



Kortversjon – oppsummering og handlingsplan

Kommunedelplan for kulturminne og kulturmiljø i
Åmli kommune 2020-2024

INNHOLD:

1	Innleiing.....	3
1.1	Målsetting	3
1.2	Tema i planen.....	3
2	Historisk bakgrunn og kulturminne i Åmli	4
2.1	<i>Historisk, geografisk og administrativ avgrensing.....</i>	4
2.2	<i>Ferdelsvegar.....</i>	4
2.2.1	<i>FJELLMANNSVEGAR.....</i>	5
2.2.2	<i>ROTEVEGAR RÅBYGGELAGET 1834.....</i>	6
2.2.3	<i>VEGAR PÅ TVERS AV DALFØRA/HEIENE.....</i>	6
2.3	<i>Køyrevegar frå 1800-talet.....</i>	7
2.3.1	<i>FERJESTADER.....</i>	7
2.3.2	<i>SKYSSTASJONAR/GJESTGJEVARAR.....</i>	8
2.4	Jernbane	9
2.4.1	<i>TREUNGENBANEN.....</i>	9
2.4.2	<i>SØRLANDSBANEN.....</i>	10
2.5	Skogbruk	10
2.6	Jordbruk og tidleg busetnad	11
2.7	Jakt og fangst.....	12
2.8	Jern og anna mineralutvinning	13
2.8.1	<i>KOLBOTNAR:.....</i>	14
2.8.2	<i>JERNVINNE:</i>	15
2.9	Krigen i Åmli	16
3	Handlingsprogram.....	17
4	Detaljert handlingsplan 2020-2024.....	18



Sykkelveg på Treungenbanen over Karlsåna bru, Øy. Foto: Siri Hafnor

1 Innleiing

Kulturminne er spor etter menneske til ulike tider. Dei gir kunnskap om fortida og dannar grunnlag for identitet og tilhørsle. Kulturminne som er gått tapt kan ikkje erstattast, og det er difor viktig å ha kunnskap om sårbare kulturminne i kommunen. God kulturminneforvaltning er ein ressurs for næringsutvikling og reiseliv, og gir attraktive stader å bu og reise til. Å ta vare på kulturminne er ei investering i framtida.

1.1 Målsetting

Formålet med ein kommunal kommunedelplan er å gi ein oversikt over utvalde kulturminne i kommunen og vere eit kunnskapsgrunnlag for framtidig kulturminneforvaltning. Det er eit nasjonalt mål at alle kommunar skal ha ein kulturminneplan. Kommunen har sjølv ansvar for å identifisere, verdsette og forvalte verneverdige kulturminne, i samarbeid med nasjonale og regionale vernemyndigheter.

På overordna nivå ønskjer ein å styrke kulturminna sin verdi som kjelde til oppleveling, kunnskap og identitet. Kulturminneplanen skal vere ein ressurs for formidling av kommunen sin kulturarv til innbyggjarar og tilreisande.

Kulturminneplanen vil kunne gi eit grunnlag for å prioritere tiltak for å ta vare på sårbare kulturminne. For at planen skal fungere etter formålet, må tema og tiltak i handlingsplanen følgjast opp gjennom kommunens øvrige planverk, budsjett og saksbehandling.

1.2 Tema i planen

Denne planen omfattar materielle, i hovudsak faste kulturminne innanfor følgjande tema:

1. **samferdsel**
 - a. ferdsselsvegar
 - b. jernbane
2. **landbruk og ressursutnytting**
 - a. skogbruk
 - b. jordbruk og tidleg busetnad
 - c. jakt og fangst
 - d. jern og mineralutvinning
3. **krigen i Åmli**

I kortversjonen av denne planen har ein valt å ta med den historiske bakgrunnen og hovudinndelingane for kvart tema. Historikken er nedkorta i forhold til fullversjonen. Detaljert oversikt over kulturminne innanfor kvart tema finn ein i fullversjonen kulturminneplanen.



Stavingstre/kyllingstre på Øvre Ramse. Foto: Ellen Svalheim

2 Historisk bakgrunn og kulturminne i Åmli

2.1 Historisk, geografisk og administrativ avgrensing

Frå slutten av 1400-talet hørde Åmli til Raabyggelaget fogderi saman med fleire innlandskommunar i Agder opp til Bykle i nord og Åseral i vest. Namnet tyder «lovmrådet for dei som bur i ein avkrok». I 1866 gjekk Åmli over til Nedenes fogderi, seinare Nedenes Amt. Frå 1918 blei det Aust-Agder fylke.

Namnet Åmli var først knytt til den garden som no er prestegarden, og kjem truleg av treet alm. Åmli prestegjeld omfatta kyrkjesokna Åmli, Gjøvdal, Tovdal og Mykland. Mykland blei lagt til Herefoss prestegjeld i 1875.

Ved Formannskapslovene i 1837 blei Åmli oppretta som eigen kommune, og omfatta også Mykland fram til 1876. Gjøvdal og Tovdal blei skilt ut i 1908. I 1960 og 1967 blei igjen Gjøvdal og Tovdal innlemma i Åmli kommune.



Vegskilt ved Bås. Foto: Egil Fiane

2.2 Ferdselsvegar

Dei eldste ferdselsvegane i Åmli var kløvvegar/sleper/stiar mellom hus og grender. Vegane gjekk som i dag mellom innland og kyst, men òg i mykje større grad enn nå, på tvers av heier og dalar. Gjennom åra blei nokre traséar utbetra med t.d. steinsetting i hellande terrenget, trandlar over myrer og blaute parti, og med bruer og ferjer. Vegane kunne òg bli flytta i terrenget ved behov. Vintervegane gjekk over frosne myrar og is.

Vegane mellom innland og kyst blei ofte kalla «fjellmannsvegar», men i gamle kjelder finn me òg at dei blei kalla «ålmannvegar» og «byvegar». Vegane mellom Åmli kyrke og annekskyrkjene kunne bli kalla «prestevellar» og vegene til futen i Herefoss «Futevegen» (frå 1820 budde ikkje lenger futen i Herefoss). Delar av vegane hadde lokale namn etter gardane dei kryssa eller ført til, som t.d. «Fiskvassvegen» og «Beråsvegen».

Dei gardane som sokna til Gjøv og Nidelva hadde handelssamkvem med kjøpmenn i Arendal (etter kvart òg med Tvedstrand) og med Nes Jernverk. Gardane som sokna til Tovdalsåna hadde meir handel med borgarane i Kristiansandsområdet og Frolands Verk. Difor hadde dei gamle ferdselsvegane desse stadene som mål.

