

Postens fotavtrykk

Arkitektoniske nedslagspunkt langs den Trondhjemske Postvei



Av Trine Strøm Grebstad

Det Kongelige Akademi

2024

Innholdsfortegnelse

I	Introduksjon	
	Prolog	4
	Postveien	5
	Avsett	7
II	Bakgrunn	
	Historien	8
	Historiske nøkkelord	10
	Utviklingsrapport	13
III	Stedet	
	Hellesylt – Vestnes	14
	Overgangen Ljøen - Herdalen	20
	Klima	24
IIII	Fokus	
	Oppgave og problemstilling	26
	Nedslagspunkt	29
	Metode og avleveringsform	30
	Illustrasjonsliste	32
	Litteraturliste	33



Postens fotavtrykk:
Arkitektoniske nedslagspunkt langs den Trondhjemske Postvei

Trine Strøm Grebstad
180247

Avgang, juni 2024
BØT - Bosætning, Økologi & Tektonik
Veiledere: Uffe Leth og Mirjam Hallin

Det Kongelige Akademi

Prolog

Steg for steg kjemper støvlene seg opp bakken. Det øverste lag nysnø knuses når fotsålene belaster krystallene. Subbende lyd av snøtråkk utgjør en jevn rytme, den eneste lyden i mils omkrets. Kulden river i ansiktet, og blesten fra vest øker med høydemetrene. Utemmet pust deserterer som frostrøyk, og fordamper langsomt ned fjordsiden.

Sekken gjør ferden baktung. I de bratteste partiene spennes den godt om ryggen, brevene er nemlig dyrebar last. Et tilfrosset rep er til god hjelp mot det glatte underlaget og skjøre balansenærver akkompagnert av mørket. Grepet skaper sirkulasjon i de frossne fingrene og symobliserer avsparket for den hardeste etappen forut. Det er bare en vei nå, og det er fremover.

Det lysner mot dag, og øverst på fjelltoppene begynner det glitre i tindesnøen. Et syn bonden har sett utallige ganger, men som stadig tar pusten fra han. Varmen har inntatt musklene, og kinnene er to blomstrende roser når støvlene når fjelltoppen. Høyt der oppe står han, en ensom varmekvans midt i den store verden. En lettet følelse brer seg, det gikk knirkefritt denne gangen. Svetten feies av pannen, skiene spennes og blikket blir konsekvent rettet mot dalen på motstående side. Plikten kaller, og posten, den må ikke holdes stille.

Postveien

Den Trondhjemske Postvei, eller Postveien Bergen – Trondheim, som den også blir kalt, er en historisk postrute mellom Bergen og Trondheim, opprettet på slutten av 1700-tallet. Ruten strekker seg 700 lange kilometer mellom de to respektive norske byer, som under denne perioden ble ansett som de viktigste bysamfunn i landet. De var begge pulserende og utadvendte, hovedsakelig som følge av råvarehandel og skipsfart. Med et ønske om styrket forbindelse innad i landet ble denne nasjonale veien utarbeidet, og sammen med seks andre samlende strekninger i Norge har den lagt grunnlaget for dagens eksisterende veinett.

Ruten åpnet i 1786, og var aktiv som postrute i 82 år, frem til dampskipene overtok frakten i 1868.¹ Den var et lappeteppes av en vei, hvor noen av strekningene var grusbelagte og nokså brede, mens andre deler bare var smale tråkk formet av gjennomgående dyr og mennesker. Ferden gikk i bratte **opp**overbakker og stupende **ned**farer, den **krysset** fjorder, innsjøer og elver, **over**steg et 50-talls større og mindre broer, gikk **igjennom** storslått, urørt natur og kontrastfylte livlige bygder. Ferden kunne foregå til fots, på hesteryggen eller i robåt, og etterhvert også i kjerre der veibredden tillot det. Det viktigste var "hvad enten det er Nat eller Dag, maa Alt være parat til Postens uopholdelige videre Befordring".²

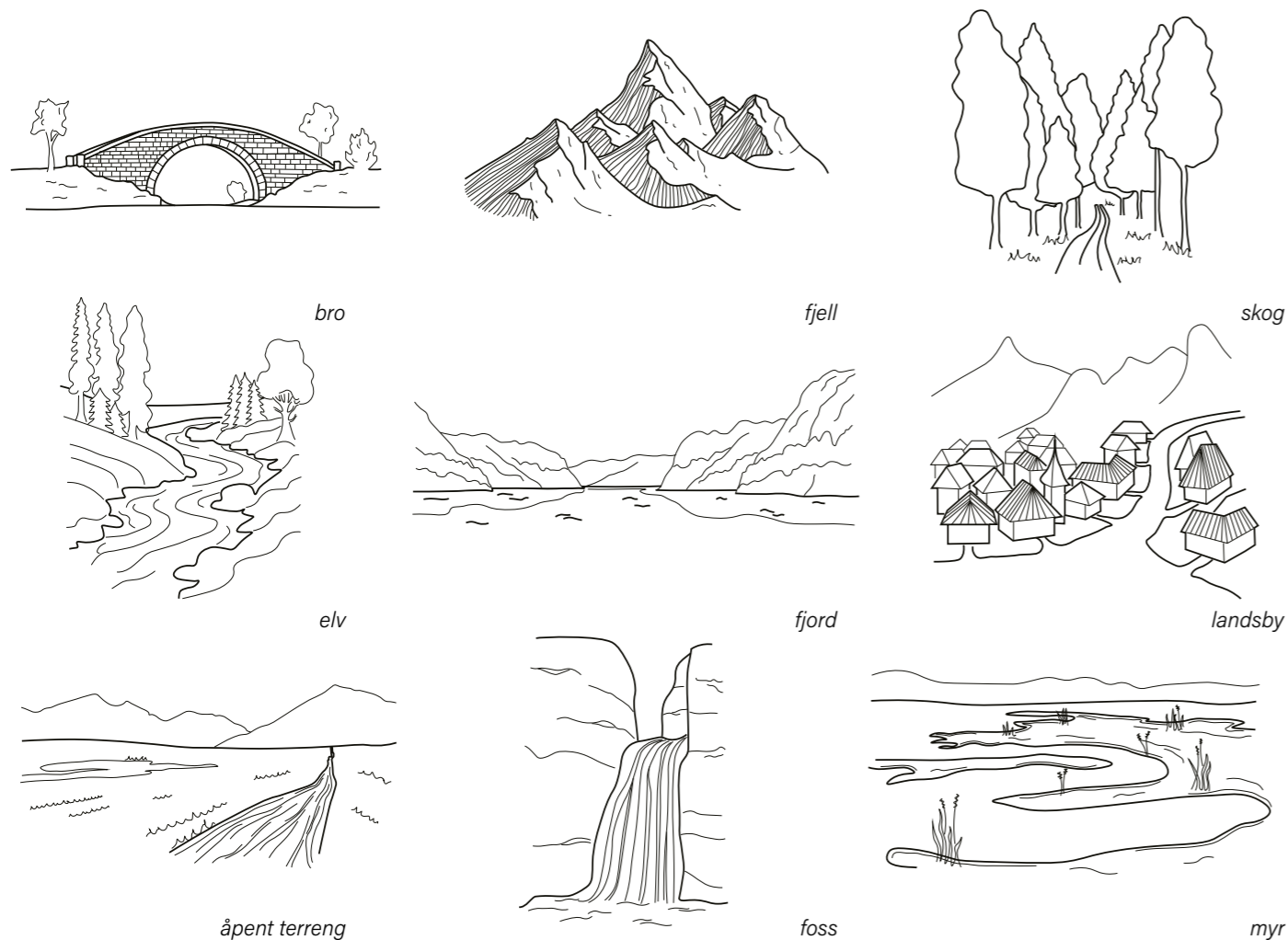


Figur 1: Postveien fra Skei til Førde, omringet av høye fjell.

