



Denne artikkelen er gjengitt i
Norsk vegmuseums årbok for 2021

Fire generasjoner veger til vakre Uttakleiv

Siv Annie Henriksen og Eldar Stig Andersen



Artikkelforfatterne Eldar Stig Andersen fra Uttakleiv til venstre og Vegvesenets kulturminneforvalter Siv Annie Henriksen til høyre på befaringsveien rundt fjellet sammen med hans bror Ivar Andersen og hennes kollega Ann Kristin Engh. Da brødrene var barn ble de fortalt historier fra da øya Tåa var befolket. (Foto: Håkon Aurlien)

Fire generasjoner veger til vakre Uttakleiv

Siv Annie Henriksen og Eldar Stig Andersen

Norge har en veldig lang kystlinje, og mye av den er i nord. På nordvestsiden av Vestvågøy i Lofoten ligger Uttakleiv, i dag ei lita bygd med litt over 20 innbyggere. Der ligger det fire generasjoner veger tett på hverandre, bygget over et langt tidsspenn og til forskjellig bruk. På Uttakleiv og i bygdene rundt var det før i tiden en mye større befolkning, og et yrende liv med mange tilreisende i fiskesesongen. Havet og fiskeressursene var viktige for befolkningen langs kysten. Havet var eneste ferdselsåre, og båten og nauset sto sentralt i hverdagslivet. Men i dårlig vær måtte man ha et alternativ for tryggere ferdsel. Naturen satte begrensninger, men takket være lokalt pågangsmot ble vegene bygd.

Landskapet med bratte fjell rundt Uttakleiv gjorde det vanskelig å finne egnet terreng for vegbygging.

Vi kjenner til fire vegfar mellom Haukland og Uttakleiv, inkludert dagens fylkesveg som går i tunnel under fjellet Mannen. Vegbyggingen har vært mulig å få til på grunn av bygdefolkets pågangsmot og arbeid, både med å sette fram krav om veg og med bygging av vegene.

TILBAKE I TID

Befolkningen i Lofoten og Nord-Norge generelt har livnært seg på fiskeriene gjennom lang tid. Fisk og andre ressurser i havet var viktige, og bosettingen var tidligere mye mer konsentrert til ytterkysten enn i dag. Folk ville bo nær de rike fiskefeltene, på samme måten som vi i dag ønsker å ha kort veg til butikken og kjøpesenteret.

Rorbu og fiskehjell på Æsholman omkring år 1900. Her hadde Eldars forfedre sine rorbuer. (Foto fra Kystverket)

Uttakleiv ligger som en grønn og frodig matte mellom bratte og spisse fjell, og med storhavet og horisonten mot vest-nordvest. De flate markene egnet seg godt for bosetting, og man kunne drive jordbruk i tillegg til fiske. Fjellene som omkranser bygda gir godt ly mot vind og vær. På Æsholman i havgapet utfor Uttakleiv var det stor aktivitet med en rekke rorbuer og flere fastboende.

Fisket var den viktigste næringsvegen, med rike fiskeforekomster av torsk og skrei som kommer nordfra og inn mot Lofoten på vinteren. Torsken trekker fra Barentshavet for å gyte i Vest-





Utsikt fra kjerrevegen over den frodige gressletten som utgjør Uttakleiv. (Foto: Håkon Aurlien)

fyorden i februar-mars, noe som danner grunnlaget for den årlige fiskesesongen. Fiskeriene var det viktigste grunnlaget for bosetting og ga stor tilstrømming av sesongarbeidere.

Bosettingen på Uttakleiv kan spores helt tilbake til steinalderen. Det ligger en gårdshaug fra middelalder på Hjellbakken, i nordlige del av Uttakleiv. Her har det antakelig vært kontinuerlig bosetting opp gjennom flere tusen år. Kulturlagene i gårdshaugen, som kom fram gjennom

arkeologisk utgraving, viser lag på lag med rester etter aktivitet. Gjenstander og C14-dateringer viser aktivitet i steinalder, jernalder og middelalder, og helt fram til 1600-tallet. Funn av flint kan tyde på aktivitet i eldre steinalder, og dateringer ga resultater omkring 3500 år f.Kr, som er yngre steinalder. I tillegg ble det funnet asbest-keramikk som dateres til perioden etter steinalder, tidlig metalltid, samt graver fra jernalder – alt dette på samme sted som gårdshaugen fra middelalder. I



Profil fra arkeologisk utgraving av gårdshaugen i 2008. Bildet til høyre viser lag på lag med rester etter bosetting og aktivitet på samme sted. (Foto: Tor-Kristian Storvik, Nordland fylkeskommune)



historisk tid var alle husene samlet her i en såkalt klyngebebyggelse. I dag er det plassert to gårder med flere bygninger tett i tett på gårdshaugen.

Det er også funnet jernaldergraver flere steder på Uttakleiv, med skjelettdeleler og med funn som brosjje, båtnagler og spinnehjul.

