



TROMS fylkeskommune  
ROMSSA fylkkasuohkan

# FERDSELSVEGER PÅ NORDKVALØYA



04.12.2019

Rapport fra registrering av gamle  
ferdselsveger og kulturminner på  
Nordkvaløya

## Innhold

<b>INNLEDNING</b> .....	<b>2</b>
Bakgrunn .....	2
Sammendrag .....	3
Deltakere i feltarbeidet og logistikk .....	4
Metoder og utstyr .....	4
Landskapet og forhistorien .....	4
<b>FERDSELSÅRENE</b> .....	<b>5</b>
Stier .....	5
Veger .....	6
Vegarbeidet .....	7
<b>OVERSIKT OVER VEGSTREKKENE</b> .....	<b>8</b>
Breivika-Rødgammen 1,3 km .....	8
Rødgammen – Holmesletta 2,8 km .....	9
Holmesletta-Bårdset 2,8 km .....	13
Veg og brukar i Nordskaret .....	16
Skjærvika .....	16
Vegbyggingens endelikt .....	17
<b>STIENE</b> .....	<b>18</b>
Nordskaret-Sørskar 5,4 km .....	18
Lillevik-Sørskarvågen 4,5 km .....	19
Medbursvika-Sørskarvågen 4,4 km .....	20
Fuglebergvika-Nordskaret 4,5 km .....	21
Rekvika-Sørskaret ca. 2,3 km .....	22
Vardene på Ressmålkollen over Sørskarvågen .....	22
Tjuvvika-Hermannsfjorden (ikke gått) .....	23
Hermannsfjorden-Laukvika (ikke gått) .....	24
<b>OPPSUMMERING</b> .....	<b>24</b>
Resultat og verdisetting .....	24
Generelle råd for vegene .....	24
Generelle råd for stiene .....	25
Store Måsvær .....	26
<b>KILDER</b> .....	<b>28</b>
Skriftlige kilder .....	28
Arkiv .....	28
Kart .....	28
Muntlige kilder .....	28
<b>APPENDIKS I, KARTLOGGER</b> .....	<b>29</b>
<b>APPENDIKS II FLYBILDER OG KULTURMILJØ</b> .....	<b>33</b>
<b>APPENDISK III ARKIVMATERIALE</b> .....	<b>37</b>

# Ferdselsveger på Nordkvaløya

## RAPPORT FRA FELTARBEIDET 2019

### INNLEDNING

I begynnelsen av juni 2019 ble flere av de gamle ferdselsvegene på Nordkvaløya registrert og målt opp av Troms fylkeskommune ved avd. for kulturarv. Vi vandra på stiene som er markert på kart og oppsøkte strekninger hvor det var sannsynlig å finne spor etter gamle vegfar og for å dokumentere tilstanden.

Havet har vært hovedferdselsåren langs kysten i all tid. Båten har vært den viktigste farkosten helt siden de første menneskene kom til Nordkvaløya for mange tusen år siden. Ferdsel med båt var nødvendig for å skaffe mat, for å komme seg til et annet sted på øya, ei anna øy eller til fastlandet. På noen strekninger rundt øya er det barrierer med steile fjell, farlige fallvinder og ureint hav. Mange ganger kunne været være så dårlig at det var tryggere å gå enn å segle eller ro dit en skulle.

Folk brukte fjæra for å komme seg fra gård til gård, men der det var umulig, brukte en de gamle ferdselsvegene på tvers av øya for å komme seg frem. Da var stiene som gikk over skar og eider og gjennom daler viktige. På nordre del av Nordkvaløya ligger en eldre boplass i Medbursvika. Stedet ligger isolert, mot nord og omkranset av høge fjell. Her var det ikke mulig å gå langsetter fjæra. Men fjellstien over til Sørskaret var god å ha for å komme seg trygt til f.eks. Sørskarvågen og Nordskaret.

### Bakgrunn

I oktober 2018 fikk Troms fylkeskommune, avd. for kulturarv, en forespørsel om registrering av gamle ferdselsveger og stier på Nordkvaløya, Karlsøy kommune. Områdestyret i Nordkvaløy-Rebbernesøy landskapsvernområde hadde behov for å få en oversikt hvor de gamle vegfarene var og hvilken tilstand de var i. Resultatet av dette arbeidet skal gi en beskrivelse av stier og vegger på Nordkvaløya og brukes som grunnlag for å søke midler til å holde stiene og vegfarene ved like.

Stor takk til alle informantene som velvillig har delt av sin kunnskap og bidratt til at vi har fått vite mer om ferdselsvegene på Nordkvaløya.

## Sammendrag

Det ble registrert flere strekk med vegfar bygd på 1930-tallet som nødsarbeid. Enkelte strekk er i god stand, mens andre er grodd igjen. Stiene som går fra bygd til bygd er i dårlig stand, med unntak av de stiene som fører til fiskevatn. Behovet for å gå fra bygd til bygd er ikke lenger til stede og derfor gror disse stiene igjen. Det er behov for å ruste opp stiene/vegfarene hvis en vil holde dem åpne for allmenn ferdsel.



FIGUR 1 STIPLER LINJER VISER HVOR VI GIKK FOR Å FINNE STIENE OG DE BLÅ TYKKE STREKENE VISER HVOR VI REGISTRERTE OPPBYGDE VEGER. KARTGRUNNLAGET ER HENTET FRA MILJØSTATUS SIN KARTPORTAL.

## Deltakere i feltarbeidet og logistikk

Vi var fire registranter, Ragnhild Myrstad, feltleder, Marit Chruickshank og Randi Ødegård (alle Troms fylkeskommune, avd. for kulturarv). I tillegg var Oddrun Skjemstad med, som også er områdeforvalter av landskapsvernområdet. På noen strekk delte vi oss i to grupper for å dekke mest mulig av øya. Vi fikk bistand fra kystvaktskipet Farm som losa oss rundt og satte oss av og henta oss der vi hadde behov for skyss. Feltarbeidet ble gjort fra lørdag 1.juni – tirsdag 4.juni 2019. Rapporten er skrevet av Ragnhild Myrstad. Bildene i rapporten er tatt av Troms fylkeskommune avd. for kulturarv med unntak av tre bilder som er fra billedsamlingen til Norges Arktiske Universitetsmuseum.

## Metoder og utstyr

Vi prioriterte de eldste stiene som gikk på tvers av øya og områder der vi kjente til at det var spor etter gamle veganlegg. Noen korte strekk, som var delvis oppmurt med fylte steinmasser, ble oppdaga tilfeldig undervegs i feltarbeidet. Vi målte inn alle vegstrekene med GPS og Trimble.

De bygde vegstrekene er også målt inn og lagt i den nasjonale kulturminnebasen Askeladden. Der det ble registrert nye kulturminner, dokumenterte vi disse og de vil bli lagt inn i Askeladden.

Vi har dokumentert hvor de bygde vegene er, gitt en beskrivelse av traséene og vurdert tilstand. Etter hver beskrivelse har vi kommet med en kort oppsummering av tilstand og gitt en tilrådning om skjøtsel. Vegene og stiene vi gikk, vises på oversiktskart og detaljkart.

På forhånd hadde vi gått gjennom skriftlige kilder, arkivsøk og foretatt intervju med historiker Håvard Dahl Brattrein som bl.a. har skrevet om ferdselsveger i Karlsøy og Helgøy bygdebok. Undervegs har vi fått nyttige opplysninger fra lokale informanter.

Det ble posta et innlegg på den lukka Facebook gruppa «Gamle og nye bilder fra Nord Kvaløya og andre øyer i Karlsøy». Her fikk vi mange tilbakemeldinger fra slektninger som kunne huske at besteforeldre og slektninger jobba på de ulike vegstrekene.

## Landskapet og forhistorien

De første sporene etter bosetning og aktivitet på Nordkvaløya vi kjenner til, er fra yngre steinalder (4500-1800 f.Kr). Det er registrert hustuffer fra denne perioden flere steder på øya, bl.a. i Nordskaret, Breivika, Rødgammen og Lillevika. I Fuglebergvika er det registrert tufter som er datert til tidlig metalltid som vil si tida 400 f. Kr. Aktivitet fra jernalderen er også dokumentert på Nordkvaløya, bl.a. med et stort gravfelt i Breivika. Dette er et gravfelt som sannsynligvis kan dateres helt tilbake til eldre jernalder som er tida fra Kristi fødsel til 600 e.Kr. Fra middelalder er det flere gårdshauger som viser lang aktivitet og bosetning på samme sted. En av gårdshaugene det har vært arkeologiske utgravninger i, er gårdshaugen på Rødgammen.

Nordkvaløya er ei stor øy som har hatt spredd bebyggelse rundt hele øya. Fra å være et aktivt øysamfunn med fiskeri, gårdsbruk, handel, post og skole for 60 år siden, er det i dag ingen som bor fast på øya. Fraflyttinga starta allerede på 1950-tallet og de fleste bygdene ble fraflytta i løpet av 1960-70-tallet. De siste som bodde fast på Nordkvaløya bodde på Bårdset i en periode på 1980-1990-tallet. I dag bruker folk de gamle husene til fritidshus, og de fleste husene blir godt ivaretatt.



Øya er et attraktivt sted for rekreasjon, jakt og fiske. I bærsesongen plukkes det også multebær på de mange myrene.

## FERDSELSÅRENE

### Stier

Stiene på Nordkvaløya har vært brukt over lang tid og er våre eldste kulturminner. Steinalderfolket brukte stiene når de skulle ut å sanke urter og bær, gå til fiskevatna og til de gode jaktmarkene. De brukte store områder for å kunne utnytte ressursene som var på øya. Vi må regne med at folk gjennom tid har hatt kontakt og samarbeida om det som krevde arbeidsinnsats fra flere, som f.eks. villreinjakt, sauesanking, bytting av råstoffer, hjelp til fødsler etc. I nyere tid var stiene det som knytta bygdene sammen til sosiale tilstelninger, post, skyss, skolegang og til fest og moro. Mange folk på Nordkvaløya var i slekt og følte sosial tilhørighet med hverandre. En gikk ofte langsetter fjæra der det var mulig, og fra for eksempel Nordskaret var det helt vanlig å gå både til Ryten og helt til Breivika langsetter fjæra, eller på ski fra Skjærvika til Bårdset hvor skolen var fra midten av 1950-tallet. Da det var rein på øya, gikk reinene opp stiene. I dag ser vi at elgen bruker og lager nye stier på øya. Stiene opp til de mange fiskevatna er også godt oppgått i dag og dette gjør at en del av de gamle stiene holdes i hevd.