Figur 2: Et eksempel på "det franske veiprinsipp" på ruten gjennom Sunnmøre. Foto: Knud Knudsen.

¹ Nordstrand, *Postvegen*, 48.

² Nordstrand, *Postvegen*, 30.



Figur 3: Skisseregistrering av landskap og bygde inngrep langs ruten.

Avsett

Enkelte sammenhengende deler av den 150 år gamle ruten ligger fortsatt synlig i landskapet. Her er de blitt bevart, hovedsakelig på grunn av vedvarende lokal bruk. Andre strekninger er videre bearbeidet, og omgjort til asfalterte bilveier, som idag er hovedpulsårer gjennom landet. Noen har også blitt underlagt mennesker på annet vis, eksempelvis i form av bebyggelse eller dyrket mark.

Men der finnes også de forlatte strekninger. Områder som naturlig nok har forfalt, gjengrodd eller forvitret som følge av manglende anvendelse og vedlikehold. Disse er lite fremkommelige i dag, og de gamle historiene ligger kamuflert bak krattvekster og ung vegetasjon. Historier som bevitner den tidskrevende ferd, som på mange måter har vært byggestener for infrastrukturen og kommunikasjonen vi har idag, ligger latent i terrenget.

Nå, halvannet århundre senere, har vi skrudd betydelig opp for hastigheten. Alt vi foretar oss skal effektiviseres, og tid betraktes som penger. Ved hjelp av blant annet ny teknologi blir vi stadig eksponert for nye impulser, og våre sanser skal helst stimuleres til enhver tid. Det er vanskelig å se for seg at det i 1786 tok tre uker og 20 mann for å levere ett enkelt brev, når man idag kan sende den samme beskjed avgårde med et simpelt tastetrykk.

Utallige mennesker har sendt sine tanker, bekymringer, gleder og fremtidshåp i form av et brev langs postveien. Hvordan kan man hindre at disse historiene blir glemt? Kan man ved hjelp av arkitekturen utarbeide nedslagspunkter langs den gamle ruten som speiler fortellingen, og får folk til å reflektere over den betydelige modernisering? Og kan disse stedene få en dagsaktuell funksjon, som samtidig frembringer elementer fra forhistorien?

Historien

I 1768 inntok Nicolai Frederich Krogh stillingen som generalveimester nordvest i landet. Han hadde et ønske om å få igang en direkte vei mellom Bergen og Trondheim, og at veien i tillegg kunne være velegnet som trasé for posten.³ Før dette fantes det ikke kjørevei nord for Bergen. De eksisterende "veier" var selvlagde opptråkkede stier som knyttet gårder og bygder sammen. I denne perioden skulle posten også gå den tungvindte og kostbare veien om Oslo.

Generalmajor Johan Jakob Fasting, som hadde tilknytning til Vestlandet, la fram en mulig plan for veiforbindelsen, og det ble nedlagt utallige arbeidstimer i utbyggingen. I 1786 var veien offisielt åpen.³ Den strakk seg ca. 700 km medregnet havsavstand, og fulgte norskekysten via Molde, med noen etapper i mer østgående retning. Den nye veien skapte også grunnlaget for en sterkere utvikling langs kysten.

Det som særmerket veiene den gang var at det gikk rett på. Det var bratt oppover, og etterpå like bratt nedover. Grunnen til dette var at veibyggingen var inspirert av det franske prinsipp, med rette linjer etter de europeiske forbilder.⁴ Sett i etterkant var denne anleggelsen lite effektiv med hensyn til landskapet, og den gjorde mange av strekninger utfordrende. De fleste etappene fant sted på land, men langs kystens uregjerlige topografi var sjøen også et viktig bindeledd. Her gikk båtene ikke i fast rute, men de reisende måtte finne fram til tilfeldig skyss eller leie seg robåter for å komme over.⁵



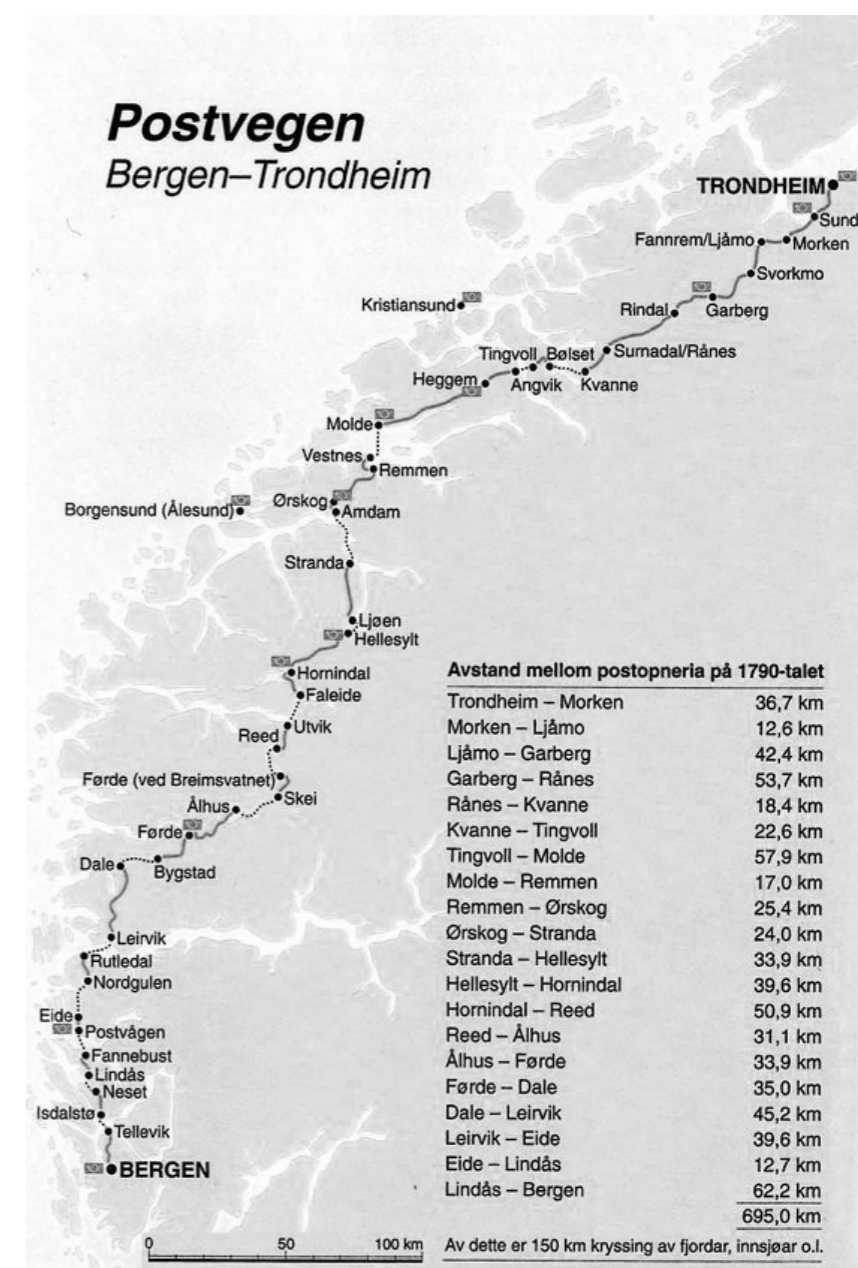
Figur 4: Veiarbeidere under utbyggingen i Drivdalen.
Figur 5: Full last med menn, dyr og kjerre i båten over fjorden.
Foto: Fylkesfotoarkivet.

