



Møre og Romsdal
fylkeskommune

Tilstandsregistrering Den Trondhjemske postvei

Molde kommune



Siw Helen Myrvoll Grønland
10.11.2020

Innhold

1	Innledning	3
2	Oppdragets mål	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	13
4.2.4	Støttemurer	14
4.2.5	Rodesteiner og merkesteiner	15
4.2.6	Skysstasjoner og poståpneri	16
5	Postveiens muligheter i kommunen.....	17
5.1	Oversiktsbilde – postveien gjennom hele kommunen	17
5.2	Veitraseer og kulturminner som kan fremheves	17
5.2.1	Parsell 1: Kringstadbukta – Hjelset.....	17
5.2.2	Parsell 2: Hjelset – Botterlia	21
6	Parseller i Molde og anbefalte tiltak	22
6.1	Parsell 1: Kringstadbukta – Hjelset	22
6.1.1	Om strekningen generelt.....	22
6.1.2	Problempunkter	23
6.2	Parsell 2: Hjelset – Botterlia	34
6.2.1	Om strekningen generelt.....	34
6.2.2	Problempunkter	35
7	Oppsummering	44
8	Vedlegg	45
8.1	Fotoliste	45
8.1.1	Parsell 1 Kringstadbukta – Hjelset	45

8.1.2	Parsell 2 Hjelset - Botterlia	45
8.2	Kilder	46

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 i tidsrommet 1780 – 1804, 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 roder, eller viser avstand mellom byer, steder og lignende.

2 Oppdragets mål

- 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 29.10.19 – 5.11.19. Vær og føre: Kraftig regnvær og vind. Det dårlige været gjorde arbeidet mer utfordrende i forhold til Fotografering, da det ble mye fukt i kameraet og det gikk dermed mer tid på å få tatt gode bilder. I tillegg gjorde værforholdene det mer krevende å gjøre nødvendige vurderinger og beskrivelser av veien. 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 TGO – Ingen umiddelbare behov

Kulturminne har ikke skjøtselsbehov eller 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 TGO

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

Brufundamenter i Tingvoll kommune er et eksempel på en TG1.

Steinene i fundamentet ligger jevnt og har ingen skader eller sig. Som man ser av bildet, 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 fra Stranda kommune viser et 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 ved sjøsiden på Ekra/Ellingsgard og viser et eksempel på TG2 med vann involvert.

I dette eksemplet mangler det stikkrenne, og vannet renner tvers over veien. Vannet vil over tid grave ut veien og i slike tilfeller bør det legges inn en stikkrenne under veien for å lede vannet bort.



3.2.2.4 TG3 – Betydelig behov for tiltak

Kulturminnet er skadet og har stort behov for tiltak. Gjelder for veiminner 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 rotspregning fra store røtter. Graden brukes også i tilfeller der det allerede har skjedd et sammenbrudd/funksjonssvikt.

Eksempel 1

Steinhellebru med sig i fundamentet og fare for kollaps ved jevnlig bruk av tunge kjøretøy. Bildet er tatt ved Sollia gård ved kommunegrensen Molde – Gjemnes.



Eksempel 2

Store skader. Bru som er sterkt forringet av vegetasjonen. Store røtter har sprengt løs og løftet steinene. Tiltak kreves innen rimelig tid for å forhindre videre nedbrytning. Brufundamentene ligger ved Mjelveelva.



3.2.2.5 TG4 – Tapt

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

Postveiene i Molde kommune går hovedsakelig i samme trase som dagens bilveier, både som gruset gårdsvei og asfaltert bilvei. For de smale, asfalterte veiene er det mulig å se antydninger til postveiens særtrekk, og autentisitetsgraden kan diskuteres, da det er ulike oppfatninger av bevaringsgraden for denne type veier. I Askeladden er veiene inndelt i to nivåer, autentiske veier og bevart linjeføring som vil si at en veistrekning kan være sammenfallende med motorvei eller gruset gårdsvei.

4.1.1 Autentisk vei

Med autensitet 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.



Autentisk vei over Ørskogfjellet. Her ser man postveiens lange, rett linje som strekker seg innover i bildet.

Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

4.1.2 Linjeføring

Postveiens særtrekk er borte, men linjeføringen av veien er bevart. Bildet under er tatt ved Eidsneset i Fannefjorden og viser postveiens rette linjer.



Postveiens rette linjeføring er bevart, men særtrekkene er borte.
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.



Et eksempel på hvordan brufundamenter kan tas i bruk med bruspenn i treverk, her fra Stranda kommune.

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. Bildet nedenfor viser hvordan landingsvorene kan ha sett ut.



Et 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, Molde.
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.



Milestein ved Skjersåa bru, toppen mangler på steinen.
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. I Molde er det en kjent gård som har fungert som skysstasjon som lå på Eide. Skysstasjonen er i dag i bruk som bolig, se bildet.

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. Ansvarer ble lagt på den som var lese- og skrivekyndige, som prester, embetsmenn eller gjestgivere.



