

## KOMMUNIKATIONER



*Landsväg en mot Foss kyrka under 1800-talets mitt ritad av Gustaf Brusewitz. Göteborgs Historiska Museei arkiv.*

Under förhistorisk tid var vattendragen de bekvämaste och viktigaste kommunikationslederna. De landvägar som fanns gick över de torraste och mest lättframkomliga markerna och efter lätt igenkännliga naturformationer. Oftast var det bara fråga om stigar att gå eller rida på.

I den norska Gulatingslagen, delvis från vikingatid, finns bestämmelser om att vissa hävdvunna vägsträckningar måste röjas och underhållas. En mycket gammal vägsträckning är den s k Kungsvägen, som förband Danmark och Norge landvägen genom Skåne, Halland och Bohuslän. Sträckningen genom nuvarande Munkedals kommun var i stort sett densamma som E6:ans av idag.

Den norske biskopen Jens Nilssön, som på slutet av 1500-talet gjorde upprepade visitationsresor i det bohuslänska landskapet beskrev sina resrouter ganska detaljerat. Vägarna han använde var endast ridvägar, ofta av mycket dålig beskaffenhet. De bästa var de s k vintervägarna som så mycket som möjligt gick över släta, tillfrusna vattendrag.

Efter 1658 då Bohusläns blev svenskt genomfördes en välbehövlig upprustning av körvägarna - "Efter som icke heller her i Landzorten tilförene hafwer varit några sådanne Landzwäger som man medh wagnar eller kiärror wäll hafwer kunnat färdas, uthen måst mestendehles Landet igenom allt rjda, och till Lands inte annorledis kunnat före något bagaie än på häste bak eller serdelis dher till gorde små Slädor och släpor."

De milstolpar som finns bevarade inom kommunen daterar sig till 1737. Dessa har haft föregångare av trä, men om de sattes upp i samband med 1600-talets svenska vägarbeten, eller om de funnits redan tidigare, är oklart.

Det var dock endast den stora allfarvägen man satsade på. De mindre centralt belägna bygderna fick vänta på sina vägar i ytterligare några hundra år.



*Vägen över Örekilsälven vid Kvistrum.*

I Krigsarkivet, Stockholm, finns en intressant beskrivning över vägarna i Sanne socken på 1700-talet, publicerad i hembygdsboken om Sörbygdens härad. De enda vägar, förutom vintervägarna, som då fanns var mer eller mindre svårframkomliga ridvägar.

Efter 1734 års lag delades alla häradsvägar upp i delsträckor för vilka olika gårdar hade underhållsskyldighet. Sträckorna markerades med väghållningsstenar, ofta med årtal och gårdens namn inhugget. Efter 1921 övertogs skötseln av de allmänna vägarna helt av väghållningsdistrikten.

Under senare hälften av 1700-talet och 1800-talet blev det vanligt att bygga stenvälvbroar. För Munkedals kommun, med sina många vattendrag, utgör dessa broar karakteristiska inslag i kulturlandskapet.

Under 1800-talet inleddes ett intensivt vägbyggande. 1868-69 utfördes vägarbeten i Sanne socken som nödhjälpsarbete. Bakgrunden var den svåra missväxten som då drabbat befolkningen. På 1880-talet byggdes Sörbygdens häradsväg om, bland annat fick den en ny sträckning norrut från Medböen till Djupbäck vid Dalslandsgränsen. 1885 togs beslut om en ny häradsväg från Hedekas i Krokstads socken till Bergeröd i Sanne. Denna väg stod färdig kring 1890.

På 1920-talet utfördes en rad vägbyggen som nödhjälpsarbeten genom Arbetslöshetskommissionen. SJ fick uppdraget att leda arbetet med dessa s k AK-vägar för att sedan upprätta busslinjer där. Exempel på sådana vägar är Dingle - Bovallstrand - Kungshamn -, Dingle - Hedekas och Dingle - Hällingstad.

Dingle blev knutpunkt för den expanderande busstrafiken. Försök att anpassa de gamla vattenlederna till modernt trafiksätt gjordes vid seklets början av det nybildade Bullarsjöns Ångbåtsaktiebolag. 1905 startade motorfartyget Bullaren, med certifikat för 108 personer reguljär trafik på södra Bullarsjön. Båtlinjen kom att få en mycket stor betydelse i denna annars så vägfattiga bygd, inte minst för de traditionella kreaturstransporterna till Norge. 1915 sattes även "Diana" in i trafik. Diana var dimensionerad för 39 personer och tog endast persontrafik. En båttur med Diana blev ett populärt söndagsnöje för turister och ortsbor. Diana tog över det mesta av persontrafiken, medan Bullarens trafik koncentrerades på transport av kreatur, virke och andra varor. "Hur står det till i ladugården?" var en stående fråga från kaptenen på Diana, då båtarna möttes. 1921 avlästes Bullaren av den mindre träbåten Södra Bullaren.

Genom 1920-talets satsningar på vägbyggen förändrades förutsättningarna för båttrafiken på Södra Bullaresjön. Längs sjöns östra strand byggdes en ordentlig körväg från Svarteborg till Långevallsfors. Härmed öppnades porten för den bilburna trafiken, som snabbt konkurrerade ut Bullaresjön som kommunikationsled.

Samtidigt med den vägupprustning som skedde på 1600-talet genomfördes också den svenska gästgiveriförordningen i Bohuslän, med början längs den gamla "Kungsvägen".

