



Postvegen. Rettleiar for skjøtsel, restaurering og vern

VEILEDNING

Håndbok V275



Håndbøker i Statens vegvesen

Dette er en håndbok i Statens vegvesens håndbokserie. Vegdirektoratet har ansvaret for utarbeidelse og ajourføring av hånd-bøkene.

Denne håndboka finnes kun digitalt (PDF) på Statens vegvesens nettsider, www.vegvesen.no.

Statens vegvesens håndbøker utgis på to nivåer:

Nivå 1: • Oransje eller • grønn fargekode på omslaget – omfatter *normal* (oransje farge) og *retningslinje* (grønn farge) godkjent av overordnet myndighet eller av Vegdirektoratet etter fullmakt.

Nivå 2: • Blå fargekode på omslaget – omfatter *veiledning* godkjent av den avdeling som har fått fullmakt til dette i Vegdirektoratet.

Rettleiar for skjøtsel, restaurering og vern

Nr. V275 i Statens vegvesens håndbokserie

Utgåve 1, 2021

Forsidefoto: Postveien over Ørskogfjellet,
Fotograf: Izabela A. Chlewicka, 23.05.2017.
Forfatter: Tine Eikehaug.
Prosjektgruppe: Izabela A. Chlewicka, Tine Eikehaug,
Bjørn Christian Grassdal, Marit Anita Skrede og
Cathrine Thorstensen, alle i Statens vegvesen.

ISBN: 978-82-7207-775-3

Forord

Føremål med rettleiaren

Postvegane er eit resultat av samfunnsutviklinga på 1600- og 1700-talet der effektiv kommunikasjon og sikker framkome vart stadig viktigare, noko som medførte krav til betre vegar. Med dei nasjonale post- og kongevegane fekk landet eit samanhengande rutenett av meir eller mindre farbare vegar for hest og kjerre desse åra.

Mellom Molde og Trondheim vart det oppretta postrute i 1759, medan postruta mellom Molde, Bergen og Stavanger vart vedteken i 1785, som den siste av dei nasjonale postrutene. Heile strekkinga av «kystpostvegen», frå Stavanger til Trondheim, var på om lag 898 km, eller nesten 90 mil. Vegen vart ei viktig livsnerve og samfunnsutviklar for dei områda der han gjekk. Framleis finst store delar av vegen att, som eit kulturminne og historisk turveg til glede for folk som brukar han.

Det er stor interesse for postvegen, og Statens vegvesen opplever at stadig fleire, både private og offentlege, ønskjer å halde vegen ved like. Statens vegvesen er oppteken av å sikre denne viktige kulturarven, og ser at det er eit behov for ein rettleiar. Føremålet med denne rettleiaren er difor å gje råd om skjøtsel og restaurering av postvegen – både Den Stavangerske postvei og Den Trondhjemske postvei. Råda byggjer på erfaringar frå andre veghistoriske prosjekt der vern og bruk har vore viktige motiv, samt kunnskap og forskning om byggjemåten til nettopp denne vegen. Målgruppa for rettleiaren er alle dei som er med og tek eit ansvar for postvegen, men aller mest kommunar og fylkeskommunar, som har eit særskilt ansvar for å sikre kulturarven i sitt område.

Postvegen er i dag eit kulturminne av nasjonal verdi og difor må omsynet til vegen som kulturminne vere premiss for alle tiltak som skal gjerast på vegen. All skjøtsel og restaurering må skje på ein måte som tek vare på dei opphavlege kulturspora og vegen sin tidstypiske byggjemåte. Berre slik kan vi lukkast med å ta vare på og sikre det som er att av den historiske vegen for både nolevande og framtidige generasjonar.

Norsk vegmuseum
November 2021

Innhold

Forord	3
1 Postvegen – den første hovudvegen langs kysten	7
Postrutene - dei første statleg bygde hovudvegane	7
Ei «Besværlig postrute»	9
Generalvegmeistrane	12
Veginstruksane	13
Tidstypisk og særeigen konstruksjon	14
Pliktarbeid med øks, hakke og spade	16
Europeiske ideal og norsk topografi	18
Posten skal fram	19
Vegen som samfunnsutviklar	22
2 Postvegen i dag – vern og bruk av sårbart kulturminne	24
Gamle vegar – ein truga kulturarv?	24
Sårbar veg	24
Verdifull samfunnsressurs	27
Rett bruk av postvegen	29
Verneverdig kulturminne	29
Vern av vegen	30
Freda kulturminne	30
Statleg listeførte kulturminne (vern gjennom landsverneplan)	31
Vern etter plan- og bygningslova (pbl)	33
Kulturminneplanar	33
Statens vegvesen sitt sektoransvar for vegminne	34
Kven eig postvegen?	34
3. Planlegging av tiltak	37
Plan for skjøtsel og tilrettelegging	37
NB! Kulturminnet er premiss	37
Nivå for tilrettelegginga	38
Registrering	39
Døme på registreringsmetode	40
Tilstandsgrader	42
Mange skjulte skadar	43
Historiske kjelder	44
Samarbeid og involvering	46
Formidling og skilting	46
Skiltmalar og logo	48
Økonomi	48

4. Skjøtsel og restaurering – ei generell rettleiing	49
Veginstruksane som rettleiarar for arbeidet	49
Prinsipp for arbeid med postvegen	50
Kompetansekrav og kunnskap	51
Enkle, manuelle oppgåver dei fleste kan gjere	52
Restaureringsarbeid krev spesialkompetanse	52
Vegetasjonsrydding	53
Sjekk om det finst verdifulle artar	54
Rydding av kratt og småvegetasjon	54
Hogst av tre	54
Hogstavfall	56
Tre som del av veganlegget	57
Verdifulle tre	58
Røter og stubbar i vegen	58
Rotskot	59
Vatn skal renne bort frå vegen!	61
Grøfter	61
Stikkrenner	62
Vegdekke	64
Ny grus – eller ikkje?	64
Revegetering	66
Høl i vegbana	66
Vegmurar	67
Skadar på muren	68
Restaurering av mur	69
Bruer	69
Veg som ligg over myr	71
Bryggjer og naust	73
Gjerde og grinder	75
Stolpar og merkesteinar langs vegen	76
Andre vegrelaterte kulturminne	77
Stadnamn og historier	78
Der vegen er borte	78
Plan for framtidig tilsyn og vedlikehald	79
Kjelder	80
Vedlegg 1: Nicolai Friderich Krogs veginstruks, 10. Mai 1768	83
Vedlegg 2: Christopher Johannes Hammers veginstruks, 31. mars 1794	87

1 Postvegen – den første hovudvegen langs kysten

Landet har frå gammalt av hatt eit nett av allfarvegar og lokale bygdevegar som knytte folk og landsdelar saman. Fram til 1600- og 1700-talet var få eller ingen av desse særleg opparbeida, men var rydda og stelte vegfar, forma av lang tids bruk og pleie. Skiljet mellom ny og gammal tid kom under unionstida med Danmark då det vart iverksett reformar innafor vegbygging som førte til at vegane endra karakter og utforming. Vegane vart no bygde som fysiske konstruksjonar med steinkantar, fyllmassar, grus, grøfter og stikkrenner, ein tydeleg konstruksjon som låg høgare enn terrenget ikring. Dei første bygde vegane – post- og kongevegane – markerer starten på vår moderne samferdslehistorie.



Postfører på veg. Utsnitt frå kartet til postkontrollør Jens Schanche, 1757, Kartverket.

Postrutene - dei første statleg bygde hovudvegane

I Noreg var opprettinga av det norske postvesenet i 1647 ein viktig pådrivar i utviklinga av vegnettet. Faste postruter mellom dei største byane vart etablert, ruter som skulle sikre rask og effektiv postgang. Postrutene førte med seg krav om betre vegar, og dei nye statleg bygde post- og kongevegane gav landet eit heilt nytt, nasjonalt hovudvegnett som auka samferdsle og kommunikasjonsflyten i landet.

Totalt vart det oppretta seks hovudpostruter i Noreg. I 1647 etablerte ein dei tre rutene mellom Christiania og København, Christiania og Trondheim, og Christiania og Bergen. Nokre få år seinare, i 1652, kom ei rute mellom Christiania og Stavanger, og i 1660 vart ei postrute nordover mellom Trondheim og Vardøhus oppretta.

Den siste av dei seks hovudpostrutene var ruta vest i landet, mellom kystbyane Stavanger, Bergen og Trondheim. Rett nok var det gjort fleire forsøk på å skipa faste ruter langs kysten, men med ulik grad av suksess. Mellom Stavanger og Bergen kom det faste rute i 1653, men då den ikkje vart særleg regelmessig vart den snart nedlagd. I 1655 vart det planer om fast postrute mellom Bergen og Trondheim. Men krigen mot svenskane sette ein stoppar for planane alt før ruta kom i gang.¹

I 1759 vart det vedteke fast postrute mellom Trondheim, Kristiansund og Molde. Men enno skulle det gå mange år – til 1785 – før resten av postruta sørover frå Molde til Bergen og Stavanger vart avgjort gjennom kongeleg resolusjon. Totalt gjekk det heile 130 år frå dei første planane om ei postrute mellom kystbyane i vest såg dagens lys til ho vart vedteken av kongen.

¹ Tore Gjære 2020: 14. Trondhjems len var okkupert av svenskane frå 1658 til 1660.



Ut frå Trondheim hadde vegen til Christiania og til Molde same trasé fram til Kastberget. Udatert kart, men truleg tidleg 1800-talet, Nasjonalbiblioteket.



Postmeister Jens Schanche sitt kart over dei postruter som eksisterte i Noreg i 1757, mellom anna ruta mellom Trondheim og Molde. Kartverket.

Ei «Besværlig postrute»

Årsakene til at «kystpostruta»² kom så lenge etter dei andre, var nok fleire. Dei store byane Stavanger, Bergen og Trondheim var allereie knytt til det nasjonale postnettet med direkte postruter til Christiania. Då Postverket alltid vurderte kostnadane ved ei postrute opp mot inntektene, har nok administrasjonen på 1600-tallet følt at behovet for ruta var for liten til å rettferdiggjere kostnadane. Langs kysten var båten det naturlege framkomstmiddelet, og brev kunne sendast med handelsfartøy mellom byane. Naturen vest i Noreg, med eit svært kupert landskap og djupe fjordarmar som skjer seg innover landet, var også eit stort hinder for eit lengre vegsystem. Samanhengande veg var umogleg, og ei postrute ville inkludere forsering av lange, vêrutsette og farlege fjordstrekningar som måtte kryssast med opne båtar.³

Samstundes auka behovet for fast postsamband utover på 1700-talet. Dette var ei tid med økonomisk oppsving i fiskeria, og både sjøfarten og utanrikshandelen skaut fart, noko som førte med seg krav om betre kommunikasjon mellom mindre tettstader og byar langs kysten. Også av militære omsyn var ei kystpostrute viktig. Desse og fleire andre årsaker gjorde at det politiske trykket auka, samstundes som postvesenet innsåg at økonomien i ruta tippa i favør av etablering.⁴



Molde var lenge ladestad under Trondheim, men fekk i 1742 rettigheter som eigen kjøpstad. Postvegen mellom Molde og Trondheim vart oppretta i 1759, og siste delen inn mot Molde gjekk vegen langs Fannestranda, der vegen var pryda med ein 12 km lang allé. Litografi av J.F Dreier, 1830.

Det skulle likevel gå mange år med forundersøkingar og planlegging av den sikraste og mest høvelege ruta⁵ gjennom det utfordrande geografiske fjordlandskapet før vegen vart ein realitet. Ein viktig nøkkelperson i prosessen om kvar vegen skulle leggast, var generalvegmeister Nicolai Krogh. I 1769 reiste han heile vegen mellom Molde og Bergen, og skildra i brev til stiftsbefalingsmannen i Bergen det han meinte ville vere beste trasé; ei indre rute gjennom Sunnmøre via Ørskogfjellet, Amdam, Stranda, Hellesylt, til Hornindal. Denne ville på ingen måte vera så «besværlig» som konge- og postvegane over Filefjell og Dovrefjell. Men traséforslaget vart det snart usemje om, då postmeister og kansellirådmedlem

2 Omgrepet «kystpostruta» er eit nyare omgrep brukt av prosjektet Samkult 1, som er eit forskingsprosjekt leia av Dag Bjørnland, Erik Brand Olimb og Nils Skarra. Prosjektet studerte samferdsel i unionstida med Danmark, frå opprettinga av postvesenet i 1647 og fram til 1814, altså den tida som reknast som starten på moderne samferdsel her i landet. Sjå https://lokalhistoriewiki.no/wiki/Postgangen_1647-1814_i_Norge

3 Samkult1 [https://lokalhistoriewiki.no/wiki/Postgangen_Stavanger-Trondheim_\(Kystpostruten\)](https://lokalhistoriewiki.no/wiki/Postgangen_Stavanger-Trondheim_(Kystpostruten))

4 Samkult1: [https://lokalhistoriewiki.no/wiki/Postgangen_Stavanger-Trondheim_\(Kystpostruten\)](https://lokalhistoriewiki.no/wiki/Postgangen_Stavanger-Trondheim_(Kystpostruten))

5 Sjå mellom anna *Beskrivelse over den Sikreste og Beqvemmeste Post Tour mellem Molde og Bergen, 1776*.

Jens Schanche i 1775 fremja forslag om ei anna linje⁶, som er skildra i rapporten «Beskrivelse over den Sikreste og Beqvemmeste Post Tour mellem Molde og Bergen». Her vert det vist ei kystnær rute gjennom Sunnmøre og Nordfjord. Rapporten var forfatta av løytnant Christian Junchans, som saman med postbetjent Laurits Sporning hadde synfare og reist heile strekninga mellom Molde og Bergen på oppdrag frå Schanche. Konklusjonen deira var at sjølv om dette var ei av dei mest «besværlige Postruder i Landet», ville ho utan hinder vere framkomeleg året gjennom.⁷

Mange hadde meiningar om traséforslaga, og avgjerda om ein skulle velje indre eller ytre rute trakk ut i tid. I 1778 vart det, grunna misnøye med korleis vegvesenet fungerte i Bergen stift, sett ned ein kommisjon «angaanende Vey Væsenets Befordring»⁸. I kommisjonen sat mellom anna stiftsbefalingsmannen, som var kongen sin øvste leiar, to militære leiarar, futen og generalvegmeisteren. Kommisjonen henta blant anna inn opplysningar frå embetsmenn i distrikta om kva vegar som fanst og kva tilstand dei var i. Vegkommisjonen var ikkje særleg hurtigarbeidande og hadde relativt få møte dei åra dei var verksame, noko som medførte at trasévalet gjekk i byråkratisk sneglefart.

I 1780 slutta Schanche i stillinga som postmeister, og etter 1782 ser det ut til at Krogh hadde fritt løyve til å sette i gang med vegarbeid der han meinte det var best.⁹ Mellom anna vart vegen over Ørskogfjellet stukke ut i 1783, og vegarbeidet sett i gang året etter, sjølv om endeleg trasé ikkje var fastsett. Krogh skriv også til Vegkommisjonen i mai 1783 at han ønskjer at kommisjonen tilrår traseen Ørskogfjellet–Hellesylt–Hornindal til kongeleg approbasjon (godkjenning).¹⁰

13. mai 1785 kom kongen si avgjerd om endeleg postrute langs kysten. Trasévalet vart til slutt den indre ruta, som Krogh sjølv sagt ikkje hadde innvendingar imot. Også Den Stavangerske postvei vart lagt i ei indre rute. Den gjekk over Fusa, Kvinnherad, Etne og Ølen.



I unionstida gjekk alle avgjerder via Kongen i København. Det var Christian 7. som approbert forslaget om postrute mellom Stavanger, Bergen og Molde. Måleri av Jens Juul, 1789, Rosenborg slot, København. Public domain via Wikimedia Commons.

6 Tore Gjære 2020: 35-36

7 Ingemar Nordstrand 1997:21

8 Tore Gjære 2020: 47

9 Tore Gjære 2020: 59

10 Tore Gjære 2020: 64

Placat angaaende den nye anlagte Post imellem Stavanger, Bergen og Molde. 8 Dec. 1786¹¹

Da Hans Kongelige Majestæt ved Resolution af 13 Maji forrige Aar allernaadigst har bevilget, at en Post maatte anlægges, for at gaee hver Uge frem og tilbage igiennem Districterne fra Stavanger over Bergen til Molde Nordenfields, til at gavne Fiskerierne og andre Nærings-Veie i disse afsides beliggende Stæder, samt lette og befordre den deraf flydende Handel; saa har allerhöistbemeldte Hans Kongelige Majestæt ved Resolution til General-Post-Amtet af 6te denne Maaned allernaadigst befalet:

1. § At de, som befordre denne Post, skal have for Milen 12, 14 å 16 Skilling danske til Lands, og for Milen til Søes 20 å 24 Skilling danske, efter Veyenes mindre eller mere Besværighed, og desuden nyde samme Friheder, som ved Post-Anordningen af 4 Augusti 1758 allernaadigst ere forundte Postbönderne i Norge; hvorimod enhver, som boer beleilig og behöves til Postens Skyds, skal være forpligtet at antage sig samme.
2. § At, da med disse Postbönder og de for denne Posttour behövende Post-Karle skal i alt forholdes efter foranförte allernaadigste Post-Anordning; saa skal de og blive anseete efter samme, om de paa nogen Maade forholde sig skiödeslös med Befordringen, eller ikke have forsvarlig Skyts til Posten.
3. § Angaaende de i denne Postvey fornödne Postaabnere, da forholdes dermed i alle Maader efter samme PostAnordning, saaledes som det i den 2den Artikkel allernaadigst er befalet.
4. § Posten skal afgaae fra hvert sit Sted, saaledes som samme hidintil er anlagt, nemlig:
 - Fra Stavanger til Christianssand Fredag Middag Klokken 12, og til Bergen Tirsdag Middag klokken 12.
 - Fra Bergen til Stavanger Löverdag Eftermiddag Klokken 5, og til Molde Löverdag Middag Klokken 12.
 - Fra Molde til Bergen, Onsdag Formiddag Klokken 10, og til Christianssund Tirsdag Middag Klokken 12. 5.

Utsnitt av *Placat angaaende den nye anlagte Post imellem Stavanger, Bergen og Molde*, datert 8. desember 1786.



Det var få som hadde kjerrar med hjul før eit godt stykke utpå 1800-talet, og blant dei tidlege utgåvene var mange heimesnekra. Teikning av Johannes Flintoe, 1827. Nasjonalbiblioteket.

¹¹ Plakat transkribert av Oddbjørn Salte i samlinga *Kongelige forordninger, placater og rescripter for postværket i Norge, 1650 - 1814* (udatert).

Avgjerda om fast postrute gav startskotet til eit storstila vegarbeid på Vestlandet. Store delar av traséen vart lagt over allereie eksisterande ridevegar som no skulle opparbeidast til betre vegstandard, medan andre strekningar gjekk gjennom nytt terreng. Strekningane skulle også bindast saman med faste fjordkryssingar der det vart tilrettelagd med båt, bryggjer og naust.

Postruta var lang; *heile* postvegen frå Stavanger til Trondheim er rekna ut å vere om lag 898 km, nesten 90 mil. Den Trondhjemske postvei mellom Bergen og Trondheim var om lag 70 mil, og Den Stavangerske postvei mellom Bergen og Stavanger om lag 20 mil. Mellom Bergen og Trondheim var vel 15 mil kryssingar av fjordar!

Generalvegmeistrane

Vegbygging blei utetter 1600-talet fagleg krevjande og styresmaktene hadde trong for at arbeidet vart leia av kvalifiserte personar. Difor oppretta kongen i 1664 eit nytt embete i statseininga - generalvegmeisterembetet – til oppgåva. I starten var oppgåva delt geografisk mellom to personar: ein som hadde ansvar for vegstellet i det nordafjelske og ein for det sønnanfjelske, som på den tida var den administrative inndelinga av landet.¹² Då utbyggingsaktiviteten auka enno meir i siste del av 1700-talet vart embetet delt mellom fleire.

Utviklinga av det nye samferdselsnettet i Norge var eit resultat av samtida si tru på framgang og utvikling, og generalvegmeistrane var, som embetsfolk flest, ektefødde søner av opplysningstida. Å vere føregangsmenn og drive fram ny kunnskap og nye vinningar for samfunnet sitt beste var grunnleggjande haldningar i embetsstanden på slutten av 1700-talet.

Postruta mellom Stavanger og Trondheim strekte seg gjennom tre stift, og ansvaret for vegen var delt mellom tre generalvegmeistrar, i høvesvis Trondhjem, Bergen og Christianssand stift. Men det var særleg to av generalvegmeistrane, Nikolai Krogh og Christoffer Hammer, som var ansvarlege for postvegen langs kysten.



Generalvegmeister Nicolai Fredrik Krogh til venstre, generalvegmeister Christopher Johannes Hammer til høgre. Krogh er måla av A. Bergius, fotografi frå Trondheim byarkiv. Bildet av Hammer er av ukjent kunstnar, Bergen museum.

Kaptein og vegingeniør Nikolai Fredrik Krogh (1732-1801) vart utnemnd som generalvegmeister i 1768 for det nordafjelske, og hadde ansvar for vegstellet i både Bergen og Trondhjem stift. Krogh hadde militær utdanning og hadde tenestegjort som ingeniør i Danmark før han vart generalvegmeister. Han fekk utretta svært mykje den tida han var generalvegmeister, mellom anna var han også med på å utbetre Kongevegen over Dovre (Den Trondhjemske kongeveg). Men ansvaret for vegane i det store nordafjelske distrikt blei etter kvart for mykje for Krogh. Særleg sleit han med å få gjennomført vegprosjekta i Bergen stift der bøndene sette seg på bakbeina fleire gonger. I 1780 skal han ha klaga over den særleg negative haldninga til vegarbeid som hadde spreidd seg blant den bergenske allmugen.¹³ Etter ynskje frå Krogh sjølv vart embetet i 1787 delt i to. Krogh fortsette i stillinga i Trondhjems stift, medan det for Bergen stift

¹² Den administrative inndelinga av Noreg i Nordenfjelske og Søndenfjelske var i bruk frå mellomalderen og fram til slutten av 1700-talet.

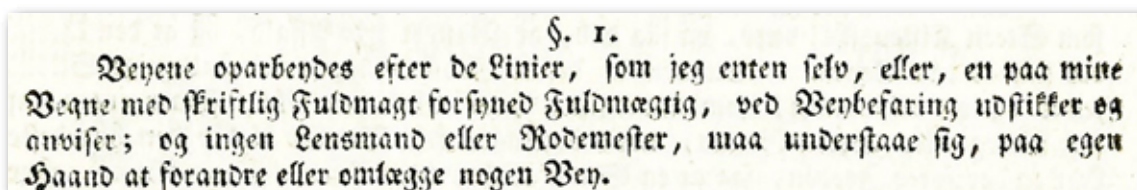
¹³ Ingemar Nordstrand 1997:25

også vart oppretta eit eige embete som generalvegmeister. Her vart major Christoffer Johannes Hammer (1759-1823) utnemnd i stillinga, berre 28 år gammal. Trass sin unge alder hadde han lang røynsle med vegbygging, og hadde også vore generalvegmeister i Christiansand stift eit par år før han kom til Bergen. Kjeldene syner at Hammer hadde stor autoritet og styrke til å få fart på arbeidet, og meinte sjølv at han utvikla det frå "Chaos til Orden".¹⁴ Han må ha vore ein svært uredde person og hatt sterke personlege eigenskapar som gjorde at han klarte å drive gjennom prosjekta han starta, trass mykje motstand frå allmugen.

Både Krogh og Hammer hadde militær utdanning, lik dei fleste generalvegmeistrane. Offiserar var på den tida dei einaste med nok fagleg kompetanse og kunnskap om landmåling og vegbygging.¹⁵ Både Krogh og Hammer var uteksaminert frå Den frie matematiske skole i Christiania¹⁶, og begge hadde ingeniørføring frå Danmark. Hammer hadde mellom anna vore ingeniør i *Det danske veikorps* og hadde vore med i utbygginga av dei store hovudveganlegga i Danmark. Begge var difor godt røynde med vegbygging og godt kjende med dei nyaste prinsippa innanfor vegbyggingsteknologi.

Veginstruksane

Begge generalvegmeistrane gav ut skriftlege instruksar for vegarbeidet, verdifulle dokument for å forstå korleis postvegen er bygd. Krogh sin instruks¹⁷ er datert 1768 og er stila til bygdelensmennene, som ofte var dei som leia vegarbeidet lokalt, medan Hammer sin instruks¹⁸ er frå 1794. Instruksane gjev nokså like føringar for vegarbeidet, men har også nokre interessante ulikskapar. Årsaka kan vere at vegbygginga i denne tida var i stor utvikling, mellom anna med innføring av nye byggemetodar. Då Krogh også var litt eldre enn Hammer, er det forståeleg at Hammer sin instruks er meir «moderne» enn Krogh sin. Til dømes gjev Krogh i 1768 føringar om å leie vatnet gjennom vegen ved å leggje tømmerstokkar med holrom gjennom, nett som eit røy, medan Hammer i 1794 krev at vatnet skulle førast gjennom vegen i «Steen Kister», altså bygde med tørrmur, som var langt meir haldbart. Krogh skriv i 1768 om bolverk av tre som fundament i landkar på bruer, medan Hammer skal ha landkar av tørrmur. Krogh skriv ingenting om vegkantar, medan Hammer krev at vegkanten skal avsettast med tørrmur. Desse forskjellane kan tyde på at postvegen kan ha vore bygd noko ulikt i dei einskilde stifta. Strekinga mellom Molde og Trondheim var som nemnd ferdig først, og bygd dei første åra Krogh var generalvegmeister, og er nok laga meir i samsvar med Krogh sin instruks frå 1768. Samstundes kan ein stille spørsmålet om ikkje også Krogh kan ha endra eller modernisert metodane innanfor sitt verkeområde seinare i karrieren, mot slutten av 1700-talet.



Paragraf 1 i Hammers instruks seier klart ifrå om kven som har ansvaret for kvar vegen skal gå: Veyene oparbeydes efter De Linier, som jeg enten selv, eller, en paa mine Vegne med skriftlig Fuldmagt forsyned Fuldmægtig, ved Veybefaring udstikker og anviser; og ingen Lensmand eller Rodemester, maa understaae sig, paa egen Haand at forandre eller omlægge nogen Vey.

Ei anna interessant utvikling i vegbygginga kom i 1780–1790 og gjeld brubygginga. I instruksen frå 1794 skriv Hammer at bruene skulle ha landkar av stein, men òg at dei skulle få eit brudekke av tre. Samstundes vert dei første steinhellebruene bygde desse åra, ein brutype utan treoverbygning som etter kvart vart vanleg langs heile postvegen og som Hammer vart ein pådrivar for. Steinhellebruene er ein av dei mest særlegne karakterane til nett denne postvegen.

¹⁴ Yngve Nedrebø 2017: 96.

¹⁵ Dag Bjørnland 2010: 115, og Tore Gjerde 2020: 34

¹⁶ Den frie matematiske skole i Christiania 1750–1798 var forlauparen til Den Kongelige Norske Krigsskole og var den første vidaregåande opplæringsinstitusjon for offiserar i hæren i Noreg. Skulen vart grunnlagd av kong Frederik V 16. desember 1750.

¹⁷ Instrux for Bøigde-Læhnsmanden i henseende Veye-Arbeidet, 1768.

¹⁸ Instrux og almindelige Regler hvorefter Landevejene og Broerne udi Bergens Stift skal arbejdes, 1794

Tidstypisk og særeigen konstruksjon



Prospekt fra Hornindal med veiparti og kirke. Litografi av J.F. Dreier 1826. Norsk folkemuseum. Public domain via Wikimedia Commons.

Post- og kongeveggar frå 1700-talet har ein svært tidstypisk og spesiell byggjemåte som i samtida representerte eit stort framsteg innafør samferdslefeltet. Dette gjeld sjølvsagt også kystpostruta.

Postvegen hadde, etter krava i instruksen frå generalvegmeister Hammer, ei fast definert breidde på 6 alen¹⁹, det vil seie 3,7 meter. Gjennom myrområde skulle vegen vere enno ein alen breiare.

Postvegen skulle avsetjast med vegkant eller skulder av tørrmur, som både markerte breidda og sikra at fyllmassane låg stabilt.

Fyllmassane inne i vegen var ei blanding av stein, barkvist, jord og grus. Akkurat dette er noko av det mest typiske med postvegane: dei er bygd opp med store deler organisk masse. Mykje av vegfyllet bestod nemleg av massane som vart grave opp frå grøftene. I botnen kunne det leggjast kvister av einer eller anna haldbart treslag for å byggje vegen opp. Toppdekket på vegen, som var finmassar av sand og grus, skulle gjere vegbanen slett og fin. Dekket skulle formast slik at vegbana var høgast på midten, for å sikre at vatnet rann av vegen.

§6

Jorden, som af Grøfterne opgraves, kastes ind paa Veyen, men forinden, maa Veyens Bredde paa alle lave sumpige og moradsige Steder, med Eener (Sprake) eller Greene af andre Træer, og i Serdelhes med Steen, stærk belægges, paa det at Veyen kan faae en fast Grundvold, og blive en god Deel høyer end den øvrige Mark; Paa denne Opfyldning kastes og udplaneres Jorden af Grøfterne; Er ny denne løs og udelig til at give en fast og god Vey, da maa Veyen overlægges med Steen-Gruus og Sand, saa tykt, at Veyen bliver fuldkommen fast, og intet af Underlaget bliver til Syne, hvilket allevegne uomgiængelig maa iakgtages, om Steen-Gruus og Sand endog skulle hæntes ¼ Miil fra Arbeydet.

