

Fagrapport kulturarv

Rv. 41 Søre Herefoss – Hynnekleiv
detaljreguleringsplan



Prosjekt: Rv 41 Søre Herefoss-Hynnekleiv
Prosjektnummer: 10225918
Kunde: Statens vegvesen
Dato: 18.03.2022
Opprettet av: Ingrid Rekkavik
Dokumentreferanse \\nokrsfs002\oppdrag\32715\10225918_rv_41\
000\06 dokumenter\32
kulturmiljø\arkiv\fangrapport
kulturav_ferdig.docx

Innholdsfortegnelse

1	Innledning	4
2	Kulturhistorisk riss	5
3	Kulturminner og -miljøer langs Rv. 41	7
3.1	Parsell 1: Søre Herefoss – Engebu	7
3.1.1	Nyere tids kulturminner	7
3.1.2	Fornminner	7
3.1.3	Tiltakets virkning.....	7
3.2	Parsell 2: Askeåna – Smedbakken	8
3.2.1	Nyere tids kulturminner	8
3.2.2	Fornminner	9
3.2.3	Tiltakets virkning.....	9
3.3	Parsell 3: Herefoss – Gauslå.....	10
3.3.1	Nyere tids kulturminner	10
3.3.2	Fornminner	14
3.3.3	Tiltakets virkning.....	14
4	Sammendrag	15
4.1	Undersøkelsesplikten	15
5	Kilder	16

