

Jakten på kilometer- steinene

AV STEIN ARNE SÆTHER



Den kilometersteinen står ved en gammel trasé av veien fra Røros til Trondheim. Siden den står i et opprinnelig fundament og på opprinnelig sted, er den nok den mest verdifulle kulturminnet av alle steinene, mener Stein Arne Sæther. (Foto: Dan Ågren)

Jakten på kilometersteinene

AV STEIN ARNE SÆTHER

Langs de trønderske hovedveiene står et par titall tause historiefortellere. De har stått der siden 1880-90-årene, noen av dem helt siden 1835. Dette er kulturminner som har gått under radaren og som fortjener en bedre skjebne.

Det handler om milesteiner, eller, for de fleste objektenes vedkommende, kilometersteiner. Vakre og karakteristiske med en løkformet topp. Teksten som er hogd inn, angir antall kilometer fra «Trondhiem». Alle steinene har samme design og skrift. De rager vel nitti centimeter over bakken og er knapt en halv meter brede.

Vi oppdaget de trønderske milesteinene da vi gransket veikantene langs E6 for å samle stoff til reportasjeboka «På vei gjennom Trøndelag» som kom ut tidligere i høst. Den handler om veihistorie og kulturhistorie i bred forstand, i denne artikkelen skal vi konsentrere oss om kilometersteinene. For ordens skyld: Når vi av og til kaller oss samtidsarkeologer eller veiforskere, er det med et glimt i øyet. Vi er journalister med interesse for historie.

«USYNLIGE» KULTURMINNER

Steinene dukket opp allerede på Dovrefjell, helt i starten av vårt åtti dager lange «feltarbeid». Fra første stund gjorde steinene inntrykk. De er både fascinerende og mystiske. Egentlig er de godt synlige, men på et merkelig vis likevel nesten umulig å øye på for en som kjører bil langs E6. Selv vi, som kjørte frem og tilbake mange gan-

Stein Arne Sæther er født i 1955. Han har vært redaktør i Fosna-Folket og journalist, samfunnsredaktør og kommentator i Adresseavisen. Denne artikkelen er skrevet på grunnlag av funn han gjorde i arbeidet med boka «På vei gjennom Trøndelag», utgitt av Museumsforlaget i Trondheim i 2018. Sammen med Dan Ågren (f. 1949), som har vært kulturvernsekretær i Bjugn, fotograf i Fosna-Folket og frilansfotograf i Adresseavisen, reiste han gjennom Trøndelag, jaktet på spor av gamle riksvei 50 og dokumenterte dagens E6, framtidens gammelvei.



Med selvironi og et nostalgisk skråblikk forteller de i boka veikanthistorier, om glemte veier, skysstasjoner, respatexkafeer, gamle biler, vakre bruer, og ikke minst om møter med mange spennende mennesker langs veien.

Forfatternes begeistring for historie og ukjente kulturminner gjør at dette også blir en reise i vår nære fortid. Boka inneholder over seks hundre bilder fordelt på vel nitti reportasjer. Sammen har de tidligere gitt ut bøkene På ville veier (2005) og På nye ville veier (2008).



Milesteinen ved Grønbakken i Oppdal har den opprinnelige teksten på siden vendt bort fra trafikken. Den nye forsiden (med stenhuggefeil) kom etter at metersystemet var innført i Norge i 1875. (Foto: Dan Ågren)

ger og virkelig var på jakt etter merkverdigheter i veikanten, la ikke merke til dem før vi fikk tips eller etter hvert begynte å måle oss systematisk fram til dem.

Den samme usynligheten gjør seg gjeldende i det offentlige kulturminnevernet. Et mer håndfast, tydelig – og vakert – veirelatert kulturminne skal du lete lenge etter, men steinene er så å si fraværende i verneplaner, rapporter og registre. Det er påfallende at ingen av steinene vi har funnet, er avmerket eller beskrevet i noen av de digitale kulturminneoversiktene Askeladden, Kulturminnesøk eller Kulturminner overalt.