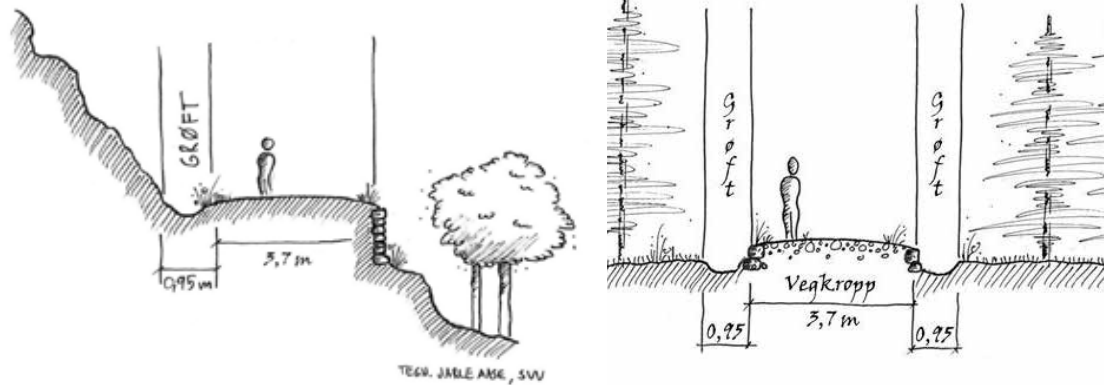
Ved denne Paafylling ophøyes Veyen i Midten og gjøres jevn, og gives en Runding mod Sidde-Graverne, paa det at Vandet kand falde i dem og ingenlunde blive staaende paa Veyen, eller rinde langs efter samme.

Paragraf 6 i generalvegmeister Johannes Christopher Hammer sin veginstruks frå 1794 gjev rettleiing om vegfyll og viser korleis vegen skulle byggast opp med ulike massar.

¹⁹ En sjællandsk alen er 0,63 meter.

På stadar der vatnet samla seg på sida av vegen skulle det vere gjennomgåande kisteveiter (stikkrenner) for å leie det bort.

Vegen skulle ha gode sidegrøfter, etter instruksen skulle dei vere om lag 1 meter breie, eller 2 meter om vegen låg i myr eller fuktig terrenq.



Prinsippskissa viser postvegen gjennom skrånande terrenq til venstre og flatt terrenq til høgre. Teikning av Jarle Aase, Statens vegvesen.

Ryttar på postvegen ved Munkebotn, Bergen. Vegen nordover frå Bergen var opphavleg gammal kløv- og rideveg som vart del av postvegen. Men terrenget her, med bratte kleivar, var lite farbar for hest og vogn. Litografi av Johan Losting, 1840-åra. Eigar UiB, Bergen Museum.

Bruene skulle liggje på landkar av stein i staden for bolverk av tre, som i lang tid hadde vore vanleg. Bruspenet skulle, etter instruksen av 1794, byggjast av solid furu, men – alt mot slutten av 1780-talet kom dei første steinhellebruene, ein brutype som raskt vart vanleg langs heile kystpostvegen.

I praksis var det ikkje alltid mogleg å innfri krava i instruksen, og avvik var vanleg. Landskapet vest i landet hadde eit krevjande terrenq å byggje veg gjennom, og mange stader var det ikkje mogleg å byggje full breidde, eller ha grøfter på innsida der vegen gjekk langs fjell. Andre stader var utfordringa å finne nok byggjemateriale, som der vegen gjekk over myr og det verken var stein eller grus i nærleiken. Til dømes kan det tyde på at vegen på strekninga gjennom myrane på Ørskogfjellet vart bygd opp av torv frå myra i mangel på anna byggjematerial.²⁰ I tillegg måtte det skaffast store mengder sand til toppdekket frå område langt unna fjellet for å få ein fast nok veg gjennom det blaute myrområdet.²¹

²⁰ Geir Paulsrud 2018.

²¹ Tore Gjerde 2020: 73

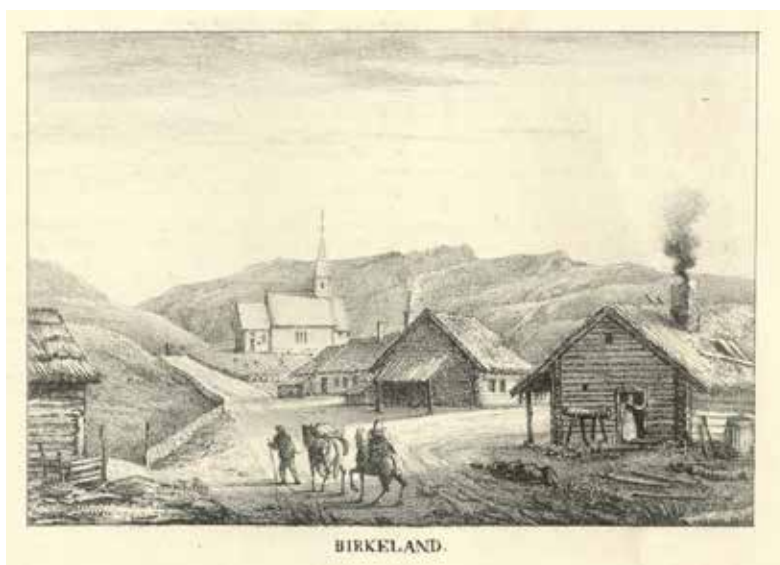
Bakkane var mange, og i dei brattaste kneikane var det ikkje mogleg å lage veg der ein kunne trekke opp kjerrer med last. Trass intensjonane frå offentleg hald vart difor aldri heile postvegen mellom Stavanger og Trondheim køyrbar for hest og vogn, nokre strekningar var berre eigna for gangtrafikk og med hest og kløv. Til dømes var store delar av vegen ut frå Bergen, over Sandviksfjellet, berre 4–5 alen brei og hadde så bratte bakkar at vogn ikkje kunne brukast.²² Slik var tilstanden heilt fram til 1870, då ny chaussé vart anlagt med store sløyfer opp Sandviksfjellet og ned til Eidsvåg. Det same galdt vegstykket over Ljøfjellet mellom Hellesylt og Stranda, den vanskelegaste og mest dramatiske strekninga på heile postruta mellom Stavanger og Trondheim. Her var kan hende vegen enno smalare enn ut frå Bergen. I den bratte fjellsida, der vegen går i sikksakk, var passasjen mogleg med hjelp av ei lang trosse å halde seg i.²³

Pliktarbeid med øks, hakke og spade

På 1700-talet vart ikkje vegarbeid utført av profesjonelle. Veg- og vedlikehaldsarbeidet var det bøndene som stod for, gjennom pålagt pliktarbeid som var ein del av den indirekte skattlegginga i landet. Bøndene hadde heilt sidan mellomalderen, kan hende også tidlegare, hatt plikter knytte til vegarbeid, så dette var langt frå nytt. Bøndene skulle vedlikehalde vegane slik at dei var farbare året rundt. Arbeidet skulle skje til bestemte tider gjennom året, til dømes skulle vårarbeidet vere utført før Krossmesse (3. mai) og haustarbeidet innan Mikjelsmesse (29. september).²⁴

Bygginga av postvegen var eit mykje større arbeid enn det bøndene vanlegvis utførde gjennom det årlege pliktarbeidet på vegane. Anleggsarbeidet kunne også vere på andre tider enn det dei var van med, som om sommaren, då det var vanskeleg å vere borte frå gardsarbeidet heime. Det var også ein anna type vegarbeid enn dei var van med, og ikkje minst var det tungt.

Arbeidet var ressurskrevjande, og bønder som budde opp til fire mil unna veganlegga vart kalla inn til arbeid, og det er ikkje vanskeleg å forstå at dette må ha vore ei krevjande plikt for mange. Ikkje uventa viser kjeldene at det var mykje motstand knytt til arbeidet med postvegen, og generalvegmeisteren og veginspektørane hans kunne fleire stader slite med å få gjennomført anlegga. På Sunnmøre vart det opna for at bøndene kunne betale ein viss sum til vegkassa for å sleppa arbeidet. Ved hjelp av desse pengane kunne generalvegmeisteren heller skaffe vande arbeidarar. Somme bønder betalte, men mange småbønder hadde ikkje anna val enn å stille på anlegga sjølv.²⁵ Om dei ikkje stilte, vart dei pålagde straff og bøter.



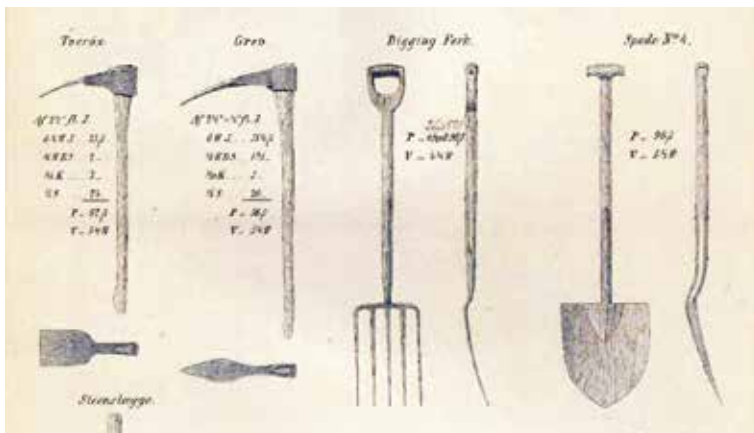
Ved Kyrkjebyrkjeland oppstod det opptøy under vegarbeidet då bønder protesterte mot pliktarbeidet. Teikning av P.F. Wergmann, frå boka «Norge fremstillet i lithographerende Billeder efter Naturen», 1836.

22 Dette kjem fram i oppmålingsdokument frå Nordre Bergenhus Amt i 1857: *Profiler af den gamle Vei mellem Bergen og Søndfjord*. Arkivmateriale. Hovedplan L.N No 2, Bergen - Søndfjord. Signert Hans H. Krag.

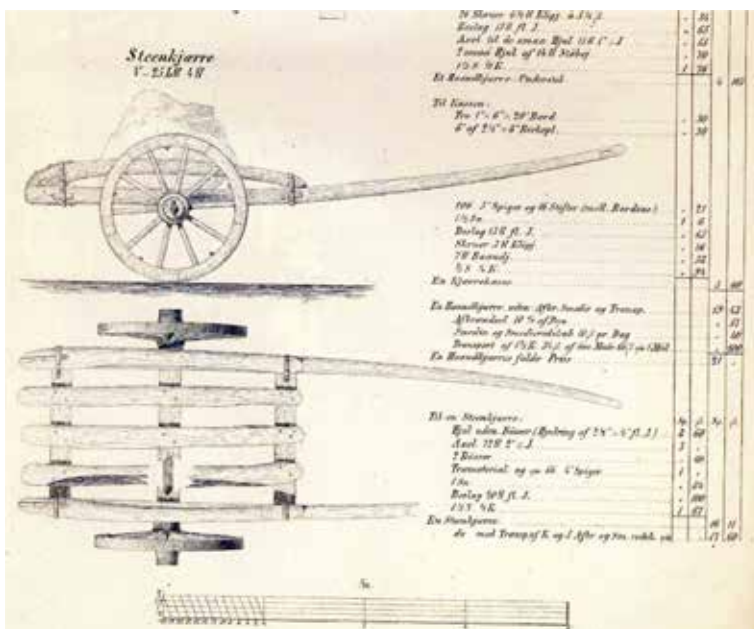
23 Dag Bjørnland 2010: 138.

24 Ingemar Nordstrand 1997: 17.

25 Tore Gjære 2020: I kapitel 5 (s.55 -) kjem det fram at amtmann Hammer gjev futen i oppdrag å kunngjere på kyrkjebakkane at bøndene får valet om å sjølv delta på vegarbeidet eller betala ein fast sum kvart år til vegkassa.



Hakke, spade og greip, vanlege reiskapar bøndene stilte med på arbeidet. På slutten av 1700-talet var det vanlegast med spader av tre og med jernskoning. Utover 1800-talet vart jern og stål billigare, og jernspader meir vanlege. Teikning av vanlege vegreiskap av A.F. Bergh, 1858.



Steinkjærre til bruk under vegarbeid vart gjerne laga på plassen. Teikning av vanlege vegreiskap av A.F. Bergh, 1858.

Særleg mykje motstand var det i Bergen stift. At allmugen såg på vegarbeidet som ei plage, er det mange vitnesbyrd om i kjeldene. Til dømes oppstod det opptøy på veganlegget på Kyrkjeyrkjeland i Fana i 1795 då stridslystne bønder truga dei arbeidsvillige til å leggja ned arbeidet. Generalvegmeister Hammer vart møtt med opprørske tilrop, som «Alle kongens embetsmenn er tjuvar» og «Bort med embetsmenn, som i Frankrike!». Med trugslar om straff fekk Hammer stoppa dei ilske bøndene, og dei fleste tok opp att arbeidet, men 11 mann vart arrestert, og to av desse fekk 5 års straffarbeid (som seinare vart redusert til 2 år).²⁶

Bøndene måtte stille med eige reiskap under arbeidet. Dette går mellom anna fram i brev frå generalvegmeisteren der han skriv at lensmannen må sørge for at allmugen møter til «Vej-Arbeide med Øxser, Hakker og Spader». Spadane på denne tida var av tre med ei jernskoning på kanten, og hakkene var gjerne så som så, små og heller veike.²⁷ Samanlikna med dagens utstyr til vegbygging er det nesten ikkje til å forstå at dei klarte å byggje veg med slike reiskap.

²⁶ Vegard Bakken, 2010.

²⁷ Tore Gjære 2020: 56

Generalvegmeisteren var alltid den øvste leiaren, og bestemte kvar vegen skulle gå. Under seg hadde han veginspektør eller ein fullmektig, som gjerne organiserte arbeidet og fungere som byggjeleiarar ute på anlegga, og såg til at arbeidet vart utført etter instruksen. Veginspektørane var ofte militære offiserar med utdanning i ingeniørfag frå Den kongelige militære matematiske skule i Christiania, men dei kunne også vere folk med praktisk erfaring, som frå bergverk og innafor minering.



Mykje av arbeidet gjekk med til å kaste jord frå grøftene inn på vegen. Bøndene var ikkje særleg nøgd med arbeidsplikta. Illustrasjon Andreas Bloch, ca.1900.

Lokalt fungerte lensmannen som leiar for vegarbeidet. Lensmannen var også mellomleddet mellom bøndene og generalvegmeisteren eller veginspektøren, og var den som hadde oppgåva med å kalla bøndene inn til arbeidet og få dei til å møte på anlegga.

Bøndene hadde også plikt til å vedlikehalde vegen innafor ei viss strekning – ei vegrode. Vegrodene vart inndelte av lensmannen og markerte langs vegen med stolpar, steinar eller treskilt med rodenummer påført, som tydeleg viste kva rode som hadde ansvar for strekninga. Frå andre postvegar er det også kjent at rodenummer kunne vere hogd inn i stein om vegen gjekk langs ei bergflate. Kvar vegrode hadde også sin eigen rodemeister, ein utvald blant bøndene innafor roda, som hadde eit særskilt ansvar for tilsyn av vegen og for at vedlikehaldsarbeidet innanfor roda vart gjennomført. Rodemeisteren var den som rapporterte og hadde kontakt med lensmannen.

Sjølv om det meste av vegarbeidet vart utført som pliktarbeid, var det likevel nokre handverkarar som var såpass spesialiserte at dei måtte leigast inn og betalast med offentlege midlar. Dette galdt til dømes minerarar og smedar. Bygging av bruer vart heller ikkje utført gjennom pliktarbeid, men utlyst som ein entrepriser (licitasjon) og betalt av amtet.

Europeiske ideal og norsk topografi

Postvegane er ein viktig del av vår dansk-norske kulturarv, bygde etter europeiske ideal, og då særleg frå Frankrike, som var lengst framme på polytekniske fag. Alt i 1747 var det oppretta ein teknisk høgskule i Paris for vegbygging²⁸, og inspirasjon og kunnskap herifrå spreidde seg snart til andre land. Danmark var eitt av landa som tok til seg kunnskapen og tilsette i 1761 franske ingeniørar då det nye hovudvegnettet i landet skulle byggjast. Dette medførte ei reform innan offentleg vegbygging basert på nye franske

²⁸ École royale des ponts et chaussées, Paris.

metodar og prinsipp.²⁹ Eit storstilt arbeid med å byggje effektive *køyreveggar* for hest og kjerre vart sett i gang, og alle offentlege vegar vart då laga etter instruksar basert på franske ideal. Mellom anna skulle dei nye *køyrevegane* byggjast mest mogleg rette og vere oppbygde i terrenget.

*Det franske prinsippet*³⁰ med rette vegliner var også målet for generalvegmeisteren når postvegen vart stukken. Men topografien var ei større hindring for gjennomføringa av franske modellar i Noreg enn i Danmark, ikkje minst i det kupert fjordlandskapet. Likevel finn ein strekningar langs postvegen der dei rette veglinene er svært tydelege.

Posten skal fram

9. august 1785 gjekk posten for første gang frå Stavanger til Bergen, og straks han var kome til Bergen skulle han gå vidare til Molde.³¹ Posten gjekk ein gong i veka mellom dei store byane, og postveska skulle gå heile døgnet medan ho var undervegs. Det kunne vere ei krevjande oppgåve for dei som førte posten, i all slags vær, over sjøen i open båt, eller i mørket om natta.



Ved Hellesylt. Sjå merkesteinen som står langs vegen. Teikning av Robert Taylor Pritchett, frå boka «Gamle Norge – Rambles and Scrambles in Norway», 1879.



Lange, rette linjer – det franske prinsipp – var idealet i vegbygginga på slutten av 1700-talet. Her eit område der det var mogleg – på strekninga over Ørskogfjellet. Foto frå ikring 1880 av Knud Knudsen, eigar Spesialsamlinga, UiB.

29 Reformarbeidet vart leia av ingeniøren Jean Marmillod, som i 1764 kom frå det franske vegvesenet for å leie og byggje opp det "nye" danske vegvesen.

30 *Det franske prinsipp* er eit omgrep som vert nytta om ideala vegane frå slutten av 1700-talet er bygd etter, mellom anna at dei skulle byggjast mest mogleg rette.

31 Tore Gjære 2020: 79



Ein god dag over Sognefjorden. Kryssing av fjorden i all slags ver kunne vere ei tøff oppgåve. Illustrasjon av Johannes Flintoe, ca. 1834. Eigar Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design.

Posten vart ført av faste bønder som bar den frå sin gard til den neste postgarden. I gjennomsnitt låg postgardane i Noreg med om lag ei landmils avstand frå kvarandre. Landmila var på den tida 11,3 km. Ut frå dette kan ein rekne med at det har vore om lag 84 postgardar mellom Stavanger, Bergen og Trondheim.³² Framføringstida mellom gardane var satt til 1,5 time på strekninga mellom Trondheim og Molde, og 2 timar på resten, som gjekk gjennom eit meir krevjande terreng. Det vil seie at ein postfører sør for Molde skulle bruke to timar på å føre posten frå sin gard til neste gard. Så skulle han heim att same vegen. Og sidan postgarden også hadde ansvar for postføringa *den andre* vegen, kan ein grovt rekne ut at arbeidet med transport av post tok postbonden 8 timar kvar veke, minst. I tillegg kom ventetid, eller dårleg vêr.³³ Løna var oftast at postbøndene fekk fritak frå andre plikter og byrder, som til dømes militærteneste eller skyssplikt. Men etter kvart som postvesenet fekk betre økonomi, vart det også innført ei godtgjersle i form av pengar.³⁴



Føring av post med hest og vogn vart meir og meir vanleg utover på 1800-talet, som mellom Molde og Trondheim, men det var slett ikkje alle strekningar sørover som var eigna til denne typen transport. Akvarell av Andreas Block, ca. 1900, Norges postmuseum.

32 Samkult-prosjekt om postrutene i Noreg. Sjå artikkel om postgangen Stavanger – Bergen – Trondheim (Kystpostruta). [https://lokalhistoriewiki.no/Postgangen_Stavanger-Trondheim_\(Kystpostruten\)](https://lokalhistoriewiki.no/Postgangen_Stavanger-Trondheim_(Kystpostruten))

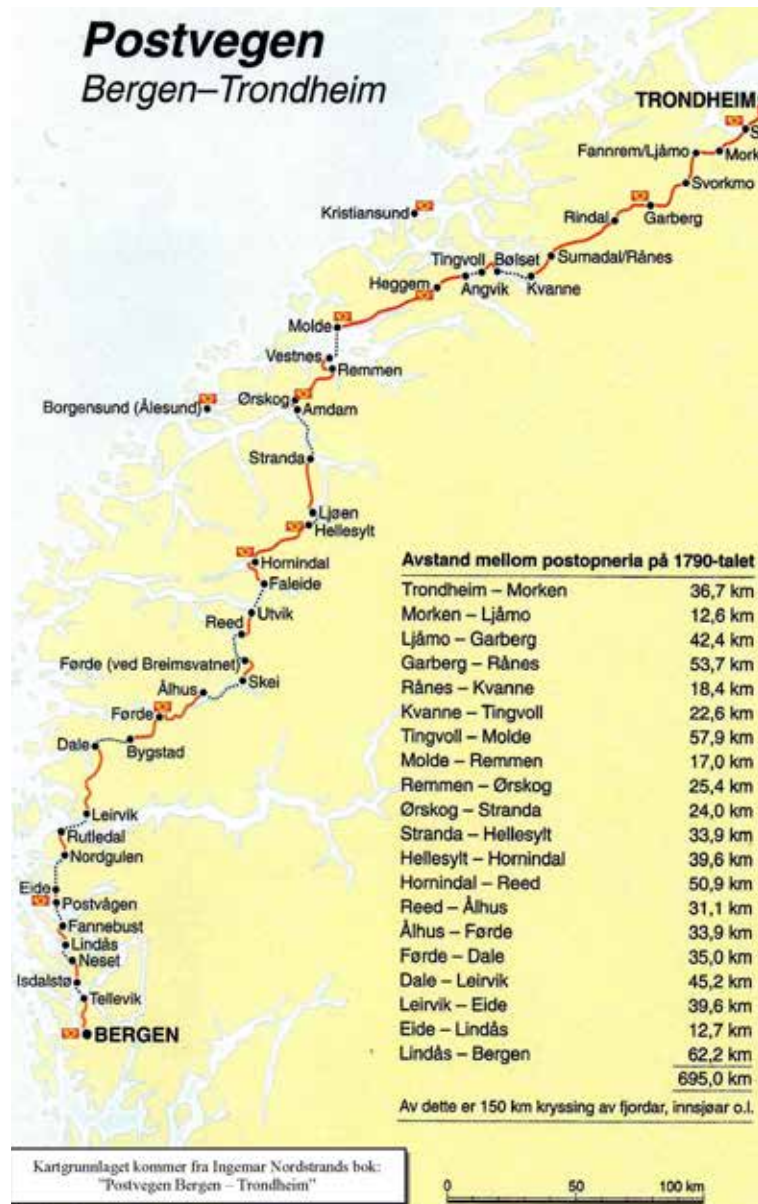
33 Dag Bjørnland 2010: 132

34 Dag Bjørnland 2010: 119



Postfører som bles i hornet for å varsle at han kjem. Akvarell av Andreas Block, ca. 1900, Norges postmuseum.

Kartskisse frå boka *Postvegen Bergen-Trondheim* av Ingemar Nordstrand over postgarder og postopneri på strekninga mellom Bergen og Trondhjem. Avstandane mellom postopneria var i gjennomsnitt 43 km, og mellom postgardane om lag 11 km.



Postveska kunne berre opnast for inn- og uttak av post på dei faste postopneria. Postopneria var ein tidleg form for postkontor på landsbygda. Postopneren var oftast ein embetsmann, som til dømes presten eller den lokale gjestgjevaren. Kartskissa frå boka *Postvegen Bergen Trondheim* av Ingemar Nordstrand viser kor postopneria på strekninga mellom Bergen og Trondhjem låg (sjå kart over). Avstandane mellom dei var i gjennomsnitt 43 km.³⁵

I 1814 hadde ruta seks hovudpostkontor som var lokaliserte i Stavanger, Bergen, Borgund, Molde, Kristiansund og Trondheim. Til samanlikning var det 25 postkontor i heile landet dette året.³⁶

³⁵ Ingemar Norstrand 1997:14

³⁶ Utrekna av Samkult, sjå [https://lokalhistoriewiki.no/Postgangen_Stavanger-Trondheim_\(Kystpostruten\)](https://lokalhistoriewiki.no/Postgangen_Stavanger-Trondheim_(Kystpostruten))

Vegen som samfunnsutviklar



Garden Øpstad i Bjørnafjorden kommune var postgard i lang tid. Ukjend fotograf.



Postmengda auka på utover 1800-talet og veskene vart stadig større. Teikning frå boka «Gamle Norge, Rambles and Scrambles in Norway» frå 1878 av Robert Taylor Pritchett. Mest truleg er det postfører Jacob Pisani som engelskmannen har fanga opp undervegs på reisa langs Den Trondhjemske postveg. Italienskætta Pisani hadde vore hornblåsar i det ridande korps i Bergen før han vart postfører mellom Bergen og Molde i 1862, og var ein mann som vart lagt merke til. Musikalsk som han var spela han ofte klarinett undervegs på reisa og for folk han møtte, og skapte mykje liv og røre kring seg.



Skyss- og gjestgjevarstaden Røv i Surnadal i Møre og Romsdal, teikna av J.F.L Dreier, 1827. På veggen hang tavler til minne om dei to danske kongane som hadde budd her. Nasjonalbiblioteket. Public domain.

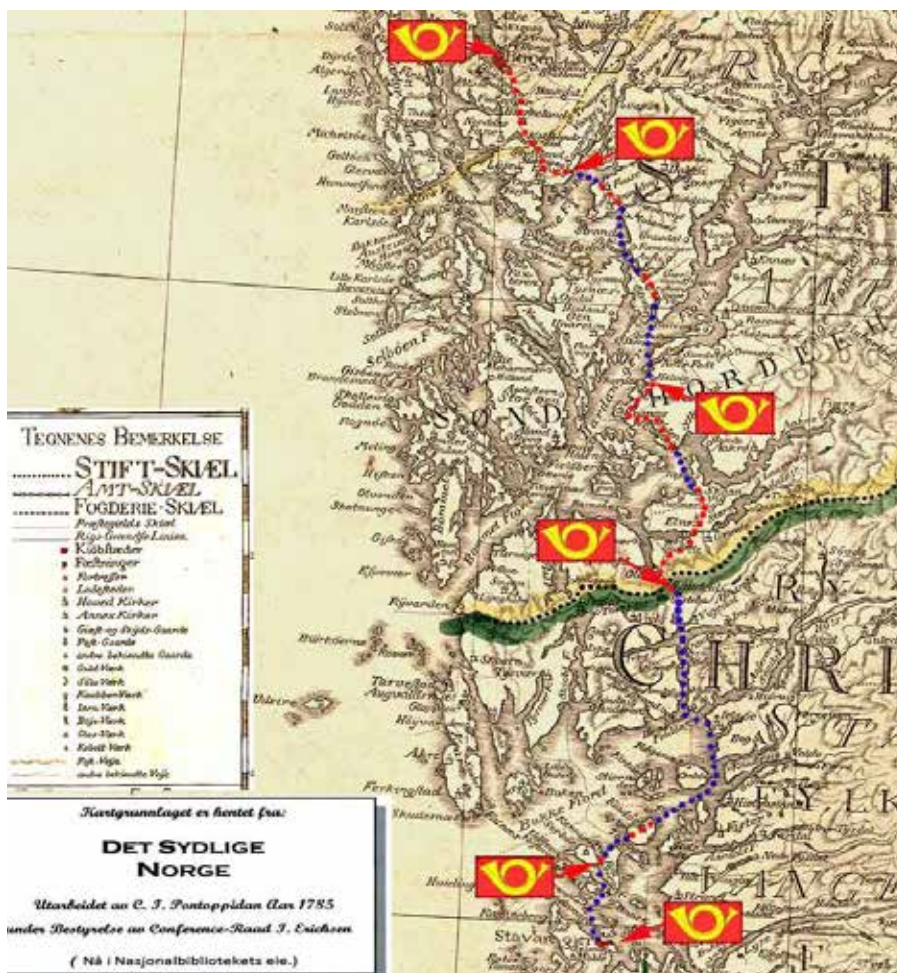
Trass lite interesse eller trong for betre veg frå bøndene si side heilt i starten, førte postvegen med seg nye moglegheiter og nye vanar. Transport med kjerrer med hjul vart meir og meir vanleg utover på 1800-talet. Snart var vegen ei viktig livsnerve og samfunnsutviklar for dei områda han gjekk gjennom. Langs knutepunkt kom det både handelsverksemdar og skystasjonar, og seinare har fleire av desse knutepunkta utvikla seg til små og store tettstader.

Det militære var avhengig av raske og effektive kommunikasjonslinjer, og her spela postvegen ei viktig rolle. I Nordfjord, til dømes, var mange statlege og militære funksjonar knytte til Eid, som låg eit godt stykke vekk frå postvegtruta. I 1826 vart det difor bygd veg frå Eid til postvegen for å sikre raskare postgang hit. Også andre stader kom det nye vegar som vart knytte på postvegen for å sikre betre kommunikasjon med storsamfunnet.³⁷

³⁷ Ottar Starheim 2011: Den Trondhjemske postvei i Gloppen. Artikkel i Allkunne: <https://www.allkunne.no/framside/fylkesleksikon-sogn-og-fjordane/samferdsle/den-trondhjemske-postvei-i-gloppen//1902/77055/>



Frå postkaien ved Faleide i Stryn kommune, ca. 1880. Faleide er eit godt døme på kva tyding postvegen fekk for utviklinga av stader langs vegen. Her kom både skyss- og handelsverksemd og hotell, sistnemnde i sveitsarvillaen bak i biletet. Foto: av Axel Lindahl, Nasjonalbiblioteket.



Den Stavangerske postvei, her vist med C.J. Pontoppidan sitt kart frå 1785 over «Det Sydlige Norge» som bakgrunnskart.

Postvegen blei nedlagd som postveg i 1868. Etter det vart posten i stor grad ført med båt mellom byane og tettstadene langs fjordane. Men sjølv om posten gjekk andre vegar, var likevel postvegen framleis i bruk som hovudveg i lang tid etter det. Og enno i dag inngår fleire strekningar av postvegen i dagens offentlege vegnett.

