



Denne artikkelen er gjengitt i
Norsk vegmuseums årbok for 2022

Postvegen mellom Bergen og Trondheim gjennom Møre og Romsdal

AV GEIR PAULSRUD



Den gamle postvegen over Øskogfjella vart bygd etter «dei rette linjers prinsipp». Her er artikkelforfattaren med på historisk vandring på veggen. (Foto: Håkon Aurlien)

Postvegen mellom Bergen og Trondheim gjennom Møre og Romsdal

AV GEIR PAULSRUD

E39 eller ein veg nord-sør over heile Vestlandet er ikkje noko nytt. Alt på midten av 1600-talet var det gjort eit forsøk på ei postrute over land mellom Stavanger, Bergen og Trondheim. Fyst med vedtak om å få bygd ein veg for å få meir regularitet på posten i 1786 kom det fart i bygginga av postvegen som gjennomfartsveg. Rundt 1800 var veggen i hovudsak ferdig med 5 fjordkryssingar eller båtturar i Møre og Romsdal. I 1868 hadde teknologien gitt nye løysingar, dampbåten tok over med enda større regularitet for posten, og dermed fall bruken av ein gjennomgåande veg bort. Men vegane fekk eit nytt liv til lokaltrafikk og ikkje minst til den nye turistnæringa.

Posten skulle frå 1647 fraktast mellom København og Christiania, og derifrå til dei andre stiftsstadane. Å bringe posten fram med kurer på usikre kløvvegvar var ikkje lenger nok, nå skulle posten bringast fram av postførarar også i Norge. Dette vart organisert slik at det vart plukka ute ein eller eit par postbønder med jamne mellomrom langs postruta. Dei hadde ikkje betaling, men til gjengjeld slapp dei å bli skrivi ut som soldatar, dessutan slapp dei skyssplikta og det var skattefritak for garden. Dette handla om ei oppgradering av infrastrukturen her i landet. Dette er i merkantilismens tidsalder, særleg med utvikling av fiske, bergverksdrift og skogbruk. 26. desember 1648 kom ei forordning om skyssferder til lands og vanns samt gjestgjevargardar.

I 1636 var det kome påbod om å betra vegane her i landet, og skyssforordninga 11 år seinare hadde eit eige kapittel om å

Geir Paulsrud (f. 1951) er veghistorikar, og arbeider for tida hovudsakleg med kongevegane. Han er magister i etnologi, og var direktør for Norsk vegmuseum 1985-2011.



gjera veggen køyrbar med vogn, ein kunne frakte varene meir effektivt då. I 1665 vart det oppretta to stillingar som generalvegmeistrar her i landet, dei skulle få fortgang på arbeidet med å bygge køyrevegvar. Forutan post og varer var også omsynet til forsvaret viktig. Rundt 1700 var det ein enkel køyreveg til Trondheim frå Christiania. Samstundes var det brukbar veg til Drammen, delar av Vestfold og til Kongsberg og til Svinesund.



Postvegen over Ørskogfjellet austover, sett om lag frå Grensa mellom Romsdal og Sunnmøre. Nyseterknappen bak. (Foto: Geir Paulsrud)

Enkelte stader kunne nok posten køyrast ut med hest og karjol eller ei stolkjerre, men helst var postbonden ridande, roande eller gåande. Dei fyste endepunkta for postvegen var Skien (seinare til Kristiansand/Stavanger), Bergen og Trondheim.¹ I tillegg gjekk posten med såkalla bipostruter ut til dei lokale embetsmenn. Allereie i 1652/53 vart det lagt opp til ei postrute mellom Stavanger og Bergen, og til Trondheim nokre år seinare.² Den vart ikkje særleg regulær, og gjekk ikkje oftare enn naar stiftamtmanden det forlangte.³

På Vestlandet var det kysten som var ferdselsåra, helst innanskjers. Men sjøen var ein utru tenar. Ikkje alle dagar var han farande, av og til var det berre motvind, av og til kunne det vera skikkelleg uvær. Det var noko tryggare å fare til lands. Men i det store og heile måtte ein på sjøen dei fleste stader. Postruta mellom Kristiania og Bergen gjekk over Voss og

Filefjell. I vinterhalvåret minst to fergjer og i sommarhalvåret kanskje fire. Her var det ikkje å tenke på køyredningar, her var det riding og sume stader gåing. Vår og haust kunne dette vera ei sær tung rute. I 1734 kunne stiftamtmand Ulrich Kaas slå fast at vegane i Bergen stift (nåverande Vestland fylke) var i ein slik forfatning at ein neppe nogen steds kan reise i Vog en halv Fjerdings (2,8 km).

