



Møre og Romsdal
fylkeskommune

Den Trondhjemske postvei

Gjemnes kommune



Siw Helen Myrvoll Grønland
20.11.2020

Innhold

1	Innledning	3
2	Målene for oppdraget var	4
3	Feltundersøkelser	5
3.1	Befaringsperiode	5
3.2	Metode	5
3.2.1	Registreringsnivå – visuell tilstandsvurdering av veien.....	5
3.2.2	De ulike tilstandsgradene	5
3.3	Arbeidsverktøy	9
4	Registrering i Askeladden	10
4.1	Nivåinndeling av postveien	10
4.1.1	Autentisk vei	10
4.1.2	Linjeføring.....	11
4.2	Veirelaterte kulturminner	12
4.2.1	Bruer	12
4.2.2	Landingsvorer	13
4.2.3	Stikkrenner	14
4.2.4	Støttemurer	15
4.2.5	Rodesteiner og merkesteiner	16
4.2.6	Skysstasjoner og poståpneri	17
5	Postveiens muligheter i kommunen.....	18
5.1	Oversiktsbilde – postveien gjennom hele kommunen	18
5.2	Veitraseer og kulturminner som kan fremheves	18
6	Parseller i Gjemnes – anbefalte tiltak.....	20
6.1	Parsell 1: Botterlia – Heggem	20
6.1.1	Om strekningen generelt.....	20
6.1.2	Problempunkter	21
6.2	Parsell 2: Heggem – Angvika	24
6.2.1	Om strekningen generelt.....	24
6.2.2	Problempunkter	24
7	Oppsummering	34
8	Vedlegg	35
8.1	Fotoliste	35
8.1.1	Parsell 1 Botterlia – Heggem	35
8.1.2	Parsell 2 Heggem – Angvika.....	35
8.2	Kilder	35

1 Innledning

Postvesenet ble stiftet den 17. januar i 1647 og fast postgang ble innført på fire strekninger mellom Kristiania – København, Kristiania – Trondhjem, Kristiania – Bergen og Kristiania – Skien – Kongsberg. Forsendelser av brev og andre papirer var i begynnelsen bare mellom personer med offentlige verv i Norge, amtmenn, prester og andre som hadde en viktig rolle i datidens samfunn. Postrutene ble opprettet for å sikre jevnlig postgang og for å binde landet sammen. Posten gikk da fra å være sendt med egne bud mellom to personer til å bli sendt mellom postbønder langs en postrute frem til mottaker. Noen gårder som lå langs veistrekningen til postveien ble utpekt som postgårder og poståpneri, mens andre fikk ansvar for vedlikehold av veien og plikt med skyss av reisende.

Postgangen mellom Trondheim og Bergen, og til de lokale stedene på denne strekningen, var ustabil og det kunne gå flere uker og måneder mellom hver gang posten kom. Posten fra for eksempel Trondheim til Bergen måtte innom Kristiania før den kom til Bergen. Tilsvarende gjaldt også for post til for eksempel Kristiansund eller Tingvoll. Dette skapte et behov for å opprette en egen postrute mellom Trondheim, Bergen og Stavanger. De eldste postrutene kan dateres til 1653-56, da det ble valgt ut hvilke gårder som skulle være postgårder. På den tiden var det ingen regelmessig postgang på denne ruten, og den 25. desember 1694 ble det bestemt at det skulle opprettes ukentlig postforsendelse til og fra Nordmøre – Trondheim. Posten skulle gå hver tirsdag, men det gikk mer enn 50 år før ordningen med ukentlig postgang fungerte slik den var ment å gjøre.

Anleggelsen av Den Trondhjemske postvei skjedde i perioden 1780 – 1804, og gjorde ferdselen enklere for postbøndene å frakte posten. Veistrekningen er et av Norges lengste kulturminner og var fylkets første hovedvei som ga en sammenhengende ferdsel mellom Bergen og Trondheim. Som kulturminne er strekninger med bevarte veier viktig å ta vare på for ettertiden som et minne om den tidligste infrastruktur og kommunikasjonssåre i landet vårt. Det gjelder også for tilhørende kulturminner som bruer, stikkrenner og steiner som markerer røder, viser avstand mellom byer eller steder og lignende. Gjemnes har flere strekninger hvor den langstrakte linjeføringen er bevart og en flott strekning over Osmarka, som er verdt å fremheve og ta vare på for ettertiden. Her kan det gjøres enkle tiltak og skilting for å vise frem postveien og turmuligheter i dette området.