2 Postvegen i dag – vern og bruk av sårbart kulturminne

Gamle vegar – ein truga kulturarv?

Nordisk ministerråd gav i 1999 ut rapporten *På vei – friluftsliv langs gamle ferdselsårer*, der hovudmålet var å stimulere til at historiske vegar blir tekne betre vare på og brukte til friluftsføremål. Rapporten viser også til at det har skjedd ei omfattande nedbygging av historiske vegfar, og at gamle vegar har vore lite akta som fysiske kulturminne med sin eigen tidstypiske konstruksjon.

Fleire tiår seinare er framleis historiske vegar ein sårbar og truga del av kulturarven. I Noreg har vegar frå tida etter 1537, som er grensa for kva som er automatisk freda etter kulturminnelova, eit svakt vern. Resultatet av det svake vernet er at det truleg finst relativt få heilt opphavlege vegminne att i landet.

Også postvegen er truga. Stadig skjer det inngrep i den historiske vegen, både i samband med nye arealplanar der vegen vert vurdert til ikkje å ha særleg verdi, eller at vegen vert skada grunna uvettig bruk, oftast i samband med motorisert køyring. Skogbruk er i så måte ein stor trugsel for gamle vegar, det same gjeld framføring av energi- og nettkablar. Men også nye, velmeinte turveg- og restaureringsprosjekt er ein trugsel. Ofte vert vegen restaurert så hardt at alle dei gamle, fysiske spora etter historia forsvinn. Ein annan stor trugsel for postvegen er at han gror att. Dette skuldast fleire faktorar. Når ein veg vert nedlagd som offentleg veg forsvinn også vedlikehaldet. Når ingen har ansvar for å halde vegen ved like får tre og planter vekse fritt. Men samstundes har denne prosessen eskalert dei seinare tiåra etter som meir og meir av eldre utmarksområde og kulturlandskap ikkje lengre vert brukt og dermed gror att. Også endringane til eit våtare og varmare klima forsterkar gjengroinga. I tillegg kjem meir ekstremvêr som storm, flaum og ras, som også gjer skade på vegen.

Sårbar veg

Post- og kongevegane er blant dei mest sårbare og skjøre av alle dei historiske vegane. Vegen blei bygd med naturmateriale som fanst i området nær og inntil vegen, mellom anna vart alt som blei spadd opp av det som skulle bli grøft, kasta inn i vegfyllet. Fyllmassane var ein kombinasjon av stein, sand, grus og jord, leire og aur, og trekvister, helst av einer. Samanlikna med moderne vegar, er vegane i stor grad bygd opp av organiske massar. Dette gjev dei lita bereevne. Dei var tilpassa si tids ferdsel, som for det meste var til fots, på hest, eller med hest og vogn. Tyngre bruk enn det er dei ikkje laga for.

Dette gav eit godt resultat for den bruken vegen var meint for, men eigna seg dårleg for den trafikken som kom seinare. Til samanlikning har vegar bygd frå 1840-50-åra mykje meir steinfyll, og lite organisk masse, noko som gav ein meir kompakt konstruksjon med langt høgare bereevne.

Ny skogsvei lagt rett over historisk postvei: – Det er gjort uopprettelig skade

HORDVIK (NRK): Grunneierne lovet at Den trondhjemske postveien nord i Bergen skulle ivaretas. Nå mener byantikvaren at deler av den 200 år gamle stien kan være ødelagt for alltid.



KRISSEK STIEN: Bildet viser hvordan den nye skogsveien krysser den over 200 år gamle postveien som gikk mellom Bergen og Trondheim. Stien går nåt med skogsveien fra høyre i bildet. Foto: Rolf Hjeltnes/NTB/NTB



Paul André Sommerfeldt

Journalist



Roy Håvard Svendsen

Journalist

Publisert 8. juli 2023 kl. 12:42



Arkiveret
mer enn et år
gamle.

Ny skogsbilveg raserte delar av postvegen, ei stygg sak som skapte overskrifter. Saka var godkjent, men då det var ei landbruks sak blei verken byantikvaren eller Statens vegvesen kontakta. Sidan då har Bergen kommune skjerna regelverket for å unngå at kulturminne går tapt når nye skogsbilvegar skal byggjast. NRK.no/Vestland.



Ulovleg tiltak på verna veg. Her måtte all påført masse fjernast. Foto: Sigrun Wølstad, Vestland fylkeskommune.



Uvettig køyring på sårbar og verna veg. Her hadde ein bil forvilla seg inn på vegen på ei tid av året då terrenget var veldig blautt. Også her måtte entreprenøren ordne opp etter seg. Foto: Bjørn Christian Grassdal, Statens vegvesen.



Ulovleg graving av grøft for kablar i verna veg vart ei politisak og medførte bot for selskapet som stod bak. Foto: Marit Anita Skrede, Statens vegvesen.



Køyring med tunge maskinar kan føre til uboteleg skade. Foto: Marit Anita Skrede, Statens vegvesen.



Flauskader på postvegen i Kistekleiva, Bergen. Ei demning brast på grunn av store nedbørsmengder 22. august 2018, og reiv med seg tørrmuren i denne kloppa. Foto: Tine Eikehaug, Statens vegvesen.



Svidal bru før og etter: Eit stort jordskred i Jølster 30.07.2019 tok med seg både delar av postvegen samt heile brua (bildet over). Foto: Stig Roar Eide.



Når vegen er blaut kan også hesteriding føre til store skadar. Her frå eit myrområde på Ørskogfjellet der naturen grov sakte, og der såra knapt rekk å gro før sesongen er omme. Slike skadar skapar problem for andre brukarar. Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland, Møre og Romsdal fylkeskommune.



Skogbruket har mange steder ført til store skadar på postvegen. Røter sett seg fast inne i vegen og øydelegg både vegbana og murverket. Store tre kan også rotvelte i vind og dreg heile vegen med seg. Et anna stort problem er korleis trea skal takast ut utan å skade vegen enno meir. Foto: Tine Eikehaug, Statens vegvesen.



Gamle vegar er ein stor ressurs for friluftsliv og folkehelse, og kjelde til fine kultur- og naturopplevingar.

Foto: Tine Eikehaug, Statens vegvesen.

Verdifull samfunnsressurs

Dei seinare åra har postvegen og historiske vegar generelt fått auka merksemd i Noreg, ein trend også i mange andre land. Mange av dei historiske vegane er fantastiske ressursar knytt til rekreasjon, friluftsliv og turisme, og eignar seg godt som historiske tur- og vandrevegar. Prosjekt som *Kongevegen over Filefjell* og *Kongevegen over Dovrefjell*, begge leia av Statens vegvesen, er større restaurerings- og tilretteleggingsprosjekt som har vist seg og ha stor verdi for samfunnet. Også Riksantikvaren og DNT sitt prosjekt *Historiske vandreruter* har dei seinare åra løfta fram gamle ferdslevegar.

I 1994 kom DN-handboka *Gamle veger og vegfar. Bruk – vern – vedlikehald*³⁸, som første bok i landet med fokus på vern og tilrettelegging. I 2021 kom ei ny utgåve – *Gamle veger og vegfar. En håndbok i vern og tilrettelegging*³⁹ – utgjeven av Riksantikvaren og Statens vegvesen. Boka har fokus på historiske vegar som fysiske kulturminne, og er ei praktisk og detaljert handbok om vern og tilrettelegging.

For «kystpostvegen» er det også ei auka interesse og nye pågåande prosjekt, som til dømes prosjektet *Ein bit av historia* i Møre og Romsdal fylkeskommune, som har som mål å gjere historiske vegar i fylket meir kjent og brukt. Den Trondhjemske postvei er ein av vegane som prosjektet har fokus på. Truleg er snart Trøndelag- og Vestland fylker også del av dette prosjektet. Statens vegvesen har også hatt fokus på postvegen gjennom fleire restaureringsprosjekt og oppsetting av turvegskilt langs delar av vegen.

38 Kari Møyner 1994: *Gamle veger og vegfar. Bruk – vern – vedlikehald*. DN-handbok 5.

39 Jan Adriansen 2021: *Gamle veger og vegfar. En håndbok i vern og tilrettelegging*. Utgjeven av Statens vegvesen og Riksantikvaren.



«Ein skatt for turfolket», skreiv avisa om den restaurerte strekninga av postvegen sør i Gulen kommune. Vegen har på kort tid blitt ein kjærkomen turveg for mange. Foto: Tine Eikehaug; Statens vegvesen.



Historisk turveg gjennom levande og vakkert kulturlandskap tiltrekk mange. Frå Mellingen i Bergen kommune, ein av landets mest brukte postveg-strekningar. Foto: Rune Kilen.

Rett bruk av postvegen

Postvegen er til for å brukast, han er eit felles gode og kan gje oss fine opplevingar, ikkje minst med tanke på friluftsliv, natur- og kulturopplevingar. Men kva slags bruk toler dei mest sårbare strekningar av postvegen utan å ta skade? Her er det vanskeleg å gje eit enkelt, konkret svar, utan at det må vurderast for kvar einskild strekning. Det er uansett viktig at ein berekraftig og balansert bruk er styrande for både bruken av vegen og for tiltak, slik at det fysiske kulturminnet vert ivareteke.

Generelt vil vi meine at turgåing er den beste forma for bruk av den historiske postvegen, særleg langs strekningar der vegen er relativt opphavleg og består av mykje organisk masse og har eit grønt dekke. Turgåing krev lite tilrettelegging, ofte er det nok med rydding og merking. Dette er dessutan ein bruk som godt let seg foreine med vern av vegen som kulturminne.

Er vegen grusa og forsterka gjennom åra kan han nok tole anna bruk som sykling og hesteriding. Men ein slik bruk bør unngåast der vegen har toppdekke av gras og torv då dette lett vil kunne ta skade. Ein og anna syklist kan gå bra, men kjem det mange vil dette kunne føre til slitasje på toppdekket. Er vegen særleg våt og laus, og har strekningar som går gjennom myrområde, er han svært sårbar og har enno større potensiale for å verte skada, ikkje minst av sykling og hesteriding. Her vil toppdekket ha store problem med å lækje seg om det vert perforert.

Verneverdig kulturminne

Som Noreg sin første «kyststamveg», og som ein av få postveggar her i landet, er postvegen gjennom fylka i vest ein viktig del av vår felles kulturarv og eit verdifullt kulturminne. Han er gitt nasjonal verneverdi og må handsamast ut frå dette. Det er viktig å sjå dei einskildte vegstrekningane som ein del at eit større kulturmiljø og ikkje berre vurdere dei isolert. Alle små og store stykke av vegen er del av eitt og same kulturminne, og har såleis interesse også ut over den lokale strekninga.

Det er altså store verneverdiar knytte til postvegen. Vegen er ei viktig kjelde til å forstå historiske byggjemåtar, materialbruk, metodar og handverkstradisjonar. Med postvegen kom europeiske formideal til landet som vart tilpassa kystlandskapet og forma med dei lokale ressursane som var tilgjengelege. Vegen er også del av vår dansk-norske kulturarv, og ein viktig faktor i den tidlege moderniseringa av landet. Med postvegen vart kommunikasjon langs kyst-Noreg endra, noko som gav grobotn for stadutvikling, næring, og etter kvart turisme. Postvegen gjennom kystfylka i vest, lagt gjennom eit kupert og vanskeleg terreng, på tvers av fjordarmar og med fjordkryssingar som del av ruta, er på denne måten også annleis enn postvegane i innlandet.

Å vandre på ein gamal veg i dag kan opplevast som ei vandring i tid og rom, og kan sette våre eigne liv i perspektiv. Kjensla og forståinga av å bruke ein veg med lang historie gjev turen større opplevingsverdi. Også kommande generasjonar må få høve til å oppleve denne historiske «tråden» gjennom landskapet.



Postvegen har stor verdi for mange og skaper engasjement. Her ytst på trappa til den gamle bryggja på Nese ved Seimsfjorden i Alver kommune. Foto: Tine Eikehaug, Statens vegvesen.



Postvegen over Vardleitet mellom Etne og Skånøvik. Foto: Bjørn Eikje Ramberg, Statens vegvesen.

Vern av vegen

Vi har alle eit ansvar for å ta vare på postvegen. Men då postvegen er eit verneverdig kulturminne er det ønskeleg at så mykje som mogleg av vegen vert sikra gjennom eit formelt vern.

Det finst fleire måtar ein kan verna eit kulturminne på, og fleire instansar som kan stå for vernet.

Freda kulturminne

Freding er den strengaste forma for vern av eit kulturminne. Kulturminnelova slår fast at alle kulturminne i Norge frå før år 1537 er automatisk freda. Kulturminne frå nyare tid, som postvegen, kan også fredast, men då gjennom vedtak eller forskrift.

Eksempel på freda strekningar av postvegen finst. Ei strekning av Den Stavangerske postvei i Bjørnafjorden kommune har vernestatus automatisk freda kulturminne. Strekninga har vore i bruk som allfarveg før den vart postveg, og traséen er eldre enn frå 1537. Sidan store delar av traséen for postvegen er gjenbruk av dei gamle ferdslvegane, er dette mogleg å gjere andre stader også.

I Gulen i Vestland fylke er heile postvegen gjennom kommunen freda etter § 22a i kulturminnelova, som gjeld freding av statseigde kulturminne.⁴⁰ Fredinga her vart fremma av Statens vegvesen.

⁴⁰ Lov om kulturminner § 22a Fredning av byggverk og anlegg i statens eie. Fylkeskommunen kan også fremme forslag om freding av postvegen etter kulturminnelova § 15 Fredning av bygninger, anlegg m.v. fra nyere tid.

Statens vegvesen har hatt ønske om å frede fleire strekningar av postvegen på same måte, men for å nytte § 22a i kulturminnelova må det vere avklart at vegen er statleg eigd. Dei fleste gamle vegar er ikkje matrikulerte (dvs. ikkje oppførte i grunneigedomsregisteret), noko som gjer gjennomføring av freding etter § 22a omfattande.

Når eit kulturminne er freda betyr det at det ikkje kan gjerast tiltak på eller i nærleiken utan godkjenning frå fylkeskommunen. Når det gjeld postvegen skal også Statens vegvesen høyrast. Vanleg vedlikehald, som vegetasjonsrydding, grøftereinsk eller reinsking av stikkrenne, er ikkje søknadspliktig, men alle tiltak skal avklarast i forkant med Statens vegvesen og rett fylkeskommune.

Statleg listeførte kulturminne (vern gjennom landsverneplan)

Ein landsverneplan er ei oversikt over den historiske utviklinga i ein statleg sektor, og inneheld eit utval av verneverdige objekt knytt til sektoren si historie. Statens vegvesen har på oppdrag frå Samferdsledepartementet laga verneplan for etaten sine kulturminne.

Nasjonal verneplan for vegar, bruar og vegrelaterte kulturminner (2002) er utvalde vegrelaterte kulturminne frå etter 1537 og frå heile landet. Utvalet i verneplanen vart kartlagt på slutten av 1990-talet og vart valt ut av Statens vegvesen, i samråd med Riksantikvaren og fylkeskommunane. Målsettinga



Objekt 156 i verneplanen ligg i Gulen. Her er Bruhaugen bru frå 1788. Foto: Tine Eikehaug, Statens vegvesen.



Objekt 164 i Lindås ligg i eit småkupert landskap gjennom både innmark og utmark. Foto: Jan Adriansen, Statens vegvesen.



Objekt 145 i verneplanen er strekninga over Ørskogfjellet. Foto: Izabela A. Chlewicka.

med verneplanen var å skaffe kunnskap om og å sikre eit utval vegminne og vegmiljø som er representative for norsk veghistorie frå 1537 og fram til i dag.

Alle objekta i verneplanen har nasjonal verdi som kulturminne⁴¹, anten dei er freda eller ei. Kulturminna i verneplanen som ikkje er freda, har status som *statleg listeførte kulturminne*, ein vernestatus som betyr at dei skal sikrast og ivaretakast. Statens vegvesen har eit overordna ansvar for desse.⁴²



Objekt 20 er eit vegmiljø med tre bruer som ligg parallelt over Straumen ved Vestnes og viser utviklinga i samferdsla dei siste 180-åra. Gamle Straumsbrua er den eldste, og bygd som del av postvegen. Postvegen er også verna på begge sider av brua. Foto: Tine Eikehaug, Statens vegvesen.

Fire strekningar av Den Trondhjemske postvei er med i verneplanen. Frå sør mot nord gjeld dette ein del av vegen gjennom Alver⁴³ kommune i Vestland fylke⁴⁴, heile strekninga gjennom Gulen i Vestland fylke⁴⁵, og ein del av høgjellstrekninga gjennom Ålesund⁴⁶ og Vestnes kommuner i Møre og Romsdal⁴⁷. I tillegg er vegen gjennom tettstaden Vestnes i Møre og Romsdal og den eldste brua over Straumen ved Vestnes med i verneplanen som del av Vestnes vegmiljø. I verneplanen har strekningane objekt nummer 164 Lindås⁴⁸, 156 Gulen, 145 Ørskogfjellet og 20 Vestnes.

Utvalet er grunngjeve slik: «Vi har valgt ut tre parseller som skal representere hele denne 695 km lange vegstrekningen hvorav 150 km er kryssing av fjorder og innsjøer. Parsellene går gjennom ulike landskapstyper, og til sammen viser de bredden i den utforming postvegen fikk.»⁴⁹ I Lindås går vegen gjennom eit småkupert landskapsområde, i Gulen går store delar av vegparsellen over vatn, og i Ørskog ligg vegparsellen over eit fjellområde.

41 Statens vegvesen 2002: *Vegvalg. Nasjonal verneplan for vegar, bruer og vegrelaterte kulturminne*.

42 Dei utvalde objekta i ein verneplan kan fredast av Riksantikvaren gjennom § 22a (forskrift), eller gjennom einskildvedtak etter § 15 i kulturminnelova.

43 Tidlegare Lindås kommune

44 Objekt 164 i NVP, om lag 8 kilometer.

45 Objekt 156 i NVP, om lag 13 kilometer på land og 12 kilometer til sjøs.

46 Tidlegare Ørskog kommune.

47 Objekt 145 i NVP, om lag 5 kilometer.

48 Tidlegare Lindås kommune er i dag del av Alver kommune.

49 Statens vegvesen 2002: 145, 158 og 165

I verneplanen vert det slått fast at desse parsellane er valde ut som eksempel. I dette ligg det at strekningar som ikkje er med i verneplanen også har stor verdi, då dei er del av eitt og same kulturminne. Verneplanen slår fast at «Store deler av postvegen er i dag bevart, og det er svært ønskelig at så mye som mulig blir bevart også i fremtiden.»

Den Stavangerske postvei er ikkje del av verneplanen, men har etter Statens vegvesen si meining like stor verdi som Den Trondhjemske postvei, som del av dei eldste hovudvegane i landet.

Vern etter plan- og bygningslova (pbl)

Plan- og bygningslova (pbl) er kommunane sitt reiskap for vern av kulturminne. Kommunane kan sikre kulturminne gjennom *kommuneplanen sin arealdel* (KPA). KPA er kommunane sitt styrande dokument for all planlegging og forvaltning i ein lengre tidsperiode. Med kart, føremål og skildring skal arealplanen vise korleis kommunen planlegg å bruke areala sine best mogleg i framtidig samfunnsutvikling. Ein vedteken arealdel er bindande for nye tiltak i planområdet.

I KPA viser kommunen område som det skal takast omsyn til og sikrast vern i framtidig planlegging og forvaltning. I plankart vert omsynssoner angitt med skravur og koder for kva type omsyn det gjeld. Koden for vern av kulturmiljø er H570 i SOSI-formatet⁵⁰. Gjennom retningslinjer kan kommunen angi kva vernet gjeld og korleis det skal takast omsyn. Dei restriksjonane som er fastsett gjennom omsynssoner i KPA skal leggjast til grunn når ein til dømes utarbeider reguleringsplanar. Sjå elles Riksantikvaren sin rettleiar (2019) *Kulturminner, kulturmiljøer og landskap. Planlegging etter plan- og bygningsloven*.

Mange kommunar har i dag sikra postvegen med omsynssoner og retningslinjer i KPA, og fleire vil truleg gjere det i åra som kjem.

Statens vegvesen rår kommunar til å ta vare på og sikre postvegen gjennom plan- og bygningslova med bruk av omsynssoner og retningslinjer. I kommuneplanar og reguleringsplanar bør postvegen visast med omsynssone for bevaring av kulturminne H570. Omsynssonene bør omfatte vegprofilen med veg og grøfter, og det bør leggjast til ei tilstrekkeleg brei buffersone for å sikre arealet tettast inntil vegen.

Kulturminneplanar

Ein kulturminneplan er kommunen sin oversikt over viktige kulturminne og kulturmiljø. Planen skal vise kulturminna kommunen ynskjer å sikre og ta vare på i framtida. Handlingsdelen i planen skal vise korleis kommunen vil forvalte desse kulturminna.

Kommunar må sikre at postvegen vert ein del av eigen kulturminneplan, og at vedlikehald av traséen gjennom kommunen vert sikra gjennom tiltak i handlingsdelen.



Postbryggja på Herøysund i Kvinnherad.
Foto: Britt Hammer Inntveit.

50 SOSI-formatet er et filformat for utveksling av digitale geodata.

Statens vegvesen sitt sektoransvar for vegminne

Regjering og Storting har gjennom kongeleg resolusjon av 1. september 2006⁵¹ pålagt statlege sektorar å vareta eigen kulturarv: «Staten sine eigedommar skal forvaltast på ein slik måte at dei kulturhistoriske og arkitektoniske kvalitetane [...] vert tekne vare på og synleggjorde. Ansvar for dette ligg hos dei statlege eigedomsforvaltarane».

I dette ligg det at dei ulike statlege sektorane har, som eigarar, eit ansvar å forvalte eigne kulturminne og kulturmiljø på ein måte som varetek dei kulturhistoriske kvalitetane. Vidare har dei, som myndigheitsutøvar, eit ansvar for å sikre at omsynet til kulturminne og kulturmiljø vert ivareteke i sektorpolitikken.

For Statens vegvesen gjeld dette ansvarsområdet vegar og bruer, bygningar og andre vegrelaterte kulturminne. Etaten har også eit særskilt ansvar for umatrikulerte historiske vegar, som til dømes post- og kongevegar. Som del av Statens vegvesen er det Norsk vegmuseum som har det faglege ansvaret for verneplanarbeidet og etaten sine kulturminne.



Bergen kommune har angitt omsynssoner H 570 på alle postvegtraséane i KPA. Her frå Mellingen i Åsane, kan hende den mest brukte traséen av alle langs heile postvegen. Foto: Svein Harkestad.

Kven eig postvegen?

Statens vegvesen får ofte spørsmål om kven som eig postvegen. Her finst ikkje *eitt* svar. Postvegen kan ha ulike eigarar, men store delar av veggen er framleis offentleg grunn.

Matrikkelen er eit offentleg register over eigedommar i Noreg. Kvar einskild eigedom har eit unikt nummer som identifiserer eigdommen i matrikkelen. Det er lett å tru at veggen høyrer til eigdommen han går over. Men som anna eldre, offentleg veggrunn er ikkje postvegen særskilt matrikulert og har ikkje eige matrikelnummer. Matrikkelen kan difor ikkje alltid gje svar på spørsmålet om kven som eig veggen.

Det kan vere nyttig å vita kvifor gamle vegar ikkje er matrikulerte. Opphavleg vart berre skattbar eigedom ført inn i matrikkelen. Og vegar er jo ikkje-skattbar eigedom. På 1800-talet var det jamvel forbod mot å registrere vegar i grunnbøkene, det var faktisk først etter 1980 det vart registreringsplikt av veggrunn. Difor er vegar som er nedlagde som offentleg veg før 1980 sjeldan matrikulerte.

⁵¹ Fornyings- og administrasjonsdepartementet 2006: *Forvaltning av statens kulturhistoriske eigedommar : overordna føresegnar gitt i kongeleg resolusjon, med utfyllande rettleiing*



Ei av dei som kan mest om eigedomsretten til gamle, nedlagte vegar er phd-kandidat og forskar Birgitte Akerhaugen, tilsett i Statens vegvesen. Gjennom forskinga har ho vist at Vegvesenet kan bestemme over gammal veggrunn. Her saman med Geir Atle Stormbringer, tidlegare museumsdirektør ved Norsk vegmuseum og Terje Moe Gustavsen, tidlegare vegdirektør i Statens vegvesen. Foto: Håkon Aurlien, Statens vegvesen.

Nokre stader inngår delar av postvegtraseen i kommunal eller fylkeskommunal veg, men største delen av vegen er «nedlagd offentlig veg», og vert ofte vist som «privat veg» i kart. Men det betyr ikkje at den er eigd av dei som eig resten av grunnen, for det som i veglova heiter «privat veg» betyr ikkje «privat eigd». Klassifiseringa «privat veg» seier altså ingenting om eigartilhøva til vegen. Med andre ord kan det offentlege også eige privat veg. Veglova sine klassifiseringar er meint å vere eit verktøy for mellom anna å avklare krav til drift og vedlikehald i det offentlege vegnettet.

Med mindre vegen er seld eller overført til kommunar eller tilbakeført til private, noko det i så fall skal finnast vedtak og dokumentasjon på, er vegen framleis i offentlig eige. Men sjølv om det kan dokumenterast at vegen er overført på eit stykke, kan likevel ikkje den private eigedomsretten brukast på ein måte som er i strid med offentlege lover, som plan- og bygningslova, friluftsløva og kulturminneløva.

Uansett eigar, er vegen eit nasjonalt viktig kulturminne. Dette skal vere ein premiss for alle tiltak på vegen, særleg der han framleis er meir eller mindre opphavleg, eller er lite endra, utbygd eller modernisert.

Oftast er det ikkje naudsynt å avklare kven som eig ein gammal veg. Om vegen er oppfatta som eit gode som alle kan bruke, som skal vedlikehaldast til samfunnet og framtidens beste, er eigarskapen ofte av underordna relevans. Men ikkje alltid er det slik, og usemje kan oppstå. Om dette med eigarskap er viktig å få avklart, kan det vere aktuelt å krevje sak for jordskifteretten. Utgangspunktet er då at ein veg som har vore offentlig framleis er det, men at vedkommande som meiner det er feil må leggja fram bevis.

Det er mogleg å matrikulere postvegen. Ved matrikulering blir eigartilhøvet synleg på eigedomskart. Dette kan vere den einaste måten å gjere dette synleg for lekmann på. Matrikulering av postvegen vil også vere ei avklaring av eigartilhøvet for tilstøytane grunneigarar, og kan hende ein måte å hindre påføring av skadar i framtida på. Men det finst per i dag ikkje planar om å matrikulere vegen. Prosessen

med matrikulering er tungvinn og ressurskrevjande, særleg om det gjeld mange mil med veg. Men i dei tilfella der det blir gjort eit arbeid med å skaffe fram dokumentasjon for det faktiske eigarforholdet til parsellar av postvegen, bør denne overleverast til arkivering hjå kommunen si matrikkelavdeling. Å finne dokumentasjon som syner om ein historisk veg som postvegen er tilbakeført til private grunneigarar eller ikkje, er normalt eit såpass omfattande arbeid at dokumentasjonen ikkje må gå til spille. Dessutan er slik dokumentasjon av stor økonomisk verdi ved eventuell seinare matrikulering.



Postvegbru i Skånevik, Etne, som Statens vegvesen har vore med og sikra gjennom vedlikehald.
Foto: Bjørn Eikje Ramberg, Statens vegvesen.



Detalj av handtak på port langs postvegen ved Hundvin. Noko til etterfølgjing? Foto: Tine Eikehaug, Statens vegvesen.

3. Planlegging av tiltak

Gamle vegar som går ut av bruk vil over tid gro att og forfalle om dei ikkje vert haldne ved like. I dette kapitlet ser vi på korleis ein skal gå fram når ein planlegg å gjere praktisk arbeid med skjøtsel, vedlikehald, tilrettelegging eller restaurering av postvegen.



Den Stavangerske postvei nær Hetleflota i Bjørnefjorden kommune. Foto: Sigrun Wølsted, Hordaland fylkeskommune.

Plan for skjøtsel og tilrettelegging

Då postvegen var offentleg hovudveg vart han jamleg vedlikehalden. Då han vart nedlagd, forsvann det offentlege sitt ansvar for vedlikehald. Etter veglova er det då brukarane av vegen som skal stå for vedlikehaldet. Dette er ikkje alltid like enkelt eller rett fram når postvegen også er eit kulturminne. Her må vedlikehaldet skje på ein måte som tek vare på kulturminnet utan å øydeleggje det.

Postvegen er eit felles gode, og mange har interesse av at den gamle vegen vert teken vare på. Korleis ein kan gå fram og starte eit slikt arbeid kan skje på mange måtar. Skjøtsel og tilrettelegging av postvegen kan ha utspring i både private initiativ, eit vennelag eller lokale turlag som ønskjer å stelle vegen, eller gjennom kommunen og andre offentlege etatar som ønskjer å sikre kulturarven for framtida. At kommunen tek eit ansvar kan vere fornuftig, både med tanke på kva glede innbuarane har av vegen, men også at kommunen, ofte med enkel tilrettelegging, kan løfte postvegen fram som ein attraksjon som langt fleire ønskjer å oppleve. Sikkert er det at eit slikt arbeid vil ha tyding for svært mange.

For å sikre kulturminneverdiane er det viktig å ikkje forhaste seg, men lage ein god plan med faglege vurderingar av kva ein treng å gjere. Denne planen må sjølvstendig godkjennast av vernemyndigheiter og Statens vegvesen ved Norsk Vegmuseum, og eventuelt kommunen, om vegen er verna etter plan og bygningslova.

