

Nyutgivelse 2020

LOKALHISTORIE BIRKENES

Hefet var opprinnelig utgitt som et undervisningshefte for skolene i Birkenes kommune. Det er skrevet på nytt og bildene er skannet på nytt.
Red. Per Gunnar Knutson

Skilssteinene på Tveide



Gamle offentlige veier gjennom Birkenes

Tekst: Åsmund Knutson

Forord

Dette heftet er gitt ut i serien Lokale ressurser i undervisningen av Veiledningstjenesten ved Birkenes skolestyrekontor i 1980-åra. Det er foretatt minimalt med endringer, men ordet «veg» er erstatt med «vei», da det er mer vanlig å bruke nå, selv om begge skrivemåter er tillatt. Stedsangivelser er gjengitt med adresser fra Gule Sider i parentes.

PGK

INNHOOLD:

Gamle offentlige veier i Birkenes	s. 4
1. Postveien	s. 4
2. Kongeveien	s. 6
3 Vestlandske Hovedvei	s. 8
Oversiktskart	s.11
Gamle gjennomgangsveier ved Birkenes kirke, kart	s.12
Kongeveien fra Oksebekk til Nyhaven, kart	s.13
Gamle gjennomgangsveier fra Høigilt til Åbål, kart	s.14
Gamle gjennomgangsveier fra Åbål til Drangsholt, kart	s.15

GAMLE OFFENTLIGE VEIER GJENNOM BIRKENES

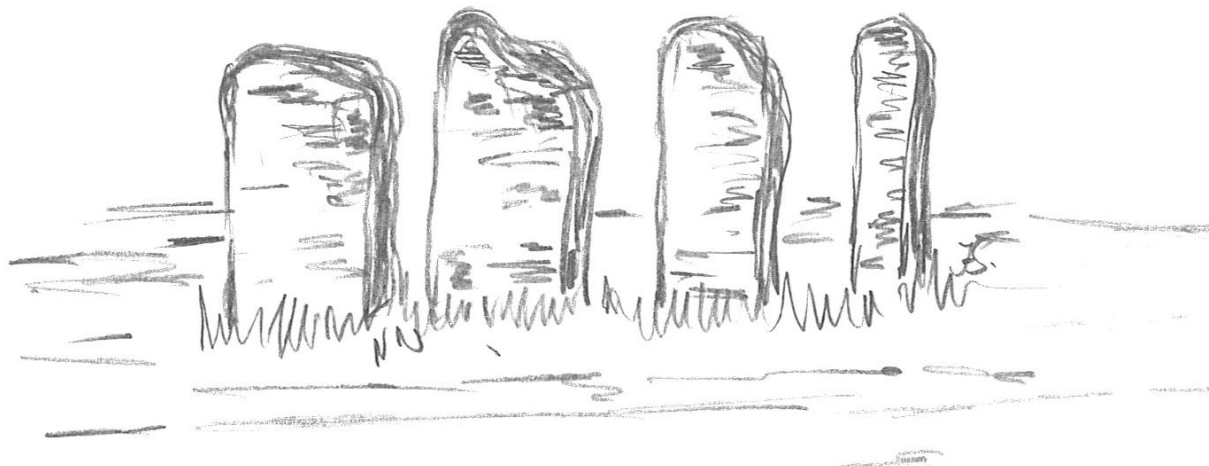
Denne artikkelen gjelder veier som gikk gjennom Birkenes på 1600-, 1700-, og 1800-tallet. De kom inn i kommunen fra Vestre Moland i Modalen og forlot Birkenes ved Grøddum eller Åbål. I gamle dokumenter er de nevnt ved navn som **Postveien**, **Kongeveien** og **Vestlandske Hovedvei**.

1. Postveien

Postveien var den veien postførerene fulgte fra postgård til postgård etter at «Det Norske Postvæsen» var blitt oppretta 17. januar 1647. Det var en fire til seks fot brei ridevei, som kom inn i Birkenes østfra ved Svendsspranget i Modalen og gikk langs østsida av Moelva til Jordbruna. Derfra fortsatte den vestover til Skilssteinene ved Raet på Tveidemoen.

Svendsspranget er etter et sagn det stedet nær grensa mellom Birkenes og Vestre Moland i Modalen, der en riddersvenn hoppa over Moelva med ridderdattera Randi, som han hadde flykta med. Ridderen, som bodde i Torp i Reddal, satte etter de to med sine menn og fikk tak i Randi. Heia på vestsida av Modalen der Randi ble tatt, fikk navnet Randishei.

Skilssteinene er fire store, flate steiner som står rett sør for Tveide stasjon. De er omkring 1,40 m høye over marka, og omkring 35 cm tykke og i gjennomsnitt 90, 120, 85 og 40 cm breie. Før jernbanen ble bygd i 1896, var de om lag 2 m høye over marka. Det står ingen innskrift på steinene, og en vet heller ikke hvorfor de ble reist der, om lag 150 m SV for Skilssteinsheia.