Eit par år tidlegare hadde generalvegmeisteren Nordanfjells definert hovudvegane i Bergen stift til å vera postvegen frå Bergen til Christiania og fire-fem eid på sjøvegen mellom Bergen og Trondheim: (...) *Og er mig hidindtil ingen anden Lande-Vey betiendt, end fra Bolstad-Øren paa Waas, indtil Gudvangen, i Sogn, i Herøens Schibbrede; saa og, over Drags-, Mands-, Søebs-, Birckelands- og Watne-Eiderne. Skulle der være andre, saa haver Hand sig derom at erkyndige, og sig lade beviislig gjøre, saadan*

*Landeveye, (...).*⁴ Forutan postvegen mellom Kristiania og Bergen var dette stort sett ei ytre lei med båt mellom Trondheim og Bergen. Dei klassiske kongeferdene 1685, 1704 og 1733 gjekk i hovudsak sjøleia over Mannseidet. Men ein veit det var mange andre vegleier over åsar og fjell som var i bruk mellom dei ymse fjordar, det var nok mest for gåande.

POSTRUTE STAVANGER – BERGEN – TRONDHEIM 1652/53

Tidleg var det etablert ei rute mellom Stavanger, Bergen og Trondheim. Alt i 1653 var det satt opp ei portotakst for denne ruta, og det vart utpeikt postbønder langs ruta.⁵ Det gjaldt frå Stavanger til Bergen, og Bergen til Trondheim⁶ nokre år seinare.⁷ Av ymse grunnar vart nok ikkje dette særleg fast rute,⁸ og ho synest vera reetablert seinare før ho var lagt ned rundt 1690.⁹ Ut over dei faste postrutene var det til dels andre ordningar for å få posten ut til dei lokale embetsmenn, gjerne i form av såkalla bipostruter. I alle høve skulle alle futar, skrivarar, sokneprestar og ikkje minst dei militære leiarane ta i mot og sende embetspost, til dels opne brev og kunngjeringar frå futar, amtmenn, stathaldar og det kongelege kanselli som skulle lesast av lensmennene på kyrkjevegane.

POSTRUTA TRONDHEIM – MOLDE FRÅ 1694

Det vart etter kvart lagt opp ei ny rute, nemleg frå Trondheim til Molde. Etter Postforordninga av 25. desember 1694 skulle posten gå her kvar veke, men det vart nok heller annan kvar veke.¹⁰ Det gjaldt i alle fall fram til 1720. Sjølv ikkje

etter at Molde og Kristiansund hadde fått bystatus i 1742, vart det nemnande endringar. I 1743 tok fut-rekneskapen tre og ein halv månad på ruta Molde, Trondheim og til København.¹¹ Sambandet om Trondheim til Molde frå Christiania/København var såpass lang omveg at det seinka posten. Difor kom det forslag om å etablere ei ny rute ned Romsdalen i 1722.¹² Det vart det slege av då postmeisteren i Trondheim i så fall mista noko av inntekta si.

I 1700 vart Peter Dreier generalvegmeister Nordanfjells. Innan to, tre år hadde han fått bygd ein køyreveg mellom Trondheim og stiftsgrensa på Dovrefjell. Kva han fekk gjort på Vestlandet er det mindre opplysningar om, men han synest å ha vore aktiv. Charles Æmilius von Lützwow fekk stillinga etter at Dreier gjekk bort på nyåret i 1723. Lützwow rei prinsipp og reglar utan omsyn til tidlegare praksis. Han var sær oppteken av kven som skulle betale vegmeister-toll og kva fullmakt han hadde særleg i høve til stiftamtmanden, og kom såleis på kant med alle delar av embetsverket. Generalvegmeisteren vart nok sett på som mykje av ei plage, noko han sjølv var klar over.¹³ Ein skal ikkje underkjenne at han også var iherdig vegbyggjar, men her var han bunde av eit samspel med lokalsamfunna, det vil seie bøndene og dei lokale embetsmenn som fut og skrivar. Han var på si fyste reise til Bergen frå Trondheim i 1725.

Det vart bestemt at generalvegmeisterembeta skulle leggjast ned i 1742,¹⁴ men Lützwow så vel som Hans Henrik Thaulow sønnanfjells, skulle få sitja så lenge dei levde. Lützwow døde i 1748 og Thaulow



Første side av rapporten for synfaringa til Jung-
haus hausten 1775 mellom Molde og Bergen,
planlegging av postvegen. (Illustrasjon frå Arkiv-
verket i Bergen)

skulle alle vegar som ikkje var kongeve-
gar vera 3-4 alner breie.¹⁷ Kvifor vegen
over Ørskogfjellet eller vegen mellom
Sunnmøre og Romsdal var rekna som
bygdeveg og ikkje allfarveg er vanskeleg
å seie. I prinsippet var det ein allfarveg og
til dels ein (bi-)postveg, i røynda var det
postleveransar heile tida, sjølv om den
ikkje var særleg regulær den fyste tida.
Men prestar, futar og skrivarar laut ha
posten sin om dei skulle skjøtte embetet
sitt!