FIGUR 2 STI VED SKARVATNET



FIGUR 3 STI NED MOT LILLEVIKA (INNERSKARET) FRA FISKEVATN

## Veger

Etter hvert ble det behov for å få bygdeveger mellom bygdene for å frakte varer til handelsstedet, for å komme frem med hest og vogn og for å komme seg trygt frem til ekspedisjon, skole, post og handel.

Helt opp til 1930 var både Helgøy og Karlsøy kommune å regne som vegløse kommuner. Før 1930 hadde ikke Nordkvaløya noen oppbygde vegger, men stier ble brukt av folk og fe til å ferdes på mellom gårder og bygder. I årene etter 1.verdenskrig var det stor arbeidsløshet og dårlige tider i fiskeriet. For å skaffe arbeid til folk, ble det bevilga penger fra sosialdepartementets budsjett til disposisjon til vegbygging. I Troms ble det satt av kr 5 755489 til dette arbeidet (Nagell 1950:20). I historieoversiktene Scaugaard og Nagell, der alt om offentlige bevilgninger skal være tatt med, finnes det ikke noe konkret om Nordkvaløya. Det er nevnt et bidrag som ble gitt i 1935 til Vannøya, og så står det videre at det antas å bevilges til «veger i sjøbygdene». Det er også mulig noe av nødsarbeidet som ble bevilga over sosialbudsjetter ikke er med i oversiktene. Denne informasjonen er gitt av Siv Henriksen som jobber med historiske vegger i Statens vegvesen.

Selv om de første vegstrekkeene i Karlsøy kommune kom på slutten av 1800-tallet, ble det ikke fart på vegarbeidet før på 1930-tallet (Bratrein, bind III, 1992:526). Utover 1930-tallet ble det bevilga statlige tilskudd til bygging av vegger der det var størst behov. Disse vegene er blitt kalt «nødsarbeidveger» eller «Nygårdsvollveger». For vegstrekkeene som er bygd på Nordkvaløya finnes det lite dokumentasjon på hvem som utførte dette arbeidet og hvordan de prioriterte strekninger. Men litt informasjon kommer frem i arkivene ifølge Arkiv Troms.

I korrespondansen etter Helgøy formannskap for perioden 1933-1934 finnes det brev som viser at Kvaløy veiforening søker i brev av 4. september 1934 om 1000 dagsverkbidrag til *nødsarbeide paa veianlegget Røgam-Baarseth*. Her står det at «veiforeningen er villig som hittil aa yde kr. 0,50 pr. dagsverk, mot at kommunen yder kr 1,00 pr. dagsverk». Protokollene for perioden 8. september 1934-1941 mangler imidlertid, så vi vet ikke om søknaden ble behandlet i formannskapet eller kommunestyret. I en håndskrevet protokoll fra 1934/35 i den gang Helgøy kommune blir det i sak nr. 96/34 vedtatt i formannskapet å søke om dagsverksbidrag for flere veganlegg, bl.a. kr 1000,- til Kvaløyvegen og kr 500,- til støanlegg i Breivik, Nordskar m.fl.



FIGUR 4 BILDET VISER VEGEN MELLOM RØDGAMMEN OG BREIVIKA I 1973. TIL HØYRE KAN MAN SE DEN GAMLE STIEN I RULLESTEINSURA SOM VAR ETABLERT LENGE FØR VEGEN KOM. FOTO: NORGES ARKTISKE UNIVERSITETSMUSEUM, HÅVARD DAHL BRATREIN.

Vegene som vi finner spor etter på Nordkvaløya, består av korte og lengre strekk med håndmurte veger fra 30-åra mellom bygd og gård. Det lengste strekket er på nesten 1 km og det korteste på 20 meter. De korteste strekkene, som ofte har en tilfeldig plassering i landskapet, virker uferdige slik som for eksempel vegstrekken mellom Lillevika og Nordskar. Vegstykkene som er bygd på Nordkvaløya er ikke dimensjonert for bil, men kom likevel til nytte ved at det ble lettere å ferdes til fots og med hest og kjerre.

En del av vegene ble påbegynt utover 1930-tallet da det var krisetid og mange arbeidsledige i Norge. Nødsarbeidsvegene var en viktig del av det politiske sysselsettingsprosjektet hvor målet var å få «hele folket i arbeid». Ut fra opplysninger vi har fått fra informanter fra Nordkvaløya, var det også arbeid på vegtraséene utover 1950- og 60-tallet. Dette arbeidet dreide seg om utbedring av noen av vegstrekken som ble lagd på 1930-tallet, men også nye vegstrekke ble bygd. Det var et ønske og en plan om å få veg fra Bårdset og rundt øya til Nordskaret. Etter hvert som fraflyttinga tok til, ble det brukt mindre og mindre energi for å vedlikeholde vegene og ferdigstille dem. Pengene til veg ble omprioritert og tok slutt, og vegen ble aldri slutført.

## Vegarbeidet

Vegene er møysommelig bygd opp med handmakt, spett og slegge. Her var ingen gravemaskiner til hjelp, men en brukte sleder og sluskebårer for å flytte på den tunge steien. Alle støttemurer er tørrmurer. Arbeidet må ha vært et slit og ha krevd sterke never. Der det var behov, ble det brukt sprengladninger for å bryte veg gjennom ur og knauser. Informanter kan ennå huske sprengladninger som ble fyrt av på 1950-tallet. Noen vellykka, andre ikke.

Arbeidsdagene var lange, og lønna arbeiderne fikk, var ikke stor. I søknaden fra velforeninga på Kvaløy fra 1934 ser vi at det budsjetteres med ei dagslønn på kr. 1,50 på stekninga mellom Rødgammen og Bårdset. Arbeidet ble gjerne organisert av lokale vegforeninger. På Nordkvaløya ser dette ut til å være Kvaløya veiforening.

Selv om lønna ikke var stor, var det likevel attraktivt å ta disse jobbene, fordi en fikk kontakter (Bratrein bind IV: 1994:45).



## OVERSIKT OVER VEGSTREKKENE



FIGUR 5 RØD MARKERING VISER HVOR VI REGISTRERTE OPPMURTE VEGER MELLOM BREIVIKA OG BÅRDSET

### Breivika-Rødgammen 1,3 km

I Breivika har det bodd folk i lang tid. Helt siden steinalder (4500-1800 f.Kr) har dette vært et attraktivt sted å bo. Det er registrert et spennende gravfelt fra eldre jernalder (500 f.-Kr- 550 e.Kr) som ligger nedenfor jordene der husene står.

Vegen fra Breivika til Rødgammen ble bygd på 1930-tallet. Det skal også ha skjedd utbedringer på strekket på 1950-tallet. Den var bygd av folk fra bygda med litt hjelp utenfra. Fra bebyggelsen i Breivika mot Rødgammen kan en gå både på en sti og på en oppbygd veg. Første del av traséen fra Breivika er en sti bort til bekken hvor det er lagd ei trebru. Første del av stien går langsetter fjæra, men så blir stien borte når en kommer til rullesteinsfjæra, og det ser ut til at folk bruker å gå langs den gangbare fjæra. Den oppmurte vegen fra Breivika starter ca. 780 m sør for gårdsbebyggelsen. Vegen er bygd opp for hånd av bruddstein og har flere stikkrenner som ser ut til å være i bra stand. Bredden på vegen er ca. 2,5 meter. I de bratteste partiene har vegen kraftig mur av bruddstein på nedsida av vegen. Det ser ut til at det er tatt ut stein oppe i fjellhammeren ovenfor til bygging av vegen. Det opprinnelige vegdekket er ikke synlig, men er grodd til med gress og lyng. Vegtraséen ser ut til å være skjøtta jevnlig siden vi ser at kratt og busker som vokser tett inntil vegen, er fjerna. Det

ser også ut til at det brukes kantklipper for å holde gresset nede. Vegen brukes i dag som gangveg og skiløype. Den oppmurte vegen stopper like før bebyggelsen på Rødgammen, nedenfor tufta etter ei bu eller en sommerfjøs. Ved vegg ende gikk det et murt lite vegstykke mot den nordligste bebyggelsen på Rødgammen. Stien inn til bebyggelsen går over innmarka og er tydelig, velpleid og klipt. Mellom husene på Rødgammen er det flere interne gårdsveger som er slått med kantklipper. Et stykke parallelt med den oppbygde vegen, kan en på et bilde fra 1973 observere den gamle rydda stien i rullesteinsfjæra mellom Rødgammen og Breivik. Denne fikk vi ikke sjekka opp. Men hvis den gjenfinnes, er den en viktig del av ferdselssystemet mellom de to bygdene Breivika og Rødgammen.



FIGUR 6. OPPBYGD VEG MELLOM RØDGAMMEN OG BREIVIKA

### *Tilstandsvurdering*

Vegen mellom Breivika og Rødgammen er i god stand og blir jevnlig rydda for vegetasjon og kantklipt. Traséen er grei å gå og varierer mellom sti, oppbygd veg og vandring langs fjæra.

### *Anbefaling til skjøtsel*

Grunneiere gjør en god jobb for å holde den gamle vegen og stien ryddig rundt Rødgammen. Det er viktig å motivere grunneierne til å fortsette dette gode arbeidet med å holde vegetasjonen borte fra stien og vegen. Stikkrennene bør jevnlig sees til for å sikre at de er åpne. I Breivika bør gravfeltet fra eldre jernalder ryddes forsiktig frem. Trær bør hugges ned og kratt bør fjernes. En kan også vurdere å sette opp skilt ved kulturminnene for å opplyse og løfte frem kulturminneverdiene i området. Det hadde vært fint å finne den gamle stien som går i rullesteinsfjæra parallelt med vegen og forsøkt å holde den ved like.