2 Målene for oppdraget var

- Kartlegging av postveiens tilstand og vurdering av tiltaksbehov. Se på om det har skjedd endringer og hvilke endringer som har skjedd med veitraseene siden forrige registrering i 1993.
- Vurdering av veiens tilstand med henblikk på skjøtsel og istandsetting, slik at postveien kan tas i bruk til friluftsliv, kultur og historieformål.

3 Feltundersøkelser

3.1 Befaringsperiode

Befaringen ble gjort i tidsrommet 02.10.19 – 3.10.19 og 29.10. Registreringen ble utført av arkeolog Siw Helen Myrvoll Grønland, prosjektansatt i Møre og Romsdal fylkeskommune.

3.2 Metode

Registreringsarbeidet har blitt utført ved befaring til fots og er en overflatevurdering. Metoden er gjort med en visuell overflateregistrering av veitraseene hvor målet har vært å vurdere veiens tilstand og behov for istandsetting og rydding av vegetasjon. Arbeidet har blitt utført ved fotografering, kartfesting og registrering av tilstanden til veiens ulike elementer som stikkrenner, bruer, veidekke og andre veirelaterte kulturminner.

3.2.1 Registreringsnivå – visuell tilstandsvurdering av veien

Veitraseene er vurdert visuelt ut fra hvordan de ser ut i dag, hvilke skader og endringer som har oppstått på veien siden forrige registrering i 1993. Veiens synlighet i landskapet har vært viktig å vurdere i forhold til grad av gjengroing og hvor det bør gjøres skjøtselsarbeid. Behovet for restaurering/istandsetting av veien er vurdert ut fra størrelsen på skader forårsaket av naturprosesser. Synligheten er sentralt i forhold til veien som kulturminne og for å kunne legge til rette for turmuligheter med historisk innblikk. Veien som helhet, og i sammenheng/relasjon med andre kulturminner som ligger langs en strekning, kan også vurderes ut fra opplevelsesverdien den vil ha for brukere av veien.

3.2.2 De ulike tilstandsgradene

Fastsetting av tilstandsgrader har vært vurdert ut fra hvor skadet veien er, og hvor stort behovet er for istandsetting. Referansenivået for de ulike tilstandsgradene er satt med utgangspunkt i registreringsgradene i Askeladden og Statens vegvesens «Rettleiar for skjøtsel, vedlikehald og restaurering», og har følgende inndelinger:

3.2.2.1 TG0 – Ingen umiddelbare behov

Kulturminne har ikke skjøtelsbehov eller har blitt omdefinert fra fredet til ikke-fredet. Kulturminner med denne tilstandsgraden har ingen synlige skader og ingen tiltak er nødvendig. Moderne veitraseer som sammenfaller med postveiens trase ligger innunder denne kategorien, da linjeføringen er bevart, men alle spor etter opprinnelig postvei er borte.

Eksempel på TG0

Bildet er tatt ved Vågbøen og er veitrase ned til Vågbøvoren. Veien fremstår som avflatet og utvidet moderne grusvei for biler.



3.2.2.2 TG1 - Ordinært behov for tiltak

Kulturminnet er intakt eller ikke har behov for tiltak utover normal skjøtsel. Normal skjøtsel innebærer rensing av vegetasjon i for eksempel murer, rundt stikkrenner og grøfter, fjerning av små trær og/eller løsmasser.

Eksempel 1

Bildet av brufundamentet i Breivika er et eksempel på en TG1.

Steinene i fundamentet ligger jevnt og har ingen skader eller sig.

Som man ser av bildet, så er muren godt tilvokst av mose og andre småvekster.

I slike tilfeller fjernes mosen som vokser på og mellom steinene, og småvekster som unge trær og busker.



Eksempel 2

Bildet viser godt gjengrodd veilegeme med stort skjøtselsbehov, TG1. Grøftene er ikke synlige på grunn av tett vegetasjon og gresset gir inntrykk av at veien går i ett med grøftene.

Det kan skjule seg andre skader under veier som har denne graden av tilgroing og veien bør sjekkes for dette i forbindelse med skjøtselsarbeidet.



3.2.2.3 TG2 – Moderat behov for tiltak

Kulturminnet er skjemmet eller har en mindre skade, og det er behov for tiltak. Graden referer til skader med behov for utbedring og at det gjøres en vurdering på hvor raskt tiltak bør igangsettes. Det er behov for at utviklingen overvåkes, hvis tiltaket ikke settes i gang innen rimelig tid. Slike skader krever istandsetting av for eksempel kollapsede eller tette stikkrenner med rennende vann som finner nytt løp over veien, store trær som sprenger på steinene i muren eller at muren har sig i form av en «mage».