SCHANCHES FORSLAG TIL EFFEK- TIVISERINGA AV POSTVERKET

Då Jens Schanche skulle revidera heile
postarbeidet i 1753-54 var det enno ikkje
mykje tale på å byggje veg og effektivis-
era postvegen gjennom Møre og Roms-
dal. Post-rute til Molde frå Trondheim var
etablert allereie i 1694, men var nok på
langt nær så effektiv som ho kunne vore.
Noko skuldast vegval og noko skuldast
ein eigenrådige fut.

Futen Børge Jacobsen Eeg på Gjer-
mundnes var ein sjølvmedveten kar, og
han var postmottakar og fordelte vel
posten over fjorden til Molde så vel over
eller rundt Tresfjorden og sørvestover til
Ørskog. Han hadde sote i stillinga sidan
1707 og til han gjekk bort i 1763. Men frå
1748 var det helst sonen som gjorde mykje
av arbeidet. Amtmannen likte dårleg
at posten skulle koma til futen på Gjer-
mundnes før den kom til amtmannen i
Molde.

i 1757. Men dei nordanfjells var glade dei
var kvitt Lützwow, og frå 1753 fekk futar
og bondelensmenn dele vegtollen mellom
seg.¹⁵ Dette meinte dei var det naturlege
uansett, då det var dei som måtte orga-
nisere arbeidet. Likevel var det bøndene
som måtte gjera arbeidet, det var opp til
12 dagars pliktarbeid i året, etter kvart
skulle også husmenn stille fire dagar i
året. Møtte dei ikkje opp, var det mulkt.

Utan at vi har funne dokumentasjon,
kan Lützwow eller ein annan med militær
bakgrunn ha vore den som har anlagt
eller forbetra vegen over Ørskogfjellet,¹⁶
den såkalla Tverrbakkvegen. Den har ein
profil som liknar dei tidlegaste køyreve-
gane her i landet. Med Lützwows egne ord

Kart over forslaget
til postrute til post-
betjent Sporning og
løytnant Junghans.
Det vart vald ei ytre
rute for at ho skulle
tene fiskeriet. Året
etter valde Kanselliet
i København ei indre
line for postvegen.
(Illustrasjon frå Gjære
2020, side 46)



På Nordmøre kom postvegen frå
Sør-Trøndelag over Garberg og Rindal
ned Surnadal mot øra, så over til Kvanne
og med båt til Tingvolleidet, Eidsvåg og
Nesset og med båt ut Langfjorden og til
Gjermundsnes. Med etablering av Molde,
der amtmannen alt i frå 1660-åra budde
og Kristiansund i 1742, vart dette ein
omveg. Erik Must, som var amtmann
1720-1729, foreslo allereie i 1722 ei ytre
rute om Halså og Batnfjordsøra og så lan-
devegen til Molde.¹⁸

Alt i 1720 var det elles foreslege ei
postrute frå Tofte på Dovre ned Romsda-
len slik at en slapp å gå om Trondheim.
Slik ville ein spare mykje tid. Den vart det
heller ikkje noko av.

Postkontrollør Jens Schanche fekk i
oppdrag å finne ut kva som kunne gjerast
for å effektivisere postverksemda. Han
reiste rundt alle postrutene i 1753-54 med
utførlege rapportar.¹⁹ Frå turen fra Trond-
heim til Molde *finder* (han) *denne Passage*
for Posten, for saavidt Romsdals Fogderie

Angaar, helt ubeqvem og utienlig, formedelst
de lange og skarpe søeveye, den maa passere,
som gjør det plat umueligt, at Posten til nogen
Dag og Tid kand fremkomme, men maa paa
sine Tider af Aaret, naar hardt Veyer indfal-
ler, blive forliggende en ganske uge, og offte
længre, uden at benævne den store Uskik og
Skiödesløshed, som hidentil i Alminnelighed
er brugt ved denne Postes Befordring, da Post-
Bønderne til lands aldrig har ført Posten med
Hest, men ladet den bære, og det deels ved
Børn, og deels ved gamle og uduelige Mennes-
ker, deels har de og ladet Posten ligge, indtil
Leylighed ved et eller andent gaaende Men-
neske har kundet intræffe, da de med dend
samme har sendt Posten til dend nærmeste
Gaard, og saaledes er den skicket med ley-
lighed fra den ene Gaard til den anden, da dog
Post-Bøndene, som er anlagt til at befordre
denne Post Lande Veyen, har i alle Tilfælde
nödt den selvsamme Frihed og Belønning, som
de nyder, der befordre Posten imellem Chris-
tiania og Trondhiem 2de gange hver uge med
*Hest.*²⁰