Dette i kontrast til situasjonen i Sve- rige der flere tusen gamle milesteiner er

automatisk fredet, og til Danmark der alle mile- og kilometersteiner er fredet og der Dansk Vejhistorisk Selskab har et eget register over steiner og en «milesten- gruppe».¹

De to eneste trønderske milesteinene som så vidt er nevnt i Nasjonal verneplan for veier, bruer og vegrelaterte kulturminner, er feilaktig er beskrevet som «milesteiner i støpejern» (Karl Johans vei).²

Med få unntak er «våre» kilometer- og milesteinene heller ikke nevnt i det omfattende og grundige forarbeidet til den nasjonale verneplanen som ble gjort i Sør-Trøndelag i 1998-99. Det er ikke sik- kert at dette bare skyldes en nedpriorite-

ring, men like gjerne at få av kilometer- steinene ble lagt merke til.

Her følger en kortversjon av vår etterforskning av «kilometersteinmyste- riet» i Trøndelag.

OVERRASKENDE MANGE I OPPDAL

Den første steinen står ved parkerings- plassen på Grønbakken, et par kilometer nord for fylkesgrensen på Dovrefjell. Den har innskriften *160 kilometer fra Tronhiem*. Steinhoggeren glemte en «d» her. «Tryk- feil» er plundrete for en steinhogger, men i dette tilfellet måtte han uansett bare la det stå til, for denne steinen har nemlig en oppsiktsvekkende innskrift også på den andre siden!

Der finner vi kong Karl Johans mono- gram, årstallet 1835 og teksten *14 miil fra Trondhiem*. 14 gamle norske mil tilsvarer nesten nøyaktig 160 kilometer. Her har man altså satset på gjenbruk, om det var av praktiske grunner eller pietetsfølelse, er umulig å vite. Denne steinen er så vidt nevnt i verneplanrapporten fra 1998/99, men baksiden er ikke nevnt (ikke sett?).³

Bare noen hundre meter unna, på den andre siden av europaveien, ligger en veismie fra 1942 som er med i den nasjo- nale verneplanen. Vi ble mest interessert i steinen som i alle år har stått tilfeldig støttet mot husveggen. Den er av akkurat samme type som den vi nettopp studerte, men har tekst bare på den ene siden: *150 kilometer fra Trondhiem*.

Siden vi her befant oss så nær 160-stei- nen, var det åpenbart at denne steinen ha blitt flyttet fra et sted lenger nede i Driv- dalen. Senere skulle vi treffe en gammel veivokter i Oppdal som fortalte oss hvor 150-steinen opprinnelig sto.

Nå hadde vi allerede funnet to eksemplarer, men vi skjønnte at kilometer- steinene er sjeldne. Vi var også litt bekym- ret: Står den ved smia trygt? Hvem som helst kan jo fjerne den. Som de kultur- minnepurister vi er, var vår første innsky- telse at den burde flyttes tilbake dit den hører hjemme og fundamenteres skikke- lig. Samtidig lurte vi på om det fortsatt finnes flere slike steiner som var satt opp for å fortelle de reisende hvor langt det var igjen til «Trondhiem».

Allerede kunne vi trekke en slutning: Etter at metersystemet var innført i Norge i 1875 og det ble nødvendig å skifte ut de gamle milesteinene, valgte man i Søndre Trondhjems amt (Sør-Trøndelag) tyde- ligvis å bruke samme design på steinene som i 1835. I motsetning til annen veimer- king, har altså flere av kilometersteinene overlevd, selv om de antagelig gikk ut av «bruk» da bilalderen for alvor var et fak- tum etter første verdenskrig.

I arbeidet med boka hadde vi et gan- ske bredt interessefelt. Derfor jaktet vi ennå ikke systematisk på kilometersteinene. Vi skjønnte at det opprinnelig må ha stått en slik stein for hver tiende kilometer, men trodde at praktisk talt alle var forsvunnet.