Dei viktigaste vegane var «rotevegane» som det offentlege styrte med. Rotene (rodene) var vegstykke som ei gruppe bønder hadde ansvar for. Utgiftene blei dekka som pliktarbeid eller skatt, fordela etter storleiken på eigedomen. Kvar rote hadde ein rotemeister. Rotevegane blei etter kvart utbetra frå ridevegar til sledevegar. Den eldste rotelista me kjenner, er frå 1834.

Den første vegen gjennom Åmli som var laga som kjerreveg, blei bygd frå Vestlandske hovudveg ved Fiane til Eidsto i Vrådal i åra 1848-1854. Den same veglina var med utbetringar og mindre omleggingar i bruk heilt til Treungbanen blei lagt ned i 1967. Frå Simonstad og nordover blei vegen dei neste åra for ein stor del lagt over på jernbanelina.

I 1872 hadde køyrevegen frå Arendal gjennom Froland kome til Svenes, og i 1880 var køyrevegen Svenes-Dølemo ferdig. Vegen frå Nygaard fergested til Smeland i Gjøvdal blei bygd som køyreveg i fleire etappar frå 1886 til 1897 (Smeland). Fyrst i 1959 var vegen ferdig til Telemarksbytet ved Nesvatn. Etter at Gjøvdalsvegen var ferdig til Moghus i 1887, starta arbeidet med køyreveg gjennom Tovdal. I 1893 var vegen ferdig til Austenå. Vegen vidare til Dale blei avlevert i 1940.



Nylling mellom Tveit og Simonstad. Foto: Arild Vårlandsmyr

2.2.1 FJELLMANNSVEGAR

I grove trekk kan me tale om to hovudtraséar for fjellmannsvegane: det me kan kalle Austre Fjellmannsveg på austsida av Nidelva og Vestre Fjellmannsveg på vestsida. Men som me skal sjå, var ikkje dette ei enkelt line frå A til Å. Vegane tok opp i seg sidevegar og greina seg ut seinare. Traséane til dei ulike veg-generasjonane; dei eldste ridevegane, sledevegane frå 1830-åra og den nye kjerrevegen 1847-1854, skilde seg òg frå kvarandre, i alle fall stykkevis. Full oversikt over dette, har me neppe kjelder til å finne ut av.

Planen omtalar desse Fjellmannvegane:

Austre Fjellmannsvegen

- Telemark grense –Åmli kyrkje/Tveit
- Åmli kyrkje/Tveit – Hovde/Revheia
- Hovde/Revheia – Tvedstrand
- Hovde/Revheia - Arendal

Vestre Fjellmannsvegen

- Birtedalen – Smørlistemmen (Gakkenskilet)
- Gakkenskilet – Oland i Froland – Arendal
- Gakkenskilet – Berås
- Frå Berås



Roteveg mellom Dølevadet og Innjorda. Foto: Karstein Vaule

2.2.2 ROTEVEGAR RÅBYGGELAGET 1834

Planen omtalar desse rotevegane:

Holt – Nissedal

Åmli – Mykland mot Herefoss (Futevegen)

Gakkenskilet – Tovdal

Åmli – Gjøvdal

Nelaug – Nedenesbytet



Bruredled sør for Måvasstøy. Foto: Magnhild Peggy Jones Gilje

2.2.3 VEGAR PÅ TVERS AV DALFØRA/HEIENE

Planen tar for seg vegar på tvers av dalføre slik:

Frå/i Tovdal

Frå/i Gjøvdal

Frå/i Åmli

«Bispevegen» Katterås –Gjerstad



Gamle Telemarksvegen ved Grasåsen, Selåsvatn. Foto: Egil Fiane

2.3 Køyrevegar frå 1800-talet

Planen tar for seg desse køyrevegane:

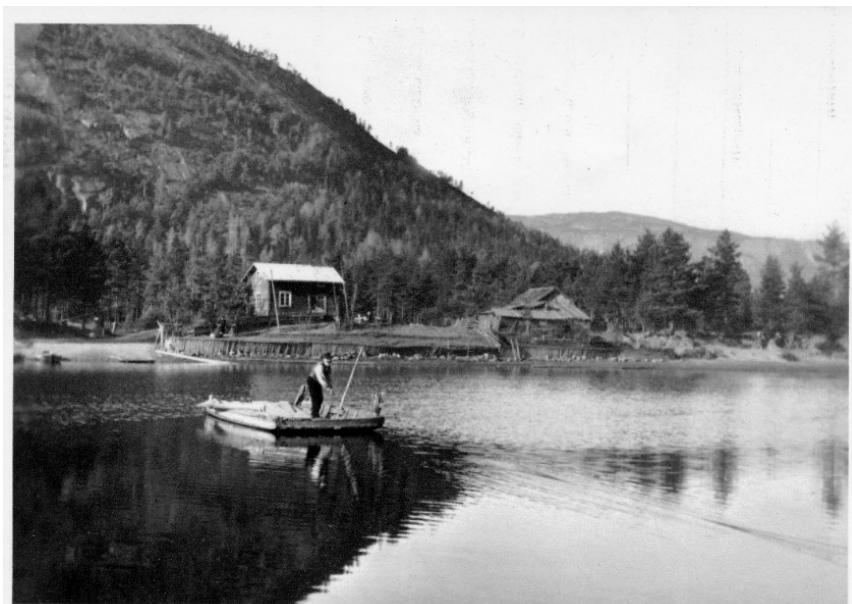
Telemarksvegen Fiane – Telemark grense

Svenes – Dølemo

Dølemo – Åmfoss bru

Nygård ferjestad/Åmfoss bru – Nesvatn – Telemark grense

Dølemo – Dale



Den siste ferjemannen, Olav Sigurdsson Solheim ved Ferjesundet i Åmli. Foto: Åmli historielag

2.3.1 FERJESTADER

Der vegane måtte krysse ei elv, kunne dei vegfarande ofte vasste eller ri over der det var grunt nok og fast botn, eit vad. Der det ikkje var mogleg, blei det på viktige vegar oppretta offentlege ferjestader. Kor gamle ferjestadene

er, veit me ikkje, men den viktigaste i Åmli, ved Sundet, Gjermundnes, er nemnt alt i 1683. Oversikter over desse ferjestadene finn me fleire av frå 1800-talet.

I Åmli, som andre stader, var det òg fleire mindre ferjestader mellom gardar på kvar si side av ei elv, eller der gardane hadde skog og mark på begge sider av ei elv. Dei blei nokre stader kalla eit «yvero» eller «ivero». Ferjene dei brukte var oftast slik at dei kunne bere hest og reiskap. Døme på slike «yvero» er Homdal – Innjorda og Engenes – Engenesstoa. Desse ferjestadene er ikkje registrert i denne omgangen.