³ Postvei.no, "Postveien blir til".

⁴ Adriansen, *Gamle vegar og vegfar*, 18.

⁵ Nordstrand, *Postvegen*, 56.

Under planleggingen av postruten ble det slått fast at selv om dette ble en av de "besværligste postruter i landet" ville den uten hinder være framkommelig til alle årstider.⁶ Normalt regnet man totalt 11 dager på strekningen, om alt gikk som det skulle, og posten var forventet å passere ukentlig.⁷ 82 år senere, 23. mars 1868, ble veien nedlagt til fordel for mer stabile dampbåtforbindelser, og landeveisposten var et endt kapittel.



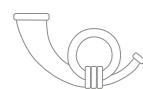
Figur 6: Kart som angir avstanden mellom poståpneriene på 1790-tallet.
Illustrasjon: Sverre Mo.

⁶ Nordstrand, *Postvegen*, 21.

⁷ Nordstrand, *Postvegen*, 43.

Historiske nøkkelord

I mine fortidige undersøkelser har jeg støtt på enkelte ord og begreper jeg anser som sentrale og informative for historien. Disse ordene gjentar seg til stadighet, og jeg implementerer dem også i mitt program. Her vil jeg kort beskrive de aktuelle nøkkelord, både for å avklare deres betydning, men også for å utdype fortellingen.



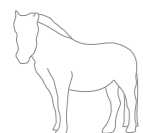
Postbonde

Postbøndene og postdrene skulle være pålitelige, sterke og uredde menn. De ble utvalgt som de beste av de vernepliktige, og ble fritatt militærtjeneste og veibyggingarbeid.⁸ Posten hadde status og førsterett, og å levere post var en streng plikt man ble satt til. Med seg hadde bonden alltid et posthorn. Med dette faste inventaret kunne han varsle sin ankomst, både for å utlevere brev, men også for å informere den neste i stafetten om at han måtte stå parat. På de mest utsatte rutene bar mennene også våpen; pistol, kårde eller sabel. Det kunne være snakk om å forsvare seg selv og postsekken mot landeveisrøveri eller ville dyr.



Postjeger

Ofte kom det klager over langsom postgang og dovt, udisiplinerte bønder med "bedagelig tempo". På 1700-tallet ble det derfor satt inn postjegere som sporadisk dukket opp for å jage postbøndene langs ruten. Dersom det oppstod forsinkelser som bonden selv kunne påvirke, risikerte han å bli bøtelagt deretter.⁹



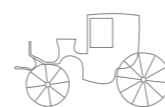
Hesten

Rideskyssen var lenge det primære fremkomstmiddelet langs veien. Først på 1830-tallet kom det kjerrer som kunne brukes på strekningene hvor veien var bred nok. Fjordingen var skysshest landet over. Rasen var kjent for å være rask, sterk og utholden. Nordmennene hadde stor omsorg for hesten, noe utenlandske reisende så på med undring og dels irritasjon. Utlendingene hadde et annet syn på dyrestell, mens for den norske bonden var hesten selve eksistensgrunnlaget, og skulle derfor behandles deretter.¹⁰



Poståpneri og poståpner

På sentrale steder langs ruten ble det anlagt poståpneri. Forvalteren her fikk tittelen poståpner, og hans jobb var å holde tilsyn med postbøndene, og kontrollere at de holdt ankomst- og avgangstidene. Han hadde også fullmakt til å åpne postsekken og ta ut og legge inn brev. Dette var et offentlig verv som ble pålagt de som kunne lese og skrive, eksempelvis prester eller kapteiner, unntaksvis også vanlige bønder.¹¹



Skysskifte

Alminnelige bønder bosatte langs ruten var pålagt å sørge for skyss til trengende reisende. De såkalte skysskiftene var ofte vanlige gårder, hvor man fikk hjelp til transport eller tilgang til en reiseklar hest. Dette ble et naturlig oppholdssted, og skiftene fungerte også ofte som innlosjering, hyppig beskrevet som "skitne og shabby" i fremtoningen.¹²



Gjestegiveri

Gjestfrihet ovenfor reisende var en selvfølge på denne tiden, og et grunnleggende nedslag i det norske bondesamfunn. Spesielt var embetsstanden og prestene pliktige å tilby husly. Etterhvert vokste det frem egne gjestegiveri, ofte tilknyttet poståpnerier eller skysskifter. Her kunne renslighet og matstell variere.¹³ Postnaustene, som lå i forbindelse med en vannoverfart, rommet naturlig nok postbåten, men kunne også fungere som husly dersom det var nødvendig.



Landingsvor

For å gjøre ankomsten enklere når bøndene kom båtveien, ble det anlagt flere landingsvor langs ruten. Disse minner om små steinbrygger, og man kan stadig se spor etter dem i dag.

⁸ Nordstrand, *Postvegen*, 30.

⁹ Nordstrand, *Postvegen*, 33.

¹⁰ Nordstrand, *Postvegen*, 55.

¹¹ Nordstrand, *Postvegen*, 33.

¹² Nordstrand, *Postvegen*, 63.

¹³ Nordstrand, *Postvegen*, 52.



Figur 7: Veien forbi Herdalen og Herdalsvatnet, og videre innover Strandadalen.
Foto: eget.

Utviklingsrapport

Arbeidet med postveien er en realitet. I prosjektplanen "Nasjonalt Postveiprojekt 2023-2026" er det utarbeidet en visjon og ulike strategier i arbeidet med veien de neste par år. Formålet med satsningen er å løfte og utvikle ruten som nasjonalt kulturminne og kulturmiljø. Rapporten uttrykker ønske om å fortelle om veien, stedene og landskapet i endring. Norge i fortid, nåtid og fremtid.¹⁴

Overordnet er det utvalgt tre strategier for prosjektet:

I Legge til rette for økt bruk

Her peker rapporten på økt tilgjengelighet, og bedre kartlegging og merking av ruten. Det vil foregå en utvelgelse av bestemte strekninger med potensiale som kan utvikles til turveier. Målsettingen er at mennesker i alle aldersgrupper og fysisk form skal kunne bruke veien som rekreasjon.¹⁵

II Bidra til nærings- og lokalsamfunnsutvikling

I dag finnes det en rekke næringsdrivende og andre aktører langs veien som kan kobles på prosjektet, og som kan bruke postveien i sin markedsføring. Økt aktivitet vil kunne bidra til utvikling i distriktene. Planen er å få bedrifter og lokalsamfunn til å betrakte kulturmiljøet som en viktig ressurs, og å utnytte mulighetene dette kan fremme.¹⁶

III Skape oppmerksomhet og interesse

Få kjenner til postveien. Denne strategien handler om å binde sammen lokale fortellinger og tilbud og på denne måten synliggjøre og visualisere hele postveien på en spennende og nyskapende måte. Det skal også utvikles ny kunnskap ved å se nærmere på gamle håndverksteknikker. Der skal blant annet studeres tørrmuring, en byggeteknikk brukt flere steder langs postveien, samt i tilhørende konstruksjoner som broer.¹⁷

Disse tre strategiene fremstår relativt åpne, men er gode veivisere i forholdt til hvilken retning prosjektet ønskes utviklet. Overordnet vil jeg ta med meg alle punktene videre, blant annet ved å utgå fra en bred målgruppe, gjøre videre registreringer i lokalområdet og undersøke mulighetene for spennende arkitektoniske opplevelser.

