

Bilene erobrer bygda

Vegene i Tydal rundt århundreskiftet var naturligvis ikke bygd for biltrafikk. Det lå ennå fjernt for folk flest å tenke på biler. Da kommunestyret ble spurt i 1908 om å uttale seg angående bruk av motorvogner, fant det ingen grunn til å gi noen uttalelse. Representantene mente det foreløpig var «mindre sannsynlig at herredets vei blir trafikeret av motorvogne». Men 11. oktober 1917 sto følgende annonse i Selbyggen:

«Saalænge føreforholdene tillater det agter undertegnede hver mandag at fortsætte bilrute Selbu — Ty dalen. Avg. herfra kl. 11 formiddag og fra Ty dalens Forening kl. 3 eftermiddag. Pris 20 øre pr. km. Kr. Johnsen».

Her annonseres første bilruteforbindelse mellom Selbu og Tydal. Tidligere hadde det bare vært enkelte privatbiler i bygda. Første bilen til Tydal kom i 1912. Den vakte både frykt og nysgjerrighet. Det fortelles at to lasskjørere som var på veg til Tydal, ikke turde å kjøre oppover Kubjørga etter at bilen hadde dratt. De slo seg til ei stund på Tuset. Men så kom de på å ringe til Aune for å høre om bilen hadde kjørt nedover igjen. Det hadde den ikke, og dermed tok de sjansen på å legge i veg. Halvegs oppe i bjørga var det et lite flatt platå som kaltes Moen. Her var vegen litt bredere enn ellers. Da de kom dit, våga de ikke å dra lenger, men bandt hestene og ga seg til å vente på «uhyret». Først om kvelden kom bilen, og da kunne lasskjørerne endelig trygt legge ut på siste vegstykket heim. Året etter kjørte en skjønnskommisjon med tre biler opp til Aune. De vakte stor oppmerksomhet, skrev Selbyggen:

«Nyssgjerrige møtte frem overalt for at se. Og forundringen var stor selvfølgelig. Veien opover dalen, særlig i Kubjørgen er ikke rar, smal og krokete, men bilene klarte den utmerket. Det gik heldig paa turen. Selbuklokkeren var ute og kjørte. Hesten hans blev noget ræd, lasset væltet ogsaa, men nogen større skade skedde ikke».

Avisredaktøren hadde tru på at bilen ville bli framtidens transportmiddel, sjøl om «det er spådd all slags ulykker hvis det blir automobiltrafikk, men det går neppe i længden å stenge dem ute». Kommunestyret holdt nå likevel igjen og anbefalte forbud mot kjøring med bil og motorsyssel. Også kommunestyret i Selbu var motstrevsk og avslo en søknad fra Stjørdalingen Peder Skjærvold om å drive bilrute mellom Hell og Selbu. Motargumenter var at bilen var et hesteskremsel og bare til nytte for turister og «fine folk». At bilene skremte hestene var riktig nok. En lasskjører har fortalt om en gang han kom fra Hell med lass og møtte en bil utmed elva ved Væla. Hesten ble da så redd at den hoppa av vegen og ut i elva. Sekker med sukkerbiter og anna fløt ut i elva og varene ble helt ødelagt. Den egentlige grunnen til uviljen mot bilene i førstninga var likevel frykt for at bilene skulle ta bort inntektsgrunnlaget for lasskjørerne. Utviklinga gikk den vegen som avisredaktøren spådde. Bilene lot seg ikke stenge ute, også hestene fikk venne seg til dem. De hadde vel egentlig størst interesse av at bilene overtok lasskjøringa oppover Kubjørga og andre bratte bakker. I 1914 fikk Skjærvold konsesjon på rutetraffikk til Setsås i Selbu. Derfra var det motorbåtrute til Havernesset. I 1916 ble så Hell-Selbu automobillag danna med en bilpark på to sju-setere. Dermed ble det også spørsmål om rutetraffikk til Tydal. Kommunestyret kunne nå anbefale det på visse vilkår. For det første måtte kjøringa skje bare mellom klokka 9 og 11 om formiddagen og mellom klokka 6 og 8 på ettermiddagen. Det måtte ikke brukes så store biler at vegen ble ødelagt, og kjøring måtte varsles til telefonssentralen minst to timer før avgang fra Marienborg. Ja, noen ville kreve fire timers varsel slik at en