Planen tar for seg desse ferjestadene:

Åmlisund (Sundet/Ferjesundet) – 200 alen

Olstad – 200 alen

Javnes

Nygård (Ferjestaden)

Bås – 300 alen

Mo – 180 alen

Hunemo – 150 alen

Tveit i Tovdal – 200 alen



Asklands hotell og skysstasjon 1922. Foto: P.M. Danielsen

2.3.2 SKYSSTASJONAR/GJESTGJEVARAR

Over heile landet blei det oppretta skysstasjonar og gjestgjeveri. Det var særleg embetspersonar som reiste, og dei var ofte kravstore folk som hadde friskyss. Andre reisande betala etter takstar pr. mil og etter kva slags køyrety dei brukte. Alle betala for kost og losji der stasjonshaldaren òg hadde løyve som gjestgjevar. Fyrst etter at det i 1787 kom ny *Forordning om Skydsvæsenet*, veit me noko om organiseringa i Råbyggelaget. Det var futen som hadde ansvaret, og truleg i 1789, laga han ein oversikt som viser at det då var skysskifte på Eppeland, Risland og Vehus. I tillegg var det roskyss mellom Engenes, Flaten og Moripen/Rustedalen (i Froland). Frå 1792 veit me at Flaten blei skysstasjon også til lands. I 1803 var Vehus, Gjermundnes, Flaten, Øvre Ramse og Åmland skysskifte. Etter 1814 auka talet på stasjonar, men i heile perioden fram til bilar og tog overtok på 1920-talet, ser me at stasjonar blei oppretta, lagt ned eller flytta. Den siste stasjonen i Åmli, var *Nergården Skydsstation* (Asklands hotell) som blei lagt ned frå 16. mai 1927.

I Åmli fanst desse offentlege skysstasjonane:

Vehus

Gjermundnes

Flaten

Øvre Ramse

Åmland
Dølemo
Eppeland
Tveit
Øy/Monen
Risland
Simonstad (Haugen)
Nergarden
Bås
Øyna
Askland
Ø. Mosberg
Hovde
Engenes
Vrålstad/Austenå
Oland

2.4 Jernbane



Sandå stasjon med vasstårn. Foto/eigar: Åmli historielag

2.4.1 TREUNGENBANEN

Stortinget vedtok i 1894 å bygge jernbane mellom Arendal og Åmli. Offisielt var namnet først *Arendal-Aamlibanen* (*Arendal-Frolandsbanen* 1908-1910), men den blei òg kalla Arendalsbanen og Åmibanen. Etter at den var ferdig til Tveitsund, fekk den namnet Arendal – Tveitsundbanen eller bare Tveitsundbanen. Frå 1926 til nedlegginga i 1967 heitte den Treungenbanen

Arbeidet på banen starta 17. desember 1900 ved Solbergvannet i Øyestad, men først i 1908 finn me jernbanearbeidarar i likninga for Åmli. Då blei arbeidsstokken auka frå 300 til 600 mann, og 17. desember 1910 var det stor slag opning i Åmli ved statsminister Wollert Konow. Forlenginga til Tveitsund blei vedteke i 1908, og då trafikken blei sett på til Åmli, var alt arbeidet i gong frå begge kantar mellom Åmli stasjon og Treungen. Opningsdagen på strekninga var 14. desember 1913, men utan offisiell feiring (difteriepidemi).

Etter at det siste toget i rute hadde gått frå Treungen 30. september 1967, blei det i nokre månader frakta grus frå Bjorevja og litt anna gods. I mai 1868 starta arbeidet med å rive opp sporet mellom Treungen og Simonstad. Traséen blei på lange strekningar brukta til ny veg, difor er det frå Simonstad og nordover få spor etter haldeplassar m.m. På andre strekningar finn ein att den gamle jernbanegrunnen. I 2017 starta det eit arbeid med

å rydde og etablere sykkelveg mellom Åmli og Treungen, dels på gammal banegrunn, dels på gammal veggrunn. Strekningen mellom Nelaug og Simonstad ligg i dag som industrispor.

2.4.2 SØRLANDSBANEN

Sørlandsbanen blei offisielt opna til Nelaug og Arendal 9. november 1935 av kong Haakon 7. Då var det på ein stad der det ikkje hadde budd folk før, bygd stasjonsbygning, godshus, uthus, lokomotivstall, svingskive, vasstårn og fire tenestemannsbustader. I 1939 og 1948/49-1951 blei det sett opp fleire bustader, den siste perioden i samband med elektrifiseringa av banen. Då blei det òg bygd omformarstasjon i fjell.

Nelaug var sporbruddstasjon fram til Treungbanen i 1946 blei bygd om frå smalspor til normalspor. Nelaug er saman med Hønefoss stasjon den einaste i landet med spor i fire retningar. Det var ikkje veg til stasjonen før i oktober 1949.



Fløtingsdam på Kallingsheia. Foto: Jens Magne Føreland

2.5 Skogbruk

Åmli er den største skogkommunen på Agder, med eit samla areal på 1 130 km². Skogen har vore hovudgrunnlaget for busettad og vekst, og bøndene i Åmli har vore leverandørar av tømmer til skutebygging og eksport til Europa sidan seinast byrjinga av 1600-talet. Folkeauke i Vest-Europa hadde ført til oppdyrkning og avskoging, og Europa var avhengig av å importere tømmer. Innføring av oppgangssaga på 1520-talet og organisering av tømmerfløyting på elvane la grunnlag for å utnytte skogen økonomisk i stor stil.

I løpet av 1500-talet var eikeskogene langs kysten uthogde, og ein måtte hente trevirke lenger inne i landet. Tømmeret blei frakta ned dei store vassdraga Tovdalselva og Nidelva frå dei indre skogsbygdene i Agder og langt opp i Telemark, og mottakarane var sager og utskipningshamner ved kysten. Handelsborgarskap – også kalla plankeadelen – var dei som profitterte mest på denne verksemda, og tømmereksperten la grunnlag for utvikling av byane langs kysten. Byborgarane fekk sagbruksprivilegium og hadde monopol på handelen med utlandet. Dei kunne også kjøpe opp skog i innlandet for å sikre jamn leveranse.

Då Kristiansand blei grunnlagt i 1641 fekk borgarane der monopol på handelen på Agder. Bøndene fekk ofte betalt i overprisa varer. Det dei tente på tømmerleveringa gjekk først og fremst til korn, salt, tekstilar, jern og skattar – iblant også lån. Over tid kom mange i gjeld til kjøpmannen. Sjølv om dei gamle «Nedenesprivilegia» gav bøndene langs kysten rett til å selje trelast til Danmark i byte med korn, fekk Arendalsborgarane meir og meir

hand om trelastnæringa i Nidelvvassdraget utover 1600-talet. Rundt 1700 var trelasteksporten frå Arendal større enn frå Kristiansand, og Arendal var ein av dei rikaste byane i Europa.