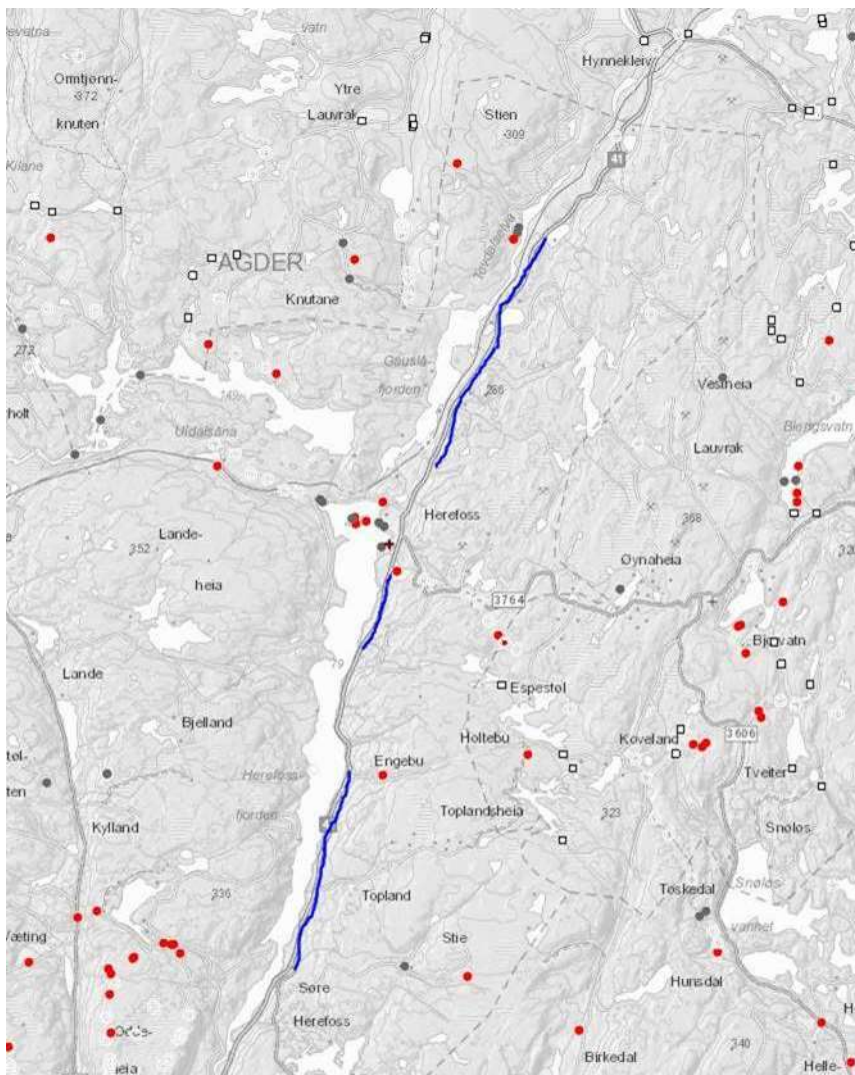
1 Innledning

Statens Vegvesen skal utbedre tre parseller av Rv. 41 mellom Birkeland og Hynnekleiv i Birkenes kommune, som per i dag ikke har gul midtlinje. Ny vegtrasé vil i hovedsak følge eksisterende veg med nødvendige justeringer. De tre delstrekningene planlegges som «øvrige hovedveger» (Hø1), med tverrprofil Hø1, 2-feltsveg, og vegbredde 7,5 m.

De tre delstrekningene er:

- Søre Herefoss – Engebu (Støa), ca. 3,3 km
- Askeåna – Smedbakken, ca. 1 km
- Herefoss (kryss Stasjonsbyen) – Gauslå, ca. 4,2 km

Denne fagrapporten er utarbeidet for å se nærmere på kulturminner og kulturmiljø langs parsellene, og mulige konsekvenser av tiltaket. Befaring for fagtema kulturarv ble utført den 16. november 2021.



Figur 1-1 Illustrasjon som viser den omtrentlige utstrekningen og lokasjonen til prosjektet.

2 Kulturhistorisk riss

Rv. 41 går nord-sør gjennom et smalt dalføre, og følger Tovdalsvassdraget gjennom Birkenes kommune.

Jakt, fangst og fiske har vært de viktigste næringene i de indre fjordbygdene i Agder i lang tid, også etter at jordbruket fikk fotfeste ellers i landet og langs Agderkysten. Det er gjort få funn fra steinalder langs elvene i Aust-Agder, men det er funnet syv steinalderlokaliteter i nordre ende av Herefossfjorden. En kan anta at det kom fast bosetning langs Tovdalsvassdraget først i eldre jernalder, og at de eldste faste gårdsbosetningene langs Rv. 41 fra Søre Herefoss til Hynnekleiv er etablert senere i yngre jernalder (Lindblom 1982, Herefoss 1988:22, Askeladden).

Funnfattigheten i området kan dels skyldes at området er lite undersøkt, men det er likevel rimelig å anta, ut fra områdets forutsetninger, at potensialet for funn av ikke-kjente automatisk fredete kulturminner langs Rv. 41 er forholdsvis lavt.

Jordbruk og skogdrift har gjennom tidene vært viktige næringer i Birkenes, særlig i de spredtbygde nordre delene av kommunen, og Birkenes er fortsatt en viktig skogbrukskommune. I Tovdalselva skal det ha foregått fløtning av tømmer siden 1300-tallet (Dolven 1975:325). Tømmeret ble fraktet ut mot kystbyene og eksportert til blant annet Holland og England, og var viktig for folk i bygdene som en måte å sikre midler til å betale skatt og andre utgifter. Bønder i området var lenge pålagt å levere trekull til jernverket Froland Verk, som ble opprettet i 1763 (Herefoss 1988:84, Dolven 1975:224). En stor del av både tidligere og nåværende industri i Birkenes er tilknyttet sagbruk og trevarehandel. Tømmerfløtningen i Birkenes holdt seg til langt ut på 1900-tallet og videre etter krigen, selv om det etter hvert ble vanligere å kjøre tømmeret frem til lasteplasser ved jernbanen.

Det skal ha gått en hovedvei/vanlig gårdsvei fra Birkeland til Rislå, som gikk fra grend til grend oppover dalen, og hvor det var mulig å kjøre med vogn tidlig på 1800-tallet. Folk som kom nordfra og fra Herefoss skal ha kommet ridende dit, og lånt vogner på Rislå (Dolven, 1975:310). Det ble derfor diskutert planer om å bygge ut en sambandsvei opp til Hynnekleiv allerede fra 1845, og i 1872 ble planene tatt inn i den offentlige veiplanen. Arbeidet gikk trått grunnet mangel på bevilgninger. Veien fra Birkeland til Søre Herefoss ble først ferdig i 1904 (Dolven 1975:311, Herefoss 1981:308). I stor grad var det nok fjorden som ble nyttet som ferdselsveg videre mot Herefoss og Gauslå.