Eide skysstasjon.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

5 Postveiens muligheter i kommunen

5.1 Oversiktsbilde – postveien gjennom hele kommunen

Postveien i Molde ligger hovedsakelig under motorveien gjennom hele kommunen, så fokuspunktet for formidlingen kan derfor ligge på de mange bruene som er en del av veien. Totalt er det ni bruer i ulike størrelser og tre brukar. Med så mange bruer av ulik art, så åpner det opp for flere spennende innfallsvinkler til formidling om bruarkitektur og byggeskikk knyttet både til postveien og til vei historie generelt.

Eide skysstasjon kan ha mange spennende historier å by på, og det kan kanskje være mulig å finne gode historier om menneskene som drev stasjonen og historier knyttet til besøk.

Når det gjelder formidling om selve postveitraseen, kan det settes opp informasjonsskilt enkelte steder langs veien. Naturlige steder kan være parkeringsplasser som ligger i nærheten av traseen, og der det lages parkeringsmuligheter for å stoppe og se på kommunens mange bruer. For Molde kommune vil bruken av postveien som hovedsakelig gjøres i bil, men veien over Istad, Steinløysa og Botterlia egner seg også godt for sykkel.

Kommunene har også mange milesteiner og merkesteiner som er fine å vise frem. Her kan det formidles historier knyttet til avstandsmålinger og hvordan plasseringen ble bestemt i 1780-årene. Hvordan steinene ble til, kan være en annen historie å formidle, og det finnes kanskje flere også.

5.2 Veitraseer og kulturminner som kan fremheves

I forbindelse med kartleggings- og registreringsarbeidet ble veistrekningen delt inn i to parseller med tilhørende enkeltminner. Inndelingen er tatt med utgangspunkt i naturlige knutepunkter, som for eksempel et veiskille, hvor veien går i flere retninger og for Molde kommune er dette satt ved brua over Oppdølselva på Hjelset. Parsellene har følgende inndeling:

- Parsell 1: Kringstadbukta – Hjelset
- Parsell 2: Hjelset – Botterlia

Postveien ligger hovedsakelig under dagens bilveier og for Molde kommune vil det dermed være aktuelt å fremheve enkeltminner og å lage parkeringsmuligheter for at publikum skal ha mulighet til å oppleve de flotte kulturminnene som ligger bortgjemt. Skilting av postveien på eksisterende parkeringsplasser som ligger langs postveitraseen kan gjøres for å informere om postveien og posthistorien.

Molde kommune har mange bruer fra ulike tidsperioder langs traseen og har dermed en fin mulighet til å fokusere på bruarkitektur som en del av historien til postveien. Bruer er et flott fokuspunkt for kommunen, da parsell 1 har syv bruer og ett brukar, og parsell 2 har to bruer og to brukar.

5.2.1 Parsell 1: Kringstadbukta – Hjelset

Parsellen har flere kulturminner som kan fremheves og formidles historier om. Kulturminnene som stikker seg ekstra ut er Skjersåa bru og de kraftige brufundamentene ved Mjelveelva. Disse er noen av de eldste kulturminnene på strekningen som er knyttet til postveien.

5.2.1.1 Skjersåa bru

Skjersåa bru er en steinhvelvbru fra 1834 og bygd opp av tørrmurt uhogd stein. Veien som har tilhørt brua har gått over jordet og er borte i dag. Veien har vært ridevei og ble i 1790 anlagt som post- og kjørevei. Skjersåa bru er en del av et veihistorisk miljø og området egner seg derfor godt til å vise utviklingen i veibyggingen i tillegg til posthistorien. I 1913 ble veien lagt om, og to nye hvelvbruer var da ferdig bygd ovenfor Skjersåa bru.

Det veihistoriske miljøet utgjør tre bruer fra ulike tidsperioder, eldste fra 1834, 1913 og en med moderne betongfundamenter. I tillegg står det i dette området en navnestein med brunavn og en milestein. Til sammen utgjør området et helhetlig veihistorisk miljø med et godt innblikk i veiutviklingen og hvilken betydning bruas plassering har for hvor veien anlegges.



Hvelvbru fra 1913 og utvidet med moderne betongfundamenter. En del av et veihistorisk miljø.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland



Vakre Skjersåa bru er en del av det veihistoriske miljøet.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland



Milestein ved Skjersåa bru
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland



Navnesteinen ved riksveien
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

Hvis grunneier stiller seg positiv til at dette området kan tilrettelegges for besøk, kan det gjøres vurderinger for hvilke tiltak som er aktuelle å igangsette utover restaureringen av brua. Parkeringsmuligheter i nærområdet og skilt med informasjon om det veihistoriske miljøet, kan være aktuelle tilrettelegginger for å skape muligheter for besøk og informasjon om postveien. Merk at jordet er **fredet**, så tiltakene må ta hensyn til det.



Jordet ved Skjersåa bru med nedkjørsel. Området er fredet.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

Hele flaten hvor jorden ligger, hvor røysfeltet registrert, er **fredet**, så tiltak i området må ses i sammenheng med dette. Siden hele flaten er fredet, er det viktig at de ulike løsningene for parkering, skilting og adkomst til brua ikke kommer i konflikt, se kartutsnitt fra Askeladden. Her anbefales det et tiltak til formidling som ikke blir i konflikt med det fredede området og om det er mulig å få til besøk for dette veihistoriske miljøet, siden det jorden er fredet.