NB! Kulturminnet er premiss

Å ta vare på postvegen som eit kulturminne må vere hovudmålet og viktigaste premiss for alt skjøtels- og tilretteleggingsarbeid. Ofte er god nok pleie av postvegen at ein held den gamle vegen fri for vegetasjon ved å rydde skog og vekstar, slå gras, og sikre at vatnet renn der det skal. For å vareta kulturminnet, må ein ha som utgangspunkt å gjere så små endringar som mogleg med sjølve vegkroppen. Fysiske inngrep,



Vegen er gammal, skakk og prega av alderen, men likevel den finaste turvegen for mange. Her langs Gaulenvatnet i Lindås. Foto: Tine Eikehaug, Statens vegvesen.

som vøling av mur, påføring av ny grus, bygging av nye stikkrenner, må berre skje der det er skadar som er aktive eller særleg alvorlege, eller som hindrar framkome og bruk. At skaden er aktiv betyr at han vil verta mykje verre eller øydeleggje meir av vegen om han ikkje vert bremsa eller stansa. Om skaden ikkje er særleg alvorleg, eller verkar stabil, kan det oftast vere betre ikkje å gjere noko fysisk tiltak. Skadar er også del av historia. Men der skaden er aktiv, til dømes om ein vegmur har ramlar eller bular kraftig, eller stikkrenner har kollapsa og vatnet skapar problem for vegen, må det vurderast tiltak. Og desse må alltid skje etter antikvariske eller veghistoriske prinsipp. Dette betyr at material som blir bytt ut skal bytast med mest mogleg lik material i dimensjon og kvalitet, og at utføringa vert lik den opphavlege. Vegen si oppbygging og material er historiske dokument med spor frå tida vegen vart bygd. Å «lese» vegen er difor ein viktig del av skjøtsel og istandsetjingsarbeidet.

At kulturminnet er premiss betyr at tiltak på vegen skal skje på ein måte som tek vare på den historiske byggjemåten og materialbruken. Til dømes vil plast- og betongrøyr i kollapsa stikkrenner vere ei dårleg løysning. Det historisk riktige er å mure opp att stikkrenna med stein. Arbeid heller med å skaffe investeringar nok til å få jobben gjort ordentleg etter veghistoriske prinsipp, framfor å velje ei moderne løysing.

Nivå for tilrettelegginga

Friluftsliv, og då særleg turgåing, er den beste forma for bruk av ein gammal veg. Men kor mykje treg ein å gjere for at den skal bli ein fin turveg?

Postvegen er ein gammal veg, og gamle vegar er alltid prega av «tidas tann». Dei kan til dømes vere attgrodde, murverk kan vere noko skakt og kan hende usynleg under torva. Ein gammal veg ser også annleis ut enn då han var ny og hadde fast vedlikehald. At vegen er noko «skrukkete» er ein naturleg alderdomsprosess, og dette må vi må ha med oss når vi steller med vegen. Vi skal ikkje vere så redde for at han ser gammal ut, for det er dette som gjer han litt spesiell og annleis enn nye vegar. For brukarane, turgåarane, er det dei gamle spora som gjer vegen unik og som gjer opplevingane større. Og turgåarar flest vil fint klare seg med ein veg som ikkje er heilt tipp topp, men til dømes har ujamn overflate og grasdekke.

Det meste av vegen har i dag ei heilt anna framtoning enn han hadde på 17- og 1800-talet. Å få vegen tilbake til opphavleg standard er nærast umogleg og bør ikkje vere eit mål for tilrettelegginga. I dei fleste tilfelle vil det beste nivået vere å sikre vegen og kulturminnet slik det er i dag, og at turgåarar kan bruke han.



Turgåing er ofte beste forma for bruk av ein gammal veg, som her på strekninga over Utvikfjellet. Foto: Marit Anita Skrede, Statens vegvesen.

Mange stader har postvegen over tid gjennomgått ei utvikling og fått ein anna standard enn det han opphavleg hadde, noko ein skal ta omsyn til i tilrettelegginga. Dette er ein del av historia. Men motsett skal aldri ein gammal veg utbetrast så mykje at han vert av ein annan eller betre standard. Då vil verdifull kulturarv gå tapt.

Registrering

Som grunnlag for planlegging av tiltak bør ein starte med å registrere og dokumentere vegen. Registreringa er også viktig som dokumentasjon på situasjonen *før* ein gjer tiltak.

Det er avgjerande at ein har god kunnskap om både historia, dei fysiske kulturspora og tilstanden til den gamle vegen. Kva finst att av synlege spor etter konstruksjonen, og kva kan ein anta finst av skjulte spor? Korleis er tilstanden på dei ulike delane av vegen? Finst det skadar? Om ja, er det snakk om ein mindre skade eller er det kritisk? Korleis vil skaden utvikle seg utan tiltak? Og kva med området inntil vegen, finst det vegrelaterte element som er viktige å kjenne til? Svar på dette finn ein berre med ei fysisk registrering av vegen.



Borghild Neergaard Aarset (t.h) og Bente Kjøll Øverbø frå Statens vegvesen tilstandsregistrerer postvegen over Ørskogfjellet. Foto: Izabela A. Chlewicka, Statens vegvesen.

Registreringa må utførast på ein systematisk måte, der kvar delstrekning og kvart element vert skildra, tilstandsvurdert, fotografert, eventuelt filma, gjerne med drone for å få oversikt, og kartfesta. Det må vurderast kva grad av autentisitet ulike parti eller delar av vegen har, og om nokre delar har særleg høg opplevings- og formidlingsverdi. Kartlegginga bør òg vise kva som finst av vegrelaterte kulturminne langs vegen. Til dømes gamle kvileplassar, bruer, grustak, merkesteinar med meir. I det vidare arbeidet er det naturleg å vurdere korleis ein kan gjere desse meir synlege.



Eit jordbor er ein nyttig reiskap for å sjekke vegmur som ligg godt under torva. Foto: Izabela A. Chlewicka, Statens vegvesen.

Døme på registreringsmetode

Registrering kan utførast på fleire ulike måtar. Eit eksempel er metoden Statens vegvesen gjerne brukar. Dette er ein forenkla versjon av Norsk standard NS-3424 «Tilstandsanalyse for byggverk», berre tilpassa historiske vegar. Her vert det brukt eit skjema der ulike element langs vegen vert skildra og vurdert.

Når heile vegen er dokumentert og registrert, vert opplysningane samla i ein rapport. Som ei innleiing i registreringsrapporten kan den aktuelle vegstrekningen skildrast og settast inn i ein historisk kontekst. Her kan ein til dømes gje historiske opplysningar om vegen, hendingar som har skjedd, om eventuelle endringar og utbetringar, skildre landskapet vegen går gjennom og korleis dette har påverka byggjemåten, omtale relevante kulturminne langs vegen, med meir. Om det finst historiske bilde, kart eller illustrasjonar er det veldig fint å ha dette med.

Sjølve registreringa vert utført som ei visuell synfaring der ein systematisk dokumenterer fysiske element eller delar av vegen. Elementa kan til dømes vere konstruksjonsdelar, som kantmur, grøft, stikkrenne, vegdekke, klopp, bru, bryggjer og nausttuffer (til postbåten),



Høge vegmurar i sidebratt terreng. Foto: Izabela A. Chlewicka, Statens vegvesen.

Vegnavn: Smaltråkkvegen		Parsell (fra-til): Granelva bru - Hansagjerdet		Kommune: Vindskogen		Registrert av: Truls Nikkeland og Anita Strømjordet		Reg.dato: 1/5-2021	Revidert: 1/6 2021
Koordinatsystem: (Kjenner ikke hvilket system – koordinater hentet fra Google Maps)									
Objekt			Tilstand		Vurdering		Annet		
Obj.nr	Obj.type	Objektsbeskrivelse	VH	Tilstandsbeskrivelse	TG	Anbefalte tiltak	Foto	GPS-koordinat	Merknad
001	Rodestein	50 cm høy, 30 cm bred og 10 cm tykk skifrig stein med «Rode 5, SHKL» innhogd. På vegmur, 25 meter øst for Granelva bru.	H	Er i god stand, men småbusker vokser rundt steinen.	1	Rydde vegetasjon rundt steinen.	X	60.03558 N 5.36213 E	SHKL er trolig initialene til Svein Harald Knudsen Landstad, som levde fra 1813-1865.
002	Vegmur	5 meter lang, 0-80 cm høy. Tørrmurt av utilthogde stein. En rodestein (001) står oppå muren.	H	Muren er i god stand. Småvegetasjon vokser opp rundt muren.	1	Rydde vegetasjon rundt muren	X	60.03558 N 5.36213 E	
003	Vegmur	14 meter lang, 40-140 cm høy. Tørrmurt av utilthogde stein.	H	Midt på muren sprenger røttene til et tre ut vegmuren. Står i fare for å rase sammen.	3	Fjerne tre. Muren må trolig restaureres.	X	60.03564 N 5.36249 E	Skadeomfanget usikkert. Må vurderes av fagperson med tørrmurerkompetanse.
004	Stikkrenne	Tørrmurt stikkrenne. 40 x 40 cm bred og 4,5 meter lang. Er også steinsatt i bunnen.	VH	Begynner å tettes oppstrøms (høyre side av vegen), men ellers i god stand. Lite vann renner gjennom.	2	Fjerne torv og småvegetasjon.	X	60.03580 N 5.36290 E	
005	Grustak	Ca. 8x4 meter stort grustak inntil vegen. Større stein er lagt til side i grustaket. 5 meter øst for bekk.	V	I god stand.	0	Ingen nødvendige.	X	60.03600 N 5.36375 E	Trolig brukt da vegen ble bygd. De større steinene tyder på at det var sand til vegdekket, ikke vegfyllet man tok her.

Døme på skjema utarbeidd for registrering av historiske vegar. Kjelde Statens vegvesen.

med meir. Det kan også vere merkesteinar, kvilesteinar, grustak, smietufter og hellerar som vart nytta under vegarbeidet.

I registreringsskjemaet får kvart element eit eige nummer. Først vert elementa skildra med opplysningar av til dømes material og mål. Så vert dei vurdert. Mellom anna skal ein vurdere kva tilstand elementet har (frå Tilstandsgrad TG0-4 og TG9, sjå under).

I vurderingsdelen på skjemaet må ein forsøke å forklare kva årsaka til ein eventuell skade er. Nokre skadar har ei opplagd årsak, som at vatn renn på vegbanen fordi stikkrenna er tett. Andre skadar, som til dømes utgliding av murar, kan vere verre å forklare. Vidare må ein vurdere *konsekvensane* av skaden. Kva tyder skaden for kulturminnet? Og kva med sikkerheit, framkome og oppleving for brukarane? Ut frå dette kjem ein fram til ei *anbefaling av tiltak*.

Tiltak kan vere at det er trong for vegetasjonsrydding, at tre og vekstar sperrar opningar kring stikkrenner, eller at grøfta er atgrodd slik at vatnet renn inn på vegen. Nokre stader kan det vere at ein må halde oppsyn med skaden for å sjå om han utviklar seg. For dei alvorlegaste skadane kan tiltaket vere å restaurere ei øydelagd eller knekt stikkrenne, eller at vegmuren eller brukaret må restaurerast. Mange murar er skakke og skeive, men utgjer ingen akutt fare. Om også turgåarar kjem seg sikkert forbi, er det ikkje like naudsynt å reparere slike skader, men halde dei under oppsyn. Ein stabil skade bør kome langt ned på prioriteringslista.

Alle dei registrerte objekta skal fotograferast. Dei kan enkelt målast inn med GPS og bli teikna inn på kart.

Metoden er enkel å bruke og er eit godt verktøy for å kartlegge ein gammal veg. Om ein gjer det med digitale skjema eller papirkopiar i felt, er ofte avhengig av om digital teknologi fungerer i det aktuelle området. Notisbøker og kart er greitt å ta med seg uansett!

Det er viktig at rapporten og bakgrunns materialet vert delt med andre, til dømes kommunen og kulturminnemyndet i fylkeskommunen. Også lokale bibliotek og historielag vil ha glede av å ha materialet i sine lokalhistoriske avdelingar. Statens vegvesen ved Norsk vegmuseum er sjølv sagt også interessert i slike registreringar og er ein aktuell plass å oppbevare slikt materiale. Statens vegvesen har utarbeidd fleire slike tilstandsregistreringar som kan nyttast som eksempel for kommande prosjekt.

Tilstandsgrader

Tilstanden vert vurdert ut frå kor skada vegen er og kor stort behov det er for tiltak. Ein nyttar desse tilstandsgradane med følgjande inndelingar:

- **Tilstandsgrad 0** (TG0): Ingen behov for tiltak.
Utane synlege skadar og krev ikkje tiltak.
- **Tilstandsgrad 1** (TG1): Ordinært behov for tiltak.
Mindre skadar som enkelt kan utbetrast med vedlikehald/skjøtsel. Døme kan vere vegetasjon eller lausmasser i og kring stikkrenner og grøfter, mindre vegetasjon i murar og i vegbana. Skadar i denne kategorien treng oftast berre skjøtsel eller enkelt vedlikehald, som til dømes reinsking av vegetasjon eller fjerning av mindre tre. Tiltak som kan gjerast manuelt og av «alle».
- **Tilstandsgrad 2** (TG2): Moderate behov for tiltak.
Middels store skadar. Tiltak er naudsynt, men behovet er ikkje akutt. Det kan vere element som treng vedlikehald. Ein må vurdere om skaden vil forverrast utan tiltak, til dømes at vatn på avvege gradvis grev ut vegen fordi stikkrenner er tette eller samanraste. Dette er tiltak som hastar. Eller om det er tilstrekkeleg å halde skaden under oppsyn. Døme på det kan vere mur med «mage», men der muren likevel verkar å vere nokolunde stabil. Dette kan vente, men skaden må haldast under oppsyn.
- **Tilstandsgrad 3** (TG3): Betydelege behov for tiltak.
Store skadar som krev snarlege tiltak. Døme kan vere store sprekker i konstruksjonen, utgliding av mur og brufundament, eller rotsprenging med stor fare for utrasing av murar. Skadar med TG3 er gjerne aktive og vert raskt større. Dei trugar kulturminnet, eller hindrar ferdsel og tryggleik for brukarane. Graden blir òg brukt ved samanbrot og funksjonssvikt, der til dømes ein mur allereie har rasa ut.
- **Tilstandsgrad 4** (TG4): Tapt/fjerna.
Vegen eller objektet er heilt borte. Dette kan skuldast menneskelege inngrep eller naturforhald.



Døme på TG1. Vegen og grøftene er grodd att og treng vegetasjonsrydding! Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland, Møre og Romsdal fylkeskommune.



Døme på TG2: Setningsskadar i øvste del av mur og delar av muren er på veg til å rase. Skaden må haldast under oppsyn. Foto: Sigrun Wølstad, Hordaland fylkeskommune.



Døme på TG3: Stein nedst i steinkaret har rasa ut og konstruksjonen står i fare for å kollapse. Foto: Tine Eikehaug, Statens vegvesen.



Fotografering og kartfesting er ein viktig måte å dokumentere vegen på. Foto: Bjørn Eikje Ramberg, Statens vegvesen.

- **Tilstandsgrad 9 (TG9)** Ukjent/Ikkje undersøkt.
Eksempel er objekt som ikkje er tilgjengelege for inspeksjon, eller der registrator ikkje har kompetanse til å gjere ei vurdering (til dømes av ei bru).

Vurderinga av tilstandsgrad må sjølvstendig sjåast i samanheng med bruk av vegen. Døme på dette er at ein skade med TG2 på ein bilveg eller ei bru, er langt meir alvorleg for brukaren enn same skaden er på ein nedlagd veg som blir brukt som kulturhistorisk turveg.

Med tilstandsvurderingane får ein eit grunnlag for å lage ein tiltaksplan og ei prioriteringsliste. Skadar i kategori TG3 hastar mest, og er naturlege å prioritere. For kategori TG1 og TG2 er ofte vegetasjonsrydding eller andre enkle tiltak nok. I andre tilfeller kan det vera at ein treng å halde oppsyn med skadar som ikkje er kritiske eller alvorlege.

Mange skjulte skadar

Skadar på ein gammal veg kan vere vanskeleg å avdekke på førehand, særleg om vegen er svært attgrodd. Ein får ofte eit anna inntrykk av vegen etter ei grundig vegetasjonsrydding. Men korleis vegen faktisk er på innsida er ikkje alltid så enkelt å få rett inntrykk av. Eit lite hol i vegen kan sjå uskyldig ut, men om ein opnar opp vegen kan det vise seg å vere eit mykje større problem. Til dømes viste restaureringsarbeidet på skada delar av Kongevegen over Filefjell at skadeomfanget i enkelte tilfelle var opp mot 75 % større enn antatt då ein opna opp vegen i forhold til kva som var synleg ved overflateregistreringa. Dette var nok eit litt ekstremt tilfelle, men poenget er at det kan vere ein god del skulde skadar ein rett og slett ikkje alltid får eit godt bilete av under registreringa.

Trass i at det kan vere umogleg å få eit sikkert overblikk er det likevel viktig at det vert gjennomført ei registrering før ein går i gang med vegetasjonsrydding og anna arbeid. Etter ei grundig rydding kan ein heller oppdatere registreringa med eventuelle nye opplysningar.

Ein anna måte å forstå kva ein eventuelt ikkje kan sjå er at ein kjenner til dei opphavlege veginstruksane frå 1768 og 1794, og på den måten veit kva spor ein skal sjå etter eller anta at kan finnast. Det er også

ein føremon at ein kjenner til historia til vegen, både generelt og lokalt, og forsøker å finne ut om vegen har vorte reparert, utbetra eller lagd om.

Ei stikkstang eller eit smalt jordbor kan også vere nyttig for å finne fram til mur og stikkrenner skjulte under torva.

Historiske kjelder

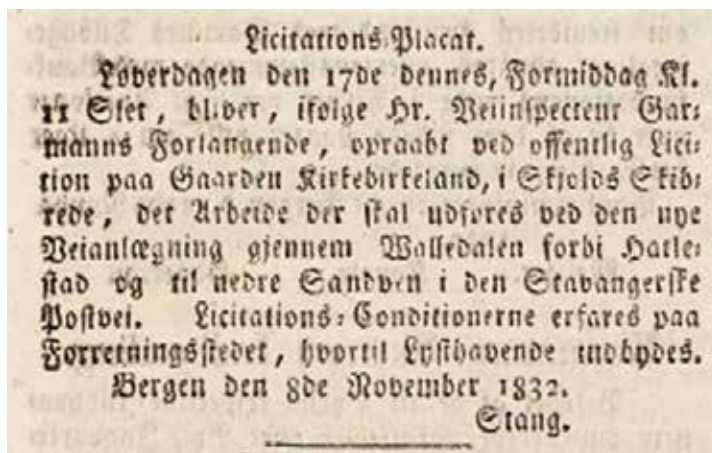
Kvar einaste strekning er unik og rommar ein liten bit med informasjon som ikkje andre strekningar kan gje. Kva er unikt med denne strekninga av vegen? Kva kan ein henta fram av historiske opplysningar?

I arkiv og bibliotek finn ein gjerne viktige kjelder som fortel om kva som har skjedd med vegen gjennom åra, og særleg må Nasjonalbiblioteket (nasjonalbiblioteket.no) nemnast – her finst ei stor mengde digitaliserte aviser, bilde, tidsskrift og bøker. Det kan vere tidkrevjande å leite etter historiske kjelder, men jo meir ein veit, jo meir forstår ein av vegen slik han er i dag. Å leite etter kjeldematerialet er som å leite etter brikkar i eit puslespel. Sjølv om ein ikkje finn alle brikkene vil også mindre fragment kunne gje viktig informasjon. Til dømes kan ein finne opplysningar om utbetringar og omleggingar, som er viktige spor etter historia til vegen.

Nokre relevante historiske kjelder til postvegen er:

- Veginstruksane
- Arkiv etter generalvegmeister (Statsarkivet)
- Gamle vegkart (til dømes Nasjonalbiblioteket og Kartverket)
- Utskiftingskart (Arkivet til Jordskifteverket, karta er digitaliserte)
- Gamle illustrasjonar (t.d. frå reiseskildringar) og maleri
- Fotoarkiv (t.d. fylkesarkiv, biletarkiv, sogelag og digitale nettsider)
- Bygdebøker og sogeskrift (Lokale bibliotek, samt digitalisert materiale i Nasjonalbiblioteket)
- Veghistorie
- Reiseskildringar
- Avisarkiv (Nasjonalbiblioteket, digitalt arkiv)
- Norgeskart med lokale stadnamn (innsamla av kommunar, ikkje alt er digitalisert)
- Munnlege kjelder – personar som sit inne med mykje kunnskap bør intervjuast
- Formannskapsprotokollar og kommunestyreprotokollar (interkommunale arkiv eller fylkesarkiv)

Ta gjerne kontakt med Statens vegvesen ved Norsk vegmuseum for tips og råd. Museet har også eige arkiv og historisk samling som kan vere nyttig.



På nasjonalbiblioteket.no kan ein mellom anna søke i gamle aviser, og den som leiter finn gjerne utlysingar som denne; eit anbod på vegarbeid langs Den Stavangerske postvei ved Kyrkjebyrkjeland i 1832.



Reiseskildringar er gode kjelder til korleis det var å reise på postvegen. Den engelske kunstnaren Robert Taylor Pritchett reiste i 1878 langs postvegen. I boka «Gamle Norge – Rambles and Scrambles in Norway», som denne illustrasjonen er frå, fortel han då han streva seg ned den stupbratte vegen frå Utvikfjellet, der knea heldt på å svikte han heilt, og så venta på skyssbåten i Utvik. Då båten kom hadde den, overraskande nok, ei stor bjørk festa i baugen! Båten la lett og smidig til kai – med postmannen om bord, som bles i hornet og hoppa i land med postveska. Treet, fekk han forklart, var ikkje til pynt, men var ei vanleg erstatning for segl i området, for over Nordfjorden kunne vindane verte så harde at båtane kantra med vanlege segl. Ein trestamme med friske, lauvfulle greinar gjorde at vinden fekk akkurat passe tak, men var likevel ei vesentleg hjelp til roaren. Sistnemnde – som han også gjer eit poeng av i boka – var ei kvinne, noko som etter hans erfaring såg ut til å vere ganske vanleg i Noreg.



Utskiftingskart er ofte detaljerte kart, og her finn ein postvegen over garden Flølo, Gloppen kommune i 1881. Slike kart er digitaliserte og kan finnast i jordskifteverket sitt kartarkiv.

Samarbeid og involvering

Tiltak på postvegen kan få verknad for mange partar, både grunneigarar inntil vegen og offentlege instansar. For å skape forståing og engasjement, er det viktig å informere og involvere relevante partar tidleg i planfasen. God dialog er viktig for eit godt resultat.

Korleis prosjekt skal gjennomførast og organiserast er avhengig av storleiken på arbeidet som skal utførast. Generelt krev små prosjekt mindre organisering og planlegging enn større prosjekt. Døme på eit mindre prosjekt kan vere ein person eller ei gruppe som ønskjer å rydde vegetasjon langs vegen. Eit større prosjekt bør skje som eit samarbeidsprosjekt mellom fleire interessentar. Det kan vere lurt å bruke litt tid på å finne ein god måte å organisere det på, og vurdere aktuelle samarbeidspartar.

Kulturminnemyndet (fylkeskommunen) og Statens vegvesen ved Norsk vegmuseum må ha eit overordna ansvar for å sikre at prosjektet vert gjennomført på ein historisk riktig måte. Arbeidet og tiltak på postvegen kan ikkje starte utan at planen er godkjend av Statens vegvesen ved Norsk vegmuseum og fylkeskommunen.



Involvering skapar engasjement. Her informerer ordførar Hallvard Oppedal i Gulen kommune om postvegen på eit folkemøte, der målet også var å informere og inspirere eit grendelag til å vere med på dugnad for å rydde vegetasjon langs postvegen.

Foto: Tine Eikehaug, Statens vegvesen.

Formidling og skilting

Mange fine strekningar av postvegen er lite kjende i dag og kan klart tole meir bruk enn dei har. God informasjon vil kunne stimulere til meir bruk. Informasjon og kunnskap skapar interesse og gjer folk nyfrikne, og vil bidra til større forståing for vegen og historia. Informasjon bidreg også til større opplevingar undervegs.

Fysisk skilting langs vegen er nyttig for å trekke turgåarar. Langs vegen kan det skiltast med både retningsskilt som visar kor vegen går, og informasjonsskilt med opplysningar om postvegen, til dømes historiske hendingar, spesielle delar av vegen, forteljingar, og ting ein kan oppleve undervegs. At

kulturarven blir løfta fram, vil både lokale og andre turvandrarar sette pris på. Skilt med kart over traseen gjer turen oversiktleg, og kan med fordel plasserast ut ved typiske startpunkt for vandringar på postvegen.



Sjarmerande treskilt sett opp på 1990-talet, men som i dag er moden for utskifting. Foto: Tine Eikehaug, Statens vegvesen.

Har ein mykje kunnskap om vegen kan det også vurderast andre informasjonstiltak, som artikkelar eller publikasjonar (til dømes brosjyrar eller bok) eller digital formidling, anten i regi av kommunen, lokale turist-sider, eller eiga web-basert nettside.

Sjå også www.postvei.no



Informasjonsskilt gjev informasjon og kan løfta opplevinga og forståinga av kulturminnet. Her frå Kongevegen over Dovrefjell. Foto: Marit Johansson, Statens vegvesen.

ÆDEN STAVANGERSKE POSTVEG

POSTVEGEN I KVINNHØRAD / THE STAVANGER POST ROAD / DER STAVANGER POSTWEG / LA VIA DE STAVANGER DE CORREOS

1 Den 13. mai 1785 var det en vellykket utveksling mellom kongen og de to stater. Det skulle gå en gang i seks år senere, da kongen og de to stater skulle erklære seg som allierte. Det var en viktig begivenhet i den norske historien, som ble kalt "Den Stavangerske Postvegen".

2 On the 13th of May, 1785, a Royal Decree was declared announcing the intention to open a postal road from Bergen to Stavanger. The post was to be sent once a week, through three coastal stations, as the shortest way to these stations in the fishing territory and other business territories in these parts of the way. It was to be delivered to all the stations in the subsequent territory in the north.

3 Durch Königlicher Erlaß vom 13. Mai 1785 wurde eine Poststrasse zwischen Bergen und Stavanger beschlossene und eingerichtet. Dieselbe sollte beschaffen sein auf dem kürzesten Wege durch die Fischerküsten, Küstengebiete, Fischereiorte und andere Handelsorte in diesen Gegenden. Dieselbe sollte ein- und zweimal wöchentlich durch die drei Küstenstationen und die anderen Poststationen in diesen Gegenden zu allen den dortigen Poststellen gebracht und abgeliefert werden.

4 El 13 de mayo de 1785 se declaró, en una real cédula del Rey, la decisión de abrir una ruta de correo entre Bergen y Stavanger. El correo sería una vez a la semana en las estaciones de la costa, según beneficiar a la pesca y a otras industrias de estas partes. El correo sería entregado a todas las estaciones de la zona en los territorios de la pesca y a otras industrias de estas partes.

POSTVEGEN
Den Stavangerske Postveg var en vellykket utveksling mellom kongen og de to stater. Det skulle gå en gang i seks år senere, da kongen og de to stater skulle erklære seg som allierte. Det var en viktig begivenhet i den norske historien, som ble kalt "Den Stavangerske Postvegen".

POSTVEGEN
On the 13th of May, 1785, a Royal Decree was declared announcing the intention to open a postal road from Bergen to Stavanger. The post was to be sent once a week, through three coastal stations, as the shortest way to these stations in the fishing territory and other business territories in these parts of the way. It was to be delivered to all the stations in the subsequent territory in the north.

POSTVEGEN
Durch Königlicher Erlaß vom 13. Mai 1785 wurde eine Poststrasse zwischen Bergen und Stavanger beschlossene und eingerichtet. Dieselbe sollte beschaffen sein auf dem kürzesten Wege durch die Fischerküsten, Küstengebiete, Fischereiorte und andere Handelsorte in diesen Gegenden. Dieselbe sollte ein- und zweimal wöchentlich durch die drei Küstenstationen und die anderen Poststationen in diesen Gegenden zu allen den dortigen Poststellen gebracht und abgeliefert werden.

POSTVEGEN
El 13 de mayo de 1785 se declaró, en una real cédula del Rey, la decisión de abrir una ruta de correo entre Bergen y Stavanger. El correo sería una vez a la semana en las estaciones de la costa, según beneficiar a la pesca y a otras industrias de estas partes. El correo sería entregado a todas las estaciones de la zona en los territorios de la pesca y a otras industrias de estas partes.

Skilt utarbeidd av Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen på 1990-talet. Det er også laga for Den Trondhjemske postvei.



Døme på skilt til postvegen etter mal frå Merkehandboka, her utarbeidd av A2G, Bergen. Foto: A2G.



«Kan vi hjelpe med å sette ut skilt»? Denne dugnadsgjengen i Bergen sette ut nye skilt langs vegen dei ofte brukar. Foto: Audun Olsen.

Nytt skilt langs postvegen i Lindås. Foto: Tine Eikehaug, Statens vegvesen.

Skiltmalar og logo

Det er ønskeleg med ein einskapleg profil på skilt langs postvegen. For retningsskilt og namneskilt anbefaler vi bruk av malar frå Merkehandboka, sjå <https://www.merkehandboka.no/>

Det er også laga mal for informasjonstavler som kan lastast ned frå www.postvei.no

Det finst også ein logo for postvegen, utarbeidd i 2021, som kan brukast i alle prosjekt som har med postvegen å gjere, på informasjonsskilt, trykksaker og nettsider. Denne kan lastast ned på www.postvei.no



Den Trondhjemske postvei

Logo for postvegen, utarbeida som del av prosjektet *Ein bit av historia* som kan brukast i alle prosjekt som har med postvegen å gjere, på informasjonsskilt, trykksaker og nettsider.

Økonomi

Før ein går i gang med det praktiske arbeidet må ein vere sikker på at det er mogleg å gjennomføre det. Har ein ikkje nok ressursar til å gjere ein kulturhistorisk god jobb, eller ei antikvarisk restaurering, er det oftast betre å ikkje gjere tiltak enn å gå på akkord med kulturminneverdiane. Det må også takast høgde for at det kan dukke opp fleire «skjulte skadar» undervegs i skjøtels- og restaureringsarbeidet.