Postvegen på sørsida av Nyseterknappen går eit par kilometer gjennom myr. I nærleiken av Haugsetergrenda på Ørskogfjellet er vegen verna, men den steinsatte stikkrenna er borte. Izabela Agnieszka Chlewicka undrar på kva som har skjedd. (Foto: Geir Paulsrud)

Frå Trondheim kom vegen gjennom Surnadal ned til Surnadalsøra og Kvanne. I grove trekk måtte han krysse fyst over fjordane til Åsprang/Meisingset, over land til Fjøseid, over fjorden til Eidsøra og så til fots til Eidsvåg og derifrå fylgje Langfjorden i båt til Gjermundnes, derifrå over fjorden til Molde.²¹ Fjordkryssingar var ikkje til å kome forbi, men Langfjorden var slettes ikkje å spøke med. Frå 1758 var vegen lagt om frå Surnadalsøra med båt til Tingvollseidet og deretter båt til Angvik og Heggem og så fylgde ein Fannefjorden til Molde. I 1759 kom det i gang ei vekerute mellom Trondheim og Kristiansund og Molde.²² Posten til Kristiansund tok av ved Tingvoll over Bergem. I 1783 blir også vegen mellom postgarden Heggem og Torvika bygd som ein

del av vegen mellom Heggem og Kristiansund. Dette er ein del av dei forbetringane av postvegane til dei to byane generalvegmeister Nicolai Fredrik Krogh fekk gjort. Det var meininga at posten til Kristiansund skulle gå om Heggem, men det skjedde ikkje før i 1796.²³

NICOLAI FRIDERICH KROGH OG POSTVEGEN

Nikolay Friderich Krogh vart konstituert som generalvegmeister Nordanfjells på nyåret 1768. Då hadde stillinga stått utan nokon generalvegmeister sidan Lützwow gjekk bort i 1748, altså i 20 år. I 1769 gjorde han ei synfaring til Bergenhuus stift. Han skulle skaffe seg oversyn over kva som trongtes både på postvegen Bergen – Kristiania og også om ei mogleg

Postvegen gjennom Møre og Romsdal etter 1758. (Illustrasjon frå Nordstrand 1996)



postrute mellom Molde og Bergen, som det hadde kome forslag om frå oberstløytnant Dietrichson. Forutan dette hadde det dessutan vore utnemnd postbønder som meir eller mindre hadde fungert heile tida sidan midten av 1600-talet på ei slik rute.²⁴ Slik var dette forslaget heller ikkje berre teke or lufta. Men samstundes fekk Krogh også opplysningar om vegar og bruer i alle kyrkjesokn på Vestlandet og skaffa seg soleis ei god oversikt. Attende i Trondheim i august hadde han eit alternativ mykje lengre inn i fjordane enn det postinspektør Schanche meinte var det beste.

Rundt midten av 1770-talet byrja dei for alvor å undersøkje om å få bygd ein køyveveg mellom Bergen og Molde (og Stavanger) for å få fast postgang ein gong i veka. Dette var nok eit allment ynske både i Kanselliet og blant ein del leiande embetsmenn i Norge. Ålment var viktig at han kunne nyttast vinterstid, ikkje minst med tanke på dei viktige fiskeria som gjekk føre seg da.²⁵ Postkontrollør Jens Schanche førebudde dette, og ikkje minst måtte han finne ut kor skyssskifter og postgardar kunne leggjast. Samstundes måtte N. F. Krogh finne den rette leia for å bygge ein køyrbar veg. Herane Schanche og Krogh sende ut postbetjent Sporning og fullmektig løytnant Junchans (seinare skrive Junghans), som synfarte ei rute frå Molde til Bergen seinhaustes 1775. På Sunnmøre hadde dei forslag om ei ytre line over Vatne-eid, Veibust, Festøya, Sæbø, Volda, Kile, Bjørkedalen og over til Smørdal i Nordfjord.²⁶

Krogh hadde allereie i 1769 gjort sine granskingar om vegen gjennom Møre og Romsdal, og hadde kanskje gjort seg opp ei meining; i hovudsak same line som oberstløytnant Dietrichson hadde foreslått.²⁷ Truleg var det noko i samsvar med den gamle postruta: Hellesylt, Stranda, Ørskogfjellet til Tresfjord og over til Molde. Krogh meinte at denne ruta slettes ikkje var verre å byggje ut enn vegen over Dovrefjell eller Filefjell. Kvar denne lina skulle gå måtte sanksjonerast i København, men ein aktiv mann som Krogh hadde nok ikkje lyst på å sitja roleg å vente.