Først etter å ha blitt tipset av arkeolog Marit Johansson, som jobber med konge- veien mellom Dovre og Oppdal på opp- drag fra Vegvesenet, gikk det opp for oss at det faktisk står ytterligere to slike klenodier i Drivdalen. Pinlig nok hadde vi kjørt forbi flere ganger uten å ha sett dem. Nå visste vi hvor vi skulle lete, men likevel var det så vidt vi fikk øye på steinene som viser at det er henholdsvis 140 og 130 kilo- meter til Trondheim. Den første står like nord for gården Drivstua og den andre i



Milsteinen ved Drivstua ble øyensynlig skadd ved flyttingen, her sto tallet «140». Milsteinen ved Rislia har behov for rengjøring (Foto: Dan Ågren)



veigrøfta ved Rislia. Begge er fundamentert i betong, noe som viser at de må ha blitt flyttet på under en eller annen veiomlegging.

OMFATTENDE ETTERFORSKNING

Kilometersteinefeberen begynte å gjøre seg gjeldende. Vi hadde funnet en komplett serie på fire steiner fra Dovrefjell til Driva, og bestemte oss for å lete litt grundigere. Et blick på kartet fortalte oss at 120-kilometersteinen må ha stått et sted i Oppdal sentrum. Som så mange norske bygdesentre, har Oppdal gjennomgått omfattende forandringer flere ganger i de siste tiårene. Likevel ville vi prøve å finne ut hvor den hadde stått og hvor det var blitt av den.

Vi var innom kommunehuset, vi snakket med lokalhistorikere, vi etterlyste steinen gjennom lokalavisa og vi dro hjem til den ene pensjonerte vegvokteren etter

den andre, én av dem med fartstid helt tilbake til 1950-tallet. Ingen visste noe om steinen i Oppdal sentrum.

Først da vi kom i snakk med en som jobber på Felleskjøpet, fikk vi napp. Han husket at han i mange år hadde passert steinen på vei til og fra jobben. Han ga oss navnet på en som burde vite mer. Vi sporet opp mannen og viste ham bilde av en kilometerstein.

«Den kjenner jeg igjen, ja, den sto litt lenger nordover langs E6, like ved krysset der veien tar av til Orkelsjøen. Den sto der helt til de bygget gang- og sykkelvei.»

Men hvor ble den av? Pliktskyldigst finkjemmet vi veikanten og krattet innenfor, men nei. Kanskje hadde veiarbeiderne tatt den med seg til en trygg plass? Uten ransakingsordre kjørte vi til kommunens lager av kantstein og steinheller for å granske også dette området. Men nei,

70-kilometersteinen på Bjørset er pusset opp. Det er ikke 50-kilometersteinen på Støren, som dessuten er brekt i jordfestet. (Foto: Dan Ågren)

120-steinen måtte avskrives som forsvunnet. En skulle tro det er enkelt å følge med på kilometer-telleren i bilen for å finne riktig lokalisering med cirka hundre meters feilmargin. Problemet er at steinene ofte er flyttet og veiene lagt om. Likevel, denne metoden fungerte bra da vi skulle finne neste stein.

Omtrent én mil etter krysset, der 120-steinen skal ha stått, stanset vi og gikk «manngard» i veikanten. Og denne gangen ble vi belønnet! Den grå steinen med 110 kilometer fra Trondhiem innhogd sto der ensom og nesten usynlig. Også her må veiarbeiderne som for noen tiår siden utvidet veien, ha tatt vare på steinen. Selv om praktisk talt ingen kan se den, er den behandlet med respekt for sin autensitet. Den står der den hører hjemme.

Når det tross alt finnes så pass mange av dem ved veien i Oppdal, må det skyldes at Vegvesenets folk i dette området har vært bevisst på å la dem stå igjen etter veiomlegginger. Riktig nok ble de satt ned i betong istedenfor steinfundamenter, men de ble stående.

OMSORG FOR STEINENE

På veien videre mot Støren fant vi ytterligere to steiner med henholdsvis 100 og 70 kilometer innhogd. Den første skadet og bortgjemt i veikanten ved gården Nyhus. På sykehjemmet i Berkåk fant vi han som hadde bodd på gården. Han mente å huske at steinen var blitt flyttet dit på 1940-tallet.



