

Hovslagere i fjellet

Etter at hestetallet har minket, har behovet for hovslagere også minket og dermed blitt et mere utdøende yrke. Takket være ridesentrene som er grodd opp i de senere år har interessen for hest blitt økende. Da ikke bare som tidsfordriv for unge jenter, men av praktisk betydning for de unge. De lærer å omgås og stelle dyr. I de senere år har også de eldre fattet interesse for ridesporten, men da som et terapeutisk hjelpemiddel mot f.eks. vonde rygger.

Dette så vi et eksempel på da vi var ved Gjevilvasshytta i august 1984. Dit kom Amund Kvåle fra Kvåle ridesenter på Fannrem med sine halvblodshester, ti i tallet, med unge jenter som ryttere, men også noen eldre menn. De skulle myke opp sine støle rygger. Kvåle kom gjennom Trollheimen fra Jødalshytta, den sjuende ridetur denne sommeren.

Rytterne, alle som en, var om morgenen opptatt med å strigle og pusse de vakre dyrene. På bildet ser vi Kvåle som hovslager. Det må han også være. Hestenes fottøy må være i orden før fjellturen!

Finn Ouren

Naturens kjempekrefter kan ingen måle seg med.

AV GUNNAR HOLT

I løpet av påsken 1983 ble gravstøtter funnet flyttet og veltet en rekke steder landet over. Bare i Oslo kunne en telle over 200 tilfeller. Senere ble lignende forhold oppdaget i Trondheim og flere andre byer. Hærverk ble først antatt, men senere kom en til andre oppfatninger. Årsaken var rett og slett telehiv.

At telen i høy grad er med på å prege hverdagslivet, skulle nedenstående eksempler gi inntrykk av. Hele vår norske natur som vi mener å kjenne den gjennom fjell og dal, skog og kratt, er egentlig i konstant forandring. Terrenget forandres og mengden av organismer svinger fra år til år ettersom miljøet forandrer seg. Noen ganger er det som følge av vår påvirkning, andre ganger som følge av naturens egne drivkrefter. Med hensyn til de siste må en ærbødig innrette sine behov deretter.

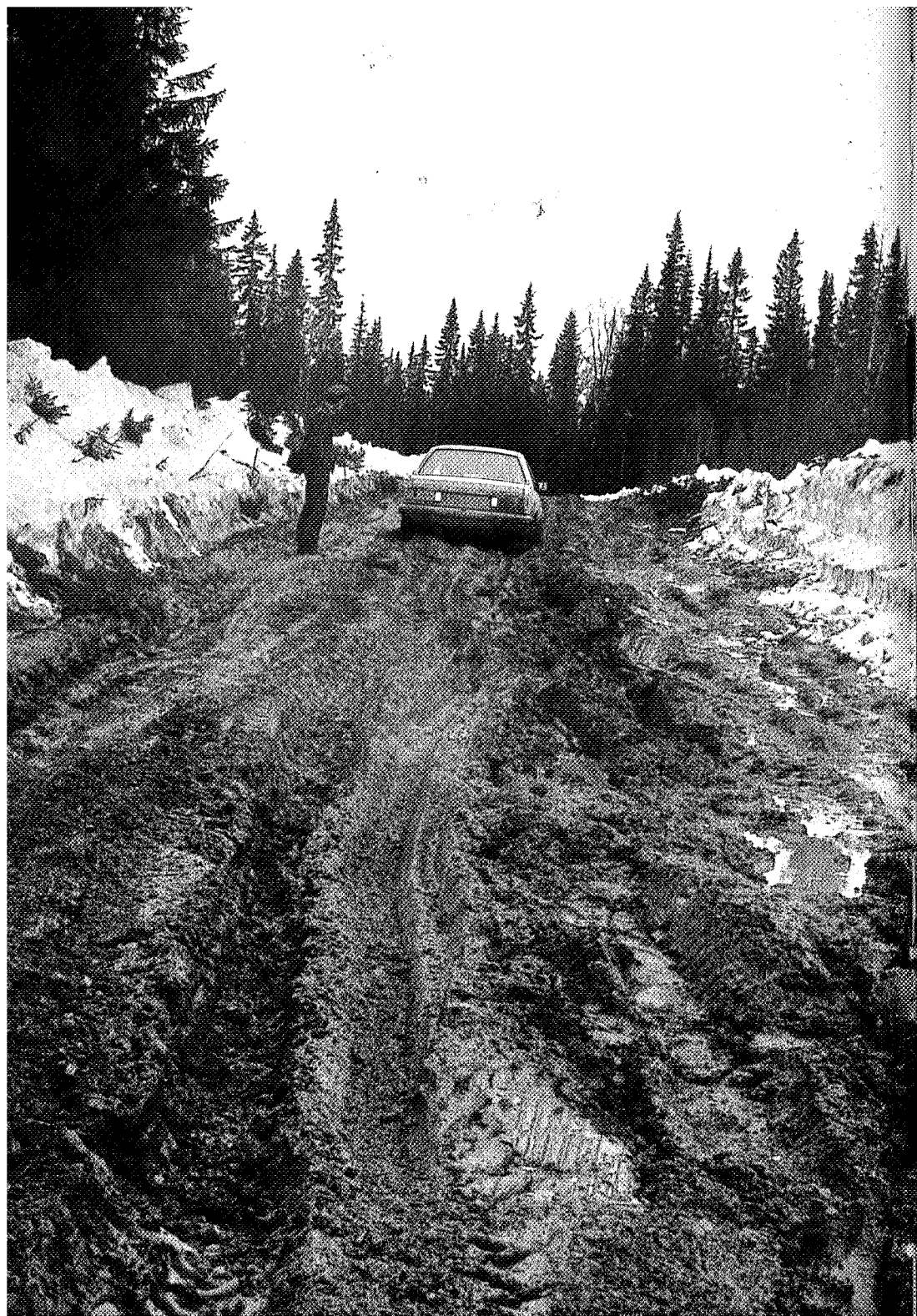
Tenk bare på våre veier.