¹⁴ Mind the Gap AS, "Nasjonalt Postveiprojekt 2023-2026", 8.

¹⁵ Mind the Gap AS, "Nasjonalt Postveiprojekt 2023-2026", 12.

¹⁶ Mind the Gap AS, "Nasjonalt Postveiprojekt 2023-2026", 13.

¹⁷ Mind the Gap AS, "Nasjonalt Postveiprojekt 2023-2026", 14.

Hellesylt - Vestnes

Da postveien er ganske lang har jeg i mitt prosjekt valgt å nærstudere en mindre strekning ekstrahert fra den midterste del av forløpet. Med dette ønsker jeg å opparbeide en overordnet forståelse av det spesifikke området, for deretter å zoome enda tettere inn mot et aktuelt site. Området dekker steder jeg selv har besøkt, og for å få en dypere forståelse av historien har jeg valgt å begrense yttreligere registreinger hit. Det utvalgte parti går igjennom det sydlige Møre- og Romsdal fylke, og krysser fire kommuner; Ålesund, Vestnes, Stranda og Fjord. Nærme bestemt strekker ruten seg mellom tettstedene Hellesylt og Vestnes, og avstanden måler omtrentlig 90 km.

Postveien nordover passerte fylkesgrensen til Møre og Romsdal 423 moh. Herfra var veien bratt og svingete ned mot Hellesylt. Posten ble så rodd med båt til Ljøen, og videre fraktet til fots over Ljøfjellet (787 moh.), til Herdalen, og ned Strandadalen. Neste etappe var vannveien mot Sjøholt. Derfra bar det strake veien over Ørskogfjellet (370 moh.), før man ankom Vestnes, og videre overfart til Molde.

Innenfor strekningen var det etablert tre poståpneri; i Hellesylt, på Stranda og på Sjøholt.¹⁸ Dette var de tettest befolkede distrikter, og naturlige avsett for etappeskift eller nødvendig husly. Strekningen blir beskrevet som en av de mest naturskjønne på ruten, med stor variasjon i både høydemeter og landformer. Fjordene skjærer seg dypt inn i landskapet, og de høyeste fjelltopper er permanent dekket av snø og is. Men den vakre utsikten gjorde det ikke lettere for postbøndene å passere, tvert imot.

Møre og Romsdal er også det fylket utviklingsrapporten utpeker med størst potensiale, og det er i dette området budsjettet for videre arbeid er størst.¹⁹ Her har et par mindre etapper av postveien allerede blitt istandsatt gjennom dugnadsarbeid, men folk flest er stadig uvitende om ruten videre.



¹⁸ Nordstrand, *Postvegen*, 42.

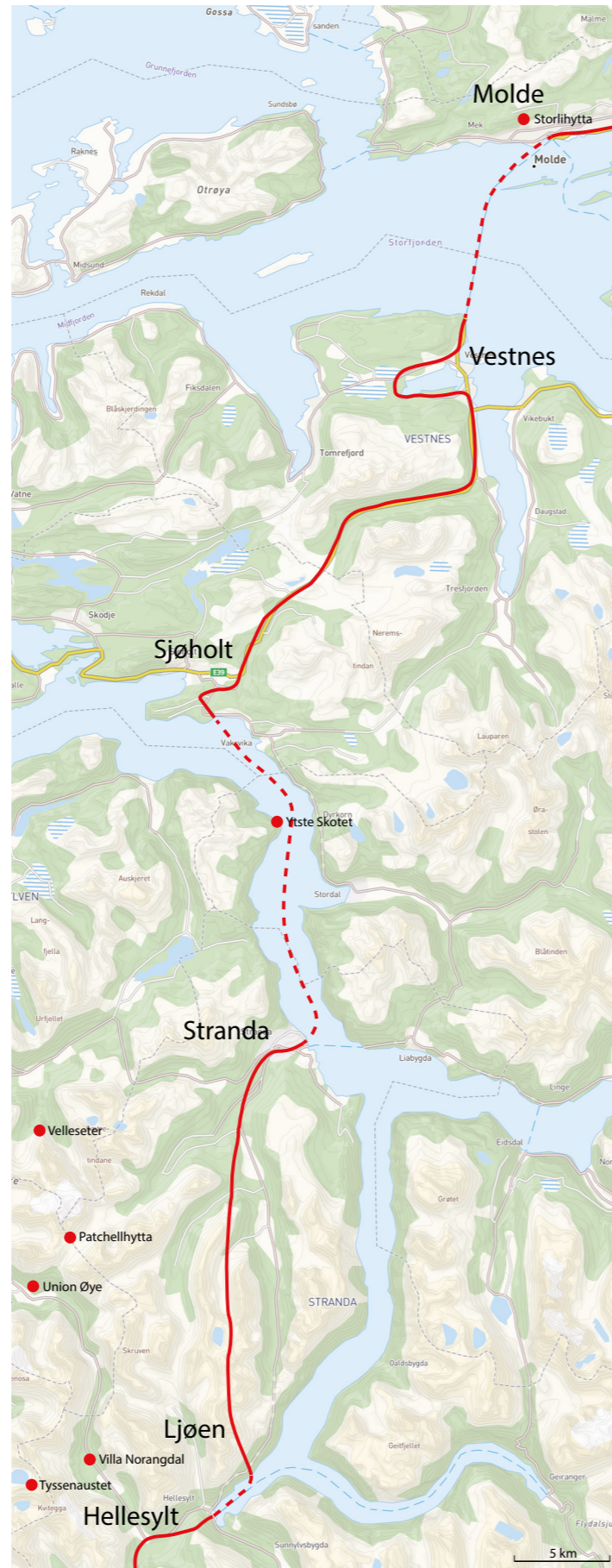
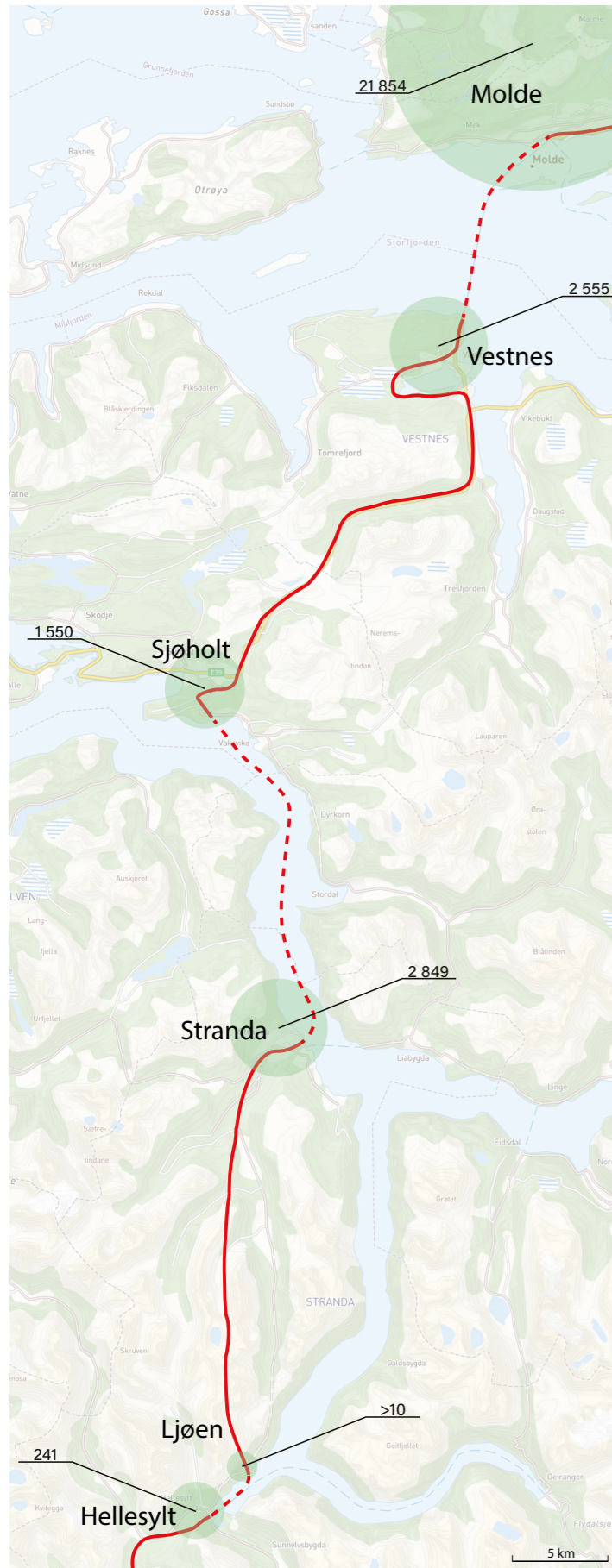
¹⁹ Mind the Gap AS, "Nasjonalt Postveiprojekt 2023-2026", 16.