## **Rødgammen – Holmesletta 2,8 km**

Rødgammen har vært et sentralt sted siden middelalderen, og det er registrert en stor gårdshaug sentralt i bygda. Vi registrerte også flere tufter etter rorbuer som vi ikke hadde registrert tidligere på stedet. Disse ble målt opp og vil bli lagt inn i den nasjonale kulturminnebasen Askeladden.



Vegen ble bygd på 1930-tallet av folk fra bygda og nærområdet. Det ble også gjort forsøk på å forbedre vegen på 1950-tallet og først på 1960-tallet. En tilreisende vegformann ville gjøre vegen breiere til stor forvilelse fra de fastboende som heller ville forlenge vegen. Samtidig ble det bygd ei solid bru over Korsneselva som var i god stand frem til 1997. Etter at vegstykket var «utbedra» og retta opp, besto vegdekket delvis av kvasse steiner etter sprengladninger og ble vanskelig å gå på både for folk og fe (opplysninger fra Liv Aina Antonsen).

Siste vegstrekket mellom Storvika og Holmesletta ble bygd seinere enn 1930-tallet. En informant husker vegarbeid en gang på 1940-tallet (opplysninger fra Karin Austbø). Denne delen av vegen ble kalt «Steinvegen» fordi den var steinete og vanskelig å gå på. Den hadde også et annet navn som beskriver hva folk mente passa til vegen: Vegen til Golgata! (Oplysninger fra Liv Aina Antonsen)

Den oppmurte vegen starter i bukta rett ved steingjerdet sørvest i bygda Rødgammen. Vegen har ca. 2,5 meter bredde og er i god stand. Den er klipt med kantklipper og trer tydelig frem i landskapet. Vegen videre er i hovedsak 4 meter bred, noen ganger smalere, men gjennomgående var det samme vegbredde langs hele traséen. Vegetasjonen langsetter traséen er holdt nede og gresset er klipt med kantklipper.



FIGUR 7 BEGGE BILDENE VISER VEGEN FRA RØDGAMMEN MOT HOLMESLETTA

Ved Korsneselva er det ei bru hvor det er bygd brokar på begge sider. Fra brua over Korsneselva er vegen ikke lenger oppbygd, men viser seg som en godt markert sti på ca. 1 meter bredde som er kantklipt. Denne stien går gjennom et felt med jernaldertufter og ei gravrøys med id. 9124 i den nasjonale kulturminnebasen Askeladden. Vegtraséen går rett gjennom kulturminnefeltet, men ser ikke ut til å skade enkeltminnene. Tuffefeltet er svært gjengrodd og er vanskelig å se pga ildtuer og gjengroing.



FIGUR 8. UTSNITT FRA ASKELADDEN. KARTET VISER KULTURMILJØ VED KORSNESELVA. KILDE: «ASKELADDEN», TIL HØYRE BRUA OVER KORSNESELVA.

På østsida av brua er det registrert ei rektangulær hustuft fra middelalderen (id. 18902). Øverst på vestsida er det registrert et felt med 3 steinaldertuffer (id. 74782) som viser seg som forsenkninger på en strandterrasse. Området hvor tuftene ligger, er prega av gjengroing og kan være vanskelig å se. Like ved elva ligger feltet med 3 hustuffer og ei gravrøys (id. 9124).

Langs stien videre er det flere gamle stolpefundamenter som er bygd av rullestein. Den oppmurte vegen starter igjen om lag der det tidligere dyrka området i vest går over i utmark. Vegen er stedvis bygd på en gammel strandvoll og det er brukt bruddstein som materiale. Det er flere groper på øversida av vegen som kan være spor etter uttak av stein til vegen. Det oppbygde vegstrekket går til Lyngmoa og har en lengde på ca. 450 meter. Den måler 2,5 meter i bredde og er tydelig og godt vedlikeholdt. Traséen fortsetter som en tydelig sti videre. Over Torveskjæret er det vanskelig å gjenfinne stien da den kun vises kun som et svakt tråkk. Langs strandsonen er det myrområder og våtmark, og derfor går tråkket lengre opp mot berget på ca. 10 m.o.h.



FIGUR 9 KARTET VISER STEINALDERTUFTENES Plassering ved Kløyvan. KILDE: «ASKELADDEN», TIL HØYRE STEINALDERTUFTA.

Like vest Kløyvan passerer stien et fint felt med steinaldertuffer som vises som 3 godt markerte, runde forsenkninger rett på nedsida av stien.



Stien videre mot Holmesletta er markert på kart over et myrområde og er lite synlig. Det kan hende at folk velger å gå langs fjæra her for å slippe å gå i vått terreng. Like forbi hytta på Luneborg er det en ruin etter en kraftig grunnmur, sannsynligvis en fjøs.

Like før gården Holmesletta er det igjen et strekk med oppmurt veg. Den er ca. 420 meter lang og går inn til bebyggelsen på Holmesletta.



FIGUR 10. BEGGE BILDENE VISER TRASÈEN MELLOM HOLMESLETTA OG STOREVIKA SOM BÅDE ER STEINET OG GJENGRODD

### **Tilstandsvurdering**

Det sørligste brukaret ved Korsneselva er skadet av isgang. Fra Rødgammen er vegen og stien velstelt og tydelig til en kommer til området over Torveskjæret. Her blir stien vanskelig å finne igjen. Her skal et vått myrområde forseres og en trenger en god sti for å komme videre. Det er ikke noen klart markert sti videre fra Torveskjæret før en møter den oppmurte vegen til Holmesletta. Når en nærmer seg Holmesletta, møter en den håndmurte vegen igjen, men den er sterkt gjengrodd.

### **Tilråkning om skjøtsel og tilrettelegging**

Det sørligste brukaret ved Korsneselva bør settes i stand. Fra Rødgammen til Torveskjæret bør en motivere grunneierne til fortsatt skjøtsel av veg og sti. Ved Torveskjæret bør en stikke ut en god sti og bruke stimarkører til å lose besøkende gjennom myrområdet på en best mulig måte. Her kan det bli behov for klipping. Denne stien bør legges slik at den ender opp ved den oppbygde vegen til Holmesletta. Vegbiten som fører til Holmesletta bør ryddes for kratt og vegetasjon slik at den blir tydelig og gangbar. Det er flere kulturminner langs dette strekket som kan vurderes og merkes/skiltes. Det hadde også vært en fordel å få rydda og merka kulturminnene ved Korsneselva slik at de ble bedre markert. Det ser ikke ut til at disse kommer i konflikt med stien som går gjennom kulturminnelokaliteten. Steinaldertuftene (id. 74783) like nord for Kløyvan er godt markerte, og det

kunne være bra å skilte dem for å gjøre folk kjent med dem. De kan også med fordel ryddes for vegetasjon.

## Holmesletta-Bårdset 2,8 km

Holmesletta var et sentralt sted fordi det her var handelsted, post og anløp for lokalbåt. Det er nok en av årsakene til at det ble bygd veg til Holmesletta både mot Bårdset og Rødgammen. Hit kom en og «venta på dampen». Her var også venterom som må ha vært en viktig møteplass for øyboerne. Før 1920 måtte folk segle til Torsvåg og Helgøy med post og for å reise med større båter. På Holmesletta ble det på 1950-tallet bygd en kraftig molo mot en holme som ligger like utenfor.

Fra Holmesletta mot Bårdset går det en sti, før den oppmurte vegen fortsetter til en kommer til innmarka til bebyggelsen i Storvika.

Vegen er murt opp av bruddstein og er stedvis bygd opp av høge steinmurer. Det er forseggjorte stikkrenner langsetter traséen og det går også ei grøft langs øversida av vegen. Den oppmurte vegtraséen er lang og måler 930 meter. I begynnelsen er vegen steinete og uten vegetasjonsdekke. Etter hvert blir vegen bevokst av lyng og gress.



FIGUR 11 BILDENE VISER ULIKE STREKK AV VEGEN MELLOM HOLMESLETTA OG STORVIKA

På dette strekket var det montert opp viltkamera. Når en nærmer seg innmarka til bebyggelsen i Storvika, er vegen godt skjøtta. Kratt og busker er fjerna, men det ligger en del kvist inntil murene. Her stopper den oppmurte vegen, og en sti går mellom naust og tidligere våningshus.

Når innmarka i Storvika er passert i nord, starter den oppmurte vegen igjen. Her er det bare et liten oppmurt vegstykke som måler 30 meter i lengden. Videre er det sti til Ytrevika der det står en ruin etter en fjøs og et bolighus. Vi tok stien som går under kraftlinjetrasén og kom til ei godt fungerende bru som leder til et bebygd område der Molvikelva har sitt utløp. Her står det en stor bygning, som en gang var ungdomshus og som fungerte som skole fra 1950- til 1970-tallet. I dag er bygningen ombygd til fritidshus. Det er en god sti videre til Bårdset. Når en følger den øverste stien, kommer en forbi en spennende steinalderlokalitet (id. 63225). Her er det registrert tre godt markerte steinaldertufter som trenger skjøtsel og markering. I Tjuvvika (uttales Kjyvika) går det en god sti gjennom området. Her står det et hus fra 1950-tallet og et naust, samt ei tuft med tørrmur på nedsida av stien som er kraftig overgrodd. Det går en godt markert sti fra Tjuvvika til Sandvikneset. På dette strekket passerer stien myra hvor Bårdsetbåten ble funnet i 1931 ved torvopptak. Omtrent midt på Sandvikneset starter den oppbygde vegen igjen mot bebyggelsen på Bårdset. Der innmarka til den



sørlige delen av Bårdset starter, stopper vegen og en må gå forbi husklyngen som står her. Her er det ingen sti. Mellom sørlige del av Bårdset og gården Solstad er det en sti. Deretter starter den oppmurte vegen opp igjen. Dette vegstrekket måler ca. 180 meter og fører inn til den nordligste bebyggelsen på Bårdset. Her slutter den oppmurte vegen og en finner rester etter eldre gårdsbebyggelse som er i sterkt forfall, deretter to hytter. Det er også rester etter et to naust nede ved sjøen.