Nokre av dei største skogeigarane i Åmli slo seg også opp på tømmerhandel, særleg i tida før byborgarane sikra seg einderett på handelen. Verdien av gardar med mykje skog auke ettersom trelasthandelen blei viktig. Også andre i Åmli var engasjert i tømmerhandelen, og skaffa seg levebrød og frå hogst og køyring, fløyting og saging. Dette blei eit nødvendig vinterarbeid og tilleggsnæring for mange. Tømmerflöttinga tok slutt så seint som i 1972, og all tømmertransport gjekk over på vegane. Men sagbruk, tømmerdrift, tømmerkøyring og bygging av skogsbilvegar gir framleis levebrød til mange i Åmli.



Buplass med gravrøyser på Flatelandsmoen, Jørundland. Foto: Jens Magne Føreland

2.6 Jordbruk og tidleg busetnad

Gardsnamn seier noko om kor gamle gardane er. Dei eldste gardane er dei med korte naturnamn, som Vimme, Ramse, Åmli og Øy. Dei store gardane som ender på –land i dei midtre heiebygdene på Agder er truleg frå yngre romartid (200 – 400 e. Kr.) og folkevandringstid (400-600 e. Kr.). (Låg 1999: 27). Dei er det fleire av i Åmli, t.d. Gjøvland, Askland, Smeland.

Mindre gardar på –land (Furland, Kiland), gardar på –stad (Hillestad, Olstad, Simonstad) og –tveit (Epletveit, Harstveit) er rekna for å vere noko yngre, med ryddingstid i merovingartid (600 – 800 e. Kr.) og vikingtid (800 – 1050 e. Kr.). (Stemshaug 1976 og Låg 1999).

Gardar med samansette naturnamn som Landsås, Håkedal, Hunemo har blitt rydda gjennom eit langt tidsrom, men dei er rekna for å vere noko yngre enn dei usamansette naturnamna. Namn i bunden form er blant dei yngste namna, oftast brukta om små gardar og husmannsplassar (Bakken, Brekkone, Kåsa).

Gardsanlegget på Flatelandsmoen i Gjøvdal er datera til folkevandringstid/yngre jernalder, og er eitt av dei mest komplette gardsanlegga i Sør-Noreg. Anlegget består mellom anna av tuftene etter eit 25 meter langt langhus, ei mindre hustuft, ti gravhaugar, ryddingsrøyser og spor etter åkerdrift.



Frank Allan Juhl ved ein røykomm på Kallingshei datert til 1160-1210. Foto: Jens Magne Føreland

2.7 Jakt og fangst

Jakt, fangst og fiske var ein viktig del av naturalhushaldet, og etter kvart også ei kjelde til ekstrainntekter gjennom sal av kjøt og skinn og utleige av jakt. Til fangst både av smått og større vilt ble det brukt snarer, feller, sakser og fallstokkar. Dei første kruttvåpena kom i bruk alt på 1300-talet, og var brukt i militæret. Muskettene var munnladde, og jegeren måtte ha med seg kuler og krutt i eit krutthorn. Åmli er kjent for rikt dekorerte krutthorn. Den første moderne magasindrifa kom i 1894. Fisk blei tatt i garn av lin, med fløter av bark og sørker av stein. Det blei laga fiskesnøre av hestetagl. Også line, lyster og teiner blei nytta. I enkelte vassdrag blei det fanga ål i ålekar.

Rovdyr:

Husdyrhald blei vanleg i Noreg for rund 4 500 år sidan, og rovdyra var lenge ei plage for bøndene. Det var vanleg å gjete husdyra på utmarksbeite for å verne dei mot rovdyr. Det blei innført skotpremie på ulv alt i 1733, og det blei også gjennomført klappjakt. I 1845 blei «Lov om Udrydding af Rovdyr og om Freding av Andet Vilt» vedtatt av Stortinget. Lova hadde først og fremst som formål å redusere rovdyrtrykket på jaktbart matvilt. For skogeigarane var jakt ei viktig inntektskjelde og ressurs. Det blei innført statlege skotpremier på ein rekke rovviltautar: Bjørn, ulv, gaupe, jerv, ørn, hubro og hønsehauk. Saman med prisen på skinn gjorde dette det attraktivt å jakte rovdyr.

Det er anslått at det midt på 1800-talet levde over 3 000 brunbjørn i Noreg. Agder og Telemark hadde landets tettaste bestand av bjørn. Bjørnejegerar blei lokale og nasjonale heltar. Olav Tverrstøyl (1845-1938) frå Åmli var ein av dei mest kjende, og var med på å felle rundt 100 bjørnar. Tidleg på 1900-talet var bjørn og ulv bortimot utrydda. Frå slutten av 1960-talet kom eit nytt syn på rovdyrforvalting, og kongeørn, ulv, jerv, gaupe og bjørn blei freda.

Det er ikkje mange bevarte kulturminne etter denne jakta, men eit unntak er bjørnestiller, også kalla gampestiller, vargard eller skotgard. Dette var solide byggverk av tømmerstokkar og stein med skyteopning, til vern for jegeren dersom ein såra bjørn gjekk til angrep. Ofte låg dei på toppen av ei fjellskrent. Det blei lagt ut eit åte, gjerne av ein gammal hest, for å lokke bjørnen på skothald, medan jegeren låg i bjørnestilla og venta. Til ulv skal det også ha blitt brukt ulvegraver.

Raudreven var og er elles det mest utbreiddde rovdyret. Den vanlegaste jaktforma her har vore hijakt og saks.

Hjortevilt:

Agder har i dag ein av landets største bestandar av elg i forhold til arealet. Den eldste skriftlege omtalen av elgjakt her er fra 1425. Alt mot slutten av 1500-talet var elgbestanden sterkt redusert på grunn av overbeskatning. I 1850 fanst det nesten ikkje elg igjen. Bestanden tok seg opp rundt 1880-90, då rovdyrbestanden gjekk tilbake. Men auka jakt førte igjen til kraftig reduksjon, og i 1920 blei det innført ein fredningsperiode på 20 år i Agderfylka. Frå midten av 1970-talet har elgjakt vore forvalta gjennom mål om optimalt kjøttuttak i forhold til bereevna på beite og skade på innmark og skog.

Spor av hjort på Agder finst 6 000 år tilbake, men på grunn av hard jakting forsvann hjorten fra Agder på 1600-tallet. Han dukka så smått opp igjen på 1900-tallet. I 1992 ble det for første gang gitt fellingstillatelse på hjort i Åmli. Rådyr er eit forholdvis nytt innslag i faunaen i Agder, og blei vanleg frå 1950-talet.

