

En historisk biltur i fjellet

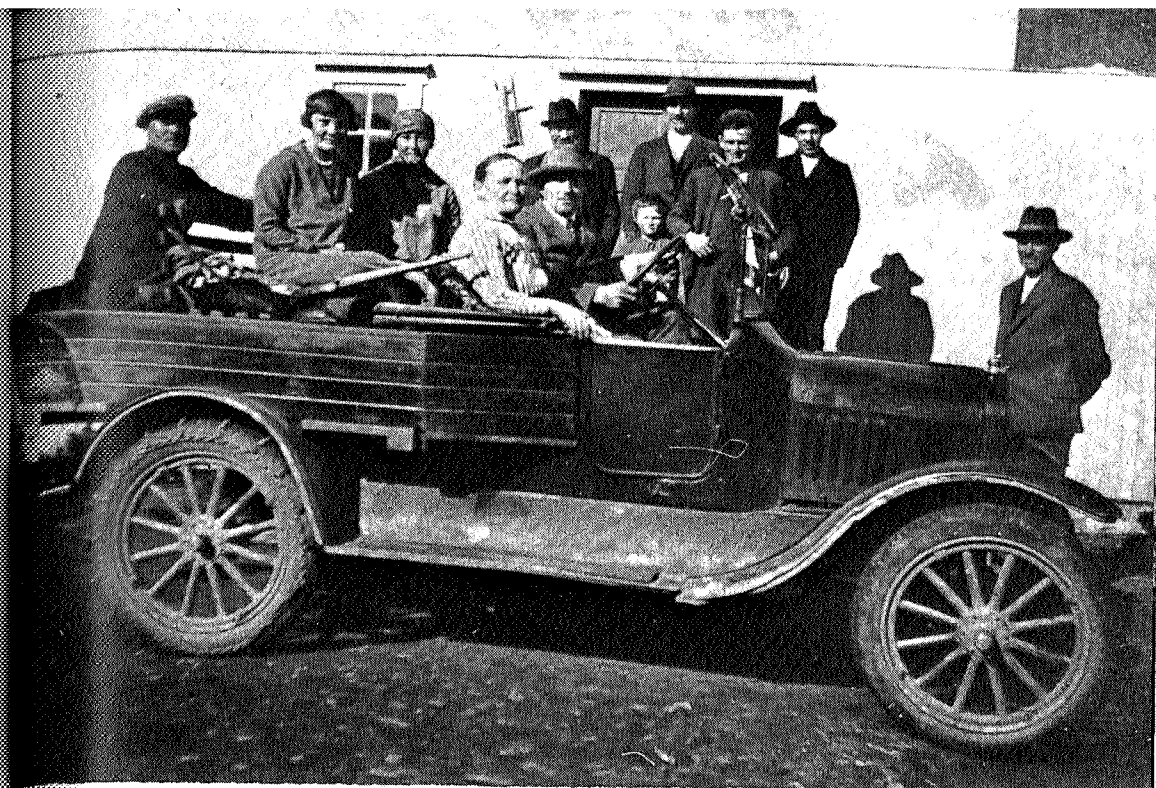
BJARNE VESTMO

Mens hele verden spurte om skjebnen til vår store oppdagelsesreisende Roald Amundsen, foregikk det i juli 1928 en ekspedisjon i Tydalsfjellene som vakte adskillig mindre oppsikt. Amundsens Latham-fly ble aldri funnet, men den mer beskjedne pionérferden i Tydal endte med stor suksess. Avisen «Stjørdalingen» karakteriserte ferden som «En biltur av de sjeldne», og den ble i mange år kommentert i Neadalsføret.

Den omtalte bilturen gikk fra Aursunden over fjellet til Stugudal i Tydal. Her kom det vei først i 1950-årene. Ekspedisjonens bil, en T-Ford med registreringsnummer V-701, klatret imidlertid uførtroent over det veiløse fjellet, forserte myrer og stanget seg vei gjennom bjørkeskogen, ende frem til Stugudal. Her ble de fire i bilen — klokker Peder Morset fra Selbu, lærer Johan Haarstad fra Selbu, Ambrosius Rinnan fra Trondheim, og sjåfør Peder Klegseth fra Lånke — feiret som de sportsmenn de var. I Ås i Tydal ble de prompte innbudt som gjester i et storbryllup.

Nå er 50-årsjubileet for denne pionérferden feiret. Vi har gjort turen om igjen. V-701 er en saga blott, og alle de fire som var med den gang i 1928, er døde. Men vi lånte istedet Gaden & Larsens T-Ford U-1921, og dro avgårde sammen med Johan Klegseth, sønn til Peder K., og Oddmund Morset, sønnesønn til Peder M.