var sikker på at alle fikk god tid til å komme seg av vegen med hestene. Disse reglene ble imidlertid fort glemt da det begynte å komme flere biler til Tydal. Kr. Johnsen begynte som nevnt med ei rute i 1917. Den ble overtatt av Paul Størseth året etter. Og selbyggene Mons og Ola Eidem kjøpte drosjebil og kjørte også noen ganger til Tydal. Men kommunestyret likte ikke den tilfeldige trafikken som hadde «vanskeliggjort den øvrige trafikk i herredet». Det begynte derimot å arbeide for å få en fast ruteforbindelse. Offisielt ble Tydalsvegen åpna for biltrafikk av fylkesvegstyret i 1919. Vilåret var først at bilene skulle ha ei maksimalfart på 15 km i timen, men året etter forhøya det farsgrensa til 20 km i timen. Akseltrykket måtte ikke være over to tonn, og bilene kunne maksimalt være 1,75 m brede. Den første i Tydal som begynte med bilkjøring, var Petter Korsvold. Han fikk tillatelse i 1920, men streng henstilling fra kommunestyret om å holde seg innafor de lovlige formene for biltrafikk. Korsvold annonserte ei rute med avgang fra Ås hver mandag og lørdag klokka 9 om formiddagen. Returen gikk fra Marienborg i Selbu klokka 2 om ettermiddagen. I begynnelsen av 1920-åra fikk også Olaus Aune tillatelse til rutekjøring med en sju-seters bil. Disse sørga nå for ruteforbindelse fem ganger ukentlig til Selbu. Persontaksten var 20 øre pr. km, senere redusert til 18 øre. Kommunestyret syntes prisen var «lovlig høi», enda kjøringa slett ikke lønte seg. Sesongen var kort, for bilene sto om vinteren. Begge bileierne søkte derfor om statstilskott til rutekjøringa.

Selburuta

Myndighetene gikk inn for ei anna løsnig enn å støtte de private bileierne. I 1923 vedtok Fylkesutvalget for Sør-Trøndelag å opprette ei statsdrevet prøvebilrute mellom Hell og Tydal. Stortinget godkjente forsøksruta i 1925. 9. november gikk den første bussen til Selburuta fra Nesta til Hell. Det var en 18 seters buss med store vinduer, skinntrukne seter, lys og oppvarming. I tillegg besto bilparken av et par brukte personbiler (12-seter og 7-seter) og tre lastebiler. Ruta skulle holdes åpen også om vinteren til Selbu, men foreløpig ble det bare godstrafikk til Tydal om sommeren. Person- og posttransporten skulle fremdeles drives av de private bileierne. Selburuta hadde rimeligere priser enn de private drosjene i Tydal. Men trafikken ble ikke så stor at kjøringa lønte seg. De første åra viste store underskott. Hestetransport ble langt fra avlegs om bilene kom. Statsbanene trua med å legge ned, men både selbyggene og tydalingene gikk hardt inn for å berge ruta. Tydal kommunestyre mente det ville være et



Rutekjøring med åpen personbil i 1923. Bak rattet Torstein Korsvold, og ved siden av han Aslaug Stuedal. Marit Morset sitter i baksetet med sønnene Oddmund og Tormod. Amanda og Kirsti Svelmo står ved siden av bilen.

«utålelig tilbakeskritt» om statsdrifta skulle innstilles eller innskrenkes. Det krevde at ruta måtte være «statsforanstaltninger» og ønska at Selburuta også tok seg av person- og post-trafikken til Tydal. Norges statsbaner satte som vilkår for fortsatt drift at alle lojalt brukte ruta i stedet for å leie private hestekjørere eller bileiere. En overenskomst mellom NSB og handelsforretningene kom i stand i 1929. Men trafikken viste likevel nedgang i begynnelsen av 1930-åra, og NSB klaga på ny over at forretningene ikke brukte ruta til varetransport. Fraktene ble også satt ned i 1932 for å møte konkurransen fra løskjøerne. Å frakte en 100-kg's mjølsekk fra Hell til Ås kosta nå kr. 1,70. Å frakte en pakke på inntil 5 kg innafør Tydals grenser kosta 20 øre. Disse prisene kunne verken hestekjøerne eller de private bileierne konkurrere med. Privatbilene beholdt foreløpig personkjøringa, og i begynnelsen av 1930-tallet kom det flere av dem. Johan Daniel Lyng og Alfred Unsgård fikk bevilling for å kjøre turister til Væktarstua og reisende ellers mellom Ås og Stugudal. I 1934 skaffa Selburuta seg imidlertid de første kombinerte vognene med plass til fem passasjerer i førerhuset. Var det flere enn fem passasjerer samtidig, kunne de sitte på en benk i godsrommet bak førerhuset. Statsbilruta kjøpte også sju-seteren til Sigurd Korsvold og overtok nå både post- og persontrafikken. Korsvold ble ansatt som sjåfør ved Selburuta. De nye Diamond godsbilene ble populære og sikre vogner oppover den smale Tydalsvegen. Fra 1935 kjørte de helt opp til Stugudal. Persontrafikken økte. Men kjøringa med større rutebiler satte også større krav til vegene. NSB begynte å kreve vegutbedringer om statsbilruta skulle opprettholdes. Tydalsvegen var «bygget op på murer som under den nuværende tunge trafikk ikke byr på tilstrekkelig sikkerhet», het det i klagene. I 1936 ble Selburuta bent fram nekta av vegmyndighetene å trafikere Tydalsvegen med sin nyanskaffa buss, og kommunestyret måtte sende en «deputasjon på to medlemmer til å underhandle med statsmyndighetene ... om en større ekstra bevilgning til utbedring av Tydalsveien». For sjåførene var det ofte en kunst å manøvrere seg fram. Skulle en være så uheldig å møte mottrafikk, måtte bilførerne gjerne ut på terrengbefaring for å finne ut hvem som hadde kortest veg til en brukbar møteplass. Sjåførene på «Ruta» ble da også rene mestere i revers-kjøring og finkjøring, og greide trafikken uten større uhell.

