

Det suser og det knepper så i skogen,
 det brenner blålys over kjønn og myr,
 og så er det alle gamle, morkne stubber
 med måssåskimmer
 som i eventyr.

Fagre Gyrihaug i månenetter!
 Fagre Laulivoll med geit og krøtter
 hjem mot solefall!
 Hauk fra seterjenter som mot helgeleite
 blåser lur og svinger
 sig i leik og dansetrall.
 Ringeriksbygder! Innlandssjøer!
 ligger stilt og drømmer under åsens fot.
 Mariakirkens klokker kan du høre
 midnattsleite ringe frelsebot
 fjernt imot.

Midtsommerdagen flør og solen renner
 i Krokkleiv-skaret over to som står
 med munn mot munn og sol i sine hender
 og livets groleik
 gjennom unge år.

Thv. E. Solberg.

GAMLE VEIER

AV KONSERVATOR TH. PETERSEN

Av et foredrag.

I.

Det er vel kjent hvordan vårt veivesen har gjennomgått en meget sterk utvikling i løpet av de siste halvhundre år, en utvikling som har skapt de brede chausséer, som trosser all slags terreng, og som er tilpasset den stigende konkurranse mellom bil og jernbane.

Som en vei som her ved Trondhjem representerer den nye tid, vil jeg nevnte Bynesveien, den nyeste forbindelse mellom byen og Byneset. I motsetning hertil står den gamle Bynesvei, som fører gjennom Gramskaret, over Tømmerdalen og ned til gårdene By, som har gitt Byneset sitt navn. Mens den nye vei konstruktivt trekkes av ingeniører, har den gamle vei skapt sig selv ut fra et naturlig behov for samkvem eller for å nå visse mål, og følger plastisk terrenget. Paradoksalt er det sagt at geiten har vært Norges første veimester. «De äldsta vägarna sträcktes av jägare, fiskare och boskap», skriver en svensk forfatter.

Under den eldre periode av steinalderen, da kulturen ennå ikke er nådd ut over det rene fangststadium, og mennesket etter de oldfund som vi hittil har kjennskap til, her i Norge bare sees å ha holdt til ute ved kysten eller ved fjordene, har sjøen vært den store ferdselsvei, og eikjen eller den uthulte trestamme, som dengang sikkert var den eneste form for båt, utfylte på en utmerket måte kravet til ferdselsmiddel, ganske som de innfødte i Afrika den dag i dag trafikerer elver og sjøer i svære kanoer. Fra de enkelte fangstplasser må vi dessuten tenke oss at der har ført stier op i jaktterrenget, tildels visstnok over store strekninger.

Først i den yngre periode av stenalderen, da mennesket ved kjennskapen til kreaturhold og åkerbruk etterhånden blir mere stasjonært og samtidig finner vei opigjennem dalførene, da med andre ord innlandsbygdene blir befolket, finner vi kulturforhold som ikke bare forutsetter, men som også bevislig må ha trukket op virkelige ferdselsveier dels mellom de enkelte bygder, dels mellom større landsdeler som f. eks. mellom det østenfjelske og nordenfjelske og dels mellom de land som nu kalles Norge og Sverige. Av årsaker som er for spesielle til å gå inn på her, er der opstått en større bevegelighet folkene imellem, og der utvikler sig handelssamkvem med linjer som trær frem i stadig klarere relieff, efterhvert som det arkeologiske materiale vokser. Allerede stenalderens mennesker be-



Fig. 1. Passasje over Skars- og Sylfjellene. Efter Olaus Magnus 1555.

gynte å trække op de stier, som efterhånden skapte de gamle vei-forbindelser, som i sine topografiske hovedtrekk har holdt sig helt til den moderne ingeniørteknikk begynner å strekke våre veier med suveren forakt for tradisjon og terreng. —

Veiene i de eldste tider var selvfølgelig meget primitive. De var utelukkende beregnet på fotgjengere, til ridning og til ferdsel med kløvhester. På flere steder kan ennu disse eldste veiene spores. De trekker sig gjennom terrenget som dype fôrer trampet av kløvhestene gjennom hundreder, ja kanskje tusener av år. Kjøreveien er hos oss som bekjent et meget sent fenomen. Den svenske naturforsker Sven Nilsson forteller således i sine dagbokoptegnelser fra en reise i Norge 1816, at omkring Steinkjer hadde man bare i en

fem års tid hatt vogner; før red man, for man hadde ingen banede kjøreveier. I Norge, sier han, finnes ennu ingen firehjulert vogn utenfor de såkalte kareter i byene. Banede kjøreveier hadde man dog allerede dengang i vårt land. At de kom istand, skyldes åpenbart bergverksdriften. Den første kjørevei blev anlagt 1624 ved Kongsberg i anledning optagelse av sølvverket. Røros kobberverk fremtvang kjørevei nedover Guldalen til Trondhjem. Da Christian V i 1685 besøkte Norge, foregikk den største del av hans reise over land på hesteryggen, og reiseberetningen gir en drastisk skildring av ferden over Vårstigen mellom Kongsvoll og Drivstuen, hvor kongen dog blev sittende på hesteryggen, mens mange av hans følge måtte stige ned og gå. Men da Frederik IV var i Norge i 1704, var forholdene forbedret og man kunde benytte karjol i Drivdalen, skjönt kongen fant det rådeligst å stå av og gå utover Vårstigen der hvor hans far hadde ridd.