### Tilstandsvurdering

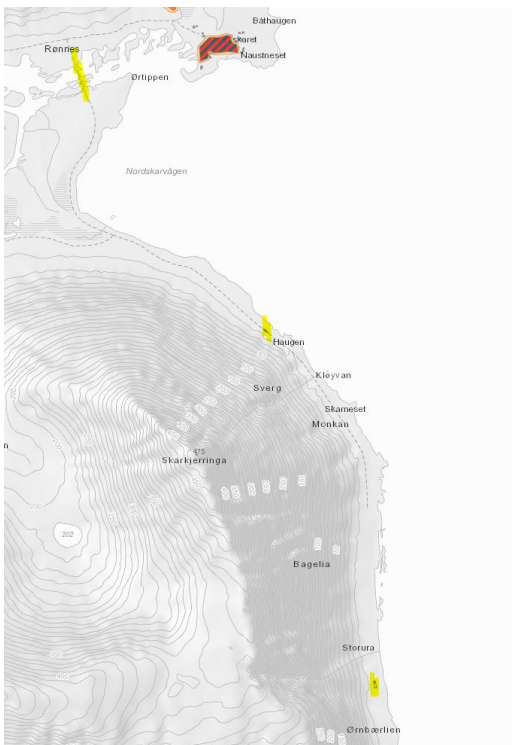
Den oppbygde vegen mellom Holmesletta og Storvika er det lengste strekket med oppbygd veg og måler nesten 1 km. Fra Holmesletta er vegen gjengrodd av vegetasjon. Når en nærmer seg Storvika, er vegen ivaretatt ved at den ryddes for vegetasjon.

Moloen er i dårlig tilstand. Både den innerste og ytterste delen er i kraftig forfall. Innerst er moloen nesten brutt i to. Betongdekket lengere ut på moloen er forvitra og armeringen er synlig.

### Tilråkning om skjøtsel og tilrettelegging

Vegetasjonen i og langs traséen fra Holmesletta til Klubben bør fjernes. Det dreier seg om kratt og trær som er vokser i vegen og nær vegen. Der vegen er skjøttet, bør en motivere grunneiere til å fortsette arbeidet med å holde vegetasjonen nede, men de bør få informasjon om at kvist som er fjernet, må legges lenger unna vegen for å unngå enda mer tilgroing. De tre steinaldertuftene (id.63225) som ligger nær stien like før Tjuvvika, er godt markerte og kunne med fordel også skjøttes og merkes med skilt. Det hadde også vært fint med et informasjonsskilt ved Sandvikneset som informerte at det var her Bårdsetbåten ble funnet i 1931.

### Lillevika-Nordskaret 3km – 3 korte vegstrek



FIGUR 12 GUL MARKERING VISER HVOR DET BLE REGISTRERT VEGSTYKKER MELLOM LILLEVIKA OG NORDSKARET

Lillevika eller Litlevika er nye stedsnavn. Stedet het Innerskaret og fikk navnet Lillevika på 1940-tallet. Fra Lillevik registrerte vi ikke sti som fører til Nordskaret, og traséen er heller ikke markert på kart. Da vi gikk langs fjæra og mellom Blåsteinan og Ørnberglien registrerte vi først et steingjerde som gikk fra fjæra og opp til fjellfoten. Dette gjerdet skulle hindre kyrne å gå videre mot Nordskaret. Omtrent 280 meter lengre nord registrerte vi et lite vegstykke på 28 meter hvor ura var rydda for stein. Dette stykket skal ha blitt rydda fordi det var vanskelig for både mennesker og dyr og ferdes gjennom ura (opplysninger fra Gunnar Gabrielsen). Vegstykket befinner seg mellom Ørnberglia og Storura. Vegen er uten vegetasjon og måler 5 meter i bredden.



FIGUR 13. VEGSTUBBEN VISES SOM EN RYDDA FLATE MIDT I URA. KILDE: FLYFOTO FRA ASKELADDEN. TIL HØYRE FOTO AV VEGEN RYDDA I URA.

Det er greit å gå langs fjæra videre mot Nordskaret, men her er ingen sti. Da vi nærma oss Nordskaret, ved Haugen, registrerte vi et kort vegstrek til som var kraftig oppbygd av bruddstein, ca. 25 meter lang og 5 meter i bredden. Den hadde en mur på ca. 1,5 meter i øst, delvis med veldig stor stein i bunnen. Trolig er denne vegen også bygd som nødsarbeid. Den er tydelig påbegynt og avslutta uten at den ble ferdigstilt. I sørenden var det murt kun ei side, mens det lå flere løse steiner som ikke var plassert. Det så ut som det var tilrettelagt for videre utbygging noen meter lengre sørover. Dette lille vegbiten ligger i ura like nord for Skarneset. De to vegstykkene mellom Lillevika og Nordskaret ser ut til å være bygd mellom 1945 og 1950 ifølge Gunnar Gabrielsen.

Ved Skarneset registrerte vi ei tuft fra nyere tid som ble målt opp og registrert. Tufta hadde kraftige veggvoller, sannsynligvis tørrmur selv om dette ikke var synlig. Den hadde kjeller og to rom. Lengde 8 meter og bredde 6 meter. Området ved Skarneset er gressbevokst med gresskledde slåttelier. Det er bratt og trolig rasfarlig terreng over hustufta.

### **Tilstandsvurdering**

Vegbiten nærmest Lillevik har ingen vegetasjon og fremstår som tydelig i landskapet. Den andre vegbiten nærmest Nordskaret er også godt markert, og er et tydelig eksempel på en påbegynt veg som aldri ble ferdigstilt.

### **Tilråding om skjøtsel og tilrettelegging**

Her trengs ingen skjøtsel, men et informasjonsskilt om hva dette kulturminnet er, hadde vært fint. Langs store deler av traséen ligger restene etter ei gammel telefonledning som både mennesker og dyr kan hekte seg fast i. Den bør fjernes.



## Veg og brukar i Nordskaret

Brua i Nordskaret ble bygd på midten av 1950-tallet. Brua ser ut til å ha vært der i 1984, men etter hvert skapte flom, is og høy sjø problemer, og i dag er det bare brukarene og tilførselsvegen på begge sider som står igjen. På nordsida er det murt opp en 47 meter lang veg og på sørsida er vegen 103 meter lang. De brukte ikke stubbryter til dette tunge arbeidet, kun sleder og spett til å bryte stein (opplysninger fra Gunnar Gabrielsen som var med å bygge bru og veg).

### *Tilstandsvurdering*

I dag er brua borte og det er kun fundamentene etter brukarene igjen. Tilførselsvegen på begge sider tydelig og i god stand.

### *Tilråkning om skjøtsel og tilrettelegging*

Hvis det er flo sjø, må en gå en lang omveg inn i vågen for å komme seg til nordsida av Nordskaret der bebyggelsen er. Ved fjære sjø er det mulig å vade om en har støvler. En kan vurdere å bygge bru over til Nordskaret igjen slik at den kan brukes. I så fall bør den sikres slik at den ikke blir tatt av is og flom.



FIGUR 14. BILDENE VISER BRU OG TILFØRSLSVEG I NORDSKAR. FOTO: HÅVARD DAHL BRATREIN 1979, NORGES ARKTISKE UNIVERSITETMUSEUM

## Skjærvika

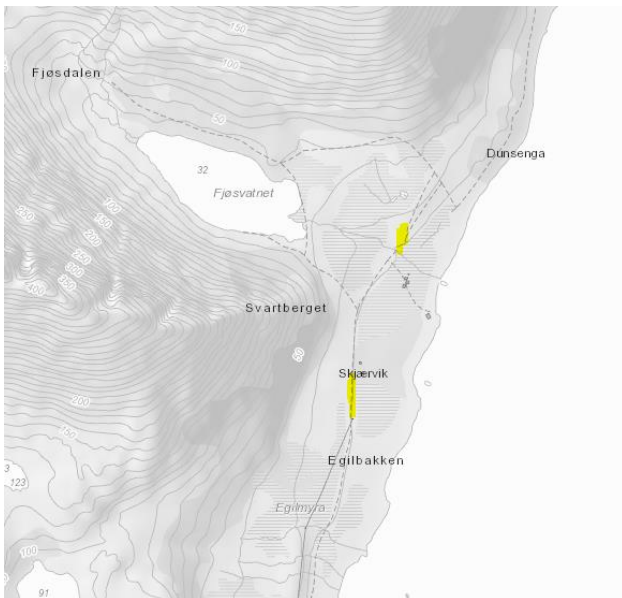
I Skjærvika skal det være to veger. Vi fikk dessverre ikke befart og målt inn disse vegen. Den ene kalles «Kongsvegen» og er en ferdselsveg som går oppå en naturlig strandterrasse. Den er ikke bygd opp, men den er brukt som ferdselsveg fordi det var jevnt og fint å gå her. Den skal være sør for de sørligste husene som står i Skjærvika.

Den andre vegen er et vegstykke som går et stykke nord for den nordligste bebyggelsen og starter på nordsida av elva. Denne skal ifølge informanter være bygd i årene mellom 1952 og 1955 (opplysninger fra Per Jan Jørgensen).

Begge vegstykkene skal være overgrodd.