Det er mange stader å søke tilskot til restaureringsprosjekt. Til dømes kan ein søke hjå kommunar (spele-midlar), fylkeskommunar, Sparebankstiftelsen og Gjensidigestiftelsen og Kulturminnefondet med fleire.

4. Skjøtsel og restaurering – ei generell rettleiing



Restaureringsarbeid på ei av postvegbruene i Markane i Stryn i 1982. Foto: Fjordingen.

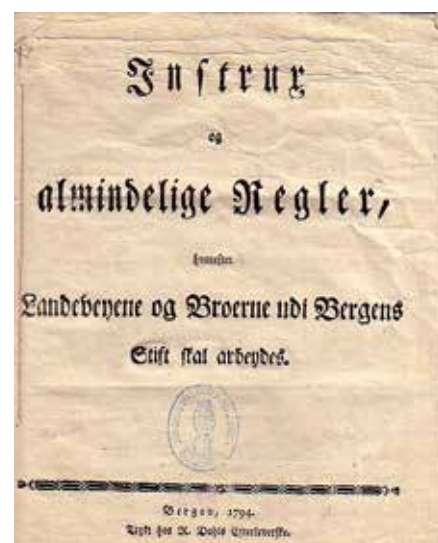
Statens vegvesen har gjennom mange år vore ansvarleg for fleire restaureringsprosjekt knytte til historiske vegar og bruer i Noreg, og mange av prinsippa og råda i dette kapittelet byggjer på erfaringar frå desse. Kongevegen over Filefjell er eit av desse restaureringsprosjekta som jamvel vann Vakre vegars pris i 2015 og Europa Nostra sin kulturminnepris 2017. Eit av hovudmåla for prosjektet var at restaureringa skulle så langt det var mogleg utførast etter generalvegmeister Christopher Hammer sin instruks frå 1794.⁵² Hammer var ansvarleg for bygginga av Kongevegen i Bergen stift. Også store delar av Den Stavangerske og Trondhjemske postveg er bygd etter same instruks.

Restaurering av Kongevegen over Dovrefjell er eit anna prosjekt som i skrivande stund vert gjennomført. Her vert restaureringsprosjekta utført i samsvar etter instruksane frå brørne Georg Anton Krogh og Nicolai Frederik Krogh, som var generalvegmeistrar for kvar sin del av landet.⁵³

Veginstruksane som rettleiarar for arbeidet

Veginstruksane til generalvegmeistrane Hammer og Krogh er gode rettleiarar for arbeidet med postvegen, særleg der vegen framleis er opphavleg og ikkje er oppgradert og utbetra. For oppgraderte strekningar med moderne standard er det ikkje naturleg at 1700-tals instruksen er rettleiande for istandsettingsprosjekt.

Instruksane gjev og forståing for korleis vegen er bygd. Samstundes gjev ikkje instruksen svar på alt, og somme stader vart ikkje alle krava i instruksen innfridde. Her spela landskapet og topografien ei stor rolle. Tilhøvet mellom teori og praksis må undersøkast for kvar enkelt strekning.



Første side av generalvegmeister Christopher J. Hammer sin instruks frå 1794.

⁵² Hammer 1794

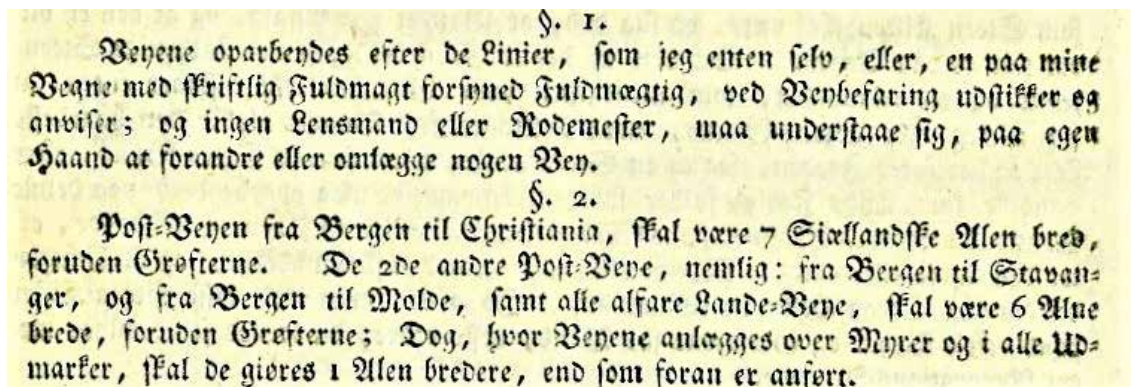
⁵³ Krogh 1768. Georg Daniel Krogh sin instruks for det sønnafjelske vart utgjeven året før, i 1767. For postvegen er det Nikolai Krogh si instruks som gjeld.

Instrux og almindelige Regler hvorefter Landevejene og Broerne udi Bergens Stift skal arbejdes (Hammer 1794) er nok den veginstruksen som har størst relevans for postvegen som i dag ligg i Vestland og Rogaland fylke. Innhaldet i instruksen var kjent og brukt fleire år før han vart utgjeven skriftleg, for i kopiboka til generalvegmeister Hammer er det fleire eksempel på at dei same reglane, anten munnleg eller skriftleg, tidlegare vart lista opp til lensmennene og veginspektørane, som leia vegarbeidet.

Nickolai Frederick Krogh sin veginstruks frå 1768⁵⁴ har relevans for strekninga mellom Trondheim og Molde, som vart oppretta vel 30 år før resten av postvegen langs kysten, samt strekninga mellom Molde og Ørskogfjellet, der grensa mellom Bergen og Trondhjems stift låg.

Begge instruksane finn du transkriberte versjonar av bak, som vedlegg.

Andre kjelder som kan ha verdi er Georg Daniel Barth Johnson si bok *Haandbog for Veiofficianter* frå 1838.⁵⁵ Boka gjev eit bilete av kva som var dei beste metodane for veg- og brubygging i Noreg i åra kring 1840, medan postvegen framleis var hovudvegen. Med myndigheitene som pådrivarar var vegfaget på den tida i ferd med å ta steget inn i ei langt større profesjonalisering og modernisering. Ikkje minst gjaldt dette å byggje vegane sterkare enn tidlegare og med langt fleire profesjonaliserte arbeidarar. I Johnsen si bok kan ein likevel få med seg verdifull kunnskap om tenkemåten, og sjå både likskap og ulikskap til instruksane til Krogh og Hammer.



Paragraf ein og to i Instrux og almindelige Regler hvorefter Landevejene og Broerne udi Bergens Stift skal arbejdes (Hammer 1794).

Prinsipp for arbeid med postvegen

Som ein hovudregel for fysiske tiltak på postvegen skal mest mogleg av kulturminnet takast vare på. Det er betre å vedlikehalde og reparere enn å skifte ut og byggje nytt. Vurder difor alltid om tiltaket er naudsynt!

Hugs at før fysisk arbeid vert sett i gang skal kulturminnemyndet i fylkeskommunen og Statens vegvesen ved Norsk Vegmuseum ha godkjent planane!

54 Krogh 1768. Kundgjørelse General-Veimester Embedet Nordenfjelds vedkommende Nicolai Friderich Krogh. Deres Kongelige Majestæts til Danmark og Norge etc. bestalter Capitaine af Dragonerne og allernaadigst beskikket General Vejmester udi Trondhjems og Bergens Stifter. *Gjør vittelig*: At mig er tilkommen Hans Kongelige Majestæts allernaadigste Befaling, dat. Chritiansborgs Slot den 22de Januarii 1768, hvorved jeg allernaadigst anbefales, at lade samtlige Veje, Broer, Miile-Steene og øvrig Vejene vedkommende Nordenfjelds sætte udi god og forsvarlig Stand, saa hastig som det med den største Fliid er mueligt, alt i Kraft af en medfulgt Kongel. Allernaadigst Instruction.

55 Denne er opphavleg skriven med gotiske bokstaver og finst på Nasjonalbiblioteket, men finst i ein omsett utgåve med latinske bokstavar utgjeve av Hans Seland 2013.

Generelle prinsipp for skjøtsels- og restaureringsarbeid på postvegen	
1	Postvegen er eit nasjonalt viktig kulturminne. Alle tiltak skal skje på postvegen sine premissar.
2	Dersom det skal gjerast fysisk arbeid på vegen skal kulturminnemyndet i fylkeskommunen og Statens vegvesen ved Norsk Vegmuseum ha godkjent planane.
3	Gjer så lite som mogleg med vegen. Målet er å stoppa vidare forfall.
4	Ta vare på mest mogleg av det opphavlege. Ved reperasjon skal det nyttast materiale, utforming og arbeidsmetode i tråd med det opphavlege. Søk alltid råd hjå fagfolk.
5	Dokumentér vegen både før, under og etter arbeidet.
6	Vegetasjon i vegen, sidemurane og i grøftene bør fjernast. Det kan gjerne vekse gras på vegen, men graset må haldast nede.
7	Hald vegen fri for vatn som kan skade vegen. Lei vatnet bort frå vegen.
8	Med mindre vegen er utbetra i nyere tid har han lita bereevne og toler ikkje tunge maskiner utan å ta skade. Lette, beltegåande maskiner kan vurderast.
9	Tørrmuring skal gjerast av kvalifiserte handverkarar.
10	Evaluer arbeidet undervegs. Stopp arbeidet dersom du er i tvil om ønskt resultat vert oppnådd.

Kompetansekrav og kunnskap

Alle som gjer tiltak på postvegen bør ha ein viss kunnskap om vegen, byggjemåten, materialbruk og historia som høyrer til. Då det fysiske kulturminnet er premiss for arbeidet, er det viktig at dei som skal arbeide med det forstå kva det inneber.

Når det gjeld praktisk arbeid på vegen kan ein dele det inn i enkle oppgåver som folk flest kan vere med å gjere, og oppgåver som krev spesialisert fag- og handverkskompetanse.



Medlemmar i Os turlag i full sving med å rydde vekk vegetasjon på postvegen på Bergstø i Bjørnafjorden kommune. Denne type dugnad eignar seg godt på postvegen, men hugs å ha rett verneutstyr under arbeid med motorsag (her manglar det hjelm og vernebriller). Foto: Kjetil Osablod Grønvig/Midsida.

Enkle, manuelle oppgåver dei fleste kan gjere

Enkel vegetasjonsrydding, som å klippe og slå vegetasjon, som gras, kratt, busker og små tre, kan dei fleste gjere utan formelle krav til kompetanse. Det same gjeld reinsking av tette grøfter og stikkrenner, der dette kan gjerast manuelt. Også utsetting av skilt kan vere ei oppgåve dei fleste kan ta del i.

Hugs at ein kan gjere mykje godt arbeid på postvegen med enkle reiskap som spade, rake, trillebår, greinsaks og motorsag. For bruk av motorsag og liknande, må sertifisering sjølvsagt vere i orden.

Og hogst av store tre bør overlatast til erfarne og profesjonelle utøvarar. Bruk av lett gravemaskin eller traktor i arbeidet må godkjennast av Statens vegvesen ved Norsk vegmuseum og kulturminnemynde hjå fylkeskommunen. Det må vurderast om vegen toler trykket utan å ta skade.

Restaureringsarbeid krev spesialkompetanse

All restaurering av konstruksjonar som murverk, stikkrenner, bryggjer og kaier, bruer og andre fysiske delar av vegen skal gjerast av fagfolk og i samråd med Statens vegvesen ved Norsk vegmuseum og kulturminnemynde hjå fylkeskommunen.

Historiske handverksteknikkar er ein viktig del av kulturminnet, og i tradisjonell tørrmuring er fagkunnskap om både materiale, dimensjonar, rett type verktøy og ikkje minst utforming. I dette ligg også evne til å sjå loale variasjonar. Murarbeid, både på vegmurar, stikkrenner eller anna, må difor berre utførast av handverkarar med kunnskap og erfaring frå historisk tørrmuring. Tørrmurar må i stor grad leggjast og formast manuelt. Maskinmura mur ser annleis ut enn dei gamle, noko som klart reduserer kulturminneverdien.

Det er forskjell på ein vegmur frå 1700-talet og vegmur bygd ca. 1850. Også geografiske variasjonar finst. Vedkommande tørrmurar må kunne «lese» historia og spora i vegmurane og forsøke å få restaureringa så likt som det gamle som mogleg.

Der det skal gjerast arbeid på murar er det ei fordel at vegen kan tole ei lett gravemaskin som kan hjelpe til med steinarbeidet. Men somme stader kan ein ikkje nytte maskiner i arbeidet fordi det kan gjere stor og uboteleg skade på vegen.

Handverkarar som tek seg av andre konstruksjonsdelar, som gjerde og grunder, bør òg kjenne til tidstypiske byggjemåtar.



Det er forskjell på vegmurar. Vegmuren frå 1840-talet (øvt) har meir rette skift og avlange heller, medan vegmuren frå kring 1800 har ujamne skift og lite tilhogd stein. Små nyansar, men likevel synlege. Foto: Izabela A. Chlewicka, Statens vegvesen.



Kor er vegen? Her trengs det rydding for å finne han att! Foto: Izabela A. Chlewicka, Statens vegvesen.

Vegetasjonsrydding

Den kanskje største, naturlege trugselen for postvegen er at naturen mange stader tek over og at vegen gror att. Attgroing er naturlegvis noko ein må ta kontroll over for å hindre at vegen går tapt, og ofte det første ein bør gå i gang med.

Vegetasjonsrydding er i dei fleste tilfelle det enklaste ein kan gjere for å få fram att ein gammal veg. Effekten kan vere stor og til glede for mange, og arbeidet kan gjerast utan å skade vegminnet.

Vegetasjonsryddinga må få fram vegen med full vegbreidde og grøfter. Veggrøftene er del av vegen og ryddast på lik linje med resten av vegen. Kor langt ut frå grøftene det er naturleg å ta kan vurderast, men gjerne eit par meter. Det kan også vurderast å rydde fram utsiktspunkt og andre kulturminne i landskapet inntil vegen.

Attgroing av kulturlandskapet og påverknad på postvegen

I vår tid, med både klimaendringar og endringar i jordbruket, skjer det ei storstilt attgroing av eldre kulturlandskap. Dette påverkar også gamle vegar som ofte ligg i slike område. Eit av resultata er at landskapet hevar seg etter kvart som lauv og vekstar tilfører bakken stadig nye lag med organisk masse. For postvegen betyr det at vegen vert meir og meir dekkja og gøymd under dei mange laga, somme stader opptil fleire titals centimeter. Ein måte å bremse dette på er å ta ned kratt og lauvskog som står nær postvegen. Då hindrer ein at nye lag med lauv legg seg oppå og blir omdanna til endå meir jord.

Sjekk om det finst verdifull artar

Vegkantens spesielle flora kan ha ein like høg verneverdi som den gamle ferdsselsåra. Før ein startar med vegetasjonsrydding må ein forsikre seg om at det ikkje finst raudlisteartar eller anna verdifull flora nær vegen som ein kan skade. Dette er enkelt å sjekke på nett i Artsdatabanken.⁵⁶ Her kan alle sjekke i kart kva som er registrert i det aktuelle området. I Artsdatabanken finn ein også planter som er svartelista, og uønska framande artar som ikkje må spreia. Om du er usikker kan kommunen eller Miljøavdelinga til Statsforvaltaren svare på spørsmål om dette. Det same gjeld spørsmål knytt til landskapsvern- og naturvernområde. Her kan ein ikkje rydde vegetasjon utan løyve frå rett mynde.

Langs gamle vegar finn ein gjerne såkalla kulturplanter – ein flora av planteartar som er der nettopp på grunn av vegen. Dyra som vart drifta beita også langs vegen, og til saman resulterte dette i ei samansetjinga av artar langs vegkanten meir lik den ein finn i det historiske kulturlandskapet,⁵⁷ og delvis annleis enn landskapet ikring vegen.

Rydding av kratt og småvegetasjon

Småvekster og gras kan klippast med grasklyppar eller beitepussar som ikkje skadar underlaget. Om dette skal gjerast ein gong kvart år eller eit par gongar i sesongen kan det vere greit å investere i ein god krattklyppar, gjerne med belte som ikkje lagar spor i vegen.

Rydding av litt kraftigare vekstar, som buskar, lyng og kratt, gjer ein best med ryddesag, motorsag, saks, ryddekniv og liknande. Det er viktig å kappe vekstane så langt ned mot bakken som mogleg, ikkje minst for å unngå snublefeller for dei som går tur. Om det er mykje krattvekst kan ein krattklippar eller liten beitepussar vere nyttig. Denne er mest nyttig på stader der det er nokolunde flatt og steinfritt. Problemvekstar som hundekjeks, bregnar, bringebær, brennesle og lyssiv kan ein forsøke å verta kvitt med å slå ned to-tre gonger i veksts sesongen for å tyne rotsystemet. Det er også viktig å fjerne problemlantar før dei set frø.

All biomassen som vert slått må fjernast og leggjast godt utanfor vegen. Ver også obs på kvar det vert lagt med tanke på gjødsling og pleie av landskapet ikring.

Om det er verdifulle artar langs vegen som ein vil ta vare på, må ein passe på at dei har fått frøa seg før ein klipper dei. Dersom vegen ligg i naturvernområde kan det vere spesielle krav og restriksjonar knytt til vegetasjonen.

Hogst av tre

Tre som veks i vegen, grøftene eller i kanten av grøftene, er generelt sett øydeleggjande for vegen og må bort. Store tre kan rotvelte og øydeleggje vegen. Samstundes kan også tre fungere som støtte for eit skjørt murverk.

Generelt må ein ikkje nytte tunge hogst-maskiner på postvegen, til det er vegkroppen for skjør. Mest skånsamt er det at hogsten skjer manuelt med motorsag eller anna eigna utstyr.



Manuell hogst må til, som her i Nordgulen. Dei store trea vart henta ut med maskin som tok seg sidevegs inn i terrenget, for å unngå å køyre på postvegen. Foto: Marit Anita Skrede, Statens vegvesen.

⁵⁶ <https://artsdatabanken.no>

⁵⁷ Auestad & Steine 2000

Trea må kuttast så langt ned mot bakken som mogleg, både med tanke på å få dei bort frå kulturminnet, og for at dei ikkje vert snublefeller for turgåarar. Under fellinga må ein vere merksam på dei gamle tørrmurane og la trea falle slik at murane og vegen ikkje vert skada.

Det er naturleg at det vert rydda skog også eit stykke ut frå vegen og grøftearealet. Kor langt ut må vurderast frå stad til stad, alt etter kva type skog det er og kor tett trea står. Men nokre meter bør vurderast. Om vegen går gjennom tett skog bør det vurderast om det er mogleg å opne einskilde punkt for å få utsyn og kontakt med landskapet ikring. Ei rett hogstgate blir lett noko kjedeleg å gå gjennom. Motsett kan det vere lurt å spare eit og anna tre for å unngå at vegen ser ut som ein hogstgate.

Viktig:

- Hogst av store tre bør overlatast til kvalifiserte utøvarar, medan mindre småskog kan takast ut av dei fleste, til dømes som eit dugnadsarbeid.
- Hugs at skog utanfor vegen høyrer til grunneigarane og ein må gjere avtaler med dei før uttak. For tre som står på sjølve postvegen kan det vere lurt å finne løysingar der tilgrensande grunneigarar får desse.
- Det må òg avtalast med grunneigarane om dei ønskjer å få trea frakta ut der dette er mogleg, eller kva som kan vere ein aktuell lagringsplass langs vegen.
- Om styresmaktene har godkjent at vegen toler lette maskiner må køyring kun skje medan det er frost eller når bakken er tørr.
- Det må aldri brukast store skogsmaskiner på postvegen!

Det er bra å få skog vekk frå vegen. Men det er ei lita hake ved det. Når trea eller skogen forsvinn, vert det meir lys på bakken, noko som snart medfører ei oppblomstring av småvegetasjon. Denne typen vegetasjon må seinare haldast nede gjennom fast klipp og slått.



Kva gjer ein med denne gigantiske grana som står inntil postvegen ved torvmyrene på Hundvin i Lindås? Ho er heile 30 meter høg og vel 3,5 meter i omkrins, truleg med ein imponerande alder av minst 150 år. Ho har også si historie. Leif Arne Aas og Arnfinn Ansok frå Statens vegvesen viser den enorme storleiken på treet. Kjell Henning ØInes, grunneigar langs postvegen, er kan hende sjette generasjon som har opplevd gigantgrana her ved torvmyrane. Ein gang vil grana falle ned, men inntil vidare får ho stå med røtene godt forankra inn i vegen. Foto: Tine Eikehaug, Statens vegvesen.



Hogstavfall må ikkje leggjast inntil vegen som her, men helst samlast i haugar eit stykke unna.
Foto: Marit Anita Skrede, Statens vegvesen.

Hogstavfall

Det vert fort store mengder avfall (greiner, kvist og kvast) under hogstarbeid, og det er viktig å ha ein plan for kva som skal skje med dette før arbeidet startar. Kva løysing som er best må ein finne fram til i samråd med grunneigar eller kommunen. Til dømes – skal hogsten verta liggande att i marka eller skal det fraktast ut? I så fall – korleis er det mogleg å frakte det ut utan å gjere skade på vegen? Er det mogleg å bruke andre vegar eller sidevegar for å unngå køyring på postvegen? Kan ein nytte taubane? Helikopter? Om postvegen er einaste vegen, må køyring berre skje på frosen mark, og med lette, beltegåande køyretøy. Dette må vere avklart med Statens vegvesen og kulturminnemyndet i fylkeskommunen forkant.

Å frakte hogstavfall kan vere tidkrevjande og dyrt, og er ofte ikkje tilrådeleg om postvegen er einaste veg ut av området. Då er det kan hende betre å la hogstavfallet bli i området. Finn ein stad eit godt stykke bort frå postvegen og grøftearealet, helst i haugar på ein plass som ikkje er skjemmaende for kultminnet eller landskapet, eller i vegen for grunneigar. Pass på at avfallet ikkje skapar problem for vatn og drenering.

Hogstavfall som ligg att i naturen vil over tid fungerer som ein kompost som frigjer store mengder plantenæringsstoff og tilfører ei kraftig nitrogengjødsling til jorda. Noko som igjen kan føre til ein eksplosiv framvekst av vekstar som ein kanskje ikkje ønskjer i kulturlandskapet. Det er likevel betre å leggje det i haugar enn å strø det ut over eit større område. Ved å samle det i haugar vert gjødslinga meir konsentrert på ein plass.

Ein måte å unngå problemet med nitrogengjødslinga på, er å brenne hogstavfallet på staden. Brenning kan berre skje om ein har sikre forhold til å brenne i, og etter løyve frå grunneigar og kommunen. Frå 15. april til 15. september er det ikkje tillate med open eld i eller i nærleiken av skog. Brenning må difor skje i vinterhalvåret. Brannplassen må veljast med omhug for landskapet, og eit stykke frå vegen. Brenning bør ikkje skje nær tre, slik at dei vert skada av varmen, og heller ikkje på stader med eit torv- og moselag der det kan oppstå jordbrann. Tenk også på vinden, som kan spreie elden nokså fort og langt.



Postvegen langs Fannestrandaalléen i Molde, ein av dei lengste alléane langs offentlig veg. Fotograf Wilse, 1906, Nasjonalbiblioteket.

Tre som del av veganlegget

Dei eldste alléane i Noreg er knytte til herregardar og større landeigedomar, men frå slutten av 1700-talet er det også kjent alléar langs offentlege vegar. Den 12 kilometer lange Fannestrandaalléen langs postvegen aust for Molde var blant dei lengste alléane i landet. Den var eit av byens karakteristiske landemerke.⁵⁸ Også i Bergen var det alléar langs hovudvegane ut av byen, som langs Kalfarveien – postvegen sørover. Den første generalvegmeisteren som ivra for alléar langs norske hovudvegane var Georg Anthon Krogh, bror til Nickolai Krogh. I ein instruks datert 1767 gjev han retningslinjer for behandling av tre langs vegane. Til dømes burde tre langs skogkledd vegstrekningar verte stelte slik at dei fekk ein «alléverknad», og i eit ope landskap burde det verte planta tre. «Thi om vinteren og i Mørcke er saadant meget nyttig for at finde den rette vej», skriv han. Men det var ikkje berre praktisk omsyn som låg bak tanken, men også at treplanting var til «Zirat», eller pryd, for vegen.⁵⁹

På slutten av 1700-talet var kystlandskapet på Vestlandet temmeleg skogfattig, og planting av tre langs vegen kunne både pryde og løfte inntrykket av han. Å plante tre var, den gang som i dag, ei form for utsmykking. I Nordhordland er det historier om at det vart planta rekker med lerketre langs postvegen. Framleis finn ein lerk langs vegen somme stader, jamvel på rekke. Trea er ein del av vegens historie og må reknast som del av veganlegget og kulturmiljøet.

Generalvegmeister Christopher Hammer kjem i 1794 med ei kraftig åtvaring om bot og straff for hærverk på tre langs vegane i Bergen stift, dette gjeld sjølvstundt også postvegen: «Og da kaade ondskapsfulde Mennesker, som oftest ruinerer og ødelægger de Træer, som ere plantede langs Vyene, saavel som Broer og deres Rækværker, Gjærder, Grinde, Miile- eller Rode-Stolper, saa vorder saadanne letsindige mennesker, paa det strængeste advarede og erindret, at de ville entholde sig fra deslige Uforskammenheder; thi ellers kand de sikkerlig vente, at vorde straffede, i Følge den Kongelige Placat at 30te Junii 1786, nemlig: Er det militair Person, som begaaer sliq Uorden, straffes han med Krum-Liggen, Cachot, eller passere Spids Rødderne igiennem 300 Mand. Er det derimod Civile, da mulcteres

⁵⁸ Magne Brun 2012: 82

⁵⁹ Geir Paulsrud 2012, attgjewe hjå Magne Brun 2012.

fra 2 til 20 Rixdaler, eller og ansees som for Vold og Herværk efter Loven, alt i Forhold til Forbrydelsens Størrelse. Børn som ere under 15 Aar, straffes derfor med Riis, og deres Forældre betale Skaden».⁶⁰

Verdifulle tre

Tre kan ha stor økologisk verdi og vere viktig som del av eit eldre kulturlandskap. Gamle tre kan vere leveområde for sjeldne artar av sopp, lav, mose og insekt. Verdifulle tre som eik, ask, alm, lind, med fleire finn ein ofte knytt til eldre jordbrukslandskap. I eldre kulturlandskap kan ein også finne styvingstre. Slike eldre tre kan gje store opplevingskvalitetar til vegen. Kan hende har treet stått der gjennom store delar av vegen si historie, noko som kan bidra til å visualisere alder og gje store opplevingsverdiar for brukarane. Difor er det viktig å spare tre som har ei historie eller utgjør ein estetisk verdi i landskapet.



Til pryd for vegen: tre har også ein estetisk verdi i landskapet. Her frå Steine ved Sløvåg. Foto: Jan Adriansen, Statens vegvesen.



Ei stor furu langs postvegen ved Kjøs i Nordfjord fanga fotografen sin merksemd. Foto: Knud Knudsen, 1885. Universitetsbiblioteket i Bergen.

Røter og stubbar i vegen

Røter kan være øydeleggjande for vegen, og vil over tid sprengje i stykker murverk. Det finst fleire døme der røtene har skada vegen så mykje at han må restaurerast.

Generelt er det likevel betre å la røter stå att inne i vegen framfor å fjerne dei. Å fjerne røter inneber ofte så store tiltak at vegen vert påført endå større skadar og dermed får redusert kulturminneverdi. Ein må tenke nøye gjennom moglegheitene før ein eventuelt kjem fram til denne løysinga.

Ein og anna trestubbe som står i vegen er kanskje til å leve med, men om det er snakk om mange stubbar kan det å frese dei ned vere ei god løysing for både vegen og for brukarane. Men eit slikt arbeid krev bruk av maskin, så det må vurderast om vegen i det aktuelle området toler dette utan å ta skade. I så fall må det vere ein lett, beltegåande maskin, og arbeidet må utførast på tørr eller frosen mark.



Stubbar i vegen etter hogst. Alle desse vart frest ned i ettertid.
Foto: Tine Eikehaug, Statens vegvesen.



Fresing av stubbar i postvegen. I midten er stubbane freste heilt ned, til høgre er flisa raka bort. Denne vert lagt i haugar utanfor vegen og dekkta til med mold. Til jobben er det brukt ein lett gravemaskin på 1.9 tonn med belte og med stubbefres på. Foto: Jarle Halsvik.

Rotskot

Stubbar og røter til lauvtre held fram med å leve etter at treet er hogd, og sett nye skot som snart vert til store mengder kratt. Dette kan reduserast noko om ein tek ut trea om sommaren (forsommar til ettersommar) når lauvet er utsprunge. Ein kan også ringbarke tre slik at både tre og rot tørkar ut og døy, men dette krev ein langtidshorisont då prosessen tek vel tre år. Ein annan måte er å kappe trea så langt nede som mogleg og deretter, ved hjelp at spett, leggje jord mellom borken og stammen.

Bruk av plantevernmiddel, som Roundup, kan vere eit godt alternativ for å hindre stubbe- og rotskot. Stubbebehandling må gjerast rett etter at treet er sagt ned, helst innan 6 timar. Mest skånsamt for naturen ikring er det om stubben vert smurt eller pensla direkte med plantevernmiddel, og det ikkje vert sprøytta ut i terrenget! Men før dette skjer må ein vite om det er lov å bruke plantevernmiddel i det aktuelle området. Dette er miljøgifter som er skadelege for naturen, og som er omdiskuterte. Ta difor kontakt med kommunen på førehand.

Skogbruk og kulturminne

Skogbruk er ein trugsel for mange kulturminne som ligg i utmark. For å unngå at tunge skogsmaskiner, nye skogsvegar og markbrøyting gjer skade eller øydelegg verdifulle kulturminne har skogeigar ansvar for å skaffe oversikt over kjende kulturminne på eigen eigedom.

