

Vägar och stigar

Medeltiden

Vägar och stigar har funnits så länge som människan haft behov att färdas. När de första människorna slog sig ner utmed kusten uppstod det snart vägar och stigar mellan boplatser och andra ställen som användes för jakt och fiske. Under yngre stenåldern bosatte man sig längre in i landet och till dessa platser utvecklades givetvis nya vägar som man kunde färdas på mellan kust och inland.

Med en växande Östersjöhandel blev kustens hamn- och handelsplatser viktiga för befolkningen och vägsystemet mycket viktigt för människorna som bodde långt från hamnarna.

När Visby upphöjdes till stad stabiliserades vägnätet och genom kristendomens införande tillkom kyrkan som ännu en stark centralmakt på ön. Kyrkorna byggdes i socknens centrala delar och nya vägar uppstod mellan sockenkyrkorna och de olika gårdarna. Från staden och ut på landsbygden förgrenade sig flera huvudvägar som bildade viktiga kommunikationsleder mellan staden och landet.

Sträckningen på de medeltida vägarna utgör stommen i det vägnät som används i dag.

Resor förr i tiden

När man var på resande fot under 700-talet var sjö och vattenvägar ofta det lättaste sättet att förflytta sig på. Flera farbara vattenleder samt ett stort antal insjöar fanns vid den tiden på Gotland. Vanligaste sättet att förflytta sig förr var dock att gå. Under den varma årstiden gick man barfota för att spara skor. Det var även vanligt att rida.

Ett vanligt fordon förr var träaxelvagnen. Axlarna gnällde och fattade lätt eld. En bytta tjära måste därför alltid finnas med hängande på vagnen och vid behov så smorde man axlarna med tjära. En kanna tjära gick i regel åt för en 4-5 mils resa.

Från 1600 talet och till vår tid.

Under 1600- och 1700- talen började staten intressera sig för bättre framkomlighet på vägarna. Landsvägarna förbättrades, vägarna mättes och försågs med milstenar. En mil motsvarade 6000 famnar eller 10688 m. Gästgiveriförordningen trädde i kraft år 1649.

Många vägar förbättrades under senare delen av 1700- talet när von Segebaden var landshövding på Gotland. De största och mest genomgripande förändringarna skedde under 1800- talets senare del samt under 1900- talets början.

Vid bilismens intåg under 1900- talet var man tvungen att bygga ut vägnätet så det motsvarade kravet på framkomlighet och trafiksäkerhet. Bönderna stod ännu för underhållet av vägarna i förhållande till markinnehavet. Vägunderhållet innebar att vägarna skulle grusas under hösten samt att träd och buskar skulle röjas bort som lutade in över vägen. Markägarna hade underhållsansvar för vägarna i proportion till markinnehavet. Den vägsträcka man ansvarade för utmärktes med en väghållningssten som sattes upp intill vägkanten.

Den ökande trafiken med bilar gjorde att systemet med naturavväghållning inte längre fungerade. På 1920- och 1930- talen sköttes vägunderhållet och nybyggnationen av distriktens vägkassor som fick sina inkomster från vägskatter och stadsbidrag. På grund av den allt snabbare ökningen av trafiken förstatligades vägväsendet år 1944. Staten övertog därmed ansvaret för underhållet av det allmänna vägnätet, så samma vägstandard kunde utvecklas i hela landet.

Vägarna har därefter successivt förbättrats och på Gotland är i dag samtliga statligt allmänna vägar och vissa enskilda vägar belagda.

Vägar och stigar på Hallshuk

Vägar före år 1939.

Före år 1939 var vägen till Hallshuk enskild väg och vägsträckningen gick inte där den går idag. De allmänna vägarna till Hall k:a gick från Tejnungs i Hangvar förbi Gannarvegårdarna och fram till Hall k:a, den andra allmänna vägen gick från Kappelshamn förbi Västö gård och fram till Hall k:a, samma sträckning som i dag. Det övriga vägsystemet på Hall var enskilda vägar och såg ut vad vi i dag kallar för åkervägar.

Äldre vägar har så gott som alltid ett namn. Detta var nödvändigt för att enkelt kunna göra resebeskrivningen enklare för resenärer. De gamla namnen är betydligt intressantare än nutidens vägnummer.

När vägarna innehöll namnet bro, tex "Vällbro", så visste de vägfarande att man kom att passera fuktiga och sankmarker, vilket kunde medföra förseningar och besvärliga överfarter. Under nederbördsrika tider växte behoven och kraven på säkrare vägförbindelser.