Vi skal dog ikke hefte oss ved selve veivesenets historie, som jo oftere er behandlet i litteraturen, særlig av Yngvar Nielsen i en avhandling i Norsk historisk Tidsskrift IV (1877). Bare skal nevnes at der allerede ved den historiske tids begynnelse tales om hovedveier (*þjóðgata*, *þjóðgötur*) og tverrveier (*þvervegir*), primitive veier som for en større del nærmest må ha hatt karakteren av liner gjennem terrenget. Over bekker og mindre tverrelver førte klopper og broer. Over de litt større elver måtte man ferje. Slike eldgamle ferjesteder minnes ennu i gårdsnavn som *Ekle* (*Ekli*) som vi har f. eks. i Bratsberg i Strinda, i Orkedalen og i Verdalen, og som er et oprinnelig *Eiklið*, d. v. s. et med en åpning, et led forsynet innelukke, hvor der ligger en eikje. Til samme kategori hører navn som *Sandferbus* i Stjørdalen og *Sundfær* på Inderøy, begge av *sundfari*, en ferjemann, og alle de navn som begynner med *Ropar*, d. e. steder hvor man må rope for å bli ferjet over. Hvor veien var nødt til å passere myrlendt terreng, hvad man forøvrig alltid såvidt mulig søkte å undgå, blev der lagt en kavlbros, ganske som vi i 1928 her i Trondhjem fant de eldste middelalderske brolegninger av «Langstræti» ved gravningen utenfor Sparebanken. En hovedvei (*þjóðgata*) var den vei som førte langs efter bygden, eller fra fjell til fjære. Den skulde være så bred som et spyd var langt, hvis skaft hvilte på jorden, og hvis fal en rytter kunde nå med sin tommelfin-

ger. Senere blir bredden bestemt til 8 alen. De gamle lover inneholder bestemmelser om disse veiers vedlikehold. Kongens ombudsmann skulde også holde besiktigelse over hovedveiene, den såkalte *baugreið*. Den bestod deri at han lot en mann som var opnevnt av herredets bønder, ride midt i veien med et 8 alen langt spyd lagt over hesteryggen; til begge spydets ender var der festet vidjeringer. Tok en av disse ringene fatt i et tre, da skulde bønderne bøte. —

Om dette og meget annet kan man imidlertid lese i Yngvar Nielsens og andre forfatters skrifter.

De gamle lovers bestemmelser om veiene og deres vedlikehold bunner i forhold som ikke alene sees å gå tilbake til den eldste middelalder, men som visstnok også ligger forut for den historiske tids begynnelse*), og andre, tildels langt eldre kilder enn lovene og sagaene, utfyller det billede som disse tegner av våre gamle veier.

Således fremgår det av en rekke runeinnskrifter fra den eldste kristne tid, 1000-tallet, navnlig i Uppland, at det å rydde vei gjennom skog og ødemarker og å bygge broer blev ansett for en særlig fortjenstfull, ja hellig handling som man utførte til minne om sig selv eller til minne om en avdød, og som endog kunde komme en til gode i det hinsidige liv. Således lyder den bekjente ristning dateret til ca. 1025 på Ramsundsberget i Uppland:

«Sirid, Alriks mor og Orms datter, gjorde *denne bro* for Holmgers, Sigrøds fars og hennes makes sjel».

Et par mil nord for Stockholm, i Täby sockn, finnes der en hel serie runestener, som alle er reist for en enkelt ætts medlemmer, den i sin tid sikkert meget mektige Jarlabankeætt, og mange av disse stener har innskrifter, hvor det å rydde vei eller bygge bro holdes frem som noe der vil bevare minnet om den døde for efterlekten. Jeg skal citere enkelte av disse innskrifter, som i tid menes å falle mellom årene 1025—1075:

1. Ingefast og Østen og Sven lot reise disse stener for Østen, sin far, og gjorde *denne bro* og haug.
2. Estrid lot gjøre *bro* efter Ingvar, sin make, og for Ragnvald, hans sønn.
3. Hemming og Jarlabanke lot *rydde vei* og *gjøre broer* efter sin

far, og Estrid efter sine sønner Ingefast og Ingvar. Gud hjelpe deres sjeler.

4. Jorun lot *gjøre broer* efter sin make (Ingefast), og Hemming og Jarlabanke efter sin far Ingefast; Estrid efter Ingvar, en prektig mann.
5. Ingefast lot reise sten og *gjøre bro* efter Jarlabanke sin far og Joruns sønn.
6. Jarlabanke lot reise denne sten for sig selv og *rydde vei*.
7. Jarlabanke lot reise denne sten for sig mens han levet og gjorde *denne bro* for sin sjel, og han eiet alene hele Täby. Gud hjelpe hans sjel. —

Også fra norsk grunn kjennes et lignende runedokument. Det er den monumentale billedsten fra Dynna i Gran på Hadeland, fra ca. 1050, nu i Universitetets oldsaksamling. Den bærer innskriften: «Gunnvor, Trydriks datter, *gjorde bro* efter Astrid sin datter; hun var hendigste mø på Hadeland». —