Eksempel på TG2

Bildet er tatt på veitraseen i parsell 2 i Tingvoll og viser stikkrenne hvor vannet har funnet nytt løp over veien.

I dette eksemplet er stikkrennen enten delvis tett eller røret som går i denne ikke er dimensjonert for større vannmengder som gir stor vannføring. Vannet vil over tid grave ut veien og istandsetting gjøres innen rimelig tid.



3.2.2.4 TG3 – Betydelig behov for tiltak

Kulturminnet er skadet og har stort behov for tiltak. Gjelder for veiminne med omfattende skader som krever snarlig tiltak. Skader av denne typen utgjør en risiko ved bruk og krever strakstiltak eller sikring ved avsperring for ferdsel. Dette kan gjelde murer og brufundamenter med stor fare for utrasing på grunn av rotsprengning fra store røtter. Graden brukes også i tilfeller der det allerede har skjedd et sammenbrudd/funksjonssvikt.

Eksempel 1

Liten steinhellebru/stikkrenne med sig i fundamentet og fare for kollaps ved jevnlig bruk.



Eksempel 2

Store skader. Bru som har kollaps i ett av løpene. Flere hull i brudekket gjør brua utrygg for ferdsel og bør sikres og sperres av til den er istandsatt. Krever umiddelbare tiltak, for at den ikke skal bryte helt sammen.



3.2.2.5 TG4 – Tap

Kulturminnet er tapt på grunn av inngrep eller naturforhold. Eksempler på dette er moderne veitrase er lagt opp på samme veitrase som postveien og alle spor etter denne er borte, eller vegetasjonen kan ha gjort så store skader at kulturminnet har gått i oppløsning.

3.3 Arbeidsverktøy

For registreringer i felt, har det digitale arbeidsverktøyet Collector blitt brukt sammen med kart og data fra registreringen i 1993. Collector er en app med digitale kartdata med oversikt over postveiens trase gjennom fylket. Den viser hvor postveien har gått, både den som ble bygd i 1785 og den i 1830. Appen har innlagt GPS og man kan se hvor man beveger seg i terrenget til enhver tid. Markeringer i form av punkter og linjer kan legges inn i Collector og til disse kommer det opp egne vinduer som man kan skrive notater i og legge inn tilstandsgraden på veien og kulturminnene. Markeringene viser også hvor i terrenget et kulturminne står eller hvor veien har gått.

I tillegg til Collector, har kartleggingen og registreringen av postveien i 1993 dannet utgangspunktet for befaringen og er et sammenligningsgrunnlag av postveien per 2019.

Etter kartleggingen i felt, registreres alle data og bilder inn i kulturminnedatabasen Askeladden. Dette er en database over kulturminner, kulturmiljøer og enkeltminner i hele Norge. Den gjør det mulig å holde oversikt over kulturminnene som er registrert, tilstandsgraden og hvilket behov for tiltak hvert enkeltminne har. Databasen brukes av fagfolk som arbeider med kulturminner og andre som har behov for tilgang. Informasjonen som ligger i Askeladden er sammenkoblet med nettstedet kulturminnesok.no, som kan brukes av alle som er interessert i mer kunnskap om et kulturminne eller kulturmiljø. I kulturminnesøk finnes de samme kulturminnene som ligger i Askeladden, men beskrivelsene av disse skal være tilpasset folk flest.

4 Registrering i Askeladden

4.1 Nivåinndeling av postveien

Veiene i Gjemnes kommune er hovedsakelig bevart med samme linjeføringer som postveien. Veidekket og bredde på veien varierer etter hvor veien går i kommunen.

4.1.1 Autentisk vei

Med autentisitet menes at veiens utforming i forhold til oppbygning av veikropp, bredde, grøfter og linjeføring er bevart. Dette utgjør postveiens særtrekk. Veidekket kan variere med hvor i terrenget veien ligger og type vegetasjon.



Et eksempel på autentisk vei over Ørskogfjellet.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

4.1.2 Linjeføring

Postveiens særtrekk er borte, men linjeføringen av veien er bevart.



Bevart linjeføring på Heggem.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

4.2 Veirelaterte kulturminner

Med veirelaterte kulturminner menes enkeltminner som kan knyttes til direkte bruk av postveien, som rodesteiner og bruer. Bygninger som poståpnerier/postgårder og skysstasjoner utgjør også en del av postveien som kulturminne, men er indirekte knyttet til postveien.

4.2.1 Bruer

Bruene som er registrert i Askeladden er av varierende bevaringsgrad og består hovedsakelig av stein eller steinheller, både med og uten hvelving. De fleste av bruene er rester av bruer i form av brukar/fundamenter eller brukar med nytt bruspenn og brudekke. Eksempler på ulike typer av bruer og brukar som er bevart.