Skriftlige kilder forteller om bosetting fra 1600-tallet og fram til i dag. I Aslak Bolts jordebok fra 1430-tallet går det fram at det var den kjente Torget-ætta på Helgeland som eide Uttakleiv, og de fleste på Uttakleiv stammer fra Torget-ætta, med historisk kjente personer som Hårek på Tjøtta, Einar Tambarskjelve og Ladejarlene. Stedet har vært attraktivt med mange naturressurser man kunne livnære seg på. Det har vært drevet kverndrift og tarebrenning i tillegg til jordbruket og fiskeriene.

SJØVEIEN TIL UTTAKLEIV

Det meste av ferdsel og transport foregikk til sjøs helt fram til 1900-tallet. Fra

midten av 1800-tallet gikk dampskip i rute langs hele kysten, med faste dampskipsanløp.

For bygdefolket var båten og nauset sentrale i hverdagslivet. Den vanlige sjøvegen gikk langs leia mot nord; til Vesterålen, videre nordover eller østover mot Borgevær og Borgepollen, til Gimsøya og videre til Austvågøy. Mot sør var den naturlige båt ruta gjennom Nappstraumen, der man kunne komme seg til Skullbru gjennom Offersøystraumen, sørover langs kysten eller videre vestover mot Flakstadøya, Moskenesøy, Værøy og Røst.

Havet var ferdselsåre, men når været sto på, og forholdene ble for vanskelige med kald vind, snøfokk, store bølger og kraftige understrømmer, måtte man ha et alternativ for ferdsel og transport. Det var behov for å kunne ha en ferdselsveg på landjorda. Den eneste mulige ruten til lands gikk over fjellet, og det naturlige valget ble et dalsøkk mellom toppene Mannen og Tuva (Himmeltindan).

Brosje i bronse fra omkring år 900, funnet på Uttakleiv rundt 1880. Ornamenterne er av samme type som på Gokstadskipet. (Foto: Eldar S. Andersen)



En av flere taremiler eller taretoer som ligger langs strandkanten. Uttakleivfolket hadde en periode på vel 50 år der de tjente meget store penger på å brenne tare. Eldars bestefar Jørgen Andersen fortalte at jordbruket gav 1/3, lofotfisket gav 1/3 og tarebrenningen gav 1/3 av årsinntekten til Uttakleivsbygda. Jod-fabrikken i Stamsund kjøpte all aska og brukte den til jod-produksjon. (Foto: Eldar S. Andersen)





Kart som viser de fire vegene til Uttakleiv. Veg nr. 1 = Hest og kløv over fjellet, brukt fram til 1902. Veg nr. 2 = Hest og kjerre over fjellet, kjørbar fra 17. oktober 1902. Veg nr. 3 = Bilvei rundt fjellet Veggen, eller «nyveien» som den ble kalt, åpnet høsten 1947. Veg nr. 4 = Tunell gjennom fjellet Mannen åpnet 3. oktober 1998.

VEGENE OVER FJELLET

Den eldste kjente traséen for ferdsel er ridevegen, eller ferdaveg med hest og kløv, som går over fjellet (veg 1 i kartet).

Ferdselen fulgte den naturlige og letteste vegen å komme seg fram til fots eller med hest. På vinteren kan man også ha brukt slede. Man kan anta at den samme ruta har vært brukt langt tilbake i tid. Navnet Uttakleiv kan være avledet fra «utan kleifar», altså utenfor kleiva. Flere skrivemåter gjennom tiden har vært: Vtan kleiff (Aslak Bolts jordebok fra 1430-årene), senere ble det Uden Kleff, så Ytterkleff, og omkring 1720-årene Yttre Klev.



Det finnes ikke foto fra byggingen av vegen over fjellet. Her er et arbeidslag på vegarbeid på en mellomriksveg lenger sør i Nordland, omkring 1900.

Ridevegen følger delvis samme linje som den senere kjerrevegen over fjellet, men har ei litt rettere og brattere linje opp fra Uttakleiv og fra Haukland. Den eldste ridevegen er ikke så godt synlig i terrenget, og den inntegnede traséen er noe usikker, men de eldste som lever i dag bekrefter denne traseen som rideveg.

Når tunge varer skulle fraktes vår og sommer ble varene kløvet på hesten, og man tok turen over fjellet. På vintertid og dager med mye snø var det kun sjøveien som var farbar, bortsett fra alle dagene med uvær. Da var bygda Uttakleiv totalt isolert og da måtte man ha

Vegen lagt i krappe svinger, tilpasset terrenget mellom berg og steinblokker. (Foto: Siv Annie Henriksen)



sikret seg det man trengte av mat, fiskeutstyr og andre nødvendige ting.

Eldars mor på 92 år opplevde på 1950-60 tallet stengte veier i ukesvis på vinteren. Hun føler fortsatt på angsten for ikke å ha sikret de nødvendige varer om høsten, så som mel, sukker og andre matvarer som kan lagres vinteren over enten som frysevarer eller tørrvarer.

Etter hvert ble det behov for å utvide ridevegen og opparbeide en veg som kunne brukes av hest med kjerre. Utbedringer eller utvidelser av stien ble gjort i flere omganger. En ny og bedre tilrettelagt trasé ble valgt over fjellet, merket som nummer 2 i kartet. Både Nordland amt og Buksnes herred bidro til bygging av vegen.