Sirkel med rødmarkert R viser røysfeltet og fredet området.
Firkanten med hus i markerer Skjersåa bru.

Mjelvebrua består av kraftige fundamenter tørrmurt stein og er bygd på 1800-tallet. Bare brukarene står igjen og de ligger litt bortgjemt mellom trærne og er ikke mulig å få øye på fra europaveien. Det flotte byggverket kan være en del av Molde kommunes tidslinje for ulike type bruer fra forskjellige tidsperioder. Adkomst til brua ser ikke ut til å gå over privat grunn, men det kan bli trafikk av mennesker utenfor huset til grunneierne på 46/25 og 46/7, dette er derfor viktig å få avklart med dem.

Mjelvebrua, Skjersåa bru, både den eldste og den nye, danner til sammen et flott bilde på ulike typer av bruer som ligger i samme område. Siden de ligger så tett, vil det dermed være mulig å oppleve disse bruene ut fra samme parkeringsområde. Kommunen kan undersøke muligheten for en felles parkering som kan gi lett adkomst til både Mjelve og Skjersåa.

5.2.2 Parsell 2: Hjelset – Botterlia

Denne parsellen har en vakker hvelvbru på Istad som ble bygd i 1908, og en liten steinhellebru på Solli ved kommunegrensen. Det rester av brukar ved Oppdølelva, her er det også en merkestein for brua som viser at brua er fra 1829, og ved Kleiveelva. Sistnevnte er vanskelig å se, og her kan man isteden sette opp skilt ved motorveien med informasjon om postveien og brua som har stått her. Hvis det finnes gamle bilder av den lille brua, så kan de være fine å bruke i en formidlingssammenheng. Steinhellebrua på Solli er en liten bru med en annen utforming og vil utgjøre en viktig del av formidlingen av bruene i kommunen.

Istad bru er den vakreste brua i denne parsellen og hovedfokuset kan legges på denne. Den har lett adkomst og gode muligheter for å kunne lage parkering ved denne, og informasjonsskilt om brua og postveien i området. Plasseringen gjør at naboer i området ikke vil bli forstyrret av at den blir besøkt. Brua ligger inne på grunnen til flere grunneiere, så en avklaring med disse gjøres i forbindelse med vurdering av tiltak for brua.

6 Parseller i Molde og anbefalte tiltak

For de to parsellene som veistrekningen i Molde er inndelt i, er det i hver parsell registrert tilhørende enkeltminner for strekningen. Dette gjelder veitraseer med tydelig oppbygd veikropp og linjeførte strekninger. De veirelaterte kulturminner er registrert som enkeltminner og gjelder bruer, merkestein, poståpneri, skysstasjoner, og landingsvorer der postleveransen har gått via sjøveien.

6.1 Parsell 1: Kringstadbukta – Hjelset

Askeladden ID: 268398

6.1.1 Om strekningen generelt

Parsellen er omtrent 24 km og går fra Kringstadbukta hvor landingsvoren skal ha ligget, og til brua over Oppdølelva på Hjelset. På grunn av flere runder med utfyllinger og bygging av molo er det vanskelig å påvise det eksakte området for landingsvoren til postbåten. Fra Kringstadbukta går veien som asfaltert bolig vei i ca. 500 meter og følger deretter samme trase som dagens bilvei gjennom Molde sentrum og frem til Hjelset, med unntak av på Årø, ved Molde verft og Mjelve.

Ved Årø tar veien av mot nordøst, over brua med betongspenn og brukar i tørrmurt stein som går over Årøelva, og deretter sørøst gjennom Vegvesenets lagerområdet og som asfaltert vei frem til riksvei. Postveien er videre herfra sammenfallende med dagens riksvei frem til Molde verft og Mjelve, hvor veien har gått over jordet til Øygarden. Vakre Skjersåa bru har vært krysningspunkt over Øygardselva på strekningen og det er både merkestein med brunavn og milestein i dette området. Fra Molde verft har veien gått over gårdstunet på Mjelve gård og over Mjelveelva, hvor det står igjen kraftige oppmurte brufundamenter.



Parsell 1

Veistrekningen i denne parsellen ligger hovedsakelig under riksveien og her kan det være flott å fremheve de veirelaterte kulturminnene som hører til postveien. Skilt med generell informasjon om at postveien har gått på denne strekningen kan plasseres på aktuelle punkter langs veien.

Objekt som steiner med utydelig innskrift, objekter som ikke krever tiltak eller er tapt, står ikke oppført som problempunkter. Det gjelder følgende:

- 268398-2 Bru Årøelva
- 268398-3 Milestein Strandhagen
- 268398-4 Veirest ved Sigerset/Fannefjordsveien
- 268398-6 Veitrase ved Molde verft/Øygardsflua
- 268398-8 Milestein ved Skjersåa bru
- 268398-9 Stikkrenne/liten steinhellebru Molde verft
- 268398-13 Merkestein Skjersåa bru