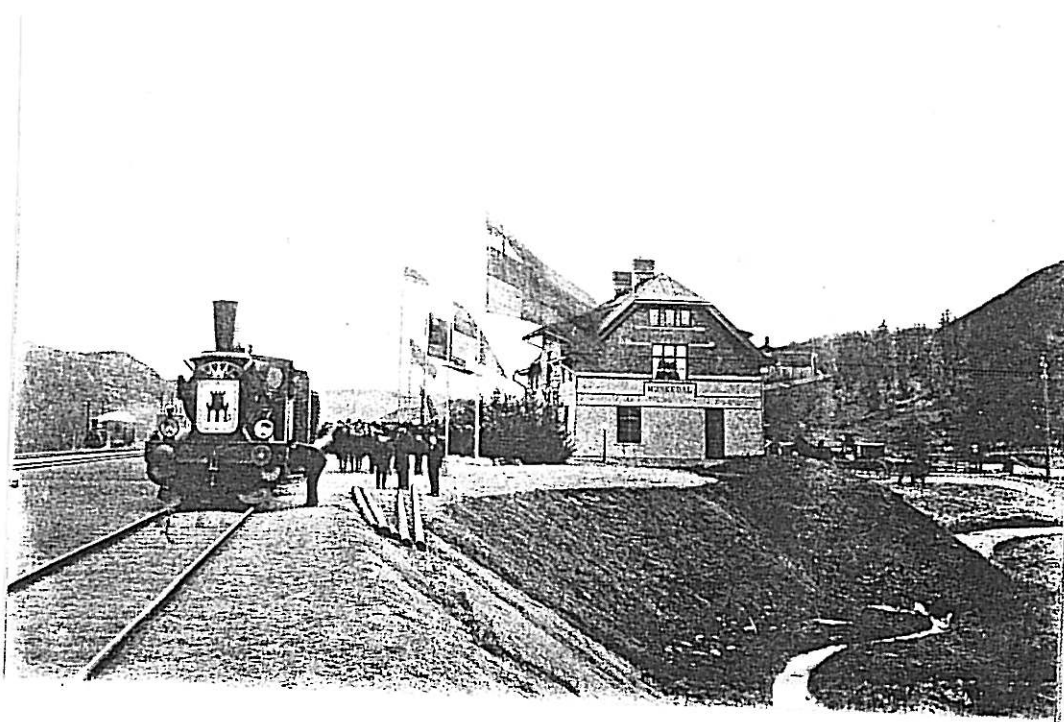
Gästgiverier och skjutshåll i olika former hade visserligen funnits sedan gamla tider, men blev nu mera enhetligt organiserade. Enligt 1649 års "Krögare- och gästgivareordning" knöts dessa två funktioner ihop. De skulle finnas på ett avstånd av två mil från varandra. Dessutom skulle milstenar placeras ut längs vägarna, så att skjutsavgiften lätt skulle kunna räknas ut. Det var allmogen i trakten som mot ersättning skulle stå för hästar och kusk. 1828 löstes åter gästgiveri- och skjutsfunktionerna från varandra. 1878 överläts skjutsskyldigheten på entreprenad, finansierad med skattemedel.



Gästgiveriet vid Kvistrum vid 1800-talets mitt. Teckning av Gustaf B usewitz. Göteborgs Museii Arkiv.

På 1740-talet fanns gästgiveri i Sörbo, Krokstads socken, i Svarteborg, i Åboland, Hede socken, och i Kviström, Foss socken. Hundra år senare hade Snaben i Krokstads socken, Skåneröd och Folkesberg i Svarteborgs socken, Orreberg i Bärfendal och Röd på Tungenäset i Foss socken tillkommit.

1734 års gästgivareordning föreskrev: "Husmans kost och dricka, säng, lius, ved och hästefoder skall han alltid för vägfärande i förråd hafwa." I Holmbergs historia från 1840-talet framhålls Kviströms gästgivaregård som en av de bästa mellan Svinesund och Ystad, på grund av det sköna läget, komforten och den ypperliga lax som serverades där.



*Invigningen av Järnvägen i Munkedal 1903. Foto: Bohusläns museum, Bildarkivet, Oskar Färdigs fotosamling.*

1903 stod järnvägen mellan Strömstad och Uddevalla klar och fyra år senare invigdes hela sträckningen genom Bohuslän. Härigenom skapades ett snabbt och rationellt kommunikationsnät genom länet som snabbt kom att konkurrera ut hästskjutsarnas. I de nya stationssamhällen som växte upp vid järnvägens anhalter uppfördes Järnvägshotell och restauranter som snabbt övertog gästgiveriernas roll. Omkring 1915 fanns endast skjutsstationen i Svarteborg och gästgivargårdarna i Sörbo och Kviström kvar. I Svarteborgs socken blev de nya samhällena i Dingle och Hällevadsholm två viktiga knutpunkter för vidare resande med hästskjuts mot kusten eller inlandet. Järnvägens fick en stor betydelse som lokaliseringsfaktor och dessa båda samhällen tillkomst liksom området kring Munkedals centrum kan i stort sett helt tillskrivas den betydelse som järnvägen fick under de första decennierna av 1900-talet. 1903 stod järnvägssträckningen mellan Uddevalla - Strömstad klar. Härmed reducerades de gamla landsvägarnas funktion. Gamla knutpunkter försköts och livliga stationssamhällen bildades i deras ställe. Med den ökande bilismen från 1950-talet och framåt har landsvägarna återfått, och också väsentligen ökat, sin betydelse som kommunikationsleder.