Vegen ble stukket ut av oppsynsmann Ulstad i 1896. I Buksnes herreds forhandlinger om vegplan i september 1897 ble det foreslått å bruke kr. 400 av Amtets veifond for Uttakleiv-Haukland, mot at «gaardenes opsiddere arbeider opp for et lignende beløp». Kommunen la til samme beløp. Bygdefolket bidro altså med selve byggingen. Det var på den tiden vanlig at gårdeierne bidro i vegbyggingen som pliktarbeid, og bøndene måtte ha med seg egne redskaper.

Det ble arbeidet i flere år, og en opparbeidet og kjørbar veg sto ferdig rett etter århundreskiftet. Den første melsekken ble kjørt over fjellet med hest og kjerre fra Haukland av Franz Andreasen Uttakleiv den 17. oktober 1902. De

siste utbedringene var ferdige i 1907. Vegen over fjellet var i bruk helt til ny veg sto ferdig i 1947.

Vegen er bygget etter chaussé-prinsippet, som var det rådende vegbyggingsprinsippet i siste halvdel av 1800-tallet. Det karakteristiske var veger som fulgte terrenget, uten at det var for bratte stigninger. Kjerrevegen over fjellet slynger seg derfor i sikk-sakk i de bratte partiene, med mange krappe svinger som følger terrenget mellom bergknauser og steinblokker. På begge sider av fjellet er vegen støttet opp med tørrmurer av stein i forskjellig høyde, og med stikkrenner murt av stein. Langs vegen er det satt opp stabbesteiner som rekkverk. Det ble brukt



Vegen er bygget opp i terrenget med tørrmurer, og kantet med stabbesteiner. (Foto: Ann Kristin Engh)

lokale steinmasser fra steinblokker og berg langs vegen. Bryting og hugging av steiner var et tungt arbeid, og stor innsats ble lagt ned av folket på Uttakleiv. Idealet var at vegen ikke måtte være for bratt, for da ble det for tungt for hestene å trekke. Men vegen over skaret hadde likevel bratte partier, og hestene klarte bare å

trekke halve lass. Og på vinteren var det ikke alltid at vegen var framkommelig.

Brattest er det på veg opp fra Haukland, særlig øverst på Hauklansiden. Der ligger murene tett, og svingene kommer

Eksempler på fungerende stikkrenner av stein. (Foto: Siv Annie Henriksen (til venstre) og Håkon Aurlien)



Øverste del av kjerrevegen, med utsikt ned mot Haukland. Øverst il høyre ses stien som brukes av turgjengere på veg opp mot toppen av fjellet Mannen. (Foto: Ann Kristin Engh)

med kortere og kortere mellomrom nærmere toppen. En liten bekk er ledet gjennom stikkrennekonstruksjoner i muren. Når man går her kan man lett forestille seg hva det har krevd av krefter og kunnskap å få til å sette opp murene i det bratte terrenget med håndmakt, og med bruk av redskaper som spett, slegger og steinmeisler. Lenger ned mot Haukland er det lange vegslynger med krappe svinger i endene, der vegen også er støttet opp av steinmurer.

På toppen flater vegen ut, og vegen går på vestsiden av et lite vann, Lomtjønna. Her er det nokså vått i hele området, og det er lagt steinfyllinger som bærer vegen over de våte partiene.

Flere av steinformasjonene og opplevelsen av den ville naturen langs vegen har gjennom tiden vært inspirasjon for

Murt stikkrenne under en av vegmurene, øverst på Haukland. Legg merke til steinhellene som er i ferd med å skli ut. (Foto: Ann Kristin Engh)





Murene i det bratteste partiet over Haukland. (Foto: Ann Kristin Engh)

fortellinger om troll og underjordiske vesener:

På toppen av fjellet med utsikt til Hauklandstranda, bygda Haukland og Lofotveggen satt jentene på fine sommerdager og koste seg. De hadde ansvaret for å gjete sauene som skulle tas ned til Uttakleiv for å melkes. Sauemelka lages det en kraftig og næringsrik ost av. Her kan du ved å skanne en QR-kode (se siste del av artikkelen) få høre melodien «Seterjentenes Søndag» av Ole Bull, en slektning av Uttakleivsfolket.

I Trollkroken forestilte man seg at trollene kom ut av fjellet Mannen mellom steinblokkene. Her kan man gjennom QR-koden høre musikkstykket «Dovregubbens Hall» – som avslutter med dunk, dunk, dunk og signaliserer at nå kommer trollet ut fra Trollkroken.

På toppen er det steinformasjoner som knyttes til en historie om de underjordiske:

Ho «Gammelmoster fra Uttakleiv» hadde vært en snartur på Haukland for å besøke slekt. Da hun skulle gå hjem langs den gamle ridevegen over fjellet og hadde kommet på toppen av ferdavegen var det naturlig med en liten pause. Hun satte seg med ryggen mot

en liten stein og fremfor henne var det flere steiner som lå tett i tett. Det var litt vind fra sør og den laget en liten plystrelyd mellom steinene. «Uhu – uhu – uhu». Ho Gammelmoster som var kronisk redd for skrømt ble jo forferdet og sprang heseblesende ned til bygda Uttakleiv og fortalte at de underjordiske var oppe i fjellet. Spesielt de unge ble jo redd. Så noen uker senere skulle gammelpresten holde uteandakt på Uttakleiv. Alt gikk bra og folk kom fra nær og fjern for å overvære gammelpresten sin andakt. Da prestefølget skulle hjem igjen så tok de en naturlig pause når de var kommet til toppen av fjellet før de gikk ned til Haukland og videre nedover bygda. Som ho Gammelmoster så satte også gammelpresten seg med ryggen mot en liten stein i samme område som ho satt noen uker tidligere. Prestefølget gikk så videre nedover bygda og hjem til seg selv. Men da gikk det slik til at gammelpresten ble liggende kraftig syk i flere uker. Dette kom selvfølgelig Gammelmoster for øre og da kom en ny historie fra henne: De underjordiske likte ikke at gammelpresten hadde sittet over hodene deres, så de tok seg en tur til overflaten og smekket gammelpresten. Dette skapte jo enda mer frykt hos barna, og de turte ikke å gå over fjellet når det var mørkt.



Vegen rundt fjellet gir et praktfullt inntrykk av naturen på Uttakleiv. (Foto: Håkon Aurlien)

VEGEN RUNDT FJELLET

Etter hvert som bilene kom, ble det utover 1900-tallet behov for en bedre veg. Kjerrevegen over fjellet ble for smal, og svingene for krappe. Den var ikke farbar med bil og man anså det ikke som lønnsomt å sette den i stand. En ny veg med lettere framkommelighet var ønsket, og den ble lagt langs sjøen, rundt fjellet Veggen. På den tiden var det 130 innbyggere på Uttakleiv.

Planlegging av vegen rundt fjellet startet i 1933. Planen var at den skulle bygges for lokale midler, med et statsbidrag på ca. 1/3. De statlige midlene var såkalte nødsmidler fra sosialbudsjettet, slik at man kunne hjelpe arbeidsledige og sesongarbeidere. Dette var satt i system i de harde årene i mellomkrigstiden. Arbeidet med vegen ble påbegynt på slutten av 1930-tallet, som nødsarbeid. Men dugnadsinnsatsen fra bygdas innbyggere, som ivret for en ny veg, startet

tidligere. Dokumentasjon av framdriften er risset inn i steiner langs vegen, med årstallene 1932, 1934 og 1935. 500 meter fra Uttakleiv mot Haukland klatret Eldars far opp stigen i et stort berg som var sprengt i to deler. Der hogde han inn årstallet 1934, og dermed vet man hvor langt de var kommet med vegen da.

Vegarbeidet var krevende og en ekstra utfordring for bygdefolket. De skulle utføre dette arbeidet i tillegg til å være fullt opptatt under lofotfisket, våronna og slåttonna. Det var først i slutten av august hvert år at de var klare for arbeid med vegen. Men da stilte de opp og mange skaffet seg god erfaring gjennom vegarbeidet.

Sigfred Olsen var smed og steinknuser, og Sigvard Olsen var formann. I tillegg jobbet Johan Adolfsen, Helmer Bjørnsen, Leif Leonhardsen, Andor Andersen, Lars Andersen, Hans Andersen, Cato Andersen, Toralf Andersen og



Kurt Hansen fra Uttakleiv viser fram innhugget dato og årstallet 1935. Hit var arbeidet med vegen rundt Veggen kommet, og milepelen ble feiret. (Foto: Håkon Aurlien)

mange flere med vegen, alle med faste oppgaver i et godt organisert arbeid. Kvinnene deltok også ved at de sørget for at mennene hele tiden fikk god mat levert ut i Veggen, og i form av at de holdt mennene med rene og varme klær. Noen av kvinnene var også med og kjørte hest og arbeidet sammen med mennene på vegen.

Arbeidet med vegen fortsatte under andre verdenskrig, men bygdefolket gjennomførte et stille motstandsarbeid med en form for gå-sakte-aksjon. Arbeidet ble dermed kraftig forsinket under krigen. Okkupasjonsmakten presset på, og de kom ofte over fjellet til hest eller på motorsykler. Da gikk alarmen på gårdene, og forbudte radioapparater måtte gjemmes unna. Vegen sto helt ferdig høsten 1947, men allerede i 1943 ble det kjørt på den med tyske militærkjøretøy med jernhjul.

Fjellet Veggen er svært bratt, og har nok navnet sitt fra at den er som en vegg som stuper rett ned i havet mot vest. Det var nesten ikke plass til noen veg her, og deler av berget og steinmas-

sene måtte sprenges bort. Vegen ble lagt på fyllinger i strandkanten. Fra vegen er det en flott utsikt ut mot det åpne havet, noe som også gjør at vegen er utsatt for vind og vær.

Den nye vegen lettet adkomsten til og fra bygda, og skolebarna kunne nå bli skyssset, først med drosje, senere med buss, i stedet for å måtte gå en lang og strevsom tur over to fjell for å komme til og fra skolen.

Det ble også lettere å frakte varer, både det man hadde behov for å kjøpe og det som skulle fraktes ut, som råvarer fra fiskeri og jordbruk. Nå kunne melken leveres til Vestvågøy Meieri, og dermed fikk man bedre og fastere inntekt.