70-steinen, derimot, har en nyere historie. Den står relativt nyoppusset ved bussholdeplassen i Bjørset-krysset. Etter et årelangt eksil på et småbruk i nærheten, ble den satt opp av naboer og folk fra Vegvesenet i forbindelse med en veiomlegging i nyere tid.

Da vi kom til Støren, visste vi hvor vi skulle lete. Her er det 50 kilometer til Trondheim, og fra tidligere besøk husket vi en kilometerstein i den gamle delen av sentrum. Var den der fortsatt?

Det var den, men den sto kvestet, lent inntil en stolpe. Som selvoppnevnte beskyttere av disse glemte kulturminnene fra slutten av 1800-tallet, fikk vi vondt av å se at steinen var brukket, slik at foten sto igjen i det støpte fundamentet. Den var visstnok truffet av brøytebilen.

Kari Berge Moen eier huset og hagen der steinen står og har også vokst opp der. Allerede i fjor tok hun kontakt med Vegvesenet på Støren i håp om at steinen skulle bli tatt bedre vare på.

-Det er for galt at den bare står slik, den er jo et klenodium, sa hun da vi møtte henne. Hun er ikke den eneste som bryr seg om kilometersteinene. Flere steder har



Artikkelforfatteren fant 20-kilometersteinen inntil en hage i Melhus, og varslet kulturminneansvarlig i Melhus kommune. Nå er steinen sikret. (Foto: Dan Ågren)

vi støtt på naboer med oppriktig engasjement og omtanke.

I Melhus kommune har det opprinnelig stått tre kilometersteiner, men ingen av dem var å se, verken første, andre og tredje gang vi kjørte i sneglefart forbi de aktuelle stedene. I store deler av kommunen går E6 i en annen trasé enn den opprinnelige riksvei 50, så det ble mye veikant å undersøke. For 40- og 30-steinenes vedkommende kom vi ikke lenger enn til å finne folk som kunne peke ut opprinnelig plassering.

20-steinen derimot, ble en suksesshistorie. Siden den må ha stått omtrent midt i sentrum av Melhus, hadde vi ikke store forventninger. Her traff vi imidlertid en gammel veiingeniør med god hukommelse. Ivar Eggen fortalte at kilometersteinen en gang på 1960-tallet ble gitt bort til

en privatperson som ville sette den opp i hagen sin.

Vi sporet opp hagen, og der sto jammen steinen rett utenfor hekken! Det viste seg at eieren nylig var død og huset solgt, så nå måtte vi aksjonere før steinen ble skadet av gravemaskiner som muligens skulle inn på tomten.

Derfor troppet vi opp på kommunehuset. Line Anni Solbakken, som er ansvarlig for kulturminner i Melhus, var med på notene. En kikk på kartet avslørte at steinen faktisk sto noen centimeter inn på kommunal grunn. Line Anni varslet den nye eieren av eiendommen og avtalte med kommunens uteseksjon at steinen skulle hentes så snart som mulig.

Oppildnet av imponerende kommunal handlekraft tok vi en ny tur langs den gamle riksveien, og her gjorde et

spennende funn. Ved innkjørselen til Skjerdingsstad gård fant vi en stein av en mindre type. Et nærstudium avslørte en nesten usynlig innskrift: 5 KLM. Vi hadde funnet vår første halvmilsstein! Senere skulle det bli to til av denne sorten.

HOS PRIVAT SAMLER

Vi nærmet oss stiftsstaten, og bare én stein gjensto – trodde vi i hvert fall. 10 kilometer før Trondheim ligger Heimdal, og her hadde vi et klart spor. Da vi for tolv år siden jobbet med et annet reportasjeprosjekt, var vi innom Mestas hovedkvarter, og her fotograferte vi tilfeldigvis nettopp denne steinen. Den var satt opp som en bauta utenfor administrasjonsbygget.