### *Tilråkning om skjøtsel og tilrettelegging*

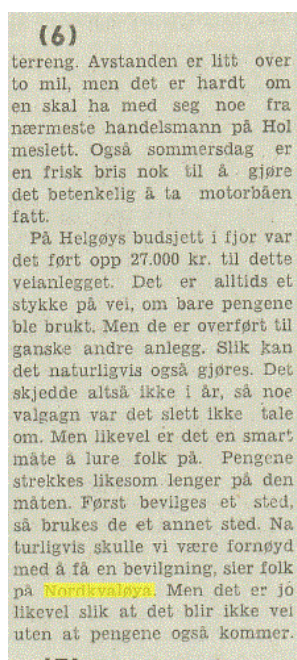
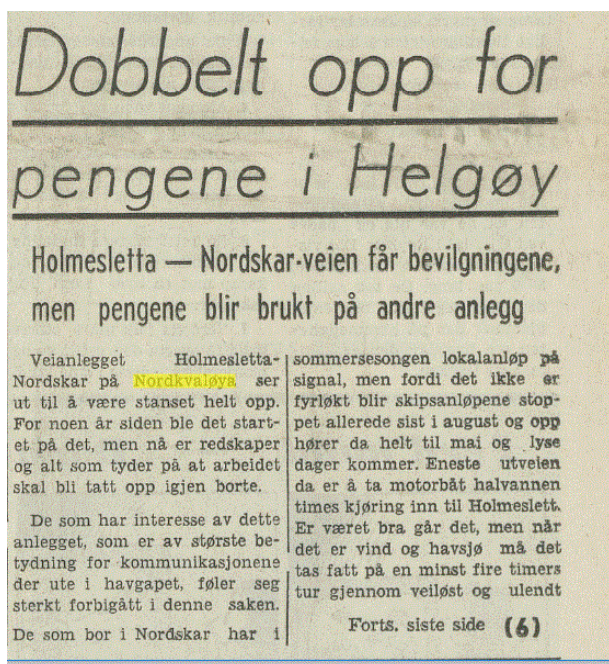
Vi anbefaler at begge vegstykkene blir rydda for vegetasjon slik at de kan brukes videre.



FIGUR 15 GUL MARKERING VISER VEGENE I SKJÆRVIKA. LENGST NORD ER ET LITE STYKKE OPPMURT VEG, LENGST SØR «KONGEVEGEN».

## Vegbyggingens endelikt

Etter krigen stoppa de statlige bidragene til nødsarbeidvegene. Men enkelte vegprosjekter fortsatte også etter 2.verdens krig. Dette ser ut til å være utbedring av vegene som ble bygd på 1930-tallet. Det er uklart hvordan dette arbeidet ble finansiert. Mange av informantene som vi har vært i kontakt med, husker vegarbeidet som foregikk på 1950-tallet og også på 1960-tallet. Det var enda håp om vegbygging helt opp til 1970-tallet og det ble gjort et vedtak i kommunen om vei på Nordkvaløya i 1972. Men bevilgningen kom aldri og andre veger i kommunen ble prioritert (Bratrein bind IV 1994:143).



FIGUR 16. UTKLIPP FRA BLADET TROMSØ 29. AUGUST 1961

## STIENE

### OVERSIKT OVER REGISTRERTE STIER

«– fjellet var ikke ei sperre, men en mulighet» og «det var bedre å bruke tid på land, enn å risikere livet på sjøen» sa Håvard Dahl Bratrein da vi intervjuet han om ferdselsårene på Nordkvaløya.



FIGUR 17 KART SOM VISER EN SKISSE OVER GAMLE FERDSELSTIER SOM VAR VANLIG FØR I TIDA. DE FLESTE STEDER GIKK DET OGSÅ STIER LANGS FJÆRA. DE STIPELE LINJENE VISER HVOR LANDSKAPET ER UTILGJENGELIG OG UMULIG Å GÅ LANGS LAND. FRA KARLSØY OG HELGØY BYGDEBOK, HÅVARD DAHL BRATREIN 1989, BIND I SIDE 70.

Figur 1 i starten av rapporten viser områdene som vi gikk for å finne de gamle stiene.

### Nordskaret-Sørskar 5,4 km

Stien mellom Nordskaret og Sørskar var flittig brukt da det bodde folk i begge bygdene og de tilhørte samme skolekrets. I 1868 var det 20 barn som tilhørte Sørskar og Nordskaret skolekrets (Bjørkli 1992: 86). Skolen i Sørskarvågen holdt til i et privat hus og ble brukt til skolekretsen ble lagt ned i 1941. Sørskarvågen ble fraflytta ca. 1950 og alle husene ble tatt ned og flytta. Bygda Nordskaret ble fraflytta noe seinere på 1960-tallet, men her ble husene stående igjen.

Fra bebyggelsen i Nordskaret er det en tydelig sti som en kan følge fra siste hus i bebyggelsen. Denne er nok mye brukt for å komme seg til Nervatnet og Skarvatnet. Etter Skarvatnet blir stien stedvis borte og det er vanskelig å finne igjen den mye brukte ferdselsstien som fører til Sørskarvågen. Over Sørskaret fant vi ingen tydelig sti. På nordsida av Sørskarvågen ble det ikke registrert noen sti langsetter fjæra hvor bebyggelsen i Sørskaret var. Enkelte støer er enda godt synlig langsetter fjæra. Området på nordsida av Sørskarvågen er svært gjengrodd av ildtuer der det tidligere har vært dyrka mark og bosetning. Tuftene etter bebyggelsen vises som forhøyninger og enkelte steder er tørrmurene og rydningsrøysene synlige. Fra Sørskar og til innerst i Sørskarvågen er



det mulig å gå langs fjæra eller langs terrassekanten 20 m.o.h. der det er lyngmark. På lange strekk er de gamle jordene dekt med ildtuer og det er tungt å gå i det overgrodde terrenget.



FIGUR 18 STIEN FRA NORDSKARET ER GODT MARKERT



FIGUR 19 OVERSIKTSBILDE FRA SØRSKAR

### **Tilstandsvurdering**

Fra Nordskaret er stien tydelig til Skarvatnet, etter dette er stien borte selv om den er markert på kart. Det er ikke mulig å følge noen markert sti fra Sørskareidet og ned til Sørskarvågen. Det er heller ikke sti ut til området hvor den tidligere bebyggelsen var på nordsida av Sørskarvågen.

Stien som bandt bygdene Nordskaret og Sørskar sammen er i ferd med å forsvinne. Vi ser at elgen har lagd tråkk, men det er sannsynligvis lite i bruk av besøkende. Derfor har denne stien grodd igjen.

### **Tilråding om skjøtsel og tilrettelegging**

Dette er en gammel ferdselsveg, og vi anbefaler at en går opp den gamle stien og markerer den med stimarkører og rydder den for vegetasjon.

## **Lillevik-Sørskarvågen 4,5 km**

Denne stien ble nok benytta da det bodde folk i Sørskarvågen og i Lillevik. I dag finnes det en svakt markert sti på baksida av krattskogen som har etablert seg nede i strandsonen helt innerst i vågen. Dette er sannsynligvis et dyretråkk. På myra innerst i Sørskarvågen er det flere gamle torvuttak som det går en del stier til. Torvuttakene viser godt på flyfoto. Vi fant ikke stien fra Sørskarvågen over Indreskareidet. Når en kommer til Storvatnet, som ligger ovenfor Lillevik, er det en tydelig sti som går langs vatnet som nok benyttes av fiskere.

### **Tilstandsvurdering**

Ingen tydelig sti kan følges fra Sørskar til Storvatnet. Fra Storvatnet går det en tydelig sti til Lillevik som brukes av fiskere.



### Tilråkning om skjøtsel og tilrettelegging

Hvis en ønsker å gå opp stien, kan den merkes med stimarkører. Det er behov for rydding av vegetasjon, særlig i begynnelsen av traseen fra Sørskarvågen hvor det er mye skog helt nede i strandsonen. Alternativt kan en bruke den svake stien som går bak denne krattskogen. Det er en del myrområder over Indreskareidet, men det burde være mulig å legge stien på tørre partier langs foten av Litletinden. Det ligger en god del plastsøppel innerst i Sørvågen som bør ryddes opp.

## Medbursvika-Sørskarvågen 4,4 km

I Medbursvika har det bodd folk på slutten av 1800-tallet, og vi fant tuftene etter familien som bodde her en kort periode på vestsida av vika. Dette er en såkalt marginal boplass som ligger isolert og rett ut mot storhavet. Det har nok gått en sti over eidet bak Medbursvika tidligere, men etter at folk flytta fra stedet, har den vært lite i bruk. Tuftene ble registret og målt opp.

Vi gikk til Medbursvika fra Nordskaret og fulgte stien over til Sørskareidet et stykke. Vi gikk deretter oppover langs nordsida av Skarelva og på nordsida av Skarvatnet. Her var det ingen sti, kun dyretråkk. I skogbeltet i vestenden av Skarvatnet var det vanskelig å gå og vi møtte blant annet på storsteinet ur som det var vanskelig å passere. Da vi kom opp på eidet mellom Lågmannen og Sørskarkollen, var det lettere å gå siden det her var snaufjell ca. 100 m.o.h. Da vi skulle ned i Medbursvika, møtte vi en tett skog som var vanskelig å komme seg gjennom. Nede i vika var det også vanskelig å gå langs fjæra siden det var myrlendt og mye plastsøppel. Det er mulig at den gamle stien har gått på sørsida av Skarvatnet. Her er det også mye skog og myr i dag.



FIGUR 20 MEDBURSVIKA SETT FRA EIDET MOT NORD



FIGUR 21 HUSTUFT I MEDBURSVIKA FRA SLUTTEN AV 1800-TALLET

### Tilstandsvurdering

Stien som en gang var her, har grodd igjen. Ingen sti ble registrert til Medbursvika, med unntak av dyretråkk etter elg. Dette strekket var krevende å gå på grunn av ur, ugjennomtrengelig krattskog og myr.

### Tilråding om skjøtsel og tilrettelegging

Hvis en ønsker å gå opp stien, kan en merke den med stimarkører. Det er behov for svært mye rydding av vegetasjon, særlig ved vestenden av Skarvatnet og i skogen nede i Medbursvika.