Figur 8: Kart over strekningen Hellesylt - Vestnes, med avmerkede poståpneri langs ruten. Skala: 1:30 000.



Figur 9: Kollasjer basert på utvalgt strekning. Bildene viser til registreringer av karakteristiske steder/opplevelser fordelt mellom fortid og nåtid.



Figur 10: Befolkningsstatistikk ved tettstedene postveien passerer. Tall fra 1. januar 2023.²⁰
 Figur 11: Registrering av omkringliggende turishytter eiet av Den Norske Turistforening.

²⁰ Statistisk Sentralbyrå, "Tettsteders befolkning og areal!"

Overgangen Ljøen - Herdalen

Jeg har valgt å zoome inn på området mellom de to poståpneriene Hellesylt og Stranda, nærmere bestemt overgangen fra Ljøen til Herdalen. Dette blir beskrevet som det vanskeligste og mest dramatiske stykket på veien, og den totale distansen for overstigningen er tett på 8 km.

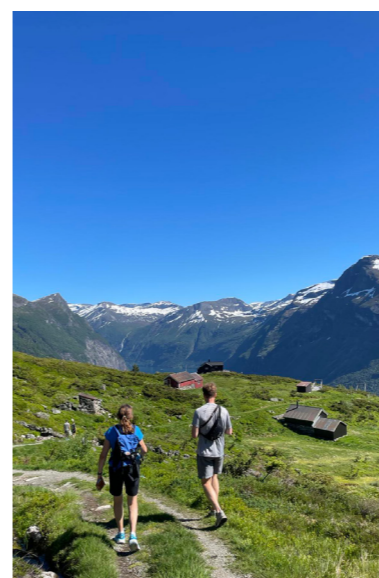
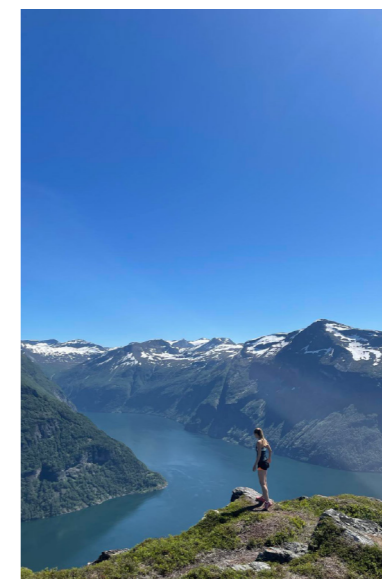
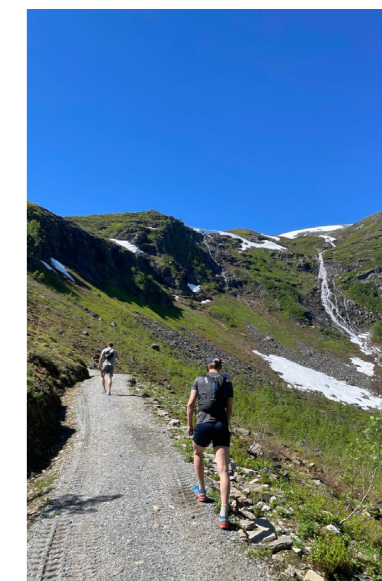
Fra Hellesylt rodde postbonden over til Ljøbrygga. Rundt 1820 ble det bygget en landingsvor her, som skulle gjøre det enklere å legge til kai.²¹ Denne er stadig synlig idag, i det idylliske naustmiljøet nede ved fjorden. Området ved Ljøen ligger i Verdensarvsområde Vestnorsk fjordlandskap, og kom på UNESCOs verdensarvsliste i 2005.²²

Fra Ljøbrygga går veien oppover, forbi stille gårdstun og storslått utsikt. Ljøen er en liten bygd, med i underkant av ti fastboende. I dag passerer Fylkesvei 60 her, et mer moderne og praktisk bindeledd enn fjellovergangen. Der er også etablert et utsiktsplatå øverst på Ljøen, hvor forbigående ofte holder pause. Det var beboerne på Nedre Ljøen gård som var postbærere i området, og de hadde ansvaret for etappen mellom Hellesylt og Stranda. Før 1962 var postveien den eneste veiforbindelsen de hadde med omverdenen.

Fra Ljøen gikk veien opp den bratte Ljøbrekka, med over 40 sikksakksvinger, som avsluttet på Ljøfjellet 787 moh. Veien opp har nylig blitt istandsatt med pålagt grus og utvidet bredde. På toppen blir belønningen nydelig utsikt over Synnulvs- og Geirangerfjorden. Her står også et par gamle sel, som idag er privateide hytter.²³

Påfølgende går det nedover Herdalsbrekka på den annen side. Her var veien en gang så steil at de reisende måtte entre seg opp eller ned etter et 300 meter langt tau festet til fjellsiden. Den eldste veien var bare en smal sti, og først i 1863 ble den utbedret. Da ble også denne anlagt i sikksakksvinger, 21 totalt, som gjorde det mulig å kjøre med hesteslede.²¹ På nedstigningen passerer man flere mindre og større vann, med mulighet for å fiske eller bade. Også her er det idag anlagt grusvei med utbedret bredde.