Före år 1939 fanns minst tre st enskilda vägar samt en gångstig som gick från Hallshuk till övrig bebyggelse i Hall socken. Samtliga vägar och stigar som gick från Hallshuk till Hall k:a och övriga gårdar i socknen hade namn som alla i trakten kände till.

Medebysvägen

"Mybbesvägen" eller "Skolvägen" som den också kallades, var den närmaste vägen från Hallshuk till Hall k:a, där också skolan låg. Vägen gick från Hallshuk förbi Jänklint och öster om nuvarande allmänna vägen fram till Medebysgårdarna. Därifrån gick vägen fram över Bruten (en våtmark) och söderut förbi Medebys kalkugn och därifrån fram till Hall kyrkby.

Vägen kallades även "Skolvägen" eftersom skolbarnen från Hallshuk gick den här vägsträckan till Hall folkskola varje dag under läsåret. Vägsträckan mellan Hallshuk och Hall folkskola är 5 km och här gick skolbarnen den långa skolvägen morgon och kväll. Under den mörka årstiden gick man hemifrån när det var mörkt och återvände till hemmet på eftermiddagen under mörker. Även i regn och snöoväder var man tvungen att lämna hemmet för att fullgöra sin skoldag 5 km längre bort. För särskilt de yngre eleverna i de lägre klasserna var det säkert påfrestande att dagligen vandra sammanlagt 10 km mellan hemmet och skolan varje dag. Under nederbördsrika tider och våta marker fick man gå andra torrare vägar som var längre.

Grindar vid "Mybbesvägen".

På vägsträckan mellan Hallshuk och Halls k:a fanns förr nio st grindar som skulle öppnas och stängas när man färdades vägsträckan fram.

Normans grind

Första grinden från Hallshuk stod utanför Normans fastighet. (Hall Hallshuk 1:17)

Nannys grind

Grinden stod en liten bit söder om fastigheten Hall Hallshuk 1:19. Nanny var gift med Kalle Andersson som var lots och bodde på fastigheten.

Hedhagsgrind

Hedhagsgrind stod vid första backen strax söder om Haruddsvägen.

Rödgrind

Rödgrind stod cirka 100 m söder om "Jänn-Käldä". Grinden var rödmålad.

Grindar vid Medebys gårdar.

Vid Medebys låg tre gårdar och det fanns antagligen två eller tre grindar här, en grind vid varje gård.

Bruten

Bruten är en våtmark som ligger cirka 150 m söder om Medebys gårdar. Här stod förr en grind.

Grind vid Medebys kalkugn

Grinden stod vid Medebys kalkugn som ligger cirka 700 m nordost om Hall k:a. Delar av grindstolpen finns kvar.

Tildas grind

Tildas grind stod i anslutning till Hall prästänge som ligger norr om Hall k:a och i anslutning till fastigheten Halls Annex 2:5.

Likvägen

Likvägen är ett märkligt namn på den enskilda vägen som går genom den östra delen av området som ligger mellan Hallshuk och Hall k:a.

När "Mybbesvägen" förbi Medebysgårdarna var oframkomlig på grund av översvämning och snödrivor så utnyttjade man Likvägen som hade en betydligt torrare vägmiljö och vintertid hade den i regel ett jämnare snötäcke och mindre drivor utmed vägen och som gjorde genomfarten enklare. Vägen trafikerades med hästskjuts men även med bil fram till år 1939 då den nya allmänna vägen till Hallshuk öppnades för trafik.

Vid begravnin g körde och gick man alltid Likvägen från Hallshuk till Hall k:a. Vägsträckningen gick från Hallshuk österut upp på Hamnberget förbi fyren och Klivet fram till Sojden. Från Sojden går vägen vinkelrätt mot strandlinjen in i skogen öster

om Sojdsvät fram till Norrbysgårdarna. Från Norrbysgårdarna gick vägen den nuvarande vägsträckan fram till Hall k:a. Klivet är ett ras som inträffat i den cirka 30 m höga kustklintens gräns mot havet. Det finns modiga människor som tagit sig uppför den branta ras vinkeln men det rekommenderas inte. Platsen ligger cirka 350 m sydost om fyren. Sojden ligger cirka 800 m sydost om fyren och är platsen där kustklinten slutar och går över i strandvall. Från Sojden och fram till Västö gård går kalkstensklinten cirka 150 m från strandlinjen och in i landet.

Grindar på Likvägen

På vägsträckan från Hallshuk via Fyren, Klivet, Sojden, Norrbysgårdarna och fram till Hall k:a fanns förr 7 st grindar som skulle öppnas och stängas när man färdades vägsträckan fram.

Grind vid Klivet

Gränsen mellan Medebys och Norrbys ägor gick ungefär vid Klivet och här stod förr en grind.