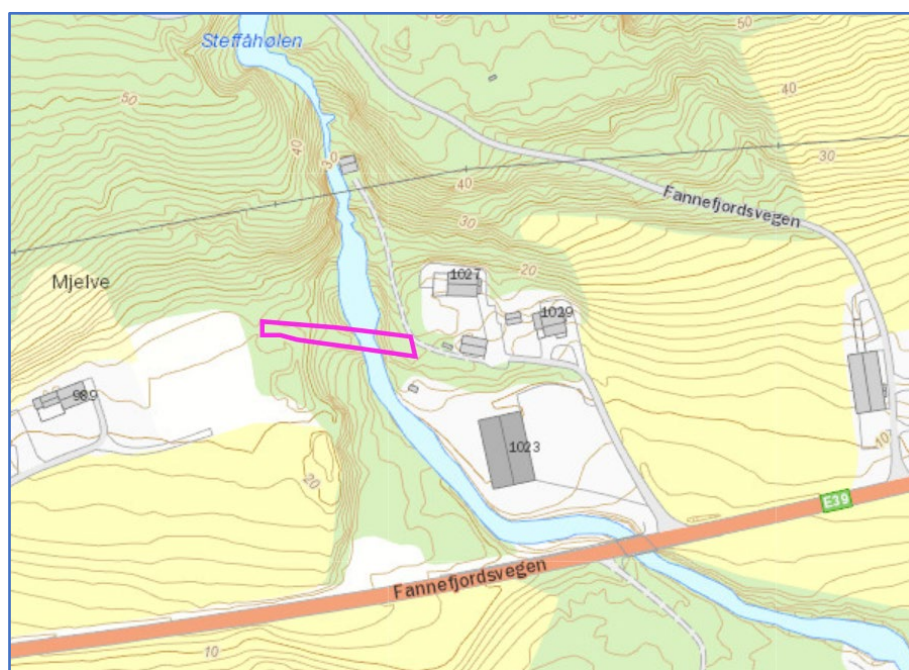
Selv om disse objektene ikke er oppført under problempunkter, er det likevel viktig å holde disse under oppsikt på årlig basis i forhold til gjengroing og lignende, da tilstanden kan endre seg. Steinene med innskrift har behov for at skriften blir mer synliggjort, men ellers ingen ytterligere tiltak. For mer informasjon om objektene henvises det til Askeladden kulturminnedatabase.

6.1.2 Problempunkter

Objekt 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. Vurderingen av tilstandsgradene har blitt sett i sammenheng med hvordan veien og veirelatert kulturminner skal brukes og bevares videre.

6.1.2.1 Objekt nr. 268398-11 Brukar ved Mjelveelva

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG3	Brukar	Brukarene til Mjelvebrua er kraftig bygd i tørrmurt stein og har en bredde på ca. 5-6 m. De er sterkt gjengrodde av mose, planter og store løvtrær med kraftige røtter. På det vestlige brukaret er to løvtrær hogd ned, men stubber og røtter er ikke fjernet. Sterkt behov for skjøtsel og istandsetting.	Fjerning av trær, stubber og røtter. Rense steinene for mose og plantevekster. Dette for å forhindre videre forringelse av brukarene. Fjerningen av vegetasjon må gjøres på en skånsom måte, for å unngå mer skade. Rydding av avfall fra nedsagde trær som ligger oppå brukarene.



Brukar ved Mjelveelva markert i rosa



Stort behov for skjøtsel og istandsetting av brukarene ved Mjelveelva.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland



Stort behov for skjøtsel og istandsetting av brukarene ved Mjelveelva.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

6.1.2.2 Objekt nr. 268398-14 Skjersåa bru

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG3	Steinhvelv bru	Bru er i dårlig stand. Østlig side av brua er sterkt redusert ved at stein er fjernet eller rast ut. Hvelvingen og vestre brukar er intakt. Det vokser tett med unge trær inntil brukarene og oppå brudekket. Bregner og mose vokser mellom steinene flere steder.	Vegetasjon som over tid kan forringe bruas holdbarhet, fjernes. Steinene renses for vekster som vokser mellom steinene. Østre brukar restaureres av fagkyndige innen historisk tørrmuring. Bruas stabilitet bør også vurderes av fagkyndig innen dette feltet for en vurdering av hvor lenge den kan stå i den tilstanden den har nå før tiltak settes i gang.



Skjersåa bru



Skjersåa bru har stort behov for skjøtsel og istandsetting.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland



Brudekke.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland



Intakt hvelving, men østre brukar er fjernet eller nedrast.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland



Brua sett i vestlig retning. Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

6.1.2.3 Objekt nr. 268398-5 Steinhellebru Sigerset

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG1	Steinhellebru	Brua i tørrmurt stein, steinene er fuget i løpet. Den er i god stand. Løvtrær vokser helt inntil steinene i brua. Avkappede grener fra trær og annet vegetasjonsavfall ligger i skråningen ved brua.	Rydding av avfall og fjerning av vegetasjonen som vokser nærmest brua.



Sigersetbrua



Avkappede greiner ligger slengt ved brua.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

6.1.2.4 Objekt nr. 268398-7 Liten steinhellebru/stikkrenne

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG1	Liten steinhellebru/stikkrenne	Kraftig oppbygget bru/stikkrenne. Uviss datering. Vegetasjon i form av unge løvtrær og bregner vokser rundt åpningen til løpet.	Normal skjøtsel, fjerning av vegetasjon rundt åpningen til stikkrennen.