Dette «å gjøre bro» hadde dengang en mere omfattende betydning enn nu. Uttrykket kunde brukes om enhver utbygning av en vei. Man slo broer over små elver og smale sund, sikkert ganske enkle trekonstruksjoner, som vi ennu kan finne dem på bygden den dag i dag. Og enhver fylling som tjente til å gjøre veien fremkommelig, først og fremst over myrlendt terreng, blev kalt en bro. Man taler således om risbroer, kavlbroyer, stenbroer. Risbroen var jo det enkleste. På særlig trafikerte veier blev den dog neppe brukt. Mens det gamle Langstræti, hvor det passerte tvers over den nuværende Kongens gate, var brolagt med kavl, har vi lengere nede, i strøket om Rådhuset, det gamle *Saurblið*, hvor terrenget var meget fuktig, funnet mange spor efter risbrolegning; det må særlig ha vært i gårdsrummene og i smugene gårdene imellem. Hvor det gjaldt å føre en hovedvei frem over sumpig terreng, er det dog først og fremst kavlbroyen som har måttet gjøre tjeneste, og de rester av eldgammel kavlbroylegning som mange steder kan påvises i vårt land, vil kunne hjelpe oss til å rekonstruere våre eldste ferdssveier. Stenbroen, den som det blev lagt mest arbeide i, og som kunde trekke sig som en lav demning gjennom terrenget, er visstnok bare blitt anvendt i de mere bebyggede strøk. Slike «brolagte veier» fra oldtiden har man kunnet påvise rester av mange steder

*) Således bestemmer Gulatingsloven at alle hovedveier skal bibeholdes der hvor de hadde ligget fra gammel tid.

i det nordenfjelske, og gårdnavn som *Stenbro* (*Steinbru*) som vi har flere av her i landet, således ett i Soknedalen, behøver ikke alltid å referere sig til en bro over en elv.

Man kan spekulere på hvad slags «bro» det er som det tales om på runestenene, og som det fremholdes som en så fortjenstfull handling å ha fått i stand at den formelig må ha vært omgitt av en viss religiøs nimbus. De lokale forhold ved Ramsund viser at det her må dreie sig om en virkelig bro; i enkelte andre tilfeller må vi visstnok tenke på «stenbroer», som sikkert har krevet adskillig arbeide og bekostning. Utenkelig er det heller ikke at disse broer kan ha ført til særlig hellige steder, i hedendommen gravplasser og i den kristne tid kirker og valfartssteder. Hvor vi her i det nordenfjelske har funnet slike «brolagte veier» fra oldtiden, har de gjerne ført til gravplasser eller forbundet gravhauger med hverandre.

En av de svenske ynglingekonger, Anund Yngvarsson (ca. 630?), er gått over i historien som den store veibryter. Om ham fortelles det at han lot rydde store skogstrekninger og gjøre vei gjennom ødemarkene. Derfor blev han kalt Braut-Anund, av *braut* (av *brjóta*), som betyr en banet vei.

II.

Å klarlegge de gamle ferdssveier og deres alder, hvad enten det gjelder de store hovedveier eller de mere lokale bygdeveier, er en ikke uviktig historisk oppgave. For bosetningshistorien er det av fundamental betydning. Veiene er årer i folkets levende organisme. Men, som vi har hørt, deres forløp har ikke alltid vært det samme som nu, og særlig har de siste 50 år sett store forandringer. I de fleste bygder er «gammelveien» nu blitt et historisk begrep, og den yngre generasjon kjenner knapt dens eksistens. Men bak «gammelveien» igjen trekker sig ennu eldre veilinjer, som forlenget er sunket ned i glemselens mørke og bare ad forskningens vei atter kan bringes for dagen.

De gamle ferdssveiers forløp var betinget av to hovedhensyn, terrenget og bebyggelsen. De måtte såvidt mulig føres over tørt og oversiktig lende, og utenfor bygdene finner vi dem derfor ofte oppe i fjellet, langs rygger og tørre rabber. Nede i bygdene fulgte de gjerne de tørre midtlier, hvor vi fra alders tid har den eldste

bosetning. Rydningen av dalbunnen er et sekundært trekk, skjønt vi også her kan finne gårder som må være ryddet allerede forholdsvis tidlig i hedendommen. Disse dalgårdene ligger gjerne på små isolerte høidedrag, de karakteristiske trønderske «holer». Mellom de enkelte grender kunde veien stige høit op i åsene, f. eks. den gamle vei over Gjevingåsen. Et typisk trekk i de trønderske dalførers fysiognomi er terrassene, den ene over den annen, dannet i postglacial tid under isavsmeltingen og landets heving. De høiere liggende terrasser er av den største betydning i trøndersk bosetningshistorie. Det er her vi oppe i dalene finner de første spor av mennesket. Det er også her vi må søke de eldste veiforbindelser.

De gamle veier ligger således gjennomgående i et høiere nivå enn de nye. De fulgte terrenget, bakke op og bakke ned. Veien fra Trondhjem til det sønnenfjelske steg bratt op Steinberget og fulgte Byåsen. Veien til Tilder og Klebu gikk over Gløshaugen og Nardoterrassen; Valan var dengang en myrlendt flate.

For den som interesserer sig for de gamle veiers forløp, står der flere kilder åpne når det gjelder de senere århundreder, dels den muntlige tradisjon og dels gamle karter og andre litterære dokumenter. Men større er vanskelighetene når det gjelder å klarlegge ferdssveiene i oldtiden, og den efterfølgende middelalder. Men heller ikke her står vi helt fast. Dels kan vi ikke sjelden trekke slutninger tilbake fra en senere tids forhold, og dels har vi en meget viktig kilde til rekonstruksjon av oldtidens veier, nemlig oldtidsminnene, gravhauger, bautastener, helleristninger, bygdeborger m. m. Stedsnavn kan dessuten gi visse holdepunkter, og med noen øvelse vil man også kunne være i stand til å følge en næsten helt igjengrodd oldtidsvei i selve terrenget.