## Fuglebergvika-Nordskaret 4,5 km

På østsida av Fuglebergvika er det spor etter bosetning som er to tusen år gammel. Trekullprøver fra tuftene daterer dem til 400 år f.Kr. Her er også spor etter to bosetninger fra 1800-tallet som viser seg i terrenget som tørrmurer. Her har det stått to toromsstuer som i dag er overgrodd av gress. På den sørligste gården ble det også registrert rydningsrøyser på jordet. Tuftene ble registrert og målt inn. Fuglebergvika har også blitt brukt som beiteområde for de som bodde på Ryten. Før i tida gikk en fra Nordskar for å så etter sauene i Fuglebergvika. Sauene lagde tråkk som også var gode å gå etter ifølge Gunnar Gabrielsen som er oppvokst i Nordskaret.

Det er ingen sti som går fra Fuglebergvika til Vikavatnan, kun et svakt dyretråkk som fører opp langs elva og mot Vikavatnet. Fra Fuglebergvika er det lett og gå, da det er grønnkledde gressletter og bar mark. Dette vedvarer til en kommer til Vikavatnet. Vi gikk langs NØ-sida av Vikavatnet. Her var det mye vegetasjon, ur og vanskelig å komme seg frem. Først ved det sørligste Vikavatnet er det en tydelig rydda sti som fører en inn på stien som går til Nordskaret. Sannsynligvis brukes denne til å komme til fiskevatnet.



FIGUR 22. FRODIG SANDSLETTE OG FJELLSIDER I FUGLEBERGVIKA. Foto: Kulturetaten Marit Chruickshank

### **Tilstandsvurdering**

Stien over til Fuglbergvika er grodd igjen og det finnes ingen sti å følge fra Vikavatnan til Fuglbergvika.

### **Tilråkning om skjøtsel og tilrettelegging**

Fuglbergvika er av mange ansett å være et av de vakreste stedene på Nordkvaløya og er besøkt av både padlere og fritidsbåter. Kanskje dette også kunne bli et fint vandremål? Her er grønne frodige lier og ei brei sandstrand med gresskledd strandvoller i bakkant. Hvis en velger å gå opp stien, kan en merke den med stimarkører fra det sørligste av Vikavatnan. Her må det gjøres mye rydding av vegetasjon der dette hindrer passasje.

## **Rekvika-Sørskaret ca. 2,3 km**

I Rekvika har det vært aktivitet fra jernalderen og opp til 1800-tallet. Her er det flere tufter etter bosetning som er godt synlig på den smale strandterrassen som ligger foran Rekvikvatnet. Rekvika er et populært sted å stoppe på padleturer. Her driver det inn mye plastsøppel og stedet blir jevnlig rydda for søppel.

Vi prøvde å finne stien fra Rekvika og opp til Sørskareidet, men fant ingen sti.

### **Tilstandsvurdering**

Ingen sti ble registrert langs ruta. Myr og krattskog gjorde at dette var en krevende tur å gå.

### **Tilråkning om skjøtsel og tilrettelegging**

Hvis en ønsker å gå opp stien, kan en merke den med stimarkører der stien sannsynligvis har gått. Kanskje har denne fulgt elva som renner ut i Rekvikvatnet? Det er behov for mye rydding av vegetasjon, spesielt fra Rekvikvatnet og opp til eidet som ligger 100 m.o.h. Her det snaufjell og tørrere terreng. En må deretter vurdere om det er best å legge stien på sør eller nordsida av Skarvatnet hvor det er mye skog og myr på begge sider av vatnet.

## **Vardene på Ressmålkollen over Sørskarvågen**

Vardene på fjellet over Sørskarvågen ble befart og målt opp. Vardene, som også kan kalles *meder*, er godt synlige fra sjøen når en skal ferdes med båt inn i Sørskarvågen. Det var viktig å sikte seg inn ved innseglinga. Når fjellet bak vardene går midt mellom vardene skulle det være trygt å komme seg inn i Sørskarvågen med båt der det er svært grunt og ureint farvatn (Bratrein 1989, Bind I: side 85). De to vardene står et stykke fra hverandre på Ressmålkollen som ligger på ca. 120 m.o.h. Vardene måler ca. 1 og 1,5 meter i høyden sett fra Sørskaret. De står støtt og er bygd/murt opp av småstein på og ved flyttblokker på stedet. Vardene står om lag 20 meter fra hverandre. Vi målte inn vardene og registrerte dem i Askeladden. Det er usikkert hvor gamle disse vardene er, men sannsynligvis er de bygd en gang på 1800-tallet.





FIGUR 23 DE TO VARDENE PÅ RESSMÅLKOLLEN, NORD FOR SØRSKARVÅGEN, TIL HØYRE SER VI DETALJEBILDE AV VARDENE

### *Tilstandsvurdering*

Vardene ser ut til å være i god stand. Vi kunne ikke se noen antydning til at steinene var kommet ut av sin opprinnelige posisjon. Det er satt opp en ny minnevarde litt lengere nord på Ressmålkollen.

### *Tilråkning om skjøtsel og tilrettelegging*

En bør passe på at vardene ikke blir forstyrret av nye varder slik at de fortsatt kan fungere som meder. Det er ikke behov for skjøtsel av vardene slik de fremstår i dag, men de bør jevnlig oppsøkes for å se at alt er på plass.

To av de eldre stiene som er markert på kart, ble ikke gått opp av oss på befaringa. Vi har likevel prøvd å se nærmere på flykart og kart for å få et bedre inntrykk av hvor folk kunne ha gått.

### **Tjuvvika-Hermannsfjorden (ikke gått)**

Fra det gamle ungdomshuset (skolen) i Molvika går det en sti tydelig sti opp langs Molvikelva. Denne stien fører opp til Molvikvatnan og brukes av fiskere. På flykartet er det ikke mulig å se noen sti som går over til Hermannsfjorden fra Molvikvatnan, så denne stien er nok sannsynligvis grodd igjen. Denne stien ble nok brukt til å komme seg til skolen i Molvika og for å besøke slekt og venner som bodde i Hermannsfjorden.

## Hermannsfjorden-Laukvika (ikke gått)

I Hermannsfjorden har det vært bosetning og Laukvika har både ny og gammel bosetningshistorie. Laukvika hadde fiskeindustri og skipsanløp til midten av 1980-tallet. Starten på stien som skal ha gått over til Hermannsfjorden, er det litt usikkerhet om. Det er mulig den har gått fra Laukvika, men den kan også ha gått fra Kopparvika. Det er ikke mulig å gå fra Kopparvika til Hermannsfjorden langs fjæra. Storhavet står rett på når en runder Kopparnes, så dette er et tøft havstykke i dårlig vær. Det er bratte fjellparti slik som Teisttindan som må forseres for å komme seg fra Hermannsfjorden til Laukvika, men det skal være mulig å gå. Det er ikke kjent i dag at det har vært en sti over fra Laukvika, men vi kan ikke utelukke at folk har gått her i eldre tid. Det er ikke noen sti som vises på flykart, og hvis den har eksistert, har den nok mest sannsynlig grodd igjen.

### Tilråkning

Dette virker som om å være en bratt trase som ikke bør tilrettelegges.

## OPPSUMMERING

### Resultat og verdisetting

De oppmurte vegene har en stor pedagogisk verdi, kunnskapsverdi, opplevelsesverdi og historisk verdi. Vegene er godt synlige i landskapet og de er spennende å følge! Når en går på vegene, blir en nysgjerrig på hvorfor de ble bygd akkurat her og hvorfor de starter og slutter så plutselig. Nødsarbeidvegene er et resultat av en politisk kriseplan som ble satt i verk for å få folk i arbeid i ei tid som var prega av stor arbeidsledighet og krise i blant annet fiskeri. Vegene forteller også om håp om fremtida og ønske om bedre ferdselsveger mellom folk og bygder.

Stiene har stor tidsdybde og viser hvor folk i ualmannelige tider har gått på kryss og tvers over øya. Stiene har også en pedagogisk verdi og opplevelsesverdi fordi de viser hvor folk har bodd og hvordan de hadde kontakt med hverandre. De viser også veg til ressursene (torvmyrer, fiskevatn, moltemyrer).

De oppmurte vegene ser ut til å være i god stand. Ingen steder kunne vi se at de var rausa ut. Den største utfordringa ser ut til å være å holde vegetasjonen borte fra traséene.

Stiene er i ferd med å gro igjen mange steder, med unntak av der stiene fører opp til fiskevatn.

### Generelle råd for vegene

Viktig å holde grøfter og stikkrenner åpne og lede vatn ut til sida på strekk som har oppbygd veg.

Krattskogen vokser fort og blir tett og høg. Enkelte strekk krever en stor ryddejobb for å fjerne vegetasjon i og langs traséen.

Alle vegstrekke krever jevnlig vedlikehold med å fjerne nye skudd på busker og trær. Kantklipping gjør at vegen blir godt markert.

Beitedyr ville vært det beste for å holde vegetasjonen nede.

Trerøtter som går inn i tørrmurene kan skade murene og føre til at stein raser ut. Trær med røtter som kan skade murene bør fjernes.

Ved fremtidig bruk bør en vurdere tålegrense og ta med hva slags ferdsel vegen var konstruert for.

## Generelle råd for stiene

Det er mange stier på Nordkvaløya som er markert på kart. Noen har vært benyttet i lang tid, som stier langs fjæra. De stiene som fortsatt er i godt hold, er stiene til fiskevatn og til moltemyrer. Stiene bør brukes for at de skal bevares for ettertida. Der stien forsvinner, bør en finne den beste traséen og merke den med stemarkører. Kanskje kan en arrangere historiske vandreturer mellom bygdene eller turmarsjer mellom ulike bosetningsområder?



FIGUR 24 STI VED SØRSIDA AV SKARVATNET



## Store Måsvær

Den siste dagen besøkte vi Store Måsvær som er naturreservat. Vi ble satt av i Hamna som er ei fin naturhavn som må ha blitt brukt i mange hundre år. Vi gikk sørsida av Hamna og gikk over sletter for å se etter strukturer. Vi så ingen spor etter aktivitet og ferdsel rundt havna, selv ikke fortøyningspunkter. Vi gikk opp til stedet merket med «Varden» som ligger 138 m.o.h. og ble møtt med ei fantastisk utsikt over skjærgården.