Å få med vestlandsbøndene på «dugnaden» med å byggje ny postveg, sjølv om det var berre tidleg sommar og sein haust av omsyn til landbruket, var ikkje sjølvsgagt. Etter Strilekrigen i 1765 var det klårt at bøndene ikkje fant seg i kva som helst. Difor var det satt ned ei fagkyndig gruppe som skulle sjå på utvikling av vegane i vest: den *Bergenske vegkommissjon av 1778 angaaende Vey Væsenets Befordring udi Bergen Stift*. Her skulle Krogh ha sote i saman med stiftamtmanden, ein skrivar, ein fut og ein offiser. På grunn av langvarig regn på Dovrefjell og store problem

med vegen, kunne han ikkje delta i kommisjonen.²⁸ Men han sender eit langt brev til stiftamtmanden og meiner at kommisjonen måtte synfare alle naudsynte vegar i kvart futedøme. Skulle dei få gjort noko, måtte arbeidsplikta for kvar bonde vera 12 dagar i året og husmenn 4 dagar. Dei skulle ikkje gjera noko vedtak utan å innhente nærare opplysningar.

Det fyste *Den bergenske vegkommisjon* gjorde, var å sende brev til alle futar, skrivarar, prestar og regimentsjefar og be om rapport. To år etter har kommisjonen fått 64 svar, men det mangla nokre enda.²⁹ N. F. Krogh gjer ei av sine inspeksjons- og planleggingsreiser til Vestlandet sommaren 1782, og møtte vegkommisjonen i Bergen 2. september og gjekk igjennom det han meinte var naudsynt. Kommisjonen gav vide fullmakter til generalvegmeisteren.³⁰ Det var to hovudforslag gjennom Møre og Romsdal frå Molde og sørover.

Med forslag om ei indre og ei ytre vegline på Sunnmøre måtte dei tilgodesjå lokale behov i tillegg til postgangen, det var og ein del trafikk, til dømes til marknaden på Veblungsnes og det kunne vera andre ærend. Innan Kongen i København hadde bestemt seg for ei ytre eller indre lei, ville vegen over Ørskogfjellet uansett ha god nytte. Difor meinte Krogh han trygt kunne byrja å bygge ein køyrevog over Ørskogfjellet i 1782.³¹ I Romsdals amt var dette ein av dei lengre strekningane ein kunne nytte køyretøy. Det same gjaldt vegen frå Batnfjordøyra over Fusetfjellet til Eidssetra og vidare til Molde, som var den vanlege vegen når folk reiste mellom Molde og Kristiansund.

Endeleg den 13. mai 1785 var den kongelege resolusjonen skrive under. Det

skulle opprettast postrute mellom Stavanger, Bergen og Bergen – Molde.³² Så vil det seg slik at eitt år etter avgjerda om å få bygd postvegen, blir embetet som generalvegmeister delt i to og J.C. Hammer blir tilset i Bergen. Men N.F. Krogh vil enda ha ansvaret for Møre og Romsdal, slik at grensa blir gåande mellom Sunnmøre og Nordfjord.

VEGEN OVER ØRSKOGFJELLET

Våren 1783 planlegg generalvegmeisteren å byggje vegen opp Skorgedalen og over Ørskogfjellet. Denne vegen var naudsynt. Bøndene i Valle skipreide hadde i staden for å gjera pliktarbeid på vegen over Ørskogfjellet funne ut at dei heller ville betale ein ort.

Og dermed kunne Krogh engasjere røynde vegarbeidarar. Og sommaren 1784 var arbeidet i gang både i Skorgedalen og over Ørskogfjellet. Det var Erich Gjelden, ein føderådsbonde frå Hjellen i Innfjord som leia arbeidet. Han og karane trong ikkje ta omsyn til onner og kunne halde på heile sommaren. Inspektøren eller fullmektigen til Krogh, Nordløf, kunne rundt Mikkelsmess rapportera at arbeidet som var utført med bygging av vegen var forsvarleg gjennomført med rette liner og gode grøfter. Berre ei og anna stikkrenne var øydelagt av sterkt regn denne sommaren og dei skulle reparerast same haust.³³

Krogh hadde trutt teke i mot rapportar om framdrifta gjennom desse åra. Han fekk seg likevel ei overrasking då han i 1790 endeleg fekk anledning til å inspisere vegen att. Han kunne konstatere at vegen låg gjennom myra på sørsida av Nyseterkampen i staden for på

Postruta gjennom Romsdalen vart endra i 1758. Som kjent vart byane Kristiansund og Molde kjøpstader i 1742 og vi ser at amtmann Erich Must allereie i 1722 hadde kome med forslag om å legge postvegen nærare «Foosens ladested» (Kristiansund) og direkte til Molde. (Illustrasjon frå Gjære 2020 side 22)



tørt lende på nordsida, der vegen hadde vorte kortare og ikkje kome så høgt i terrenget, dessutan ville han også fått ei jamnare stigning frå Ørskog på nordsida av kampen. Det var Erich Gjelden som fekk skulda, men Krogh vart frårådd å flytte vegen der og då.³⁴ Fyst i 1820-åra vart vegen flytt.