Da vi nå dro tilbake, var både Mesta og steinen borte, men vi fikk navnet på en som hadde jobbet i Vegvesenet. Det ble full klaff. Helge Hoven fant opprinnelig steinen under grøftarbeid på 1970-tallet og sørget for at den «kom i hus». Da Mesta for noen år siden solgte eiendommen der steinen etter hvert havnet, var det ingen ansvarlige som brydde seg om den. Steinen ble derfor gitt bort til en samler i Stjørdal som har eget gårdsmuseum. Her ville den i alle fall bli tatt vare på. Selvsagt dro vi dit.

På museet hos Hans Gunnar Vold fant vi en imponerende samling gamle og nye veiskilt, 230 i tallet, dessuten et stort antall veterantraktorer og et helt fjøs fullt av gjenstander med høy nostalgifaktor. Å se steinen fra Heimdal her, med brukket fot, var for oss nesten som når dyrevennen oppdager en savnet, vill elefant bortgjemt og skadet i en dyrehage.

Vi prøvde å overtale samleren til å gi fra seg steinen dersom vi fikk kommunen og Vegvesenet med på en tilbakeføring til

stedet der den opprinnelig sto. Det viste seg at det var han ikke interessert i, han sa at steinen er noe av det fineste han har i samlingen.

RINGEN SLUTTET

Mellom turene i felten gjorde vi research. Vi dro også til Statsarkivet i Trondheim og bladde gjennom bunker med gamle protokoller, uten å finne spor av kilometersteiner. Vi skjønnte at her trengs det mye mer tålmodighet, tid – og ikke minst arkivkompetanse – enn vi har. Men nå gjorde fotografen også søk i gamle aviser og kom over tre meget interessante notiser i Adresseavisen. Mer om det snart.

På ferden videre nordover i Trøndelag så vi ikke snurten av kilometersteiner. Var de et rent sørtrøndersk fenomen? Da vi tok en avstikker fra E6, til Karl Johans vei (som er med i Nasjonal verneplan) gjennom Verdal mot Sverige, gjorde vi nye funn, godt rettleidet av lokalhistoriker Svein Guddingsmo.⁴

Fem kilometer øst for Sul, langs en velbevart del av veien, står det en milestein som har akkurat samme fasong som steinene vi hadde funnet langs riksveien i Sør-Trøndelag! Ikke nok med det, den har nøyaktig samme innskrift og skrifttyper som baksiden av den første steinen vi fant på Dovrefjell: Kong Karl Johans monogram, årstallet 1835 og teksten *11 miil fra Trondhiem*.

Dermed ble det åpenbart at anbudsinvitasjonen fotografen hadde funnet i Adresseavisen fra 27. mai 1834, må ha vært en forberedelse til at unionskongen i august året etter skulle komme for å åpne veien som fikk hans navn. (Karl Johans reise til Levanger og Trondheim i 1835 ble



En milestein i sitt rette element, slik den trolig har stått siden 1835 langs Karl Johans vei i Verdal. (Foto: Dan Ågren)

for øvrig en jubelferd til tross for at norske myndigheter helst hadde sett at andre vei-prosjekter ble prioritert).

I avisnotisen fra 1834 ber stiftsamtmannen om tilbud på tjue milesteiner og tjue halvmilsteiner av god kvalitet. Akkurat denne notisen var et lite gjennombrudd i vår «milesteinforskning». Her fant vi rett og slett bestillingen av den første utgaven av steinene som står på Dovrefjell og i Verdal.

Det hører med til historien at vi i nærheten av Sul i Verdal også fant en halvmilstein i sitt originale fundament, og at fasongen er akkurat som 5-kilometersteinen i Melhus.

ULØSTE SPØRSMÅL

Mange brikker var nå på plass, selv om det fortsatt var uløste spørsmål. Som for

eksempel: Hvor var det meningen at de tjue pluss tjue steinene fra anbudsinvitasjonen skulle stå? Avstanden mellom de to 1835-steinene er jo 25, ikke 20, gamle norske mil. Hvordan og når skjedde egentlig utsettingen av steiner i årene etter 1875? Nok en gang var det en avisnotis som gav oss et glimt av hva som kan ha foregått, i alle fall i Nord-Trøndelag.