Norske veier er et begrep som vekker assosiasjoner: «Vaskebrett, telehiv, stengt på grunn av vegarbeide». I vårt land trenger veidekket betydelig vedlikehold og årsakene er som regel slitasje og frostskaade. Det faktum at også våre veier er underlagt naturens lover trer fram med like stor tydelighet hver vår.

Her til lands regner en at for sterkt trafikkerte veier med trafikkmengde over 2000 årstdøgn, er slitasje fra trafikken den viktigste faktor for dekkefornyelse. På veier med lite trafikk er frosten viktigste faktor, og dette kan en selv lett konstatere på asfalterte fortau og gangveier mange steder.

På asfalterte fortau og mindre trafikkerte veier ser en rett som der er at telen presser opp 10-20 cm små hatter i asfaltdekket. Her er det is som er frosset mellom asfalten og undergrunnen.

Vann i porene i jordartene fryser når temperaturen faller under nullpunktet. Samtidig kan det suges mer vann fra dypere lag og dette



fryser også etterhvert. I finkornet jord, f.eks. sand, silt, og leire kan det trekkes opp store mengder vann. Når iskjeglen smelter, synker asfalten inn i sprekkene på toppen og det hele ser ut som et lite vulkankrater.

Det øverste jordlaget tiner og fryser i takt med årstidenes vekslinger, og til en viss grad også fra natt til dag. Jo lenger nord en kommer, jo tynnere er jordlaget som tiner. Smeltevannet kan av og til bli liggende i jorden over islaget under og slik oppstår sørpehull. Slike gjørmhull kan være det reneste mareritt for trafikanter og veivesen og for fotturister som opplever samme effekt i fjellet.

Telens arbeid kan en ellers legge merke til en rekke steder der store mengder av kantet stein ligger omkring. I lavlandet ser en dette f.eks. tydelig på åkrene der jorda består av morenejord. Hver vår skaper dette ekstrarbeid for bonden. I mildvær har vann trengt ned i sprekker i stein og fjell. Når vannet fryser påny, sprenges steinene i mindre biter. De større steinene blir etterhvert skjøvet opp til overflaten.

I arktiske strøk vil det øverste tynne jordlaget ligge på et lag som alltid er frosset, permafrost. Landskap med permafrost kaller vi tundra. Dette kan vi finne fra Finnmark og nordover, og i høytliggende fjellområder. Enkelte ganger vil steinene som presses opp av telen danne mønstre av steinringer som berører hverandre. Vi kaller disse polygoner og slik polygonmark kan strekke seg over flere kilometers flate hvis landskapet er flatt. Graver en ved siden av ringene ser en at steinringene er skilt av iskiler ned i jorden.