V-701 ble trolig laget i 1917 eller 1918, mens U-1921 ble laget i 1921, slik nummeret forteller. Eldre folk og bilinteresserte kjenner T-Forden godt. Mange kalte den «Pedal-Ford» fordi gearingen ble besørget med en pedal. Det var en riktig sliter av en bil som ble satt til alskens arbeidsoppdrag, og turen i Tydalsfjellene var kanskje ikke den verste turen en T-Ford var ute for. Likevel synes det i dag utrolig



*Ferden over fjellet med T-Forden i 1928 vakte oppsikt over alt hvor den kom.
(Bildet utlånt av Johan Klegseth)*

at det gikk an å kjøre med bil over det veiløse fjellet. Vi valgte iallfall å holde oss til den veien som omsider ble bygd, mer enn 20 år etter at V-701 i noenlunde samme trasé slet seg frem.

La oss fortelle litt mer om turen i 1928 enn det som fremgår av klippet fra «Stjørdalingen». Den kom i gang etter at en eller annen hadde forsøkt å kjøre over fjellet med motorsykkel med sidevogn. Dette forsøket mislyktes. — Men T-Forden min greier det! påsto gårdbruker Peder Klegseth fra Lånke. Dette var det ikke alle som trodde noe særlig på, og dermed endte det hele med et veddemål der gård og grunn mer eller mindre på spøk ble satt på spill.

MED HAGEBENK PÅ LASTEPLANET

En fin sommerdag i 1928 la så ekspedisjonen ut fra Lånke. Klegseth satt bak rattet i sin Ford, som var ombygd til toseters lastebil. En hagebenk på lasteplanet ga sitteplasser for alle. Det eneste ekstrautstyret forøvrig var kjettinger til bakhjulene, spader, tau og fire planker.

Å kjøre til Trondheim og videre til Støren og opp Gauldalen var i seg selv en bra tur den gangen da veien naturligvis var av en helt annen dårlig kvalitet enn dagens asfaltflater, samtidig som den åpne T-Forden ikke kunne by på mer komfort enn høyst nødvendig og dessuten arbeidet hardt når den raste fremover med 60 km/t. Likevel var turen helt til veinettets aller siste tarm-spiss på Storelvvollen rene koseturen sammenlignet med de 15 veiløse kilometrene som ventet dem.

Viktig var det å velge det aller letteste terrenget over fjellet. Morset hadde derfor avtalt med sine svogre Lars og Ingebrigt Stugudal at de skulle være veivisere. Stugudal-brødrene lever fortsatt i beste velgående på hver sin side av Stugusjøen. Begge var passasjerer i vår T-Ford og gjenoppfrisket minnene fra 1928.

HUMØRFYLT FERD

— Vi hadde avtalt å møtes på fjellet, men vi så ikke noe til bil eller passasjerer. Derfor fant vi oss en høyløe som vi overnattet i. Her lå vi og diskuterte utover kvelden om det hadde hendt noe slik at det ikke ble noe av turen. Men i fem-seks-tiden utpå morgenkvisten hørte vi en bil komme tøffende. Skal hilse og si at både bilen og ikke minst karene var i fin form! Etter en rast la vi avgårde fra Storelvvollen. Vi var godt kjent i fjellet etter mange år som gjeterer, og visste hvor det var størst sjanser for at det gikk an å kjøre med bil. Fort gikk det ikke, men likevel var det ikke så mange problemer. Vi holdt oss mye til utkanten av myrene. Ble det for svakt underlag slik at hjulene sank ned, brukte vi de fire plankestubbene. To planker under bilen, to foran, frem noen få meter med bilen, legge frem de to bakerste plankene, frem med bilen noen få meter osv. På denne måten kom vi oss frem over de vanskeligste myrpartiene. Bare en gang sank bakhjulene ned. Da var det frem med spadene og etterpå bruke tau for å hjelpe frem bilen. Du verden som vi slet, men det hele ble tatt med en sann overflod av godt humør. Det hendte at karene la seg ende ned i gresset og lo. Vanskeligste strekning var ned en bjørkeli

Dette var den gang — Fire planker berget T-Forden over myrer og — som her — over bekkefar. På bildet står (f.v.) Lisa og Paula Paulsen, Esten Unsgård, samt veiviserne Ingebrigt og Lars Stugudal. Bak rattet sitter Peder Klegseth, mens vi ikke har greid å identifisere mannen til høyre.

(Bildet utlånt av Johan Klegseth)





En likedan bil var her 50 før oss, men da «vår» T-Ford kom til Fjellheim, var det ingen på gården, og vår ferd vakte atskillig mindre oppstandelse enn ferdene i 1928. (Bjarne Vestmo)

der vi måtte arbeide hardt med øks for å hugge vei for bilen. Men det gikk det og, og ved 17-tiden utpå ettermiddagen var vi nede ved Stugusjøen.

BEGEISTRET SAME

Et stykke inne på fjellet kom T-Forden og de seks karene frem til fjellgården Fjellheim. Her hadde det selvfølgelig aldri tidligere vært motorisert kjøretøy, og folket på gården gjorde store øyne da de så bilen komme på tunet. Sameekteparet Anders og Sara Paulsen — i dagligtale «Pålsa» — tok vel imot sine uventede gjester som bevilget seg en pause før de dro avgårde igjen. Anders Pålsa ble så begeistret over ekspedisjonen at han på et øyeblikks innfall ga seg med ned til Stugusjøen i bare skjorteermene og uten hatt. Hans humør var så visst ikke dårligere da de kom frem.

