



En ruteinspektørs betraktninger

Av ROLF HØYEM

Fra først av, da folk begynte å ferdes i Sylene og Trollheimen for sin fornøyelses skyld, var det helt naturlig at en benyttet seg av de stier og stråkk som våre forfedre hadde tatt seg frem etter.

Her var stier og kjerreveier fra gårdene i dalen og opp til setrene i fjellet. Her var stier og tråkk mellom setrene, og en fant også ferdselsårer mellom dalførene. Ferdselsårer som var lagt over fjellet med et godt blick for de mest hensiktsmessige passasjer.

Så forekom det imidlertid at en ønsket å gå på tvers av gamle stier. Eller en ønsket å bevege seg utenom allfarvei og så tok til å bygge små steinvarder i tillegg til de som var satt opp som merkesteiner for jegere og reindriftsamer, for å kunne ta seg igjen neste gang en kom på disse kanter.

Slik var det altså at T.T.'s første vandrere tok til å merke ruter i fjellet.

Men rutene har endret seg gjennom tidene. Den som gikk i fjellet var avhengig av mat og natteløsj og det kunne en oftest få på setrene. Men etter som seterdriften ble lagt ned forsvant disse muligheter, og mange av de gamle ruter var ikke lengre attraktive. T.T. bygget hytter for å kunne ta imot den økende trafikk i fjellet og nye ruter måtte anlegges. Det rutenett T.T. har idag i Sylene og Trollheimen synes å være dekkende. Alle hovedruter er merket og en kan ikke se at det er behov for å merke flere nye ruter, men de bestående må holdes vedlike.

Idag har T.T. ca. 1.000 km merkete sommerruter og ca. 250 km permanent stakete vinterruter i Sylene og Trollheimen. Dette har ikke gjort seg selv og bak dette ligger et nitid arbeide gjennom mange år.

Drar noen kjensel på dette motivet?

(Ketil Waagbø)

Ved anlegg av ruter skal en legge vekt på å finne frem til en trasé som går gjennom områder med spesielle naturkvaliteter som naturskjønnhet, utsikt, særlige kulturminner o.s.v. Dette er forhold som må avveies omhyggelig i første fase av planleggingen.

Ruten må sees som en helhet og planlegges grundig. Hele rutens hoveddrag må være klarlagt før arbeidet med bygging av varder og merking kan begynne. Passering av vanskelige steder som elver, bekker og stup m.v. må tas i betraktning ved legging av rutens hoveddrag. Etter at traséen er merket av på kartet og synfart i marken, må en skaffe seg skriftlig tillatelse fra grunneiere og bruksberettigete før arbeidet med ruten tar til. Dersom en har behov for motorisert kjøretøy (scooter, beltebil, traktor, fly/helikopter) for transport av merkemateriell, må det søkes om tillatelse for dette i god tid. Det er vardingene som skal vise vei, ikke merkingen, og den må være så godt utført at en *uerfaren* fotturist uten vanskeligheter kan følge ruten. Ofte må en gå en påtenkt rute gang på gang før en omsider bestemmer seg for hvor den skal gå. Det kreves øvelse for å bygge en varde. Selv med øvelse, vil det ikke alltid lykkes å få det til slik en ønsker det. Det er både tidkrevende og anstrengende å bygge varder, og:

*«En stein er ingen varde
stein på stein er heller ingen varde
stein på stein på stein er heller ingen varde
men stein på stein på stein på stein på stein
kan bli en varde»*

Tidligere kvistet T.T. vinterruter i fjellet, men de siste årene har foreningen funnet det mere formålstjenlig å sette ned permanente staker, trykkimpregnerte, da det etter hvert ble vanskeligere å få folk til å utføre arbeidet med kvistingen, og fordi vinterskiløping i høyfjellet tok seg opp. Det er også den fordel med permanente staker at disse viser vei i fjellet hele vinteren i motsetning til kvistene som måtte fornyes hvert år i tiden kort før påske, og som somme tider ble føyket ned. Ikke bare de som ferdes mellom våre hytter vinters tid har hjelp av vinterstakingen, men også de mange ellers som ferdes i fjellet: fiskere, jegere, sauletere, hyttefolk.

Det lar seg ikke gjøre å summere opp hva det har kostet ildsjeler innen T.T. av tid og penger å bygge opp det rutenett vi har idag. For utenforstående høres det så enkelt ut: Send en mann inn i fjellet med

rød-maling og kost så merker han da fort noen mil pr. dag. Så enkelt er det allikevel ikke. Av hva jeg her har søkt å legge frem bør det gå frem at det ligger mye arbeide både m.h.t. planlegging og utførelse. Men så kan en si at når ruten er merket da er jo jobben gjort.

