

Helgelandsbukken er et overmåte vakkert fjell, en kam med en rekke tagger i stadig stigning. Oftest er den dekket av fåke, men når denne letter og man ser dem dukke frem den ene tinde mere himmelstrebende enn den annen, inntil det synes umulig at noe kan komme høiere, da virker den mektig imponerende. Helt ute fra leden sees den rake høit op over omgivelsene og med Svartisens kuppel på begge sider. Sett her fra gården står dens spisse tagger og stupbratte sider i herlig kontrast til Fondalengenes myke linjer med huset selv inne i en lund av rogn, bjerk og hegg og med den lubne bjerke et stykke bakom.

Nei, Fondal kan ikke beskrives, stedet må oppleves. De turister som «gjør» Nordland og Troms og Nordkapp på et par uker med turistbåt eller ruteskib, de får inntrykkene alt for tett på hverandre, de blir overmette, kan ikke fordøie det alt sammen. Hvor meget mere vilde de ikke ha av sin Nordlandsferie, om de la sig fore på et enkelt sted av vårt eventyrland her nordenfor polarcirkelen. Gjerne spanderte hele sin sommer der. Og da burde et sted som Fondal komme i første rekke. Her er et eldorado for naturelskere, for botanikere, zoologer, geologer, alpenister, bre-vandrere, fotografer, malere og ikke minst for eieren av slitte nerver. Intet av det moderne livs djevleskap vil forstyrre ham her.

Vidunderlige Fondal!

## BILFOLK OG FOTFOLK PÅ SAMME FRONT I KAMPEN FOR EN VEI

TYDAL—AURSUNDVEIEN BØR OG MÅ BYGGES!

AV SVERRE J. HERSTAD

*Det lunter en vei så trutt avsted,  
opunder de gamle gårde,  
Den kaver sig bakke op og ned  
og legger sig sindig fore.  
En mosegrodd kar som regner i mil  
og prater om gamle skifter,  
og hilser Guds fred og tar sig en hvil,  
hvor gresset for vinden vifter.*

(Th. Caspari).

Ja, slik kan ens romantiske jeg nynne om gamleveien og den gang da jeg var pike, da var det piker til. Men tidene skifter og menneskene med dem, og så får en forsøke så langt evnen reker å følge med tiden og imøtekomme de krav som den stiller. Det er *hyggelig* med en mosegrodd kar som «kaver sig bakke op og ned og legger sig sindig fore», men det er ikke *rasjonelt* i forhold til det nye kommunikasjonsmiddel som mere enn noe annet har kappet av avstandene og revolusjonert livsforholdene her i landet: *bilen*.

Bilismen og dens betydning for vårt land er emne for en lang avhandling som har utallige sider — økonomisk, kulturelt og nasjonalt. Men til grunn for denne lille artikkel ligger en sterk tro spesielt på turist- og reiselivets utviklingsmuligheter her hjemme takket være bilismen — vel å merke hvis vi forstår vår besøkelsestid og tilrettelegger forholdene slik at turisttrafikken på gummihjul får den anledning til ekspansjon som den fortjener — som vi alle vil tjene på — også de organisasjoner som arbeider for fotturistenes interesser! Det er bare fire eksportnæringer som går foran turisttrafikken når det gjelder å bringe inntekter til landet, men de 30 millioner turisttrafikken nu inn-



Midtsommerdag i Østbygrenda, Tydalen. Nysne(1) på Øifjellet i bakgrunnen — det historisk berømte fjell hvor Armfeldts karolinger led det avgjørende nederlag overfor den norske vinter.

bringer år om annet kunde lett iallfall økes med 50 procent hvis de rette instanser her i landet tok sig sammen til en vel gjen- nemtenkt 5-årsplan for utvikling av turisttrafikken. Og da må Norge som *bilturistenes eldorado* holdes sterkt fremme i reklamen.

Vi har i Norge veier som kan bringe enhver bilist i ekstase, ikke minst den utenlandske. Men det er også enda mange projekter som venter på sin løsning. Jeg vil i denne artikkel peke på en sak som for trønderske reiselivsinteresser er av den aller største betydning og dermed også for landets turisttrafikk som helhet. Jeg tenker på den planlagte veiforbindelse fra Stugudal i Tydal over fjellet og gjennom Ridalen til Aursunden. Det som gjenstår her for i det hele tatt å få veiforbindelse er 15 km. fra Stugudal til Storelvvollen. Herfra er det 15 kilometer smal vei — bygget og vedlikeholdt av setereierne — frem til fjellgårdene



Billede fra den idylliske vei langs Aursunden med de snekronede grensefjellene i bakgrunnen.

Myrmoen ved Aursunden, en vei som bør utbedres når man får istand gjennomgangsveien over fjellet. Det er ytterst lett terreng å bygge i fra Stugudal over fjellet, så lett og fint at *det er biler som har kjørt der uten noen som helst vei!* «Det er bare å strø på noen sandkorn, så har man brukbar forbindelse,» som en bilist sa til undertegnede. Dette er selvsagt en formidabel overdrivelse, men en overdrivelse som karakteriserer forholdet ganske utmerket.

Kommer denne veien i stand — og den bør komme *snarest* — vil den bli en turist- og bilattraksjon av rang og åpne muligheten for en rundtur Trondheim—Selbu—Tydal—Aursunden—Røros—Gauldal—Trondheim (ca. 320 km.) som vil komme til å hevde sig som noe av det flotteste og fremforalt mest avvekslende vi kan by bilturister her i landet. Ved denne rundturen vil den fremmede få en storslagen variert norsk «naturfilm» som skal søke sin like.

Men denne veien vil også åpne nye strøk for fotturistene, eller

i et hvert fall lette adgangen til noen av de herligste trakter vi har i vårt land. Man er jo her for eksempel ved inngangsporten til Sylene, og nye, mindre kjente strøk vil en glad fotgjenger-skare meget lettere enn før kunne legge under sålene når denne veien kommer i stand.

La oss starte op bilen en solblank julimorgen i Trondheim og på papiret ta denne runden i raske etapper.

Først triller vi gjennom de brede, frodige bygder langs den blå glitrende Trondhjemsfjorden, så gjennom Mostadmarken eller Leksdalen over til den smilende idyll som heter Selbu og Selbusjøen. Og så tar man fatt på Tydalen, hvor veien snart slynger sig langs og kloss ved elven, snart heiser sig høit op i åsene mens elven går stryk i stryk et par hundre meter nedeunder. Og for dem som har interesse for annet enn naturen, så vil både den egenartede befolkning og den karakteristiske bebyggelsen i Tydalsgrendene kalle på oppmerksomheten.

Fra Stugusjøen øverst i dalen tar vi fatt på den nye vei over høifjellet til Ridalen. Fra toppen av Langsvola ser vi Ridalen bre sig ut for oss med sine lysegrønne bjørkelier og knallblå vann. For dette er de tusen sjøers land! På mange måter et lukket land, men et paradisi for friluftsfolk som først finner frem til det. Og hvad kan ikke dette strøk opta av trafikk før man kommer til å genere hverandre på noen måte. Vi kjører videre gjennom Ridalen, en stille verden for sig, runder Langviksåsen og gjennom idylliske skoglier og forbi tjern og småvann kommer vi frem til den mektige Aursunden. I syd ser vi Rørosfjellene, Vigelfjellene og de andre snekronede grensefjellene. Styrket av kraftig fjellkost på Myrmoen, fortsetter vi østenom Aursunden gjennom Brekken og kommer frem til Norges eiendommeligste bysamfund, Røros bergstad, som naturen har begavet med omgivelser som er det rene vidunderland for alle slags turister både sommer og vinter. Her er flyer og fjell og elver og sjøer hvor ørreten vaker. Og terrenget og veiforholdene er slik at det byr de ypperligste betingelser for å kombinere bilturer med fiske- og fotturer. Når vi så har gjort små opdagelsesferder på Røros

og i Rørosområdet, drar vi ned Gauldalen som byr på mange praktfulle og avvekslende partier.

Når denne runden er gjort, så vil enhver bekrefte at «*dette er Norge*», et snitt gjennom norsk natur som man skal lete forgjeves etter maken til.

Overalt er det levende interesse for denne veien, på Røros, i Selbu og Tydal og ikke minst i Trondheim, hvor man godt kan si at alle bilister bent frem *lengter* frem til den tid da den korte veiforbindelsen over fjellet til Aursunden blir virkeliggjort. Spørsmålet er særlig aktuelt nu fordi Selbu allerede har begynt ombyggingen av veien til Tydal, og både Selbu og Tydal herreder har for en tid siden søkt om statsbevilgning til fortsatt ombygging av de minst tilfredsstillende strekninger på denne veien. Det er all grunn til å tro at det blir bevilget midler til arbeidet, og det skulde være nok en grunn til raskt initiativ når det gjelder forbindelsesveien over fjellet til Gauldal.

Og denne saken *kan* løses hvis alle interesserte krefter løfter i flokk. Flere steder er slike fjelloverganger kommet i stand ved privat tiltak og muliggjort ved rimelige bompenger. Selv om systemet bompenger ikke er særlig populært blandt bilistene, var det allikevel ikke verd å forsøke å løse saken på den basis? For løses *må* den. Den turistattraksjon veien vil bli gjør den ikke bare til en felles trøndersk sak, men en sak av betydning for norsk reiseliv som helhet.

I kampen for dette veiprojekt bør fotfolket og bilfolket stå på samme front, og alle organisasjoner som arbeider for reiselivets fremme må være med og støtte under. Det har vært en stor glede å se hvilken interesse Norges Automobil-Forbund har vist denne sak. Det skulde også være en nærliggende oppgave for Trondhjems Turistforening, som har så store interesser i det strøk som sogner til veien, å være med i arbeidet for veien som forbinder Tydalen med Gauldalsfjøret.