Bildet viser et eksempel på brukar med steinheller, Dueelva i Gjemnes.

Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

4.2.2 Landingsvorer

For post som kom sjøveien ble det bygget landingsvorer som en forlengelse og videreføring av postveien. Vorene gjorde det enklere for postbåten å legge til da den kom i land. I Gjemnes kommune var det en landingsvor i Angvika.



Eksempel på landingsvor i stein. Denne ligger ved Amdamsneset i Ørskog.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

4.2.3 Stikkrenner

Stikkrennene ble bygd opp av steinheller for at ikke vannet skal erodere bort veibanen over tid. Disse finnes i ulike størrelser og de største kalles også for steinhellekister og er en mellomting mellom liten bru og stikkrenne.



Et eksempel på stikkrenne oppbygd av steinheller.

Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

4.2.4 Støttemurer

Langs postveien er det på enkelte strekninger satt opp støttemurer for å gi en jevn veibredde og for å holde massene på plass. Murene er tørrmurte, det vil si det er brukt naturstein uten noen form for binding og det er steinenes plassering som gjør muren stabil.



Et eksempel på støttemur for vei, i Stranda kommune.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

4.2.5 Rodesteiner og merkesteiner

Rodesteiner, merkesteiner og milesteiner ble satt langs postveien for å markere ulike funksjoner. Rodesteinene ble brukt for å markere hvilke delstrekninger av veien hver gård hadde ansvar for. Gårdene langs veien ble delt inn i roder (strekninger) hvor de hadde plikt til å vedlikeholde veien. Rodesteinene var risset inn med rodenummer og gårds- og bruksnummer.

Merkesteiner står gjerne ved bruer med opplysning om brunavn, både med og uten årstall.

Milesteinene viste avstander mellom steder, og kunne for eksempel fortelle hvor langt det var igjen til et knutepunkt, tettsted eller by.



Et eksempel på milestein, denne fra Fjellset i Tingvoll.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

4.2.6 Skysstasjoner og poståpneri

Skysstasjoner ble opprettet på utvalgte gårder langs veien, hvor bøndene hadde skyssplikt ovenfor adelen, kongen og embetsmenn. Fri skyss med hest og vogn skulle gå helt frem til neste skysstasjon, og det ble fort en heldagsjobb for bonden. I tillegg til skyss var også stasjonene et gjestgiveri med tilbud om overnatting og mat.

Poståpneriene var små postkontorer som ble opprettet på gårder, skysstasjoner og vertshus. Poståpneren hadde fullmakt til å åpne postskreppen for å ta ut og legge inn post. Ansvaret ble lagt på den som var lese- og skrivekyndige, som prester, embetsmenn eller gjestgivere.

Det har eksistert ett poststed og skysstasjon i Gjemnes, og disse hørte begge innunder Heggem gård.



Poståpneri og skysstasjon på Heggem gård.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

5 Postveiens muligheter i kommunen

5.1 Oversiktsbilde – postveien gjennom hele kommunen

Postveien i Gjemnes kommune byr på flotte muligheter til å oppleve de langstrakte, rette linjene som var et av veiens særtrekk. Formidling av veihistorie og posthistorie går hånd i hånd og kan gi mange spennende innfallsvinkler om temaet. Veiknutepunktet på Heggem gård kan brukes som et unikt utgangspunkt for ulike historier, både lokalhistorie og veibyggingen. Veien kan oppleves i bil, til fots eller sykkel, eller en kombinasjon av disse.

Veien har gått gjennom Heggemtunet, hvor gårdsbygningen har fungert som skysstasjon og poståpneri fra 1822. På den tiden ble det etablert en ny tverrgående postrute fra Tofte i Gudbrandsdalen gjennom Romsdalen til Molde som gikk om Heggem til Kristiansund eller Tingvoll. Da denne ruta kom i gang hadde det allerede vært ridende posttransport i drift siden 1797 som gikk direkte herfra til Kristiansund om Torvika, og Heggem gård har derfor lenge vært et viktig knutepunkt for postleveransene. Det kan finnes flere spennende historier knyttet til dette og som kan skape engasjement for postveien som kulturminne.

Det har eksistert en landingsvor i Angvika som hørte til postveien, og ble bygd i 1829. Voren er borte, men antas å være bygd av langstrakt laftet kar som var fylt med stein.

I forbindelse med kartleggingen og registrerings- og registreringsarbeidet ble veistrekningen delt inn i to parseller. Inndelingen er tatt med utgangspunkt i knutepunktet på Heggem, hvor den lokale postruten knytter seg til hovedruten som gikk mellom Bergen – Trondheim.

