



STATENS VEGVESEN
MØRE OG ROMSDAL
& OPPLAND

Geirangervegen
100 ÅR

Please turn to page 31 – Bitte sehen Sie auf Seite 31

Geiranger-vegens historie i korthet

Av Odd Williamsen

1824 Amtmannen i Romsdals Amt, stortingsrepresentant Hilmar Meincke Krogh, foreslår statlig utredning «for at undersøge hvorvidt det lader sig gjøre at nærme sig Gudbrandsdalen ved Veianlæg». Fra gammelt av var det kløvveger Valldal — Lesja og Geiranger — Lom. Et alternativ kunne være Dalsbygda — Vien — Grotli — Lom.

1827 Første vedtak om offentlig vegbygging i Geiranger på allmuetingssamling på Venje: fire kløvveger skal settes i stand, blant annet skal 17 gardbrukere arbeide fire dager årlig på 1½ mils kløvveg Marok — Lom grense.

1837 Sundelven og Geiranger formannskap vedtar at det ikke skal opprettes gjestgiveri i kommunen.

1850-åra: Stor varetransport med kløvhest Geiranger — Lom. Fra Østlandet kommer rug, bygg, never, tjære, bek, skinn, reip, levende falke m.m. som skal videre til Ålesund og Bergen. Fra Geiranger går tørrfisk, jern, salt og tøyvarer. Båtforbindelse til Ålesund. Forbindelsen brukes også av arbeidssøkende døler (vårsildfisket) og fe-/hestehandlere.

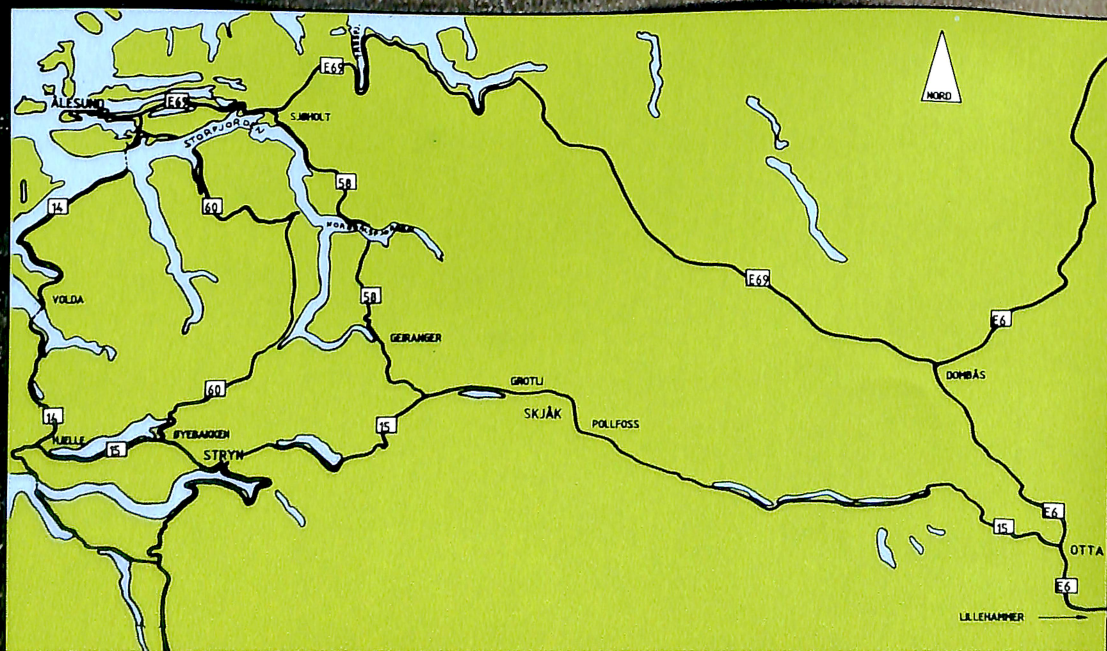
1855 Steinhuset på Stabrekka istandsettes av reineiere.

1857 Vegvesenet og amtmenene i begge fylker på vegbefaring. Vegstikking ledes av senere vegdirektør Krag.

1858 Første dampskipsanløp — d/s Søndmøre til Geiranger.

1864 Statens vegvesen opprettes som sivil etat.

1867 Grotli Fjellstue bygges. Krag's rullekjerreforsøk. Vegdirektøren setter ut fisk i fjellvann i Breidalen og Vassvenddalen.



Dimensjonene

Byggetid: 8 år (1881 — 89).
Arbeidsstokk: 300 mann i vanskelig og farefullt arbeid.
Sesong: 4-5 sommermåned.
Stabbesteiner: 5354 fra Merok til Djupvatn.
Høyde over havet: fra 0 til 1038 m.o.h. (Dalsnibba 1500 m.o.h.)
Avstand Geiranger — Grotli: 38 km.
Avstand Merok — Blåfjell: 17 km (5 km luftlinje).
Steinhvelvsbruer: 9.
180° svinger: 29.
Stigning: maksimalt 8%.
Kjørebredde: 2,5 m ved åpningen, i dag vanlig tofelts veg.
Total kostnad for 100 år siden: kr. 304.000,—.

Vegen var et av Norges bidrag til Verdensutstillingen i Paris år 1900, som eksempel på høgteknologi og ingeniørkunst. Den ble vist i terrengmodell laget av Sverre Ihle i målestokk 1:8000 og fikk

gullmedalje. Vegen var en teknologisk landevinning, og er sammenliknet med det å sende folk til månen nå 100 år seinere.



1868 Rodedeling på vedlikehold av offentlige vegger i Sunnlyven tinglag, blant annet på bygdevegen Marok — Oplendskedal, 8330 alner lang, fire alner bred.

1869 Stortinget bevilger 20.000 kroner til veg Gudbrandsdalen — Geiranger. Alle ble brukt til Østlandet. Romsdal Amtsformannskap vedtar utbedring av ridevegen fra 1400-tallet. Første utenlandske turistbåt i Geiranger.

1870 Skjåkværer bygger naust ved Djupvatn.

1871 Grotli Fjellstue påbygges av sunnmøringer.

1875 Første gjestgiveri i Geiranger, hos Martinus K. Merok. Her bodde Krag på sine mange besøk og her var «felleslageret» for veganlegget.

1876 Vegdirektør Krag og Indredepartementet skriver til Romsdals Amt for å få synspunkter på «Oparbeidelse av Vei fra Geiranger i Retning af Grotliden i Lomsfjeldene». Derfra var det i årene før bygd kjørbare veg videre østover. På vilkår av at kommunen (Sunnlyven herred) ordnet med grunn, grustak og gjerder, vil Amtet bevilge 1/3 av utgiftene til veganlegget Marok — Ørjasæter.

1877 Vegen stikkes på nytt — av Rosenquist.

1879 Trafikktelling: 300 ferdafolk og 30 turister bruker vegen over fjellet. Detaljplanlegging av vegen, kostnadsrammer sprennes. Byggeleder Rosenquist argumenterer med at vegen blir landets viktigste turiststrøte. Han går inn for minimum 2,25 m bredde, — 3,5 m på møteplassene. Vegdirektøren er enig, men Amtet har lite penger. Anlegget kostnadsberegnes til 50.000 kroner for fjellkjerreveg opp til Djupvatn. Videre utbedring i retning Skjåk skal skje senere. Flom tar bruer og veger i bygda.



1880 Stortinget bevilger 50.000 kroner til 2,5 m bred veg Vinjeledet — Ørjasæter. Arbeidet utføres 1881—83. Krag foreslår veg til Dalsnibba.

1881 Anleggstart på Hole, ved Kleiva i Støkkehølen. To italienerne kommer over fjellet fra Skjåk med en tam bjørn for å underholde.

1882 Amtet gir en tilleggsbevilgning, kroner 12.000. 85 utabygds vegarbeidere i Geiranger.

1883 Stortinget bevilger 11.580 og vedtar budsjett for årene 1883—86, kroner 131.700 for vegen fra Geirangerfjorden til Amtsgrensen. I tillegg bevilges 31.000 til veganlegg innen Kristians Amt (Oppland) — fram til Grotli Fjellstue. 100 arbeidere på vegen. Første anleggsbrakkene bygges.

1884 Romsdals Amt bevilger innsparte penger fra vedlikehold på Romsdalsvegen (nå E 69) til Geiranger. Hotell Geiranger bygges av N. P. Veiberg.

1885 2.200 bevilges til bygging av dampskipskai i Geiranger. Pengene skal spares inn på høgfjellet. Rosenquist argumenterer med turistbåtaneløp, blant annet på veg til Nordkapp. Fire lokalbåtruter har inntil to anløp hver i uken. Amtsformannskapet mener kaja ikke er noen offentlig oppgave, men Geiranger Soknestyrelse (presten) bidrar med distriktets tredjedel. Første organiserte weekend-turisme fra Ålesund med d/s Geiranger.

1886 Første ferdigbefaring av vegen, parsell Marok — Vinjeledet og tre kilometer oppover fra Knuten. Lokalbefolkningen får ansvar for vedlikehold etter rodedeling. Grusing begynner.

1887 Ferdigbefaring på deler av øverste del av vegen i Romsdals Amt og på dampskipskaia. Lang mangelliste. Stadig økende turiststrøm. Dampskipsbygging på Marok. ➔

Lang veg mot første spadetak

Av Sigmund Vårdal

Fra langt tilbake i tida har det eksistert kontakt og ferdsel mellom bygdene øverst i Ottadalen og sjøbygdene på Vestlandet. Først hadde en bare dalførene og vannvegene å ta seg fram etter — men etter hvert som trafikken økte, utviklet det seg kløvstier over fjellet. Disse fjellovergangene fra Skjåk mot Stryn, Geiranger — eller Marok som stedet het da — og Tafjord er trolig av de eldste i landet. Kløvstien mot Geiranger er tidfestet til 1400-tallet. Stiene er stedvis fremdeles klart synlige i terrenget.

I 1850-årene hadde det utviklet seg et rikt samband og stor varetransport og varebytte mellom Lom, Skjåk og de nærmeste vestlandsbygdene. Store følger av kløvhester var ikke uvanlig å se på handelsferd over fjellet. Fra Østlandet kom rug, bygg, tjære, bek, skinn, næver og reip. Den motsatte veg — østover — ble det levert tørrfisk, jern, salt og tøyvarer m.m. Båtsambandet mellom Geiranger og Ålesund ble også brukt av arbeidssøkende døler (vårsildfisket), fe- og hestehandlere.

På begge sider av fjellet var det sterk interesse for utredning og vedlikehold av kløvstiene. For Skjåk var «råka til Vestlandet» det viktigste samband med omverdenen. Gårdene i Skjåk og delvis i Lom ble pålagt å holde vedlike bruer og «vad», og på Geirangersiden ble det eksempelvis i 1827 besluttet at 17 gårdbrukere skulle arbeide fire dager årlig på 1½ mils kløvveg mellom Geiranger og Lom grense. Geiranger var den nærmeste sjøbygd for folket i Ottadalen.

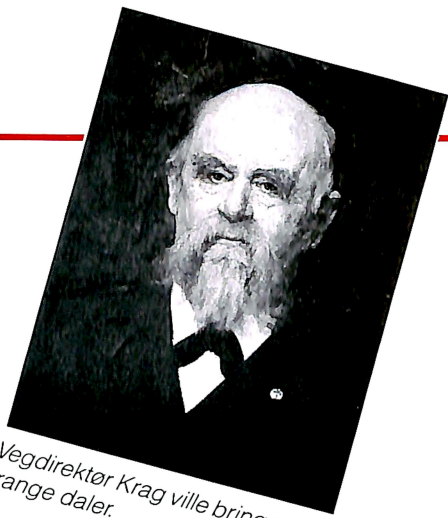
Behovet for *vegsamband* mellom sjøbygdene i vest og Ottadalen/Gudbrandsdalen gjorde seg gjeldende allerede i 1824 da amtmannen i Romsdals amt, stortingsrepresentant Hilmar Meinche Krogh, foreslo statlig utredning «for at undersøge hvorvidt det lader seg gjøre at nærme seg Gudbrandsdalen med veianlæg.» På Opplandsida var det særlig Ole Syversen Hyrve som ivret for bygging av kjøreveg over fjellet. Hyrve var formann i styret for Skjåk almenning og brukte både tid og egne midler for å få prosjektet nærmere undersøkt. På egen kostnad oppsøkte han vegmyndighetene og han reiste til ordføreren i Norddal med håp om å få hans støtte til framføring av vegen med endepunkt i Tafjord. I mange år hadde skjåkværer sæterdrift på Tafjordsætrene og dette medvirket nok til den livlige ferdsel mellom Skjåk og Tafjord. Men ordføreren i Norddal var uvillig. Han mente at en slik veg til Tafjord ville medføre at det kom rekende fant og fattigfolk til bygda. Hyrve oppsøkte da bonde og kommunepolitikeren Lars Stefanson Gjervad i Geiranger. Disse to «fant hverandre» og innledet et godt samarbeid med sikte på Geiranger som det vestlige endepunkt for fjellvegen. I 1857 var representanter fra vegvesenet og amtmennene på befaring. Vegundersøkelsen som fulgte ble ledet av Hans Hagerup Krag som var en sterk talsmann for opparbeidelse av «Lomsveiene». Han var særlig interessert i å hjelpe Skjåk ut av de vanskeligheter som var oppstått ved at den tidligere kornutførsel til

Østerdalen var opphørt. Grunnen til dette var at Østerdalsbana som ble bygd i 1877 tilførte Østerdalen det korn de hadde behov for. Han mente at ved etablering av vegsamband i Geiranger ville en ikke bare skaffe bygda ansetning på «overflødig korn», men også øket leveranse av næver, tjære m.v. Han anså videre Vestlandet som et tjenlig marked for levering av trematerialer. Etter hvert ble også spørsmålet om å bygge veg til Stryn aktuelt. Bedre vegforbindelser mellom Ottadalen og Vestlandet ville utvilsomt utvide kontraktområdet på begge sider av fjellbarrieren. Krag mente at høyfjellsvegene også ville bli attraktive for turistene og at de interesserte bygder derfor burde yte sitt bidrag. Med økt trafikkutvikling for øyet så han betydningen av at det ble oppført en fjellstue ved Grotli. Det ble utferdiget kontrakt hvor det framgår at det offentlige skal bygge fjellstuen ved Grotli og at det til den skal gis en del jord og rettigheter i Skjåk almenning. Hensikten med disse ervervelser var at fjellstua måtte ha de nødvendige ressurser for å kunne «brødføde fjellstuemannen» og være tjenlig for ferdselen i og over fjellet. Krag sørget også for at det ble satt ut fisk i flere vann i Breidalen og Vassenddalen der fjellstuemannen fritt kunne fange fisk til fjellstua.

Fjellstua ved Grotli ble bygget i 1867 og påbygget i 1871.

Til Geiranger kom stadig flere turister. Stedet fikk besøk av den første utenlandske turistbåt i 1869. Det første gjestgiveri i Geiranger ble åpnet i 1875. ■





Vegdirektør Krag ville bringe lys til trange daler.



Byggeleder Rosenquist talte ivrig for reiselivet.

Fargerike personligheter

Av Odd Williamsen

Vegdirektør Hans Hagerup Krag (1829 — 1907):

Om ham er det sagt:

«Han er lik fjellbekken, som styrter seg utfor, bryter seg veg og når fram, tross i all motstand. Man har glemt at den praktiske mann som har fått fantasiens nådegave, og som utkaster de dristigste og skjønneste tanker, ikke alene på papiret, men gjennomfører dem i virkeligheten, bygger dem i stein, sprenger dem i fjell, og arbeider dem inn i stålet, så dette får liv, er like stor dikter som den som gir sin fantasi avløp på papiret. Der hvor ingen fant landet framkommelig, der så Krag veggen fram i dikterisk syn. Derfor kom han til å bringe lys fram til de trange fjelldaler og åpne for stengte bygder, derfor lever hans navn på folkets lepper.»

Krag stakk vegen i Geiranger alt i 1857. Han studerte høgfjellveger i Sveits. Han var i Vegvesenets tjeneste i over 50 år, som vegdirektør 1873—1903.

Krag likte godt strabasiose befaringer, og lot seg gjerne fire ned i tau. Han var en «Obelix» — elsket

å prøve styrken på stabbesteiner. Krag satte harde krav til distriktsbidrag til veganlegg, og lot seg sjelden rikke når han hadde bestemt seg for hvor vegen skulle gå.

Bygdefolket i Stryn ville heller ha veg til Tafjord enn til Geiranger, fordi terrenget og stigningsforholda da ble bedre. Krag ville imidlertid ha med veg til Stryn i samme operasjon, og trumfa gjennom veg til Grotli først. Ordføreren i Tafjord var redd bygda skulle reke full av fant og sa nei takk til vegutløsning. Sæterdrifta langs Geirangervegen var redd både fant, nattefriere og vegslusk, men det er ikke meldt om «episoder».

Krag lot i 1899 utarbeide de første regler for bilkjøring i Norge. Minimumsalder 25 år, toppfart 15 km/t.

Byggeleder Harald Hårfagre Rosenquist (1832 — 1892):

Han var som Krag prestesønn. Faren var sokneprest i Volda. Mili-

tærkaptein fra 1867, men tjenestetgjorde i Vegvesenet alt fra året etter offiserseksamenen 1853-1890. Han var anleggsbestyrer på 30 veganlegg med samla lengde 327 km, fra Målselvdalen i Troms til Romsdals og Bergenhus Amter. Det er sagt at Rosenquist var en mester i å bygge billige og gode veger. Han var en pioner når det gjaldt bruk av elektrisk tenning av mineskudd. Rosenquist var en ivrig talsmann for reiselivsnæringa, og han argumenterte stadig med at Geirangervegen var Norges viktigste turistrute.

Kontakten med engelske sportsfiskere, lærte ham kunsten å fiske laks med stang og flue, — Rosenquist var en av landets første fluefiskere. Han bandt selv sine laksefluer og vant premie for dem på en utstilling i London.

Rosenquist tillegges æren for dampskipskaia i Geiranger, og for at Djupvassbrakka ble turisterberge. Han døde i Molde, 60 år gammel.



1889 Ferdigbefaring på siste parsell. Ingen merknader. Total kostnad ble 219.430,25. Fordeling: Staten kroner 179.626,57. Distriktet kroner 39.803,68. Første turister på dagstur over fjellet; 15. august kom en firehjuls vogn med to hester fra Lillehammer til Geiranger. Retur neste dag. Skystasjon bygges på Pollfoss i Skjåk.

1890-åra: 21 skysshester på Grotli.

1890 Keiser Wilhelm II's første av åtte besøk i Geiranger.

1892 Djupvassbrakka selges til Lauritz Ugelvik til inntekt for vegvedlikeholdet. Bygges om til Djupvasshytta Hotell (revet i 1960-åra). I mer enn 15 år hadde vegarbeidere fortsatt gratis losji her.

1894 Strynefjellsvegen ferdig.

1895 350 lass med varer kjørt over fjellet.

1896 41 lass Skjåk — Geiranger, 424 lass Geiranger — Skjåk. Steinhuset på Stavraekka restaureres av Statens vegvesen.

1898 Amtsingeniørene i Christiania, Nordre Bergenhus og Romsdals Amt (vegsjefene) etterlyser bedre losjiforhold i fjellvegområdet.

1900 Parsell Marok — Kvandalssæter klassifiseres som nasjonal hovedveg. Verdensutstilling i Paris. Vegen får gullmedalje.

1903 Stortinget bevilger 1.100 kroner til Blåfjellbrakka, oppsatt 1904 for kroner 974,90. Utvidet i 1927.

1907 Geiranger Skysslag opprettes. Tyskeren Bauermeister disponert. Opptil 70 skysshester. Kapasitet 160 personer. Sesonginntekt pr. hest: 700 kroner.

1913 Første lokalproduserte skyssbilkarosseri fra Geiranger Vognfabrikk (Opel).

1921 Otta — Geiranger — Stryn (OGS) interkommunale rutebilselskap etterfølger Hotellenes Rutebillag fra 1914.



Norgesvennen

Den tyske keiser Wilhelm II var stor Norgesvenn og hyppig sommerturist på Sunnmøre. Han bidro bl.a. rundhåndet til gjeoppbyggingen av Ålesund i jugendstil, etter bybrannen 1904.

Keiseren var i Geiranger 8 ganger. Første gang 19. juli 1890. I 1894 ble det kjørt til Djupvatn med 20 hester, og middag ble servert på bergene. I 1896 kom han med panserskipet Hohenzollern. I 1899 var det middags-tur til Djupvatn med 28 hester. Men hytta var innesnødd enda man skrev 12. juli, så måltidet måtte foregå i friluft nok en gang. Keiseren fotograferte personlig tildragelsen. I 1904 var det igjen tur til Djupvatn — nå med 35 hester involvert.

Mange andre kronede hoder har også i tidenes løp besøkt Geiranger, både Oscar II, Kong Leopold av Belgia, dronning Alexandra av England og kongelige fra vår egen tid.

Motorkraften overtar

I 1912 reiste hotelldirektør Karl Mjelva til Tyskland og fikk Adam Opel til å spesialkonstruere tilsammen fem understell som kunne takle de skarpe vestlandssvingene. Karosseri ble bygd lokalt, på Geiranger Vognfabrikk. Kun ett av disse er bevart, og står på Teknisk Museum i Oslo. Fabrikken hadde ni ansatte og produserte 7—10-seters karosserier av eget design. Spesial-Opelene hadde også kraftigere kjøler og sterkere motor enn det som til da hadde vært vanlig.



1926 Geiranger Skysslag disponerer 31 biler, åpne 7-seters touringer. De fleste husstander i bygda har et par andeler á 500 kroner. Inntekt pr. bil pr. sommer: 2.000 kroner.

1937 Bilferja «Geiranger» bygges for Vegvesenets stamvegmidler. Plass til 16 biler. Ferja trafikerer om sommeren Valldal — Stranda — Hellesylt — Geiranger.

1939 Nibbevegen — Nord-Europas høyeste kjøreveg, 1.500 meter over havet — åpnes. Privatfinansiering ved skysslaget: 110.000 kroner.

1954 Ørnevegen åpnes. 11 slyng.

1985 Premiere på Statens vegvesens største filmproduksjon, «Mold mot snø» på Gildetun i Geiranger. Tre års filmopptak med rekonstruksjon av sommeråpning av vegen i eldre tider.

1987 The Golden Route, Åndalsnes — Trollstigen — Valldal — Ørnevegen — Hellesylt — Grotli markedsføres.



Med sine 54 sesonger i fjellet er Clarence Maråk superveteran på Geirangervegen. (Foto: Terje Rusten).



50 år som snør

Av Kjell Hegdalstrand

Arbeidet med sommeråpning av Geirangervegen er historien om slit i kamp mot snø og is, kalender og klokke. En gang var dette arbeid for kraftkarer med lokalkjennskap til fjellet, kombinert med kløkt og oppfinnsomhet. I dag åpnes vegen med snøfres og shovel.

Den gamle vegarbeideren Clarence Maråk i Geiranger kjenner slitets historie bedre enn noen. Mer enn 50 ganger var han med på å åpne Geirangervegen.

Hva skjedde 14. aug. 1889?

I «Forhandlings Protocol for Østre Søndmørs Veinspektions-District 1855 1894» kan vi lese:

«Aar 1889 Den 14de August var Amtmanden, undertegnede Veinspecteur samt Districtets Lensmand tilstede i Geiranger for at besigtige den sidste og øverste Parcel av Geirangerveien fra et Stykke ovenfor Kvandal Bro til Christians Amts Grændse. Veien der er oparbejdet efter Foranstaltning af Staten, befinder at være i god og forsvarlig Stand. Intet at anmærke.» R. Siewers.

De tre som godkjente vegen var altså amtsmann Nils Weyer Arveschoug, lensmann Knud Hole og veginspektør R. Siewers, populært kalt veg-Sjur.

— I 1923 var jeg med for første gang, forteller Clarence. — Jeg var ennå ikke fylt 16 år, og det var uvanlig mye snø i fjellet det året. «Hele Geirangerbygda» var med den våren. Vi var over 100 mann som spadde oss gjennom snøfonnene, og det kom folk fra Eidsdal, Hellesylt, ja, helt fra Gudbrandsdalen.

— I den tiden hadde vi ikke mange muligheter til å skaffe oss kontanter, så det var ettertraktet å komme på snømåking til en krone timen. Etter våre forhold var det god betaling.

Turisttradisjon

Konger, dronninger, keisere og prinser sammen med dollarsterke amerikanere og distingverte engelskmenn har funnet vegen til Geiranger siden sekelskiftet. Billedrekken i hotellsalongen vitner om det.

Når turistene begynte å komme var det nærmest et folkekrav at vegen skulle være kjørefklar, slik at gjestene fikk seg en tur til

fjells. Det hørte med til oppholdet i Geiranger.

Geirangervegen var i sin tid et mesterverk i vegbygging. Storparten av de 24 kilometrene mellom Geiranger og Grotli ligger 500 meter over havet, og høyeste punktet er 1038 meter.

Vinteren er nedbørsrik her på grensen mellom vestland og østland, — det er ikke uvanlig med seks meter snødybde.

Pyramider

Forberedelsene til sommeråpningen tok til allerede sensommeren året før. Da reiste mannskapene opp og sanket mold som ble brukt til å spre på snøen, slik at sola skulle få bedre tak. «Mylding» ble det kalt på Geiranger-dialekt. Og jo svartere mold, desto bedre. Molda ble så tørket på svaberg og lagret i steinpyramider. Senere ble det bygd små lagerhus langs vegen, og enkelte av dem står der fortsatt.

Hvor mye som ble spadd

fram og tørket er det vanskelig å ha noen formening om. Noe ble liggende fra år til år, men 8 — 10 kubikkmeter var det nok. Det ble mange vendinger og tunge bærer.

Dynamitt

— Tidlig på våren reiste to mann til fjells for å kontrollere molda. Nedsnødde pyramider ble spadd fram. Var det riktig galt med is og tele, brukte vi med forsiktighet litt dynamitt for å sprengte molda løsere, sier Clarence.

— Omkring 15. mai dro vi til fjells igjen, og snømengden avgjorde hvor mange mann som trengtes. Når det var bruk for to moldelag, ble det 8-10 mann. Hvert lag hadde sin skikjelke med kasse.

Clarence forteller at det ofte var vanskelig å finne igjen vegen. Sommersdag prøvde han å finne merker i terrenget som kunne brukes som fastpunkter, men disse forsvant ofte i snø-

ydder



Halvveis nede i skjæringen. Bunnen er moldet og om noen dager er det å ta fatt på neste omgang. Clarence Maråk står lengst til høyre i bakerste rekke. Bildet er tatt i 1938.

massene. Telefonstolpene var til god hjelp. Det ble også satt opp snøstikker spesielt for moldingen, delvis også for håndmåkingen som ble gjort senere på våren.

Æressak

— Snødybden varierte fra fire til sju meter, og selve vegbredden var på tre, fire meter. Det var en æressak å finne vegen under snømassene.

— Triksene lærte vi oss selv. Vi stakk et fire meter langt minebør gjennom snøen. Fikk vi mose eller gras på det, var vi utenom vegbanen.

Vegvokteren gikk foran med en bøtte mold og markerte øvre kanten — det var den karene moldet ut fra. Det skulle godt håndlag til for å spre molda tett og jevnt, og etterhvert fikk de god erfaring når det gjaldt å beregne hvordan sola virket på snøsmeltingen.

— Kom det nysnø etter moldingen måtte vi ta fatt på nytt.

Det hendte mange ganger. Det hendte også at vi måtte stoppe arbeidet på grunn av vind og is og reise hjem til bygda, erindrer Clarence.

Tinte fjorten dager

Arbeidsdagen startet gjerne ved to-tiden om natten fordi det var om å gjøre å nytte skareføret. Etterhvert som sola fikk tak, ble snøen våt og det ble et forferdelig slit å dra moldkjelken. Forrest gikk en mann og hogg ut stepper for at karene bak skulle få bedre fotfeste.

Når molda var spredd, lå den og tinte en fjorten dagers tid. Så dro mannskapene til fjells igjen for å se hvordan det gikk. Var molda kommet for høgt eller for lavt i forhold til vegen, ble det rettet opp. Hvite flekker, «bleiker», som det ble kalt, ble moldet på nytt. Hadde regnvær vasket bort molda, måtte det legges ut mer. Det var ansett som en skam om man ikke hadde truffet vegen, moldet skjævt.

Verst var det for den som hadde oppmerkingen.

Mange problemer

— I den intense solsteiken gikk det hardt utover ansiktet og leppene. Delvis brukte vi slør, men var det vind, blåste de til side. Utvalget av solkrem var lite og dårlig, forteller den gamle vegarbeideren.

Solblindhet var et annet problem, og hardest gikk det utover dem som ikke hadde vært med på slikt arbeid før. Til å begynne med skaffet vegvokteren små briller med blått glass, senere større briller med mørkere glass.

Det største problemet var likevel å holde seg tørr på føttene. Gummistøvler fantes ikke, og mange hadde dårlig fottøy. Mangt ble prøvd for å holde seg tørr på beina. Noen skar opp slangen fra bildekk og trakk det over skoene. Andre forsøkte med tjærepapp eller trakk skoene med never. Var en så heldig å

ha store sko, ble disse fylt med avisapir.

Lengter til fjells

— Det er rart å tenke tilbake på den første tida, sier Clarence. — Da ble over hundre mann holdt i arbeid i opptil åtte uker. Siste gang jeg var med, gjorde snøfreseren og tre mann jobben på 10-12 dager.

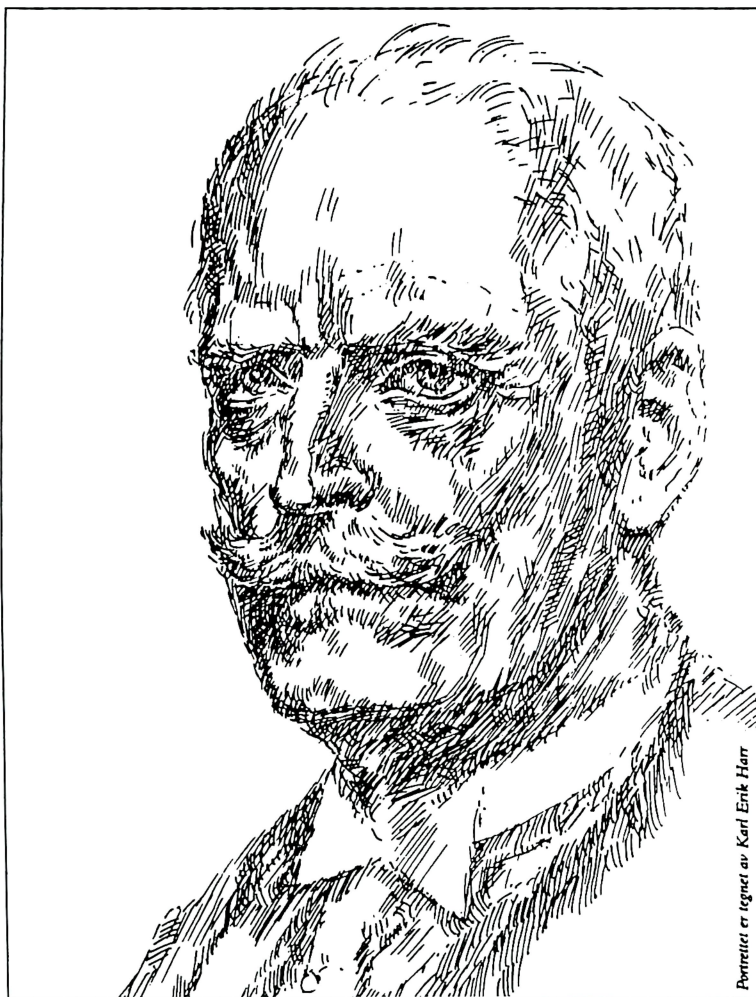
Clarence husker godt første gangen i 1923. Natt til 16. juli sto 12 mann og måket det siste stykket. Samme dag kom det turistbåt til Geiranger og turistene skulle kjøres til Grotli. Om morgenen ved åtte-tiden kom bilene blankpusset og fine fra Grotli på veg ned til Geiranger for å hente båtfolket.

— Aller nådigst fikk vi stå på stigbrettet ned til bygda, humrer han.

— Når det våres, lengter jeg til fjells. Det er rart med det — 54 år setter sitt preg og kan ikke glemmes. ■

HAMSUN VAR VEGARBEIDER

og han spilte kort som en gal



Portrettet er tegnet av Karl Erik Harr

Av Geir Hasle

Da den omstridte Knut Hamsun hadde sultet seg gjennom vinteren 1878/79 i Kristiania, innså han at første forsøk på å leve av diktningen var mislykket.

Våren etter ga vegdirektør Krag ham arbeid ved statens veganlegg på Toten. Det var med følelse av lettelse Hamsun forlot sin hybel i Vaterland. Han skjønnte det var på høy tid.

Vegarbeidere besto gjerne av «vegslusker» og fastboende. Forholdet mellom dem var ikke alltid det beste. Vegarbeiderne på strekningen Skreia — Gjøvik dannet i så henseende ingen unntagelse. Sterke rivninger var ingen sjeldenhet. Men i ett var de enige: den nye mannen som så hurtig var steget i gradene fra alminnelig arbeider til gruskontrollør, var en merkelig fyr.

Underlig skruer

Det hersket ingen stor misunnelse over forfremmelsen. En mann som diktet og holdt lange

taler om uforståelige ting passet ikke til hardt arbeid, syntes de. En slik underlig skruer gikk bare i veien. Særlig blek og avmagret var han også i begynnelsen, det kunne nesten synes rart at han hang sammen. En gang falt han overende i solsteken, av utmattelse.

Men senere kom Hamsun seg betraktelig, og da viste det seg å være atskillig humør i karen. Han hujet og sang som de beste når det gjaldt et løft med spettet. Han var bred over skuldrene, og da han hadde fått litt kjøtt på kroppen ble det muskler av det. Han var, når alt kom til alt, en sterk «faen» en kunne ha respekt for.

En gal spiller

Vegarbeiderne var enige om at Hamsun passet best som grus-skriver. En kar som skrev så pent og summerte så skråsikkert var et funn i grustaket.

Lønningen som grus-skriver var

større enn en vanlig arbeiders. Men det kom aldeles ikke bare «dikter Hamsun» til gode. Han tapte gladelig hele ukelønnen sin i «Tjue-ett» på en eneste kortkveld. De hadde ikke truffet på en galere kortspiller — han tok de mest umulige sjanser. Egentlig spilte han ikke for å vinne, sa han. Snarere var det for spilllets skyld. Det var en storartet likegladhet over unge Hamsun.

Men det hendte somme tider at han vant, og da så det forslø.

To bøker på fanget

Arbeidet på veganlegget i seg selv interesserte ikke Knut seg synderlig for. Han leste en masse i denne tiden. Fra Østre Toten Folkebibliotek lånte han lesestoff som spente over alt, fra den letteste underholdning til lødigere litteratur. Hamsun arbeidet bevisst når han leste — gjorde notater og anmerkninger. I grustaket hadde han alltid to bøker på fanget: boken han

skrev de utgående lass inn i, og den han leste i.

Storparten av denne tiden delte Hamsun husvære med en annen vegarbeider, Torgeir Chr. Kyseth på Raufoss. Leiligheten hadde et rom og kjøkken, til sammen 28 kvadratmeter.

Seks tilhørere

Betraktninger over nyere litteratur var Hamsun raus med, men det kunne være sparsomt med publikum. I Gjøvik leide han et lokale han syntes var passende til å foredra i — om August Strindberg!

Seks personer møtte opp for å høre på vegarbeideren, som til tross for slett oppmøte ikke et øyeblikk tenkte på å avlyse foredraget. Dessuten var Gjøvik-redaktøren Johan Enger tilstede, og han ba Gjøvikborgerne om å skamme seg som ikke hadde møtt tallrikt fram.

Oppmuntret av notisen, gjentok Hamsun sitt foredrag et par dager senere. Nå var det sju personer tilstede. Enger lånte ham ti kroner til hjemreisen.

Ikke lenge etterpå la Knut Hamsun ut på en atskillig lenger reise — fra veganlegget på Toten til USA. Han ble ikke rik på den turen, heller. ■



Arbeidsgjeng etter sprenging på Nibbevegen. (Foto: A. B. Wilse).

Vegen til Dalsnibba

Av Idar Mølsæter

Den vesle ekspedisjonen som slet seg opp mot toppen av Dalsnibba rundt århundreskiftet må ha vært et underlig syn. Bakerst gikk en heller korpulent og tilårskommen person med et selearrangement rundt livet. Foran gikk to menn fra bygda og slet og dro i hvert sitt reip som var festet til den ærverdige personen i bakkant.

Mannen som ble hjulpet over svaberg og ruskemark på denne måten var ingen ringere enn vegdirektør Hans Hagerup Krag. Han ville på nytt opp på toppen for å se den fantastiske utsikten, men vi kan også regne med at han saumfor terrenget på jakt etter de rette stedene å legge en kjøreveg. Krag hadde allerede i 1880-årene luftet tanken om en turistveg til Dalsnibba. Han skjønte tidlig at en veg opp dit kunne bli litt av en attraksjon.

Selv om tiden rundt århundreskiftet ikke var moden for å sette idéene ut i livet, kom tanken om veg til Dalsnibba til å leve videre i lokalmiljøet — først og fremst på grunn av skysskjøringen fra turistskipene. Men så lenge hest og kjerre rådde grunnen var det ikke realistisk å snakke om Nibbevegen. Først da bilene hadde tatt over, rundt 1930, ble vegen ansett som mulig. På generalforsamlingen i Geiranger Skysslag i oktober 1931 ble det nedsatt ei nemnd som skulle planlegge og kostnadsberegne et slikt vegprosjekt. (Nibbenemnda).

Byggherren fornøyd

Sommeren 1933 stakk vegkontoret i Møre og Romsdal opp vegen. Dette ble gjort uten utlegg for skysslaget. Kostnadsoverslaget lød da på 120.000 kroner. Og etter at skysslaget hadde fått tilsagn om statslån gjennom Bilkontrollens avgiftsfond og Geiranger Sparebank, ble det i 1934 gjort vedtak om at planen skulle gjennomføres. Endelig godkjenning i Stortinget skjedde i 1936, og anleggsarbeidet

ble satt igang sommeren 1937. De to somrene da tyngden av arbeidet ble gjennomført, arbeidet rundt 50 mann på anlegget.

At byggherren var godt fornøyd med arbeidet skulle gå fram av følgende sitat hentet fra korrespondanse som skysslaget hadde med departementet i 1937.

«So vel gjenomtenkt, praktisk planlagt og framifrå leida av vegvesenet i Møre og Romsdal, som arbeidet med dette veganlegget har vore, er den ferdigplanerte veg komen lenger på ein arbeidssesong enn me fyreåt våga å vone.»

Ferdig i 1939

Stor var gleden og forventningene da vegen sto ferdig til bruk sommeren 1939. Men så kom krigen og med den skrale tider for både Nibbevegen og skysslaget i og med at turisttrafikken nå i flere år ble liggende brakk. Etter avtalen skulle lånet til staten være rente- og avdragsfritt fram til juli 1942. Dette gikk selvsagt ikke, og skysslaget fikk utsatt tilbakebetalingen.

Den formelle åpningsseremonien ble holdt først i 1948 da turistene og optimismen hadde vendt tilbake. Med turistskipet «Stella Polaris» på fjorden, kunne formannen i Geiranger Skysslag, Einar Flydal, ønske en rekke prominente personer med statsråd Langhelle i spissen, velkommen til toppen av Dalsnibba.

Privatfinansiert veg

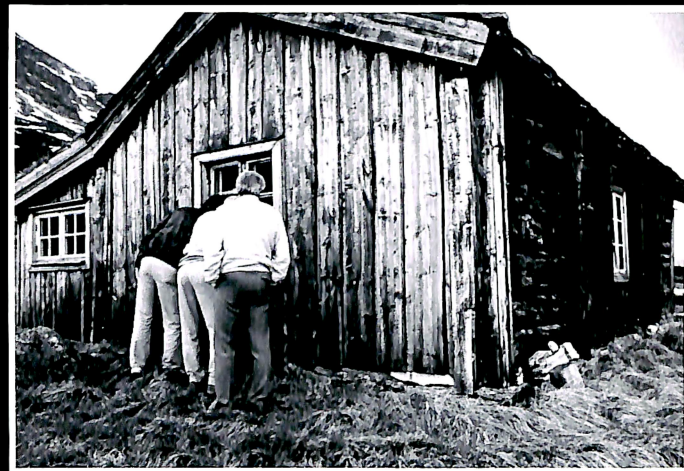
Bompenggeordningen er et gammelt fenomen her til lands, men da i tilknytning til bruer. Allerede i 1624, i kjørevegens barndom, ble det avkrevd bompenger ved kryssing av Lågen ved Kongsberg gruver.

Vegen til Dalsnibba er det første bomveginnsatte prosjektet i Møre og Romsdal, og kanskje den første større privatfinansierte vegen som Vegvesenet har hatt ansvaret for å bygge.

Og en ting som eierne nok er glade for, er at det ikke eksisterer noen tidsavgrensning når det gjelder retten til å kunne kreve bompenger for det som for mange turister er det absolutte høydepunktet på turen — 1500 meter over havet



Alf Mælen kan fortelle om tre uforklarlige episoder i Legerhytta. (Foto: Geir Hasle).



Spøkelsesinteresserte på besøk på Legeret. (Foto: Geir Hasle).

”Jeg har opplevd gjenferdet på Legeret. Det var et trivelig bekjentskap”

Opplevde spøkerier

Av Geir Hasle

Alf Mælen på vegkontoret i Oppland blir tydelig engasjert når han snakker om spøkelset i Legerhytta. Han har minst tre vitnefaste eksempler på «Kari's» spøkerier og skrømt.

— Jeg var ikke redd henne — det var hyggelig å ha «Kari» der, sier Alf.

Alf Mælen har tilbragt mye tid på Legeret i Breidalen, spesielt da han var med i planleggingsgruppen for helårsvegen over Strynefjellet rundt 1970. Dengang bodde Alf på Legeret i lengre perioder, og det var da han ble kjent med gjenferdet for første gang.

Opplevelsene fra Legeret har gjort Alf svært så interessert i spøkelser og andre uforklarligheter.

Subbende skritt

Alf er glad for at han ikke var alene de gangene «Kari» eksponerte seg. Ikke fordi han var redd, men fordi folk da ikke så lett kan avfeie ham som skrønemaker.

Første gang «Kari» åpenbarte seg overnattet Alf i Legerhytta i lag med en traust mann fra Skjåk. Det var i november og det var natt og det var bekmørkt. De to hadde lagt seg, men ingen hadde sovnet ennå. Da hører Alf tydelig subbende skritt ute i gangen. Gangen er delt med en dør, og han vet at den er lukket. Men skrittene fortsetter gjennom døra og ut til utgangspartiet. Sammen med skrittene hører Alf også at «personen» støtter seg til veggen.

«Hørte du noe»? «Var det ikke noen der ute»? spør skjåkværen.

«Jo», sa Alf.

De gikk ut i gangen bare for å få rede på det de så godt visste fra

rede på det de så godt visste fra før: utgangsdøra var stengt. Det samme var døra i gangen.

«Det er visstnok et spøkelse her i hytta», sa mannen fra Skjåk.

Dette var første gang Alf fikk høre om «Kari's» gjenferd.

Trivelig

— Ble du redd?

— Jeg vet at mange ville blitt fælne, men nei, jeg ble ikke det. Tvertimot syntes jeg det var trivelig å ha Kari-spøkelset der sammen med oss.

Senere, under andre opphold, fikk Alf erfare flere skrømt.

En etterjulsvinter var Alf og to

andre fra vegkontoret inne på Legeret for å raste. Alf skal hente ut en mugge fra skapet for å blande saft. Muggen står bak en splitter ny steikepanne. Den tar han ut og plasserer på benken for å få ut muggen. Mens karene drikker saft faller halvparten av det massive steikepanneskaftet av. Det er som om et usynlig vesen hogger det i to! Omtrent samtidig smeller saftmuggen i filler! Og ingen av dem er i nærheten av hverken pannen eller muggen.

Innestengt

De to andre i hytta forsøker å finne naturlige forklaringer på det som har skjedd, uten helt å lykkes. Alf, derimot, tenker sitt om hvem som står bak.

En tredje gang holder Alf og et par andre på med å stikke den nye Geirangervegen. Karene har gått inn i hytta for kvelden. Men senere skal en av dem ut en tur. Han får ikke opp døra. De er innestengt! Dermed bærer det ut av vinduet. Uforklarlig. Dørkroken kan ikke ha falt ned i hullet av seg selv. Det må man bruke solid håndkraft for å klare. Kan en eller annen ha holdt leven med dem? Nei — ingen er å se og det er 15 kilometer til nærmeste nabo.

Redde for å tro

— Selv har jeg bare opplevd «Kari» høst- og vinterstid. Kanskje tar hun sommerferie, ler Alf.

— Det samme gjelder den uforklarlige hylinga i vedovnen. Uforklarlig fordi det kan være helt vindstille når det foregår. Jeg kan stikke en fyrstikk inn i den, og flammen beveger seg ikke. Har bodd i mange hytter, men aldri har jeg vært med på noe lignende, forsikrer han.

— Jo eldre jeg blir, jo mer tror jeg på spøkelsener. Hvem kan egentlig med god samvittighet fullstendig avskrive spøkelsener og andre overnaturlige ting? Alle bør innse at våre sanser har begrensninger, mener Alf.

— *Ler folk av deg?*

— Nei, de ler vel ikke akkurat. De fleste stiller seg heller nøytrale eller de tilbakeviser opplevelsene mine på en forsiktig måte. Jeg tror folk er redde for å tro på slikt — redde for å bli stemplet som overtroiske. De tror vel kanskje det er noe galt fatt med folk som står på god fot med gjespenster.

Alf Mælen har valgt mellom menneskelige forsøk på rasjonelle forklaringer og gjenferdets «tale».

«Vi omgis av bølger»

I hytteboka på Legeret finnes to tettekrevne sider, skrevet av Sevald Grotli, som i sin tid drev Grotli Fjellstue. Han er blitt «overtroisk», sier han, etter flere uforklarlige hendelser i løpet av livet. Og han retter en advarende pekefinger mot dem som avfeier slikt som tull og tøys.

«At vi er omgitt av usynlige bølger og at vi selv utstråler dem, det skal vi ikke være i tvil om», skriver Sevald Grotli.

Han fortsetter:

«Det blir så ofte sagt at folk før i tiden var så meget mere overtroiske enn man er i dag. Dette kan komme av at man før var langt mere følsomme for inntrykk utenfra. Vi må nemlig huske på at takket være vår velferd, lettkjørte tilværelse og rastløshet så er våre sanser blitt i den grad sløvet at vi, uten hjelpemidler i mange kritiske situasjoner ville være helt hjelpløse».

Beboere av hytta som hører overnaturlige lyder bes notere ned så nøyaktig som mulig, slik at en kan kartlegge spøkelsens adferdsmønster. (Fra forordet i hytteboka, datert 15. desember 1969).



— Det er mer mellom himmel og jord enn noe annet sted, mener barnebarnet Anne Blikken. Her med Legerhytta i bakgrunnen.

(Foto: Geir Hasle).

Spøkelsets barnebarn

Anne Blikken (80) fra Bismo i Skjåk er barnebarnet til vegvokterkona Kari Jakopsdatter Arne-stuen, som noen mener går igjen i Legerhytta.

Anne besøkte besteforeldrene en eneste gang. Det var sommeren 1926, og da jobbet hun hos dem hele sommeren. Det hendte hun fikk salte kveitehoder av bestemoren sin, og det var det beste hun visste.

— Jeg husker godt at bestemor røkte mye tobakk, — karva blad var det vel. Bestefar syntes nok det gikk med altfor mange svovelstikker på grunn av det, humrer Anne Blikken.

— Bestefar Per K. Horten var forresten den første vegvokteren på Geirangervegen, kan hun opplyse.

Anne husker bestemoren sin som jordnær, streng, bestemt, kvass, tynn, men på bunnen ganske snill.

— *Synes du det er ille at noen tror hun går igjen?*

— Nei, det gjør ikke noe for meg, selv om jeg ikke tror hun hadde noe å spøke for. Det var først i 60-årene jeg fikk høre at hun stelte og stulte her på Legeret ennå, forteller Anne mens hun kikker rundt seg på gamle tomter.

— Det var ikke noe spesielt ved bestemor Kari, hun var bare et skikkelig arbeidsjern av den gamle sorten. Selv kan jeg ikke si at jeg direkte tror på skrømt. Men på den annen side må vi vel innrømme at det er mer mellom himmel og jord enn noe annet sted.

ERINDRINGS-LISTE

for automobilister

Meddelt ved Norsk Automobilklubfor en god del år siden

” I de fleste amter er en kjørehastighet fra 20 til 30 km pr. time tilladt, naar veien er fri og der er rummelige kurver. Dette er dog kun for middelstore motorvogne. En undtagelse danner Smaalenenes amt, som kun tillader 15 km pr. time. I alle kurver og gjennom bebyggede strækninger maa kjørehastigheden reduceres, saa enhver ulykke undgaaes.

Naar hestekjøretøi eller ridende mødes, og den kjørende eller ridende giver tegn til stands, saa kjør motorvognen saa langt tilhøire som muligt og stop motoren, hvis hesten viser mindste tegn til angst. Forsøk at lede hesten lige ind til motorvognen, saa hesten faar se den nøiagtig paa nært hold, saa vil dens angst give sig, og den vil senere kunne møde motorvognen uden at blive angst.

Naar veiene er sølede og man møder spadserende, saa vær hensynsfuld og kjør saa sagte, at intet smuds skvætter bort paa den spadserende. Det er ikke morsomt at faa en eventuel ny dragt spoleret. Al hensynsløshed vækker had til automobilismen.

Alle bremses maa nøiagtig eftersees, før udkjørsel finder sted. Ved uheld og ulykker risikerer førerne ikke alene at faa mulkt, men førercertifikatet kan mistes, og hvis ulykker opstaar ved uovrenhed, kan saagar fængselstraf komme i betragtning.

Lygterne maa til enhver tid være fyldte og i god stand og tændes straks ved mørkets frembrud. Nummeret skal tydelig kunne læses ved vognens forbikjørsel. Hold nummerskiltet rent.



Dette bildet fra Djupvasshytta viser hva for et omfang skysskjøringen hadde. (Foto: Ørjasæter).

Skysssbilenes glanstid

Turistene tok smått til å gjøre seg gjeldende i Geirangerområdet i 1850-årene. Det ble da startet dampbåtforbindelse mellom Ålesund og Geiranger, og ikke lenge etter var det første gjestgiveri bygget.

Turistrute med muligheter

En ung vordende veidirektør, løytnant Hans Hagerup Krag, var allerede i 1857 i Geiranger for å stikke opp en vegforbindelse mellom Sunnmøre og Oppland. I 1860-årene var Krag i Sveits og studerte høyfjellsvegene der og han forsto at en vegforbindelse over Geirangerfjellet ikke bare ville bli et viktig bindeledd mellom landsdelene,

men at dette også ville bli en turistroute som åpnet for store muligheter for bygdesamfunnene på begge sider av fylkesgrensen.

Som veidirektør fremmet Krag i 1879 forslag om bygging av denne vegforbindelsen. Det ble gitt grønt lys, og da veganlegget sto ferdig i 1889 ble det en av milepelene i norsk veghistorie og ingeniørkunst.

Økende trafikk

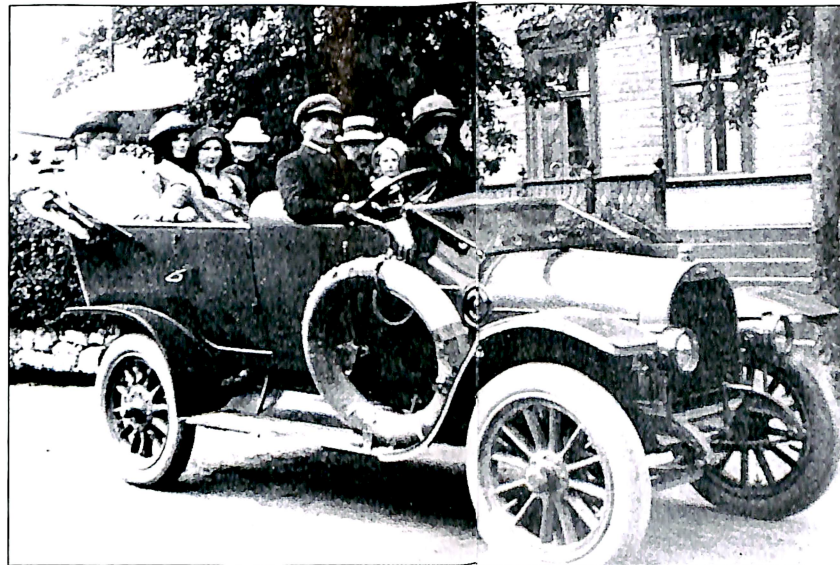
Det første turistskipet kom til Geiranger i 1869 og i 1888 hadde antallet økt til 39 pr. sesong. Dermed var grunnlaget for skysstrafikk til stede, og i tillegg til den ordinære trafikken over fjellet som ble drevet via

skysstasjonene, tok bøndene til å drive utfluktskjøring opp gjennom dalen med hest og kjerre. Trafikken økte raskt. Sommeren 1906 hadde antall skip kommet opp i 112 med nærmere 11.000 passasjerer.

Det var på tide å få skysstrafikken inn i fastere former, og i 1907 ble Geiranger Skysslag stiftet. I årene fra 1911 til 1914 nådde hesteskyssen sin største høyde. Skysslaget disponerte rundt 70 skysshester med en transportkapasitet på 160 personer.

Spesielle krav

Med den første verdenskrig var hesteskyssens glansdager forbi. Samtidig oppdaget man at det



Opel 1913-modell med karosseri fra Geiranger Vognfabrikk. Med slike biler startet rutebiltrafikken over Geirangerfjellet.

Av Idar Mølsæter

Denne sommeren er det 79 år siden første automobilen kom til Geiranger. Mange av bygdefolket hadde møtt fram ved Hotell Union for å iakttta denne ny motens skapningen som kom fra Åndalsnes over Otta og Grotli. Få av de frammøtte kunne vel da tenke seg at den slags doninger 15-20 år senere skulle bli en hovedinntektskilde for hele bygdesamfunnet.

kevel var det først i 1925 at oppbyggingen av den legendariske skyssvognparken i Geiranger for alvor tok til.

Sjåførinstruksjon

Sjåførkompetansen var nok heller varierende, spesielt i oppbyggingsfasen. Men intensjonene var klare ifølge «Instruksjoner for chauffører og kusker» der det blant annet heter:

«Husk at De ikke alene representerer Deres firma, men at De også for en stor del representerer for turistene Deres fædreland og folk. Ved Deres klokskap, oppmerksomhet og høflighet kan De ikke alene øke passasjerernes glede over turen men ogsaa gjøre meget til at de føler sig hjemme i fremmede omgivelser og saaledes gi dem det mest gunstige indtryk av Deres land.»

Det hele tar slutt

Med krigen stoppet det hele opp. I 1944 forlangte den tyske verne-makt 45 biler utlevert «til oppbevaring under oppsikt». Det endte med at 37 vogner ble transportert til Ålesund og Trondheim. Ved krigens slutt var flere av dem defekte og manglet vitale deler.

Da turisttrafikken tok seg opp igjen, fortsatte noen skyssbiler å rulle utover i 50-årene, men de åpne bilenes storhetstid var definitivt forbi. Den inntektsmessige betydning som skysstrafikken hadde for bygdefolket kom ikke tilbake. Innelukkede biler tok gradvis over for så å overlate hegemoniet til bussene.

Pollfoss 100 år

Av Fritjof Urdal

Pollfoss Hotell og Gjestehus ligg midt i vegen anten ein no kjem frå Stryn eller frå Geiranger og skal nedover Gudbrandsdalen. Her har det trakka mangt eit fe og vore sveitta mang ein saltedråpe.



Første bil over Stryn — Geiranger — Skjåk kjørte innom Pollfoss i 1912.

Kjem du over og ned til Pollfoss, ja då e du snøgt framme, sa dei i Nordfjord, da dei skulle til Skjåk. Vegen over fjellet var einaste vegen, og vegen var ei rås etter mann og dyreføtter. Det var dei som fyrst gjorde veg.

Seinare kom fylke og stat og gjorde sitt. Men endå er det synamerke etter dei gamle vegane over fjellet nordetter og vestetter. Her for de — skreppakarer, driftekarer, fark og fagnad i lovleg og ulovleg arend.

Det hender so mangt der folk ferdast, og ofte vart det sagn og saga av det. Det fortelles at det låg stimenn og lurte på vestlendingane når de var på heimferd etter at dei hadde vore av stad med drifter eller på marknadene austafør. Og ved Pollfossen der kunne ein møte huldra. Det var ein mann frå Oppstryn som vart ute for dette. Han kom drivande med ein flokk fe han skulle ha til marknaden. Då han kom ned til Pollfossen let han beista få gå der å beite på elvebaren. Sjølv sette han seg å kvile og det var ikkje fritt han duppa av ein augneblink. Då han rådde ord att sto det ei vakker gjente tett ved han. Ho hadde ein bolle med drikke. — Eg ser du er både sveitt og mo, vil du drikke det her, sa ho, og rekte bollen til han. Jau, han tok sagtens imot. Men så fekk han sjå halen som stakk fram under stakken hennar. Då slo han kross for seg, og så var ho vekke. Det var nok ikkje kvar dag ein møtte huldra på vegane over

fjellet. Men folk møtte ein. Fjordfolket frå Sunnmøre og Nordfjord møtte Gudbrandsdøler oftast i venskap og varebyte. Slektsband vart ofte knytt.

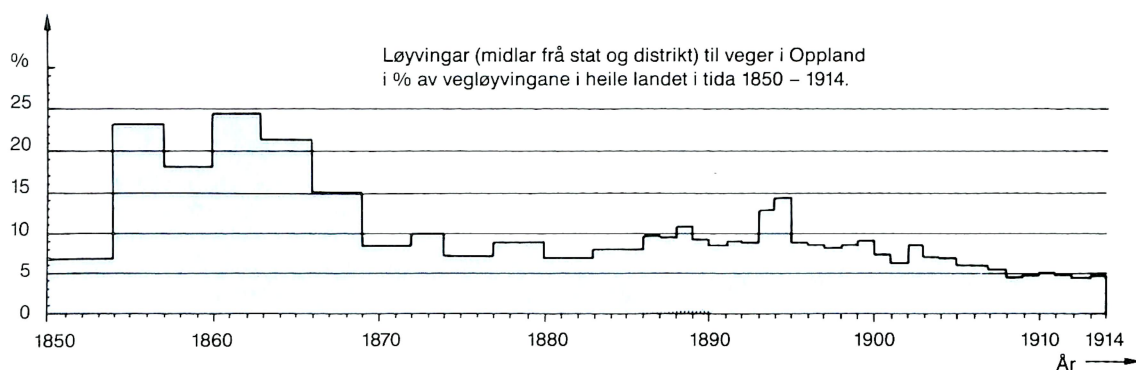
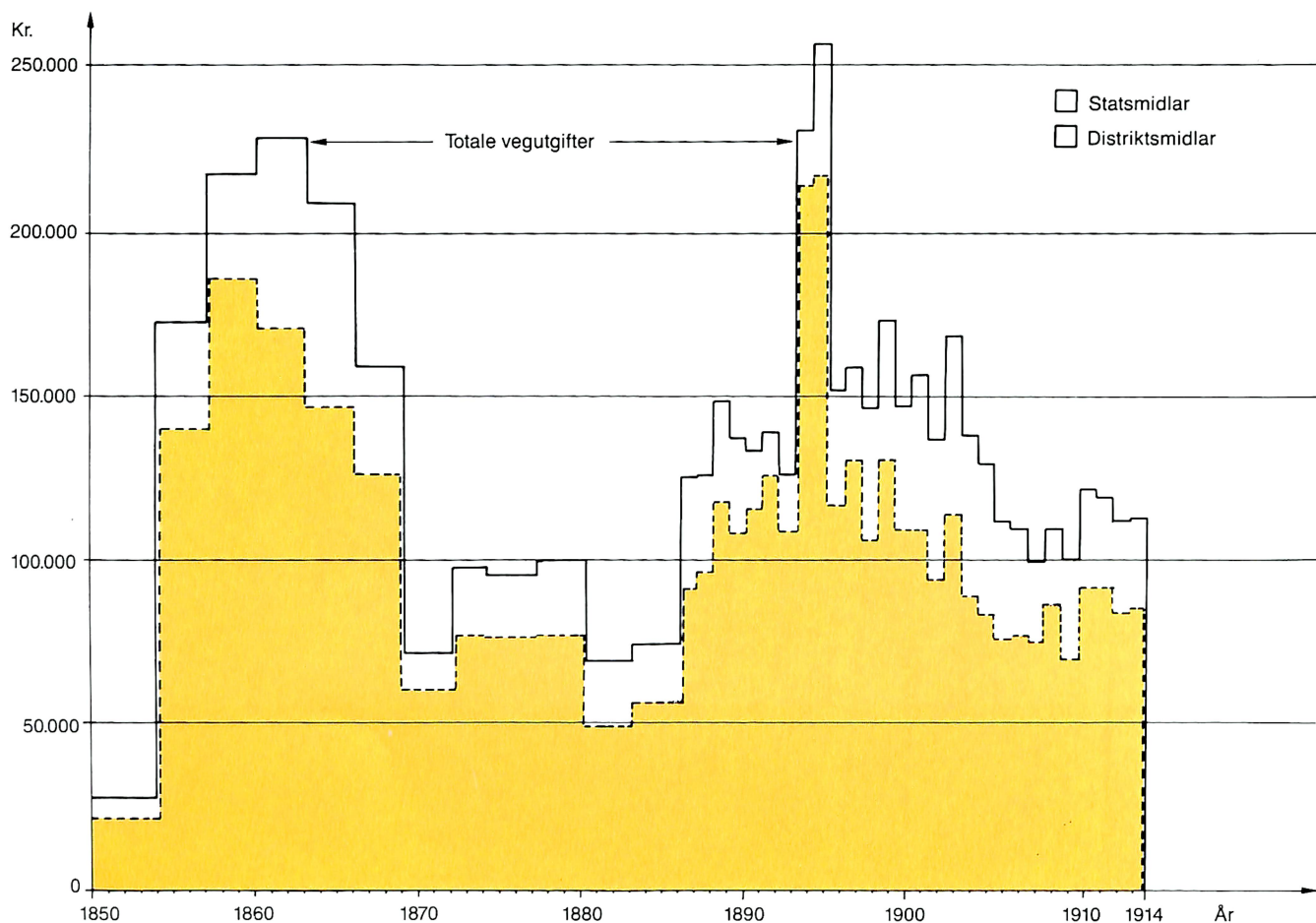
Det var i 1889 at det vart skyssstasjon på Pollfoss. Det var ein ekte Skjåk-væring, Christian A. Hjelmar, som byrja her. Han byrja med to gamle stolshus, som han fekk sett i hop. Når ein ser i dei gamle skyssstasjonsbøker så gjev dei eit levande bilete av ferdsla. Her finn vi navn åt ferdafolk. Men det er ikkje eit fullstendig bilete vi får, for det var ikkje kven som helst som hadde råd til å hyra seg skyss og betala for hest og karjol. Nei, dei fleste fikk nok finde seg i å gå om dei ville sine vegar fram. Men ein liten stogg på ein skyssstasjon kunne vera godt. Ein kunne få seg noko å drikka attåt nista og kanskje ein neve havre til hesten.

Det vart arbeid for å få veg over fjellet, skikkeleg veg. Det vart søkt både til stat og til fylke. Fjordingane ville ha den over Strynefjellet og ned til Oppstryn, Møringane ville ha den ned til Geiranger. Det var den vegen som kom fyrst. I 1889 Men lenger ut på 90-talet kom Strynefjellsvegen. No var det råd å gjera noko meir ut av skyssstasjonen. Her skulle vera hotell og gjestehus, og ikkje berre det, men eit knutepunkt skulle det vera. I 1894 var her brevhus og litt etter litt vart eit samfunn til hotellet, som folk sa. Det var ofte eit bissen når her kom

storfolk på besøk. I 1905, sjølvaste frigjeringsåret var sjølvaste Bjørnstjerne Bjørnson på vitjing. Hotellet var stasa opp med flagg og bjørkelauv som det sømde seg når ein skulle ta i mot ein slik kar. Men Bjørnstjerne Bjørnson var ikkje den einaste dikteren som har funne det heimleg på Pollfoss. Også Olav Aukrust var her gong etter gong i 1920-åra. Men det var nok ikkje slikt folk ein hadde å lita på når ein skulle drive hotell og skyssstasjon. Det var nok meir det vanlege ferdafolk ein laut lite på. Og litt etterkvart auka straumen av turistar, både innanlands og utanlands kom dei frå for her var rikeleg med fjellterreng og rike fiskevatn.

Den store tømmerbygningen vi ser på bilete er den som står i dag. Det var eit arbeidslag frå Sykkylven som bygde huset, og dei har gjort godt arbeid. Tømmerkjernen er like god idag som den gang han var ny. Her er stolkjerrar og karjoler, postvesker, selety og anna, og dessutan ei fin samling av eldre ting frå dalen. Her kan du setje deg og drøyme deg attover i tida til før bilen. Til den gongen hestekrefter ikkje var noko som budde under panseret på bilen, men til den gong det var ein kvikk liten fjording som i trav drog stolkjerra eller karjolen over fjellet. Då alt var annleis, og middagane kosta 1 krone og 20 øre.

Store vegløyvingar til Oppland i førre århundre



Figurane gir ein oversikt over totale løyvingar veg- og bruanelegg i Oppland og prosentdelen desse løyvingane utgjer i forhold til vegløyvingane for heile landet i tida 1854 – 1914.

Forsert utbygging

Av Sigmund Vårdal

Som det går fram av framstillingane var det i tida 1854–1869 sterk, ja, nærast forsert utbygging av vegnettet i Oppland. Dei samla vegløyvingane til fylket veksle i desse åra mellom 15 og 24,4 prosent av dei totale vegløyvingane i landet. Oppland har ikkje sidan hatt tilsvarende prosent-tildeling av vegmidlar.

Det var særleg hoveddalføra i

fylket som fekk glede av dei store vegløyvingane i denne tida. Hovedvegen gjennom Gudbrandsdalen vart ombygd så å seie samanhengande mellom Lillehammer og Otta. Vidare nordover vart det parsellomleggingar både i Sel, Dovre og Lesja. Ottadalen fekk ny hovedveg mellom Otta og Grøna elv i Vågå og mellom Vågåmo og Garmo kyrkje i Lom. Av andre veger som vart bygde, er desse:

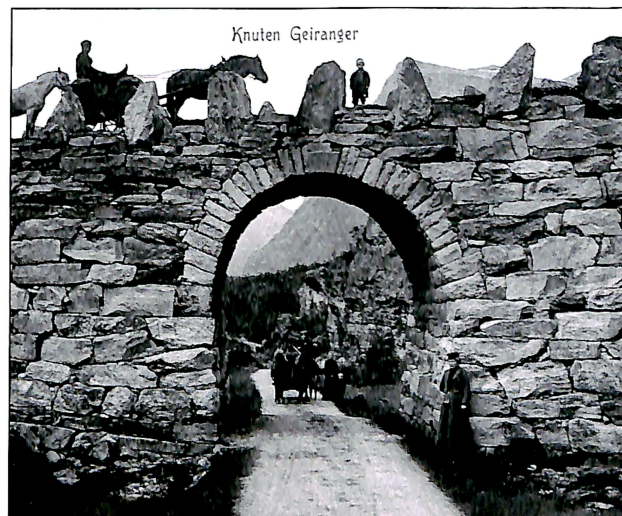
- Brunlaug bru, Fåberg — Segalstad bru, Gausdal.
- Gjøvik — Odnnes i Søndre Land.
- Parseller mellom Odnnes og Høljerast.
- Høljerast — Tonsåsen — Gotenberg i Nord-Aurdal.
- Garlibakkane i Nord-Aurdal.
- Kvamme — Skogstad i Vang.
- Grua — Jaren — Røykenvik, Hadeland.

Christian Wilhelm Bergh var teknisk vegassistent i Indredepartementet 1852 — 1864 og vegdirektør 1864 — 1873. Han var såleis den øverste tekniske leiar i Statens vegvesen i desse åra med intens vegbygging i Oppland. Han fekk sin minnestein reist ved Fåberg i Oppland i 1875. Seinare vart minnesteinen flytta til E6 ved Vingrom.



SANNOM-KRYSSET er en del av ny E6 forbi Lillehammer. Parsellen Sannom — Nordhove ble åpnet for trafikk i oktober 1988, og betyr vesentlig bedret framkommelighet for fastboende, pendlere, gjennomreisende og turister. Statens vegvesen Oppland antar at gjennomsnittlig 5000—5500 kjøretøyer benytter E6-parsellen i døgnet. Enda flere sommerstid.

Gammel og ny trafikkmaskin



KNUTEN, som ligger helt øverst i Geirangerbygda, var landets første «trafikkmaskin». Den var i bruk helt fram til 1970, og ble i sin tid regnet som et eksempel på fremragende ingeniørkunst. Knuten var sterkt medvirkende til at Geirangervegen fikk gullmedalje på verdensutstillingen i Paris, år 1900.

DE KONGELIGE ÅPNER VEG



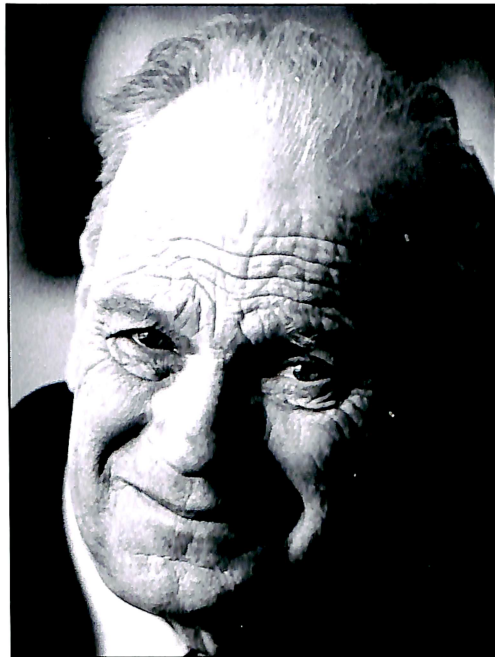
Kong Olav V åpnet bru- og tunnelsambandet Ålesund — Ellingsøy — Valderøy — Giske på riksveg 658 den 20. oktober 1987
(Foto: Lausund & Dybvik A/S)



Lørdag 16. november 1985 åpnet Kronprins Harald Mjøsbrua (E6). Avstanden mellom «rett» og «gal» side av Mjøsa ble plutselig liten.
(Foto: Furulund/A-Foto)

Av
Yngvar Mølmen
tidligere disponent
i Gausdal Bilsekskap

VEGENS KAMP



Yngvar Mølmen (bildet) spår fortsatt kamp for vegen fram til neste jubileum, også.

Vegdirektoratet ble opprettet i 1864. Da lå Norge kanskje 200 år etter i vegbygging sammenlignet med det øvrige Europa. Og nå hadde vi hatt jernbane i 10 år.

Mens all vegtrafikk ble avviklet med muskelkraft, gikk jernbanen med dampmaskin og var vegtransporten totalt overlegen.

Politikerne satset derfor på jernbaner. Vegdirektoratet fikk framover mot århundreskiftet bare 10 prosent av jernbanebevilgningene. Likevel skjedde en viss forbedring på gamle veger og noen nye kom. Geirangervegen stod i særklasse og vakte stor beundring.

Vegdirektoratet med sin dynamiske direktør Krag øynet likevel håp om større forståelse for sine veger da de første vogner drevet med petroleumsmotorer ble tatt i bruk i Norge i 1896 (ruten Tretten — Hundorp). Samtidig var gummihjul fylt med trykkluft oppfunnet.

Vegdirektøren søkte derfor Stortinget om kroner 30.000 for å gjøre vegene mere farbare for motorvogner. Men Stortingets vegkomité avsto å fremme søknaden for Stortinget

Staten lånte penger i inn- og utland for jernbanebygging, noe som

var utenkelig for vegfinansiering.

Men bilene kom og ble tallrike. Nå oppsto et motsetningsforhold mellom bilen og vegen. Bilen fant vegen for smal og broene for svake. Bilen syntes også etterhvert at Vegdirektoratet var for lite framtidsrettet. På sin side syntes vegmyndighetene at bilen ødela vegen.

Ble det bedre etter 2. verdenskrig, en krig hvor vegtransport med bil hadde vist sin overlegenhet? Dessverre ikke.

Ideologien hos det politiske partiet som hadde makten i landet framført i en tale av Martin Tranmæhl i 1949, gikk ut på at samfunnet skulle satse på jernbane som hovedtransportmiddel, bilene skulle kjøre til og fra denne.

Feilgrepet ble gjentatt i 1960 da en moderniseringsplan ble vedtatt for jernbanene for å redusere det betydelige og voksende underskudd. Hadde Stortinget da vedtatt en moderniserings- og saneringsplan med overgang til vegtransport i de områder der jernbanen ble nedlagt, ville landet i dag hatt et langt bedre vegnett og et langt mindre tilskuddsbehov til jernbanene som i dag er på 3400 millioner årlig. Samtidig med disse samferdsels-

politiske vedtak ble begrepet distriktutbygging knesatt.

Folk skulle bo spredt, alle bygdesamfunn skulle opprettholdes, en politikk nesten totalt basert på bilen og vegtrafikk.

På grunn av avgifter og dårlig framkommelighet er omkostningene pr. passasjer og tonn/kilometer større i Norge enn i noe annet industriland. Vegtrafikken ble i 1987 belagt med ca. 10 milliarder mer i avgifter enn hva det totale veg- og gatenett fikk til nybygging og vedlikehold.

Vegtransporten har fått en ny fiende som den selv har skapt. Den forurenses luften og forbruker oxygen. 30 prosent av de skadelige nitrogenoksydene (NOx) som tilføres luften kommer fra petroleumsmotorer på veg og skinner. Utslippet av kulloksyd (co) kommer 90 prosent fra disse motorer. Må vi derfor bygge flere jernbaner drevet med vannkraft og nedlegge eller sterkt redusere vegtrafikken?

Vi har underskudd på elektrisk kraft i Norge. Vannkraften står for bare 65 prosent av vårt energiforbruk på land, kullvannstoffer står for resten. Når elektrisitet brukes til jernbanedrift, må mer olje brukes til

industri og oppvarming. Indirekte bruker derfor elektriske jernbaner også olje.

Vårt nåværende samfunn er basert på vegtrafikk med lastebiler og personbiler. Vegtransporten må derfor opprettholdes og den vil vokse. Men forurensningen kan ikke tolereres. Derfor må vegen gå hånd i hånd med bilene for å redusere denne.

Bedre framkommelighet uten å øke maksimalhastigheten gir lavere energiforbruk, større lastebiler og større akseltrykk betyr færre enheter på vegene og mindre forurensing pr. tonn/km. Bilene må lages lettere med større virkningsgrad på motorene. Katalysatorer må innføres på alle biler. Tomgangskjøring ut over to minutter må forbyes. Piggdekkbruken må ytterligere begrenses.

Mer midler til vegen må tas fra underskuddsdekningen på jernbaner, båtruter og bussruter. Staten må bruke mer av bilavgiftene til veg og gateforbedringer. Kanskje kan vegmyndighetene også drive mer effektivt.

Vegen med sin trafikk vil leve videre til neste jubileum, men ikke uten fortsatt kamp.

Den harde postruta

Av Geir Hasle

Av et brev fra Poststyret, som nå er på Postmuséet, går det fram at postruta mellom Skjåk og Geiranger kom i gang i 1892 — tre år etter åpningen av Geirangervegen.

I en protokoll på Postmuséet er ruta ført opp fra «Skiakaaker til Geiranger om brevhusene paa Nordberg, Pollfossen og Grotlien.» Posten skulle fraktes med «gaaende bud» to ganger i uka i månedene juli, august og september, og med plikt for postføreren til å gjøre tjeneste som landpostbud undervegs.

Gardbrukeren Peder Knudsødegaard (1851 - 1933) fra Skjåk var førstemann

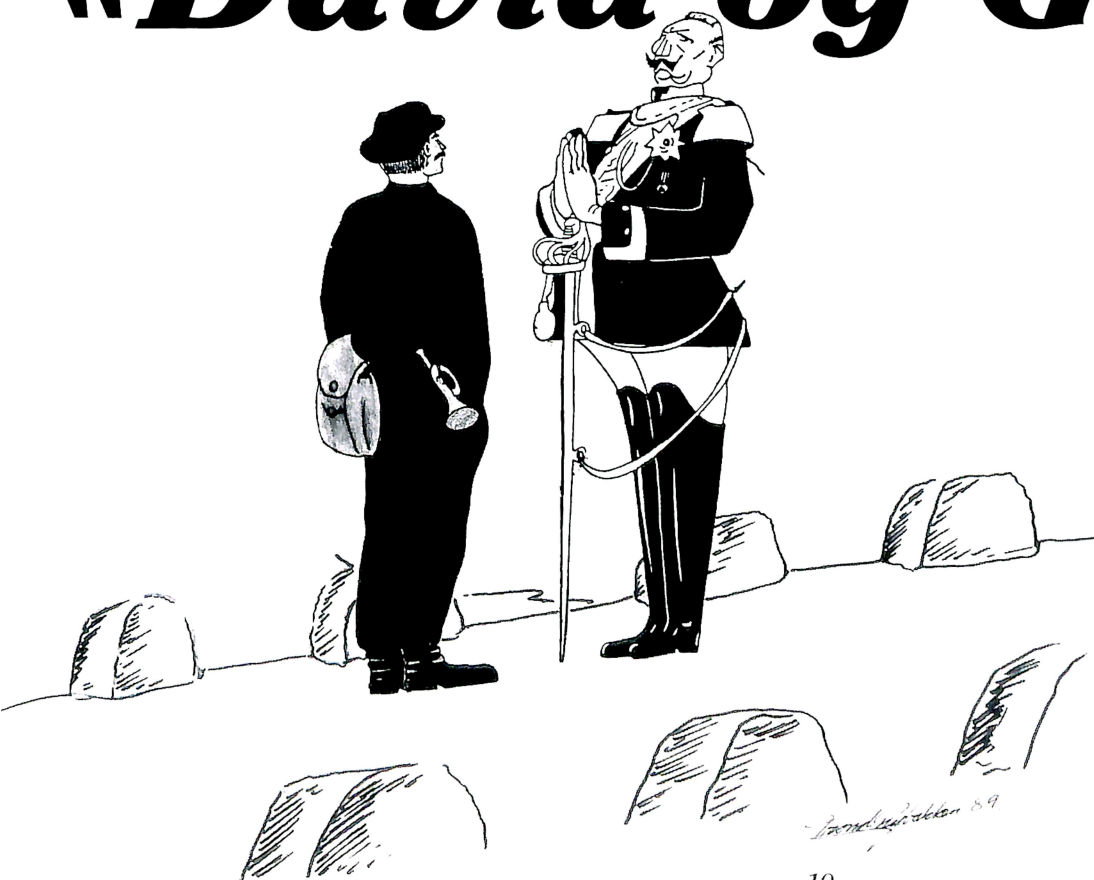
som fikk kontrakt på postførselen over Geirangerfjellet. Det skjedde i 1892. Lønningen var 130 kroner i året. Bygdefolket kunne fortelle at det var rent underlig å se hvor lett Peder gikk, selv i eldre år. Og den tid han gikk den ni mil lange postruta, 36 mil i uka, var det nok en fordel å være rask på foten.

I 1930 ble Knudsødegaard hedret med Kongens hedersmedalje.



Peder Knudsødegaard gikk 36 mil i uka.

«David og Goliat»



Postførerne over den nye vegen over Geirangervegen hadde mang en opplevelse. Om det meste nok er gått i glemmeboka er likevel møtet mellom Hans H. Bispmoen (2. postfører som ble tilsatt) og den tyske keiser Wilhelm II husket og omtalt den dag i dag.

Keiseren lå med skip og følge i Geiranger, og på en kjøretur oppover Geirangervegen møtte han postføreren som var på nedtur. Bispmoen blåste i posthornet sitt og ville ikke ut av vegen. Da han ble gjort oppmerksom på at det var den tyske Keiser, og spurt om hvorfor han ikke ville flytte seg, skal han ha svart: «Ja, men jeg er kongelig norsk postbud, jeg».

Utfallet på opptrinnet ble at Keiser Wilhelm ba Bispmoen til seg om kvelden og ga ham 20 kroner. Det fortelles at postføreren også senere fikk en gave av Keiseren. Tydeligvis hadde han respekt for nordmannens manglende sans for autoriteter.

Knutepunktet GROTLI



Snøscooteren og Strynefjellsvegen som helårsveg — to revolusjoner for Grotli-folket. (Foto: Husmo-foto).

Av Are Bergheim

På utsatte steder i fjellet der det ferdes mye folk, ble det i sin tid bestemt at staten skulle anlegge og drive fjellstuer. Den primære oppgaven var å gi folk og dyr husrom og mat. Både høst, vinter og tidlig vår kunne været by på alvorlige problemer for folk og fe. «Nødstasjoner» ble det anlagt mange av, både i nord- og sør-Norge.

Fjellstua på Grotli ble bygd og klar til drift rundt 1870. Sevald Øiom kom dit med sin familie, tok navnet Grotli etter plassen, og ble bestyrer på fjellstua.

Mellom 1900 og 1905 ble Grotli Høyfjellshotel bygd i privat regi ved området der Geirangervegen og Strynefjellsvegen møtes i et kryss. Grotli ble et kommunikasjonsknutepunkt. Det fantes en telefonsentral nede på Fjellstua (Gamle Grotli) som var i drift året rundt. På hotellet var det postkontor som var i drift om sommeren. Vegkrysset gjorde at folk brukte Grotli som stopp-punkt øst/vest. Kom du med rød buss fra Otta, måtte du over i grønn buss dersom du skulle til Stryn eller en blå om turen gikk videre til Geiranger. At Grotli var et viktig knutepunkt ser en av gamle kart, der Grotli er avmerket like stort som Lom, Otta osv.

Hotellet kom ikke i virksomhet før vegene ble måkt opp over fjellet, og i årene med mye snø, betydde det langt ut på sommeren. Da, som nå, var det hektiske dager i perioden

juni — september. Men når høsten kom, flyttet man igjen fra hotellet og ned på Fjellstua for vinteren.

Vekslingen mellom fjellstue og hotell hadde man i mange år framover. Men i 1962 kom snøscooteren til gards. Det var en liten revolusjon. På midten av 60-årene ble hotellet utvidet med 50 nye værelser med dusj/wc.

Strynefjellsvegen som helårsveg (ferdig 1977/78) var en enda større revolusjon. Den betydde at hotellet kunne begynne å «tenke vinter». Den gamle delen av hotellet ble renoveret, en ny kafeteria og skitrekke kom til. Vinteren 1980 kunne sesongen åpnes i midten av februar — en sesongutvidelse på 3½ måned.

Utviklingen har snudd opp/ned på næringsgrunnlaget på Grotli. Før sto jakt, fiske, pelsdyr, gardsdrift og dyrehold for hovedinntekten. Hotelldriften var attåttnæring i en kort sesong.

I dag er det ikke lenger gardsdrift på Grotli, ingen driver med pelsdyr — og jakt og fiske kan ikke lenger livnære noen. Nå er det hotellet som er hovednæringsveg med sesong fra midten av februar til midten av oktober. Og mens det i gamle dager bodde både 10 og 15 mennesker på fjellet året rundt, bor det for tiden bare tre personer fast på Grotli hele året.

Ola Tveiten

Eg heiter Ola Tveiten
og er ein arbeidsmann.
Eg har ein traktor og meg sjøl
Og gjer så godt eg kan.
Og bjørnen ligg i sitt vinterhi,
men det gjer ikkje eg,
for i heile vinter har eg
vore med å rydda veg.



Og snart skal vegen opnast
med mange store ord.
Så får vi sjå ein kakse som
kan klippe av ei snor.
Og når han står og flirer,
vi har sett det så ofte før,
og held sin takketale for
den stolte kontraktør —

Ja, vegen var fin og brei og slett
suddeli da — suddeli dei
den finaste eg har sett
suddeli da — suddeli dei.
Nei, det var ingen krøttersti
om ikkje han ligg der i evig tid,
så skal eg eta opp lua mi,
suddeli da — suddeli dei.
Tralla lala la la
fyll opp mitt tomme krus!

Og eg har vel lempa pukkstein
og eg har vel lempa grus.
Og eg har vel lengta heim
ein gong
til kjerring og til hus.
Og eg har vel bodd på brakka
i vekesvis i trekk.
Og eg har vel bantes om kvelden
og ønska meg ti mil vekk!

Så roper dei alle høgt hurral
suddeli da — suddeli dei
får bildet sitt i bla'
suddeli da — suddeli dei.
Men du finn nok ikkje oss
blant dei fine folk i floss.
Du kan be dei dra til Moss
suddeli da — suddeli dei.
Tralla — —

Og når du sit i bilen din
ein skinnande sommardag.
Så send ein venleg tanke
til eit trufast arbeidslag.
Som har jobba seg frametter
vegen
fleifoldige tunge mil,
for at du skal få trø på ein
gasspedal
og kjøre korhelst du vil.

VEGVESENET TILBYR:

I Statens vegvesens jubileumsår 1989 har vi i Oppland og Møre og Romsdal gledet av å kunne åpne disse nyanleggene:

OPPLAND

*E 69 LESJASKOG Ø. — LESJASKOG V. (september)
RV 4 JAREN — AMUNDRUD (juli)
RV 4 (Gjøvik) STRANDGATA — HUNNSELVA (september)
RV 255 LØVLUND — NESSET BRU (oktober)*

MØRE OG ROMSDAL

*ATLANTERHAVSVEGEN, AVERØY — EIDE (7. — 8. juli)
SMØLA — EDØY (primo juli)
GODØYTUNNELEN, GISKE — GODØY (mai)
INNFARTSVEG ÅLESUND — NØRVESUND — NØRVE-
VIKA (Høsten)*

DESSUTEN

gjennomføres mange prosjekter gjennom året som medfører betydelig standardheving på en lang rekke strekninger i begge fylker.

OG

sommeren 1989 er Møre og Romsdal for alvor i gang med storanleggene KRIFAST (fastlandssamband til Kristiansund og Frei) og SKÅLAVEGEN (Molde — Bolsøya — Skålahalvøya.

Fra 1. januar 1989 innfører Oppland helårs akseltrykk på E6 Otta — Hjerlinn og Rv 4 Akershus grense — Raufoss.

Jubileumsønske

Også blant folk som ikke daglig ifører seg orange kjeledress og parkerer uhemma i høyre kjørebane med gult lys på taket er det blitt kjent at vegetaten nå skal markere sitt 125-års jubileum. Etter hva vi erfarer har forgubbingen blant vegfolket stoppet opp de siste årene og ungdommen satses friskt i de neste 125 år. Det meldes til og med at det finnes et og annet kvinnemenneske i de kjeledressene som vi kan observere halvt hvilende i vegkanten. På grunn av den foryngelseskuren som etaten har gjennomgått, er det således ingen av dem som stod i vegkanten eller høyre kjørebane for 125 år siden, som befinner seg på samme sted i jubileumsåret. Skjønt det er hevdet at hadde ikke vegens folk hatt andre bekymringer enn det daglige frammøte på

arbeid, ville de oppnådd en alder som langt overstiger 125 år.

Dette betrakter jeg imidlertid som en av de ondsinnede myter som vegetaten har ristet av seg i moderne tid. Effektivitetens nådeløse krav har gitt gjenklang i lagbilene, på vegstasjonene og på kontorene. Ingen ler lenger av historien om vegvokteren som fikk spaden sveiset fast til sykkel og som oppdaget dette først etter 14 dager. Slike ufattelig tåpelige morsomheter fortelles bare av folk som egentlig burde få gratistime hos optiker Beck i Kirkegaten fordi de ikke har oppdaget at vegvokteren ble borte for mange år siden.

Såvidt vites henlegges jubileumsmarkeringen til grensen mot Vestlandet. Dette kan fort føre til at den overskygges av andre begi-

venheter som 200-års markeringen av den franske revolusjon som igjen overskygges av vegsjef Søyilens 50-års dag. Men siden revolusjonen markeres i Frankrike og 50-års dagen på rådmann Martin Killis regning ved bomstasjonen i Hundalen, vil trolig etatsjubileet få sin rettmessige oppmerksomhet i bakkene ned mot Geiranger

I Oppland vil det i den forbindelse være naturlig å reise et grunnleggende spørsmål om hvorfor man i løpet av alle disse årene bare har klart å dyrke fram to vegsjefer av ren Østlands-rase. Den første, Frans Henrik Aubert, var fra Bergen og for nærmere 50 år siden øremerket Vår Herre nok en bergenser til den ypperste plass i Opplands Vegvesen. Historien sier intet om at Vår Herre angret

på dette. Men for døler i 15. slektsledd kan det være tungt å leve med en veghistorie som forteller at den første og den foreløpig siste vegsjef er bergenser og at det i mellomtiden har vært minst to til som snakker flytende sidemål og brukte store deler av barndommen til å spise fisk.

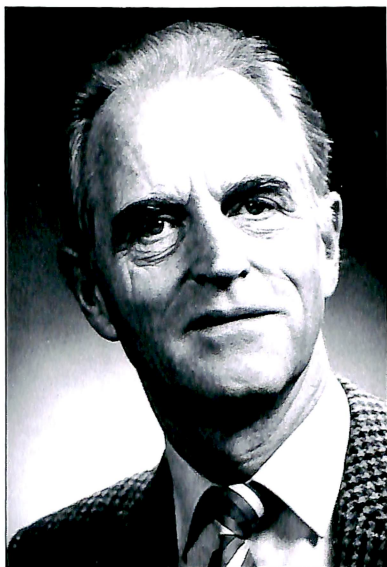
Derfor må det være maktpåliggende at vegetaten i Oppland i løpet av de neste 125 år får minst en vegsjef som ikke skarrer.

Med disse, etter min forstand, beskjedne ønsker kan jeg gratulere med jubileet.

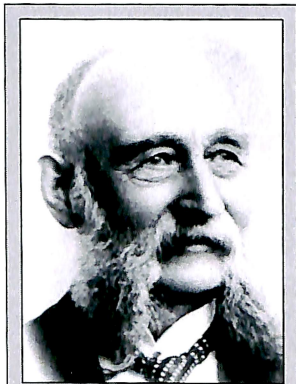
Kjell

*Kjell Haugerud,
politisk redaktør i Gudbrandsdølen
og Lillehammer Tilskuer.*

Møre og Romsdals første vegsjef



Av vegsjef Eivind Vollset



Amtsingeniør Nils Hovdenak var en forkjemper for fast lønn til ingeniørene.

«UDMERKEDE EVNER»

Nils Hovdenak var født i Bolsøy kommune ved Molde 8. januar 1854, og var gårdbrukersønn. Han ble ansatt i Statens vegvesen alt i studietida (1875) og arbeidet som vegingeniør i Vegdirektoratet og i til sammen 11 norske fylker i løpet av sin karriere. Han foretok flere studiereiser til utlandet og var vegplanlegger på Island 1884—1886 på oppdrag fra den danske stat. 1895—1923 var han amtsingeniør i Romsdals Amts veivæsen, og fra 1896 formann i Romsdals Amts Jernbanekomiteé. Han var fylkets første amtsingeniør, og således vår første vegsjef i moderne terminologi.

Ved ansettelsen fikk Hovdenak en utrolig positiv attest fra vegdirektør Hans H. Krag, der denne kom inn på den aspirerende vegsjefs «udmerkede Evner og rosværdige Flid i Forbindelse med de mange Opgaver af speciel teknisk Art paa Brovæsenets Gebet.»

Hovdenak var en forkjemper for fast lønn til ingeniørene, uavhengig av de anlegg de arbeidet med. Tidligere ble all skyss og diett niti-dig fordelt på konkrete oppdrag — «paa alle mulige Arbeider, som man har Befatning med». I et brev av 14. mars 1895 til Vegdirektøren argumenterer han med at en slik logikk også burde tilsi at Statsrådene lønn burde fordeles på de saker han arbeidet med, hvilket er praktisk umulig. Ordningen er «overordentlig omstændelig og tidspildende og saa meget Kjedeligere at befatte sig med»:

Amtsingeniør Hovdenak var en av vegdirektør Krags personlige medarbeidere. Arkivet inneholder atskillige brev av privat art. I et interessant brev fra vegdirektør H. H. Krag av 11. oktober 1882 kobles Hovdenak til arbeidet med Geirangervegen.

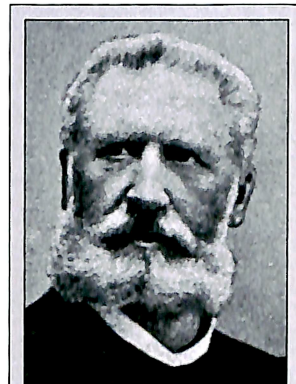
Siden Stortinget ikke ville bevilge tilstrekkelige midler til et veganlegg etter Krags standard, foreslo han i stedet en *Ståltrådbane* i fjellnedstigningen fra Djupvatn til Oplendskedal gård.

Drivkraft skulle være en foss i nærheten. Alminnelig ferdsel skulle med en slik ordning kunne gå langs en enkel rideveg. Hovdenak ble sendt fra vegkontoret i Molde til gruvene i Bamble i Telemark for å studere liknende baneanlegg og utrede saken økonomisk. Krag var tent på dette og sendte oppover et rikt utvalg faglitteratur om fjellheiser. Som vi vet, kom bevilgningene omsider likevel, og Geirangervegen ble bygd som kjøreveg, uten Krag og Hovdenaks spissfindige løsninger. ■

Opplands første vegsjef



Av vegsjef Jan Søylen



Da Frans Henrik Aubert tiltrådte som amtsingeniør i Oppland, var vegene i dårlig forfatning.

«EKSPEDIT MAND»

Frans Henrik Aubert ble født i Bergen 6. juni 1848 og døde i Lillehammer 22. januar 1927.

I 1876 gikk Aubert inn i vegvesenet og tilhørte siden denne etat. Som assistentingeniør var han i tiden 1876—1878 beskjeftiget ved Vegdirektoratet og med veganlegg og vegundersøkelser i Lister og Mandals amt, Finnmarks amt og Nordre Trondhjems amt. Han var ansatt som veginspektør i Nordlands amt (1878—1890), som vegbestyrer i Lister og Mandals amt (1890—1895) og som første amtsingeniør og kombinert styrer av statens og amtets vegvesen i Kristians amt (1895—1916), det som senere kom til å hete Oppland fylke.

Amtsingeniør Aubert fikk mange tillitsverv. Han var medlem i Lillehammers formannskap, styreformann i Lillehammer Elektrisitetsverk, ordfører i Lillehammer Sparebanks representantskap og medlem i tilsynskomiteen for Hamar — Otta — Dombåsbanen. Aubert var forøvrig Lillehammer kommune behjelpelig i mange spørsmål og gjøremål. Fra kompetent kommunalt hold ble det gitt uttrykk for at Aubert i flere år faktisk virket som stadsingeniør i Lillehammer.

Ved Auberts tiltredelse i Oppland var vegene stort sett i dårlig forfatning. Han gikk imidlertid energisk til verks med utbedringsarbeider og systematisk vegvedlikehold og vegnettet ble i hans funksjonstid tilført en betydelig kvalitetshevning. Nybygging av hovedvegparceller skjedde ikke i særlig grad. Slik forholdene lå an måtte hovedoppgaven bli å forbedre de eksisterende vegger. Imidlertid ble det satt større fart i anleggsdriften ved bygdevegene.

I anledning Auberts avgang den 31. august 1916 henter vi følgende fra Lillehammer Tilskuer:

«Frans Aubert har indlagt sig megen fortjeneste av amtets veivæsen, derom er det bare en mening blandt ordførerne i amtstinget som er habile dommere i denne sak. Den nu avtrædende amtsingeniør har været en ekspedit mand med initiativ og dyktighet og med sine papirer i orden til enhver tid.»

Og avisen tilføyer etter Auberts død den 22. januar 1927:

«Han eide den myndighet som gjorde at hans ord ble hørt. Og man lærte at skatte hans store innsigt og dyktighet. Men han eide ogsaa det hjertevinnende væsen som skaffet ham tillid og hengivenhet.» ■

Rullekjerra



Kjøredoningen som fikk en kort historie

Rullekjerra på Skjåkjellvegen.

Av Geir Hasle

Få kjenner i dag til rullekjerra, en kjøredonning som ble utprøvd i 1870-åra på vegen mellom Billingsdalen og Grotli. Navnet kommer av at det ble brukt en rull eller trommel under kjerra i stedet for hjul.

I et gammelt avisutklipp står det

om øyeblikket da rullekjerra ble presentert for all verden:

«Indvielsen av det nye kjøretøi skulde foregå i overvær av mange av de stedlige autoriteter og ingeniører. Veidirektør Krag var selvfølgelig tilstede, likeså ordføreren, presten Ottesen. Det var høitid og spenning, adskillige hadde straks

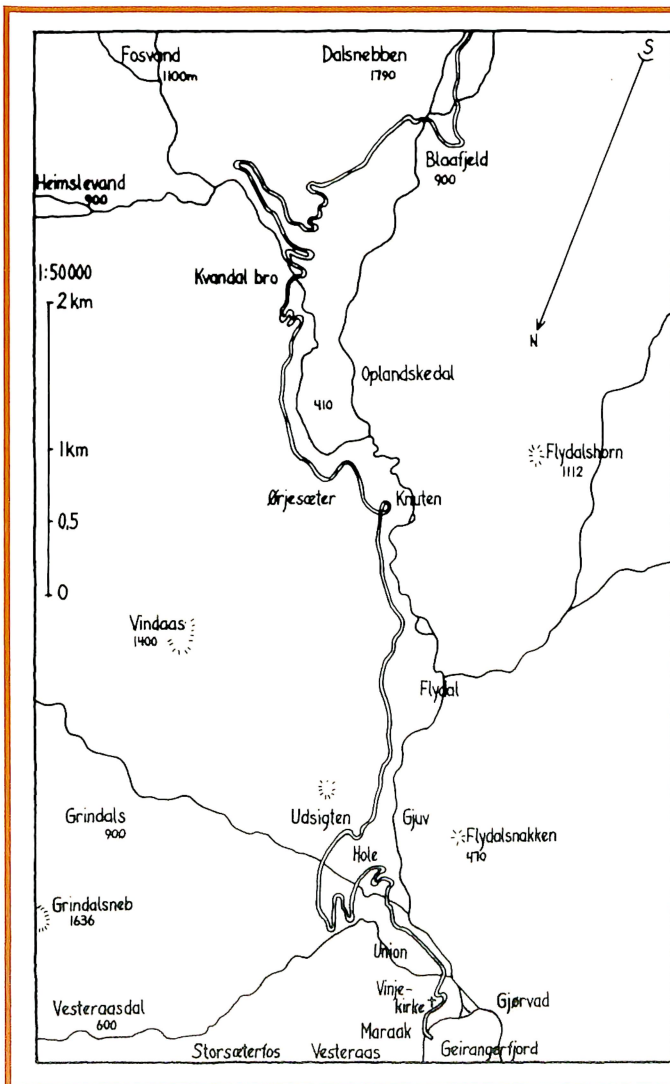
sine tvil om redskapets praktiske verdi. Imidlertid kom det øieblik, da som sig hør og bær, direktøren og presten skulde ha æren av at være de første til at kjøre i dette nymotens befordringsmiddel. I forventning stod man der og spekulerte på hvad der vilde skje, ti eiendommelig nok var kjerrenes praktiske evne

som befordringsmiddel ikke prøvet.

Men o ve, den arge hesten kastet kjøretøiet paa siden istedetfor fremover. Straks derpå fandt man direktøren og presten i broderlig forening liggende i grøften. De havarete ble straks ved tililende mends hjelp bragt paa benene og befandtes til alles glæde at være i uskadt stand.

Så var også rullekjerrenes korte saga slutt. Hodene lagdes i bløt og saa utklækkedes hjul med 4 tommer brede felger.»

Det er vel ellers trolig at rullekjerra har vært brukt noe mer enn det som er nevnt her. I allfall ser rullen på Grotli ut til å ha vært benyttet en del. Veidirektør Krags beklagelige uhell til tross. ■



Gammelt kart

Dette kartet over Geirangervegens nedre del er tegnet ved århundreskiftet av Sverre Ihle. På verdensutstillingen i Paris år 1900 fikk Norge gullmedalje for veganlegget, på grunnlag av en modell Ihle hadde laget i målestokk 1:8000.

BRAND var i traktene

Ibsens «Brand» fra 1866 er inspirert av et besøk i Geirangertraktene. Handlingen begynner på fjellvegen. Det er regn og halvmørkt. Personene kravler seg vestover.

Bonden: Hei, fremmekar, far ei så fort! Hvor er du?

Brand: Her!

Bonden: Du går deg bort! Nå tykner skodden slik at knapt en ser så langt som staven rekker —

Sønnen: Far, her er spriker!

Bonden: Her er sprekker!

Brand: Og hvert et vegspor har vi tapt.

Bonden: Stans, mann! Guds bitre —! Her er breen skral som en skorpe! Tramp ei sneen!

Brand: Jeg hører duren av en foss.

Bonden: En bekk har hulet seg innunder, her er et dyp, som ingen bunner, — det sluker både deg og oss!

Brand: Fram må jeg, som jeg før har sagt.

Bonden: Det evner ingen mannemakt. Kjenn, — her er grunnen hul og sprø. — Stans mann! Det gjelder liv og død!

BERGER VEGNAVN

Av Geir Hasle

Ingvar Jensen (72): — Jeg kunne ikke ta sjansen på at gamle vegnamn skulle forsvinne for ettertiden.

Tidligere vegmester Jensen fra Skjåk gjorde noe med det. Nå er bortimot 400 «faretruende» vegnavn inn-samlet fra Geirangervegen, Strynefjellsvegen og Sognefjellsvegen. Og han har ikke tenkt å gi seg med dette.

— I yngre år kjørte jeg ofte på disse vegene og i de senere år har det blitt en hjertesak for meg å få registrert disse navnene, sier den staute skjåkværen, som i mange år var vegmester på Hadeland.

Ja, ikke bare har han funnet fram til vegnavnene, — Jensen

har også ført dem inn på flykart. Store deler av sommeren ifjor gikk med til det viktige arbeidet.

Grønt lys

Ingvar Jensen søkte kontakt med vegkontorene både i Oppland, Møre og Romsdal og Sogn og Fjordane, og la fram planene om navneregistrering. Over alt ble han godt mottatt, og fikk grønt lys for å sette i gang. Det var ingen diskusjon om det.

— Så kontaktet jeg fire gamle kamerater fra Vegvesenet, som gjerne ville hjelpe til. Det var pensjonert maskinkjører Otto Akslen på Sognefjellet, pensjonert formann Kristen Huse på Skjåkfjellet, pensjonert maskinkjører Per Karsten Egge på Stryne-siden og pensjonert formann Clarence Maråk i Geiranger. Sammen har vi



— *Jeg vil gjerne fortsette innsamlingen av gamle vegnavn, sier den pensjonerte vegmesteren.*

gått alle vegstrekningene, og de har vært til uvurderlig hjelp.

»Bjørnsonsvingen«

I alt fant Ingvar Jensen og kameratene hans mellom 388 og 400 gamle navn på og langs vegene, og alle sammen er nå ført inn på flykart med kilometermerke. Dermed skal man på 10-meteren kunne finne ut hvor de enkelte stedene er.

— Flest navn fant vi mellom Grotli på Opplandssiden og Skåre i Stryn. Ikke minst er det mange spesielle navn mellom Tystigen og Skåre. «Bjørnsonsvingen» er ett av dem. Og hvor mange har hørt om «Norskasvingen», spør Jensen.

Pionerarbeid

Noe lignende registreringsarbeid er ikke utført her til lands. Konsulent Kjell Hegdalstrand ved Norsk Vegmuseum forteller at Ingvar Jensen har påbegynt et verdifullt pionerarbeid.

— Vi er han stor takk skyldig, og håper bare at andre vil følge etter. Arbeidet er ikke minst viktig sett i forhold til Geirangervegens 100-årsjubileum, sier Hegdalstrand.

Men Jensen har såvisst ikke tenkt å gi seg ennå. Man har allerede sett seg ut to nye vegstrekninger: over Filefjell ned til Lærdal og Sogn og Fjordane/Oppland grense til Skjolden.

«ANLEGGSSLUSK» på Strynefjellet 1890 - 94

” Dei sa at om nærterne værkte dei so i armene at det vart lite med søvn, men mange av desse karane som tok dei tyngste tak i samfundet levde til dei nådde ein høg alder og spenstige var dei. Det var mesteparten skjåkverar som var med på dette veganlegget, og det var inkje so lett vint og gjeva bod, når arbeidet skulde taka til, inkje var det telefon eller nokor postrute. Det var berre muntleg bod frå den eine til den andre.

Det var folk frå fleire bygder, ja svenskar og, som arbeidde på Strynefjellsvegen. Han far fortalde om ein som gjekk under namnet «storsvensken», som var med i arbeidslaget hans. Han var ein festkar so han var burte mykje frå arbeidet. Da vart han uppsakt, «fekk katt» som dei sa, men han møtte på arbeid likevel. Da sa oppsynsmannen til han at han hadde ikkje noko der og gjer meir. Dette forsto inkje svensken, men svara «kva tusan skal jag med katt som inkje har mjælk».

Svensken vart kjent med ei jente frå nede i Skjåk og dei reiste ut av bygdi. Nokre år etter treffe far han att då han arbeidde på Gjøvikbana, og han fortalde om at da han kom i arbeid, so gifta dei seg. Det var ber-

re arbeidskameratane sine han inviterte til gjestebods, og drikkevarer var det nok av. Eit livat selskap vart det. — Vi slost og a Maria gråt, sa svensken.

Det er vel ingen no i dag som kjøyrer gamlevegen og ser alle desse stabbesteinane som veit at ein hel del av desse steinane har gamlekara bore på ryggen til staden der dei skulde stå. Dei fekk 50 øre for kvar stein med «god kløyv i» som dei sa, som dei kløyvde sund med ei stor steinslegge til tvo og ein sjeldan gong tri stabbesteinar. Fann dei fleire steinar på ein plass so sette dei den eine opp på den andre so han skulde vera god og få på ryggen. Dette var rekna for å

vera den beste fortienesta på anlegget. Det var inkje lett og vera anleggssmed den tida. Steinsleggende og feislane gjorde dei av tri tums stålstenger, og hakkene sveisa dei ihop av tvo jarnstykker og stålsatte dei.

Up på høgste fjellet, ved Vassvenda dei kalla, vart det bygt et stor brake (Storbrakke). Her hadde dei kokkelag som kokte kjøt og flesk, poteter, ert og grynsuppe i et stor panne. Kvar hadde sitt eige kjøt eller fleskestykke med ei trespilk i.

Dei arbeidde til kl. 3 (15) laurdagane, so var det og ta seg ein matbit og slengja skinnskreppa på ryggen og gå ned i bygda att, for så og gå upp på fjellet at sundags ettermid-



dag med skreppa full med mat.

Det vart berre ei stutt tid dei kunne arbeide på dette verharde fjellet. Han far fortalde om at det var eit år han kom oppover til fjellstugu den 4. juli, men da var dei inkje ferdige til å setja vegarbeidet i gang, så da vart han med på våranarbeid i fjellstugun. Dei gjødsla og sådde havre på eit nybrott, men den havren fekk dei inkje hausta alt av. For den 10. september kom det 60 centimeter blaut snø.

Det var mange skjåkverar med på og byggja Gjøla bru i Stryn. Ein av dei eg kjende godt, fortalde um dette store murarbeidet. Frå brukket og ned i elvefaret er det 94 meter, og dei tok til å mure brukaret langt nede på båe sidar av dette gjelet. Murstein kunne inkje vere tyngre enn at han var lett å fira ned i gjelet til dei som mura med sterke lærreip. Det var eit farlegt arbeid, denne muringa. Det fanst ingen hjelm den gongen, berre desse vide rallarhattane, og dei gjorde tenest som værn mot regnet. Han fortalte at dei miste ni hattar da dei mura denne brua og ein hatt måtte dei arbeide over tvo dagar for. Da brua var ferdig kom anleggsingeniøren og skulde godkjenna arbeidet. Da rekna han ut at brua kosta so mange femkroningar som det det skulde til for å dekkje brubana frå murkant til murkant. — Dette er Norges dyreste bro, sa han.

Ola Storbråten (84). Skjåk.



Vakre Vegers Pris for 1988
gikk til Strynefjellsvegen
i Oppland.
(Foto: Knut Opeide).

Ellers bemerker juryen spesielt at:

- Skråningsutformingen og ter-
rengbehandlingen gir god til-
passing til landskapet, selv om
vegen er lagt lett i terrenget. Det
er god kontakt mellom veg og
landskap.
- Rekkverk er ikke brukt på store
fyllinger. Det er erstattet med sl-
ke skråninger, som gir minst like
god sikkerhet. Det er ikke regi-
strert ulykker på parsellen siden
åpningen.
- Overgangskurver er brukt i stor
grad. Disse gir myke overgan-
ger mellom ulike kurveradier og
mellom kurve og rettlinjé.
- Veggen har fått god plassering i
forhold til Breiddalsvatnet og
Langevatn. Uten å komme i kon-
flikt med strandsonen, ligger
den med harmonisk linjeføring
nært nok til å gi et vakkert bilde
både fra veggen og omgivelsene.
- Tunnelportalen har fått god utfor-
ming og en fin plassering i
landskapet.

**Men anlegget har også enkelte
svakheter:**

- Rasteplassene har ikke fått en
fullgod terrengbehandling, og
de virker tilfeldig utformet. Kon-
takter med vannet er heller ikke
utnyttet.
- Driftsbygningen på Breidalen
brøytestasjon har fått en lite hel-
dig arkitektonisk utforming. Tro-
lig ville den vært bedre tilpasset
landskapet om den hadde ligget
på andre siden av veggen.

Det kom inn 18 forslag til Vakre Ve-
gers Pris for 1988. Anleggene er
geografisk fordelt over store deler
av landet. Forslagene var svært uli-
ke både i innhold og omfang, noe
som også var i tråd med intensjone-
ne. Juryen ønsket seg et mangfold
av prosjektyper til vurdering.

Og juryen består av landskapsar-
kitekt Torbjørn Sægrov, sivilingeni-
ør Svein Alfheim, sivilarkitekt Knut
Selberg, byråsjef Kjell Spigseth og
vegdirektør Eskild Jensen. ■

Oppland tok prisen

Av Geir Hasle

**Veger kan være så mangt
— de kan også være vakre.
Derfor ble Vakre Vegers
Pris opprettet. Den aller
første gikk til Oppland for
helårsvegen Stryn — Otta-
dalen, og det skjedde
i 1988.**

Vakre Vegers Pris er opprettet og
blir utdelt av Vegdirektoratet ved
vegdirektøren.

Prisen er en hederspris for vegan-
legg med gode estetiske kvaliteter
tilpasset omgivelsene. Det kan
være veger, gater, bruer, tunneler
eller tilhørende anlegg og utstyr.
Prisen kan begrunnes både ut fra
anleggets planlegging, utførelse og
vedlikehold, og prisen kan tilde-

les hele eller deler av et anlegg.

Strynefjellsvegen ligger helt vest i
Skjåk kommune i et spesielt og vak-
kert landskap. Juryen sier at Opp-
land vegkontors overingeniør Tor-
kjell Haustveit og hans folk har
benyttet mulighetene stedets natur
gir til å forme en vakker veg. Haust-
veit på sin side kan fortelle at an-
leggsfolkene fulgte opp planene
meget godt.

OL-veger for 290 mill.



På grunn av OL vil flere vegprosjekter i Lillehammer-området realiseres tiår «før tiden». Ny forbindelse fra E6 til sentrum (Mesnadalsarmen) kan ende opp i en tunnel-løsning. (Foto: Geir Hasle).

Av Geir Hasle

OL i Lillehammer 1994 kan bety at det kan «forskutteres» veger i byen og Oppland fylke for nærmere 290 millioner kroner. Gode vegforbindelser kan skaffes i løpet av få år, både på riks- og fylkesvegnettet. Og statsgarantien gir foreløpig sikkerhet for finansieringen av de tre mest aktuelle vegprosjektene.

Ingen må forledes til å tro at OL-avgjørelsen kom som «julekvelden på kjerringa» for vegkontoret i Oppland. Allerede i 1985 satte man seg ned i fellesskap for å utrede OL-veger i Lillehammer, den gang med tanke på søknad om vinter-OL i 1992. Vegkontorets plansjef Rolf Eide var leder for utvalget som utarbeidet «Delplan Transport», og de fleste momentene herfra er aktuelle, også for OL i 1994. Det faktum at byen fikk OL to år senere «enn beregnet», innebar at vegplanleggerne fikk et par år ekstra å tenke og planlegge på. Allerede denne høsten blir første spadetaket tatt. Ingen i Vegvesenet er i tvil om at målet vil være nådd når OL «lander» i Lillehammer i 1994, selv om oppgaven synes formidabel. Her er riks- og fylkesvegsanleggene som etter Vegvesenets mening bør stå ferdig før OL:

- Riksveg 255 Storhove — Jørstad (Gausdalsarmen). 45 millioner.
- E6 Mesnadalsarmen. 120 millioner.
- E6 kryss ved Granrudmoen i Øyer. 5 millioner.
- E6 kryss og veg til Kvittfjell i Ringebu. 35 millioner.
- E6 kryss ved Vingrom. 5 millioner.
- E6 Øyer grense — Granrudmoen (Hafjell). Utbygging til motorveg. 30 millioner.

- E6 Vingrom — Lillehammer (utbygging til motorveg). 15 millioner.
- Riksveg 216 — Sjusjøvegen (Langsethbakkene). 15 millioner.
- Fylkesveg — Nordre tangent (Fåberggaten — Nordsetervegen). 20 millioner.

De tre første prosjektene på listen dekkes helt sikkert av statsgarantien, og Mesnadalsarmen er det dyreste og klart vanskeligste arbeidet. Anlegget skal sørge for god forbindelse mellom nye E6 og Lillehammer sentrum. Planarbeidet er framskyndet på grunn av OL, og Vegvesenet er i gang med å vurdere alternativ tunnel-framføring av det meste av Mesnadalsarmen.

Det vil bli innført sterke restriksjoner på privat bilkjøring i Lillehammer mens OL pågår. Årsaken til dette er selvsagt at byens gatenett ikke vil kunne «svelge unna» all biltrafikken, blant annet på grunn av alle fotgjengerne. En vesentlig del av idrettsarenaene ligger nemlig så nær sentrum at de lett kan nås til fots.

For tilreisende med bil er det planlagt store parkeringsplasser ved alle innfartsvegene. Herfra vil det foregå skytteltrafikk med busser til arenaer og hoteller. 250 busser vil gå i Lillehammer-området i de 14 OL-dagene — opptil 450 i helgene. På vegkontoret regner man med at ved konsekvent overgang fra personbiler til busstransport, vil kapasiteten på vegnettet 5-10-dobles. Det er enighet om at et vellykket OL vil kreve topp transport-organisering.

Vegforbindelsene helt ned til Oslo blir også svært viktige. Derfor blir også vegkontorene i Hedmark og Akershus involvert i OL-forberedelse. Trolig, når alt er ferdig, vil man i realiteten ha motorveg klasse A og B fra Oslo til Øyer nord for Lillehammer.



— Jeg savner de harde takene og samhörigheten inne på vinterfjellet, forteller Lina Haugen. (Foto: Geir Hasle).

Gamlekokka til «Ridderne»

Av Geir Hasle

Lina Haugen (65) lengter tilbake til Breidalen brøytestasjon der hun trakterte mannskapene fra Vegvesenet i mange år. Nå synes hun ukene går for sakte. Hun savner både den stadige kampen mot naturkreftene, det øde fjellet og karene hun stelte for.

Nå bor Lina nede i Skjåk-bygda. Dårlig helse satte henne utenfor arbeidslivet fortere enn hun hadde regnet med.

— Men jeg har da iallfall nok av minner å ta med meg til gamle-hjemmet, humrer hun.

På godt og vondt

Høgfjellets Ridderne, ble de kalt, brøytemannskapet som jobbet vinterstid langs Geiranger-vegen på Strynefjellet. Ikke sjelden var vindstyrken opp i full storm i kastene, og det vil si mellom 24,5 og 28,4 sekund-meter!

Det var Lina som laget maten til dem etter harde og kalde arbeidsdager, og det var Lina som sørget for de koselige kaffestundene kveldstid. Hun levde med dem på

godt og vondt hele uka. Bare i helgene bar det ned til hjemmet i Nordberg i Skjåk.

— Vi var som en eneste stor familie. Det er godt å tenke tilbake til den tiden, forteller Lina.

Hun var ærekjær når det gjaldt maten til gutta. Ikke noe ferdiglaget tullball der i gården, nei. Skikkelig hjemmelaget kost skulle det være. God forpleining var sikret, uansett. Det var gutta glade for.

Fem mann og en røyskatt

Lina kjenner til hva snøstormen kan utrette med hus og mennesker bedre enn de fleste. Og hun føler ærbødighet overfor naturen. Det kreves om man skal overleve når fjellet står i et eneste kok. Dumheter straffer seg.

Kanskje det var dette den tenkte på, røyskatten som en hel vinter oppholdt seg så nær brøytestasjonen den kunne. Og helst i nærheten av kjøkkenvinduet. Kokke-laget på Strynefjellet var det eneste i Statens vegvesen med en røyskatt på serveringslista, i tillegg til fem brøytekarer. Røyskatten må ha likt trakteringen den også, for den kom tilbake vinter-sesongene etterpå.

Av og til var det ikke noe annet å gjøre enn å holde seg inne. Stormen kunne rive og slite i bygningene, og på sørsida ble fonnene fort så høye at vinduene ble tettet fullstendig igjen. TV-masten kunne bukke under, slik at det også ble snøvær inne — på skjermen. Og veggen var og ble stengt.

Savnet ikke kvinner

Om noen ble skremt av å snø inne? Nei, ingen hadde følelsen av det. Snøfresen sto klar om det ble noe på ferde, slik at de kunne ta seg fram til bygda.

— Jeg syntes ikke jeg kunne ha bedre arbeidsplass enn stasjonen mer enn tusen meter over havet. Karene var takknemlige for det som ble gjort, og jeg savnet ikke andre kvinner å prate med. Tok meg aldri nær av mannfolkpraten. Det var aldri verre enn at jeg tok igjen med samme mynt.

— Hvordan fant du på å bli kokke inne på snaufjellet?

— Sant og si var jeg redd for å ta jobben til å begynne med. Syntes liksom ikke det var passende for ei gift kvinne. Senere fant jeg ut at dette var en vrangforestilling. Folk og prat skal en ikke høre på, sier Lina.



I lang tid hadde Breidalen brøytestasjon også en røyskatt i kosten. (Foto: Knut Enstad/Sunnmørsposten).

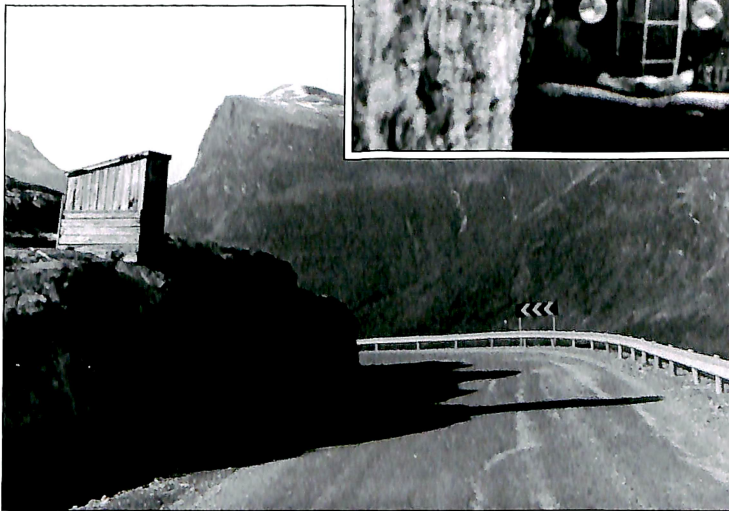


▲ Fra Uraslyngene ved Geiranger, dengang hest og kjerre rådet grunnen. (Foto: Kirkhorn, Molde).



▲ Ville dagens bilister godtatt slike forhold? Bildet er tatt i Grotli-traktene.

▼ Moldhusene står fortsatt langs Geirangervegen som minnesmerker fra en svunnen tid. (Foto: Kjell Hegdalstrand).



▼ Djupvassbrakka ble til Djupvasshytta Hotel i 1892. Men vegarbeidere hadde fortsatt gratis losji her i 15 år til. (Foto: Normann).



○ Kulturutveksling

Vegarbeiderne på Geirangervegen kom fra ulike deler av landet, ja fra Sverige med. De kom gjerne fra andre større veg- eller jernbaneanlegg. De ble innkvartert på gardene i bygda, helt til man i 1883 var kommet så langt opp i høyden at egne anleggsbrakker måtte bygges. Noen hadde familien med. Bondkoner og sluskekoner utvekslet matoppskrifter. I Geiranger var det vanlig med mye melkemat (dravle), noe endel av rallarane fikk magetrøbbel av. Bygdafolket lærte seg bedre renhold og husstell, golvvask ble mer vanlig. Bygdafolket og presten forsynte arbeiderne med vinterklær. Det er ikke meldt om større motsetninger mellom vegarbeiderne og de fastboende. Første arbeider kom til bygds 25. november 1881. Det var Knud J. Moen fra Sel. Han hadde med familie, og ble formann på første akkorden.

○ «PETER»

Den første snøfreseren kom til Geirangerfjellet i 1947, en tysk «Peter» alpe-freser. Den var «kriigsbytte». Før det var man avhengig av håndmåking og «mylding»: skarp sol på svart, tørr mold smelta snøen. Opptil 100 mann kunne drive med dette i hele 12 uker. 4–7 meter snø må fjernes hver vår. Myldingsteknikken brukes fortsatt i Nepal.

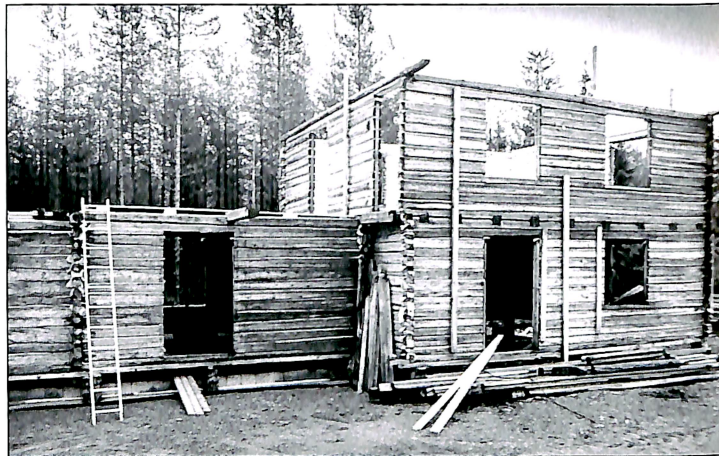
○ Arbeidsplikt

Folk i Geiranger hadde arbeidsplikt på Kløvvegen til Lom (midtfjells) siden 1400-tallet. Dokumentene om dette er de første skriftlige kilder om bosetting i bygda.

Den nye kjørevegen fra dampskipskaia til Kvandalssæter, 9 km, ble rodelagt som bygdeveg til vedlikehold av bøndene. Fra 1900 ble vegen klassifisert som nasjonal bygdeveg. Fra 1962 har den navnet Riksveg 58. Vedlikehold ovenfor Kvandalssæter, på høg-fjellet, har i moderne tid vært Statens ansvar (så lenge det har vært kjøreveg). Det er 13 km fra Kvandalssæter til fylkesgrensa.



Som museumsleder er Geir Paulsrud Norsk vegmuseums ansikt utad. (Foto: Geir Hasle).



Det første anlegget som ble satt opp på Vegmuseet var Engerodden skysstasjon fra Ådalen i Buskerud. (Foto: Geir Hasle).

Norsk vegmuseum skal åpnes nord for Lillehammer i 1992. Etter en lang og smertelig start begynner vegmuseet å ta form. Det er nå laget en plan som tar sikte på å ha ferdig museumsbygningen og deler av friluftsmuseet ved Hunderfossen i første halvdel av 1992. Med andre ord skulle det ligge godt til rette for å få markedsført Vegvesenet under OL i 1994 på en positiv måte i tillegg til det nye vegsambandet til og i byen som da selvfølgelig fungerer knirkefritt.

NORSK VEGMUSEUM — *En realitet i 1992*

Av Geir Paulsrud

Bilen parkeres på en velordnet parkeringsplass. Du går så trygt og rolig til sentrum i museet som er forplassen ved Lysaker gjestgiveri og administrasjons- og utstillingsbygningen. Her skulle det være muligheter for å få seg noe å spise og ikke minst skulle det være noe interessant og nytt å lære både om veger og samferdsel, dersom du da ikke bare tar det med ro og nyter utsikten utover Gudbrandsdalen. Er du først i det mediterende hjørnet kan du også gå en stille tur mellom hus og anlegg i friluftsmuseet. Men selvfølgelig skal du ha med deg alt når du besøker ditt eget museum.

I utstillingene begynner du å tenke litt tilbake, den veggveien er det da sannelig ikke lenge siden du så i bruk. Ja, ja!! tida går,

det er tross alt en stund siden folkvognbussen med delt frontrute og lite lasteplan var lagbil for vedlikeholdet nå. Men sannelig min hatt har Vegvesenet vært igjennom litt av en utvikling.

Bussen triller iverge bortetter den fine grusvegen, forbi Engerodden skysstasjon fra 1866, og ned til Høydalsmo vegstasjon fra 1930-årene. Her er det demonstrasjon av den gamle manuelle dreibenken, som ikke står noe tilbake for dagens utstyr, bortsett fra at den krever en fingernem kar. Det som imponerer mest i verkstedet er removerføringene fra akslingen i taket. I garasjen ved siden av gjenkjenner du en Dodge 1939, påmontert en grusspreder du aldri har sett maken til.

Så kjører vi forbi et par halvferdi-

ge vegstubber, den ene under arbeid med håndredskap. I den andre står det en kabelgravemaskin, ja den var jo moderne på 1950-tallet. Så gammeldags det ser ut i dag, likevel, for et framskritt det var dengangen.

Etter hvert kommer bussen opp til Gosen vegvokterbolig, den var bygd i fjellet i Lierne i Nord-Trøndelag i 1890 som anleggsbrakke og ble siden bolig for vegvokteren. Uthuset er ca. 30 år yngre og kommer fra en vegvokterplass nærmere svenksgrensa langs samme vegen.

Bussen svinger ned igjen og stopper ved brøytegarasjen der Petterfresen står, — en etterlevning etter tyskerne. Den har hatt vintertjeneste i Vegvesenet langt opp i vår tid. Her er også brakka fra Krossbu, et minne etter at ar-

beidsløs ungdom, «fylkjingi», bygde vegen over Sognefjellet i 1930-åra.

Sjåføren i bussen tuter og turen er snart slutt. Jo, hit skulle en jammen ta seg en tur til og ha god tid. Han som demonstrerte dreibenken hadde mye artig å fortelle, det skulle dessuten vært interessant og sett smia i bruk.

Litt i denne stilen kan vi tenke oss museet brukt. Aktivitetene kan utvides etter behov og interesse. Vi håper også å ha aktiviteter igang med bygging av steinhvelvbruer etc. samt arrangement av forskjellige slag. Det som er viktig nå er at museet er i gang med utbygginga og det som er skildret her er omtrent rammene for det som kan forventes til åpningen i 1992. ■



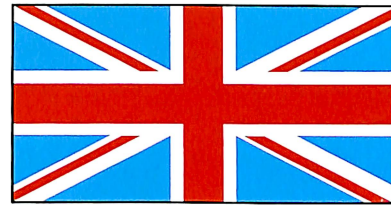
BEKANNTE STRASSE JUBILIERT

Die Reichsstrasse 58/15 Geiranger — Grotli feiert diesen Sommer ihr 100-jähriges Bestehen. Zu derselben Zeit feiert die staatliche Strassenverwaltung Norwegens ihr 125. Jubiläum. Teile der Feier werden an der sog. Geirangerstrasse stattfinden. Es ist auch 120 Jahre her, dass das erste ausländische Touristenschiff den naturschönen Geirangerfjord besuchte. Kaiser Wilhelm II kam im Jahre 1890 zum ersten mal hierher. Augenscheinlich hat er die Gegend so interessant gefunden, dass er später mehrmals wiederkam. Die erste privatfinanzierte Touristenstrasse zum Aussichtspunkt «Dalsnibba» wurde 1939 geöffnet. Diese Wegestrecke war damals die höchstbeliegende in Nord-Europa. Die Jubiläumsfeier findet am 14. August statt. Verschiedene Ausstellungen und Arrangements können den ganzen Sommer besichtigt werden.

Acht Jahre den ganzen Sommer hindurch haben 300 Männer an der Geirangerstrasse gearbeitet. Diese technologische Tat wurde 1900 auf der Weltausstellung in Paris mit Goldmedaille belohnt. 1889 hatte die Strasse 5354 Randsteine, 9 Brücken, 29 Haarnadelkurven und eine Maximalsteigung von 8%. Zu Anfang des Jahrhunderts hat man in Geiranger Wagenfabrik Autokarosserien auf Opel-Chassis gebaut.

Vor 1947 wurde die Schneeräumung manuell mit Schaufeln ausgeführt. Um die Schneeschmelze zu fördern, wurde der Schnee mit schwarzer, getrockneter Erde gestreut.

*Staatliche Strassenverwaltung
Møre und Romsdal & Oppland*



THE GEIRANGER ROAD

The national road 58/15 Geiranger — Grotli is celebrating its 100th anniversary this summer. The great birthday celebration is on August 14th. The Norwegian Public Roads Administration is also celebrating its 125 years as a civil institution and tourists are welcome to participate in several arrangements. 120 years ago, in 1869, the very first tourists came to Geiranger by boat — they were in fact English. The German emperor Wilhelm II visited Geiranger 8 times.

The road to the mountain peak «Dalsnibba» is 50 years old. It opened in 1939, as Europe's highest road at the time.

It took 300 men 8 years to build the Geiranger road, which received a Gold Medal at the World Exhibition in Paris 1900, as an award for high technology. It has twenty-nine 180 degrees hairpin curves, with a max. gradient of 8%. The mountain road is open from May to September, and until 1947 manual workers had to clear the snow with spades. By the way, did you know that Geiranger Vehicle Factory, from the year 1913, built special Norwegian cars adjusted to mountain roads, on Opel chassis? If you are interested in more information, please visit our exhibitions.

*Public Roads Administration
Møre and Romsdal & Oppland*



*Foto:
Lausund
& Dybvik A/S*




**STATENS
VEGVESEN**
125 ÅR
- for bedre transport