Sojdsgrind

Här vid Sojdsbacken stod förr en grind. Härifrån gick även en stig fram till Västö gård. Stigen gick en bit inne i skogen och slingrade sig fram uppe på klinten.

Stenpelargrind

På vägsträckan mellan Sojden och Norrbysgårdarna stod Stenpelargrind cirka 1 km från Sojden. Två st stenpelare var upplagda som en kallmur av kalksten och stod på båda sidor om vägen och höll upp grinden som förr stod här. Pelarna hade en storlek av 1,2 m i fyrkant samt var två meter höga. En stenpelare står kvar i dag.

Grind vid Norrbysgårdarna.

Grinden stod där gårdsutfartena ansluter till den enskilda vägen. Den ena grindstolpen är en kallmur av kalksten som står kvar än i dag.

Grind vid Sandåkern.

Sandåkern ligger mellan Norrbysgårdarna och kyrkänget och här stod förr en grind. Närmare Norrbys låg förr ett litet hus som Lina Enderberg bodde i. Hon gick på tröskan och sopade undan agnar och ax och fick i ersättning 1 kr om dagen. Hon arbetade även hos bönderna. På sin lilla åker odlade hon bland annat morötter.

Tildas grind.

Tildas grind stod i anslutning till Hall prästänge vid den stora eken och norr om fastigheten Halls Annex 2:5.

Norrbysstig

Norrbysstig är en gångstig som sträcker sig från Hallshuk till Norrbysgårdarna i den östra delen av socknen. Stigen används inte nu av folket i Hallshuk mer än för promenader på den del av Hamnberget som ligger närmast fiskeläget.

Stigen går upp på Hamnberget i anslutning till Lennart Sundins fastighet, Hall Hallshuk 1:23. När man gått några hundra meter på stigen kommer man fram till en öppning i skogen där flera stigar möts. Platsen kallas för "Lilla rummet". Öppningen i skogen var förr även ett bra harpass. Stigen fortsätter mot Norrbys och sträcker sig söder om Sojdesvät och efter cirka 2500 m kommer man till Norrbysgårdarna.

Folk från Hallshuk som hade ärende till någon av Norrbysgårdarna gick alltid Norrbysstig eftersom det var närmaste vägen. Gösta Norman på Hallshuk säger att man förr även körde stigen med hästskjuts. De gamla på Hallshuk kallade även stigen för Janssons stig.

När man på 1920-30 talet skulle köra med bil upp på Hamnberget var det inte alltid bilen orkade köra upp den vanliga vägen på grund av den branta backen. Bilen fick då köras upp på Hamnberget i Norrbysstogens vägsträckning. När man kom upp på Hamnberget fanns en körväg fram till Klivet.

Var det översvämning eller mycket snö på den vanliga skolvägen förbi Medebysgårdarna så gick man Norrbysstig fram till Norrbys och därifrån fram till skolan. På Norrbysstig var alltid markerna torra att gå på, vintertid var det i regel ett jämt snötäcke och begränsad drivbildning att ta sig fram på.

Allmän väg mellan Hall k:a och Hallshuk

Människorna på Hallshuk levde ganska isolerat ute på Kappelshamnsvikens västra strand. De enskilda vägarna var ofta i ett miserabelt skick. Den första motorbåten kom till Hallshuk år 1920, sedan utrustade fiskarna snabbt sina båtar med motorer. Den första bilen kom till Hallshuk år 1924 och år 1927 byggdes fiskehamnen ut. Då fanns ingen allmän väg till Hallshuk trots att trafiken utökades med transporter av fisk till salterier och inköpare samt olja och förnödenheter till hamnen. Det var mycket viktigt för fiskarnas fortsatta existens att det blev bättre vägförhållanden till Hallshuk. Trots febril verksamhet i fiskeläget med goda fångster så reagerade varken kommun eller länsstyrelse på något sätt för att göra livet mer drägligt för fiskarebefolkningens transportbehov.

Vid en extra kommunalstämma den 10 juni 1926 förelåg en förfrågan om stämman ville bevilja anslag för utredning och kostnadsberäkning med anledning av ifrågasatt väganläggning mellan Halls ka och Hallshuk. Sedan fiskarna från Hallshuk och direktör A Dahlbäck från Visby tillskjutit 150 kr så beslöt stämman att man av tillgängliga medel ur kommunalkassan skulle anslå 350 kr för företaget.

