gunnar Sandbo.

Tyske Louis Heine budde hjå presten Honoratius Halling på prestgarden i Lom og tok mykje bilde i dalen på 1860-talet. Eit album etter Heine vart funne under ei loftsrydding i Vågå i 1955. Dette er av dei eldste fotografierna i Gudbrandsdalen. Utlånt av Johs. Sandbu/Alette Brenden.

Andre kjelder:

Lillehammer - Gudbrandsdalen Turistforening; Reisehaandbog 1905.
iskjak.no