Tenk over hva det koster av arbeide å holde rutenettet intakt. Uvær kan skade vardene, tidens tann sliter ut rød-merkingen, vinterstakene kan knekkes av snefonner eller brytes skjeve grunnet telehiv. Skal merkingen og stakingen være til nytte må det hele være i orden. For enhver fjellvandrers som vil følge våre ruter kan være forvisset om at så lenge han/hun følger ruten vil han/hun, før eller senere enten komme frem til en av våre hytter/kvarter, eller til bygds. Alt dette koster ikke bare arbeide, men også penger, men så kan det hjelpe mange som går i fjellet til å finne vei i regn og skodde, i uvær, vinter som sommer. Til enhver tid må en være på farten for å kontrollere at merking, varding, staking, klopper og broer er i orden.

Glad og takknemlig blir en når en hører lederen for et hjelpekorps i Trøndelag, etter søk etter saknete personer en påske, i N.R.K. si at hadde det ikke vært for T.T.'s vinterstaker hadde letemannskapene ikke kunnet ta seg frem.

Av T.T.'s regnskap går det frem at det på konto *Varding og sikkerhetstjeneste* de siste år er utbetalt:

1975	Kr. 19.033,-
1976	Kr. 22.821,-
1977	Kr. 18.529,-
1978	Oppgave mangler
1979	Kr. 34.561,-
1980	Kr. 44.064,-
1981	Kr. 31.368,-
1982	Kr. 22.896,-

Tall som viser til innkjøp av bl.a. 4.700 trykkimpregnerte vinterstaker, ca. 300 malte treskilt, maling til merking av rutene, drivstoff til Forsvarets beltevogner som med stor imøtekommenhet stilles til vår disposisjon for vinters tid å kjøre ut vinterstaker, transportutgifter og proviant til mannskapene som gratis hjelper med å holde rutene i orden.

Av større vedlikeholdsarbeider vi står overfor er utkjøring av vinterstaker på strekningen på strekningen Græsli – Aunegrenda – Kjøli, samt ubedring av broer i Trollheimen. Dessuten har

ÅRSBERETNING 1983

VÅRE HEDREDE

ÆRESMEDLEMMER:

1907 Carl Schulz †	1947 Roar Tønseth snr.
1920 Axel Sommerfeldt †	1953 Arne Falkanger †
1922 Olaf Grilstad †	1957 Reidar Jørgensen
1924 Cecil Wdm. Slingsby †	1967 Magne Asbjørn Haave †
1935 Fridthjof Brun †	1967 Eivind Kierulf †
1935 Ludvig Sivertsen †	1975 Astrid Olsen
	1977 Rolf Høyem

Innehavere av vårt hederstegn: Reinrosa med gull eikekrans.

1947 Thor Thanum	1962 Helge Foss
1947 Hilmar Nilsen	1967 Astrid Olsen
1947 Roar Tønseth snr.	1967 Magna Kjelland
1954 Edvard Løchen	1967 Bjarne Eriksen
1957 Reidar Jørgensen	1969 Rolf Høyem
1957 Finn Kleven	1970 Magnhild Lereggen
1957 Erling Nilsen	1970 Tor Johansen
1957 Gunnar Raabe	1974 Fritz Christensen
1962 Martine Unsgård	1976 Toralf Lyng
1962 Olga Reitan	1978 Franck Rindal
1962 Hjørdis Mørkved	1979 Erik Hansen
1962 Gunnar Birkeland	1980 Frants-G. Mørch

Innbudte livsvarige medlemmer:

1957 Modolf Moen	1967 Svein Grøtte
1962 Ragnhild Næssmo	1979 Nils M. Vaagland
1962 Asbjørn Clausen	1982 Inga Stokke

MEDLEMMER

	1982	1983
Livsvarige	488	495
Hovedmedlemmer	4400	4285
Ektefeller	928	946
Juniormedlemmer	143	153
Medlemmer over 67 år	72	108
	6031	5987

Slettådalen påska -83, Mot Svarthamran.

(Frode Rolvsjord)

Turistsjefene i Selbu/Tydal og Røros forespurte T.T. om mulighetene for å utvide T.T.'s rutenett mellom Selbu/Tydal og Sylene og mellom Røros og Sylene. Dette er foreløbig under planlegging, men jeg nevner det her fordi det ser ut til at ruteinspektøren i hvert fall foreløbig ikke vil komme til å bli arbeidsledig.