I 1784 ville Rentekammeret i København ha greie på skystasjonane mellom Gjermundnes inn Tresfjorden til Sylte og over Kjersemaldalen til Vaksvik og over Storfjorden inn til Slingstad i Stranda. Dette blir Krogh bedt om å greie ut, men han kan opplyse om at denne vegen aldri har vore tenkt opparbeidd til køyreveg.³⁵ Men Krogh meinte at vegen over Ørskogfjellet var viktig å få satt i stand anten han vart postveg eller ikkje. Krogh tok ikkje feil, ved ein kongeleg resolusjon 13. mai 1785 vart dette såleis den nye postvegen mellom Bergen og Trondheim. Og han gjekk frå Vestnes til Molde, (ikkje frå Gjermundnes), og ruta kom i gang på sein-sommaren. Posten skulle nå etter kvart ta 3 døgn mellom Trondheim og Molde og

derifrå ca. 8 døgn til Bergen, men det var fyst etter mange år.

Etter at vegen over Ørskogfjellet i 1783 for ein stor del var grøfta gjennom myra, måtte dei fylle på med sand eller grus for å få eit køyredekke. Dette vart gjort så langt pengane strakk til og vær og føre gjorde det mogleg å få gjennomført. Diverre mangla noko på høgste fjellet, då der var fonner og mykje snø. Vegen var ikkje gjort i ei hand vending. Det var to bruer som og måtte byggjast, så og seie i kvar ende: Krokåna og Ørskog bru. Fyst i 1798 synest vegen å vera ferdig.³⁶ Dessutan var han delt inn i roder der kvar brukar har sitt stykke å halde ved like. Før hadde kvar rodemeister fordelt arbeidet slik dei meinte var best.

Vegen mellom Prestegarden i Ørskog og Amdam gjekk over Brekka, og vart opparbeidd som køyreveg i 1794, men vart lagt om i 1830-åra rundt Haukåsen. Her var det nok både omsynet til å nå fleire gardar med køyreveg og ikkje minst gjera han mindre bratt ved at dei slapp kleivane. Tore Gjære undrar seg



Skysstasjon Røv i Surnadal. (Litografi av J.F.L. Dreier 1827)

over at han ikkje vart bygd der allereie i på 1790-talet, men då gjaldt nok det franske prinsipp om at vegen skulle leggjast i rette liner. Ingen trudde at vogner skulle bli vanlege, så det spela ingen rolle om vegen var bratt.

OVER LJØFJELL

Frå Amdam til Stranda måtte ein over fjorden, og ein kunne eigentleg segle heilt til Hellesylt. Men det var langt frå tilrådeleg. Sunnlyvsfjorden var rekna for å vera lunefull med farlege kastevindar, så ein rekna det tryggare å gå over land mellom Stranda og Ljøen. Jacques de la Tocnaye som for her som turist i 1799 blir rodd til Stranda, men vågar seg ikkje over Herdalskleiva og Ljøkleiva, og blir rodd inn til Hellesylt. Han gjev ei grei overtyding kvi vegen gjekk over Ljøfjellet og ikkje etter fjorden: *Jo dypere du kommer inn i denne fjellverden, desto villere og voldsommere blir den. Av alle de fjorder jeg har besøkt, har ingen gjort meg så skrek-*

slagen som denne. (...) På de fire milene mellom Stranda og Hellesylt finner du neppe mer enn fem steder du ville kunne gå i land og redde livet hvis det ble uvær. Forutan vinden som gjerne kjem ned dalane og ut i fjorden, nemner de la Tocnaye steinsprang og skred med etterfølgande flodbølge.³⁷

På Stranda tok ein landevegen fatt opp dalen over Herdalskleiva og ned Ljøkleiva att til fjorden. Så seint som i 1797 heiter det: *Det er en slem og farlig Vey over Fieldet, hvor ingen Hest kan bruges.*³⁸ Grunnen til at la Tocnaye ikkje kunne fare over Strandadalen var eit dårleg kne. Postvegen var lagt over fjellet «for å unngå stormene i Sunnlyvsfjorden, som er en del av Storfjorden, bare enda farligere, har man festet tau med knuter øverst i fjellsiden, slik at to mann, hvorav den ene bærer postsekken på ryggen, kan hjelpe hverandre å klatre oppover på kammen og ned igjen på den andre siden. De må tilbakelegge en kvart mils vei på den måten på begge sider av fjellet.»³⁹

Stikking av veg. (Illustrasjon fra Gjære 2020, side 58)



Dette var noko dramatisert, det var taug berre på Herdalssida, ca. 240 meter langt. Det var likevel ikkje nokon spøk å kome over fjellet, korkje i tåke eller snøstorm og heller ikkje på vår-vinteren med hard skare. Denne hjelpelina var i bruk vinterstid heilt til 1940-talet, men då av han som hadde vedlikehaldet av telefonlina.⁴⁰

Elles var det om å gjera å få dei gåande postbøndene til å bruke hest. Dette handlar om at posten skulle kome fort fram. Men denne postvegen som fekk status som hovudveg ved vegloven av 1824 var knapt nok rideveg, berre framkomeleg med hest sommarstid. Så seint som i 1860 gav Hans Hagerup Krag pengar til ridevegen over Ljøfjellet.⁴¹

Vegen vart nedlagd som postveg i 1868. Bilveg med tunnel kom her fyst i 1962, slik at ein ikkje trong ferje mellom Stranda og Hellesylt.