Her er ruten beskrevet i nordgående retning, men man skal ikke glemme at postbøndene selvsagt gikk begge veier over fjellet, avhengig av om posten skulle mot Trondheim eller Bergen.



Figur 12: Serial visions fra den restriktive ruten. Bildene er ikke tatt samme dag, men sekvenseringen følger ruten.
Foto: Frøy Ramnefjell, Bodil Dybevoll og egne.

²¹ Nordstrand, *Postvegen*, 83.

²² Unesco, "West Norwegian Fjords - Geirangerfjord and Nærøyfjord".

²³ Ut.no, "Den Trondhjemske Postvegen - Ljøbrekka".



Figur 13: Satelittkart som viser postveien fra Ljøbrygga til Herdalen. Den gjennomgående bilveien er markert med rødt.

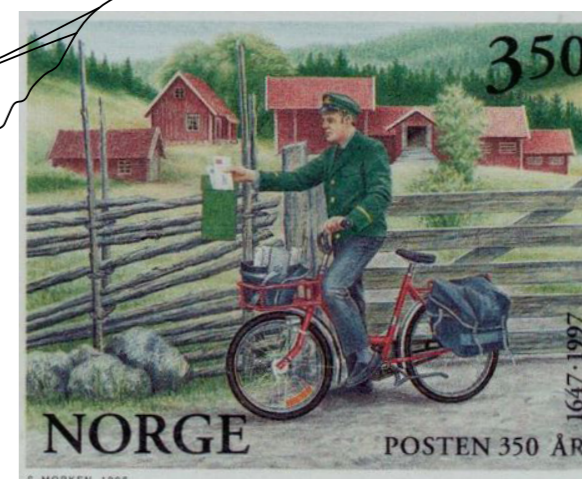
Klima

Postbøndene måtte ta seg frem til fots eller på hesteryggen i all slags vær og føre, over farlige fjelloverganger i snødriv og stormkast, og i robåt på hissige fjorder og innsjøer, der det ofte lå et solid isdekke vinterstid. Strekningen mellom Ljøen og Herdal var intet unntak for det varierende vær de kunne utsettes for.

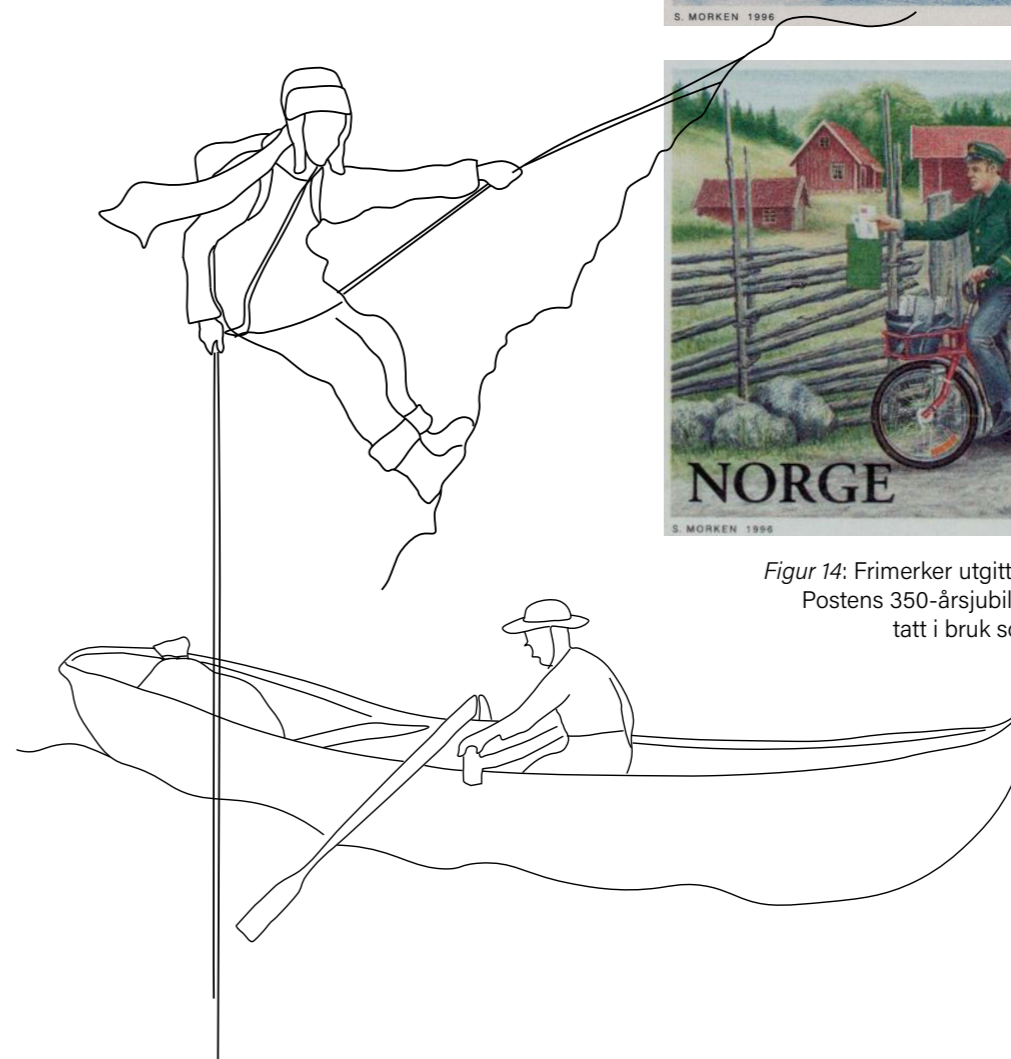
I Møre og Romsdal byr sommeren på de varmeste måneder, og fra juni til september ligger gjennomsnittstemperaturen her på omkring 14 grader. Men i dal- og fjordstrøkene har det tidvis blitt målt maksimumstemperaturer langt over 30 grader.²⁴ Fønvind er også et kjent fenomen i området, og den kan oppstå hele året. Dette er varm og tørr luft som presses ned mot de trange dalene og kan forårsake uvanlig høye temperaturer. Som et resultat er områdene her ofte preget av brå og markante værskeift.

De kaldeste månedene strekker seg henholdsvis fra desember til mars, og i dag ligger snittemperaturen for denne perioden omkring to grader.²⁴ Nedbøren er størst om høsten, og på vinteren kan det komme store mengder snø i området, frem for alt i høyden. Vinterene er betydelig mildere nå enn de var under postveiens eksistens. Tidlig på 1800-tallet ble strekningen opp bratthenget fra Ljøen sikret med rekkverk, og over Ljøfjellet ble det satt opp stenger som viste vei vinterstid og i tett tåke.²⁵ Snøskred var heller ikke uvanlig i fjellet, og der går stadig historier om postbønder som var nære å bøte med livet på skiferden ned nysnøen.

På fjordene er og var kastevinder et fryktet fenomen. De voldsomme vinder kunne komme rasende ned fjellsidene i full kraft. Postveien var lagt over Ljøfjellet nettopp for å slippe den værharde og skredfarlige fjorden i bunn.²⁶ Utover 1700- og 1800-tallets lange vintre ble de omkringliggende fjorder og elver ofte helt tilfrosset. Isen var så tykk at transporten kunne krysse over med slede.²⁷ I nyere tid har ikke fjordene frosset til og kunnet etablere like stor styrke som den gang.