Et sagn forteller at kongen på Eikeland og kongen på Håbesland tretta om byttet mellom eiendommene sine. De møttes på Tveidemoen med sine menn og kom i kamp. Der falt Eikelandskongen. Til minne om striden ble Skilssteinene reist.

Raet er endemorenen etter istida. Det består av 5-6 m høye grus- og rullesteinsrygger og går i en stor bue over nordenden av den flate Tveidemoen.

Postveien gikk på vestsida av Skilssteinene og fortsatte sørvestover Tveidemoen til Skilsvegsletta på sørsida av Raet. Så svingte den mot nordvest og gikk over Raet til Øvre Tveide. Derfra fortsatte den nordvestover forbi Smiefjellet til bortimot Fådabben under Tveideråsen.

Traktene omkring Tveidemoen var i eldre tider gode fangstplasser. Det vitner bl.a. navn som Ulvestua, Rebbåsvollen og Gillarhaugen om. Å «gildre» betyr å sette opp dyrefeller.

På Tveide var det postgård, nevnt i 1663, og lensmann fra 1741.

Fådabben er navnet på en bitteliten tjønn-pytt som ble brukt til å røyte lin og hamp i. En «få» betyr et sted der lin eller hamp blir lagt i bløyt, så trevlene kan bli skilt fra stilkene på disse tekstilplantene.

Fra Fådabben gikk Postveien rett opp den bratte lia til gjelet mellom Tveideråsen og Ramnåsen og fortsatte vestover heia på sørsida av Mollestadtjønna. Så svingte den mot nord forbi Tjønnehaven på vestsida av tjønna og gikk over reset mellom Eilivskås og Moltemyråsen.

Derfra bar det nedover heia gjennom Byttingsdalen langs byttet mellom gårdene Birkenes og Østre Mollestad. Først gikk veien slakt nedover på myrlig skogbunn forbi Snømyr. Så svingte den litt sørover, vekk fra byttestrengen, og fulgte terrenget naturlig nedover bratte lia til Birkenes kirke.

Veien gikk ned bakken nord for der Ragnar Birkenes (Ole Hansen) sitt uthus nå står (Birkenesveien 4), og kryssa den eldgamle veien i bunnen av bakken nord for kirka. Så svingte den mot sør og kom opp 30-40 m vest for den gamle steinkirka fra middelalderen. Der lå Ole Hansens hus til det ble flyttet opp til nyeveien (RV41) i 1880.

Fra Birkenes kirke gikk Postveien sørover langs den flate sletta på Birkenes nedenfor Kvennhusmoen, over Tjønnebekken og så opp mot Varpelimoen og forbi varpet sørvest for Varpelia.

Sagnet om varpet ved Varpelia er knytta til sogneprest Severin Olufsen Sode, som var prest i Tveit og Birkenes (1671-1705). Han hadde Svartebok og kunne mane, ble det fortalt: *«En prekensøndag sognepresten var i anneksreise til Birkenes kirke, fikk tjenestejenta tak i Svarteboka og leste orda som løyste Hinmannen. Presten kjente på seg at noe galt var fatt, så han tok på heimveien så fort han kunne. Ved Varpelia møtte han Gamle Erik, som var på vei oppover dalen. Der mante presten ham i jorda.*

Siden den dag ble det skikk å kaste en kvist eller en stein på det stedet der Vondemannen for ned.»

Søren Høygilt (1884-1955) skal være den siste personen som har holdt på skikken med å kaste kvist på varpet hver gang han gikk forbi det. Han brukte gamleveien forbi varpet så lenge han kunne gå på sine faste turer.

Fra varpet gikk veien videre sørover Høygilts-moen og ned i grusterrassen til Høygilt. Derfra gikk den i bunnen av dalen langs elvebredden, gjennom tunet på gården Hauge og så opp Ulvskleiv til Havemoen, der det første skolehuset for Åbål krets ble bygd i 1876.

Høygiltsgården var tidlig blitt delt i et prestegods og et kirkegods. Prestegodset ble «uddtaget til Officier Boelig ved Kongelig allernaadigst Reskript af 2den September 1791». I 1839 ble den kalt «Chefsgaarden Høygilt» og paktet bort av «Chefen for 5. Artelleribatallion». I 1850 ble den kalt «Batteriechefsgaarden». I 1852 fikk Søren Rasmussen fra Grindheim skjøte «paa den til Chefsgaard for 10de Batterie udlagte Gaard Højelt».

Kirkegodset fikk skipper og danebrogmann Ole Andreas Hermansen kjøpt. I 1828 bygde han nye hus som han kalte «Hagensborg». Det er den senere lensmannsgården. Der satt stortjuven Ole Høiland fengsla på «fengselsloftet» ei tid. Det tjukke vindusglasset til fengselsrommet oppbevares ennå på gården. Ole Høiland fortalte under rettssaka mot seg at han hadde gravd ned ei kanne med sølvpenner på Høygilt. Den lå i sørøstlig retning av pipa på Hotten.