I et indignert innlegg i Adresseavisen 19. juli 1898 påpeker en anonym «landligger» fra Innherred at i Nordre Trondhjems amt står fortsatt de gamle milesteinene, «indpå en Mannealder» etter at meter-systemet ble innført. Selv der veiene er omlagt og ikke lenger går forbi milesteinen, «bevarer man den trofast». Innsenderen stusser over at slikt kan forekomme i et amt som i flere år har hatt både en amtmann og en veimester som hører til «de

sterkest fremskridtende blant Fremskridtsmændene».

Som om ikke dette var nok, i 1908 kommer en ny nordtrøndersk «skandale» til overflaten i Adresseavisen.⁵ I et referat fra herredsstyret i Skatval går det frem at de nye kilometersteinene ennå ikke har kommet opp, 33 år etter at kilometer ble standard måleenhet!

Vi spør oss, kan det hende at man i nordfylket omsider somlet seg til å fjerne de gamle milesteinene, glemte den som sto igjen ved den for lengst nedlagte Karl Johans vei, og siden aldri fikk satt opp nye kilometersteiner? Faktum er i alle fall at det er bare i gamle Søndre Trondhjems Amt vi har funnet kilometersteiner.

FLERE KILOMETERSTEINER UTENOM E6

Vår reportasjetur med innlagt jakt på kilometersteiner gikk langs E6 gjennom Trøndelag, men det finnes slike steiner også langs de andre hovedveiene mot Trondheim. Ved en utrangert og delvis gjen-grodd del av riksvei 30 sør for Ålen, fant vi i 2005 et praktfullt eksemplar, med autentisk steinfundament (se bildet ved starten på artikkelen). Den står der fortsatt med sitt budskap: *130 kilometer fra Trondhiem*.

Ved fylkesvei 31, fire kilometer øst for Røros, skal det stå en annen stein (160 kilometer fra Trondhiem) i sitt opprinnelige fundament som delvis er sammenrast.

I tillegg har vi observert en stein langs den gamle hovedveien vestfra (50 kilometer fra Trondhiem) som er flyttet og satt opp i parken på Fannrem i Orkdal. Lenger opp i Orkdalsfjøret har vi dessuten funnet enda en 5-kilometerstein.



Denne milsteinen er flyttet opp i parken på Fannrem i Orkdal. (Foto: Dan Ågren)

Akkurat da vi var i ferd med å avslutte arbeidet med boka, dukket det på overraskende vis opp én stein til: Når du kommer inn døra hos Statens vegvesen i Trondheim, er det første som møter deg, en ekte kilometerstein av den typen vi har jaktet på! *170 kilometer fra Trondhiem* er teksten som er hogd inn.

Steinen henger på veggen, og et skilt forteller at den opprinnelig sto ved Fergan, øst for Røros. Vegvesenet har tydeligvis ikke vært redd for å ta steinen inn, pusse den opp og bruke den som «pynt». Samtidig viser den prominente plasseringen at kilometersteinen er ansett som et viktig kulturminne med stor appell, både symbolsk og visuelt.

ANDRE STEINER

Vi har også observert og registrert en del andre steiner. Det gjelder kommune- og fylkesgrensesteiner, brusteiner og årstallsteiner. Dette er selvsagt også verdifulle kulturminner som bør registreres skikkelig. I tillegg må det nevnes at det også finnes en annen kategori kilometersteiner enn dem vi har konsentrert oss om. De har stolpefasong, er mindre og har bare ett tall innhøgd. Så vidt vi vet, ble de satt opp i 1920- og 30-årene, én for hver kilometer. De aller fleste ble fjernet da Vegvesenet innførte andre avstandsmerker for internt bruk (etter innføring av GPS, er også de små aluminiumsplatene med kilometerangivelse borte). Derfor er de få «énkilometersteinene» som står igjen, også verneverdige.

OPPSUMMERING

Med rimelig sikkerhet kan vi slå fast at steinene denne artikkelen handler om, først ble designet i 1834/35, da som milesteiner. Vi vet ikke eksakt når kilometersteinene ble satt opp, muligens i 1880-90-årene. En indikasjon er at på 150-steinen (Grønbakken) har noen risset inn årstallet 1889.