Vegen videre mellom Søre Herefoss og Herefoss ble utbygd mellom 1918 og 1926, mens strekningen frem til Hynnekleiv ble fullført i 1936 (Herefoss 1988:153), parallelt med bygging av jernbanen.

Etter at jernbanen var kommet til Skien i 1882, begynte diskusjonen om hvor den burde bygges videre mot Sørlandet og Kristiansand. Et av argumentene, som blant annet ble fremført av Engvald Hansen, ordfører i Åmli, var at jernbanen burde samle de indre bygder hvor de ville gi stor nytte for frakt av tømmer. Årsaken var at indre strøk (i motsetning til kysten) verken hadde båtforbindelser eller gode veier. Linjevalget ble fastslått til Hynnekleiv i 1891. Men først i 1907 etter mange års strid ble det besluttet at linjen skulle gå videre om Ogge og Grovane (Dolven 1975:321). Sørlandsbanen ble åpnet på strekningen mellom Hynnekleiv og Herefoss i 1938.



Figur 2-1 Vegbygging Herefoss-Hynnekleiv, 1928. Bildet er hentet fra Herefoss bygdesoge, bd. 2.



Figur 2-2 Gauslå ved Sørlandsbanens åpning i 1938. Fotograf Anders Beer Wilse.

3 Kulturminner og -miljøer langs Rv. 41

3.1 Parsell 1: Søre Herefoss – Engebu

3.1.1 Nyere tids kulturminner

Den første parsellen starter ved gården Åmlid (gnr. 108) ved den sørlige enden av Herefossfjorden. Veggen Birkeland-Herefoss åpnet i 1904, og videre til Herefoss i 1926. Åmlid er en godt bevart grend med mange eldre bygninger og skolehus fra 1800-tallet, men grenden ligger sør for planområdet og vil ikke bli påvirket av tiltaket.

Ifølge Herefoss bygdesoge ble en dam ved Åmlidsund bygget etter 1870 i forbindelse med tømmerfløtningen, men den ble revet alt i 1893 (Dolven 1975:326), og det er uklart nøyaktig hvor denne lå.

I den nordlige enden av parsellen ligger gårdsbruket Støa (bnr. 8) under Engebu (gnr. 103). Støa skal ha blitt ryddet og bebyggt i 1880, av Kristian Andersen (Herefoss 1981:254). Huset (SEFRAK 0928-0203-006) står fremdeles, og virker å være godt ivaretatt med flere opprinnelige detaljer.



Figur 3-3 Støa (gbnr. 103/8). Foto: 16. november 2021, Sweco.

3.1.2 Fornminner

Basert på få kjente funn i nærområdet, samt arkeologisk analyse av landskapet, vurderes potensialet for funn av hittil ukjente automatisk fredete kulturminner som lite til ubetydelig langs denne parsellen.

3.1.3 Tiltakets virkning

Parsell 1 vurderes ikke å ha negativ virkning på kulturminner.



Figur 3-1 Åmlid. Parsellen begynner der lokalvegen møter Riksveien i krysset. Trekanter markerer SEFRAK-registrerte bygninger på Åmlid. Gul trekant tyder eldre enn 1900, rød trekant er eldre enn 1850. Kilde: Askeladden



Figur 3-2 Støa. SEFRAK-registrert bygning fra siste kvartal av 1800-tallet markert med gul trekant. Kilde: Askeladden

Sannsynligheten for funn er svært liten, og størstedelen av arealet som vil bli berørt er allerede forstyrret av moderne inngrep. Ingen SEFRAK-registrerte bygninger langs traséen vil bli påvirket direkte av tiltaket.

3.2 Parsell 2: Askeåna – Smedbakken

3.2.1 Nyere tids kulturminner

Som omtalt i kapittel 2 var det ikke kjørbare vei sørover fra Herefoss før i 1926, men det gikk eldre allfarveier både nord-sør og øst-vest forbi de eldste gårdene, og det fantes både skysstasjon og gjestgiversted nær Herefoss kirke (Herefoss 1988:139). Gamlevegen sørover gikk trolig noe lengre øst opp i terrenget enn dagens Riksvei, men denne er ikke kartlagt. Noen av brukerne langs gamlevegen til Herefoss var fortsatt intakte i 1988 ifølge Herefoss bygdesoge (ibid.:147). Det er trolig disse som synes fortsatt i dag, som en del av ny kulvert til bekken (Figur 3-4).