5.2 Veitraseer og kulturminner som kan fremheves

Veistrekningen gjennom kommunen er delt inn i to parseller:

- Parsell 1 Botterlia – Heggem
- Parsell 2 Heggem – Angvika

Strekningen kan oppleves i bil kombinert med fotturer eller med sykkel.

For kommunen anbefales det å fremheve begge parsellene under ett, som en helhetlig langstrakt vei. Veistrekningen over Heggem og de fleste steder, går som asfaltert, utvidet vei med bevart linjeføring fra den gangen postveien var i bruk. Men over Hola – Aspåsen er veien gruset og har varierende bredde. Denne strekningen gir en flott mulighet til å vandre eller sykle på den historiske veien. Variasjonen i hvordan veien er bevart skaper en spennende dynamikk og gir et innblikk i veien slik den var, og slik den har blitt. Tidens tann og langvarige bruk, og endringene som følger med, har satt sitt preg på veien. Veiens utvikling fra postvei til moderne vei, hvor den imponerende linjeføringen fra eldre tider er bevart, forteller mye om veihistorie også etter postveien.

De langstrakte veilinjene er kommunens unike varemerke og kan sammen med knutepunktet på Heggem, danne grunnlaget for veien videre. Det kan brukes til å fremme posthistorie og veihistorie. Heggem gårds historie som skysstasjon, vil også være sentral og en viktig del av dette grunnlaget. Kanskje kommunen allerede er kjent med lokale historier knyttet til skysstasjonen, disse kan da være fine å brukes i formidlingssammenheng, og/eller det kan graves frem flere unike historier som skaper interesse og engasjement for postveien. Heggem utpeker seg som egnet sted for informasjonsskilt om postveien som forteller om knutepunktets betydning og forbindelsen mellom hovedpostruta og de lokale rutene.

Skilting av postveien over Aspåsmyran med informasjon om postveien og turmuligheter til fots eller sykkel, kan være med på å få folk ut på tur.

6 Parseller i Gjemnes – anbefalte tiltak

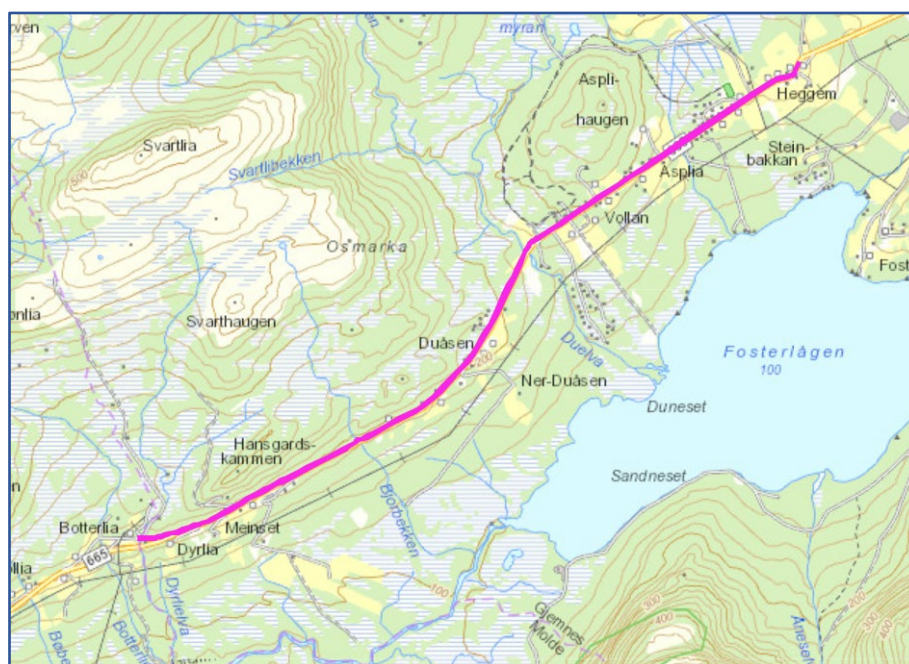
Veien er delt inn i to parseller og for hver av parsellene er det registrert tilhørende enkeltminner for strekningen. Dette gjelder traseer med tydelig opp veikropp og linjeførte strekninger. Veirelaterte enkeltminner som bruer, ulike type steiner som viser brunavn, milesteiner, rodesteiner og landingsvorer er registrert som enkeltminner for hver parsell. Skysstasjoner og poståpnerier er registrert som egne kulturminner, siden disse ikke hører til veien direkte.