Alt i alt har vi registrert 15 store og fire små steiner. På E6-strekningen Dovrefjell-Trondheim har vi lokalisert ti av de opprinnelig 16 steinene. Det er grunn til å tro at vi har å gjøre med en egen trøndersk milesteintype. I Hedmark, og sikkert i andre fylker, ble avstandsmerkene etter hvert produsert i støpejern. Vegmuseet har flere av dem i sitt magasin.

Også tidligere ble det satt opp milesteiner, i dag er ni steiner fra slutten av 1600-tallet kjent i Norge, fem av dem er på museum.⁶

Veiloven av 1824 slo fast at det skulle være milestolper for hver hele og halve mil og at de skulle angi avstanden fra stiftsstaden. Dette påbudet blir gjentatt i den nye loven i 1851, og i Lov om veivæsenet fra 1912 heter det: «Paa hovedveier skal opsættes kilometermerker for hver 5 og 10 kilometer». I den reviderte loven av 1931 sies det at kilometermerker skal settes opp «i den utstrekning departementet finner det nødvendig.»⁷

HVA BØR SKJE?

Det er tydelig at det trengs en redningsaksjon. Her er det mye å lære av det som er gjort i Danmark. Helt konkret foreslår vi at alle steinene kommer inn i digitale kartfestinger av kulturminner (Askeladden). Samtidig er det viktig at de «løse» steinene i første omgang sikres og i neste omgang restaureres og plasseres i historisk korrekt fundament, nærmest mulig stedet der de opprinnelig har stått. Da bør det også komme et informasjonsskilt ved siden av. For tre av steinene bør dette være fullt mulig å gjennomføre, og kostnaden kan ikke være uoverkommelig.

På denne måten kan historien og kulturminnene formidles til publikum, og det lokale engasjementet, som vi ser eksempler på alle de aktuelle stedene, kan forsterkes. Ved Mule i Levanger ser vi at dette er gjort, i et samarbeid mellom Vegvesenet og to historielag. En årstallsstein som var fjernet, ble satt tilbake i et nytt steinfundament og merket med en informasjonsplakett.

DETTE SIER VEGVESENET

Izabela Agnieszka Chlewicka som er regional koordinator for kulturminnefor-



I nærheten av Sul i Verdal står denne halvmilsteinen i sitt originale fundament. (Foto: Dan Ågren)

valtning i Statens vegvesen Region midt (Møre og Romsdal og Trøndelag), har følgende kommentar til forslagene våre:

Dette er interessant, og vi vil undersøke hva som kan gjøres, gjerne i samarbeid med kommunene, fylkeskommunen og andre. Først må vi la fagfolk finne ut hva som er riktig behandling av steinene. Jeg har tatt kontakt med Nidaros Domkirkes Restaureringsarbeider om dette. Jeg vil også undersøke om det er mulig å sette opp steinene igjen og hva det vil koste. Digital registrering kan være en god måte å ta vare på steinene for framtiden.

Dette gir godt håp om at noe skjer. Etter at vi var ferdige med boka, har Chlewicka fulgt opp saken videre, både når det gjelder mulig restaurering, utplassering og registrering.

Fortsatt er det en god del ubesvarte

spørsmål om hvordan og når steinene opprinnelig ble satt ut, men det faktum at så pass mange har overlevd mellom ett og to hundre år med veiomlegginger, burde være grunn god nok til å gi dem bedre vern.

KILDER

- 1: www.vejhistorie.dk/sten-langs-vore-veje
- 2: Statens vegvesen: Vegvalg, nasjonal verneplan, 2002, side 129
- 3: Bratberg, Terje T.V., Nasjonal verneplan, rapport fra arbeidet i Sør-Trøndelag 1998/1999, side 152
- 4: www.verdal-historielag.no/minnesmerker/index.html
- 5: Trondhjems Adresseavis, 22. juli 1908
- 6: Thorstensen, Cathrine: Milesteiner i Norge, Vejshistorie nr. 17, 2010
- 7: Nagell, Otto: Det norske vegvesenets historie, bind III, 1950, side 119