Kjørevegen under det bratte fjellet var svært rasutsatt. Våren 1966 gikk det et stort ras med svære steinblokker, og vegen ble blokkert. En av steinene fra raset ligger fortsatt på kanten av vegen (bildet til høyre) og en dobbelt så stor landet i havet.

Heldigvis ble ingen skadet i raset. Skolebussen hadde kjørt gjennom like før.



Kjørevegen rundt Veggen, på veg fra Haukland med Tåa i sikte. (Foto: Håkon Aurlien)

Steinblokka som ble liggende i vegkanten etter stor-raset i 1966. (Foto: Eldar S. Andersen)



Eldar forteller:

Da stor-raset gikk våren 1966 var jeg 9,5 år og gikk på Valberget skole. Det ble snart avgjort at vi skulle sykle til raset, ca. 2,5-3,0 kilometer, og så skulle vi gå over raset.

Syklene lå og ventet på oss til skoledagen var ferdig på ettermiddagen. På dårlige dager ble vi kjørt med hest der alle satt i bekkvogna. På andre siden av raset stod skolebussen og ventet på oss. Den måtte snu ved Tåa og så rygget den til raset, ca. 800-900 meter gjennom flere krappe og smale svinger.

Det samme skjedde når vi skulle hjem. Da satt vi i bussen mens den rygget hele veien fra Tåa til rasstedet. Den yngste som gikk over raset, var Solaug på 7 år og min bror Ivar Andersen som var 8 år. Resten av skolebarna som måtte gå over raset var Karl-Werner 11, Arvid 14, Anne Lise 11, Inger Tove 8,5, Per 11, Ståle 12, Steinar 13, Terje 10,5 og Tove 12 år. De største passet på de minste når vi gikk over det farlige rasstedet.

Det var 11 melkebønder på Uttakleiv og alle måtte kjøre melkespannene ut til rasstedet og bære dem over steinblokkene. Det samme skjedde med tomspannene som måtte hentes på andre siden av raset.

Dette raset utløste starten på kravet om tunell gjennom Mannen og 32 og 1/2 år etterpå kunne vi feire den ferdige tunnelen.

TUNNELEN

Man skjønte etter hvert at veggen rundt fjellet var svært utrygg. Et nytt stort ras gikk i 1968, og utover 1970- og 80-tallet gikk det flere stein- og snøras på veggen. På grunn av alle rasene ble det et krav fra innbyggerne på Uttakleiv at det måtte lages en alternativ veg, og det måtte bli tunnel. Men kravet ble møtt med svar om manglende midler, og at det ikke var mulig å prioritere tunnel til ei bygd

med så lavt befolkningstall. Bygdefolket ga seg ikke, og med press og overtalelser fikk de til slutt et løfte om at det skulle settes i gang planlegging av tunnelen.

Eldar forteller:

Uttakleiv Grendelag startet med tunnelinnsatsen allerede i 1966, og satte da fram krav om sikrere veg.

Den 10. september 1997 var samferdselsminister Sissel Rønbeck på besøk på Uttakleiv hvor hun fikk en varm velkomst fra store og små i bygda. Bordene sto dekket med nystekte vafler, rundstykker, nyplukket rørt bær fra Uttakleiv og kaffe.

Talsmannen for arbeidsgruppen for tunnelprosjektet, Ivar Andersen, sa han syntes det var tøft gjort av henne å ta veien ut til Uttakleiv. «Vi har fått lovnad på 3,5 millioner fra kommunen og 17,5 millioner fra fylket. Så da gjenstår bare 4 millioner i statsmidler. Har du noe i kofferten, Sissel Rønbeck?» spurte Ivar. «Jeg kan ikke komme hit til Uttakleiv og si nei. Hadde det vært vanskelig å finne 4 millioner, ville jeg ha skrappt det fra andre plasser på Norges-kartet. Pengene er med andre ord på plass» svarte Sissel Rønbeck, og ble møtt med spontan applaus.

Hun føyde til at det ikke var snakk om en budsjettlekkasje, men at det var lenge for folk på Uttakleiv å vente til 7. oktober (da statsbudsjettet skulle legges frem). «Dere har krav på å få litt ro i sjela» mente hun.

Flere års kamp for en rassikker vei til og fra Uttakleiv var kronet med hell. Når vi i tillegg vet at tunneldrivingen startet med at første salve gikk av 7. januar 1998 så må dette være tidenes raskeste tunell, 880 meter ferdig asfaltert tunnel på i underkant av ni måneder.

All ære til tunelldriverne EEG Henriksen med underentreprenører og Statens vegvesen.

Avisutklipp fra september 1997. Sissel Rønbeck var på Uttakleiv og ga sitt signal om statsstøtte til tunnelprosjektet gjennom Mannen, og den fjerde veggen var snart et faktum.



Ivar Andersen og Ståle Olsen uttalte seg til avisa: «Tunnelen er med på å sikre en stabil bosetting, skape et lokalmiljø som er godt og trygt. Et miljø der vi sammen kan trives i et fellesskap og samtidig, og uansett årstid, vær og føreforhold, også gir oss muligheten til å delta i aktiviteter utenfor bygda. Her må vi få lov til å takke samferdselsministeren Sissel Rønbeck, fylkesordfører Alf Ivar Samuelsen, ordfører Frank Rist, og entreprenørene som sørget for en fantastisk tunell gjennom Mannen og ikke minst «hain Arne». Ja - på Uttakleiv er vi på fornavn med Veisjefen i Nordland, Arne Løvmo Ja - vi må ikke glemme å takke oss selv. Uttakleiv Grendelag sine medlemmer har vist en ukuelig stå-på vilje og ikke gitt opp. Resultatet er at vi har fått en sikker bygd og vi er ikke lite stolt av den innsatsen vi har gjort.»