6.1 Parsell 1: Botterlia – Heggem

Askeladden ID: 268102

6.1.1 Om strekningen generelt

Parsellen er omtrent 6,2 km lang mellom Botterlia og Heggem. Den går som gruset vei ved Dyrlikeelva i 260 meter, deretter er traseen asfaltert frem til Heggem. Postveien ble bygd etter en gammel ferdselsvei på 1700-tallet og dagens bilvei er sammenfallende med denne traseen. Veiens bredde er utvidet, og den fremstår som en moderne vei hvor postveiens rette linjeføring er bevart. Veien går forbi flere gårdsbruk og det er mye skog i området. Langs denne parsellen er det registrert fire enkeltminner, den grusede veien og 3 bruer/brukar. Disse er Dyrlike bru, som fortsatt er i bruk som en del av riksveien, og brukar etter Bjørnbekk bru og ved Dueelva. I tillegg til disse enkeltminnene er Heggemtunet som var skysstasjon og poståpneri, registrert som eget kulturminne.



Parsell 1

Veistrekningen har to kritiske punkter som krever tiltak innen rimelig tid for å forhindre videre forringelse. Ellers er det behov for generelt skjøtselarbeid på enkelte områder av strekningen.

6.1.2 Problempunkter

Objekter med problempunkter er rangert fra de mest kritiske øverst og som haster mest å få satt i stand, til de som kan avventes i tid. Objekter som ikke krever tiltak eller er tapt står ikke oppført som problempunkter. På denne strekningen gjelder det objekt nummer 268102-2 som er en gruset veitrase ved Dyrлие bru. Veien blir brukt som bilvei for adkomst til hytter og hus. For mer opplysninger om denne veien henvises det til Askeladden kulturminnedatabase.

6.1.2.1 Objekt nr. 268102-3 Brufundamenter Bjørnbekk bru

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG3	Brukar med veifar	Brukarene til Bjørnbekkbrua er bygd i stein. Brukaret på SV-side av elva er godt bevart, mens på brukaret på NØ-side mangler den øvre delen av karet. Steinene er for det meste tilgrodd med mose og det vokser tett med løvtrær og lyng på toppen av karene. Veitraseen like ved brua er vanskelig å identifisere pga. tettvokst vegetasjon med blant annet løv og lyng. I østlig halvdel av traseen går veien som traktorvei. Denne er tettvokst med gress og kratt midt på veien og tettvokste trær står i grøftene til veien. Hverken vei eller brukar er synlige fra motorveien	Brukarene og veien ryddes for vegetasjon for å hindre videre forringelse. Steinene renses for mose. Veien virker å være sterkt skadet ved brukarene og vil kreve mye jobb å istandsette. Veiens tilstand vurderes på nytt etter at vegetasjonen er ryddet og fjernet.



Tettvokst vegetasjon på brukarene.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

6.1.2.2 Objekt nr. 268102-1 Brufundament Dyrлие bru

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG1	Brufundament	Bruspennet og fundament i betong. Inntil betongen er det eldre brukar i tørrmurt stein. Steinene er overgrodd av mose, trær vokser på karet og det ligger mye løse kvister og annen vegetasjonsavfall på denne.	Rense steinene for mose og fjerne trærne skånsomt, slik at ikke steinene rives løs. Avfall fra vegetasjonen kastet på egnet sted.



Rester etter brukar Dyrлиеelva.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

6.1.2.3 Objekt nr. 268102-4 Brukar med veistump – Dueelva

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG1	Brukar og veianlegg	Brukar av steinheller i varierende størrelse og veistump ved Dueelva. Brukarene er i god stand. Ny bru er lagt helt inntil de eldre brukarene. Liten snipp av veien går i bue ved nybrua i nordlig retning. Trær og kratt vokser på brukar og veistump	Vegetasjonen som vokser i veikroppen og på fundamentene fjernes for å forhindre videre forringelse. Vegetasjonsavfallet legges på egnet sted.



Brufundament i steinheller.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

6.2 Parsell 2: Heggem – Angvika

Askeladden ID: 268106

6.2.1 Om strekningen generelt

Parsellen utgjør en strekning på omtrent 11 km totalt. Fra gårdstunet på Heggem går veien videre som utvidet, moderne asfaltert vei frem til avkjørsel i Heggemsvatn/Holavatnet naturreservat, en strekning på ca. 3,2 km. Herfra går veien som gruset vei over Hola – Mjøkhaugen – Aspåsen, med unntak av en liten veibit med asfalt ved Negarden.