Plassering for steinhellebru/stikkrenne



Normalt skjøtselsbehov.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

6.1.2.5 Objekt nr. 268398-10 Veitrase ved Mjelveelva

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG1	Veganlegg	Gresskledd vei med svak antydning til grøfter ved garasje. Busker og bregner vokser i grøftkantene.	Veiresten på østsiden av elva, ved garasje, er gjengrodd og har behov for skjøtsel.



Veitrase over Mjelve.



Veitrase ved bolig.

Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland



Gruset gårdsvei på Mjelve.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

6.1.2.6 Objekt nr. 268398-12 Hvelvbru over Gujordelva

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG1	Hvelvbru	Hvelvbru i teglstein og store tilhogde steiner i brukarene. Asfaltdekke over brua. Busker og trær vokser langs elvas sider og gjør bruas hvelving lite synlig. Selve brua er i god stand.	Normal skjøtsel. Fjerning av vegetasjon som vokser i skråningene langs elva, for å synliggjøre brua.



Hvelvbru over Gujordelva, rosa firkant



Skjøtselsbehov. Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

6.2 Parsell 2: Hjelset – Botterlia

Askeladden ID: 268421

6.2.1 Om strekningen generelt

Parsellen er omtrent 17 km lang og går fra brua ved Oppdølelva, rundt Oppdølshaugen og innover i Skjevika. Her har veien gått helt ned til sjøkanten og forbi byggefelt og videre i rett linje over Hungnes og Eidsneset. Den fortsetter innom gården Eide og har passert rett fremfor døra til denne boligen som har vært skysstasjon. Herfra er veien sammenfallende med dagens riksvei i ca. 4 km, frem til Nes, hvor den har gått over jordet og mellom husene, for deretter å ta en sving ned på riksveien ca. 100 meter.

Fra riksveien svinger veien igjen inn på jordet og over Kleiveelva og forbi Kleive kirke. Fra Kleive går veien i samme trase som riksveien gjennom jordbrukslandskap i ca. 3 km, frem til Istad. På denne strekningen som er på omtrent 1 km, har veien gått over jordet og bruddvis innom dagens smalere gårdsvei. Deretter er den sammenfallende med riksveien i 500 meter før den skifter til gruset og asfaltert, avflatet gårdsvei frem til Hatlen. Jordbrukslandskapet er mindre dominerende på denne strekningen og omgivelsene består mer av barskog iblandet løvtrær. Ved Solli gård, er veien igjen gruset og passerer to bruer frem til kommunegrensen.



Parsell 2

Objekt som steiner med utydelig innskrift, som ikke krever tiltak eller er tapt, står ikke oppført som problempunkter. Det gjelder følgende:

- 268421-2 Merkestein Oppdølbrua
- 268421-3 Veitrase Skjevika – Eidsneset
- 268421-4 Veitrase Eide
- 268421-5 Veirest ved Røsberg
- 268421-7 Milestein ved Amundsgard
- 268421-9 Veitrase over Istadtunet
- 268421-10 Veitrase Høglia – Halten
- 268421-12 Veitrase Hjellen – Nerbøen
- 268421-13 Veitrase Solli

- 268421-16 Merkestein ved Dyrlielva

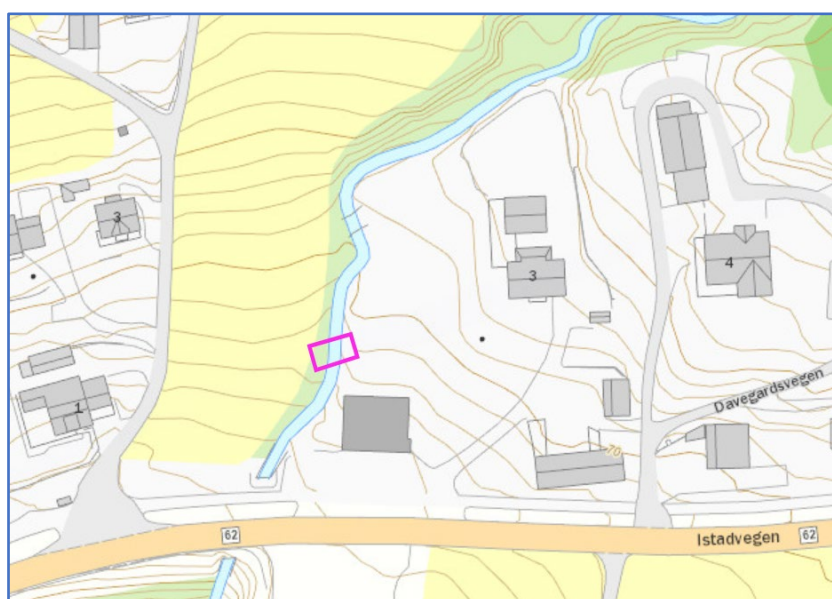
Selv om disse objektene ikke er oppført under problempunkter, er det likevel viktig å holde dem under oppsikt på årlig basis i forhold til gjengroing og lignende, da tilstanden kan endre seg. Steinene med innskrift har behov for at skriften blir mer synliggjort, men ellers ingen ytterligere tiltak. For mer informasjon om objektene henvises det til Askeladden kulturminnedatabase.