HELLESYLT TIL NORDFJORD GRENSE

Frå fjorden ved Ljøen var det å gå med båt til Hellesylt. Så gjekk vegen opp i eit par slyng til Tryggestad og gjennom Langedalen til Kjellstadli og inn i Nordfjord. Ein rapport frå løytnant Beck til generalvegmeisteren 2. august 1799 tyder på at det endeleg er køyreveg: *Postveien igjennem Langedalen blev af Almuen den 10de Juni, ved min Overværelse arbejdet i nogenledes Taalig stand, saaledes at jeg med Tiiden formoder at den vil blive ulastelig af enhver Reysende.*⁴²

Men kva grad det var noko større vogntrafikk, eller i det heile var til dømes

stolkjerre eller karjol å få leigd før mykje seinare, er eit spørsmål.

De la Tocnaye synest å ha ridd heile vegen mellom fjord- og vasskryssingane. Dette var ein heller dramatisk tur på hausten. Han reiste frå Trondheim 15. oktober. Han hadde vald å følge postvegen om Kristiansund og til Molde. Over Ørskogfjellet har han ridd, så vel som han tydelegvis rei opp over forbi Tryggestad og Kjellstadli mot Hornindal, eller som han skreiv: *Dagen etter kravlet jeg opp på en kløvsal. Vadsekken hadde jeg bak meg på hesteryggen, og nistesekken bar min veiviser.* Her var det tydelegvis ikkje tenkt på å bruke karjol enda.

Som tidlegare nemnd rekna generalvegmeister Lützow på 1720–1730-talet ikkje denne vegen som nokon allfarveg, men han var ein av fleire moglege vegar om ein skulle sørover anten det var til Nordfjord eller enda lenger. Tidlegare hadde posten gått opp Sunnlyvsbygda over Bjørdal og til Flo i Oppstryn. I 1778 reknar lensmann Slyngstad i Stranda med to allfarveggar frå Hellesylt, den nemnde opp Sunnlyvsbygda og vegen over Langedalen til Horningdalen: *1 ½ Mil er en nødvendig vey, men ikke istadsat, allfarevey.*⁴³ Det kan synast som om den siste er den viktigaste. Det kan også synast som det er

noko sprik i kva som reknast for allfarveg mellom den lokale lensmannen og generalvegmeisteren.

I aukande grad ser ein og at generalvegmeisteren blir involvert i bruene på bygdevegane. Om dette i fyste omgang er eit vestlandsfenomen er det ikkje mogleg å seie, men ein veit generalvegintendant Peder Anker og tek opp problemstillinga om at generalvegmeisteren skal arbeide med bygdeveger. I alle fall veit ein og at generalvegmeisteren held oversikt over dei lokale bruene, også Vegkommisjonen i Bergen ber om oversikt over desse. Elles kunne bruene av og til bli for store for eit enkelt bygdelag, då måtte både arbeid og utgifter regulerast, det var ei naturleg oppgåve for generalvegmeisteren, om det då ikkje var gjort av futen.

Sjølv om vegen over Hellesylt og forbi Kjelstadli no var vorte postveg, tok det likevel si tid å få etablert ein køyveveg. Eit anna problem var at landingsstadane for postbåtane ofte var utsett for hardt ver. Her vart løysinga ein vorr av mura stein ut i sjøen. I Amdam, Stranda og på Ljøen var desse bygd i åra rundt 1830.⁴⁴ Ei anna røynsle var at vegen trong vedlikehald anten han var ny eller gamal. Alle stikkerrenner måtte haldast oppe, vegen måtte brøytast vinterstid, og grøfter reinskast. Ikkje sjeldan gjorde regnver skade på vegen. Dessutan held ikkje trebruene mange åra før treverket hadde store rote-skader og såleis måtte vølast. Difor vart det rundt 1800 sær vanleg å mure steinbruer, gjerne den typen med steinheller som brudekke. Da som nå var det ikkje uvanleg med etterslep, og vegane var nok for ein stor del prega av manglande vedlikehald.