På Havemoen gjorde Postveien en sving mot øst og gikk ned i Sannerdalen og fortsatte så sørover forbi Åbål og Faudefallet til Grødum. Så gikk den opp på Grødum-moen et stykke og ned grusterrassen lenger ute. Derfra gikk den rett over Grødum og Drangsholtmyra til Prestehola ved Sandnesevja og over elva til Sandnes.

Om opphavet til navnet Faudefallet fortelles det i et sagn fra dansketida: *«Futene var så hata at bøndene en dag møttes ved Åbål for å ta knekken på en av de verste. De la seg på lur der veien var smalest og elveskråningen brattest mellom Tjuveheia og Tovdalselva. Da futen kom kjørende, skvatt bøndene til med skrik og skråll og skremte hesten, så både hest og fut for utfor den bratte skråningen og havna i elva. Futen ble så sterkt skada at han døde av det. Etter den dag ble stedet kalt Faudefallet (Futefallet).»*

Vernepliktige ungdommer kunne tjene den militære verneplikten sin ved å være ferjemenn på et offentlig ferjested i 5 år. Ungdom fra Birkenes har tjent verneplikten som ferjemann ved Sandnesevja, bl.a. oldefar til ordfører Kristen K. Flaa.

I 1666 utstedte stattholder Gyldenløve en instruks for postbøndene. De skulle bli fritatt for en del plikter som bøndene ellers var pålagt (militærtjeneste, skyssferd, innkvartering av soldater m.m.). Til gjengjeld måtte de ha i beredskap *«en ferdig Knækt og en velbeløben Hest, som saa hastigt jage fort, at de endelig hvær Time vinder en Miil. Ingen maa føre nogen Post eller Breve til Fods eller med smaae Børn eller Quindfolk»*.

Det var postrøverne de skulle sikre seg mot på denne måten. Harald S. Birkenes (f. 1905) har hørt fortalt om postrøving i eldre tid på veien over Tveideråsen.

«Postkarlene» kunne tjene den militære verneplikten ved å være postbærer i fem år.

Kanselliråd Christoffer Hammer (1720-1804) fikk i oppdrag å innhente opplysninger om de offentlige veiene i Norge på 1700-tallet. I en oppgave av 23. februar 1774 oppga han avstandene mellom postgårdene langs postveien gjennom Birkenes slik:

Møglestu (VM)	–	Tveide	1 ¼ Miil
Tveide	–	Birkenes	½ Miil
Birkenes	–	Hamre (T)	1 ½ Miil

Fra Tveide til Birkenes kirke ble denne veien i sin tid kalt både «Kirkevej» og «Prestevej». Og ved en grensetvist i 1599 ble den kalt «Almandvejen». Det var før den var blitt postvei.

2. Kongeveien

Kongeveien var en 4-6 fot brei allfarvei som gikk mellom skysstasjonene etter at Fredrik III hadde gitt sin forordning av 24. desember 1648:

«Forordning om Skydsfærde til Lands og Vands, samt Gjæstgiverier i Norge, og om Vejernes Istandsettelse.»

Det var en kløv- og sledevei til bruk for den alminnelige gjennomgangstrafikken. Ordet «vogn» var ikke nevnt i forordningen, fordi det var så få kjørbare veier på den tida. Kongeveien fulgte ikke alltid samme veistrekning som Postveien. Det var f.eks. tilfelle gjennom Birkenes.

Fra Svendsspranget til Skilssteinene brukte Kongeveien og Postveien samme veibane. Men ved Skilssteinene skilte de lag. Mens Postveien gikk på vestsida, gikk Kongeveien på østsida av steinene og fortsatte nordover mot Birkeland. Den gikk ned Anneskleiv og over Oksebekk. Så gikk den opp gamle Oksebekkleiv på østsiden av Valtjønn. Den skrådde over Limoen til Smalsund mellom Øygardsstjønna og Iglemyr. Så fortsatte den ned til Sandkleiva på østsiden av Hampehaugene og gikk over den gamle Valtjønnbekken.

På nordsida av Valtjønn passerte den Køyta og Fåmyr og gikk gjennom gravhaugfeltet fra eldre- og yngre jernalder til Nedre Birkeland. Derfra fortsatte den forbi Hauen ned Rennehaven og over Kvennebekken til Vestre Birkeland. Så gikk den ned Osekleiva og bak Havane-husa til Osen mellom Berse og Flaksvatn.

Hampehaugene, Køyta og Fåmyr hadde med hamp- og lindyrking å gjøre. Lindugane ligger straks øst for Sandkleiva. Hampehaugene, på begge sider av Valtjønn, ble brukt til å tørke hamp og lin på, mens Køyta og Fåmyr ble brukt til å bløyte disse tekstilplantene i, så hamp- og lintrådene kunne bli tilgjengelige.

I sin «Topografisk-statistisk Beskrivelse over Norge» fra 1838-42 opplyser J.E. Kraft at det var 30-40 gravhauger på Birkeland. Storparten lå omkring der de gamle husa på Hauane gård ble bygd i 1812. Gården fikk navn etter alle gravhaugene som lå der.