6.2.2 Problempunkter

Objekt 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. Vurderingen av tilstandsgradene har blitt sett i sammenheng med hvordan veien og veirelatert kulturminner skal brukes videre.

6.2.2.1 Objekt nr. 268421-6 Brukar ved Kleiveelva

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG3	Brukar i stein	Brukarene er helt overgrodd og har sterkt behov for skjøtsel for å forhindre mer ødeleggelse pga. røtter. Mose ligger som et teppe over steinene og flere unge trær vokser på disse, det vanskeliggjør vurderingen av tilstanden på fundamentene.	Fjerning av vegetasjon som vokser over brukarene. Steinene renses for mose og trær fjernes skånsomt for å forhindre at karene blir mer skadet.



Rester av brukar markert med rosa

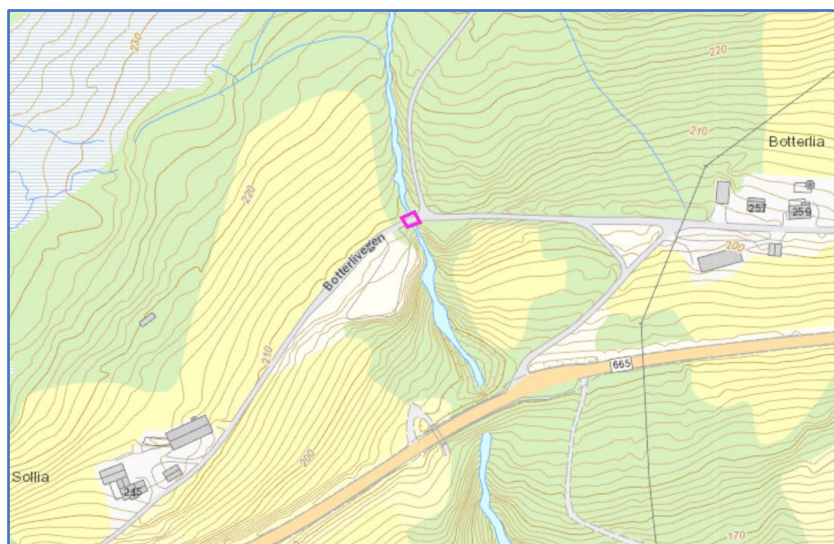


Steinene til brufundamentet er helt tildekket av mose ved Kleiveelva.

Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

6.2.2.2 Objekt nr. 268421-14 Steinhellebru Sollia

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG3	Bru	Steinhellebrua over Sollielva har steinheller på nordlig side og er utvidet med betong på sørlig side. En del av steinhellene har rast ut og det skaper et sig i brukanten på denne siden. Under betongen stikker det frem treplanker som har løsnet.	Utraste steinheller og sig i brukanten på nordlig side trenger å settes i stand. Trær vokser på brukanten og rundt brua på nordlig side. Mosegrodde steinheller.



Brua over Sollielva markert med rosa

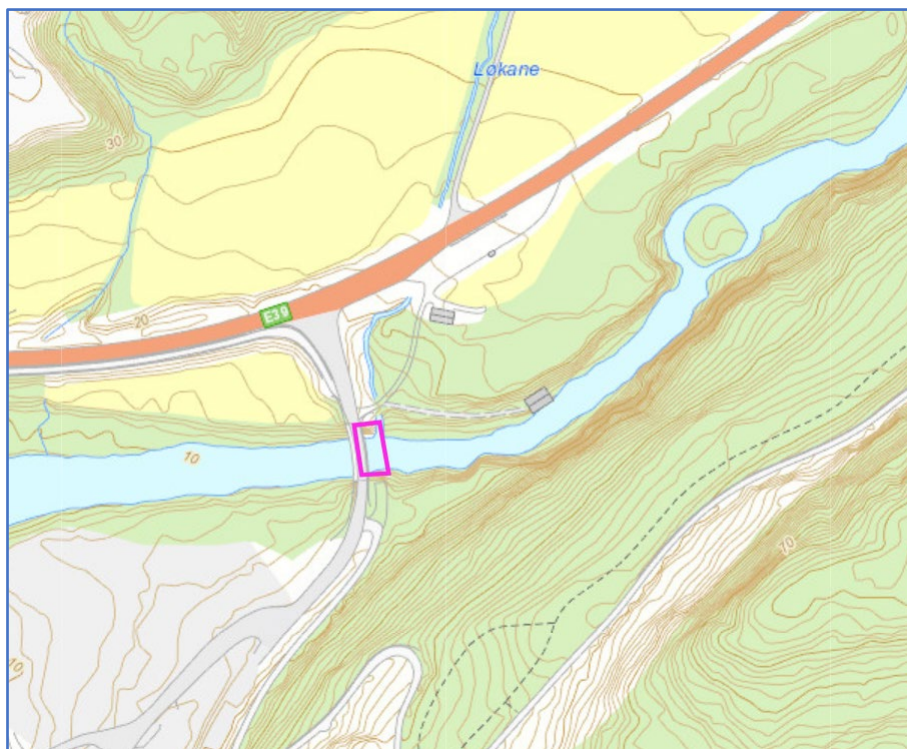


Steinhellebrua på Sollia har sig i fundamentet.

Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

6.2.2.3 Objekt nr. 268421-1 Brukar ved Oppdølselva

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG1	Brukar i tørrmurt stein	God bevarte brukar som har behov for skjøtsel. Trær og busker vokser på toppen av brukarene. På hyllene av stein vokser det gresstorv og noe av steinen er mosegrodd.	Fjerning av trær som vokser på brukarene. Rensing av steiner for mose og gress.



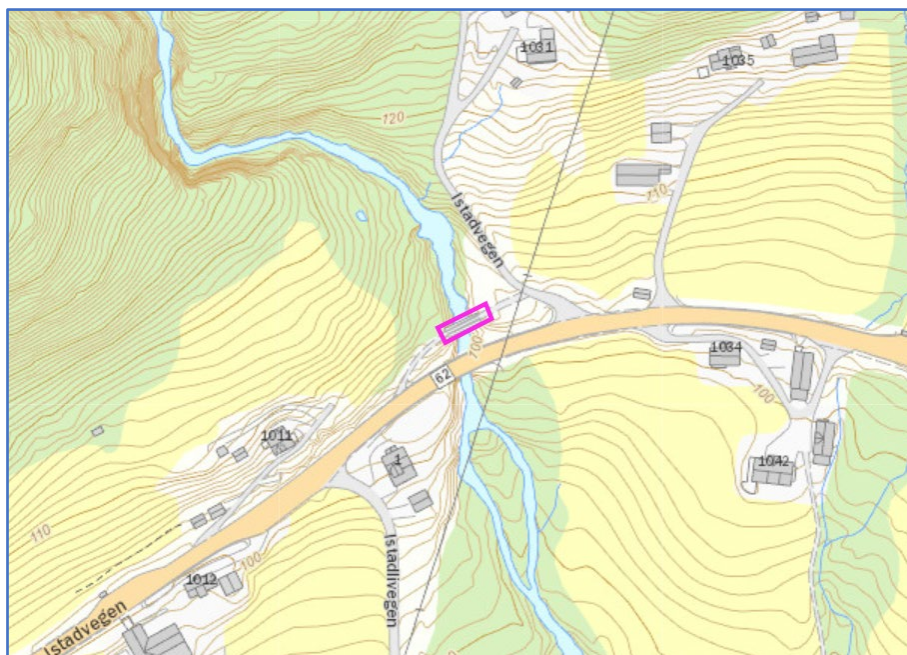
Brukarenes plassering



Brukar i stein ved Oppdøelva.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

6.2.2.4 Objekt nr. 268421-8 Hvelvbru Istad

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalt tiltak
TG1	Hvelvbru	Steinhvelvingsbru fra 1908 i tørrmurt stein. Kan se ut som steinene i brukarene og bruspennet er fra ulik tid. Ute av bruk. Brua er i god stand. Noe tettvokst vegetasjon rundt brua og gress langs bruens kanter på dekket.	Fjerne vegetasjon for å forhindre gjengroing og forringelse av brua. Steiner renses for mose og fjerne unge trær som vokser inntil og på brua.



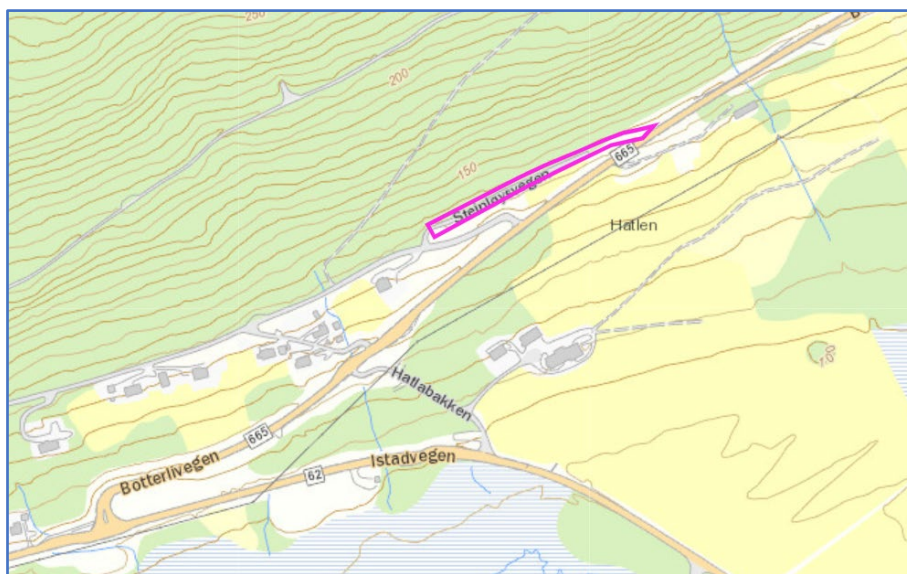
Istad bru



Steinhvelvingsbrua ved Istad har behov for normal skjøtsel.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

6.2.2.5 Objekt nr. 268421-11 Vei på Hatlen

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG1	Veianlegg	Veistykke ved Halten gård. Gruset vei som er delvis gressdekket. Veien blir stoppet av oppsatte steiner og tettvokste trær. Veibiten er godt vedlikeholdt, da denne blir brukt til blant annet ved-opbevaring. Ikke mulig å vurdere tilstanden på veidelen som ligger under de tettvokste trærne, da dette området var ufremkommelig.	Behov for undersøkelse og tilstandsvurdering av veidelen som ligger ufremkommelig til inne i den tette skogen. Veidelen som blir brukt av gårdeier har ikke behov for vedlikehold.