Vegene

At Tydalsvegen var elendig var det ingen som ville benekte. Særlig representerte stykket gjennom Kubjørga ei utfordring både for lasskjørere og biler. Alt i 1920 hadde formannskapa i Selbu og Tydal gått inn for å legge om vegen til andre sida av elva mellom Flora og Gresli. Brukerne på Hilmo pressa på, for de ønska en bedre grendaveg. Men ny veg var et for stort økonomisk løft i de pengeknappe 30-åra. Vegsaka kom imidlertid så langt før krigen at det ble stukket ut ei ny linje fra Tuset bru, over Nekåbjørga og Hilmo og til Gresli. Men vegen ble først lagt om til Hilmosida etter andre verdenskrig, og da etter andre linjevalg. Mellom Nea og Løvøya var Fossbakkene det vanskeligste stykket, ja det var det «mest besværlige veiparti innen hele kommunen», skrev kommunestyret i 1932. «Under sterk nedbør har således bilene meget vanskelig for å komme frem i de verste kneikene». Men heller ikke der ble det gjort så mye. Vegen ble bare utbedra på enkelte småstykker. Det viktigste resultatet var at Stugudal ble åpna for biltrafikk. Vegarbeidet hadde starta under første verdenskrig, og senere fikk arbeidsløse nødsarbeid med å fullføre vegen. Stugudalsvegen ble offisielt åpna for rutetrafikk i 1935. Tydalingene hadde også sterke ønsker om å få vegforbindelse sørover. Ålbyggene hadde ivra for å få tydalingene med på å bygge veg fra Reitan til Tydal, og Tydal kommunestyre tok med denne strekninga i forslag til framtidige veganlegg i 1914. Begge kommunestyrer valgte komitéer til å arbeide med dette vegprosjektet. For Tydal ville Reitanvegen gi

korteste forbindelse til jernbanenettet. I krisetidene kom denne vegforbindelsen i bakgrunnen, men ble trukket fram på ny i slutten av 1930-åra. Et nytt argument for vegen da var at den ville åpne nye muligheter for nydyrkings- og bureisingsfelter. Men det eneste som ble gjort, var at en del gardbrukere bygde ferdig seterveg fra Mo-brua til Finnøyvollene i 1937. Forslaget om veg mellom Tydal og Røros gjennom Ridalen ble lansert av vegmyndighetene allerede på 1800-tallet. Etter 1900 ble det opparbeidet veg fra Aursund (Myrmo) til Storelvavollen, og det var da opp til tydalingene om de ville knytte forbindelse fra Stugudal. Strekinga som sto igjen, var ea. 15 km. Omkring 1930 ble det satt ned en komité med Jon Næsvold i spissen for å arbeide videre med vegplanen. Den forsøkte å samle penger til å bygge privat veg, men resultatet ble en skuffelse. Derimot lyktes talsmennene for vegen i å få kommunestyret til å sette Ridalsvegen øverst blant krav om nye veger. En tenkte seg også at den skulle knyttes til den framtidige Reitanvegen med ei linje mellom Ystesosen og nordenden av Riasten. Ridalsvegen, mente kommunestyret, hadde «såvel historisk som økonomisk berettigelse» og det pekte særlig på framtidige muligheter for turisttrafikken. Kommunestyret foreslo også videre veg nordover fra Ås, via Gammelvollsjøen og Skarpdalen til Stordal og Meråker. Dette ville gi den «mest naturlige forbindelse mellom det sønnenfjelske og nordenfjelske». Og derfor burde både Reitanvegen og Ridalsvegen opparbeides og vedlikeholdes av staten, mente kommunestyret i 1938.