Den danske arkeolog Sophus Müller var den første som i 1897 antydte hvordan man ved hjelp av gravhaugene kunde påvise veilinjer fra oldtiden. Senere, i 1904, utdypet han denne tanke i en avhandling om «Vei og Bygd i Sten- og Bronzealderen». De senere forskninger har godtgjort riktigheten av dette, og her i Trøndelagen er det påtagelig hvordan gravminnene kan markere oldtidens ferdsslinjer. Skikken er ikke spesiell nordisk, men mulig fellesindogermansk. Grunntanken må være at man hedret de døde ved å la dem hvile der hvor de levende ferdedes. Bekjent er jo gravmo-

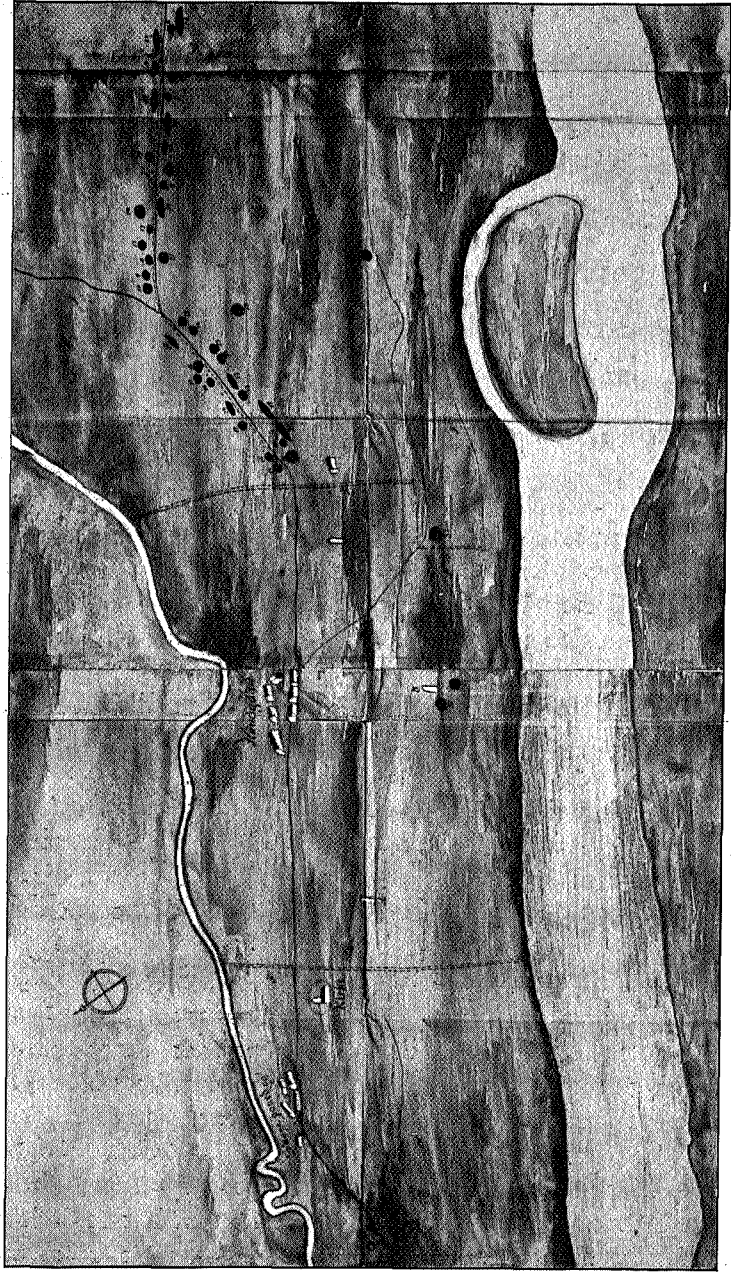


Fig. 2. *Hunn i Namdalen. Vei med gravhauger langs begge sider. Efter G. Schønning 1774.*