Lørdag den 2. oktober 1998 var det tunnelåpning. Arnold Hansen fikk opp-

leve at hans barnebarn Lena Hansen klypte snoren under åpningen av Uttakleivtunnelen sammen med vegsjef Arne Løvmo.

Da den offisielle åpningen var over ble alle invitert av Statens Vegvesen til å gå på en historisk vandretur fra Haukland til Uttakleiv. Den eldste som gikk den gamle Ferdavegen var Leander Arnljot Endor Andersen født den 20. oktober 1917 på Uttakleiv, 18 dager før han fylte 81 år. Han hadde gått denne veien mer enn alle andre som gikk over fjellet denne dagen.

Eldars mor Nilly Karoline Andersen, gikk åtte dager før hun var 69 sammen med sine tre sønner og tre barnebarn. Da alle ankom Korsen (krysset på Uttakleiv) fikk de av veisjefen Arne Løvmo utdelt en caps med teksten Uttakleivstunnelen 02.10.98, samt en pins. Etterpå ble det



Uttakleivtunnelen bringer de fastboende, og etterhvert ganske så mange turister, fra Hauklandstranda og inn til Uttakleiv. Navnene på de 13 barna som fikk en tryggere skolevei, er preget inn på en minneplate datert 2. oktober 1998. (Foto: Håkon Aurlien)

avduking av en bautastein i Uttakleivkrysset der navnet til alle barna på Uttakleiv under 17 år er preget inn på en plate gitt av Statens vegvesen.

Nå var det Uttakleivingan sin tur til å invitere alle de høye herrer på en arbeidsoppgave før festmiddagen. Alle fikk utdelt en fjøskjeledress sponset av Felleskjøpet på Vestvågøy. Alle var spente på arbeidsoppgavene, og stikkordet ble avslørt. Arbeidsoppgaven var «Fjøsstell». Fjøsstellet skulle foregå i fjøsen hos Ståle Kato Olsen og stikkordene på arbeidsoppgavene som ble delt ut var: Måke møkk, vaske spener, sette melkemaskinkoppene på fire spener pr. ku, gi dem kveldsmat og sørge for at de hadde det bra.

Da jobben var gjort med mye latter og godt humør, ble det en skarp en i melkerommet. Utenfor fjøstrappa stod det flere drosjer og ventet, slik at alle ble kjørt til Leknes Hotell for en rask dusj, få på seg finstasen og ta drosja tilbake til

Haukland. Der ble de geleidet inn av festkomiteen og fikk anvist plass ved festbordet som var pyntet etter alle kunstens regler.

Til kaffe, kake og dans med noko attåt var invitert 200 gjester. Da festen var over i de små timer, hadde alle Uttakleivingene med seg en liten lommelykt slik at de kom seg velberget gjennom den offisielt nyåpnede men ennå mørklagte Uttakleivstunnelen. Lys kom en stund etter åpningen.

BEVARING OG VEDLIKEHOLD

Til sammen utgjør de fire vegene et vegmiljø som viser forskjeller i trasévalg og byggeteknikk opp gjennom tiden. Men bare to av de fire har et kulturminnefaglig vern. Kjerrevegen over fjellet og kjervegen rundt fjellet (veg 2 og 3 i kartet) er oppført som objekt nr. 11 og 12 i Nasjonal verneplan. Vegene er ikke fredet, men har likevel stor kulturminneverdi. Grunnen til at de ikke er fredet som del av de stat-

Den bratte åssiden på Uttakleiv, med tydelig slitasje av bruk. Utraste masser fra fjellet og fra en ødelagt mur sperrer turstien ned på Hauklandsiden. (Foto: Siv Annie Henriksen)

lige fredningene er at det ikke er avklart et statlig eierskap for disse vegstrekningene. Vegene har likevel et vern gjennom verneplanen, og er lagt inn i den nasjonale kulturminnebasen Askeladden som statlig listeført.

I praksis betyr dette at Statens vegvesen har et ansvar for at vegene vedlikeholdes og formidles som kulturminner, slik at de bevares mest mulig intakt for framtiden. Målet er å bevare vegene med mest mulig originale materialer.

Vedlikeholdet av de to vernede vegene utføres av Uttakleiv grendelag i samarbeid med Statens vegvesen og Nordland fylkeskommune. Grendelaget følger også med på tilstanden til vegene, og kan gi beskjed ved utrasinger eller andre større skader.

Vegen over fjellet ble istandsatt fram til toppen på Uttakleivssiden i 2007 og 2008. Vegen ble da tilrettelagt for bruk, med tetting av hull og nytt grusdekke. Det ble også laget en bedre drenering, med nye stikkrenner, og utvidelse og opprensning av grøfter over de våteste partiene. Murene hadde holdt seg ganske godt, og de ble ikke utbedret i forbindelse med denne istandsettingen.