Parsell 2

6.2.2 Problempunkter

Objekter med problempunkter er rangert fra de mest kritiske øverst og som haster mest å få satt i stand, til de som kan avvendes i tid. Vurderingen av tilstandsgradene har blitt sett i sammenheng med hvordan veien og veirelaterte kulturminner skal brukes og bevares videre. Objekter som ikke krever tiltak eller er tapt står ikke oppført under problempunkter. Det gjelder følgende objekter:

- 268106-2 Stikkrenne Lundabakkan i Osmarka
- 268106-4 Veitrase Hola – Mjøkhaugen
- 268106-8 Veitrase Aspåsen – Litjbruvegen, avkjørsel

Selv om disse objektene ikke er oppført under problempunkter, er det likevel viktig å holde disse under oppsikt på årlig basis i forhold til gjengroing og lignende, da tilstanden kan endre seg. For mer opplysninger om disse henvises til Askeladden kulturminnedatabase.

6.2.2.1 Objekt nr. 268106-6 Veistykke ved Storesteinen, Aspåsmyran

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG2	Veianlegg	Veistykke ved Storsteinen er på ca. 100 m og er gjengrodd av ungtrær og røsslyng. Den er i ferd med å forsvinne i vegetasjonen. Veien er noe utvidet og er bredere enn den opprinnelige postveien. Skader på veien kan skjule seg under vegetasjonen.	Vegetasjonen fjernes for å få frem veikroppen og for å hindre at veien forsvinner i vegetasjonen. Deretter ny tilstandsvurdering



Veitrase med begynnende gjengroing.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

6.2.2.2 Objekt nr. 268106-1 Mur/rester av brukar ved Tverrelva

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG1	Mur eller rester av brukar	Steinheller inntil ny bru på hver side av elva. Disse kan være rester etter brukar eller steinmur. Uviss datering. Tilvokst med mose og gresstorv.	Normal skjøtsel. Konstruksjon undersøkes for datering.



Murrester ved tverrelva. Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

6.2.2.3 Objekt nr. 268106-3 Veitrase over Hola

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG1	Veianlegg	Veistraseen går som gruset vei fra hytte og opp til Hola. Ved er noe utvidet, ca. 4-5m og er gresskledd langs kantene og på midten. I grøftene vokser det tett med løvtrær og bringebærbusker. Veien mest gjengrodd ved hytte og blir gradvis åpnere mot Hola. Her blir veien vedlikeholdt. Veistrekningen er lite brukt, men fortsatt kjørbar.	Gresset som vokser langs kantene og på midten klippes. Trær og bringebærbusker som vokser i grøftene og på veikantene fjernes for å synliggjøre veikroppen.



Veitraseen over Hola.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland



Trase ved veikrysset på Høla.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

6.2.2.4 Objekt nr. 268106-5 Veitrase Mjøkhaugen - Aspåsmyran

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG1	Veianlegg	Veistrekningen går fra svingen som ligger øst for Mjøkhaugen ned til Aspåsmyran/Aspdalen. Veien er ca. 3,5 - 4 m bred og har grusdekke av grovere grus. Grøftene er lite synlige pga. tettvoksende trær og busker. Veistrekningens rette linjestruktur er bevart.	Veistrekningen har stort behov for skjøtsel. Vegetasjonen i grøftene fjernes og hull i veien tettes med grus for hindre ansamlinger av vann.



Gruset trase mot Mjøkhaugen.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland



Veitrase Mjøkhaugen.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

6.2.2.5 Objekt nr. 268106-7 Veitrase Storesteinen/Åsenden – Aspåsen

Veien tar en kraftig sving ved Åsenden, men det er usikkert på om dette er den opprinnelige retningen, da det er spor etter vei som har gått rett frem. Dette samsvarer mer med postveiens rette linjestruktur, og den kan ha gått i strak retning før den ble omlagt. I Lidar er det mulig å se spor etter en vei som har gått i rett linje i dette området og kan tolkes som alternativ eller opprinnelig vei. Anbefales undersøkt nærmere i forbindelse med skjøtsel- og istandsettingsarbeidet på veien.

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG1	Veianlegg	Veitraseen fra Storsteinen - Aspåsen går som gruset vei. Veikroppen fremstår tydelig med grøfter på hver side, men bredden på veien er utvidet. Har tidligere vært brukt som bilvei, det står fortsatt igjen veiskilt langs denne strekningen. Gresstorv vokser langs kantene og på midten.	Normal skjøtsel. Gresset klippes etter behov på årlig basis.



Lidar viser mulige spor etter vei som har gått rett frem, istedenfor i svingen.
Utsnitt fra Askeladden.