*Levende Skog*⁶¹ er ein nasjonal standard for eit berekraftig norsk skogbruk, der eit av måla er at skogbruket skal ta vare på verdifulle kulturminne og kulturlandskap, sjå Kravpunkt 13: *Kravpunktet skal sikre at det tas hensyn til kulturminner og mindre kulturmarker i skoglandskapet. Krav og regler: I tillegg til å ta vare på automatisk fredete kulturminner, skal det også tas hensyn til andre verdifulle kulturminner. (...) Det er skogeiers ansvar å gjøre seg kjent med hva som er registrert av kulturminner i skogen og ta hensyn ved hogst og skogbehandling. Et godt hjelpemiddel er å sørge for riktig markering av kjente kulturminner og kulturmiljøer i skogbruksplanen.*



Postvegen i eit skogsfelt, der uttak kan gjere stor skade på vegen om han vert brukt som anleggsveg. Foto: Marit Anita Skrede, Statens vegvesen.

Skogbrukets kursinstitutt har også ein kursserie, AKTIVT SKOGBRUK, der tema om kulturminne og skogbruk inngår. Sjå også temablad Skogkurs resymé nr 7: *Skogbruk og kulturminneforvaltning*.⁶²
<https://www.skogkurs.no/userfiles/files/Diverse/Resyme/07.pdf>

Vatn skal renne bort frå vegen!

Utan vedlikehald vil naturleg nok stikkrenner og grøfter gro att og bli tette, med det resultat at vatnet finn nye vegar. Dette kan vere svært øydeleggjande for ein gammal veg. Difor er det viktig å sikre at vatnet renn der det skal, og at det vert leda bort frå vegen! Å sørge for at grøftene og stikkrennene er opne og heile, og fungerer som dei er meint, er blant dei viktigaste oppgåvene om ein skal klare å ta vare på ein gammal veg.

Grøfter

Attgrodde grøfter eit vanleg problem langs postvegen. Tett vegetasjon i grøfta hindrar vatnet å renne dit det skal og fører til dårleg gjennomstrøyming og til slutt stopp, med det resultat at vatnet finn ein ny veg. Der dette er eit problem bør grøftene gravast forsiktig opp.

Opphavleg var grøftene spadde med handemakt. Etter generalvegmeister Christopher Hammer sin instruks skulle sidegrøftene langs vegen vere om lag ein meter breie i normalt lende, og to meter om vegen gjekk over myr. Tilsyn med grøfter ei av dei vanlegaste og viktigaste oppgåvene kvart år for dei som utførte vedlikehaldet.

Grøftereinsk kan vere ein tung jobb. Jord og torv må gravast opp av grøftene, og tre og buskar må fjernast. Det beste er å gjere dette manuelt for å unngå skadar på kulturminnet. Men å gjere dette på «gamlemåten» er ein tung og vanskeleg jobb, særleg om grøftene er veldig attgrodde. Nokre ganger er det naudsynt å utføre jobben med maskin. I så fall må maskinen vere lett, og maskinføraren må vere veldig observant på kvar vegkantar og vegmurar er. Det er lett å sneie borti vegmuren om den er usynlege under torva. For å sikre at den ikkje vert skada, kan ein på førehand merke han, til dømes med pinnar. Ein usynleg vegmur finn ein lettast med bruk av eit jordbor.

61 http://www.levendeskog.no/levendeskog/vedlegg/08Levende_Skog_standard_Bokmaal.pdf

62 <https://www.skogkurs.no/userfiles/files/Diverse/Resyme/07.pdf>



Tette grøfter og vatn som renn feil. Foto: Izabela A. Chlewicka, Statens vegvesen.

Om ein grev grøfta med maskin, vert profilen ofte annleis enn når ein grev for hand. Grøfter spadde for hand vert oftast V-forma i botn. Om det berre vert brukt maskin, vert resultatet lett ein rundt botn, noko som ikkje er historisk riktig.

Gravemaskin med hydraulisk tiltskuffe er å anbefale for å kunne styre skuffa riktig. Forma på skuffa er også av stor tyding for å få best form på grøfta, og slik sett er grøfteskuff best. Arbeidet må heile tida evaluerast, og om ein skadar vegen må det stansast og gjerast annleis. Og ein må aldri gjere dette når vegen er blaut og fuktig, berre når det er tørt eller lett frost.

Det er også viktig å passe på at overflatevatnet renn frå vegen og ned i grøfta. Har vegen fått høge torvkantar, kan desse forsiktig skjerast ned slik at vatnet renn bort. Men om torva sit fast, kan dette vere vanskeleg å gjere utan å skade vegen. Ei enklare, meir mellombels løysing er å lage små renner gjennom torvkantane for å leie vatnet gjennom.



Grøftegraving med lita beltegående maskin. Denne vegstrekninga var svært attgrodd og skadd, og etter at skog og kratt vart fjerna, blei grøftene forsiktig grave fram att, heile tida med fokus på å ikkje vere borti vegmurane under torva. Massane frå grøfta er delvis lagde i vegen, og vil etter kort tid bli eit fint grønt dekke. Foto: Jarle Halsvik.

Stikkrenner

Stikkrenner, eller kisteveiter, er «vassrøyr» bygde av tørrmur. Krogh kallar dette i 1768 «Vann-Afledning-Broe»⁶³ som skal steinsetjast i lik djupne som grøfta, men at dei også kan «tømres af Stokker». Sistnemnde er truleg ein svært gammal byggjemåte og kan minne om kavlebruer. Tømmeret skulle leggjast i 3 lag. Først med eit botnlag som låg like djupt som grøfta, og oppå det stokkar på tvers, slik at vatnet kunne renne fritt gjennom. Til slutt stokkar tett i tett på toppen, som eit dekke. Slike stikkrenner finn ein nok få spor av i dag. I siste del av 1700-talet vart steinsette stikkrenner det vanlegaste, noko som er eit krav i instruksjonen til Hammer.⁶⁴

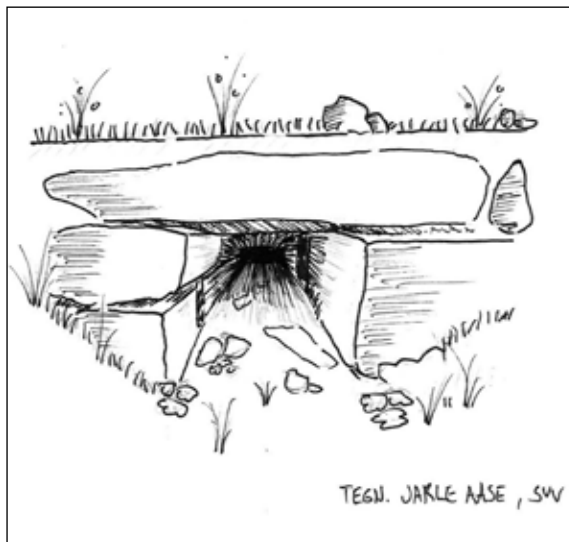
På gamle vegar er i regelen få stikkrenner i heilt perfekt stand. Dei kan vere attgrodde, påverka av røter, ha lettare setningsskadar eller forskyvingar, eller om vegen er hardt brukt kan dei vere knekt eller heilt kollapsa. Det siste ser ein gjerne på strekningar der det er køyrt med tunge køyretøy. Skadane dei er påført er oftast at topphellene (lokhellene) er knekte av trykket, eller at vangane inni stikkrenna har falle saman. Ofte vil denne type skadar visast som dumpar i vegen. Men stikkrennene kan også ha teke skade om grunnen er dårleg eller har endra seg gjennom åra.

Eit vanleg problem med stikkrenner er at opningane med åra er tetta av eit tjukt lag med torv og gras. Dette kan ein forsiktig fjerne for at vatnet skal renna fritt att. Det er viktig at stikkrenna regelmessig vert reinska ved inn- og utlaupet, elles vil vegetasjon og avfall lett kunne samle seg og stoppe vatnet.

Øydelagde stikkrenner som er kollapsa og skapar problem med vatn skal reparerast og tørrmurast på nytt. Dårleg økonomi er ikkje god nok grunn for å bruke moderne røyr som plast- eller betongrøyr. Det er framandelement i ein historisk veg som postvegen. Om det skulle oppstå ei hending eller akutt krise, kan plast- eller betongrøyr brukast, men berre som ei mellombels naudløysing. Ein må i slike høve ha ein plan for å sikre ei varig løysing med ny, tørrmura stikkrenne innan kort tid.



Reinsking av utlaupet på ei stikkrenne kan ein gjere med ein spade. Foto: Tine Eikehaug, Statens vegvesen.



Kisteveit eller stikkrenne av tørrmur. Teikning Jarle Aase, Statens vegvesen.

63 Krogh 1768: sjå regel nr. 2.

64 Hammer 1794: sjå § 3.

Å restaurere ei stikkrenne kan vere enklare enn ein trur, avhengig av kor djupt ho ligg og om alle steinane framleis finst att inni. Etter at stikkrenna er opna, ser ein lett kva som er problemet og kan vurdere kva tiltak som må gjerast. Kan hende trengst det berre ei ny topphelle. Eventuelt må vangane settast på plass att. Men ved større kollapsar må heile stikkrenna murast på nytt. Oftast kan ein enkelt nytte oppatt mange av steinane som alt ligg i stikkrenna frå før av, og eventuelt erstatte dei som er knekte og øydelagde med nye. Å grave fram att stikkrenna og sette steinane på plass, bør gjerast av personar med ein viss kunnskap om tradisjonell tørrmuring.



Ei heilt tett og usynleg stikkrenne (t.v.) som vart opna og steinane lagde på plass. Til slutt vart også same topplaget lagt tilbake. Foto: Sigmund Bødal, Statens vegvesen.



Ei litt større stikkrenne restaurert etter prinsippet om å bruke opp att steinane som opphavleg låg i stikkrenna. Knekte heller vart bytta ut, og dei kollapsa kantane vart lødd opp og lagt på plass. Til dette arbeidet vart det brukt fagfolk med tørrmuringskompetanse. Foto: Tine Eikehaug, Statens vegvesen.

Når stikkrenna vert graven fram, kan det vere lurt å leggje topplaget, som vert spadd av, til side, for så å leggje det på plass att etter reparasjonen. På den måten unngår ein for store opne sår og endringar i vegbana.



Her er det valt raske løysningar som ikkje høyrer heime i ein historisk veg som postvegen, både plastrøyr og knuste massar. Plastrøyr har ikkje lang levetid, vert fort tette, og må skiftast ut. For å ivareta den historiske vegen burde den opphavlege stikkrenna ha vore reparert. Foto: Marit Anita Skrede, Statens vegvesen.

Etter instruksen til Hammer skal det også vere flate steinar i botnen av stikkrenna, men erfaringa så langt er at dette ikkje alltid er gjort. Dette må undersøkast for kvar enkelt stikkrenne. Er det ikkje stein i botnen frå før bør heller ikkje stikkrenna få det no.

Vegdekke

Opphavleg hadde postvegen eit vegdekke av grus, ofte iblanda jord, sand, leire, aur, alt etter kva lokale massar som var på staden eller i nærleiken av vegen. Etter veginstruksen til generalvegmeister Hammer skulle dekket vere «fuldkommen fast», og det skulle ikkje stikke steinar opp frå underlaget⁶⁵. Vegdekket skulle også leggjast slik at vegen var høgast midt på, med krumming, for å få vatnet til å renne ned i grøftene.

Å spa fram og frakte grus og andre massar til vegvedlikehaldet var tungt arbeid. Difor henta ein dette frå sand- og morenehaugar som låg nærast mogleg. Spora etter slike haugar eller groper kan ein finna langs heile vegen, om ein leitar. I dag er desse grusgropene verdifulle kulturminne og del av vegens historie, og bør, om mogleg, få liggje urørte.

Tilsyn med vegdekket og eventuelt påfyll av ny grus her og der, var ein del av det årlege vedlikehaldet bøndene utførte.

Ny grus – eller ikkje?

På urørte strekningar av postvegen er han gjerne gras- eller torvdekka i dag. Så, kva gjer ein? Skal ein leggje ny grus på vegen, eller la han vere grøn?

Det finst fordelar og ulemper med både å behalde grasdekket og det å gruse vegen på nytt. Om det skal tilførast nye massar er det viktig at det ikkje vert påført framande massar som ikkje naturleg høyrer

⁶⁵ Sjå § 6 i Hammer sin instruks.



Scenario frå Kongevegen over Filefjell. Skulle ein behalde dagens situasjon, eller gruse vegen oppatt? Illustrasjonar laga av landskapsarkitekt Margit Vinjerui Christenson til masteroppgåva (2012) om tilrettelegging av gamle vegar.

heime på vegen eller i området. Maskinknuste massar høyrer ikkje heime på ein historisk veg, sjølv om desse gjerne ville ha lege meir stabilt. Skal ein leggje ny grus på, bør det optimalt sett brukast naturgrus med stor bindeevne henta frå nærområde langs vegen. Grusen bør vera blanda med lokale næringsfattige jordmassar slik at massane bind godt. Grusen bør vere høgast midt på vegen slik at vatnet renn av. Slike tiltak må vurderast nøye og i samråd med fylkeskommunen og Statens vegvesen ved Norsk vegmuseum.

Det er sterke argument mot å gruse ein gammal veg på nytt. Transport av tunge lass med grus inn på postvegen vil kunne gjere uboteleg skade på kulturminnet om vegen har lita bereevne, og er ikkje tilrådeleg. Grus er heller ikkje ein stabil masse, men vert lett påverka, til dømes av nedbør. Ved kraftig regn vil massane lett renne av og leggje seg ned i grøftene der dei skapar problem for dreneringa. Slik sett vil grus krevje meir og oftare vedlikehald enn eit grønt dekke. Å leggje ny grus vil også påføre den gamle vegen eit framandelement og svekke den historiske opplevinga. Ein grusa veg ser ikkje gammal ut, men minner om ein ny, moderne skogsveg. Tilførte massar vil også lett kunne innføre nye planteartar.



Knust grus høyrer ikkje heime på ein historisk veg som postvegen. Her er det også lagt duk under som kjem fram i dagen. Foto: Bjørn Christian Grassdal, Statens vegvesen.

Det finst likevel døme der grus kan vere tilrådeleg, til dømes der det er høl i vegen eller at dekket er vaska bort eller manglar. Å gruse lengre parti må vurderast nøye, ikkje minst med tanke på korleis det påverkar kulturminneverdiane.

Om vegen har eit grønt dekke av gras og torv er det, ikkje minst av omsyn til kulturminnet, best å behalde det slik. Sjølv sagt er dette langt frå slik vegen såg ut då han var i ordinær bruk. Men eit dekke av gras og torv fungerer meir enn godt nok om brukargruppa er turgåarar. Det er betre å vandre på mjukt grasdekke enn på harde grusvegar. Torvdekke gjev lettare ei kjensle av å gå på ein historisk veg.

Revegetering

Må vegdekket fjernast i samband med restaureringsarbeidet, til dømes om ei stikkrenne skal reparerast, er det lurt å ta vare på torva, for så å leggje det tilbake att når arbeidet er utført. Frø, sporar og plantedelar vil snart spire frå dette topplaget, og på sikt vil det gje ein naturleg overgang til resten av vegen. Resultatet er også eit meir heilskapleg preg på vegen.

Nokre gonger finst det ikkje nok tilgjengeleg masse til nytt gras- og torvdekke, til dømes fordi vegen har rasa ut. Det vert då anbefalt å bruke ei blanding av lokale massar, som grus blanda med litt aur eller næringsfattige jordmassar frå nærområdet. Dermed får ein fortare tilbake vegetasjonslaget på vegen. Ein må vere merksam og unngå ureine massar med frø og spirer frå framande og uønska plantar.



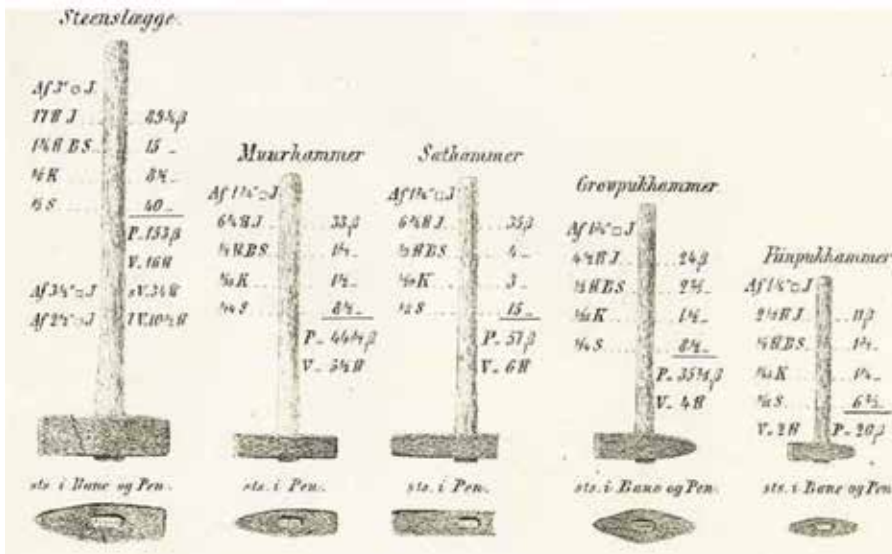
Grønt dekke på ei strekning i Jølster.
Foto: Marit Anita Skrede, Statens vegvesen.

Høl i vegbana

Høl i vegbana må tettast eller reparerast. Dette kan gjerast mellombels ved å leggje ei helle eller ein planke over slik at ingen tråkkar nedi og skadar seg. Vidare må ein forsøke å avdekke årsaka til at det har danna seg høl. Dersom det er utglidingar i vegmuren som gjev sprekkar, må ein vurdere om muren må reparerast eller stabiliserast (sjå meir under avsnittet om vegmurar). Høl kan også kome om ei av topphellene i ei stikkrenne eller ei bru har knekt, eller om dreneringa svikter og vatnet har trengt seg inn i vegen og vaska ut massane. I så fall må dreneringsproblemet rettast. Om skaden vert vurdert å vere stabil kan ein fylle att hølet, til dømes med småstein, gjerne pakka med grus.



Høl i vegen på ei bru kan sjå uskyldig ut, men betyr ofte at det er setningsskadar i konstruksjonen.
Foto: Silje Drevdal, Statens vegvesen.



Vanlege reiskapar for hogging av stein. Teikning av A. F. Bergh, 1858.



Gjenskaping av kantmur langs ei strekning der muren var graven bort. Foto: Tine Eikehaug, Statens vegvesen.

Vegmurar

Restaurering av murar krev handverkarar som kan dei gamle teknikkane med å tørrmure.

Vegmur kan vere både kantmur som definerer vegbreidda og hald massane på plass, eller støttemur som byggjer vegen opp i ujamt og sidebratt terreng.

Alt murverk på postvegen er opphavleg i tørrmur, som betyr at den er bygd av naturstein utan binding. Steinane er lagt slik at dei verkar saman og gjev muren stabilitet gjennom å leggje dei på ein bestemt måte, til dømes med forband og tverrband. Tverrband er stein som ligg «på tvers» slik at han lagar bindingar innover. Forband fordelar vekt (last) og vert ofte lagt slik at om ein har to steinar attmed einannen, vert steinen over lagt slik at han ligg midt over kontaktpunktet mellom dei under. Ein røynd murar vil vurdere eigenskapane til steinane før dei vert brukte, og sjå om dei passar enten lagt i forband eller tverrband, eller passar best som del av ein eventuell bakmur.⁶⁶

⁶⁶ Haakon Aaase 2018: upublisert manus til lærebok om tørrmuring, laga på bestilling frå Statens vegvesen.

Då vegen blei bygd var det ingen normalar for tørrmuring. Tørrmuring var eit arbeid tufta på tradisjon og utført av dei lokale bøndene på pliktarbeid. Erfaringa deira var sjølvstekt ulik. Utover på 1800-talet vart vegbygginga og tørrmuringa meir og meir spesialisert og profesjonalsert. Det er difor stor forskjell på ein vegmur frå 1700-talet og ein frå etter midten av 1800-talet.

I prinsippet vart tørrmuringa utført nokolunde likt og med om lag same type reiskap, men likevel finst det store ulikskapar i vegmurane frå stad til stad. Murane er full av små, men lokale variasjonar, alt etter kunnskapen til bøndene, og ikkje minst etter kor god stein dei hadde til å mure med. All steinen som er brukt i postvegen vart henta lokalt, og er berre i liten grad tilhagd eller forma, eller tukta, som ein murar vil seia. Kvaliteten på byggjesteinen varierer mykje etter geologiske tilhøve. Ikkje alle hadde tilgang på god og solid stein, men måtte nøye seg med det som var i nærleiken av byggjeplassen. Då gjaldt det å ha eit godt «steinauge» og likevel klare å leggje muren slik at han vart stabil. Slike lokale detaljar bør ein forsøke å få med seg og attskape om ein mur skal restaurerast.



Tørrmurar Berit Bruvik restaurerer mur i postvegen ved Våge i Lindås 2017. Foto: Tine Eikehaug, Statens vegvesen.

Ikkje alle murar i postvegen er frå 1700-talet. Det finst både yngre omleggingar, reparasjonar og utbetringar. Murane frå dei ulike tidsperiodane vil vere ulike og må også handsamast ulikt.

I dag er ofte større delar av vegmurane usynlege og dekkja av eit tjukt lag med vegetasjon. Mange er difor ikkje klar over at det faktisk er kantmurar eller støttemurar eit stykke under torva.

Skadar på muren

Skadar på muren kan til dømes vere at han sig, har fått «mage» eller bular, eller i verste fall står i fare for å rase ut. Ein mur kan gjennom åra verte påverka frå fleire hald, som til dømes frå rørsler og endringar i terrenget, frå røter som sprengjer seg inn i muren, og vatn som finn nye vegar og grev og sprengjer, eller skapar rørsle under frost.

Mur som sig og har fått «mage», må haldast under oppsyn. Ofte kan skaden vere stabil over lang tid, slik at det ikkje er sikkert det er naudsynt eller prekært å gjere noko med han. Men om det er fare for større skade og ytterlegare rørsle, må muren sikrast eller eventuelt murast på nytt.



Rekonstruert mur ved Drægebø, Sunnfjord kommune. Her er alle steinane av ulike storleik og fasong og utan rette kantar, noko som gjev ei ganske grov utforming, slik resten av muren langs vatnet har. Foto: Tine Eikehaug, Statens vegvesen.

Restaurering av mur

Ved restaurering av tørrmur bør målet vere at det originale uttrykket skal oppretthaldast. Dette krev innsikt i korleis den gamle muren var bygd. Det er difor viktig å undersøke og sette seg inn i korleis originalmuren er utforma og kva type stein og dimensjon som er brukt før arbeidet tek til. Det kan vere ei god hjelp å fotografere muren før han vert plukka ned og merke seg korleis steinen i kantmuren ligg.

Ved nedplukking av den gamle muren bør steinen som ligg ytst i muren sorterast for seg, og brukast oppatt og leggjast i front av muren på nytt. Slik kan ein behalde uttrykket best. Om muren er heilt borte må ein lære av andre parti med mur i nærleiken.

Om det er bruk for tilleggsstein bør den vere av same type, storleik og farge som steinen i den opphavlege muren for ikkje å gje eit framandt preg. Moderne, tilhogde steinar frå steinindustrien høyrer ikkje heime i ein historisk veg som postvegen og skal ikkje brukast.

Bruer

Noko av det aller mest karakteristiske for postvegen er dei mange flotte steinbruene. Steinbruene var ei nyvinning på slutten av 1700-talet, men vart snart dominerande som brutype gjennom det skogfattige kystlandskapet.

Allereie i 1788 vart dei to første steinbruene bygde i Gulen. Opphavleg skulle bruene i Nordgulen byggjast på tradisjonelt vis med trebjelkar og tredekke, men brubyggjarane tok sjansen og oppførte dei i stein med tørrmura brukar i elva og steinheller mellom. Bruene imponerte, og entreprenørane fekk mykje skryt for arbeidet, og blei endåtil tildelt ein ærefull pris av Det Nyttige Selskap for å ha klart å byggje dei av berre stein⁶⁷. Framleis kan ein oppleve dei to prisgjevne steinbruene i Nordgulen frå 1788!



Trangane bru i Nordgulen var ei av dei første bruene oppførte av berre stein, i 1788. Eine brukaret vart restaurert i 2019. Foto: Silje Drevdal, Statens vegvesen.

Steinbruene var langt meir haldbare enn trebruene, som ikkje hadde særleg lang levetid, kanskje berre 10–15 år. Steinbruene kravde også mykje mindre vedlikehald, og sjølv om dei var dyrare å byggje, var dei på sikt langt billigare enn trebruene. Særleg ivra generalvegmeister Hammer for steinbru, og i tida etter 1800 vart dei fleste bruene langs postvegen oppførte av stein.

⁶⁷ Avisa Bergen Adressecontours Efterretninger meddelte at Ole Thorsen og Ole Henriksen Nordgulen hadde motteke pris for arbeidet oktober same året.



Restaurering av eit landkar på Gaulen bru i Lindås vart utført utan bruk av maskiner. Brua er frå 1790-åra og elles i god stand. Foto: Tine Eikehaug, Statens vegvesen.



Ikkje særleg heldig restaurering. Her er det brukt både større stein med anna farge og form enn opphavleg mur har. Ny mur er også meir stabla enn mura og manglar bindingar. Foto: Statens vegvesen.



Drægebø bru frå 1808 etter restaurering. Foto: Marit Anita Skrede, Statens vegvesen.



Horndøla bru, Volda kommune. Brua vart bygd mellom 1810 og 1813. Foto: Marit Anita Skrede, Statens vegvesen.

Brubygging inngjekk ikkje som del av pliktarbeidet til bøndene, men vart utført som betalte oppdrag. Arbeidet vart utlyst som eit anbod, ein «licitasjon», og den som gav best tilbod eller pris fekk jobben.

Grunnen til dette var enkel nok: Brubygging var ei langt større oppgåve enn ein kunne klare å få utført gjennom pliktarbeidet. Dessutan trong ein kyndige folk til arbeidet. Bruene vart difor utan tvil langt betre bygde enn resten av vegen. Mellom anna brukte ein meir tilhogde og rette steinar, som gav eit tettare murliv. Bruene var også mykje meir utsette for naturkreftene og konsekvensane var langt større om dei vart øydelagde. På store bruprojekt måtte det gjerne brukast minerarar for å skaffe nok stein til landkar. Minerarar var folk med fagkompetanse på å sprengje stein og hadde ofte bakgrunn frå gruvedrift. At oppdraget med brubygging ikkje vart betalt før brua var ferdig og godkjend av styresmaktene gjorde nok også sitt til at entreprenøren ikkje juksa med arbeidet.

Å reparere dei historiske bruene langs postvegen er ei oppgåve som krev spesiell ekspertise og kunnskap. Her må ein nytte kompetansen til rett fagfolk, både for å få det teknisk riktig, og for å kjenne att og sikre dei historiske spora.

Veg som ligg over myr

Det finst fleire strekningar av postvegen som går gjennom myrområde. Myr kunne vere god grunn for ein veg, men då måtte ein bruke kavlebruer som underlag. Dette er ein kjent metode frå langt tilbake i tid. Ei kavlebru- eller veg er bygd av runde eller kløyvde stokkar lagd tett inntil kvarandre, vanlegvis på

tvers av vegen. Stokkane fordelte belastninga frå dei som brukte vegen og forhindra at dei søkk ned i myra. Myr er eit vått, surt og oksygenfattig miljø, der trevirke rottnar svært sakte og kan halde i mange år. Til dømes er det gjort funn av kavleveggar frå mellomalderen der stokkane har vore like heile og fine. Kavlebru vart også nytta som underlag for anna materiale, til dømes sand, grus, jord eller aur, for å byggje vegen opp og få slett og fast vegbane.



Avdekking av gammel kavlebru i Trøndelag. Ukjent fotograf.



Over Ørskogfjellet går postvegen gjennom myrområde. Foto: Statens vegvesen.

Mykje tyder på at kavlebruer også vart brukt på postvegen. I eit myrområde i Gaular dukka det i 2020 fram restar etter treplankar då ei stikkrenne på ei strekning som låg i myr vart opna, og det heiter seg at steinbrua på Søfteland i Bjørnefjorden visstnok står på kavlar. I Krogh sin instruks (1768) er det omtalt at det kan brukast tre som underlag for å gjere grunnen fast.⁶⁸ Myr er ikkje omtala i Hammer sin instruks

68 Krih 1768: sjå regel 2

(1794), men i Georg D.B. Johnsen handbok for vegoffiserar frå 1839 er det omtalt og skildra korleis ein skal handtere veganlegg over myr. Johnsen skriv jamvel at myr kan vere ein god grunn for veganlegg og viser måtar å rekne ut styrken på myr.⁶⁹

Mange stader der postvegen går over myr har myra vakse så mykje at vegen er lite synleg. Resultatet er at vegen er blaut og sørpete. Slike våte strekningar er ikkje greitt å bruke for turgåarar. Då kan det vere aktuelt å leggja ein ny, enkel sti utanom det våte området. Alternativt kan det byggjast enkle klopper eller likande på dei våtaste plassane. Ein kan også laga ein lett og smal plankeveg eller kavlebru over myra. Av omsyn til naturen bør ein ikkje bruke material som er satt inn med giftige stoff.

Eit større og meir omfattande tiltak er å drenere sideområdet eller grøfta, slik at vegen kan tørkast ut og bli liggande der den opphavleg låg. Massane frå grøfta kan då vere med å byggje opp vegen. Dette vart utført på ein del av postvegen i Gaular i Sunnfjord kommune i 2020. Så langt ser det ut som dette har fungert bra.



Frå postvegen gjennom myra ved Tunvald i Sunnfjord kommune, der grøftene vart greve opp att. Alt året etter var vegen tørr og fast. Noko av massane frå grøfta vart også lagt inn på vegen for å byggje han meir opp i terrenget; nett slik det vart gjort då vegen vart bygd. Foto Marit Anita Skrede, Statens vegvesen.