FIGUR 25 BILDET ER TATT FRA VARDEN PÅ STORE MÅSVÆR. DET MARKANTE FJELLET MIDT I BILDET ER STORBURAN PÅ NORDKVALØYA

Vi gikk ned til østsida av Store Måsvær og kom ned til ei bukt sør for Sætra. Ingen funn her. Sætra var et grønt, lunt og frodig område som skilte seg fra resten av øya. Her visste vi at det skulle være tufter, og de ble registrert og dokumentert. Det ble i alt registrert 4 tufter i ulike form og størrelser på Sætra. Tuftene var rektangulære og kvadratiske og tre av dem hadde ulik grad av tørrmurer. Disse tuftene skal ha blitt brukt av dem som dreiv med gård på Lille Måsvær der det var begrensa med beite. Det skal det ha stått seterhus, toromsstue og tømra lågfjøs og seterdrifta skulle ha pågått til 1930 (Bratrein 1992 bind 3: 361). På stranda nordøst for Sætra ble det registrert to godt markerte støer som er tydelig rydda. I overkant av støene var det rydda til båtoppsett.



FIGUR 26 STORE MÅSVÆR, RØD MARKERING VISER OMRÅDET SÆTRA



FIGUR 27 SÆTRAN PÅ STORE MÅSVÆR

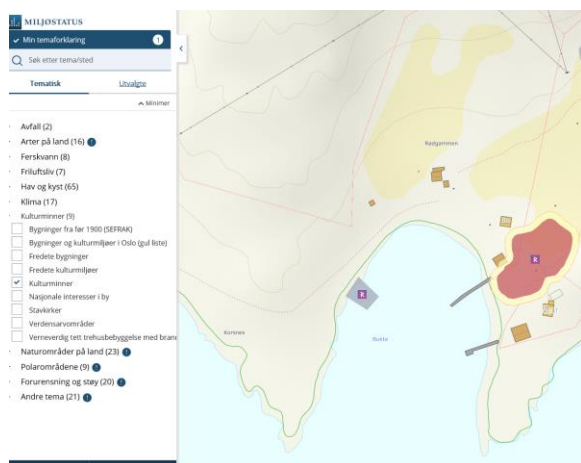


FIGUR 28 REGISTRERING AV TO HELLEGROPER

I bukta nord for Sætran ble det registrert to hellegroper som kan være fra år 0 og frem til 1000 e.Kr. De ligger nær sjøen i ei vik som lå i le for været og som kunne egne seg for å ta inn hval i. I vika var det også et område i fjæra som så ut til å være rydda for stein. Dette kan ha vært brukt som arbeidsområde for flensing og tilberedning av hval/sjøpattedyr.

De nye registreringene vil bli lagt inn i den nasjonale kulturminnebasen «Askeladden». Disse registreringene kan lastes ned på nettstedet Miljøstatus til Klima og miljødepartementet.

<https://miljoatlas.miljodirektoratet.no>



I 2008 registrerte vi mange kulturminner og kulturmiljø på Nordkvaløya-Rebbenesøya landskapsvernområde. Ved å trykke på lenken kan en lese rapporten.

<https://www.yumpu.com/no/document/read/49348694/registrering-av-kulturminner-pa-nordkvalaya-troms-fylkeskommune>

## KILDER

### Skriftlige kilder

Bjørkli, Einar 1992. Skolens historie for Helgøy og Karlsøy kommune i 1938-1962 del 1

Bratrein, Håvard Dahl 1989,1992,1994. Karlsøy og Helgøy bygdebok Bind I og III og IV.

Nagell, Otto 1950. Det Norske veivæsens historie bind III. Oversikt over statens vegvesens virksomhet i tidsrommet 1820-1940.

### Arkiv

Arkiv i Troms:

Brev til Helgøy formannskap fra Kvaløy velforening datert 04.09.1934.

Håndskrevet protokoll med vedtak av formannskapet i Helgøy kommune fra 1934, sak 96/34.

Bilder tatt av Håvard Dahl Bratrein, Norges Arktiske Universitet, Universitetsmuseenes fotoportal. Nordskaret 1979 (tsnf1 1729 og tsnf1 1730), Rødgammen 1973 (tsnf5854)

### Kart

Askeladden, nasjonal kulturminnebase

Kartdata fra miljøstatus: <https://miljoatlas.miljodirektoratet.no>

### Muntlige kilder

Gunnar Gabrielsen fra Nordskaret/Breivika

Liv Aina Antonsen fra Rødgammen

Paul Asbjørn Olaisen, Laukvika

Per Jan Jørgensen, Skjærvika

Medlemmer i Facebookgruppa «Gamle og nye bilder fra Nord-Kvaløy og andre øyer i Karlsøy» har også bidratt med opplysninger etter innlegg