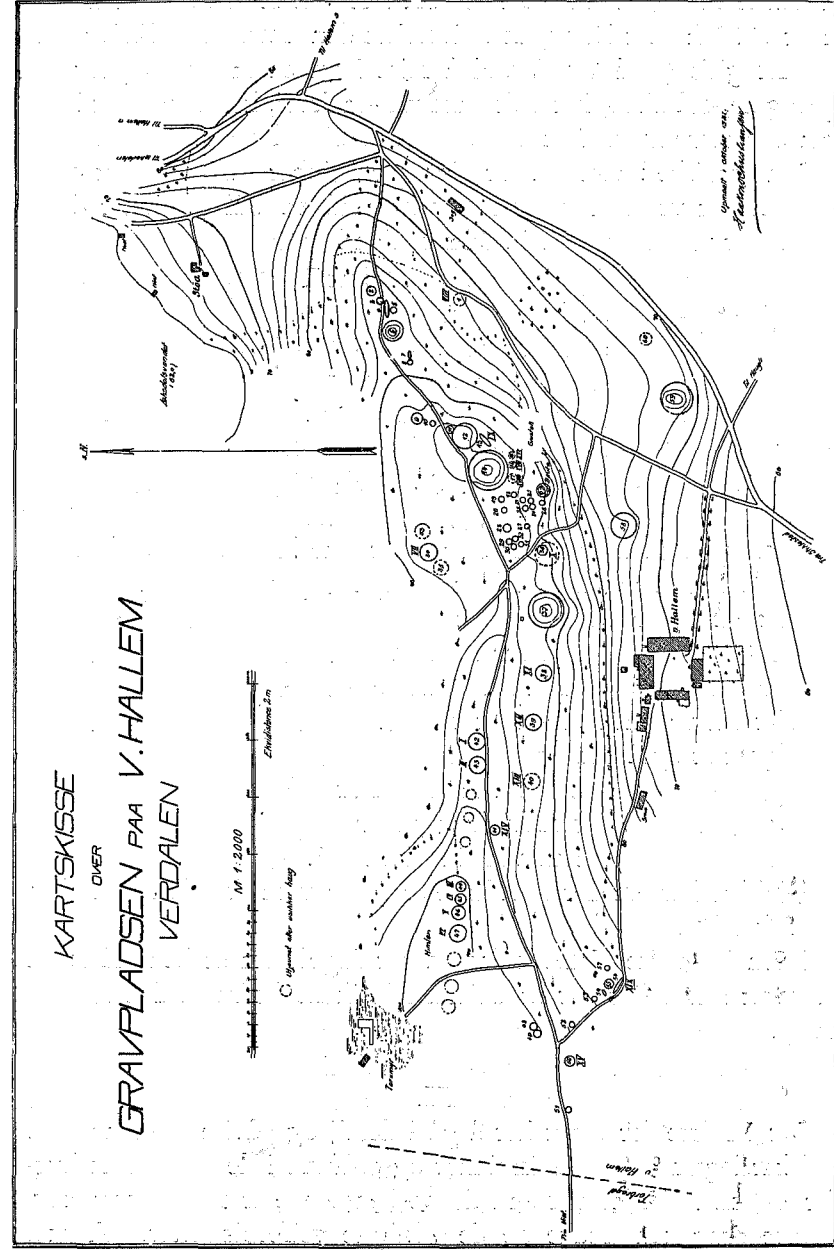


Fig. 3. *Hallem i Verdaalen med gravhauger langs en gammel vei.*

numentene langs Via Appia utenfor Rom. Ennu så sent som omkring 1300 hedret Bolognas universitet den rettslærde Rolandino de Passegiris (død 1300) ved å reise ham en monumentgrav på åpen gate, «så alle», heter det, «som kom forbi, kunde minnes ham som den store mann han var».

Den psykiske bakgrunn for disse gravminner ved veiene er også for Nordens vedkommende litterært bevidnet. Således heter det i en hedensk runeinnskrift i Södermanland:

StyrlaugR auk HolmbR
 stæina ræistu
 at bróðr sina
 brautu næsta
 þæir andaðis
 í Austrvegi,
 þorkell auk Stýrbiarn
 þægnar góðir.

(Styrlaug og Holm reiste stener for sine brødre *tett ved veien*. De døde i østerveg, Thorkel og Styrbjørn, gode krigere).

Eller på en sten i Uppland:

Hir man stanta
 stain nær brautu.

(Her mon stande sten nær veien).

Bekjent er også strofen i Håvamål:

Sjaldan bautasteinar
 standa brautu nær
 nema reisi niðr at nið.

(Sjelden bautastener stander *nær veien* uten frende reiser dem efter frende).

I den islandske Vatnsdoelasaga ber Ingolf om at han måtte bli begravet *nær veien* for at «Vatnsdalspikene bedre skulde minnes ham».

III.

Det vil føre for langt her å gå i detalj og påvise hvordan man ved kartlegning av oldtidsminner og oldfund i de trønderske bygder, f. eks. i Verdalen, som i denne henseende er meget instruktiv, i store drag kan trekke op de viktigste veiforbindelser. Vi skal

bare til slutt opholde oss litt ved de hovedveier som fra det sønnfjelske og fra Sverige førte over til Trondhjem og Trøndelagen, de veier som f. eks. pilegrimmene fulgte i middelalderen.

Fra Trøndelagen førte der fra eldgammel tid vei både op gjennom Gudbrandsdalen og Østerdalen; den gjennom Østerdalen forbandt også Sydsverige med det nordenfjelske, og ad denne vandret de sydsvenske pilegrimmer. Den eldste og viktigste av disse veier tør dog sikkert ha vært veien gjennom Gudbrandsdalen som forbandt Oplandene med Trøndelagen, og det er utvilsomt ad denne vi må søke de kulturinnslag fra Østlandet og Sydskandinavia som kan påvises allerede i bronsealder og yngre stenalder.

Denne vei førte til *Dovre* øverst i dalen, opprinnelig navnet på en stor gård *Dofrar* (flertallsord), men senere gikk det over til bygden, da kirken blev lagt på gårdens grunn. I nærheten ligger den gamle kongsgård *Tofte*, hvor Håkon Håkonsson bygget et kapell, og hvor der fra alders tid og helt til nutiden har vært hvileplass og gjestgiveri. Herfra tok veien fjellet fatt, det fjell som efter gård- og bygdenavnet *Dovre* er blitt kalt *Dovre fjell* (*Dofrafjall*), — *Dovre* alene som navn på fjellet er i virkeligheten uriktig. Mens den nyere vei for ikke å si jernbanen går i en stor krok om Domås, gikk den gamle vei fra *Tofte* eller *Toftemoen* rett op gjennom skogen og fjellet og stevnet mot *Hjerkinn* visstnok i hovedtrekk ad den samme veilinjje som den dag i dag. En hvileplass må der ha vært underveis, antagelig på samme sted hvor statens fjellstue *Fokkstuen* (*Fokkstugu*) i en senere tid blev anlagt. Av statens fjellstuer på *Dovre* er *Hjerkinn* langt den eldste. *Hjerkinn* har fra oldtids dager vært et knutepunkt. Her møttes, som vi straks skal komme tilbake til, veiene gjennom Gudbrandsdalen og Østerdalen. Her lå der i middelalderen en kirke, og det er visstnok også her at kong Øystein Magnussøn lot opføre et herberge. *Hjerkinn* nevnes første gang i Sverres saga 1182. De øvrige fjellstuer på *Dovre* er yngre; den eldste av dem er mulig *Drivstuen*, mens *Kongsvoll* og *Fokkstuen* skriver sig fra en forholdsvis sen tid. Mens veien fra *Hjerkinn* og over til *Opdal* nu fører ned gjennom *Drivdalen* forbi *Kongsvoll* og *Drivstuen*, kan det være grunn til å tro at den i oldtiden og eldre middelalder fulgte et litt østligere dalføre, *Vinstradalen*, hvor der har vært eldgammel ferdsselsvei over fra