Bryggjer og naust

Strekninga mellom Bergen og Trondheim var på nesten 70 mil, der 15 av dei gjekk med båt over fjordar og innsjøar. Også sørover mellom Bergen og Stavanger var det lange fjordstrekningar. Båtar, båtstøer, vorrar, bryggjer og naust var viktige delar av vegen.

Båtstø var den enklaste typen landingsplass, der opptrekksplassen var rydda for stein og tilrettelagd slik at ein lett kunne dra opp båten. Ofte har slike båtstøer ein vorr, eller steinrekke, ut i sjøen til å gå på og til å skydde båten for uver.

Som del av postveganlegget finn ein også solide og lange, tørrmura bryggjer – gjerne med trappetrinn ytst. Bryggjer med trappetrinn gjorde transporten ut til båten enklare i høve til det skiftande tidevatnet. På bryggjene kunne ein trille kjerrer og last heilt fram til båten. Bryggjene var gjerne bygd som ein kassemur av nokså store, solide steinar fylt med mengder av mindre stein inni. På toppen låg flate, tunge steinheller som ikkje flytta seg når sjøen slo inn.

Atmed bryggja finn ein gjerne eit naust for postbåten, oftast bygd av tørrmur som sjølve bryggja. Desse er viktige kulturminne og høyrer til veganlegget.

⁶⁹ Hans Seland 2013: 60-62.



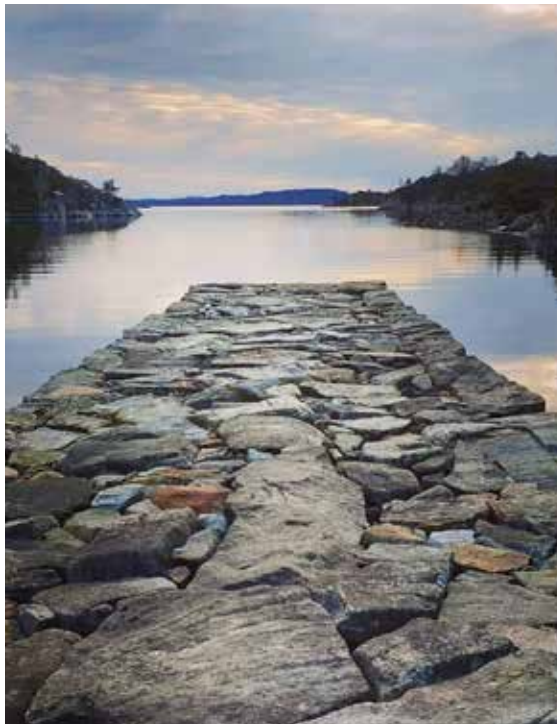
Restaurering av bryggja i Postvågen, Gulen, i 2019. Trappa i front av kaia og ein del av fyllmassane i toppen var vaska bort gjennom åra. Hellene vart henta opp frå sjøen og lagde på plass att. Foto: Marit Anita Skrede.



Postbryggja ved Fonnebostsjøen, Alver kommune. Foto: Tine Eikehaug, Statens vegvesen.



Naustet til postbåten (midten) ved Amdam i Ålesund kommune skal vere bygd på 1700-tallet. Mange stader langs kysten eller området der dei var bygde, som Strandebarmar, Oselvar, Lindåsbåt, Sunnfjordbåt, Nordfjordbåt, Sunnmørsbåt, Romsdalsbåt, med fleire.



Postbryggja ved Postvågen i Gulen vart restaurert i 2019. Her vart steinar henta opp frå sjøen og lagt på plass att. Foto: Statens vegvesen.

Også båten var ein del av ferdselsåra. Typane som vart brukte var opne, spisse trebåtar, med både ein, to eller tre par årer. Båtane kunne vere noko ulike alt etter kor dei var bygde. Båttypane hadde ofte namn etter staden eller området der dei var bygde, som Strandebarmar, Oselvar, Lindåsbåt, Sunnfjordbåt, Nordfjordbåt, Sunnmørsbåt, Romsdalsbåt, med fleire.

Storleiken på båtane, og om det var fleire par årer og mann til å ro, var nok avhengig av både kor lang fjordkryssinga var og kor mykje folk og last som var vanleg å frakte. Der dei kunne, brukte dei nok segl. Men kastevindar i fleire av fjordane kunne vere både krevjande og farlege og lett å få båtar med segl til å kandre.



Grinder skulle helst vere sjølvluukkande. Her frå Breimsvatnet, 1872. Foto: Knud Knudsen. Spesialsamlingene, UiB.

Gjerde og grinder

På stader med dyr var det sjølvsgagt gjerde og grinder langs vegen. Gjerda kunne vere bygd både av tre og stein, alt etter kva som var vanleg og kva gardbrukaren hadde av materiale. Gjerda var sette opp utanfor grøftearealet.

Også i dag kan det vere trong for gjerde og grinder langs postvegen. Dei bør så langt som råd byggjast av naturmateriale, som stein og tre. Gjerdeplikta fell på den einskilde gardbrukaren, som må vurdere sitt behov. Kan hende er det mogleg for gardbrukaren å få økonomisk tilskot frå kommunen om det vert ekstra utgifter til gjerde som passar inn i kulturlandskapet eller som er meir tidsriktige til postvegen?

Det er viktig at gjerdet blir sett opp utanfor grøftene, og ikkje skapar problem for dreneringa.

Grinder må vere enkle å bruke, også for turgåarar, gjerne med ein sjølvluukkande mekanisme. Sjølvluukkande mekanismar var ikkje uvanleg på grinder då postvegen var i bruk. I veginstruksen frå 1794 er det skildra korleis grinder skulle byggjast og korleis låsemekanismen skulle vere. Ved oppsetting av ny grind kan det vere ein ide å gjere dette etter Hammer sin instruks.



Fint tilpassa grind langs postvegen ved Ølfernes, Kvinnherad. Foto: Anne K. Aaseth.



Rodemerke i stein i Hellesylt (til venstre). Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland, Møre og Romsdal fylkeskommune.

Rodemerke i stein i Nordgulen (til høgre). Foto: Tine Eikehaug, Statens vegvesen.



Rodemerke i tre langs Fannestranda i Molde. Slike skal ha vore vanlege i dette området. Foto: frå ca. 1880 av Axel Lindahl.



Stiftssteinen på Ørskogfjellet, på grensa mellom tidlegare Bergen stift og Trondhjems stift. Foto: Tine Eikehaug, Statens vegvesen.

Stolpar og merkesteinar langs vegen

Langs postvegen var det også sett opp skilt. Det kunne vere mileskilt, rodeskilt og vegvisarskilt. Mileskilt vart oppført langs fleire av konge- og postvegane alt frå slutten av 1700-talet, somme av dei alt på 1600-talet. Om dette vart gjennomført fullt ut langs kystpostvegen, veit vi ikkje. Etter veglova av 1824 vart mileskilt lovfesta, og dette vart truleg meir vanleg etter den tid. Pælane skulle markere heile og halve mil langs vegen, og dei som synte heile mil skulle også ha opplysningar om kor mange mil det var att til byen, til dømes til Bergen eller Trondheim.

Rodene skulle tydeleg merkast langs vegen. Dette var for å vise kven som var ansvarleg for vedlikehaldet og markere grenser mellom dei ulike rodene. Slike skilt var nok oftast av tre eller stolpar med rodenummer innskore eller malt på. Men også steinar var brukt, og er naturleg nok dei vi har flest att av i dag.

Etter veglova av 1824 skulle det først opp vegvisarskilt på stader der hovudvegar møttest. Vegvisarstolpar skulle tydeleg vise kvar dei ulike vegane førte hen.

Diverre finst det få, eller ingen, trestolpar att, men med eit vake blick kan ein gjerne finne fundament til dei. Steinskilt eller merkesteinar finst det nokre få stader, til dømes ved stiftsgrensene.

Andre vegrelaterte kulturminne

Langs vegen ligg det gjerne kulturminne knytt til postvegen. Dette kan til dømes vere spor etter steinuttak, innhogde merke i fjell, anleggsmier, hestedrikkekar, grustak, kvilesteinar, liksteinar, steingjerde, og liknande. Dette er viktige kulturminne som må takast vare på og som må få liggje i fred på sin opphavlege plass. Slike kulturminne er del av det historiske veganlegget og viktige historieforteljande element. Men ofte finn ein også andre typar kulturminne tett langs veg, til dømes torvhus, uthus, stikkvegar og stiar, og stolpeføtter etter den første telegraflinja, med meir. Dette kan vere kulturminne som ligg der nettopp på grunn av vegen.

Er kulturminne langs vegen utsette for gjengroing bør dei forsiktig ryddast fram, så dei vert synlege att.



Fin kvilebenk inntil vegen i Jølster. Foto: Marit Anita Skrede, Statens vegvesen.



Over fjellparti der snøen la seg om vinteren vart gjerne vegen merka stakar, som her over Ljøfjellet i Stranda. I dag finn ein gjerne stolpeføtene att, men ikkje stakane. Foto: Anne-Martha Åkernes Sæter.

Stadnamn og historier

Immaterielle kulturminne som stadnamn, eller stader det har skjedd spesielle hendingar eller det finst forteljingar om, er viktige kjelder til historia om postvegen. Namnet *Brubakken* er nærast sjølvforklarande, medan *Handrebrekko* på Hettlehovda viser til bakken med rekkverk, *hand-re*. Namnet *Klyva* ved Sjøfteland viser til ei bratt bakke som er tung å kome seg opp, eit namn som gjerne kan vere eldre og vise at det har gått veg her også før postvegen kom. Nemningane *kleiv*, *klyv* og *brekke* viser til bratte bakker. Ofte knytt til eit stadnamn som geografisk fortel kva brekke det gjeld. Til dømes Ljøbrekka, Galtekleivane og Raudsteinkleivane.

For å sikra trygg posttransport brukte myndighetene dei hardaste straffemetodane på postrøvarar, som å avrette dei på staden for overfallet, På *Steglet* nær Hatvik vart postmannen rana med påfølgjande dødsstraff for gjerningsmannen, ei sjokkerande hending det framleis vert fortalt om. Ranaren vart torturert med eit stegl, eit torturinstrument som forårsaka radbrekking og knusing av bein, på denne staden før han vart avretta, derav namnet. Han vart også gravlagd her.

Slike namn og forteljingar er interessante og fortel mykje om både vegene og om dei som har brukt han før oss, og gjer historia om vegen meir levande for folk i dag.

Namn på postvegen

Nemningane Den Trondhjemske postvei og Den Stavangerske postvei vert brukte i dag. Kjelder syner at desse namna også vart nytta frå offentleg hald. Men lokalt kunne vegen ha andre namn, og mange stader vart nok vegen berre kalla «postvegen».

Ingemar Nordstrand skriv at «I Skaun og Leinstrand vart vegen ofte kalla Orkdalsvegen. I Orkdal og delvis Meldal var nemninga både Trondheimsvegen og Byvegen. (...) Vegen frå Trondheim gjennom Orkdalen og Surnadalen vart kalla Kristiansundvegen, Romsdalsvegen, Vestlandske kongeveg, Vestlandske postveg, Vestlandske postrute, Den Bergenske postveg og Romsdalsposten. (...) Frå Bergen og nordover var det vanleg med Den Trondhjemske postveg, postvegen til Trondheim, eller berre postvegen.»⁷⁰

Der vegen er borte

Somme stader er vegen borte. Det kan til dømes vere at han er vaska bort av flaum og vatn gjennom åra, eller har rasa saman, eller er fjerna av andre årsaker. På slike stader kan det vere vanskeleg å vita korleis vegen opphavleg har vore. Her kan det å sikre ferdsele vere viktigare enn å rekonstruere kulturminnet.

Av og til kjem ein borti stader der det i dag berre er ein open bekk og vegen over bekkene er borte. Då kan det av og til vere vanskeleg å vita korleis vegen har vore, og om det har vore ei lita bru, klopp eller stikkrenne her. Terrenget kan også ha endra seg, og vatnet kan ha grave vekk alle spora etter det opphavlege. Dersom ein ikkje veit korleis det har vore kan ein fint leggja til dømes ei lita, enkel trebru over området slik at det er mogleg å gå tørrskodd til andre sida. På den måten får ein også vist at det ikkje er kopi av eit opphavleg element. Ei enkel trebru er også eit reversibelt tiltak om ein på eit seinare tidspunkt finn ut kva som har vore her eller vil gjere det på ein annan måte.

Somme stader er postvegen borte grunna ny arealbruk. Her kan det vere behov for å etablere ny trasé slik at ferdsele kan oppretthaldast. Korleis ein bind saman vegen att må vurderast frå stad til stad.

Er det eit lengre strekk som er borte, er det truleg enklast å knytte dei gamle strekningane saman med ein enkel sti. Eventuelt kan ein bruke gangveggar på dei offentlege vegane, om det kan passe. Men om det er berre ein liten del av vegen som manglar, kan ein vurdere å rekonstruere han, til dømes etter instruksane frå 1768 eller 1794.

⁷⁰ Nordstrand 1997:25.



Ei enkel lettbru i tre som blir lagt rett på dei tørrmura landkara utan å endre på muren kan vere eit greitt alternativ for å sikre framkome for turgåarar. Foto: Bjørn Christian Grassdal, Statens vegvesen.

Plan for framtidig tilsyn og vedlikehald

Postvegen vil, etter at han er rydda og sett i brukbar stand, alltid trenge ettersyn og skjøtsel. Nokon bør ha eit ansvar med å sjå over vegen nokre gongar om året. Dette treng ikkje vere ein stor jobb, men det kan vere avgjerande at ansvaret vert forankra ein plass. Så lenge postvegen er ein del av eit friluftstilbod og eit viktig kulturminne, bør dette tilsynsarbeidet også vere av offentleg interesse, ikkje minst for kommunen der postvegen ligg. Den som har ansvar for tilsynet kan eventuelt sette det bort til andre, til dømes frivillige organisasjonar, som tek på seg arbeidet.



Årleg tilsyn med vegen, samt faste avtaler om vedlikehald og klipp av vegetasjon kan gjere mykje for ein gammal veg. Foto: Bjørn Eikje Ramberg, Statens vegvesen.

Typiske oppgåver kan vere ettersyn med vegen, rydding av vegetasjon, å sikre at vatnet renn som det skal, halde grøftene og stikkrennene opne, eventuelt å klippe eller slå gras og småkratt gjennom sesongen, tilsyn av skilt og benker langs vegen. Ulike strekningar kan ha ulike behov, ein plan bør difor fange opp dei lokale behova. Rapportering av tilsyn og arbeid må også inngå i oppgåvene.

Kjelder

- Aase, Haakon 2018: *Korleis setja i stand ein veg frå 1790-talet*. Årbok frå Norsk vegmuseum, 2018.
- Adriansen, Jan 2021: *Gamle veger og vegfar. En håndbok i vern og tilrettelegging*. Utgjeven av Statens vegvesen og Riksantikvaren.
- Adriansen, Jan; Statens vegvesen 2017: *Utbetring av Kongevegen over Filefjell. NVP Filefjell 2012-2016*.
- Akerhaugen, Birgitte 2016: *Hvordan vi sikrer at gamle nedlagte veger kan bevares – Gamle veger og eiendomsrett*. Årbok frå Norsk vegmuseum, 2016.
- Akerhaugen, Birgitte 2021: *Veggrunn og eiendomsopplysninger i matrikkelen*. Kapittel i boka *Eiendom og juss*, Vol. 1 av Helen Elisabeth Elvestad, Per Kåre Sky og Steinar Taubøll (red).
- Auestad, I. & Steine, G. 2000: *Vegkanten - variert og verdifull: konklusjonar frå prosjektet "Vegkanten - ein artsrik biotop"*. Leikanger: Statens vegvesen Sogn og Fjordane. .
- Aurlien, Håkon 2017: *Vegvesenet bestemmer over gammel veggrunn*. Artikkel i *Posisjon*, Magasin nr. 1, 2017.
- Bakke, Vegard 2010: *Postordning og postveier til og fra Bergen*. Artikkel i *Årsskrift for Fana historielag*.
- Bergh, A.F. 1858: *Tegninger af de meest forekommende Veiredskaber med vedføjet Opgivelse af de dertil brugelige Materialer og disses kostende*.
- Beskrivelse over den Sikreste og Bequemeste Post Tour mellem Molde og Bergen, 1775*. Generalvegmeesterarkivet, Statsarkivet i Bergen.
- Bjørnland, Dag 2010: *Post og samferdselsnett i gamle dager*. Årbok frå Norsk vegmuseum, 2010.
- Broch, Just 1937: *Veier og veivesen i Norge. Fra de eldste tider til veiloven av 1851*.
- Brun, Magne 2012: *Alléer langs vei og gate. Historisk utvikling av alléer i privateide anlegg og langs offentlig vei og gate*. Utgjeve av Statens vegvesen.
- Christenson, Margit Vinjerui 2012: *Kulturminner i veglandskapet, tilrettelegging for bruk*. Masteroppgave ved institutt for landskapsplanlegging, Universitetet i Ås.
- Eikehaug, Tine og Adriansen, Jan 2011: *Kongevegen over Filefjell. Forprosjekt – et mulighetstudie*. Publisert av Statens vegvesen.
- Eikehaug, Tine 2012: *Skjøtelsesplan Verneobjekt 157: Den Bergenske kongeveg, parsell Maristova – Kyrkjestølen*. Statens vegvesen.
- Fornyrings- og administrasjonsdepartementet 2006: *Forvaltning av statens kulturhistoriske eigedommar: overordna føresegner gitt i kongeleg resolusjon, med utfyllande rettleiing* Forordning angaaende Vei-Arbeidet i Bergens Stift, 16.11.1792. Signert Christian 7.
- Johnsen, Georg Daniel Barth 1839: *Haandbog for Veiofficianter*.
- Kgl.res 13.mai 1785 om post mellom Stavanger, Bergen og Molde
- Kleiva, Ivar 1973: *Gulen i gammel og ny tid*.
- Kristiansen, Oskar 1926: *Samferdsel i Norge 1814-1830*.
- Kundgjørelse General-Veimester Embedet Nordenfjelds vedkommende. Datert 10 Maj 1768
- Levende skog: *Nasjonal standard for skogbruk* http://www.levendeskog.no/levendeskog/vedlegg/08Levende_Skog_standard_Bokmaal.pdf.
- Gen. Post.Amts.Pl. om den nye anlagte Post mellom Stavanger, Bergen og Molde, datert 6/12 1786.
- Gjære, Tore 2020: *Over Ørskogfjellet i gamle dager. Om ruter og vegbygging på Sunnmøre og i Romsdal. Ørskog historielag*.
- Instrux for Bøigde-Læhnsmanden N.N. i hen-seende Veye-Arbeidet av Krogh, Nickolai Frederik 1768.
- Instrux og almindelige Reler hvorefter Landeveiene og Broerne udi Bergens Stift skal arbejdes av Hammer, Johanne Chr. 1794.
- Møyner, Kari 1994: *Gamle veger og vegfar. Bruk – vern – vedlikehold*. DN-håndbok 5.
- Nedrebø, Yngve 2017: «Fra Chaos til System» 1787-1823. Artikkel i *Gammalt frå Voss*, 2017.
- Nordisk ministerråd 1999: *PÅ VEI - friluftsliv og opplevelser langs gamle ferdselsårer*.
- Nordre Bergenhus Amt 1857: *Profiler af den gamle Vei mellem Bergen og Søndfjord*. Hovedplan L.N No 2, Bergen - Søndfjord. Signert Hans H. Krag. (Arkivmateriale).

- Nordstrand, Ingemar 1996: *Postvegen Bergen – Trondheim*.
- Norsk standard NS 3424 *Tilstandsanalyse av byggverk*, 2012.
- Paulsrud, Geir 2018: Rapport; *Postvegen over Ørskogfjellet. Befaring 24.september 2018*. Statens vegvesen.
- Paus, Hans Wangensteen 1966: *Norges generalveggestre. Generalveggestreperioden 1665-1824*.
- Riksantikvaren 2019: *Kulturminner, kulturmiljøer og landskap. Planlegging etter plan- og bygningsloven*.
- Salte, Oddbjørn: *Kongelige Forordninger, Placater og Rescripter for Postværet i Norge. 1650 - 1814*. Udatert.
- Salte, Oddbjørn 2011: *Posten som kom og gikk i Stavanger amt fra 1652*.
- Samkult 1: *Postgangen 1647-1814 i Norge*. https://lokalhistoriewiki.no/wiki/Postgangen_1647-1814_i_Norge.
- Samkult 1: *Postgangen Stavanger – Trondheim (Kystpostruta)*. [https://lokalhistoriewiki.no/Postgangen_Stavanger-Trondheim_\(Kystpostruten\)](https://lokalhistoriewiki.no/Postgangen_Stavanger-Trondheim_(Kystpostruten)).
- Seland, Hans 2013: *Haandbog for Veiofficeranter. En norsk veimesters rundreise til Storbritannia og endra lenger anno 1838*. Kulturhistoriske rapporter nr. 16, Vest-Agder fylkeskommune.
- Skogbruk og kulturminneforvaltning*. Skogkurs 2013: Skogkursets resymé nr. 7 <http://www.skogkurs.no/userfiles/files/Diverse/Resyme/07.pdf>.
- Starheim, Ottar 2011: *Postvegen over Hunvikskaret*. Artikkel i Allkunne. www.alkunne.no
- Starheim, Ottar 2011: *Den Trondhjemske postvei i Gløppen*. Artikkel i Allkunne. www.alkunne.no
- Statens vegvesen og Riksantikvaren 1997: *Veg og kulturmiljø*.
- Statens vegvesen 2002: *Vegvalg. Nasjonal verneplan for veiger, bruer og vegrelaterte kulturminner*.
- Vikane, Otto 1994 (revidert utgåve 2014): *Postvegen gjennom Kvinneherad*.

Vedlegg 1: Nicolai Friderich Krogs veginstruks, 10. Mai 1768

Kundgjørelse General-Vejmester Embedet Nordenfjelds vedkommende Nicolai Friderich Krogh. Deres Kongelige Majestæts til Danmark og Norge etc. bestalter Capitaine af Dragonerne og allernaadigst beskikket General Vejmester udi Trondhjems og Bergens Stifter.

Gjør vitterlig: At mig er tilkommen Hans Kongelige Majestæts allernaadigste Befaling, dat. Chriiansborgs Slot den 22de Januarii 1768, hvorved jeg allernaadigst anbefales, at lade samtlige Veje, Broer, Miile-Steene og øvrig Vejene vedkommende Nordenfjelds sætte udi god og forsvarlig Stand, saa hastig som det med den største Flid er mueligt, alt i Kraft af en medfulgt Kongel. Allernaadigst Instruction, iblandt andet af følgende Indhold:

«I Særdeleshed skal han have flittig Indseende med Lande-Vejene, Broer og Giestgiverierne i samme District, og saavidt ikke allerede er skeet, Miilene rigtig afdeele, saa og Vejene og Broerne, Landet til Zirath og den Rejsende til Bequemmelighed og Tieneste tilbørligen anlægge og forfærdige, og siden vedligeholde; Han haver og at beflicte sig paa, at de Veje imellem Vore Fæstninger, saavidt mueligt er, saaledes bliver indrettede og anlagde, at Vores Artillerie og anden Fornødenhed derpaa sikker føres kunde; Hvorfore Vi hermed allernaadigst ville have budet og befalet, saa og hermed byde og befale Vores Amtmænd, Fogder, Sorenkrivere, Bonde-Lænsmand, og alle andre Nordenfields, som paa Vores Vegne haver at gjøre og lade, at de værer hannem behjælpelig udi alle de Forretninger, som denne hans General Vejmesters Bestilling vedkommer, nemlig: Anlangende foreskrevne Lande-Vejes Indrettelse, samt behørige Baade for den Rejsende med dygtige Personer at forskaffe, som Færgestæderne kan betiene, hvor nærmest og best skee kan, men hvor Broer over stort Vand fornøden gjøres, der skal Almuen til dets Vedligeholdelse give, ligesom den af Arrilds Tiid givet haver, undtagen Tømmeret som dertil skal bruges, hvilket af nestliggende Skove kan tages, og naar General Vejmesteren eller Hans Fuldmægtig dette foreskrevne begjærer, skal enhver Foged udi sit District befale Almuen med Skrivelserne at møde paa den bestemte Tiid og Stæd, hvor Broer og Lande-Vej legges og deeles skulle, og de da selv eller deres Fuldmægtige derhos tilstædeblive, indtil de fuldfærdigede vorder, efter den Anordning derom gjort er, eller vorder; Men hvilken Bonde, som ikke paa den bestemte Tiid og Stæd møder, naar paafordres, eller nogen anden i sin Plads skikker, skal vores Foged en dygtig Karl udi den udeblivendes Stæd forskaffe, og Betalingen hos den forsømmelige søge; Vi ville og hermed allernaadigst have befalet Vore Præsidenter, Borgemestere og Raad, samt alle og enhver, som paa Vore Vegne haver at byde og gjøre, enten udi Kiøbstæderne eller paa Havnerne Nordenfields, at de deres Gader, Brygger, Broer og Veje paa deres egen

Fortoug uden ald Forsømmelse og Undskyldning færdige gjører, naar de derom af Vores General Vejmester tilsagt vorder, med mindre de derfor ville tillaes og stande til Rette, som vedbør, saa haver og bemelte Vores Fogder fuldkommen Mandtal under deres Hænder og Segl paa ald Mandskab, som Gaarde-Brug i deres Fogderier haver, til oft bemelte General Vejmester efter Ansøgning at levere, paa det Betjenes Deeling derefter kan iagttages, og efter Fornødenhed indrettes.»

Paa Grund af saadan allernaadigst Instrux, har jeg den allerstørste Aarsag at haabe de beste Foranstaltninger, samt fuldkomneste Hielp og Understøtning fra samtlige Herrer Kongel. Embeds-Mænds Sider, for at være lykkelig at opnaae, og virkelig sættes i Stand til at udrette Hans Kongel. Majestæts allernaadigste Villie og Øyemerke med Vejenes og det Øvriges fuldkomne Indretninger, da intet af mine allerunderdanigste Pligter, Flid, Nidkierhed, og Anviisninger skal mangle, og kommer da siden det øvrige ikkuns anpaa Landmanden og enhver Vedkommende, som er pligtig til Veje-Arbejde, at man i Almindelighed lader see den største Velvillighed og Flittighed, hvortil jeg herved særdeles vil have opmuntret med hosføyd Forsikring: At naar mine Anviisninger, og de Instruxers Indhold, som Lænsmandene givne ere eller fremdeles til Vejenes Forbedring og Istandsættelse maatte gives, bliver opfyldte, kan man være ganske forvisset om, at Vejene og det Øvrige skal komme paa en saa bestandig Foed, at efter faa Aars Forløb, og derefter fremdeles, skal de Veje, som man nu maa anvende fælles samlede Kræfter paa at Istandsætte, og bringe til mueligste Fuldkommenhed siden med ganske lidet Arbejde aarlig kunde vedligeholdes. Men, der maa besynderlig i dette og tilkommende Aar arbejdes ufortrøden og af ald Magt, siden Hans Kongel. Majestæts Opkomst til Landet kan være at forvente, om ikke dette, saa maaskee næste eller paafølgende Aar. Altsaa tør ingen sende enten Børn eller ældgamle Folk, men Arbejdsføre Karle paa Veje-Arbejdet, og om denne Advarsel uagted, nogen ung Dreng eller skrøbelig Mand sendes paa Arbejdet, da bliver den eller de strax paa Vedkommendes dobbelte Bekostning tilbageviist.

Videre finder jeg fornøden at erindre: At da Vejene skal i det mindste være breede, nemlig: Den store Konge-Vej 8 a 9 Alen, og de øvrige Lande, Bøygde, Kirke og Ting-Vej 6 Alen, foruden Side-Graverne, som skal være 2 Alen brede oven, 1 ¼ Alen neden udi, og 1 a 1 ½ Alen dybe, hvor samme maatte behøves; Saa bliver alle og enhver som boer ved Vejene herved advarede, at ingen setter deres Giærder, eller pløyer og saer nærmere Vejene, særlig hvor samme gaaer igiennem Gader, og paa Siderne een eller særskilte Ejendomme ere, end at Veje og Graver kan faae saa meget muelig i lige Linier den forbemeldte Breede.

Ingen Landmand bør eller kan finde sig i mindste Maader fornærmet over denne billige Paastand, thi hvo veed ikke, at alle Veje maa nødvendig være saa breede, at Rejsende kan komme hinanden beqvemt forbi, uden at trænges og kjøre deres Reedskeer i støkker? Og da man, i Stæden for at den store Lande- eller Konge-Vej Sydenfields anlægges saavidt Kiøbstæd-Marker gaaer 15 Alen og siden 12 Alen breed, her eene og alleene til Almuens Lettelse fastsetter ikkun 8 a 9 Alen, formoder man saa meget meere, at enhver uvegerlig efterkommer, hva i saa Maade prætenderes. Desforuden maa ingen indbilde sig, at eje noget i den Grund som Vejen tilhører, da alle og enhver har Deel i samme, og bør derfor til almindelig Brug, være frie, beqvem, og uindskrænket for Ind- og Udlændere. Bemægtiger sig derfor nogen efterdags, meere end tilbørligt er, af Vejens Grund, bliver General Vejmasteren eller Hans Fuldmægtig nødsaged at lade Gierderne ophugge og bortkaste, og derforuden at forfølge Sagen efter Lovens 3 Bogs 16de Cap. 2den Articul.

Ej heller maa nogen som boer ved Vejene, lade Steen eller andre deres Materialier ligge til Hinder udi selve Vejen, saafremt de ikke efter allegerede Lovens Stæd vil vente sig derfor at blive anseede.