Stine Barlindhaug, Laukvika

Siv Anie Henriksen, Statens vegvesen



## APPENDIKS I, KARTLOGGER

## NORDRE DEL AV NORDKVALØYA



FIGUR 29 KARTET VISER INNMÅLING VARDER, TREKKLOGG FRA ET AV FELTLAGENE PÅ NORDRE DEL AV NORDKVALØYA

## SØRSKARVÅGEN

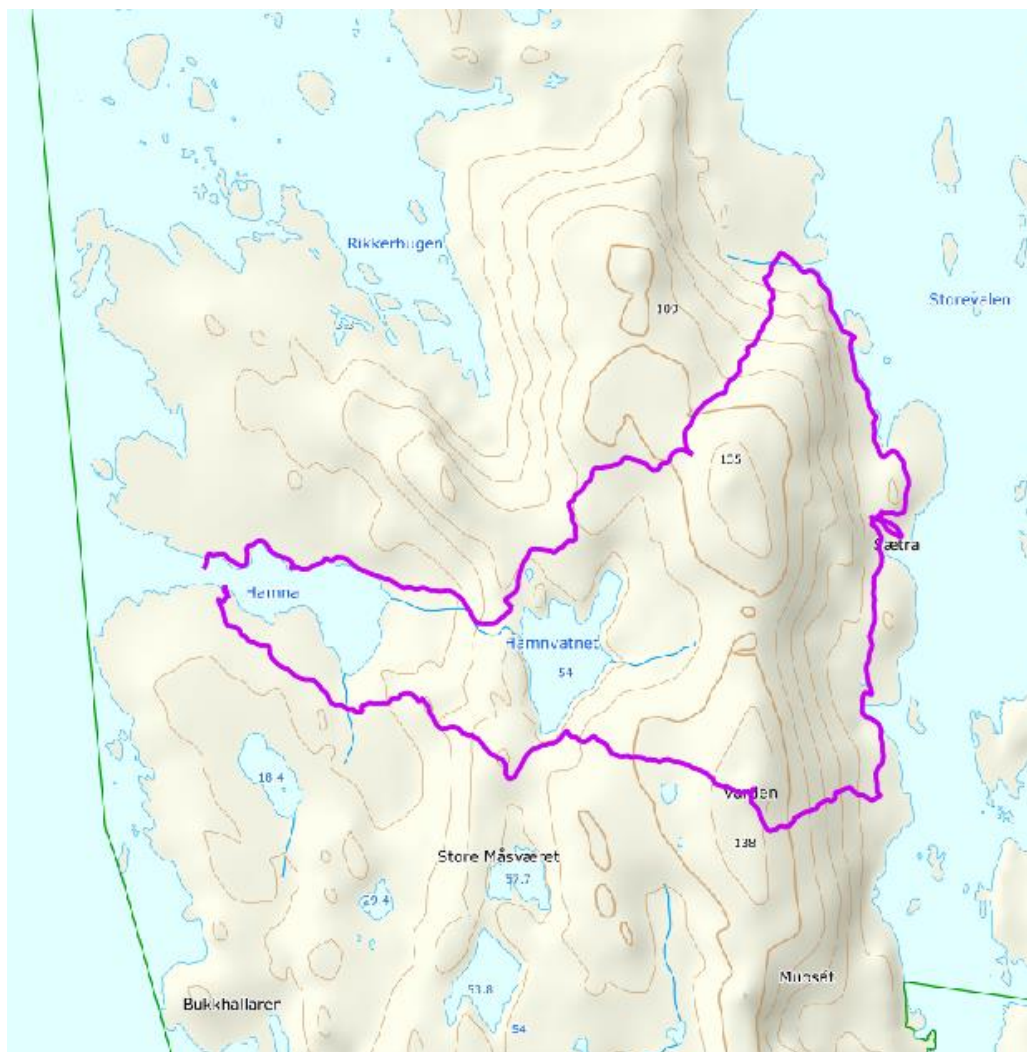


FIGUR 30 DETALJ AV TREKKLOGG FRA SØRSKARVÅGEN





## STORE MÅSVÆR



FIGUR 32 TREKKLOGG FRA STORE MÅSVÆR

## APPENDIKS II FLYBILDER OG KULTURMILJØ

### NORDSKARET



FIGUR 33 FLYBILDE AV TILFØRSELSVEGENE TIL BRUA I NORDSKAR, FLYFOTO FRA 2009, ASKELADDEN

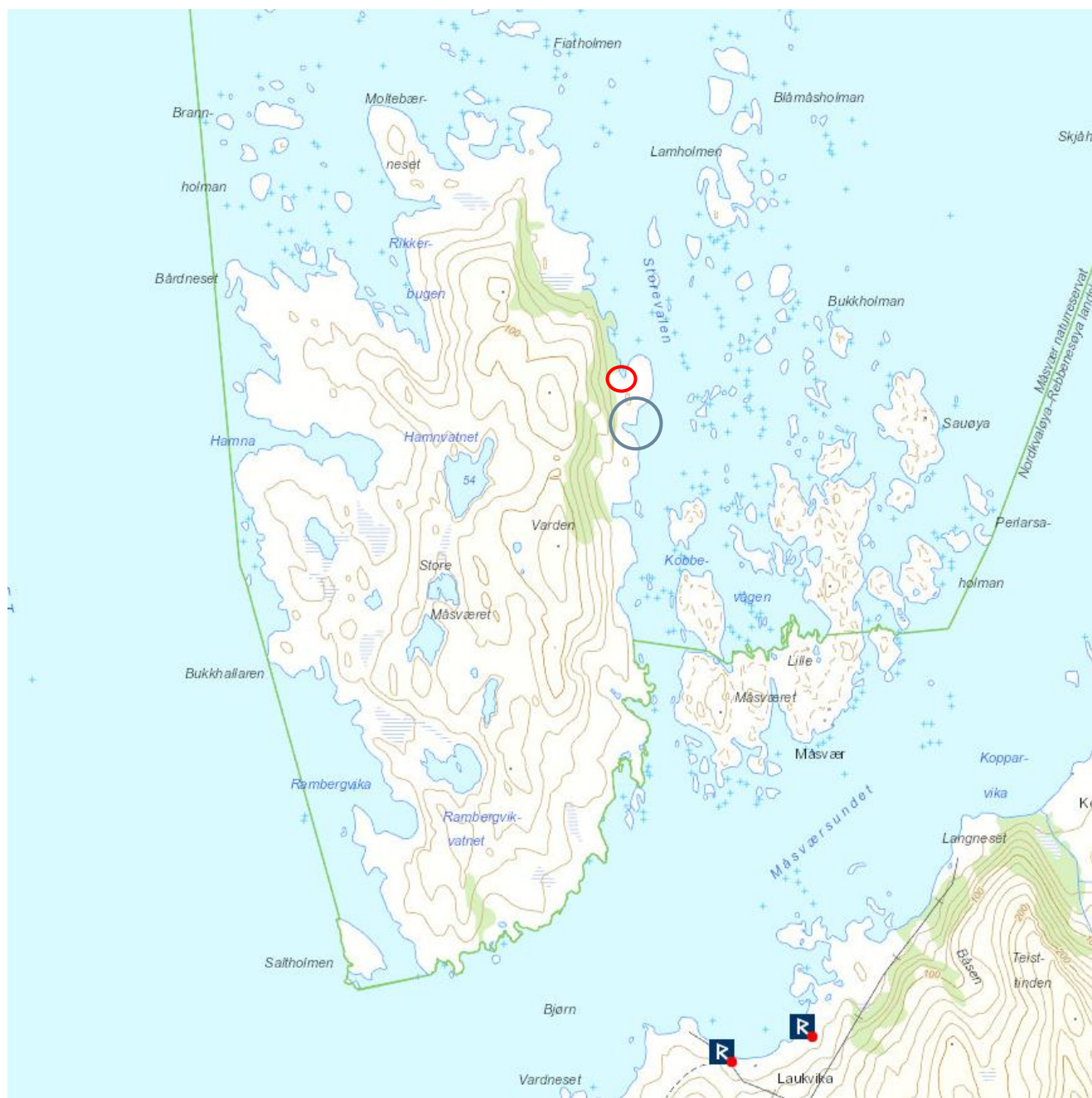
## BÅRDSET –MOLVIKA



FIGUR 34 KULTURMILJØ MELLOM MOLVIK OG BÅRDSET. NEDERST ER STEINALDERTUFTENE, PÅ SANDVIKNESET BLE BÅRDSETBÅTEN FUNNET OG PÅ BÅRDSET ER DET TUFTER FRA HUS OG NAUST (OVERGRODD). KILDE DEN NASJONALE KULTURMINNEBASEN «ASKELADDEN»

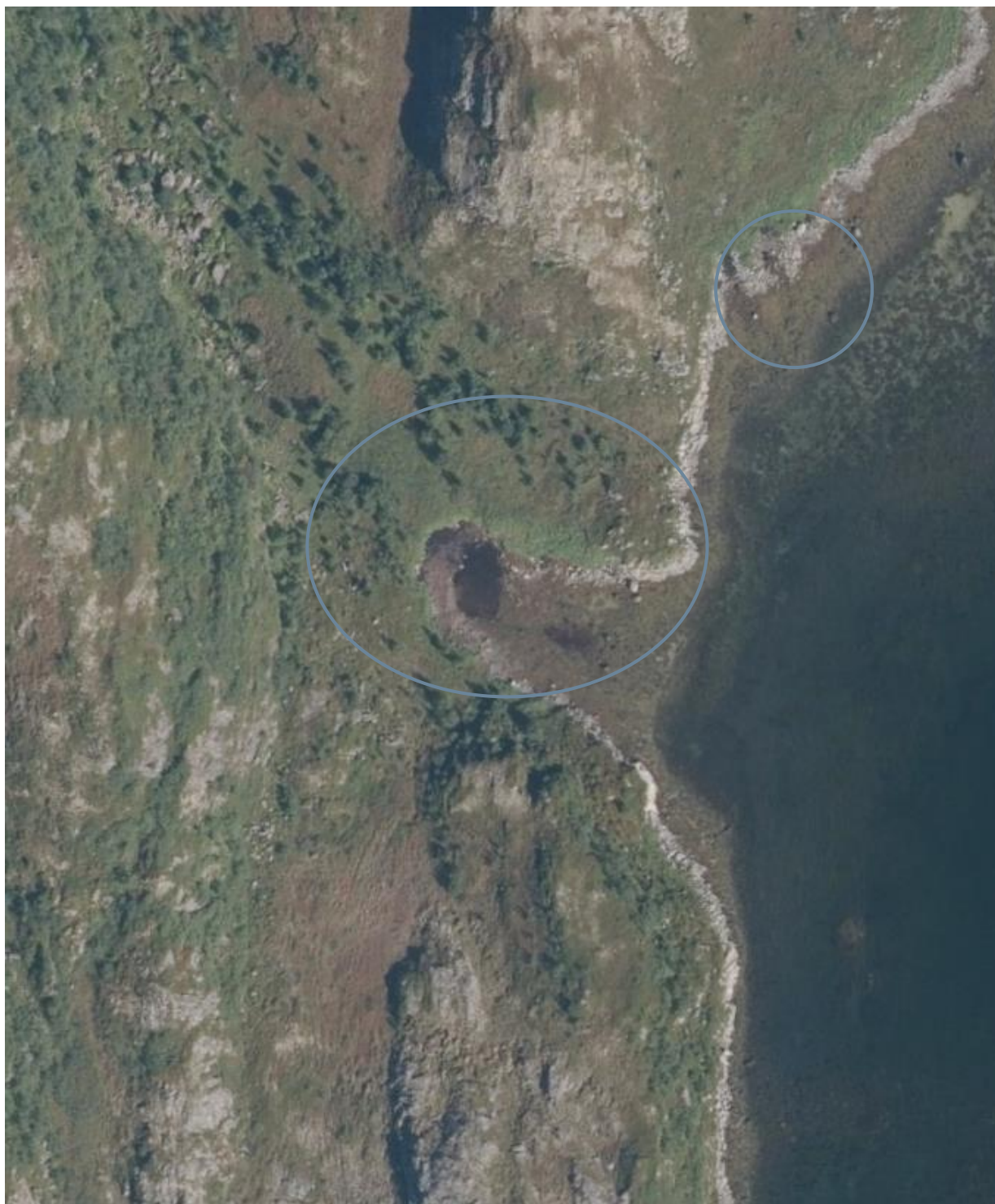


## STORE MÅSVÆR



FIGUR 35 BLÅ RING MARKERER SÆTRAN OG RØD RING MARKERER HVOR DET BLE REGISTRERT HELLEGROPER

## SÆTRAN, STORE MÅSVÆR



FIGUR 36 SÆTRAN, STORE MÅSVÆRET, BLÅ MARKERING VISER HVOR DET BLE REGISTRERT TUFTER OG BÅTSTØER, ASKELADDEN

APPENDISK III ARKIVMATERIALE

Som grensevord og grenseljendmænd for Helgøy  
 vælges:

1. Overst. Petrus Olsen Lavall
2. Jacob Olsen Bjørkby
3. Leonard Andreassen Lassejord.

Nærmøtte Elias Jørgensen.

Sak 96/34. Løstes sk. fra fylkesmændene av 18 mai d.a. 18  
 juni d.a. Aug. <sup>opstillede og bevilget for</sup> mødte både for første gang 19 34/35.

Bestemmelse:

Man søker om sagverksbidrag for følgende utarbeidelse  
 og for følgende løp:

Kommuneveien	kr. 2000.-
Helgøy	500.-
Kvaløy	1000.-
Rebbenes	1000.-
Strandfjord	500.-
Vei og bro Sandjord	500.-
James Skogsfjord	500.-
? Stianlegg Brevide - Nordskar m.fl.	500.-

Samt til arbeid til fjellrensning veien  
 Torveng - Puvingsund (til utarbeidelse innen andre  
 kommuner) kr. 4000.-

Sak 97/34. <sup>til nærmøtte</sup> Løstes underretning fra herredstingene av  
 4/7 d.a. avsa. di i her. nr. 18 mai d.a. 18

FIGUR 37 UTKLIPP FRA PROTOKOLL MED VEDTAK I HELGØY FORMANNSKAP SAK 96/34 OM Å SØKE MIDLER TIL KVALØYVEIEN SAMT STØANLEGG I BREVIKA OG NORDSKAR KILDE: ARKIV TROMS



Helgøy formannskap,

Skogsfjord.

Paa vegne av Kvaløy veiforening tillater vi os  
aa söke om 1000 dagsverk til nödsarbeide paa veienlegget Rögam-  
Baarseth.

Veiforeningen er villig som hittil aa yde kr. 0.50  
pr. dagsverk, mot at kommunen yder kr. 1.00 pr. dagsverk.

Rögam den 4. september 1934.

Ærbødigt

*Gunn Olaisen*  
*Ry fuser*