Foldalen, og som i sin øvre del kalles Drotningdalen efter et gammelt sagn om at dronning Margretha i sin tid skal ha fart denne vei. Vinstradalen kommer ned i Opdal ved Rise, og her hvor bygden åpner sig ved dalmuningen, har der ligget en overmåte stor gravplass fra oldtiden, som det nu bare er rester igjen av. De mange fund som i tidenes løp er gjort her, viser at denne gravplass har vært brukt fra det 5. årh. e. Kr. og ned til hedendommens slutning.

Veien gjennom Østerdalen gikk ikke som nu langs Glåma, men gjennom Rendalen og Tyllidalen til Tynnset. Herfra har der fra eldgammel tid sikkert gått vei over til Ålen og over Kvikne til Orkedalen. Disse veier førte imidlertid gjennom store skogstrekninger og representerer neppe de eldste veier over fra Østerdalen til Trøndelagen. Man undgikk gjerne de store skoger og søkte i steden op på fjellet, som dengang, i veienes barndomstid, bandt bygder og landsdeler sammen, mens skogene skilte. I en nylig utkommen, meget interessant avhandling i tidsskriftet «Namn och Bygd» søker den svenske professor Bengt Hesselman å vise, at den eldste vei fulgte en gammel fjellvei fra Tyllidalen langs sydsiden av Trondfjellet og rett vestover til den eldgamle gård Steien i Lille-Elvedalen (eldste kjente form 1381 *Steig* av verbet *ståga*, sml. *Steigen* i Nordland og *Steig* i Fron i Gudbrandsdalen). Fra Steien fører så videre en eldgammel kjent vei opover Foldalen til Hjerkin, hvor den altså støter sammen med Dovreveien. Her på Hjerkin møttes således ferdefolket til Trøndelagen både fra Gudbrandsdalen og Østerdalen.

Såvel Tynnset som Lille-Elvedalen hørte i gammel tid til Trøndelagen eller *Trondheimen* som jo var landsdelens eldste navn. Her, ved grensen mot det gamle Trondheimen, løfter det bekjente *Trondfjellet* eller *Tromn* som det gjerne kalles, sine mektige masser synlig viden om. Også der hvor Dovreveien fra syd fører mot Opdal, den første trønderske bygd, har man et Trondfjell på den vestre side av dalen, rett overfor Rise. Det samme fjellnavn møter oss også ved gamle fjelloverganger fra Herjedalen og Jemtland til Trøndelagen i formene *Trondfjäll* og *Trundhatt*. At *Trundhatt* i Herjedalen har *u*, stemmer med at Trondhjems navn her uttales *Trunhem* eller *Trunnjem*.

Som vaktposter ved eldgamle tilganger til *Trondheimen* står så-

ledes en rekke fjell med *Trond* i sitt navn. Noen sikker forklaring til disse fjellnavn har ikke foreligget. Den mest sannsynlige tolkning for de to norske navns vedkommende har vært den at de er identisk med et eldgammelt ord i oldnorsk *Þróndr*, som betyr en galt. Dyrenavn som fjellnavn er jo meget almindelig. I nordre Østerdalen har vi f. eks. fjellet *Havern*, et navn som betyr «Bukken», ganske som det bekjente fjellnavn *Ruten*.

Nu fremsetter imidlertid professor Hesselman en ny og meget interessant tolkning. Det er den at *Trond* som navn på disse grensefjell mot Trøndelagen er identisk med selve det *Trond-*, som vi har i Trondheimen. *Tromn* i Østerdalen oversetter han således bent frem med «trøndern». Her, ved grensen for Trøndelagen står *Tromn* «på vakt vid ingången till sitt rike», som han sier.

Det er høi flukt i denne tanke, og forklaringen er bestikkende. Mulig er den også riktig. *Helt* overbevist for de to norske navns vedkommende føler dog nedskriveren herav sig ennu ikke. —

Forbindelsen mellem den østre og vestre del av den skandinaviske halvø må være åpnet langt tilbake i oldtiden, lenge før riksdannelsens tid. I 1699 nevnes 25 veilinjer mellem Norge og Sverige, og 8 av dem var i det nordenfjelske. Mange, ja visstnok de fleste av disse veier må skrive sig helt fra hedendommen. Eldgammel er forbindelsen mellem Jemtland og Trøndelagen gjennom Verdalen. Det var sjøen som trakk jemtene ned i Trøndelagen, og deres ferd blev årvis. Vestover førte jemtene skinn og jern, og tilbake drog de med korn, salt, øl og andre varer. Denne ferdsel fikk snart to hovedstasjoner, Levanger ved sjøen i vest og Frösön ved Östersund i øst. Veien førte langs sydsiden av Verdalen, over Sul som øverste gård. Det var denne vei Skalde-Rafn og Gunnlaug fulgte i 1013 på den ferd som skulde bli så skjebnesvanger for dem begge, og det var som bekjent over Sul Olav den hellige søkte ned i Trøndelagen 17 år efter. Veien vestover fra *Sul* må i den eldste tid ha gått oppe i fjellet på nordsiden av Inna, og den er kommen ned i bygden ved Garnes og Molda. På begge disse gårder, særlig på Molda, finnes der større gravsamlinger, hvorav den på Molda nylig er kartlagt. Så tok veien over elven og op til den historisk bekjente gård *Steine*. Her blev der på toppen av den høie åsen ovenfor gården, Steinsvettaberget, for noen år siden opdaget en