Gunder Røinaas (1868-1957) på Bakkemoen fortalte et sagn om at det lå så mange gravhauger der:

«Kong Borke (på Birkeland) og kong Hobbe (på Håbesland) tretta om byttet mellom eiendommene sine. De møttes på Birkeland med sine menn og kom i kamp. Kampplassen (valplassen) lå nord for tjønna. Der falt kong Borke med sine menn. Alle ble hauglagt, og kong Borke i den søndre haug med mye gods. Siden den dag ble tjønna kalt «Valtjønn.»

På nedre Birkeland lå skyssgården. Gunder Arnesen var «Skysskaffer og Bonde» i 1701, og sønne-sønnen Gunder Andersen var både skysskaffer og gjestgiver etter kongelig bevilling i 1751.

Lensmannen budde og på Nedre Birkeland. Det ble kunngjort slik på Sand sommerting 24. juni 1771:

«Stiftsbefalingsmand Hagerups Bestalling til Jens Christensen Birkeland at være Lehnsmand for Birkenæs Sogns Almue, dat. 23. februar 1771.»

Osen eller bekken mellom Berse og Flaksvatn var på to måter et berykta sted for veifarende.

I flomtiden kunne det fram til 1869, da nyveien var ferdig, være helt uframkommelig over Osen. Rester etter den gamle Osebrua kan ennå sees 250 meter nedenfor den nye.

Folk var redde for å passere Osen også av en annen grunn, særlig i mørket, for der pleide det å spøke, ble det fortalt. Og grunnen til det var et mord, som i sin tid var blitt begått der.

Men Dina Jordmor Johnsen (1842-1907) som budde i Havane, kunne fortelle om det som verre var. Sjølve Vondemannen, eller Gamle Erik som han ble kalt, skulle ofte holde til ved Osen, visste folk å fortelle. Hun har fortalt følgende soger om Vondemannen ved Osen:

«Gamle Erik, som pleide å holde til ved Osen mellom Berse og Flaksvatn på Birkeland, likte å være med i lystige lag der det var drikk og dans og mye leven og bråk.

En dag kom sognepresten kjørende oppover dalen. Han skulle til et bryllupsgilde på Håbeslandsheia og måtte over Osen. Der møtte han Gamle Erik som ville bli med til bryllupet. Han hoppa opp og satte seg på setet bak presten. Men da ble hesten redd. Den la på ørene og satte av gårde i full fart, så presten ikke greide å stanse den før den var i bryllupsgården. Der hoppa Vondemannen av, og hesten ble straks rolig igjen.»

Fra Osen gikk Kongeveien over Bakkemoen til Nyhaven og videre gjennom tunet på Uglandsskog til Flaksvatn og opp mellom husa på Østre Mollestad gårdene. Så gikk den ned til elva ved «Huset» og videre ut til Birkenes kirke, der den møtte Postveien igjen.

Fra kirka fulgte Kongeveien og Postveien samme veibane utover dalen til Åbål og Grødum til Ve i Tveit.

«Huset» nede ved elva nord for kirka hette egentlig Elvegård. Der tok folk inn og fikk seg mat og kaffe når de for på kirkevei. På Birkenes var det postgård, og i senere tid både bank og lensmann.

I begynnelsen av 1700-tallet var Knud Olsen lensmann og gjestgiver på Åbål. I ei forordning av stiftsbefalingsmann Lilienpalm fra 1719 heter det:

«Gastgiebergaard Aabel i Birkenæs Sogn: Gastgieberen Knud Olsen ibm skal holde 2 Hæste. Desforuden skal komme han til hielp Guttorm Aabel med 1 Hæst, Niels Torgersen og» Og så er det nevnt flere personer som skal komme Olsen til hjelp med i alt 15 hester.

Fredrik III's skyssordning av 24. desember 1648 ble med små endringer gjeldende i nesten to hundre år i Norge. Det var bøndene som måtte stå for reisetrafikken. De hadde plikt til å skyss kongens «fanter» gratis, når de hadde gyldig pass, og plikt til å skyss andre reisende mot betaling.

Det skulle være skysskifte omtrent for hver mil, og gjestgiver med øl og mat og nattelosji for en rimelig penge for hver tredje mil.

Et måltid mat til middag kosta 12 skilling, og kveldsmat med nattelosji kosta 16 skilling. Gjstgiveren måtte ikke selge alkoholholdige drikkevarer til bygdefolk.

Utenom skyssplikten kunne gjestgiveren holde så mange hester han ville leie bort. Men han måtte ikke ta mer enn den ordinære taksten, 12 skilling pr. mil.

Avstanden mellom skysstasjonene langs Kongeveien gjennom Birkenes var oppgitt slik i Hammers oppgave av 23. februar 1774:

Lofthus (VM)	–	Birkeland	1 ¾ Miil
Birkeland	–	Åbål	1 Miil
Åbål	–	Ve (T)	1 Miil

I Horrebows Calender, som ble trykt i København i 1740, var avstandene oppgitt slik:

Møglestu (VM)	–	Birkeland	1 ½ Miil
Birkeland	–	Åbål	1 Miil
Åbål	–	Ve (T)	1 Miil

Fra omkring 1350 (Svartedauen) til 1905 var Birkenes prestegjeld anneks til Tveit hovedsogn. Presten budde i Tveit og hadde rett på skyss til Birkenes kirke. Veien han brukte mellom prestegården i Tveit og Birkenes kirke, ble kalt Presteveien. Den fulgte samme veibanen som Post- og Kongeveien, inntil det kom ny vei på den strekningen.