Aune-karene samla ved den nye Henmo-brua som ble bygd i 1926.

Henmo bru

De mange bruene som skulle nybygges, repareres og vedlikeholdes belasta også vegbudsjettet hardt. Hilmobrua og Nebrua var de to viktigste på hovedvegen. I Stugudal var det tre mindre bruer. Dessuten var det bru over Tya til Løvøy-gardene og ei nedafor Mosjøen. Det største bruprosjektet i mellomkrigstida var imidlertid Henmo bru på Aune. Med denne fikk de fire bruka på sørsida av Nea vegforbindelse med bygdevegen på andre sida av elva. Det var brukerne sjøl som drev igjennom brubygginga. Anledninga bød seg i 1922 da Teigen bru i Selbu skulle selges. Henmo-brukerne ble enige om å gi 2.000 kroner for brumaterialene. Pengene fikk de fra Singer. Tilbudet ble godtatt, og året etter begynte dugnadsarbeidet med å bygge brukarene. I 1924 rev arbeidsfolka Teigen bru og frakta materialene oppover. Da brua var ferdig i 1926, hadde det gått med ea. 1.680 dugnadsdager. Folk fra Gresli og helt opp til Kirkvoll hadde vært med, men flest dager hadde naturligvis brukerne på Henmo-sida av elva. Jernkonstruksjoner og materialer måtte imidlertid kjøpes, og grenda holdt flere basarer til inntekt for brua. Fylkes- og

kommunebidraga var høgst beskjedne, og bruinteressentene måtte også ta opp private lån. Henmobrua kom til å koste omkring 25.000 kroner, og 4/5 av totalkostnadene var private penge- og arbeidsbidrag.

Vedlikeholdet av vegene

Vedlikeholdet av vegene, dvs. snøbrøyting og grusing, var pålagt alle eiendommene som pliktarbeid, og det ble fordelt etter matrikkelskylda. Hele bygdevegen var inndelt i roder, og hver bruker var tildelt et visst antall meter han skulle holde vedlike om sommeren. Omkring 1900 var det fire vegroder mellom kommunegrensa og Løvøya. I 1920-åra ble det vedtatt ei ny rodeinndeling etter en del strid. Det ble nå seks roder, og en stolpe ble satt ned mellom hvert stykke som garden skulle vedlikeholde. På stolpene skar en inn forbokstavene til brukeren. Hver grend og hver bruker fikk slik klare grenser for sine vegstykker. I hver rode var det en rodemester som hadde ansvaret for vedlikeholdet. Han ble tilsatt av overingeniøren for vegvesenet i Sør-Trøndelag etter innstilling fra lensmann og kommunestyre. Det var et lite ettertrakta verv og gikk helst på omgang mellom gardbrukerne. Rodeinndelinga var den samme for både sommervedlikeholdet og brøytinga. En grusa og holdt vedlike bare sine tildelte stykker, men for snøplogkjøringa måtte en kjøre hele roden. To eller flere brukere slo seg sammen om brøytinga. Etter hver tur skrev en opp i ei bok hvem som hadde vært med. Halv tur var med én hest, hel tur var med to hester. Slik holdt en rede på at hver bruker gjorde sin forholdsmessige plikt. Hver rode hadde sin snøplog, og den ble oppbevart i særskilte plothus. Gresli-brukerne bygde sitt ved Nøkkkelbekken. Der sto forresten to ploger, for kommunen hadde brøytinga på Kubjörgvegen. Som oftest krevde snøplogkjøringa tre hester og tre menn. Ved et drabelig snøfall i 1938 ble det brukt seks eller sju hester. «Vi kløv opp på hestene under brøytinga», minnes Håkon Græsli, «men vi måtte holde opp føttene så de ikke nådde nedi snøen». Etter reglene skulle en kjøre snøplogen når snøen nådde opp til fløstokken på sleden. Og plogen skulle kjøre ut senest klokka halv sju om morgenen. Men det var mange klager og påtaler for at en kjørte for sent ut eller brøytt for dårlig. Det er ikke meninga at skolebarna skal vasse i snøen og kanskje sitte våte på skolen hele dagen, skjente lensmannen i 1934. Men i Tydal var det ikke alltid så greitt å holde bygdevegen åpen om vinteren. Vegene ovafor Løvøya ga en helt opp å brøyte, også etter at kommunen overtok Stugudalsvegen fra 1933.