Skogsfugl:

Rypejakt har vore ei viktig inntektskilde i fjellbygdene, Tovdal og Gjøvdal. Store mengder ryper blei eksportert til København, Göteborg og Oslo frå Sørlandet. Snarefanst var ein vanleg fangstform. Rypejakt med ståande hund er byjegerens jaktform, og mange betalte godt for leige av jaktterring. På 1920-tallet var det rike viltår på Agder, og jegerar kunne skyte 3-400 ryper på ei god veke. På 1920-talet var det også vanleg å skyte skogsfugl på leik, eller speljakt. Denne jaktforma blei forboden i 1951. Toppjakt på tiur blei også mykje brukt.

Pels:

Fangst av pelsdyr har vore ei viktig inntekstkjelde. Oterskinn hadde spesielt høg pris, og heilt opp til 1950-åra kunne ein få 4-500 kr for et oterskinn. Oter er no nærmast utrydda på Agder. Mår hadde også ein verdifull pels, og alt i mellomalderen blei det eksportert mårskinn til Europa. På 1500-talet kunne ein få ei ku for to mårskinn. Vinteren 1946/47 fanga Tellef Oland i Åmli 18 mår. Det blei då gitt 1 000 – 1500 kr per skinn. Måren var truga av utsynning rundt 1920, og i 1930 blei han totalfreda i hele landet. I dag er det igjen lov å fange mår i felle innanfor jakttidene. Også harejakt har vore populært, og på 1950-talet blei det sett ut hare fleire stader for å auke viltbestanden. Sportsjegerar frå byane leigde harejakt og hytter, og gav ei ekstrainntekt til bøndene i Åmli.

Beveren fanst tidlegare over heile det eurasiske kontinentet, men på grunn av jakkt for kjøt, skinn og bevergjel, blei han utrydda i dei fleste land. I Skandinavia var det berre ein liten bestand igjen i Nidelva rundt Åmli då beveren blei totalfreda i 1895. Bestanden tok seg opp, og frå 1920-talet blei det sett ut 80 bever frå Åmli i Sverige, og etter kvart fleire andre land. Det blei også sett ut bever fleire stader i Noreg. P. M. Jensen, Sigvald Salvesen var sentrale personar i dette arbeidet. Seinare overtok Aslak Harstveit.



Sinder (slagg) frå jernproduksjon i Homdal. Foto: Jens Magne Føreland

2.8 Jern og anna mineralutvinning

Det har ikkje vore mykje organisert bergverksdrift i Åmli, slik som i mange av nabodistrikta - med jerngruve i Nissedal, nikkel-, kopar-, kvarts- og feltspatutvinning på Evje og sølvfunn på Vegårshei. Det har blitt meld mange malm- og mineralfunn, men bare få av desse mutingane har ført til drift. Det er kjend at det blei drive ut feltspat og glimmer i Kleivane- og Hovdemark i 1930, -40 og -50-åra. I det same området blei det også funne hematitt

(jernglans) og molybdenglans utan at det første til drift. På Flaten blei det i 1950-åra drive ei rutilgruve. På Austre Vimme hadde Nes Verk prøvedrifter etter jern, der skal det også ha vore drive etter nikkel. Nes Verk skal også ha hatt jerngruver ved Skolbergvatn (Grimeland) og på Furland. I Mørkhusdalen på Tveit er det funne jernmalm. Det var truleg Nes Verk som starta prøvedrift der, men før 1910 hadde *Det Norske Bergkompani* fått rettane til *Mørkhusdalen jerngruber*. Prøvedrift viste at malmen hadde eit jerninnhald på 65 %. Firmaet hadde store planar om taubane frå gruva til Simonstad stasjon, men det blei med planane.

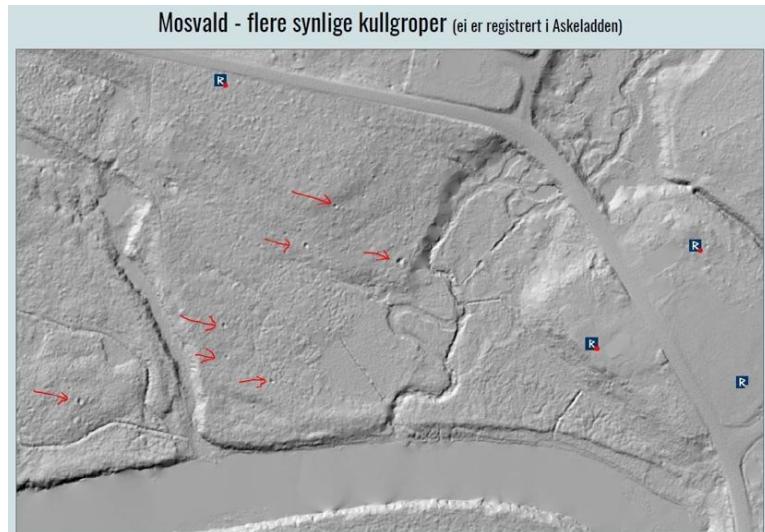
I søndre del av kommunen, i Store Øygardsåsen på Austre Vimme, er det restar etter eit stort dagbrot for klebersteinsdrift i ein fjellvegg. Brotet er ca. 40 m lang og opptil 6 m høgt. Det er truleg frå yngre jernalder (ca. 550 - ca. 1050 e. Kr.). Avfallsmassene viser at det har vore langvarig og stor produksjon her. I Aust-Agder er det kjent fem store klebersteinsbrot: på Hisåsen i Lillesand, Vangen i Øyestad, Sparsås i Froland, Myre i Vegårshei og Vimme i Åmli. Klebersteinsproduksjonen hadde størst utbreiing i vikingtida, og blei mellom anna brukt til gryter og kokekar fordi steinen er lett å skjere ut og ikkje sprekk ved oppvarming.



Kol funne i ei kolmile på Simonstad. Foto: Tonje Ramse Trædal

2.8.1 KOLBOTNAR:

Åmli har også vore sterkt involvert i jernverksdrifta langs Arendalsfeltet i sør, knytt til jernverka på Egeland, Froland og Næs Verk fra 1600-talet til ut på 1900-talet. Gardane i eit område om lag tre mil frå verka hadde leveringsplikt av kol. Delar av Åmli, Gjøvdal og Tovdal var omfatta av cirkumferensen til Froland jernverk fra 1769 og fram til nedlegginga i 1867. I desse tre sokna var det 55 cirkumferensgardar, og 46 av desse hadde leveringsplikt til verket. Søndre og austre del av kommunen låg under cirkumferensen til Næs jernverk. Bøndene innanfor cirkumferensen hadde plikt til «kjøsel og førsel» av trekol og tømmer til jernverket til ein rimeleg pris. Hogst, milebrenning og kolkøyring kravde stor arbeidsinnsats, men gav også noko inntekter. Fleire kom likevel i gjeld til verket, og endte opp som leiglendingar. Leveringsplikta blei oppheva i 1816, og då måtte verka finne ei anna løysing, nemleg å kjøpe opp gardar og forplikte leiglendingane til koldrift. Der dei brann miler, finn me i dag kolbotnar (dial. kolbonnar). Dei er det mange av, men dei er i liten grad registrert. Dei er heller ikke automatisk freda.