bygdeborg, som må være eldre enn vikingetiden. Det kan ikke være tvil om at det er de samme strategiske hensyn, nemlig den å sperre veien fra Sverige, som både førte til anlegget av bygdeborgen og i det 17. årh. til anlegget av Steine skanser, de siste på gamle elveterrasser ved foten av åsen. Således vidner bygdeborgen på Steine om at svenskeveien over Sul taper sig i oldtids mørke.

Veien gjennom Verdalen må til alle tider, helt fra hedendommen, ha vært en typisk handelsvei og en vei av politisk betydning, fordi den knyttet landsdelene sammen.

Neppe noen av de andre veier som forbandt Sverige med Trøndelagen tør sies å ha hatt den samme betydning, skjønt de sikkert er gamle nok. Eldst kanskje av alle disse forbindelsesveier er den direkte vei gjennom Stjørdalen og fra Merakerbygden over fjellet gjennom Skurdalsporten til Dufved i Jemtland. Denne vei tør være åpnet allerede i bronsealderen om ikke ennu tidligere. Mot en sådan slutning peker nemlig den lange rekke av helleristninger av bronsealders karakter som trekker sig som en bord langs Stjørdalens nordside og langt op i Hegra, og som åpenbart har sammenheng med de upplandske ristninger. Denne vei har vi begynt å kunne følge også i Meraker etter nylig opdagede gravhauger.

Fra Meraker av og sydover har vi en rekke gamle gjennomgangsveier fra Sverige til Trøndelagen. Vi skal bare nevne dem; det vil føre for langt her å gå nærmere inn på dette interessante emne. Således førte en vei gjennom *Ekorrdøra* til *Nedalen* og derfra til *Stuesjøen*. Noen betydning utenfor den rent lokale har denne vei neppe hatt. Fra *Ljungdalen* i Jemtland gikk en vei gjennom nordre Skardør til Stugudal og derfra videre til Tydalen og Selbu. Her drog generalmajor *von Howen* i 1676 med sine tropper. Fra Ljusna og Funäsdalen i Herjedalen gikk den gamle Herjedalsveien inn i Norge under Haftorstøten, langs østsiden av *Vigelsjøen* og forbi Møsjøen til Stugudal. Her drog generalleitnant *Sparre* i 1678 med 1200 mann til fots og til hest og 5 kanoner; han fortsatte imidlertid til Ålen og Røros. Som et minne om denne gamle vei tør vi opfatte et fund fra en lappisk barnegrav som blev gjort i 1915 i en ur på vestsiden av Møsjøen. Graven tør dateres til 1600-tallet og er den sydligste hittil kjente lappegrav fra utmark her i landet. En annen og viktigere vei fra Funäsdalen gikk litt lengere syd over

Rutenfjell («Bukken») til Brekken og derfra videre til Ålen og Røros. Denne vei må sikkert være eldgammel og langs den grupperer sig en rekke oldfund helt fra stenalderen. Det var ad denne vei den svenske generalmajor *Planting* i 1679 drog med 3000 mann til fots og til hest. Da han ingen motstand fant i Brekken, rykket han like mot Røros, brente verket og fortsatte til Ålen. Ennu kan nevnes en gammel vei over Vigelfjellet til Feragen og derfra direkte til Røros og en vei fra Sillesdal i Helsingland og ytre Herjedalen over Skjorkefjell til Røros. —

For ferdesfolket på de viktigste hovedveier blev det meget tidlig, ialfall allerede i middelalderen, opprettet herberger. Disse blev i den eldste tid kalt «sålhus» eller «sælehus», hvor man kunde finne ly og være over om natten. Det var et slikt sælehus kong Øystein (d. 1123) opprettet på Dovrefjell, og han gav gods til vedlikeholdet. En sådan handling blev betraktet som kirkelig fortjenstfull; derfor blev huset også kalt «sælehus», d. v. s. et hus som man bygger til sin sjels frelse. Årsaken hertil er vel igjen den at disse sælehus fortrinnsvis blev reist ved de gamle pilegrimsveier. Allerede i den eldre Gulatingslov finner vi en bestemmelse om slike sælehus. Det heter her: «Til sælehusenes bruk har alle like rett. Nu er det vel, om alle kan være inne med deres saker. Men kan dette ikke skje for trengsels skyld, skal de bære sakene ut. Da er det vel, om de har rum selv, og de skal alle være inne, hvis enhver av dem kan få rum til å sitte. Har noen vært der tre netter uten nødvendighet, skal de gå ut, eller de skal ved loddkastning la en mann gå ut. Da er det vel, om den som loddet treffer, går ut; ellers felles han til å bøte ranbaug*), og man skal betale full mannsbot for den som har rett til å være inne, om de dør ute. Hvis folk holder til i sælehus og det brenner op, da innestår alle de som var derinne, for huset».