Veien kan ha gått i rettlinje istedenfor å svinge til venstre.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

6.2.2.6 Objekt nr. 268106-9 Veitrase Litjbruvegen – Angvik

Ved Oppigardshaugen kan det se ut som om postveien har hatt flere mulige retninger. Ut fra kartet kan veien også ha gått rett frem ved Haltibekken, istedenfor å svinge av mot øst. Den kan da ha gått over Angvikveien via Sletta gård og ned Sjøbakkan til Angvika handelssted og landingsvor.

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG1	Veianlegg	Litjbruvegen går som smal asfaltert bilvei og gruset vei ned mot Angvika. Veibredde ca. 3 - 3,5 m, og er asfaltert fra veikrysset og frem til veien svinger østlig retning, og ned mot Angvika. Fra svingen går veien som grovgruset vei nedover og har en tydelig oppbygd veikropp med gode grøfter. Den grusede veien har grøfter som er tettvokste med trær og busker.	Vegetasjonen i grøftene fjernes for å forhindre videre tilgroing og veien vil bli mer fremtredende.

7 Oppsummering

Kommunens satsingsområder på de langstrakte linjeføringene som er et av postveiens særtrekk, fremmes gjennom skjøtsel, istandsetting og formidling. Informasjonsskilt om posthistorie og -vei er spesielt egnet på knutepunktet på Heggem. Her kan historien om stedets bruk og viktighet formidles gjennom bygningens historie og dens sentrale funksjon som skysstasjon og poståpneri. Kombinert med de imponerende veilinjene i Gjemnes og lokalhistorie fremme interessen for bruk av postveien.

Tilrettelegging, skjøtsel og istandsetting av veien over Aspåsmyran gjøres ut fra veiens tilstand, og med minst mulig inngrep, slik at veien ikke endrer karakter. Det er viktig å bevare veiens utseende og form i størst mulig grad, for at dens historiske verdi opprettholdes. For et helhetlig skjøtels- og istandsettingsarbeid av postveien, oppfordres det til godt samarbeid kommunene imellom på hele strekningen. Postveien vil da kunne fremstå som et kulturminne hvor skjøtsel og istandsetting fremstår som en helhet.

Det anbefales at arbeidet startes med en kartlegging av enkeltminner som har TG3 og TG2, for å vurdere hvilke tiltak som skal igangsettes og hvor omfattende arbeidet blir. Vurderingen kan gjøres i kombinasjon med normalt skjøtselarbeid på veien og enkeltminnene som er merket med TG1.

Forslag til videre arbeid:

- En profesjonell prosjekthåndtering hvor kulturminnefaglige byggeledere og rådgivere påkobles i felt
- Viktig å huske på at arbeidet ved istandsetting av historisk vei er en *byggeplass* og da må alle HMS-rutiner på plass.
- Kostnadsberegning for skjøtsel og istandsetting
- Hvem skal ha ansvaret for arbeidet som skal utføres? Samarbeid med kulturvernmyndigheter er viktig for korrekt utført istandsetting og skjøtsel. Vil det være behov for opplæring?
- Opprette kontakt med grunneiere, historielag og andre som blir berørt/er relevante for postveien
- Lage en plan for årlig skjøtelsarbeid, hvem som har ansvar for det og i hvilket tidsrom det skal utføres.
- Ta stilling til om det kreves flere tiltak med veien enn de som er oppført i rapporten
- Eventuelt annet som kan dukke opp av arbeid knyttet til postveien

8 Vedlegg

8.1 Fotoliste

8.1.1 Parsell 1 Botterlia – Heggem

Foto 6011

Foto 6013 til 6030

8.1.2 Parsell 2 Heggem – Angvika

Foto 6032 til 6073

8.2 Kilder

Berrum, Hans (1902): Norges posthistorie 1647 – 1719. Kristiania MCMII J. W. Cappelen.

(1906): Norges posthistorie 1720 – 1814. Centraltrykkeriet Kristiania.

Skyssplikt. Lokalhistoriewiki.no

<https://lokalhistoriewiki.no/wiki/Skyssplikt> [Lesedato: 20.10.2020]

Skysstasjoner. Lokalhistoriewiki.no

<https://lokalhistoriewiki.no/wiki/Skysstasjon> [Lesedato: 20.10.2020]

Statens Vegvesen (2019): Postvegen Stavanger – Bergen – Trondheim. Rettleiar for skjøtsel, vedlikehald og restaurering. Norsk Vegmuseum

Vegminner i Møre og Romsdal fylke. Veghistorie i Norge – med hovedvekt på tidsrommet 1537 – 1960. Statens vegvesen Møre og Romsdal, 2001