Lidardata (laserkart) viser por etter kolgropes fra utvinning av jern i yngre jernalder og mellomalder på Mosvald i Gjøvdal. Kjelde: Gudrun Mjåland.

2.8.2 JERNVINNE:

Det har også vore produksjon av myrmalm i Åmli heilt tilbake til 8-900-talet. Jernmalmen blei utvunnen frå skogsmyrar gjennom oppvarming i blesteromnar. Slike finn ein fleire spor etter mellom anna på Hillestad i Tovdal, der det er gjort arkeologiske utgravingar. Det er også funne mykje sinder (slagg) som tyder på stor produksjon, særleg i øvre delar av Gjøvdal og Tovdal. Ved ein vanleg blåster kunne ein produsere nok jern til ei øks på ein dag. Det blei produsert jern både til eige forbruk og eksport. Utførselen gjekk truleg via Fjære og sørover i Europa. Denne forma for jernutvinning varte fram til 1500-talet.

Ordet jernvinne brukast om produksjonen av jern før jernverksdrifta tok til i Norge på slutten av 1500-talet. Vinne kjenner me att i t.d. vårvinne, altså ei onn. Arbeidet med jernet kunne bonden drive med innimellom dei andre onnene på garden. Me må rekne med at det også var trong for fagfolk til å produserte jernet. Fleire stader, t.d. på Hovden, var produksjonen så stor at den må ha vore leia av spesialistar.

Kunnskapen om å produsere jern blei kjent i Norge rundt 500 f. Kr. (eldre jernalder). Metodane endra seg i løpet av det lange tidsrommet jernvinna varte, og det blir rekna med tre ulike teknologiar: fase I ca. 300 f. kr.-750 e. Kr., fase II ca. 800-1400 e. Kr. og fase III Evenstadomnen ca. 1400-1800 e. Kr.

Jernet blei smelta ut frå myrmalm i blesteromnar laga av stein og leire bygd opp som ei rund eller oval pipe (sjakta). Desse omnane kan ein finne spor og restar etter i terrenget, likeeins avfallsproduktet etter smeltinga (slagg). Slagget fekk ulik form etter kva slag smeltemetode som blei bruka, og dei som har kunnskap om jernvinna kan bruke både det og forma på omnane som grunnlag for datering. Der det finst restar etter trevirke/trekol, kan ein bruke meir nøyaktige C-dateringar. Til smeltinga gjekk det med mykje brenne. I fase I brukte dei ved som blei forkola i omnen, seinare blei det produsera trekol i eigne kolgropes.

Truleg er det som hittil er påvist og undersøkt av spor etter jernvinna på Agder og i Åmli, bare toppen av isfjellet. Det var ikkje før frå 1980-åra at utgravingar kom i gang, så her er mykje uugjort.

Eit utgangspunkt for å leite etter spor etter jernvinna, er stadnamn. Myrmalm blei i norrønt språk kalla *rauð*, så t.d. Rauie, Raudåna, Raudmyr, kan vere indikasjonar på stader med myrmalm. *Roke/rukke* er òg ord som kan vise til jernhaldig vatn og myrjord (Rukkedalen). Det same kan namn som Surtemyr. *Surte* blei bruka om svart, jernhaldig myrjord. *Sinder* er eit tredje ord som viser til jernproduksjon. Ordet blei bruka i tydinga slagg, men seinare òg om smiavfall. Namn på Jenn-, Jønn-, Jarn- kan òg ha samanheng med jernvinna.



Skytestilling ved Nelaug stasjon. Foto: Marijana Mikkelsen

2.9 Krigen i Åmli

Mange kulturminne frå 2. verdskrig 1940-1945 er i ferd med å forvitre, og den generasjonen som hugsar krigen er i ferd med å døy ut. Difor er det viktig å ta vare på både dei fysiske minna og kunnskapen om denne dramatiske perioden i vår nære historie.

Dei fysiske minna etter 2. verdskrig i Åmli er ikkje mange, men fortel viktige historier. Fleire minne og forteljingar er skrivne ned i boka «Krigsår og fredsvår i Åmli 1940-1945» (Åmli boknemnd, 2010).

Frå den tyske okkupasjonsmakta er det særleg to kulturminne i Åmli som står att. Like ovanfor Nelaug stasjon med overblikk både over Sørlandsbanen og Treungenbanen, ligg eit felt med fleire løpegraver, skytestillingar og ein påbegynt mannskapsbunker frå slutten av krigen. Anlegget blei aldri heilt fullført, men det var stasjonert soldatar på Nelaug i ei brakke ved maskinhallen (ref. Kåre Ufsvatn). Anlegget er framleis godt synleg i terrenget.

Eit anna viktig kulturminne er flyobservasjonsposten på Tveitheia i Åmli sentrum, også kalla «tyskerhytta». Luftwaffe etablerte flymeldeteneste med Flugwachkommando i Kristiansand med tilknytte varslingspostar allereie i april 1940. Oppgåva til flymeldetenesta var å observere fiendtlege fly slik at det tyske luftforsvaret kunne mobiliserast. På Tveitheia var det to bygningar, samt vakttårn og skytestillingar. Vakttårn og mannskapsbrakke er rivne, og bare meldesentralen står att. Denne er i svært dårlig forfatning.