Ved begynnelsen av parsellen (i sør) ligger gårdsbruket Ytre Slettene (bnr. 8) under Herefoss (gnr. 92). Frem til 1835 var det her en husmannsplass, som da ble skilt ut som eget bruk (Herefoss 1981:88). Opprinnelig stod husene på gården tett ved dagens Riksvei, men disse er borte i dag. En SEFRAK-registrert bygning på gården er registrert som tapt. Det ble bygd nye hus lengre nede mot fjorden etter krigen.

Ved enden av parsellen (i nord) ligger Smedbakken (bnr. 2) under Herefoss. Den blir først nevnt i 1786 som husmannsplass, og som eget bruk i 1821. Den eldre bebyggelsen på Smedbakken er i dag borte, men det er registrert en potetkjeller (SEFRAK 0928-0205-032) i skråningen bak, som skal være fra siste kvartal av 1800-tallet.



Figur 3-7 Karl Theodor Knutson og Inger Børulfsdotter med familie på Smedbakken, c. 1930. Bildet er hentet fra Herefoss bygdesoge, Bd. 1.



Figur 3-4 Bru/kulvert over Askeåna. Eldre brofundament støpt inn. Foto: 12. november 2021, Sweco



Figur 3-5 Ytre Slettene. Grå trekant tyder SEFRAK-registrert bygning som er tapt. Kilde: Askeladden



Figur 3-6 Smedbakken (t.v.) og Levemåten (t.h.). Gul trekant på Smedbakken er en potetkjeller, mens rød trekant er en utløp. Kilde: Askeladden

På plassen *Levemåten* (Heimre Slettene, gbnr. 92/4) finnes i dag en utløe (SEFRAK 0928-0205-028) fra 1800-tallet. Nøyaktigere alder er uviss. Utløa står omtrent 40 meter fra dagens veg, litt oppi skråningen øst for vegen.



Figur 3-8 Utløe på jordet Levemåten, Heimre Slettene.

3.2.2 Fornminner

Basert på få kjente funn i nærområdet, samt arkeologisk analyse av landskapet, er potensialet for funn av hittil ukjente automatisk fredete kulturminner vurdert å være lite til ubetydelig langs denne parsellen.

3.2.3 Tiltakets virkning

Parsell 2 vurderes ikke å ha negativ virkning på kulturminner.

Det vurderes som usannsynlig at det finnes bevarte automatisk fredete kulturminner i området, ettersom området i stor grad alt er utbygd eller på annen måte bearbeidet. Ingen SEFRAK-registrerte bygninger langs traséen vil bli påvirket direkte av tiltaket. Brofundamentene over Askeåna kan bli påvirket, men har ingen vernestatus og er uten opplevelsesverdi slik de fremstår i dag.

Ved planlegging og gjennomføring av tiltaket kan en ta hensyn til SEFRAK-registrerte bygninger ved Smedbakken og Levemåten gjennom å vektlegge tilstrekkelig avstand til kulturminnet.

3.3 Parsell 3: Herefoss – Gauslå

3.3.1 Nyere tids kulturminner

Under arbeidet med Sørlandsbanen fra Hynnekleiv til Herefoss, ble gamlevegen på strekningen samtidig bygd om til vognveg/smål bilveg (Herefoss 1988:147). Etter denne perioden skal det derfor ha vært få gjenværende spor av den eldste vegen mellom Gauslå og Herefoss, ettersom både jernbanelinjen og den nye vognvegen fulgte omtrent samme trasé. Ifølge Birkenes kommunes Temaplan for kulturminner (2020-2028), er den gamle ferdselsvegen mellom Herefoss og Gauslå nedbygd, og finnes ikke lengre.

Ved begynnelsen av parsellen lå det et varp (Askeladden ID 241770) langs gamlevegen, omtrent der jernbanelinjen ligger i dag. Et varp er et kast bestående av stein og kvist som gjennom lange tider er dannet av folk som ferdes forbi, til minne om en ugjerning. Leirkilvarpet var trolig til minne om en mann som falt av hesten og døde i 1789 (Herefoss 1988:135). Varpet er i dag ødelagt, og har ingen vernestatus.