Bygdefolk, som budde sør for kirka og på østsida av Tovdalselva, brukte denne veien til kirka. De kalte den og for Kirkeveien.

3. Vestlandske Hovedvei

Vestlandske Hovedvei var en 8 alen brei kjørevei som general-veimester Bartolomeus Rummelhoff (1758-1839) fikk bygd fra Telemarks grense til Lenefjorden ved Lindesnes og fra Moi i Rogaland til Stavanger i tida 1790-1805.

Denne nye gjennomgangsveien skulle avløyse de gamle ride- og sledeveiene, Postveien og Kongeveien, som hadde vært brukt i om lag 150 år. Trafikken gjennom Birkenes skulle heretter gå på Vestlandske Hovedvei. Det var en offentlig allfarvei som ble kalt både Postvei og Kongevei.

Rummelhoff hadde ord på seg for å gå rett fram, «bakke opp og bakke ned», med veiene sine. Men fra Svendsspranget til Skilssteinene fulgte denne nye veien stort sett veibanen til de gamle veiene, der RV402 med sidevei til Tveide nå går.

Ved Svendsspranget kan Rummelhoffs vei ennå sees stykkevis på østsida av RV402. Den gikk både dypere ned i dalen og høyere opp på toppen av bakken enn RV402 gjør. Der ble det derfor ei ganske tung kleiv, som veivesenet kalte Svendsprangkleiv. Den var til stor plage for hestetrafikken.

Vestlandske Hovedvei gikk på vestsida av Skilssteinene og deretter rett fram over Raet til Tveidegårdene. Der ble den liggende i byttet mellom Øvre og Nedre Tveide.

Tveide ble et enda viktigere sentrum for kommunen etter at den nye hovedveien ble ferdig gjennom bygda. Der holdt lensmannen til i mange år, og der var postgård. Da «Nyveien» kom, ble og skyssgård med gjestgiveri lagt til Tveide. Det er nevnt i 1834.

På Tveide var det tingsted og møtégard. Et av de største møtene i bygda ble holdt på Nedre Tveide 15. juli 1814. Da var alle bønder som hadde stemmerett i Birkenes, blitt innkalt til å avgi troskapsed til Grunnloven av 17. mai 1814. 103 bønder møtte og avla eden.

Fra Tveide fulgte Vestlandske Hovedvei i sporet til den gamle Postveien forbi «Slottet» og Smiefjellet. Så begynte den å stige på skrå opp over Tveideråslia i stedet for å gå om Fådabben, som den gamle veien hadde gjort. Men på toppen av kleiva kom den igjen inn på den gamleveibanen og fulgte den forbi Mollestadtjønnna.

«Slottet» var en husmannsplass som tre ugifte lensmannsdøtre hadde fått kontrakt på i 1854, *«for deres Levetid og i mod een aarlig Afgift af 1 Spd. paa nærmere i Contracten indeholdende Vilkor»*. Døtrene levde av å selge mat og drikke til veifarende. Den siste døde i 1878. Grunnmuren til «Slottet» er ennå synlig.

Mens veiarbeidet over Tveideråsen pågikk i slutten av 1790-åra, måtte posten sendes på Kongeveien om Birkeland. Men julaften 1798 skreiv lensmann Guttorm Gundersen Tveide et brev til Rummelhoff og uttalte bl.a.:

«Da nu Veyen aaver Tvede aasen er Saa God istand at ieg vil verre andsvarlig for at Posten kant Got begynde fra Nytt aar af at gaae om Tvede, og skule ieg udbede at Hr. Capitn. vile Have umage dermed at Tilmelde Postmesteren derom at Samme kand skie Dog med de vilkor at vii bliver 3der om at skyssse posten Nembli Guttorm Gundersen eller Lensmanden Christen Gundersen og Christen Guttormsøn.»

Fra Mollestadtjønnna gikk veien videre rett fram mellom Eilefsås og Birkenestjønnna, og så ned de bratte bakkene til Varpelia. Straks utenfor varpet kom Nyveien inn på den gamle veibanen til Post- og Kongeveien og fulgte den til Havemoen. Derfra gikk den ned Løekleiv på grus- og sandmassene til Sannerdalsbekken og videre ut til Åbål. Der svingte den ned mellom Åbålgårdene til Tovdalselva.

Ved Åbål var det offentlig ferjested over elva. I 1850 var det to ferjer og noen robåter i bruk. Ferjetaksten var da 7 skilling for hest og kjerre og 2 skilling pr. person. I om lag 60 år

holdt ferjetrafikken på ved Åbål, inntil ny vei utover dalen med bru over elva ved Bufossen ble ferdig i 1862.