Veien ved Hatlen gård markert i kartet



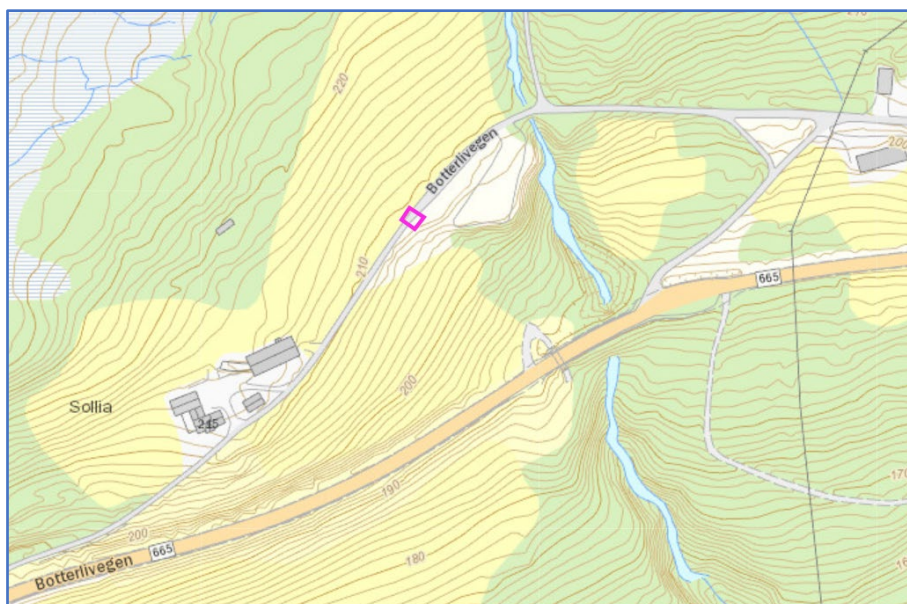
Godt vedlikeholdt vei på Hatlen frem til skogområde.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland



Veidelen blir stoppet av skog på Hatlen.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

6.2.2.6 Objekt nr. 268421-14 Stikkrenne Sollia

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG9 Ukjent/ikke registrert	Stikkrenne	Stikkrenne under gruset bilvei. Ikke mulig å se tilstand pga. av gjengroing. Gjengroing gjorde det ikke mulig å vurdere tilstanden. Vanskelig å vurdere tilstand. Modernisert stikkrenne, registrert med innlagt plastrør i nordvestre side i 1993.	Ukjent tilstand. Fjerning av vegetasjon og tilstandsvurdering.



Rosa firkant viser stikkrennens plassering.

7 Oppsummering

Molde kommunes satsingsområde knyttet til alle bruene, fremmes gjennom istandsetting, tilrettelegging og formidling av bruene. Fokus på bruarkitektur og de mange merkesteinene vil gjøre kommunen til et spennende reisemål for å oppleve vei historie og historier knyttet til brubyggingen og for eksempel postleveranse på 1700- og 1800-tallet.

Tilrettelegging, skjøtsel og istandsetting av bruene i kommunen gjøres ved hjelp av fagkyndig innen historisk muring, og skjøtsel av bruene utføres på en skånsom måte. Det er viktig å bevare kulturminnenes utseende og form i størst mulig grad, for at dens historiske verdi opprettholdes. For et helhetlig skjøtsels- og istandsettingsarbeid av postveien og de veirelaterte kulturminnene oppfordres det til godt samarbeid kommunene imellom på hele strekningen. Postveien og de tilhørende kulturminnene vil da kunne fremstå som et helhetlig og sammenhengende kulturminne.

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 skjøtselsarbeid, 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

Bildene for hele strekningen ligger som elektronisk vedlegg i egen mappe med undermappe for hver parsell. For Molde kommune er veien delt inn i to parseller og bildene er fordelt i to underliggende mapper etter jpg.nummer.

8.1.1 Parsell 1 Kringstadbukta – Hjelset

Kringstadbukta:	Foto 6146 til 6149
Årø bru:	Foto 6145
Strandhagen:	Foto 6143 til 6144
	Foto 6150 til 6151
Sigerset:	Foto 6139 til 6141
Øygardsflua – Molde verft:	Foto 6125 til 6137
Mjelveelva:	Foto 6117 til 6123
Gujordselva:	Foto 6114 og 6116

8.1.2 Parsell 2 Hjelset - Botterlia

Botterlia:	Foto 6074 til 6076
Sollia:	Foto 6077 til 6083
Høglia – Halten:	Foto 6084 til 6086
Istad:	Foto 6088 til 6093
Milestein, Amundsgard:	Foto 6094
Kleive:	Foto 6103
	Foto 6095 til 6101
Røsberg:	Foto 6102
Eidsneset – Eide:	Foto 6104 til 6110
Oppdølselva:	Foto 6111 til 6113

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.