Over Ljosvassbekken kan en se eldre brokar, som trolig stammer fra nyvegen som ble bygd langs jernbanen (jf. figur 3-10). Det er også fine blokksteinsmurer langs Ljosåna. Det er trolig at disse stammer fra perioden da jernbanen og nyvegen ble bygd, dvs. ca. 1927 til 1936.

Ved Sundtjønn dukker det også opp tydelige rester av vei, mellom jernbanen og Rv. 41, i form av markante brokar og oppbygd vei. Restene er synlige fra veien, og kan også sees på LiDAR-skanninger over området, mellom Gauslåfjorden og Sundtjønn (jf. figur 3-11, 3-12 og 3-13). Noe lengre nord kan en også se rester og skilt fra en tidligere jernbaneovergang. Trolig dreier det seg derfor om nyvegen, som ble bygget ut samtidig med jernbanen.



Figur 3-9 Leirkilvarpet (markert med rune-R). Kilde: Askeladden



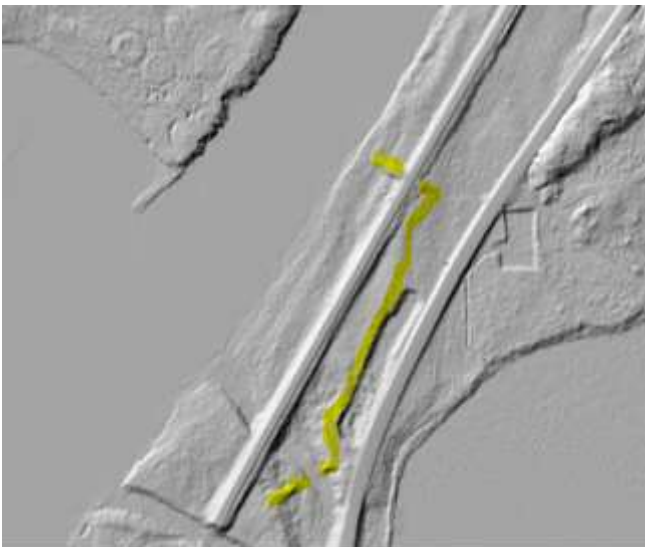
Figur 3-11 Brokar over en bekk, på landstripen mellom Gauslåfjorden og Sundtjønn. Bilderetning V. Foto: 16. november 2021, Sweco.



Figur 3-10. Rv. 41 over bekken fra Ljosåsdaalen, om lag 900 m N for Leirkil. Foto: 12. november, Sweco.



Figur 3-12 Veien er tydelig oppbygd, og ligger mellom dagens Rv. 41 og jernbanelinjen. Bilderetning SV. Foto: 16. november 2021, Sweco.



Figur 3-13 Lidar-skanning over området (Stokkemoen-Sundtjønn) Gul markering viser spor av veien som går langsmed jernbanen.

LiDAR-skanningene viser også at det har vært en rektangulær struktur (ca. 16 x 26 m) med en stikkrenne som går ut i Sundtjønn. Denne har lagt på østsiden av dagens Rv. 41, like ved den nevnte planovergangen. På befaring fremstod strukturen som et avtrykk eller nedgravning i terrenget, med en eller flere oppmurte vegger. Det er usikkert hva dette er, men en mulig tolkning er at det kan ha vært et ishus eller annen type lager med behov for avrenning. Det er nærliggende å tro at denne har vært knyttet til aktiviteter på motsatt side av Gauslåfjorden, på grunn av planovergangen og uregelmessigheter i terrenget på den andre siden. Ved planovergangen kan det for eksempel ha gått en trekkferje. Ut fra sammenhengen er strukturene neppe eldre enn jernbanen.

Gauslå stasjon åpnet i 1938, og lå et stykke sør for Gauslå gård, midt mellom jernbanelinjen og nyvegen. Stasjonsbygningene ble revet i 1983 (Bjerke 2004:243).



Figur 3-14 Gauslå stasjon under bygging, 1930-tallet. Foto: Leif Blackstad/JMF.