Grendelaget har i årene etter fortsatt med en stor innsats for vedlikehold av de to vernede vegene. De har kontroll på tilstanden på vegen, de legger på ny grus ved behov og de holder stikkrenner og grøfter åpne. I tillegg fjernes vegetasjon



og nedraste masser slik at vegene skal være framkommelige.

Den delen av kjerrevegen som svinger seg nedover åssiden på Hauklandsiden er ikke vedlikeholdt eller istandsatt etter at den ble nedlagt. Det har dessverre ikke latt seg gjøre å komme til enighet med grunneier av eiendommen som vegen går over om ivaretagelse av dette partiet av vegen. Men her er det et stort behov for å reparere murene, stikkrenner og utrase områder. Det bratte terrenget og erosjon på grunn av vann og bruk har over tid ført til store sår i terrenget. Turgåerne følger ikke vegen med de lange slyngene, og det dannes stier og tråkk på tvers av vegen. Dette lager spor i terrenget utenfor kjerrevegen, og ellers i fjellet. Vegetasjonsdekket er veldig tynt, stier dannes lett og den tørre, røde sanden kommer til syne.

Midt i området, og på tvers av den sikksakkformede vegen renner en liten bekk. Utrasing og flom har gravd ut en



Her er deler av den gamle vegen forsvunnet i en kløft som er dannet av utraste steinblokker og vannerosjon. Ei av steinblokkene ligger ytterst på kanten. (Foto: Håkon Aurlien)

dyp renne, og ei stor steinblokk har rast ned hele bakken. Ei like stor steinblokk har blitt liggende igjen på toppen, helt ut mot kanten av det utraste området.

Geologer har sett på denne delen av vegen, og vurdert tilstand og rasfare for vegen og området rundt. En omfattende geologisk rapport ble laget i 2012, med vurdering av rasfare, og anbefalinger for sikring og istandsetting. Tilstanden har blitt vurdert av geologene på nytt i 2021, og det ble konkludert med at tilstanden ikke er for mye forverret. Det er likevel anbefalt å sette opp et skilt som informerer turgåere om rasfaren, slik at alle som forserer den bratte lia kjenner til at de utsetter seg for en risiko, og vet at de går på eget ansvar og må trå forsiktig.

TURISME OG TILRETTELEGGING

Vegene leder oss gjennom et fantastisk landskap. Hele området er svært populært som turistmål og turområde, på linje med store deler av Lofoten. Turistene kommer ikke bare i sommerhalvåret, men også om vinteren. De kommer for å oppleve naturen og landskapet, i kombinasjon med midnattssola, nordlyset og vinterværet.

Turistene har kommet til Uttakleiv i flere hundre år. Fra omkring 1850 ser man en økende turisme i Norge, som et resultat av bedre transportmidler. En turist ble på 1800-tallet regnet for å være en person på fritidsreise som oppsøkte fiske, jakt, flotte landskap og historiske steder.

Da bilveien kom rundt fjellet Veggen i 1947 ble tilgjengeligheten mye lettere og besøket økte. I en tiårsperiode fra slutten av 1960-tallet til rundt 1980 var det mange franske skoleklasser som telte på Uttakleiv. Besøket ble bare større og større utover 1900-tallet, og nådde en høy topp nå i årene før koronapandemien. Den store økningen i turismen gir utfordringer. Det er krevende å tilrettelegge for så stort antall turister.

Uttakleiv grendelag har møtt den store tilstrømmingen av turister med å tilrettelegge for å ta vare på naturen og hindre forsøpling. Grendelaget ble stiftet i oktober 1966, og vi kan si at det var en organisert besøksforvaltning i sin spede begynnelse. På Uttakleiv har grendelaget anlagt fasiliteter som parkering, toalettanlegg, informasjonsskilt mm, og det er laget systemer for søppelhåndtering og



Bobilparkeringen på Skaret ved Uttakleivstranda. (Foto: Håkon Aurlien)

bobiltømming. I 1995 bestemte Uttakleiv Grendelag seg for å starte med frivillig betaling fra de besøkende. Besøket bare økte og økte, og det var bare et fåtall av de besøkende som la igjen noen penger til driften. Dugnadsinnsatsen var langt høyere enn inntektene, og det ble derfor innført fast betaling. Da tellinger viste ca. 300.000 besøkende i året ble det satt i gang en ordning med strandverter og betalingsterminal.

På stranda er det populært å overnatte i telt. Grendelaget jobber hardt med å ivareta området slik at den store mengden av besøkende ikke gir for stor slitasje på det tynne vegetasjonsdekket. Uttakleiv grendelags innsats har resultert i en rekke utmerkelser. De har bl.a. mottatt pris for ivaretagelse av kulturlandskapet (Kulturlandskapsprisen fra Fylkesmannen i Nordland i desember 2017). De fikk denne prisen for «sitt arbeid med å

ta vare på natur- og kulturlandskapet, og for å legge til rette for ferdsel og opphold i et storslått og svært populært område på yttersida av Lofoten». Folket på Uttakleiv er stolte av den arven som de har fått fra sine forfedre, og de passer godt på arven slik at den bevares for etterslekta.