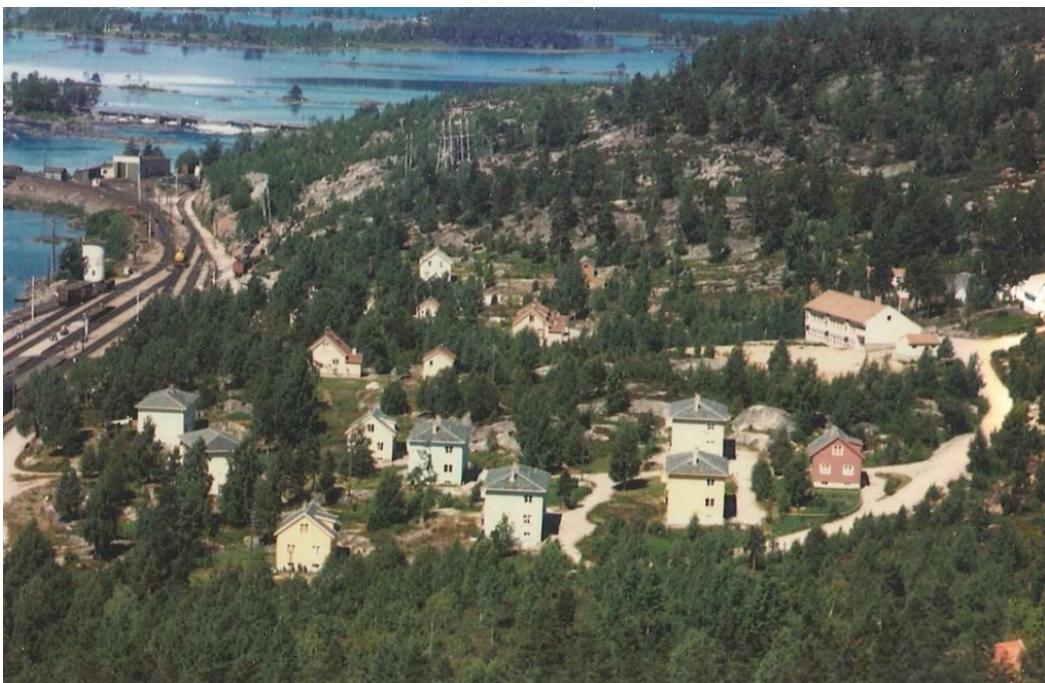
På Simonstadsad blei det etablert ein AT-leir ved Supplandsfoss, der det var tvungen arbeidsteneste og nazipropaganda for norsk ungdom. Supplandsfossen skulle skytast ut og senkast for å utvide gardsbruk og nydyrkning, og det var også vedhogst. Frå 1945 blei dette omgjort til fangeleir for nazistar og krigsflyktningar. Her var høge gjerde, og leiren inneholdt og mellom anna to troppebrakker, ei spisebrakke, ei befallsbrakke, eitt handmagasin, eit verkstadskur, badstoge og latrine, smie, kompressor, kvileskur, grisehus, jordkjellar og vedskur. I 1945 blei det også bygd motorskur og haldeplass ved jernbanen. 2 000 m³ fjell blei sprengt ut og fangdam sett opp. I dag er det ikkje mange fysiske spor igjen etter denne verksemda. Då fangeleiren blei lagt ned, blei alt materiell auksjonert bort. Restar av brakkene finn ein i dag igjen i det gamle idrettslokalet til Vardild, Skogly på Flaten, på Dølehall og bedehuset på Tveit. Spisebrakka blei kjøpt av Dristug I.L. Senkinga av Supplandsfossen har sett varige spor i landskapet i Åmli.

Det var også russiske krigsfangar i Åmli, på Ytre Ramse i Tovdal, der det var organisert tvangshogst. Fangane var innkvarterte i det gamle skulehuset på Ytre Ramse. Dette er i privat eige.

Heimefronten hadde gøymestader i fleire skogshusvære i Åmli, og slepplassar for engelske flyslepp med våpen og forsyningar på heiane i Tovdal og Gjøvdal. Enkelte stader finn ein framleis restar etter flykontainrarar i terrenget, men fleire av dei er i ferd med å forvitre. Også flere av skjulestadene i utmarka er i ferd med å rotne ned, men kunnskapen om mange av dei er bevart. Det er også registrert gøymestader for illegal radio og våpen.

3 Handlingsprogram

For den delen av handlingsprogrammet som gjeld kommunal forvaltning, reguleringsplanar og kommuneplan: sjå fullversjonen av planen.



Funksjonær bustadene på Nelaug og stasjonsområdet rundt 1970. Foto (eigar): Helge Aabakk

Stadanalyse på Nelaug

I handlingsdelen er det foreslått som tiltak gjennomføring av stadanalyse for jernbaneområdet og funksjonær bustadene på Nelaug. Nelaug er eit samfunn som er vaks opp rundt jernbanen, først med Arendal-Treungenbanen som blei bygde i 1908-1913, og seinare Sørlandsbanen i 1935. Vegen til Nelaug blei bygd i 1949, og toget var i fleire tiår den einaste kommunikasjonen til og fra Nelaug.

Den mest karakteristiske delen av bygningsmassen på Nelaug, i tillegg til stasjonsområdet, er bustadene som jernbaneverket sette opp for funksjonærane på jernbanen i perioden 1927-1949. I dag er det 15 slike bustader. Av desse var det opphavleg seks tomannsbustader. Fire av desse (nr. 7, 8, 12, 13) har vore kommunale utleiebustader. Ein av desse er no brend, ein er seld til private og to kjem blir i desse dagar lagt ut for sal. Resten er i privat eige.

Det er viktig å bevare den kulturhistoriske samanhengen og originale historiske element i dette området, med tanke på langsiglig bevaring av områdets karakter. Dei historiske bygningane knytt til jernbanen er ei i kjelde til lokal identitet, og kan vere ein ressurs i framtidig busetnad, næring og utvikling av Nelaug, som dei siste åra har hatt ein tilbakegang. Ei stadanalyse kan vere eit godt reiskap for å identifisere verdifulle kulturhistoriske element og danne grunnlag for bestemmelsar på reguleringsplan- eller kommuneplannivå.

4 Detaljert handlingsplan 2020-2024

TILTAK	KULTURMINNE	KOSTNAD	ÅR	ANSVAR
Åmli kommunes kulturminnepris	Alle typer kulturminne i denne planen. Pris for spesielt god skjøtsel, vern, vedlikehald eller formidling av kulturminne	10 000 kr annankvart år (ligg alt inne i driftsbudsjettet på kultur, då kulturprisen på 10 000 kr berre blir utdelt annankvart år)	f.o.m. 2021	Åmli kommunen
Forslag til bestemmelser i kommuneplanen generell del og arealdel Kulturmiljø omsynssone c) etter plan- og bygningslova § 11-8 og d) Kulturminne som er freda etter kulturminnelova	Spesielt sårbare/viktige kulturminne og kulturmiljø: Flatelandsmoen Tjøreberget og fekteringen i Gjødal/Mosvald Gravfeltet på Vehus Funksjonærbustadene på Nelaug Koppsåna kulturminne Ferjesundet i Åmli Åmfoss bru Gjøvlandsbrua Karlsåna bru Stasjonsmiljøet på Flaten Vasstårnet på Simonstad	Eingen arbeidsinnsats	Ved neste rullering av kommuneplanen	Åmli kommunen
Kulturhistorisk stadanalyse (DIVE-analyse)	Kulturmiljø jernbane og arbeidarbustader Nelaug Sjå omtale under konsekvensutgreiingar.	250 000 kr	2021-2022	Eksterne
Dokumentasjon av kulturminne knytt til jernbane	Første prioritet: Brua og kanalen ved Foløysund bør dokumenterast før utbygging av ny fylkesvei 415.	Eigen arbeidsinnsats	2021-2022	Åmli kommune Arendalsbanens venner