Like nord for stasjonen lå Gauslå (bnr. 6), som ble opprettet mot slutten av 1800-tallet. Huset som stod her opprinnelig var betydelig eldre, men ble vedtatt nedbrent på grunn av tuberkulose (Herefoss 1981:585, Fiskaa 1956:405). Det nåværende huset ble derfor oppført i 1927, i reisverk (ibid.:423). Det vurderes som alminnelig forekommende, og til å ha liten kulturhistorisk verdi.



Figur 3-15
Gauslå bnr. 6.
Foto: Google maps

På Sørgarden på Gauslå (bnr. 3) står et hovedhus i 2 ½ etasjer, oppført i 1883 (SEFRAK 0928-0205-008) (ibid.:423). Driftsbygningene, en stor enhetslåve (SEFRAK 0928-0205-009) og et stabbur (SEFRAK 0928-0205-007), ble oppført ca. 1890. Tunet ligger nord for planområdet, og vil derfor ikke bli påvirket av tiltaket.

Enhetslåven ligger tett på veien, og er hensyntatt i forbindelse med planlegging og gjennomføring av tiltak på tilgrensende parsell i nord (jf. reguleringsplan for Rv. 41 Gauslå kleiver, Plan-ID 20170004). Ved behov kan sikringstiltak i SHA-plan videreføres langs denne parsellen.



Figur 3-17 Sørgarden på Gauslå, bnr. 3. Foto: 16. november, Sweco.

På Nordgarden på Gauslå (bnr. 1) er det en SEFRAK-registrert driftsbygning (SEFRAK 0928-0205-006), oppført i tredje kvartal av 1800-tallet, men bygningen er i dag sammenrast og har liten kulturhistorisk verdi. Ellers er det ikke registrert andre eldre bygg på gården. Også Nordgården befinner seg utenfor planområdet.



Figur 3-16 SEFRAK-registrerte bygninger på Nordgarden og Sørgarden på Gauslå. Driftsbygget på Nordgarden er sammenrast.



Figur 3-18 Sammenrast driftsbygning, Nordgarden på Gauslå, bnr. 1. Foto: 16. november, Sweco.

3.3.2 Fornminner

Under arbeidet med jernbanen i 1933 ble det gjort funn av en godt bevart dolk, en såkalt panserstikke fra 1500-tallet på Gauslå, men ukjent nøyaktig hvor (Herefoss 1981:551, Lindblom 1982:72). Det er i senere tid også gjort en rekke funn med metalldetektor på vestsiden av fjorden, som kan dateres til middelalder eller tidligere. Ellers finnes det ingen kjente gravminner eller andre fornminner i nærheten av tiltaket.

Potensialet for funn av automatisk fredete kulturminner langs traséen er vurdert som lite til middels. Ettersom tiltaket i hovedsak følger eksisterende vei, er mengden urørt areal som berøres nokså begrenset.

3.3.3 Tiltakets virkning

Parsell 3 vurderes å ha liten negativ virkning på kulturminner.

Det vurderes som relativt lite sannsynlig at det finnes bevarte automatisk fredete kulturminner i området som blir berørt av tiltaket, ettersom potensialet for funn er lavt, og området i stor grad alt er utbygd eller på annen måte bearbeidet. En bør likevel ta høyde for et mulig krav fra Agder fylkeskommune om arkeologiske registreringer.

Ingen SEFRAK-registrerte bygninger langs traséen vil bli påvirket direkte av tiltaket. Ved planlegging og gjennomføring av tiltaket kan en hensynta eldre bebyggelse, f.eks. gjennom å vektlegge tilstrekkelig avstand (unngå unødvendig nærføring), og sikring etter behov.

Spor etter Nyvegen fra 1927-1936 er synlig flere steder langs veiparsellen. Brokar og blokksteinsmurer fra denne veien vil bli direkte berørt. I området vest/nordvest for Sundtjønn vil tiltaket i stor grad følge eksisterende vei, og dermed i liten grad berøre spor av eldre vei og andre strukturer. Strukturene som blir berørt har ingen vernestatus og lav aldersverdi, men de har likevel noe opplevelsesverdi og kunnskapsverdi. Et mulig skadereduserende tiltak kan

derfor være å foreta en kulturhistorisk dokumentasjon av industrispor ved Sundtjønn og veihistoriske strukturer langs strekningen, før gjennomføring av tiltak.