Uttakleiv grendelag har også jobbet med formidling. I 2016 satte de opp informasjonstavler på Uttakleiv og på Haukland. Samtidig etablerte de et system med formidling av historier langs både ridevegen og kjørevegen, ved å sette opp skilt med QR-koder. Publikum kan skanne koden med mobiltelefonen, og bli ledet videre til tekst, musikk og annet som formidler noe knyttet til akkurat det stedet man befinner seg. Man finner 22 historier om troll og underjordiske, om Norges nasjonalblomst, han Isak i Tåa, og han Nils, den siste oterjegeren på Uttakleiv. Vi er innom veiarbeid på gamle-



Eldar Stig Andersen ved et av informasjonsskiltene. (Foto: Håkon Aurlien)

måten og får høre historiene om ras fra Veggen. Det fortelles også om vikingefunnene, blant annet brosjen i bronse.

Turene opp til fjelltoppen Mannen mot vest og toppene i Himmeltindan mot øst starter for de fleste på Hauklandssiden og opp den bratte lia der veggen ikke er tilrettelagt. Det har dannet seg et nett av stier i mer rett linje oppover, på tvers av veggen. Disse stiene er godt synlige og ligger som renner i terrenget der vegeta-



sjonen er slitt bort. Turløypene til fjelltoppene er svært populære og mye brukt, og selv utenfor den mest hektiske sesongen på sommeren er det en stadig strøm av mennesker på veg opp og ned lia.

Tilrettelegging for ferdsel er et satsingsområde fra Vegvesenets side. De historiske vegfarene kan med fordel brukes til å gå turer og samtidig lære noe om historien og vegbygging i gamle dager. Tilrettelegging av nedlagte veger vil bidra tilbake til samfunnet i form av bedre folkehelse og miljøvennlig ferdsel. De største satsingene på slik tilrettelegging er lagt ned i prosjektene Kongevegen over Filefjell og Kongevegen over Dovrefjell.

VEIEN VIDERE

I 2021 ble det foretatt en befaringsreise til Uttakleiv. Vegene er godt vedlikeholdt, men man ser at det er behov for noe istandsetting av murene langs kjerrevegen. Et par steder har steiner i muren og i stikkrennene flyttet på seg, og masser i selve vegkroppen er noen steder vasket ut. Her er det nødvendig med litt større istandsettinger av murene. Det planlegges å hente inn entreprenører med kompetanse innen historisk tørrmuring slik at skadene kan repareres.

På utvalgte plasser vil da deler av muren måtte plukkes ned. Deretter må man få kontroll på at fundamentet for muren er stabilt før muren bygges opp igjen stein for stein. Muringa skjer med

En stikkrenne som er delvis rast sammen må utbedres (Foto: Håkon Aurlien)



Strandområdet på Uttakleiv er et yndet overnattingssted for teltturister. (Foto: Eldar S. Andersen)

håndkraft på den gamle måten, med noe tilhogging av steinene dersom det er behov for det. Etter ei slik istandsetting kan murene stå i mange årtier.

Vegmurene i kjerrevegen over fjellet er delvis skjult under gress og torv. Ved å fjerne en del av vegetasjonen, også fra sidene av murene, får man fram de flotte byggverkene og veggen vil bli mer synlig i terrenget. Det vil gi en større opplevelse av hvordan veggen ligger i terrenget, og en bedre forståelse av det arbeidet som ble lagt ned i byggingen av veggen på slutten av 1800-tallet.

Det store presset med busslaster av turister har roet seg gjennom to år med pandemi, men innenlandsturismen har samtidig økt. Det må også forventes at turistpresset tar seg opp igjen. Dersom pågangen av turister øker for mye, vil den fine naturen og de unike turopplevelsene kunne bli ødelagt av forsøpling og slitasje av tråkk i terrenget. Det kan være hensiktsmessig å forsøke å styre tilstrømmingen og samtidig lede turgåere som ønsker å oppleve den flotte natu-

ren med spektakulære toppturer inn på alternative ruter. Med en bevisst styring og begrensning vil man kanskje oppnå en mer bærekraftig bruk, med enda bedre bevaring av både veger og natur.

Begrenset tilgang vil også gjøre at opplevelsen blir mer eksklusiv og verdifull for de som kommer. For å få kontroll over utviklinga vil man måtte komme til en enighet om det, og fortsette et godt samarbeid mellom mange parter.

Litteratur/kilder:

- Jørgensen, Jon Gunnar 1997:** Aslak Bolts jordebok, Riksarkivet
- Knutsen, Sverre 2009:** Veier til modernisering. Veibygging, samferdsel og samfunnsendring i Norge på 1800-tallet. Statens vegvesen
- Kvalvågnes, Jeanette 2012:** Skredfarevurdering og anbefaling av skredsikringstiltak. Rapport Statens vegvesen
- Nagell, Otto 1950:** Det norske veivæsens historie 3, 2.
- Strand, Inge 2001 (red.):** Ferdaveger. Vandringer i Nordland. Nordland fylkeskommune
- Svanberg, Erling 1990:** Langs vei og lei i Nordland. Samferdsel i Nordland gjennom 3000 år. Nordland fylkeskommune
- Vegvalg.** Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner, Statens vegvesen 2002