Da Vestlandske Hovedvei ble tatt i bruk som offentlig gjennomgangsvei i Birkenes omkring 1800, ble den gamle Kongeveien om Birkeland redusert til å bli en bygdevei. Men den var fremdeles ferdselsvei for bygdene ovenfor Birkenes helt opp til Lille Tovdal.

I 1850 var skysstasjonene oppgitt slik:

Hovedveien:

Møglestu (VM)	–	Tveide	1 Miil
Tveide	–	Åbål	$\frac{3}{4}$ Miil
Åbål	–	Kostøl (T)	1 $\frac{1}{2}$ Miil

(Betales for 1 $\frac{1}{4}$ Miil)

Bygdeveien:

Møglestu (VM)	–	Tveide	1 Miil
Tveide	–	Årdalen	$\frac{1}{2}$ Miil

(Gjestgiveri i Årdalen)

Årdalen	–	Åmli (H)	1 $\frac{1}{2}$ Miil
---------	---	----------	----------------------

Den største plaga for hestetrafikken på Hovedveien var de lange og bratte bakkene over Tveideråsen. I 1850 ble det derfor bygd ny veibane opp lia fra Tveide-sida. Der ble det da ei 600 m lang og 85 meter høy kleiv med jevn stigning. Det var et mesterverk av gammelt, fint veiarbeide. Særlig er de vakre 4-5 meter høye støttemurene av tilhoggen naturstein beundringsverdige. Dessverre ble de høyeste og fineste delene av muren sprengt i stykker av tyskerne under krigen (1943).

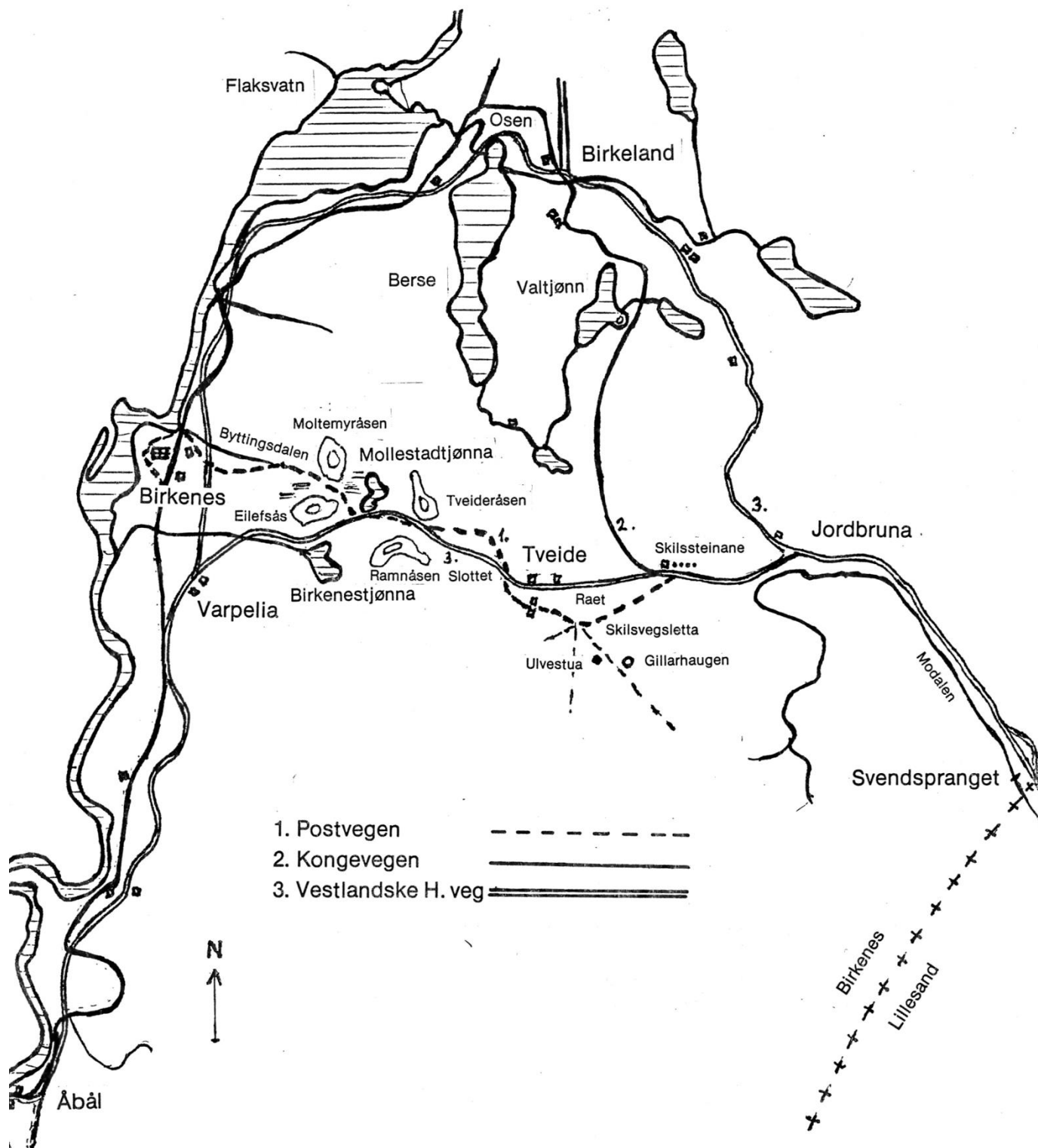
Men denne forbedringen på veien hjalp lite. Ned til Varpelia var kleiva like bratt, så kravet om ny og flatere veibane pressa seg fram. Den ble lagt om Birkeland fra Jordbruna (RV402) og ut dalen til Have (RV41). Samtidig ble veien lagt om ved sogneskiftet i Modalen for å bli kvitt Svendssprangkleiva. Dette arbeidet ble ferdig i 1869. Etter 70 års slit over Tveideråsen og Svendssprangkleiva fikk endelig hestene en flatere vei å dra lassa på.