Andre steder, hvor is trenger opp gjennom jordlaget til overflaten, blir hele overflatelaget løftet opp i en haug som etterhvert sprekker i toppen. På tundraen ser en at torvlaget løftes opp i store og små hauger. Disse kaller vi pingoer, og de er altså av samme opprinnelse som paddehattene i asfaltdekket mange steder i byene.

For veivesnet er teleskader på asfaltdekket en årlig forteelse, og en regner at reasfaltering av lite trafikkerte veier bør skje hvert 6-7 år. Dette koster selvsagt penger. Gjennomsnittlig kan en regne et utlegg på kr. 30.000 pr. km. til slike utbedringer.

Også på tundraen kan frostskafer medføre betydelige kostnader. Gjennom Svalbardtraktene er Norge aktivt engasjert i polarområ-

Når naturens krefter setter inn kan en grusvei se ut som dette om våren.

←



Rensbekksetra i vinterdvale

(ODDVAR AALBU)

dene, med muligheter for deltakelse i utforskning og forvaltning av områdenes biologiske og minerale ressurser. Polarområdene utgjør fjerntliggende strøk med krevende miljøbetingelser for forskningsaktiviteter. Norge har kanskje mer enn andre land innsett hvilke begrensninger dette setter, og innrettet sin forskning deretter.

I arktiske områder beskytter det tynne jordsmonnet permafrostlaget under. Varmen fra maskiner, hus, rørledninger o.l. som etterhvert er anlagt i disse områdene vil her påvirke stabiliteten i grunnen. Skulle permafrosten begynne å smelte, ville grunnen bli bløt, husene synke og oljeledningene knekke. Derfor må bygningsarbeider isoleres for ikke å påvirke telen i bakken. Løsningen er da ofte å bygge på pæler. Selv mennesket må erkjenne naturens ubøyelige krefter og innrette seg deretter.

Minner fra min første fjelltur

Av FINN OUREN

Fra min dagbok fra 1941 har jeg hentet frem minnene fra min første tur til fjells – den gang i Jotunheimen.

Det var Håkon og jeg som dette år hadde revet oss løs fra ungkarstell og matmas for å ta en real ferie i høyfjellets friske luft.

Tirsdag 12. august om morgenen var alt klart for reisen. Det var den skjebnesvangre dagen da priskontrollen stengte alle veier inn til Oslo. Vår lastebil fra Asker ble også stanset (to ganger) for kontroll, men vi hadde verken egg eller poteter eller annet «ulovlig» på lasset. Det ble å fortsette inn til Oslo noe forsinket.

På Østbanen var det ganske mange reisende. Her som andre steder i de tider, sto man i kø. Et tidsbilde ved Østerdalstoget var alle multedunkene som utgjorde bagasjen. Også til «Valdressekspressen» var det kø, som vi pliktskyldigst stilte oss i. Det falt seg slik at Håkon traff en kjenning og kom seg vekk fra køen. Køen sneget seg inn og i tidens fylde var også jeg nådd vekten. Da var ikke Håkon der, han som hadde billettene. Gram i hu måtte jeg gå ut av køen. Den køen hadde jeg liten utbytte av. Imidlertid var det ikke så mange reisende. Vi ble med.

Toget startet i rute. På Aurskog kom det på en botaniker som ganske snart kom i snakk med en lokal journalist. Denne fikk vite (også vi) at det var 25 botanikere fra Universitetet som for tiden var på ekskursjonstur i fjellet. Den lokale pressemann ble lovet noen linjer slik at bygdefolket fikk vite hva slags folk som fór i marka. De gikk ikke på dyrket mark, den vegetasjon kjente de, forsikret han.

Plaskregn ute. Det klarnet opp da vi ankom Fagernes kl. 16.00. Her var det en rekke rutebiler å velge mellom. Det var å finne den rette. Vår buss startet på Bygdin. Det var en «knottbil» så farten ble deretter, men den var sterk nok i bakkene. Vi fikk god tid til å nyte utsikten.