4 Sammendrag

Denne rapporten er en kulturminnefaglig vurdering av kulturminner og -miljøer som kan bli berørt innenfor tiltaksområdet. Hensikten er å vurdere hvilken påvirkning tiltaket vil ha på disse.

Det er ingen kjente automatisk fredete eller vernede kulturminner langs tiltaket, som vil bli påvirket. Tiltaket vil kunne ha en viss innvirkning på nyere tids kulturminner, verneverdige bygg og kulturlandskap, som redegjort for i kapittel 3. En kan hensynte dette ved nærmere utforming av tiltaket, herunder plassering av evt. anleggs- og riggområder.

En mulig konsekvens av tiltaket vil være at det kan føre til tap eller skader på til nå ukjente arkeologiske kulturminner i grunnen. Basert på kjente funn i området, samt arkeologisk analyse av landskapet, vurderes potensialet for funn av hittil ukjente automatisk fredete kulturminner som lavt de aller fleste steder, men potensialet kan være noe større der hvor en har intakte kulturlandskap.

Tiltaket kan derfor utløse undersøkelsesplikten om arkeologiske registreringer (jf. Kulturminneloven §9). Undersøkelsesplikten gjelder både i områdene som blir berørt av permanente inngrep, og i områder som berøres under anleggsgjennomføring. Det er slik sett en fordel at veitraséene i stor grad følger eksisterende vei og andre allerede forstyrrede områder.

4.1 Undersøkelsesplikten

Agder fylkeskommune har i innspill til oppstart av planarbeid (4. november 2021) uttalt at de ikke kan se noen umiddelbare konflikter med kulturminner, ut fra foreliggende informasjon om tiltaket.

Samtidig vurderte fylkeskommunen at det vil måtte gjennomføres en arkeologisk registrering av planområdet, for å avklare om tiltaket vil være i konflikt med hittil ukjente automatisk fredete kulturminner (undersøkelsesplikten, jf. Kulturminnelovens § 9).

For å avklare undersøkelsesplikten og eventuelle andre kulturminnehensyn, må avdeling for kulturminnevern i fylkeskommunen kontaktes når tiltaket er nærmere bestemt.

5 Kilder

- Askeladden, Riksantikvarens kulturminnedatabase
[<https://ra.asketadden.no>]
- Digitaltmuseum.no
- Temaplan kulturminner 2020-2028. Birkenes kommune
- Bjerke, T. og Holom, F. (2004): *Banedata 2004*. Norsk Jernbaneklubb/Norsk Jernbanemuseum.
- Dolven, Kristian (1975): *Birkenes 3: Arv og vekst: Kulturbind*. Utgitt av Birkenes bygdeboknemnd. [Tilgjengelig fra:
<https://www.nb.no/items/36612c7c8f84271bcf03b5a2d9fc09e2>]
- Fiskaa, H.M. & Myckland, H.F. (1956): *Norges bebyggelse: Sørlige seksjon: Herredsbindet for Aust-Agder: Vestre del*. AS Norsk faglitteratur, C. Reinert, Oslo. Trykket av Dreyer AS, Stavanger.
[Tilgjengelig fra:
<https://www.nb.no/items/b7306508260446b1459c6c559cb2d5ed>]
- Herefoss, Hans (1981): *Herefoss bygdesoge: Bind 1: Heim og ætt*. Utgitt av Herefoss bygdesogenemnd. Naper boktrykkeri, Kragerø.
[Tilgjengelig fra:
<https://www.nb.no/items/7544d6363b877b4dbe7a4f01ea978bd3>]
- Herefoss, Hans (1988): *Herefoss bygdesoge: Bind 2: Bygda og folket*. Utgitt av Herefoss bygdesogenemnd. Birkeland trykkeri, Birkeland.
[Tilgjengelig fra:
<https://www.nb.no/items/412e8396e72eaa718c6bebbe53a39ff2>]
- Lindblom, Inge (1982): *Fornminner i Tovdalsvassdraget, Aust-Agder*. Varia 8. Universitetets Oldsaksamling. [Tilgjengelig fra:
<https://www.nb.no/items/0addfec9c75807d9bb247492084498>]