TILTAK	KULTURMINNE	KOSTNAD	ÅR	ANSVAR
Kartfesting av kulturminne i denne planen som ikke alt ligg i Askeladden og kulturminnesøk	Ferdelsvegar, jakt/fangst og krigsminne er kartfesta og følger denne planen. Dei andre tema i planen gjenstår å kartfeste. Kulturminne langs ferdelsvegar blir prioritert først.	Eigen arbeidsinnsats	f.o.m. haust 2020	Åmli kommune: Askeladden Lag og organisasjoner: Kulturminneøk Fylkeskommunen: Rettleiing
Vidareutviling av sykkelveg langs nedlagt jernbane Ta utgangspunkt i <i>Mulighetsstudium Nidelva som frilufts- og reisedestinasjon og plan for Friluftslivets ferdelsårer</i>	1.Ferdigstilling av sykkelveg med eigen Trasè Åmli-Treungen 2.Vidareutvikle sykkelveg med kulturminneskilt mellom Åmli og Nelaug og binde denne saman med eksisterande sykkelveg Nelaug-Arendal	Kostnadsbereking vil bli klart gjennom forprosjekt Spelemidlar til tur/sykkelveg og skilt, evt. interkommunalt anlegg Evt. annan ekstern finansiering: Statens Vegvesen, Miljødirektoratet Fylket Fylkesmannen	f.o.m. 2020	Åmli kommune Statens Vegvesen Miljødirektoratet Fylket Fylkesmannen
Registrere og ta vare på kulturminne langs gammel jernbane mellom Åmli og Nelaug	Prioriterte kulturminne: Hestebom Vallekilten Grinder Måmon, Gamle Harnes Skilt Utvalde gjerder	Statens Vegvesen, Miljødirektoratet Fylket Fylkesmannen		
Topp 9 kulturturar – turstiar med utvalde kulturminne Kartfesting Rydding Merking/skilting Bruke kulturturane til Kulturminne-arrangement	1. Rostveitplassen Husmannsplassar Rydningsrøyser Slåttemark/beitemark Steingjerder Hustufter 2. Foldalsfjellet Løpegraver Skytestillingar Ammunisjonsrom 3. Kløvfjell Ferdelsvegar Steingjerder Hustufter Husmannsplassar 4. Koppsåna Fløytingsskjermar Stemmar Tømmerrenner Vassrenne til sag/kvern Vassag Kvern 5. Bispevegen Ferdelsvegar Steinformasjonar 6. Aslefoss Fløytingsskjermar	Eigeninnsats Det er innvilga spelemidlar, tilskot frå fylkeskommunen og kommunal andel i 2020.	Haust 2020-vår 2022 Jfr. eigen framdriftsplan	Samarbeidsavtale er inngått mellom Åmli kommune, Åmli turistforum, Åmli historielag og grunneigarar Fylkeskommunen må involverast der det er forminne Potensiale for kulturminnearrange ment: Åmli kommune, Turistforum, lag og organisasjoner, skular og barnehagar Restaurering av árbare kulturminne:

TIKTAK	KULTURMINNE	KOSTNAD	ÅR	ANSVAR
	Vassrenne til sag/kvern Sag Kvern 7. Sandnes Ferdselsvegar Steinformasjonar/bautasteinar Gravrøyser Hjuringly 8. Tyskerhytta Flyobservasjonspost Skytestillingar 9. Skipsåsen Gravrøyser Steinformasjonar Sag/kvern			grunneigarar, evt. kommunal hjelp til søknader til kulturminnefondet
Lokalhistoriske bøker Årleg artikkel i Jol i Åmli: Årets kulturminne	Diverse kulturminne som er omtalt i denne planen	Eigen arbeidsinnsats Ekstern finansiering	f.o.m. 2020	Åmli Boknemnd Jol i Åmli
Arkeologiske undersøkingar Faglig vurdering av lokale registreringar	Alt som ligg i kulturminnesøk	Eigeninnsats	f.o.m.2020 fortløpende ved behov	Fylkeskommunen
Vurdere fredningsprosess	Ämfoss bru Gjøvlandsbrua	Eigen arbeidsinnats	f.o.m.2021	Åmli kommune Fylkeskommunen Riksantikvaren
Avklaring av eigedomsforhold og sikring av bygningar	Ferjesundet	Eigen arbeidsinnsats Søke eksterne midlar	f.o.m. 2020	Åmli historielag Grunneigar
Blå skilt på kulturhistoriske bygningar	Ferjestader Skysstasjonar	Søke eksterne midlar	f.o.m. 2022	Åmli kommune i samarbeid med grunneigarar
DKS-tilbod til elevar på Åmli skule	Koppsåna kulturminne Åmli bygdetun Elvarheim museum Ferjesundet	Eigen arbeidsinnsats Tilskot frå Den kulturelle skulesekken, lokal del	2021-2024	Stiftinga Koppsåna kulturminne Stiftinga Åmli bygdetun Elvarheim museum Åmli skule Åmli historielag
Nye registreringar Beskriving Oppmåling Fotografering Kartfesting og registrering Askeladden	<u>Kulturminne langs vassdrag som ikkje tidlegare er registrerte:</u> Nidelva Kvassåna Karlsåna Katteråsåna Fiskåna Stigvassåna Tvilandsåna Ufselva	Eigen arbeidsinnsats Søke eksterne midlar	Frå 2021	Lag og organisasjonar Grunneigarar Kommunen Fylkeskommunen bistand

TILTAK	KULTURMINNE	KOSTNAD	ÅR	ANSVAR
	Heståna Stuvåna Bjoråna Stemvassbekken Håkedalsåna Husmannsplassar			
Fornying og vidareutvikling av utstillingar, forsking og formidling knytt til jakt og fangst, skog og utmark	Elvarheim museum Fornying av gamle og utvikling av nye utstillingar	Eigen arbeidsinnsats Kommunalt/fylkeskommunalt tilskot Ekstern finansiering	Frå 2021	Åmli kommune Aust-Agder museum og arkiv
Gjennomføre mulighetsstudium for formidligssenter for skog	Alle kulturminne knytt til skog og utmark jfr. fylkesmannens besøksstrategi for verneområder i Åmli (Fylkesmannens miljøvernavdeling i samarbeid med Åmli kommune)	Eksternt finansiert gjennom tilskot frå Miljødirektoratet	Ferdigstillast haust 2020	Åmli kommune Asplan Viak
Informasjon og hjelp til å søke tilskot til restaurering av verdifulle bygningar som er i ferd med å forfalle	Gunnleifjell: bygningar Hestkleiv: bygningar Tveitheia: tyskerhytta Høyloer	Eigeninnsats Kulturminnefondet	f.o.m. 2020	Grunneigarar



Dei restaurerte husa på Rostveitplassen ved Dølemo, den første av topp 9 kulturturar. Foto: Jens Magne Føreland

Planen er forfatta av Egil Fiane og Tonje Ramse Trædal