Figur 14: Frimerker utgitt 1996 i forbindelse med Postens 350-årsjubileum. Sykkelen ble først tatt i bruk som hjelpemiddel i 1905.



²⁴ Store Norske Leksikon, "Møre og Romsdal".

²⁵ Nordstrand, *Postvegen*, 84.

²⁶ Nordstrand, *Postvegen*, 88.

²⁷ Nordstrand, *Postvegen*, 71.

Oppgave og problemstilling

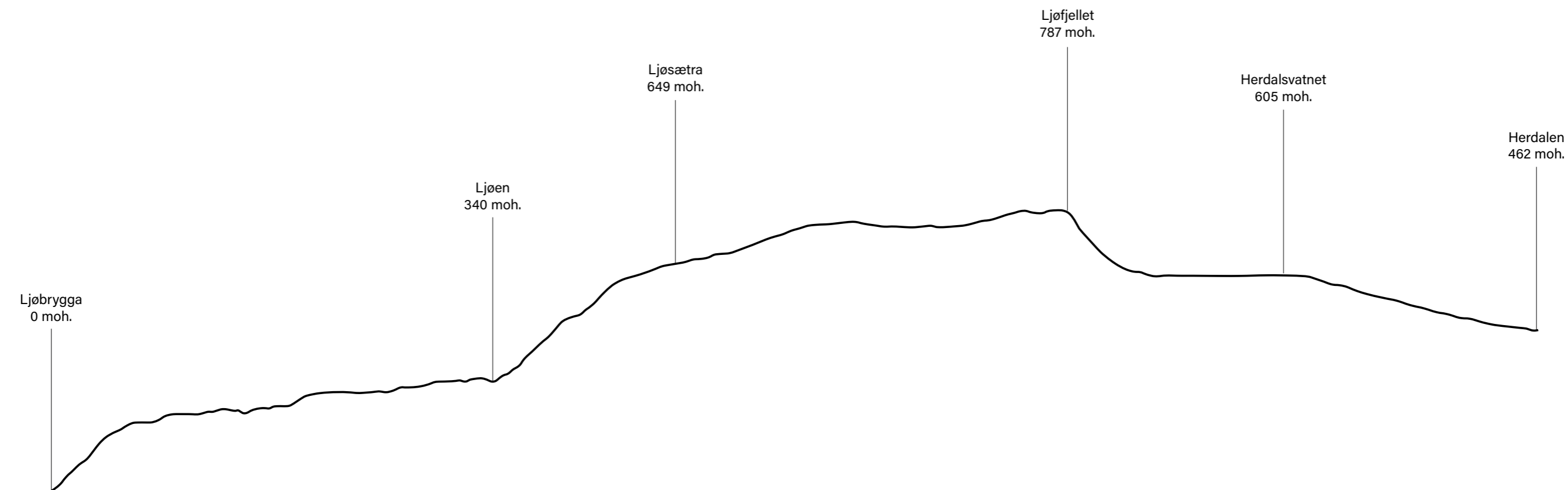
I min oppgave ønsker jeg å utarbeide ett eller flere opplevelsessteder, destinasjoner langs den gamle postveien, plassert på underbygde nedslagspunkt.

Dette skal være arkitektoniske steder som fremmer historien, og kan gi brukerne en bredere forståelse av livet og forholdene den gang. Jeg ønsker at stedets kvaliteter skal speile fortellingen, samtidig som det skal besitte dagsaktuelle funksjoner. Ut ifra dette har jeg fastlagt noen særlige kriterier:

- I Det skal være et sted man kan tilgå hele året, og til alle døgnets tider : *postbonden skulle kunne gjennomføre sin etappe året rundt, nattetimer så vel som dagstimer.*
- II Stedet fremgår tilpassningsdyktig, relatert til vær og årstid : *postmennene gikk uansett forhold, og tilpasset seg eksempelvis fjordruten med robåt på sommeren og slede over isen på vinteren.*
- III Oppfordre til et langsommere tempo : *alle prosesser var lengre i postbondens tilværelse. Postens leveranse krevde betydelig tid og godt planlagt samarbeid.*

Videre har jeg et ønske om at disse destinasjonene også skal knytte seg til det lokale som eksisterer i området i dag. Dette gjelder funksjonsmessig, men også i forhold til stedstilpasningen rent estetisk. Den tilførte arkitekturen skal spille på lag med omgivelsene, noe jeg ønsker oppnå ved å arbeide tett med naturen, klimaet, lyset og variasjonen i terrenget.

Jeg ønsker å nå ut til en bred målgruppe, og ser for meg at nedslagspunktene skal kunne benyttes fast av de lokale, så vel som sporadisk av besøkende utenfra.



Figur 15: Lengdeprofil over postveien fra Ljøbrygga til Herdalen.

Omtrentlige avstander: Hellesylt - Ljøbrygga: 5 km // Ljøbrygga - Ljøen: 2 km // Ljøen - Ljøsætra: 2 km // Ljøsætra - Ljøfjellet: 0,5 km // Ljøfjellet - Herdalen: 3,5 km

Figur 16: Den svingende veien ned Herdalsbrekka og utsyn over Herdalsvatnet lengst nede.
Foto: Fredrik Stadheim.



Figur 17: Det uferdige oppmurte veipartiet du passerer omtrent halvveis opp Ljøbrekka.
Foto: Bodil Dybevoll.



Figur 18: Rampe til den tidligere brukte løypestrengen for mer effektiv varetransport.
Foto: Bodil Dybevoll.



Figur 19: Tydelige spor etter påbegynt tunell ved bunnen av Herdalsbrekka.
Foto: Bodil Dybevoll.



Nedslagspunkt

Med bakgrunn i oppgaven har jeg undersøkt flere alternative nedslagspunkt langs den spesifikke ruten. Dette er steder utvalgt på bakgrunn av særlige landskapelige kvaliteter, eller plasseringer som vitner om unike spor i landskapet. Jeg fremlegger noen muligheter her, og ser på utvelgelsen som en del av den videre prosess.

Fra vann til land:

Et nedslagspunkt kan være vannkanten. Min utvalgte rute binder seg til fjorden, diverse vannområder og elver/bekker. Starten ved *Ljøbrygga*, hvor posten ankom land i robåt, er en tydelig overgang. Dette er etappens laveste punkt. Herfra går det steilt oppover, og omkring toppunktet på Ljøfjellet ligger *Nykkjevatnet*. Man passerer det på venstre side, litt nedsunken i landskapet. Ved nedgangen i omvendt retning, i Herdalen, finner vi også *Herdalsvatnet*. Her kan man idag fiske og bade, omringet av høye fjellsider på alle kanter. Alle tre stedene er mulige nedslag hvor man kan arbeide med skiftet fra fastland til vannmasse, og dermed understreke den divergente terrengvariasjonen.

Uferdig veiprojekt:

Rundt 1930 var det planer om å bygge en bilvei over Ljøfjellet, men dette arbeidet stoppet opp omkring andre verdenskrig. Avtrykkene etter anleggsarbeidet ligger fremdeles synlig i terrenget. Man kan blant annet se dem i form av et oppmuret veiparti anlagt omtrent halvveis opp Ljøbrekka, og som en påbegynt tunell ved bunnen av Herdalen. Disse to stedene fremstår litt forstyrrede, og det hviler noe "uferdig" over områdene.