I Stugudal hilste norske flagg Klegseth & co. velkommen. Det hadde allerede ryktes at de hadde kjørt over fjellet. Langs veien ned



«Minne-ekspedisjonen» er nådd velberget frem til Ås. På stiggrettet sitter Johan Klegseth, sønn til Peder K., og Oddmund Morsët, sønnesønn til Peder M. Ved siden av bilen står veiviserne fra 1928, Ingebrigt (nå avdød) og Lars Stugudal, mens brudeparet anno 1928, Amanda og Ola Hilmo, har tatt plass i baksetet. Sjåfør Sverre Mosand sitter bak rattet.

(Bjarne Vestmo)

mot Ås ble de heftet mer enn over fjellet, for alt folk stoppet dem og ville høre hvordan dette var gått til.

Fremme i Ås ble det nok en stopp. Her feiret man nemlig brylluppet til Amanda Svelmo og Ola Hilmo. 200 gjester hadde begynt feiringen onsdag 11. juli, selve brylluppet var torsdag, og da Forden kom søndag, kan man lett forstå at folk i bryllupsgården var i rett form til å gjøre stas på de vågale bilistene. Først neste onsdag tok bryllupsfeiringen slutt. Ja, det var dengang det, og ikke nå.

SKREV TIL HENRY FORD

Klegseth hadde altså bevist at det gikk an å kjøre med bil over fjellet, og vant veddemålet om en gård. Heldigvis ble veddemålet tatt for den spøken det var. Klegseth skrev forresten over til Henry Ford i USA og fortalte hvor fortrinlig T-Forden var i Tydalsfjellene. Det kom ikke noe svar. Ford hadde nok hørt hundrevis av lignende beretninger, og hadde aldri vært i Tydal slik at han riktig kunne vur-

dere den innsatsen som her var gjort. Forøvrig hadde Ford gått over fra å produsere sin T-modell til å lage A-Ford, og var ikke like interessert som tidligere i denslags reklame for T-Ford'en.

Da vi gjorde turen om igjen med Gaden & Larsens Sverre Mosand bak rattet, holdt vi oss til veien. Lars Stugudal syntes visst at vi var kleine bilister som ikke turde kjøre i terrenget slik det ble gjort i 1928. Men da glemte han at vår bil tross alt var blitt 56 år og for verdifull til denslags, og dessuten at vi ikke hadde Lars og Ingebrigt med som veivisere.

Vi svingte innom Fjellheim som snarest. Gården står der fortsatt, men i dag bor det ikke lenger folk fast her, selv om det iallfall sommers tid går greit å kjøre bil dit.

Ingebrigt og Lars Stugudal ble med ned til Ås for å gjennoppfriske julidagene i 1928 sammen med Amanda og Ola Hilmo. (Ingebrigt døde en tid etter at turen ble gjennomført).

Der gammel slåttemark blir som ny

KARL H. BROX

Den 27. september 1974 ble et nesten 3000 da. stort område med myr og fjellbjørkeskog i Brekken fredet ved kgl.res. under navnet «Sølandet naturreservat». Hensikten med fredningen var å ta vare på den rike bakkemyra som utgjør Sølandet, og som gjennom flere hundre år har vært nyttet som slåtteland. Botanisk avdeling ved Videnskapselskapets Museum i Trondheim, som er ansvarlig både for skjøtselen og forvaltningen av området, har overfor Miljøverndepartementet fremmet en skjøtselplan for området, og ifølge denne skal i hvert fall deler av området få sitt gamle utseende tilbake.

Bakgrunnen for fredningen av Sølandet er at de gamle markeslåttene mange steder her i landet er i ferd med å vokse fullstendig igjen. Denne skjebnen rammer forøvrig også setervoller og beitemarker, og det er ingen tvil om at det er betydelige deler av vår kulturarv som naturen nå er i ferd med å ta tilbake. Førsteamanuensis Asbjørn Moen ved museets botaniske avdeling sier i denne forbindelse at det må være riktig å ta vare på de helt særegne plantesamfunnene som etter hvert utviklet seg på markeslåttene, og som altså nå er i fare for å gå tapt.

I overkant av to tredjedeler av reservatet har vært nyttet som markeslått. Alt dette vil ikke bli bragt tilbake til den tilstand området var i mens slåttene pågikk, men området vil i hvert fall bli skjøttet slik at det ikke lider samme skjebne som så mange andre markeslåtter og gror igjen.

Gjennom skjøtelsesplanen er Sølandet naturreservat inndelt i soner. Ca. 150 da. av arealet vil bli slått intensivt, det vil si annethvert år. Dette ble også gjort da Sølandet var i bruk som slåtteland, men da slik at arealene «tok seg igjen» og ga størst mulig avkastning. Dette betyr ikke så mye i dag, men for at denne delen av reservatet skal bli slik det var, vil det gamle opplegget bli fulgt. En annen del av reser-