Vid ett möte med hamnföreningen i december år 1933 beslöt man utse en kommitté som skulle uppvakta landshövdingen om behovet av en ny väg mellan Hall k:a och Hallshuk. I kommittén ingick Carl Hansson, Oskar Pettersson, Karl Andersson och Tyko Olofsson

Uppvaktningen år 1933 hos landshövdingen resulterade i ingenting. En kommitté från hamnföreningen uppvaktade år 1937 åter landshövdingen om behovet av en ny väg mellan Halls k:a och Hallshuk. Kommittén bestod denna gång av Oscar Pettersson,

Ivar Karlsson samt Ernst Lundberg med Karl Andersson och Helge Lundberg som suppleanter.

Först på årets tredje ordinarie kommunalstämma den 29 december 1937 så skriver Hall kommun till Länsstyrelsen följande beträffande vägen mellan Hall k:a och Hallshuk.

§ 9.

Beslöts att till länsstyrelsen ingå med anhållan att vägen från Halls k:a till Hallshuk över Medebys måtte iordningsställas och upptagas till allmän väg och framhålls såsom skäl till denna anhållan att kommunen är synnerligen vanlottad i fråga om utfartsvägar. De vägar som leda till Hallshuk äro en del av året nästan ofarbara och då de som äro boende i Hallshuk har fisket till sitt uppehälle, har dessa ej den inkomst som kunde inbringas, därest vägar under alla tider på året vore farbara. Även av turister är vägen mycket anlitad genom att många under sommaren äro intresserade av Hallshuks läge samt fyren och fiskehamnen, varför behovet av en god och farbar väg även föreligger i detta hänseende. Som emellertid kommunen är mycket skattetyngd, förmår den ej sätta vägen i stånd om ej hjälp härmed erhålles. Önskligt vore därför om vägarbetet kunde upptas som nödhjälpsarbete eller på annat lämpligt sätt understödjas.

Justeras

Birger Vestberg

Tyko Olofsson

Som ovan

K Hejdenberg

Kommunstyrelsens ordförande

Den nya vägen

Den 1 januari 1939 hade Länsstyrelsen på framställning av Vägstyrelsen i Gotlands län, norra distriktet beviljat 8000 kr i anslag till att påbörja vägbygget mellan Halls ka och Hallshuk. Företaget var kostnadsberäknat till 54800 kr och statsbidrag beräknades utgå med 80% eller 43800 kr. Resterande medel tilldelades därefter omgående så att vägsträckan kunde färdigställas under året.

Den nya vägen mellan Halls k:a och Hallshuk byggdes ut i sin hela sträckning år 1939, så den sista uppvaktningen år 1937 gav resultat.

Den allmänna vägen mellan Hall k:a och Hallshuk har väg nr 686 i Gotlands läns författningssamling. Vägen är 5100 lång och byggdes 5 m bred. Vägens sträckning går från Hall k:a förbi gårdarna vid Hägvards, Västerby och Nors. Den nya vägsträckningen förtsätter sedan i en raksträcka över dalen som ligger söder om Jänklint. Vägen byggdes väster om Jänklint och framme i Hallshuk fick den en ny sträckning ner till hamnen. Den nya vägen drogs fram mellan de båda fastigheterna som tillhörde Elof Olofsson och John Pettersson. Fastigheterna har fastighetsbeteckningarna Hall Hallshuk 1:9 och 1:15. Den gamla vägsträckningen gick mellan John Petterssons fastighet och fastigheten öster därom som då ägdes av Karl Hansson, Hall Hallshuk 1:16.

När vägen byggdes handlastade man gruset i grusskärningarna vid Nors och Jänklint och övrigt grusmaterial schaktades för hand samt transporterade till fyllning i vägsektionen med häst och vagn men även med lastbil. Robert Stenbom som växte upp vid Västerbys berättar för mig att han som 13 åring arbetade på vägbygget, med

corp och spade lastade han grus på en flakvagn tillsammans med sin pappa Josef. Bönderna i grannlaget bildade arbetslag och transporterade grus som korpades loss ur vägsärningarna och lastades på vagn samt kördes till grustippen där materialet lastades av och planerades ut till blivande vägbana. Arbetslaget bestod av lantbrukarna Robert Nilsson, Josef Stembom, John Lindberg samt Bertil Friberg som vardera med häst, vagn och lastkarlar utförde tjänster på vägbygget. En bilägare som hette "Barshage Johan" från Othem körde även på vägbygget. Slitlagergrus som lades ca 5 cm tjockt för att jämna av vägytan krossades i ett grustag mitt emot Gösta Johanssons fastighet vid Gannarve i Hall. Allt annat arbete gjordes av vägarbetarna för hand som släntning, dikning, trumläggning, röjning, stängselsättning samt justering av vägbanan mm.

Chef för vägbygget var verkmästare Emil Malmros.

Vägen var grusväg fram till år 1991 då vägsträckan fick beläggning (IM60) till en vägbredd av 4,5 m.