Spor av kommunikasjon:

Langs veien kan man flere steder se stener stablet opp til firkantede volumer. Dette er telefundament, spor fra den gamle telelinjen som gikk i området på slutten av 1800-tallet. Disse opptrer som tegn på en mer moderne kommunikasjonsform i parallell fremvekst.

Transport av varer:

Den gamle løypestrengen, som en gang var et viktig hjelpemiddel for å frakte varer mellom gårdene og sjøen, kan man stadig se spor etter oppover Ljøbrekka. Den lange vaieren krysser stien flere steder, og øverst på Ljøsetra står stadig den gamle avsenderrampen i tre og skuer stolt utover fjorden.

Slyngende svinger:

I 1863 ble veien over Ljøfjellet mer praktisk utbedret. I stedet for at ride- og gangstien gikk rett opp, ble veien mot Herdalsbrekka lagt i 21 sikkakk-svinger, og veien opp Ljøbrekka i over 40 lignende kurver. Veibredden varierte mellom 1,5 og 2,5 meter, alt ettersom hvordan terrenget var.²⁸ Disse karakteristiske svingene er tydelige markører for overgangen.

²⁸ Nordstrand, *Postvegen*, 85.

Metode og avleveringsform

I mitt videre arbeid med oppgaven vil jeg beskjeftige meg med registreringer i henholdsvis fortid og nåtid. Ved å koble sammen kunnskap og funn herfra vil jeg utarbeide et fremtidsbegrep, og vise til idéer og tanker omkring det som kan oppstå. Jeg vil avgrense min oppgave til stiens forankring, og ikke la nedslagspunktene vike for langt utenfor denne.

Fortid

Jeg vil dykke ned i historien og lære mer om postveien som helhet, samt nærstudere individuelle historier fra min valgte rute. Videre vil jeg se på hvordan denne aldrende kunnskap kan få en dagsaktuell utforming og videreformidles på den måte.

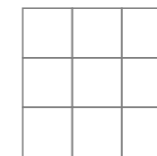
Nåtid

Ved å selv besøke stedet vil jeg kunne gjøre egne registreringer og oppdagelser som forhåpentlig kan bidra til ytterligere perspektiveringer. Jeg vil i dag kunne se stedet fra en besøkendes perspektiv, samtidig som jeg i oppveksten har hatt en tilknytning til området, og dermed også sitter inne med noe bakgrunnskunnskap.

Fremtid

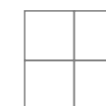
Med dette begrepet ønsker jeg å vise til sammenfatningen av de to tidligere begreper, og bearbeide disse parallellt mot et fremtidsaspekt. Jeg vil se på hva som mangler/ønskes i området gjennom kommunikasjon med stedets brukere, og undersøke hva som kan utgjøre verdi fremadrettet.

Jeg ønsker å utfolde prosjektet over flere skalatrinn; fra den overordnet store til den nære og detaljfokuserte. Både en presentasjon av den helhetlige koblingen til veien, og et innblikk i den sanselige opplevelse igjennom tektonikk og materialer.



Område / sted

Områdeplan 1:20 000
Situasjonsplan 1:2000
Diagrammer
Skisser/fotografier



Bygning

Planer 1:100 / 1:200
Snitt 1:100 / 1:200
Fasadeoppstalter 1:100 / 1:200
Modell 1:100 / 1:200



Rom

Detaljer 1:10 / 1:20
Illustrasjoner/collager/renderinger

Illustrasjonsliste

Forside: Ukjent. Illustrasjon. Hentet fra: <https://postvei.no/kommuner/vestnes>.

Figur 1: Knudsen, Knud. Foto. Universitetsbiblioteket i Bergen. ubb-kk-1318-2373

Figur 2: Knudsen, Knud. Foto. Universitetsbiblioteket i Bergen. ubb-kk-1318-3077.

Figur 3: Grebstad, Trine Strøm. Illustrasjon.

Figur 4: Fylkesfotoarkivet. Foto. Hentet fra <https://postvei.no/historier-om-postveien>.

Figur 5: Fylkesfotoarkivet. Foto. Hentet fra <https://postvei.no/historier-om-postveien>.

Figur 6: Mo, Sverre. Illustrasjon: kart. Gjengitt i Ingemar Nordstrands bok "Postveien".

Figur 7: Grebstad, Trine Strøm. Foto.

Figur 8: Grebstad, Trine Strøm. Illustrasjon: kart.

Figur 9: Grebstad, Trine Strøm. Illustrasjon: kolasje.

Figur 10: Grebstad, Trine Strøm. Illustrasjon: kart.

Figur 11: Grebstad, Trine Strøm. Illustrasjon: kart.

Figur 12: Frøy Ramnefjell (bilde 6), Bodil Dybevoll (bilde 9), Grebstad, Trine Strøm (resterende). Foto.

Figur 13: Grebstad, Trine Strøm. Bilde: satelittkart.

Figur 14: Den Norske Posten. Illustrasjon: frimerke.

Figur 15: Grebstad, Trine Strøm. Illustrasjon: høydeprofil.

Figur 16: Stadheim, Fredrik. Foto. Hentet fra: <https://www.hellesylt.info/2021/08/postvegen-pa-herdalsida/>.

Figur 17: Dybevoll, Bodil. Foto. Hentet fra: <https://nytnaturen.no/2014/05/den-tronhjemske-postvei-over-l-jobrekka/>.

Figur 18: Dybevoll, Bodil. Foto. Hentet fra: <https://nytnaturen.no/2014/05/den-tronhjemske-postvei-over-l-jobrekka/>.

Figur 19: Dybevoll, Bodil. Foto. Hentet fra: <https://nytnaturen.no/2014/05/den-tronhjemske-postvei-over-l-jobrekka/>.

Litteraturliste

Adriansen, Jan. *Gamle veger og vegfar. En håndbok i vern og tilrettelegging*. 1. utg. Statens Vegvesen og Riksantikvaren, 2021.

Mind the Gap AS. "Nasjonalt Postveiprojekt 2023-2026". Rapport for prosjektplan, juli 2023.

Nordstrand, Ingemar. *Postvegen Bergen - Trondheim*. Oslo: Det Norske Samlaget, 1996.

Postvei.no, "Postveien blir til". Lest 05.02.24. <https://postvei.no/postveien-blir-til>.

Statistisk Sentralbyrå. "Tettsteders befolkning og areal". Tall fra 01.01.23. <https://www.ssb.no/statbank/table/04859/>.

Store Norske Leksikon. "Møre og Romsdal (klima)". Petter Dannevig. Sist oppdatert 20. 09.23. https://snl.no/M%C3%B8re_og_Romsdal_-_klima.

Unesco - World Heritage Convention. "West Norwegian Fjords - Geirangerfjord and Nærøyfjord". Lest 05.02.24. <https://whc.unesco.org/en/list/1195>.

Ut.no. "Den Trondhjemske postvegen - Ljøbrekka". Lest 05.02.24. <https://ut.no/tur-forslag/119419/den-trondhjemske-postvegen-ljobrekka>.



"Det er omveiene, forsinkelsene og sidesporene som beriker ens liv."

Nils Kjær