Denne veiomlegginga førte til at skysstasjonen og postgården på Tveide ble lagt til Birkeland. Og etter iherdig arbeid av lensmann Thov Hansen (1870-1883), ble det første poståpneriet i Birkenes oppretta 1. juli 1871 på Birkeland med Tobias Tønnesen som den første postmester i bygda. Han fikk ei årslønn på 16 spesidaler.

Veien var nå blitt så god at posten kunne bli transportert på ei postvogn, trekt med stor fart av tre hester. Når posthornet lydde, måtte postmesteren stille seg på posthustrappa klar til å ta i mot posten og levere sin post til postføreren. Straks postbyttet var unnagjort, slo kusken på hestene, og postvogna for hurtig videre. Det var hestebytte på Tingsaker (VM) og på Grødum. Ei ny og raskere tid hadde gjort sitt inntog i bygda.

BIRKENES

Gamle offentlige veger

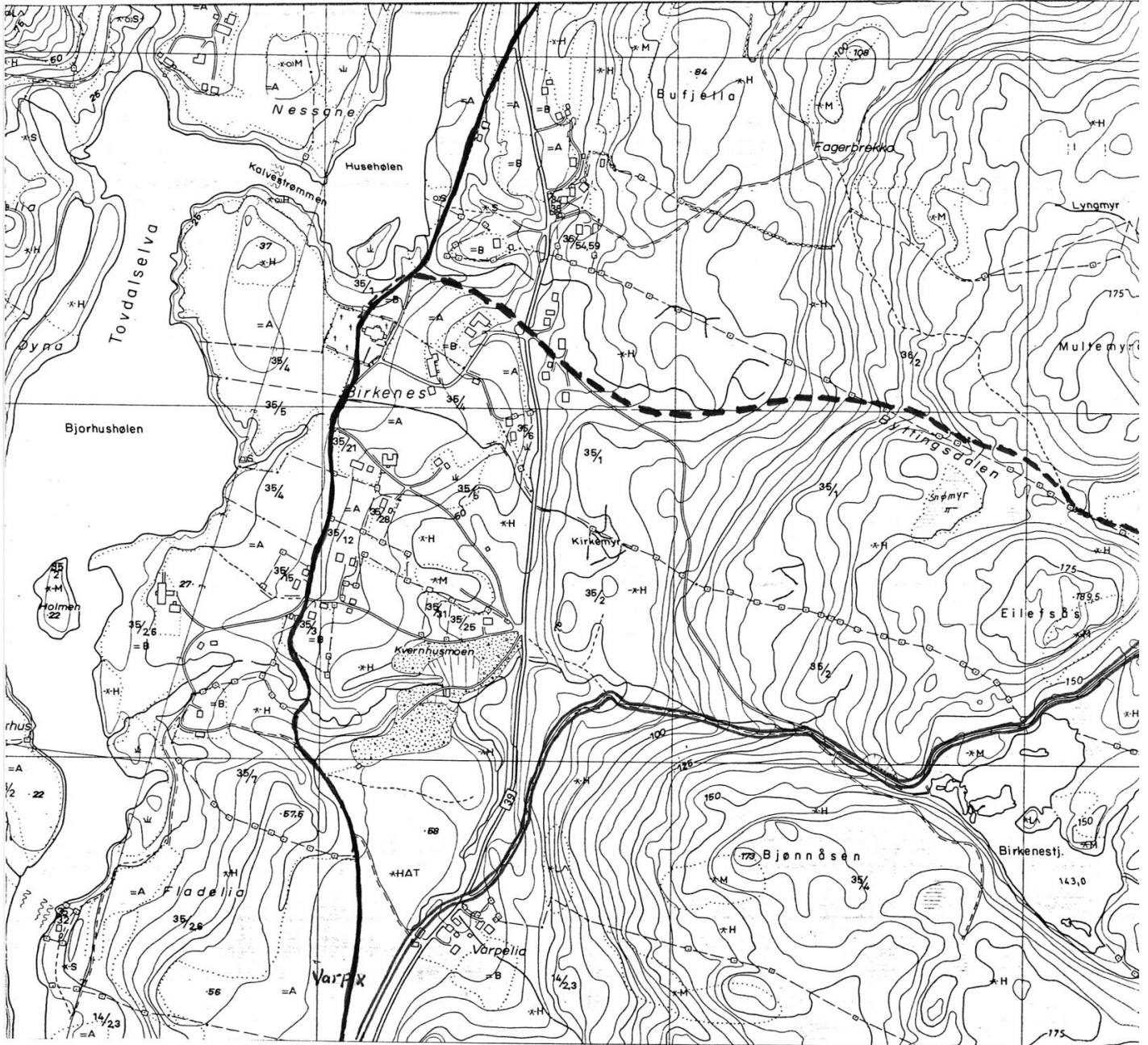


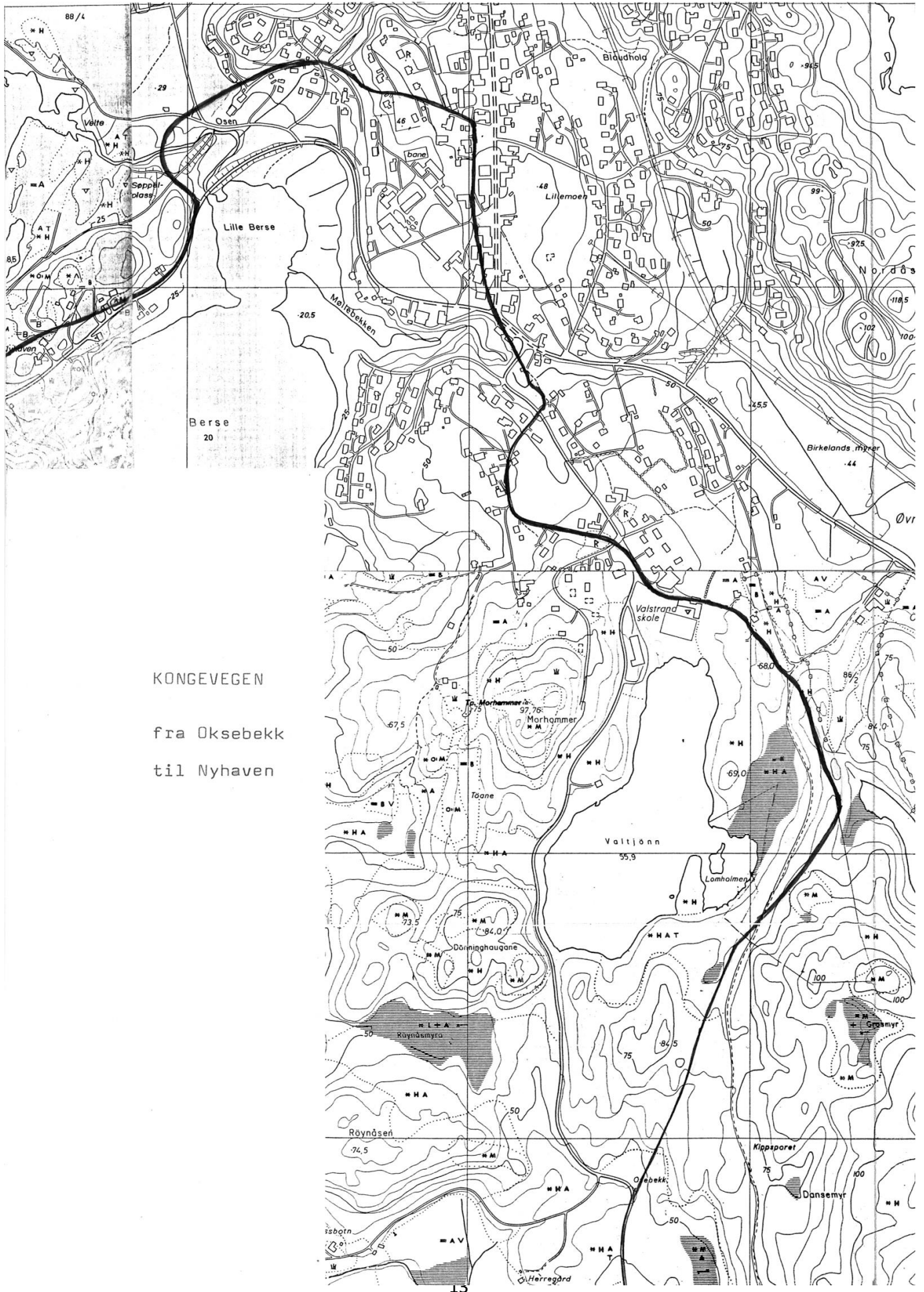
GAMLE GJENNOMGANGSVEGER VED BIRKENES KIRKE

Postvegen

Kongevegen

Vestl. H. veg





KONGEVEGEN
fra Oksebekk
til Nyhaven

GAMLE GJENNOMGANGSVEGER FRA HØYGILT TIL ÅBÅL