POSTVEGEN 1786-1868

Postvegen var vedteke bygd i 1786 og vart nedlagt med ein kongeleg resolusjon i 1868.⁴⁵ Då var i det store og heile vegen bygd og stendig betra gjennom 1800-talet. Rutetrafikken på sjøen tok over posttrafikken, og postvegen vart meir delt opp i lokale vegar. Først rutebåten og så etter nokre tiår rutebilen. Med bilen vart det meir behov for gjennomgåande vegar att, no er det materialisert i eit ynskje om ein ferjefri E39. Men også postvegen har til dels fått ein renessanse, nokre av dei mest spektakulære strekningane er vorte dei finaste kulturminne vi har i kapitlet om bygginga av det frie Norge.

Denne artikkelen står i stor gjeld til Tore Gjæres bok: «Over Ørskogfjellet i gamle dagar». Det er ei særdeles grundig bok som til dels har gått på mikronivå langt ut over Ørskog.

Litteratur

- Berrum, Hans: Norges posthistorie 1720-1814. Kristiania 1906
Gjære, Tore: Over Ørskogfjellet i gamle dagar. Ørskog historielag 2020
Grønland, Siv Helen Myrvoll: Den Tronhjemske postveien gjennom Nordmøre. Årbok Nordmøre museum 2020
Holmås, Nils: Den gamle postvegen imellom Vågseidet og Trælevika. Kompendium til bruk ved Skodvin skule; Lindås 1986
Johannessen, Finn Erhard: Alltid underveis. Postverkets historie gjennom 350 år. Oslo 1997
Nordstrand, Ingemar: Postvegen Bergen-Trondheim, Oslo 1996
Ljøbrekka, Stranda kommune i Møre og Romsdal. Tilstandsrapport, utført av Johanne Ranvik, Jan Adriansen og Izabela A. Schlewicka, Statens vegvesen 2017
Paus, H. W.: Norges generalvegmeistere. Oslo 1966
Salte, Oddbjørn: Jens Schanche. Rapport om tilstanden i det norske postvæsen 1752-1756. 2014
Salte, Oddbjørn: Posten som kom og gikk i Stavanger amt fra 1652. Sandnes 2011
Schou, August: Postens historie i Norge. Oslo 1947
Schulerud, Mentz: Kongevei og fantesti. Oslo 1974
Skougaard, Joh: Det Norske Veivæsenets Historie. Kristiania 1899



Postvegen og Europavegen side om side vest for Ørskogfjellet. (Foto: Geir Paulsrud)

Standal, Ragnar: Vegar før vegar var II, Fjellveier på Sunnmøre og i Romsdal. Hjørundfjord Sogelag 1996
la Tocnaye, Jacques de: En fransk-mann i Norge i 1799. Oslo 1980

Kjelder

Arkivverket i Bergen og Trondheim: Vegarkivet

Noter

- 1: Johannessen 1997, side 27
- 2: Gjære, side 14
- 3: Salte 2011, side 65/66 og Gjære 2020 side 14, Johannessen side 43
- 4: Brev til stiftamtmanden frå generalvegmeisteren datert 21. juni 1732. Arkivverket i Bergen.
- 5: Gjære, side 16
- 6: Salte 2011: side 66
- 7: Gjære, side 14
- 8: Gjære, side 16-17. Her ser ein at det er vanskeleg å få regelbunde post-rute.

- 9: Johannessen 1997, side 43
- 10: Gjære, side 18
- 11: Nordstrand, side 40
- 12: Gjære, side 21
- 13: Paus, side 96-101
- 14: Schulerud, side 134, Paus side 102
- 15: 12 Juni. [1753] Resol. hvorved Veimester-Tolden Nordenfelds henlægges til Fogderne og Bonde-Lensmændene, imod at de behørig besørge Veienes og Broernes Vedligeholdelse. 16: Gjære, side 10-12
- 17: Rapport Lützow 1743, kopi i Vegmuseets arkiv
- 18: Gjære, side 20
- 19: Salte 2014; Jens Schanche. Rapport om tilstanden i det norske postvæsen 1752-1756
- 20: Salte 2014, side 24
- 21: Gjære, side 19-20
- 22: Johannessen, side 93
- 23: Gjære, side 56
- 24: Gjære, side 14-19
- 25: Holmås, side 9

- 26: Rapport Junghans 14. desember 1775. Arkivverket Bergen
- 27: Gjære, side 35/36
- 28: Gjære, side 47. Her viser Tore Gjære at generalvegmeister Krogh var hindra av praktiske orsakar i å delta i kommisjonen.
- 29: Gjære, side 59
- 30: Gjære, side 59
- 31: Gjære, side 58
- 32: Berrum side 354-359
- 33: Gjære, side 70-72
- 34: Gjære, side 105
- 35: Gjære, side 71
- 36: Gjære, side 127
- 37: La Tocnaye, side 66
- 38: Gjære, side 174
- 39: La Tocnaye, side 65
- 40: Ljøbrekka, side 21
- 41: Skougaard, side 172
- 42: Gjære, side 179
- 43: Gjære, side 190
- 44: Gjære, side 144
- 45: Nordstrand, side 48