I erkebiskop Aslak Bolts jordebok omtales et sælehus nede ved sjøen på *Fånes* på Frosta.

Også i gårdsnavnene er minnet om disse sælehus ikke så sjelden bevart. Her skal bare nevnes *Solhus* i Orkedalen, som ligger ved en gammel hovedvei og nær et overfartssted over elven, som ofte måtte være ufarbar.

*) Bot som skulde betales til kongen av den som hadde gjort sig skyldig i ran.

Et visstnok yngre navn på herberge ved en gammel ferdselsvei, men dog sikkert middelaldersk, er «*stugu*», som er bevart i en rekke meget kjente gårdnavn. På Dovre har vi således *Fokkstuen* (utt. Fokkstugu) og *Drivstuen* (utt. Drisstu), midt på Opdalsskogen ligger *Stuen* (utt. Stogo). På Lesjeskogen ligger *Stueflåten*. På fjellet mellom Trøndelagen og Jemtland fra Verdalen til Åre har vi som bekjent *Sulstuen* (utt. Sulstugu) og *Kongstuen*, på svensk side *Skalstugan* og *Medstugan*. Hit hører mulig også *Stugudal* i Tydalen.

Til grunn for disse *stugu*-navn ligger vel et eldre *sålustofa*, en yngre pendant til *sålubus*. Forskjellen i navneformen er mulig av kulturell art, idet vi med *sålubus* må tenke oss en meget enkel årestue, mens benevnelsen *stofa* (*stugu*) av rent sproglige grunner tør henge sammen med innførelsen av ovnen. Det var som bekjent Olav Kyrre (1067—1093), som efter Snorre innførte de første ovner her i landet, selvfølgelig av sten.

Av middelaldersk opprinnelse som navn på herberger er også *taferni*, *tafernishús*, senere *tavern* av det latinske ord *taberna*. «På landet skal være *tafernishús* ved hver hel dagsreise», heter det i en retterbot fra 1303. Også dette ord er bevart i gamle gårdnavn, således i *Tavergaren* i Halså, Nordmøre. Et gammel vertshus i byen Trondhjem var som bekjent *Tavern* på Brattøren, en gård som jo ennå eksisterer og visstnok nu er en av byens aller eldste trebygninger.

Derimot er ordet *kro* som navn på vertshus og herberger sikkert av etterreformatorisk opprinnelse, vel innkommen gjennom forbindelse med Danmark. Det er bevart i ikke så få gårdnavn i Trøndelagen i formen *Kroen*.

Disse og mange andre sproglige minner om de gamle ferdselsveier vil kunne være oss til betydelig hjelp ved rekonstruksjonen av disse veier. —

Som tidens rastløse jag helt har lagt beslag på de *nye* veier, hvor automobilene nu fører sceptret, og en stakkars fotgjenger føler sig fremmed og liten og knapt får fylle sine lunger med Vårherres friske luft, i samme grad har den *gamle* vei vunnet i charme og poesi som den smyger sig op til landskapet og følger alle dets luner. For kulturhistorikeren er den *gamle* vei langt å foretrekke, for det er

her vi finner de gamle kulturminner. Den har også funnet sine diktere. Således synger Theodor Caspari i sin hymne til «Gammelveien»:

«Der lunter en vei saa trut avsted
opunder de gamle gaarde,
den kaver sig bakke op og ned
og lægger sig sindig fore. —
En mosegraa kar som regner i mil
og prater om gamle skifter
og hilser Guds fred og tar sig en hvil,
hvor græsset for vinden vifter».

Og i et nettop utkommet hefte (1930) av tidsskriftet «Jämten», Östersund, finner vi følgende skjønne dikt, signert «Kilian»:

DEN GAMLA VÄGEN

I

Jag minns den gamla vägen väl
ifrån min barndoms tid.
Jag gick den mången sommardag
i stilla ro och frid.
Den gick i krokar, upp och ner,
och den var trång och smal
och skuggades av gran och tall
och vide, björk och al.

Och den var mjuk av gammalt barr
och höstens fallna löv,
och den var trampad hundra år
av djurens hov och klöv.
I dalen, mellan hjulens spår,
jag slätterblommen såg,
men över backens sten och grus
linneans matta låg.

Där doftade av skogsviol,
 av mossor och av bärr,
 och bromsen surrade sin sång
 bortöver myrens starr.
 Där hördes skällor långt ifrån
 och bäckens stilla brus —
 allt var så rofullt och så tryggt
 som i ett bommat hus.

Där kunde jag i drömmar gå,
 ty där fick själen ro.
 och åkte där en bonde fram
 han sade gärna: ptro!
 och stannade sin bruna märr
 och bjöd mig åka med
 och talade om bygdens nytt
 på gammal bondesed.

II

Så kom då den nya tiden
 så brådslande radikal.
 En bredare väg nu byggdes,
 så rak som en lineal.

Och bygdens befolkning färdas
 i kärror från Dodge och Ford,
 ty tidens lösen är brådska
 med alltjämt nya rekord.

Nu får man ei gå och drömma
 i blomdoft, blygsam och fin,
 men ha sine sinnen spända
 i lukt av gas och bensin.

Det ryker som ur en krater,
 där folket nu åker fram,
 och blommornas färger smutsas,
 och skogen blir grå av damm.

Jag lever väl med i tiden.
 och åker vel stundom bil,
 men känner mig ofta som främling
 och har ej den rätta stil.

När ungdomsminnena komma
 och tala om tider, som flytt,
 då söker jag upp den gamla
 och krokiga vägen på nytt.

Kilian.