At Vejene i Hast kan komme i Stand, blive brugbare og commode for Rejsende, maa efterfølgende almindelige Regler iagttages:

- 1.) Fyldes de dybe Huller (om nogle extraordinaire forefindes) med Steen eller Træer.
- 2.) Legges Steen hvor de kan haves, men i Mangel deraf temmelig store Træer tet ved hinanden, tvært over Vejen, paa det at Grunden kan blive vel fast, men Baret eller Greenerne hugges fra Træerne hvor de bruges.
- 3.) Legges Bar-Qvister oven paa, stedse tvært over Vejen vel tet, til omtrent en halv Alens Høyde eller Tykkelse, hvor nemlig Vejen er lav, men hvor den tilforn er temmelig høy og jevn, der kan Bartykkelsen indskrænkes og blive mindre, derpaa kastes og vel udjevnes nu.
- 4.) Ald den af Graverne opkastende Jord, og ellers fornemmelig Sand og Gruus, som, hvor den ikke findes i Nærheden, maa tilkiøres, om den og skulle hentes ¼ Miil fra Arbejdet, og ligesaa imod en halv Alen tyk, at slet intet, verken af Underlaget eller Baret bliver tilsyne, men fuldkommen bedækket. Ved alt dette bliver at iagttage, at Underlaget med samt heele Forhøyelsen gaaer lige ud til Graverne, og at Vejen endelig til Slutning faaer en stærk Forhøyelse paa Midten, paa det Vandet kan have Afløb, og ikke blive staaende i Vejen.
- 5.) Side-Graverne opkastes efter en udspændt Snor ganske lige, samt forpæles hvor Jorden er af den Beskaffenhed, at den falder ud, og naar de har faaet den fornødne Dybde, opkastes først de fornødne Vand-Afledninginger fra den eene Grav til den anden, hvilke sidste enten steensættes i lige Dybde med Hoved-Graverne eller tømres af Stokker, og maa saadanne Vand-Afledning Broer ingenlunde være høyere, men lige jevn oven paa med den øvrige Vej. De almindeligste smaa Broer under

Vejene, bestaaer af 3de Stokker, og er ganske gode og bestandige, naar ikkuns Stokkene ere vel store, og forsynede med Underlag-Træer, som 3 a 4 i Tallet maa ligge ganske under Gravernes Dybde, paa det Vandet kan faa frit Løb, og Broen dog ikke kan give sig længer ned, end den er anlagt. Paa dette Underlag legges da de 3de forbeholdte Stokker, saa trofast at de ingenlunde forrykkes, nemlig to underst et Støkke fra hverandre, og den tredje der oven paa, hvor imellem altsaa bliver en Aabning til Vandets Afløb.

6.) Ingen store Steene eller Field-Ujevnheder maa lides i Vejene, de Steene, som ere af den Størrelse, at de ikke med Magten lader sig bortvælde, skal brændes i støkker. Det sammen kan og til en stor Deel skee med smaae Field i Vejen, men er Steen- eller Field-Arten af den Beskaffenhed, at Fyrsætning ikke kan udrette noget (som dog meget sielden indtræffer) da overlades saadant til Minering.

Kortelig bestaaer ellers en god Vejs fornemste Egenskaber derudi, at den

- 1.) Har den anordnede Breede, og inden samme er aldeles jevn.
- 2.) Har gode Side-Graver lige efter Snoren opkastede og forpælede, og
- 3.) At Vejen har en god Forhøjelse fra den øvrige Mark, og i Særdeleshed paa Midten, som alt maa tilvejebringes af Steen, Træer, Sand, Gruus og Jord, alt efter et hvert Stæds Lejlighed, saa og nødvendige Vand-Afledninginger, saavel imellem som videre fra Graverne.

Naar en Vej er i saadan Stand, kan Rejsende intet have at klage, og samme kan siden aarlig med ganske lidet Arbejde vedligeholdes.

Om Broerne gives følgende almindelige Regler:

Først og fornemmelig maa Øjemærket være at faae en tilstrækkelig stærk og god Fundament, enten samme kan blive af virkelig Field, Steenkar, Boelverker eller Stolper.

- 1.) Alle Broer bør være 8 a 9 Alen breede, og i det allermindste 6 Alen imellem Rekverkerne.
- 2.) Boelverkerne (hvor de udfordres) skal bygges af det største slags Tømmer, som holder 12 a 15 Tommer i Toppen, lige Størrelse bør og Tømmeret til Stolper have, hvor de bruges, som spidnes og brændes paa den nederste Ende, og med Magt drives saa dybt ned, at ikke Tællen kan forrykke dem, men dersom stoer og tienlig Steen er at faaer i Nærheden, da mures Side-Fundamentterne, saavel for at spare Tømmeret, som for destomeere Varigheds skyld.
- 3.) Til Underlaget for selve Broe-Gulvet, bruges gemeenlig af det i Toppen 10 Tommige Tømmer, som legges ganske tet tilsammen, at ingen Aabning existerer om og Strøet gik i støkker. Disse Underlag-Stokker forbindes med gode stærke Tverbaand som en Flaade, paa det usædvanlig høyt Vand ikke skal kunde Stol for Stol skille Broen ad.

4.) Til Aaveed, Strøe eller selve Gulved, kan bruges ordinaire Tømmer, som holder omtrent 6 Tommer i Toppen, og da samme gemeenlig er 18 a 20 Alen langt, saa faaes af hver Stok tvende Længder, som nødvendig bør gaae en halv Alen ud over Boelverk og Underlag-Stokkerne paa hver Side, for, ligesom et Tag at conservere samme fra Forraadnelse. Dette Strøe kløves ikke, men noget nedhugges i Underlag-Stokken, og saaledes tilhugges paa Siderne, at det kan falde tet sammen. Oven paa fladhugges det noget til Jevnhed som et Gulv. Videre forbindes samme med lange fladhugne Stokker langs de yderste Sider af Broen, som hist og her nagles fast til Broen eller Gulvet, saa at alt kan ligge fuldkommen fast.

5.) Aldrig nogen Broe, stoer eller liden, maa bygges uden gode Rekverker, dertil behøves Stænder eller Stolper, som ej skal staae over 6 Alen fra hverandre, og som hver maa være bestyrket med 2de saa kaldede Stræver. Rafterne som legges paa, og nedtappes i disse Stolper, skal være 1 1/2 Alen fra Gulved. Til Rafterne kan tages Stokker af Strøe-Tømmeret, som accurat kløves og tilhugges fuldkommen stærk ongefær af Skikkelse som en Triangel, og saaledes nedfældes paa Stænderne at Spidsen eller den skarpe Kant kommer op. I Bakkehæld maa og sættes Rekverker paa den nederste Sise, og hvor Broer er i Dalerne, continueres lige til de forlængrede Broe-Rekverker, men Stolperne til Bakke-Rekverkerne, kan gjerne staae 8 og flere Alen fra hverandre.

6.) Ved alle Broer maa iagttages, at Gelænder eller Rekverket maa ved Enderne continueres til høyre og venstre Haand nogle Alen, for at komme over Veje-Graverne, og der endes med en Stolpe, paa det Rejsende ikke om Natten og i Mørke skal staa Fare for at fejle Broen.

7.) Da smukke Broer er en stoer Zirath i Vejene, saa bør de og saavidt mueligt udarbejdes. Stolper tilligemed Rafter og Stræver bør høvles, og enten med Tiære eller Olie-Farve overstryges, da de paa den Maade vil være lige gode i en langsommelig Tiid, altsaa til Vedkommendes egen Fordeel i Længden, som det paaligger at istandholde deslige Broer. Ved store Broer bør og de 4re Ende-Stolper gøres 6 Alen høye med rundt Hoved og Hals og op imod Hovedet eller Knappen gøres en langagtig firekanted Udhugning, som viiser ligesom en Ramme omkring, hvorpaa males det Kongel. Ziffer med Krone over, samt Aarstallet under, saa og Elvens eller Flodens Navn. Dette sidste besørges vel saaledes giort, men over Malingen og det særdeles Arbejde tilsendes mig Regning, hvorefter den i saa Maade billige Betaling kan ventes straxen bliver Vedkommende gotgiort.

8.) Endelig bør Broerne, i det mindste langs midt efter hvor Hesterne gaaer, belægges med Planker eller Bord, og skulle det være ganske nyttig i Hensigt paa Fremtiden, at saadant skeede over heele Broen, nemlig yderst fra begge Sider Forhøyelse-viis, det ene Bord eller Planke lidet ind over den anden indtil Midten, hvorfra altsaa Vandet fik Affald til begge Sider, og derved i utrolig Tiid bevarede Broen fra Forraadnelse. Men da Planker eller Bord ere kostbare og Skovene paa alle muelige Maader bør freedes, saa maatte man heller betiene sig af

Steen, hvoraf vores Land paa de fleeste Stæder, særlig her Nordenfields, har største Overflødighed, og med tilstrækkelig Underlag paa Strøet af Næver, steen- eller Ryg efter Midten; Og har dette i Proportion af Broens Kostbarhed sin store Nytte, enten den er stoer eller liden, og følgelig burde ved alle Broer uden Forskiel at gøres, men Strøet eller Gulved maa, som tilforne meldt, uforbigiengelig gøres saa bredt, at samme bedækker den øvrige Broe-Bygning for oven fra kommende Regn eller Snee-Vand; I denne Henseende, saavelsom til Zirath bør det have en jevn Kant paa begge Sider, og følgelig alle Strø-Stokkene være accurat lige lange.

9.) I Dalerne skal man ved gode Side-Graver, leede Vandet af Bakkerne ganske fra Broen, og ved Enderne af Broen maa ingenlunde være nogen slags Dybhed, hvor Vand kunde samle sig.

10.) Samtlige Broer skal bygges af got Furre Tømmer, dog kunde vel een og andre smaa ubetydelige Broer bygges af Gran, særlig hvor der er Mangel paa Furre Tømmer.

Paa Landet bør efter Loven alle Grunder være saa indrettede, at de slutter sig selv til. De bør være i det mindste 4 Alen brede og henved 3 Alen høye, samt af gode og stærke Materialier forsynet med saadanne Lukkelser, som ikke er besværlig for Rejsende at oplade, da de ellers snart blive ruinerede. Men ligesom ingen Landmand der enten boer ved Vejen eller har til samme angrændsende Ejendomme, kan tilegne sig at være Ejere af Vejenes Grund, saa bør ej heller nogen af Egenmyndighed sætte Gierder eller Grunder over den store Lande-Vej, i Særdeleshed, hvor de ej af Arrilds Tiid været Lover; Thi disses Antal, som en stoer Ubequemmelighed for de Rejsende, maa ingenlunde forøges, men meget meere afskaffes, hvor de findes overflødige.

End videre advares, at da nye Miile, samt Stations og Vejviisnings Stolper med Tiiden bliver opretted, da ingen maa begaa saa stoer en Nederdrægtighed (som de gamle Miile-Stolper til deels bær Vidne om hidintil skeed er) og understaae sig med frit Forsæt at beskadige, eller i mindste Maade forandre saadanne Ting, som slet ingen har behov at vedrøre, men alleene til Zirath i Vejene og enhver Rejsendes Efterretning ere oprejsede. Ligeledes bør enhver beflitte sig paa at fare skikkelig frem paa Vejene, og fornemmelig kiøre langsom og forsigtig over Broer, at de ikke før Tiden skal blive bedærvede, i hvor stærke de end kan være byggede. Hvo herimod handler, kan med god Grund forfølges efter Lovens 6te Bogs 14 Cap. 7 Articul.

Men man bør haabe, at enhver Bestræbelser til Vejenes Istandbringelse, fuldkomneste Indretninger og Vedligeholdelse gaaer derpaa ud, at al ubehagelig Procedure kan undgaaes, og det saa meget meere, som det ustridig er og bliver enhver retscaffen Mands Pligt, paa det mueligste at befordre een saa betydelig Sag for det almindelige Beste, een saa stoer Zirath for Landet og som koster saa meget Umage at faa bragt i fuldkommen Stand.

Dette alt har jeg for det første til alle Vedkommendes Efterretning funden fornøden at forfatte, underdanigst

Vedlegg 2: Christopher Johannes Hammers veginstruks, 31.mars 1794

Instrux og almindelige Regler, hvorefter Landeveylene og Broerne udi Bergens Stift skal arbejdes.

Christopher Johannes Hammer, Deres Kongelige Majestæts til Danmark og Norge etc. bestalter Major og General Veymæster udi Bergens Stift. Gjøre vitterligt: At ligesom Hans Kongelige Majestæt ved Forordning av 16de November 1792 allernaadigst har befalet Landboernes Pligter mod Veyarbejdet udi Bergens Stift, og at saavel de, som Veyene, i Roder skulle inddeles, hvormed for Eftertiden ingen Forandring maa foretages, paa det at enhver i Fremtiden kunde nyde godt af deres Arbejde og Lettelse, efter enhvers mere, eller mindre anvendte Fliid; saa har jeg fundet mig pligtig (foruden de gjorde Anviisninger og mundelig givne Instruxer ved mine Veybefaringer) offentlig til alles Efterretning at bekientgjøre, hvad som ved Veye- og Broe-Arbejde i Almindelighed, og udi Bergens Stift i Særdeleshed, til dets hastige Fremme og længste Varighed, bør, og skal iakttages, udi følgende regler:

§1

Veyene oparbejdes efter de Linier, som jeg enten selv, eller, en paa mine Vegne med skriftlig Fuldmagt forsyned Fuldmægtig, ved Veybefaring udstikker og anviser; og ingen Lensmand eller Rodemæster, maa understaae sig, paa egen Haand at forandre eller omlægge nogen Vey.

§2

Post-Veyen fra Bergen til Christiania, skal være 7 Siællandske Alen bred, foruden Grøfterne. De 2de andre Post-Veye, nemlig: fra Bergen til Stavanger, og fra Bergen til Molde, samt alle alfare Lande-Veye, skal være 6 Alen brede, foruden Grøfterne; Dog, hvor Veyene anlægges over Myrer og i alle Udmarker, skal de gjøres 1 Alen bredere, end som foran anført.

§3

Siidegrøftenernes og Vandafledningernes (Steen Kisters) Anlæg og gode Indretning, ere de Hoved-Deele hvorpaa enhver Veyes Fasthed og Varighed fornemmelig beroer, og uden hvilke, aldrig nogen Vey bliver bestandig; De bør derfor, ey allene for Veyens Skyld, men og for aarlig at spare Roden utroelig meget Arbejde, allevegne, hvor ikke fast Bierg gjør det aldeles umuelig, med mueligste Fliid og Forsigtighed graves og indrettes saaledes, som følger:

Efter at Veyens Linier og Bredde ere afstukne, afsætter Rodemæsteren Siidegrøfterne, som paa tør Mark skal være 1 ½ Alen, og i Moradser eller meget sumpige Situationer, 3 Alen brede paa hver Siide af Veyen; den midterste Trediedeel af denne Bredde, som paa tør Maark er ½ Alen, og i Moradser 1 Alen, nedgraves efter Snoer lodret i lige Dybde med Bredden, den paa hver Siide, igjenstaaende een Trediedeel, afskiæres skraae ned

til den gravede Grøfts Bund, hvorved Grøften erholder en Skraaehed til hver Siide, kaldet Dosering, og bliver saaledes Bunden ½ Alen og for oven 1 ½ Alen bred paa tør Mark, men paa moradsige Steder, i Bunden 1 Alen og for oven 3 Alen bred. I øvrigt graves og indrettes Grøfterne saaledes, at Vandet kand have frit Løb, og aldrig maa blive staaende i dem; hvor Marken altsaa ikke er jevn, men har enten Høyder eller Huulheder, der kand Grøfterne ikke allevegne graves lige dybe.

§4

Hvor Veye anlægges skraae op ad en Bakke, eller, hvor Marken til een av Siiderne er afhældende, der blivet ikkuns gravet Grøft imod Bakke-Siiden, den anden Veyens Linie sættes med en Steen-Muur, hvis Høyde retter sig efter Bakkens større eller mindre Fladende, saa at denne Vey-Linie i lige Høyde med den mod Bakken; Derimot paa jevn Mark, eller, hvor en Vey anlægges lige op og lige ned af en Bakke, der skal den have Grøft paa begge Siider.

§5

Naar Veyen holder fra 2de Siider til eet Sted, og Vandet standser i Grøfterne og vil flyde over den, samt hvor der indfalder Bækker, der bygges Steen Kister tvært over Veyen, hvorved følgende bliver at iagttage: Paa det Sted, hvor Steen Kisten skal anlægges, graves en Grøft tvært over Veyen, noget bredere end som Steen Kisten skal være, og saa dyb, at Vandet har Afald, og at den ey bliver synbar paa Veyen. Bunden av denne Grøft belægges med fladagtige Steene jevnt og tet tilsammen, som allevegne, hvor Grunden ikke bestaaer enten av fast Bierg eller Steen-Gruus, maa iagttages (thi Vandet bløder den haardeste Leer og bortfører Jorden, saa at en Steen Kiste, uden saadan Steen Bund, efter gandske kort Tiids Forløb falder sammen og paa nye maa oparbejdes) paa denne Grundvold opføres Steen-Kistens Siide-Muure, og gives Aabning og Høyde, efter den større eller mindre Mængde Vand, som den skal modtage, og Aabningen dækkes med Steen Heller tet til sammen. Jo oftere man ved disse Steen Kister kand befrie Veyen og Grøfterne for Vand, desto bedre, da derved forekommes meget Reparations-Arbejde.

§6

Jorden, som af Grøfterne opgraves, kastes ind paa Veyen, men forinden, maa Veyens Bredde paa alle lave sumpige og moradsige Steder, med Eener (Sprake) eller Greene af andre Træer, og i Serdelhes med Steen, stærk belægges, paa det at Veyen kan faae en fast Grundvold, og blive en god Deel høyere end den øvrige Mark; Paa denne Opfyldning kastes og udplaneres Jorden af Grøfterne; Er ny denne løs og uduelig til at give en fast og god Vey, da maa Veyen overlægges med Steen-Gruus og Sand, saa tykt, at Veyen bliver fuldkommen fast, og intet af Underlaget bliver til Synne, hvilket allevegne uomgiængelig maa iakttages, om Steen-Gruus og Sand endog skulle hentes ¼ Miil fra Arbejdet.

Ved denne Paafylling ophøyes Veyen i Midten og gjøres jevn, og gives en Runding mod Sidde-Graverne, paa det at Vandet kand falde i dem og ingenlunde blive staaende paa Veyen, eller rinde langs efter samme.

§7

Alle smaae Bakker og Høyder, som falde inden Vey-Linierne, udgraves, og jorden føres til de lavere steder, for at forhøje dem.

§8

Ingen løse Steene, enten store eller smaae, maa findes liggende paa Veyen, ligesom heller ingen store Steene må stikke frem i Veyen; De første bortryddes og de sidste overfyldes.

§9

En god Veys fonemste Egenskaber besaaer kortelig derudi:

- a) At den har den anordnede Bredde, og inden samme er aldeles jevn.
- b) Har gode Siide-Grøfter, vel skraae til begge Siider, gravede saaledes, at Vandet haver frit Løb, og ikke bliver staaende i dem.
- c) Vel anlagde Steen Kister tvært over Veyen, som fører Vandet fra Vey og Grøfter.
- d) Maa Veyen være en god Deel høyere end den øvrige Mark, og i Særdeleshed paa Midten være ½ Al. høyere end som paa Siiderne, hvilket maa tilveiebringes, fornemmelig af Steen, Træer og Greene, Sand, Gruus og Jord, alt efter ethvert Steds Leylighed og Beskaffenhed.

Om Grinder og Rode-Stolper

Grinderne skal være 5 Al. brede, og Grinde-Stolpe 5 Al. høye over Jorden, de skulde være saaledes indrettede, at de gaae let op, og falder til af sig selv, have en eeneste Lukkelse, nemlig: en bevægelig Hage i Stolpen, som fatter den øverste Grind-Lægte, paa det at en Mand til Hæst kand lukke dem op og i, uden at stige af Hæsten. De gamle Lukkelser med Virvler, tunge Klosser, lange Stænger og deslige, forbydes aldeles; Hvor saadanne findes, lader jeg nedbryde Grinden, og dersom Vedkommende trodselig igjen opætter ligedanne Lukkelser, kan de vente sig tistrækkelig multerede, efter Sagens Beskaffenhed.

Envher Rodemæster skal forfærdige en Rode-Stolpe, som nedsættes ved hans Rodes Begyndelse; den skal være 3 Al. lang over Jorden, med et Hoved og Hals, samt 6 Tommer i fiirkant; paa den Siide som vender mod Veyen, udskiæres Rodens Nummer, Rodemæsterens Navn og Aarstal, alt jo smukkere, jo bedre, til Zirat for Veyen. Hvilken Rodemæster, som efterlader at opsætte saadan Rode-Stolpe, vorder multeret for Overhørlighed.

Om Broe-Bygning

§1

Siide-Fundamenter til Broer (Land-Kiær) ligesom og Broe-Karr i Elven (hvor dette er giørlig) skal være

muurede af Steen, og ingenlunde bygges av Tømmer; thi, foruden Tømmerets tiltagende høye Priser, er det endog paa mange Steder høyst vanskelig at erholde at den udfordrende Tykkelse, og efter kort Tiids Forløb forraadner, da derimot vel muurede Broe-Karr udi langsommelig Tiid blive bestandige. Naar en Broe skal bygge, undersøger man først Grunden, hvor Kiærene skal opmures, er den løs, eller bestaaer af smaae Steene og Sand, maa Grunden udgraves indtil den bliver fast, og de første Grund-Steene til Broe-Karrene lægges saa dybt, at ikke Broe-Karret enten synker, eller om den løse Sand og Sten ved Elvens Løb skulle bortføres, staaer Fare for at falde; de muures heelt igjennem med fladagtige Steene, jo større, jo bedre, forbindes med Heller paa tværs og langs, og alle Hyller eller Aabninger udfyldes med smaae stykkeslagne Steene (Runde Steene, og ikkuns at muure den udvendige Rand af Broe-Karrene, og fylde det indvendige med alskens Snavs, som forhen brugt er, forbydes aldeles). Broe-Karrene skulle være 5 Al. brede for oven og Bunde gjøres 1/3 av Høyden bredere, paa de at de ved Opmundingen, til desto mere Styrke og Varighed, kunde gives en Skraahed til hver Siide, men mod Elveløbet, muures de lodrette, og hvor der gives bekvemme Heller, endog udskydes den eene Helle over den anden, mot Elveløpet og bagentil vel forbindes med gode læsinger til den øvrige Muur, for paa denne Maade, saa meget mueligt, at forkorte Langaaserne og Broen Træeværk. Høyden og Længden af Broe-Karrene, retter sig efter Elvens Størrelse.

At bygge Broe-Karr med Udskaadt af Steen, sparer i Tiide mange Penge, og er undertiden høyst nødvendig, men udfordrer tillige megen Forsigtighed, saafremt Broe-Karret skal staae og ikke falde af sin egen Tyngde. Fornemmelig maa det iagttages: at de nederste eller første Lag Heller ikkuns lidet utskydes, og de øverste mest, at ethvert Lag vel forbindes med den øvrige Muur, at de mindste Aabninger udfyldes med stykkeslagne Steene, og at Hellerne i de øvre alletider dækker Sammenkomsterne af Hellerne i de andre Lag.

Ved et Steen-Karr, som var 9 Al. høyt, har jeg paa denne Maade ladet avansere dets øvre Rand 3 Al. du over Grunden, og ladet opbygge Broer af bare Steen, til meget Varighed.

§2

Paa Broe-Karrens yderste Kant mod elven, lægges paa tværs en Stok, 5 Al. lang, 8 Tommer i fiirkant, kaldet Muur-Lægger, hvorpaa Langaaserne skulle hvile med Enden.

§3

Langaaserne skal være 10 Tommer tykke i Toppen (Længde bestemmer Elvens Størrelse) og over enhver Aabning, eller imellem 2de Broe_karr skal være 5 Stykker, som gaae ½ Al. ind paa Muur-Læggeren; de lægges med Enderne om hindanden. Tykenderne indhukkes, og Topenderne bæres lidet op, paa det at de kunde faae en Høyde, og Strøe-stokkerne berøre dem alle. De lægges saa langt fra hindanden, at fra Midte til Midte paa de 2de yderste bliver 4 Al. 8 Tommer, og overlædes vel med Næver, forinden Strøet paalægges, paa det at Vandet ikke skal trænge ned paa, og forraadne dem.

§4

Til Strøe eller Gulv, bruges 5 Al. langt og 6 Tommer firkantig tykt Tømmer, som øxes vel, og tæt til sammen, at ingen Aabninger bliver derimellem. Ved Broens begge Ender, samt paa hver 3 Al. derimellem, skal Strøe-Stokken være 7 Al. lang, kaldet udspringer, hvordi Stræverne, som stytter Rækværket, skulde befæstes.

§5

Paa Strøet, paa begge Siider af Broen, langs de yderste Langaaser, lægges Bielker, 8 Tommer tykkelse i Firrandt, kaldet Soel-Stokker, og Broen gøres 4 Al. bred imellem dem, paa hver Ende og dersom de ere meget lange, i Midten befæstes Soel-Stokkerne med lange Jern Bolter, som igiennem den underliggende Langaas, og i Enden forsynes med en Jern Splindt, paa det de kunde holde Strøet fast til sammen, uden at nagle enhver enkelt Stok.

§6

Rækværket skal være 1 ½ Al. høyt, af 6 Tommer firkantig tykt Tømmer, og bestaae af Stolper, Stræver og Bindinger. Stolperne nedtappes i Soel-Stokken lige over Udspringerne (altsaa 3 Al. imellem hver) og i den overliggende Raft, saaledes, at Vand ikke kand trænge ind udi tapningen; thi da ville Soel-Stokken og Stolpen snart forraadne. Raften gøres halvruud for overn, og høvles glat. Rækværks-Stolperne befæstes med en Stræve fra Udspringerens ende mot de 2/3 af Stokken Høyde, og med Bindinger paa hver Siide, som alt til sammen nagles fast med 4 Tommer lange Jern Hake-Spigere, Rækværket continueres over Land-Kiærene indtil Veyens Begyndelse, og for Enden av samme, sættes de saa kaldte Ende-Stolper, som skal være 4 Al. høye over Jorden, af 8 Tommer tykt Tømmer, Disse Ende-Stolper forsyne med et Hoved og Hals; paa den Siide, som vender mot Broen, under Halsen, udskjæres, paa den første Stolpe paa høyre Haand fra Byen, Kongens Ciffer med Krone; Paa den andens Stolpe lige over for denne, Broens Navn og de 2de andre Ende-Stolper, hvad Tiid og af hvem Broen er opbygd, hvilket alt, til Zirar for Broen, gøres så smukt, som ethvert Sted (uten alt for megen Bekostning) tillader. Rækværket med Stolper, Stræver og Bindinger, overstrykes, enden med Ollie-Farve eller Tiære, 2de Gange.

Saaledes har jeg kortelig anført, hva som ved Vey- og Broe-Arbeyder skal iagttages, og det befales samtlige Lensmænd, Rode-mæstere og de paa Vyene arbejdende Almuer udi Bergen Stift, ved Vey-Arbeydets Udførelse nøyagtig at efterfølge det foreskrevne, hvorved Arbejdet paa deres Roder i Tiiden lettes, og de undgaae Mulcters Erlæggelse for Overhøighed.

Og da kaade ondsksfulde Mennesker, som oftest ruinerer og ødelægger de Træer, som ere plantede langs Vyene, saavel som Broer og deres Rækværker, Gjærder, Grinde, Miile- eller Rode-Stolper, saa vorder saadanne letsindige mennesker, paa det strængeste advarede og erindret, at de ville entholde sig fra deslige Uforskammenheder; thi ellers kand de sikkerlig vente, at vorde straffede, i Følge den Kongelige Placat at 30te Junii 1786, nemlig: Er det militair Person, som begaaer slig Uorden, straffes han med Krum-Liggen, Cachot, eller passere Spids Rødderne igiennem 300 Mand. Er det derimod Civile, da mulcteres fra 2 til 20 Rixdaler, eller og ansees som for Vold og Herværk efter Loven, alt i Forhold til Forbrydelsens Størrelse. Børn som ere under 15 Aar, straffes derfor med Riis, og deres Forældre betale Skaden.

Alle Retskaftne og Væltænkende, opfordres at anvende sine Bestræbelser til at hemme og standse deslige Uordener. Og oendskjønt det bør være enhver Almuesmand høyst magtpaaliggende, at opdage og see de Mennesker straffede, som med forsætlig Ondskap formere hans Arbeyde, saa dog, til Opmuntring udsættes herved end Belønning fra 5 til 10 Riksdaler for hver den, som for General Veymæsteren beviislig angiver nogen, der enten beskadiger Træer, som ere plantede langs Veyene, eller Broer og deres Rækværker, Giærder, Grinder, Miile- eller Rode-Stolper; hvilket Præmium af Vey-Kassen skal vorde udbetalt, og Angiverens Navn, om forlanges, blive fortiet.

Bergen, den 31te Martii 1794.

C. J. Hammer
Dokumentet er transkribert av Endre Leivestad,
Byantikvaren i Bergen.

ansøgende Deres Høy Velbaarnhed Herr
Stiftsbefalingsmand von Grambow vilde gunstigst lade det
overalt paa Tingene publicere, paa det min allernaadigst
Beskikkelse som General Vejmester ikke skal være nogen
ubekjendt, med hva videre deraf dependerer.

Trondhiem den 10de Maji 1768.

Nicolaj Friderich Krogh.

Saasom den foranstaaende Bekjendtgjørelse i alle
Maader er conform med den General Vejmesteren

Nordenfields, Hr. Capitain Nicolaj Friderich Krogh
allernaadigst meddeelte Instrux, samt Lov og
Forordninger, saa paategnes samme til den Ende, at den
paa samtlige Sage- og Skatte-Tingene offentlig maae
oplæses og publiceres, ej allene til Underretning for de
Kongel. Betientere, men i Særdeleshed til Advarsel og
Erindring for meenige Mand, hvorefter enhver udi de
foreskrevne Poster bør rette og forholde sig.

Trondhiem den 10de Maji 1768.

D. O. von Grambow.



www.vegvesen.no/Fag/Publikasjoner/Handboker

ISBN 978-82-7207-775-3

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag