

nye eieren stedet åpent i 1932 både i påsken og om sommeren og fikk som takk for det et bidrag fra TT. Det samme skjedde i 1933, men påskebesøket var da så lite at Brynildsvold ikke fant det lønnsomt å fortsette med å holde stedet åpent i påsken.

Under krigen var det ikke enkelt å drive turisthytte i områdene som lå i nærheten av grensen mot Sverige, men Brynildsvold holdt det gående på et vis ut sommeren 1943. I 1944 måtte imidlertid også Storelvevold stenge - på grunn av grenserestriksjonene var det ikke lønnsomt å holde åpent. Etter krigen åpnet ikke dørene igjen før sommeren 1950 etter reparasjon og nytt eierskifte, men under den nye eieren, Per J. Brynildsvold, varte driften nå bare i tre år. Besøket ble for lite og fra 1954 forsvant Storelvevold ut av historien som TT-kvarter.

Ny hytte og ny forbindelse?

Helt uten kvarter i Ridalen var TT av den grunn likevel ikke. Noen år tidligere, i 1950, hadde foreningen inngått en avtale med Peder Ridal fra Brekken om et kvarter på hans seter Råvollen ved nordenden av Rien. Her var det ikke mat å få, men med ti senger bare knappe fem kilometer fra Storelvevold kunne Råvollen være et alternativt sted å ty til dersom det var fullt på Storelvevold. Avtalen med Råvollen varte til 1957 da den ble oppsagt, og TT har etter den tid ikke hatt noe kvarter i områdene sør for Stugudal.

Etter den tid har Den Norske Turistforening bygget selvbetjeningshytta Marenvollen øst for Røros. Fra denne hytta er det merket rute sørover til Femundsmarka, og TT har hatt planer om å få til en forbindelse mellom sitt rutenett i Sylene og DNTs i Røros-traktene og Femundsmarka. I denne forbindelse ble det i midten av 1980-årene undersøkt om det var muligheter for å få istand et nytt kvarter på Råvollen, men initiativet ga ikke noe resultat. Da Storelvevolden på begynnelsen 2000-tallet var til salgs vurderte TT å kjøpe stedet for dekke behovet for et kvarter i dette området. Dessverre ligger Storelvevolden like ved helårsveien mellom Stugudal og Brekken og dette gjør det umulig å drive et selvbetjent kvarter her. TT valgte derfor å avstå, men den nye eieren er interessert i å ta imot turister. Spørsmålet om å få til en selvbetjent hytte eller et kvarter for å knytte en mer varig forbindelse mellom Femundsmarka/Røros og Sylene er imidlertid stadig like uløst, men må avklares dersom en fotrute skal kunne opprettes mellom de to områdene.

Evavollen og Jamtvollen

De som på slutten av 1800-tallet tenkte seg til Nedalen, kunne som nevnt ta toget til Reitan og derfra begi seg i vei østover via Jensåsvollen eller Kjøli. Ønsket man en alternativ rute kunne man følge med toget videre til Glåmos og så ta landeveien fatt langs nordsiden av Aursunden frem til skysstasjonen Evavollen, ca. 15 fra Glåmos. Orket man å gå omlag 4,5 kilometer til, kom man frem til Brynildsvolden, gården som eide Storelvevold seter i Ridalen. Fra Brynildsvolden kunne man for fire-fem kroner som regel få hestskyss eller kløvhest de 15 kilometerene nordover til Storelvevold.

I 1953 inngikk TT avtale med eieren av Evavollen, John Sakrisvoll, om et kvarter med seks senger på gården. Dette førte til at det ble vardet opp en rute sørover fra Kjøli til Aursunden over den vel 1000 meter høye Klinkenhammeren, og en sti fra Storelvevold sørvestover inn til denne stien. Dermed var nye trakter gjort tilgjengelige for foreningens medlemmer og andre fjellturister med rødmerkede stier.

Evavollen ble imidlertid ikke kvarter lenger enn til 1961, da eieren "på grunn av inntrufne omstendigheter", som det står i årsberetningen, ikke lenger kunne fortsette avtalen med TT. Nytt kvarter med åtte senger ble imidlertid funnet hos Ragnhild Sødahl på Jamtvollen ca tre kilometer lenger øst, og den vardede ruten fra Kjøli ble da lagt om dit. Heller ikke Jamtvollen ble imidlertid kvarter for TT i mer enn vel ti år. Avtalen opphørte i begynnelsen av 1970-årene, men nøyaktig når fremgår ikke av årsberetningene. Årsaken var sannsynligvis lite besøk, men når sant skal

TT inngikk avtale med Evavollen i 1953. Foto: Gunnar Raabe



sies gjorde TT ikke akkurat store anstrengelser for å øke det. Svært liten oppmerksomhet har gjennom årene i for eksempel årboka vært rettet mot de sørvestligste delene av Sylene-området, og det er i grunnen urettferdig mot en flott del av den sør-trønderske fjellheimen.

Gilså hytte, Kluksdal, Stordalen og Sunndal

I motsatt ende av Sylene, i nord, fikk TT tidlig kontakt med madam Iversen på Gilså hytte (Lillefjeld gruve) i Meråker. Stedet ligger i østhellingen av det 928 meter høye Gruvefjellet vest for den øverste delen av Stordalen, som ble befolket i siste halvdel av 1700-tallet etter at de rike malmforekomstene i Lillefjell ble oppdaget.

På 1600-tallet ble det satt i drift flere større kobberverk i Trøndelag, Røros f.eks. i 1644 og på Løkken ti år senere. Etterspørselen etter kobber var stor, for flere av de store gruvene i Europa var blitt ødelagt under 30-årskrigen, som sluttet i 1648. Når malmforekomstene i Selbu ble kjent er ikke helt klarlagt, men omkring 1715 kom i hvert fall Gammelgruva eller Høyås gruve i virksomhet inne i Roltdalen. Hvor malmen ble smeltet til å begynne med er også usikkert - noen har spekulert på om det kan ha vært ved smeltehytta ved Hyttfossen i Klæbu - for Selbo Kobberverks smeltehytte ved Mølnåa kom ikke i drift før i 1717, men dette er en del av historien som vi her skal la ligge.

Malmen til Selbo hytte kom til å begynne med fra Gammelgruva og en del andre gruver i Selbu og til dels Tydal. Men driften gikk med under-skudd og det var funnet av nye og rike malmleier i Meråker omkring 1740 som ble Selbo Kobberverks økonomiske redning. Kongens gruve ved Kleppen, Dronningens gruve i Gilsåfjellet og noen andre mindre gruver kom i drift i 1740-årene. I 1751 ble så de rike malmforekomstene i Lillefjellet oppdaget og ikke lenge etter ble prøvedrift satt i gang. Full drift i Lillefjellet kom i gang omkring 1760.

Hvilested på Stormoen

Malmen ble til å begynne med fraktet den nesten fem mil lange veien ned til Selbo hytte, sommer som vinter og i all slags vær. Lasten ble kløvet sommers dag og kjørt med slede vinterstid, og transporten var utvilsomt et slit, for både mann og hest, som kunne ha vært en roman av Johan Falkberget verdig. Avstanden fra gruve til smeltehytte var selvsagt alt for langt til at turen kunne gjøres unna på bare en dag, ikke minst vinterstid. Selbo Kobberverk søkte derfor kongen om tillatelse til å anlegge "en Colonie", eller et hvilested, på Stormoen for malmkjørerene og fikk også tillatelse til å bebygge stedet til bruk for bergfolk. En del av verkets arbeidere slo seg også ned der slik at det i en periode på nesten 40 år ble fast bosetting på Stormoen. Den siste beboeren, som skal ha hett Jokum og arbeidet ved Lillefjell gruve, omkom i fjellet på vei hjem under et for-



Gilså hytte som TT hadde som kvarter frem til 1912. Foto: Ludvig Sivertsen

rykende uvær julekvelden 1799. Da dette ble kjent, ble familien hentet ned til Selbu og barna bortsatt til forpleining der. Hendelsen satte for øvrig språklig spor etter seg i bygda, ved at uvær vinterstid lenge ble omtalt som "et riktig Jokums-vær".

Da denne ulykken hendte var det imidlertid forlenget slutt på den lange og strabasiose malmkjøringen ned gjennom fjellet. Den tok slutt da det noen år etter at Lillefjell gruve kom i drift ble bygget en smeltehytte på stedet - Gilså hytte - med små fosser i nærheten av hytta som drivkraft for blåsebelgene.

Hytteskriveren flyttet nå til Stordalen, og her slo også mange av dem som arbeidet i gruvene seg ned. Andre hadde altså i mange år hjemlassen sin på Stormoen, og noen bodde i Tydal.

Det ble arbeidet ved gruva fem dager i uken året rundt, men med et opphold i slåttonna. Det var lange arbeidsdager og ikke til å tenke på å dra hjem i løpet av uka, selv ikke for dem som bodde i Stordalen. Gruvearbeiderne bodde i et stort losjehus som ble bygget av stein, mens kjørerne bodde i hus som var reist for folk og hester i nærheten av smeltehytta. Bare i helgene var arbeiderne hjemme en tur hos familien, bl.a. for å hente proviant for neste uke, for den måtte de holde seg selv.

Lillefjell gruver ble, men noen avbrytelser, drevet over en periode på omlag 125 år, frem til 1894. Driften ble da nedlagt, men tatt opp igjen i 1914 og en taugbane for malmen ble da bygget ned til Meråker. Denne gang varte driften bare i seks år - i 1920 ble det slutt for godt.