Det hendte at en måtte bruke spade for å gjøre vegene farbare. Her er alle mannfolka med på snømåking i Ås i 1940.

Sommerarbeidet var hovedsaklig å fylle grus på vegen. Dette arbeidet gikk for seg mellom våronna og

slåttonna. Det var da vegene trengte det mest, og da det hefta minst for arbeidet på garden. Grusen ble tatt fra nærmeste grustak og kjørt ut med hestevogner. Det fans omkring 15 grustak langs den rodebelagte vegen, men flere var «besverlig og mindre gode». Grusen var usolda og ujevn, og store steiner ble raka ut i eller utafør vegkanten. Redskapene var rive, grev og spade. En del av hovedvegen var kommunens ansvar. Det gjaldt Kubjörgvegen som lå utafør bosettinga, og senere stykket mellom Håmyrene og Stugusjøen etter at kommunen overtok Stugudalsvegen. Kommunen tilsatte vegvokter fra 1922, og noen år senere ble det to vegvokterstillinger i Tydal. Snøbrøyting og grusing ble ellers satt bort på anbud. Omkring 1900 fikk kommunen utført snøbrøytinga i Kubjörga for fire kroner pr. tur. Sommerarbeidet ble satt bort for 170 kroner for hele året. Men grusinga ble etter hvert betalt med en viss sum pr. kubikkmeter grus. Anbudsprisene steg til det dobbelte omkring 1920, men i 1930-åra var det igjen mulig å få folk til å brøyte Kubjörgvegen for fire-fem kroner pr. hest og tur. Like før krigen ble det også satt inn traktor i snøbrøytinga på denne vanskelige strekninga.

Staten overtar Telefonsamlaget

Tydal hadde relativt tidlig fått telefon gjennom det private Telefonsamlaget. Drifta gikk bra, og forsiktig disponering, minimale utbetalinger av utbytte til aksjonærene og mye egeninnsats fra abonnentene skapte et sikkert overskott i normale år. Gjelda kunne betales ned, og i slutten av 1930-åra hadde selskapet ei nettoformue på vel 12.000 kroner. Styret kunne også drive en lempelig politikk overfor abonnentene. Det var naturligvis enkelte som klaga over dårlig forbindelse og nekta å betale. Men abonnenter måtte finne seg i at det var uunngåelig med «almindelige feil som tid om anden opstår på de forskjellige linjer», sa styret. Mange hadde også problemer med å betale avgifta. Det hendte at telefonapparat ble inndratt på grunn av manglende betaling. Men styret venta i det lengste, og restansene nærma seg tusen kroner i enkelte år. Fra november 1939 overtok staten telefonen i Selbu. Dermed ble det et tidsspørsmål når også Tydal telefonsamlag ville bli underlagt statens telefonnett. Mange abonnenter var lenge imot og frykta — med rette viste det seg — at telefontjenesta ville bli dyrere under statlig drift. Styret var mer positivt. Det mente at telefonforbindelsen ville bli sikrere om staten overtok.



Kaspara Østby med femti års tjeneste ved sentralbordet.

Overtakinga skjedde under okkupasjonen. I 1943 kom det til en avtale mellom Telegrafverket og Tydal telefonsamlag om at selskapets eiendeler skulle overdras Telegrafverket for 9.000 kroner. Ei ekstraordinær

generalforsmling i telefonselskapet godkjente avtalen. Kjøpesummen ble delt på de 120 aksjene, og resten av overskottet, ea. ett tusen kroner, gikk til det framtidige kommunale lysverket. Ved overtakinga var det 86 telefonapparater i Tydal. Av disse tilhørte 78 privatpersoner. Telefonen var ført fram til hele bygda og dessuten til Nedal, Storerikvollen, Esna damanlegg og Nausteråhytta. Med manuelt betjent sentralbord kunne telefonbetjeninga fungere som nyhetsbyrå for bygda. Betjeninga hørte på samtalene og ble godt informert. Det gjaldt særlig for Kaspara Østby, som ble tilsatt i 1922 sammen med søstera Petra. Petra slutta i 1937, men Kaspara ble i tjenesta i femti år. En behøvde ikke å presentere seg for henne, for ho kjente etter hvert alle i bygda på stemmen. Det hendte at ho la seg bort i samtalene og kom med opplysninger eller ga råd. Formelt gikk kanskje nyhetsbetjeninga ut over taushetsplikta, men det var oftest til glede og nytte for alle. Det fikk en merke under okkupasjonen. Kaspara Østby fikk gitt viktige advarsler og beskjeder til flere som dermed greide å redde seg unna tyskerbesøk.
