

Fra hest til bil

Kraftutbygginga førte med seg ei sterk trafikkøkning gjennom Neadalføret. Det ble særlig langt flere tungtransporter, og de krevde ei opprustning av veger og bruer. Behovet for sterkere satsing på samferdselssektoren hadde vært påtregende lenge, og en bedre økonomi i etterkrigstida gjorde det mulig å realisere gamle vegplaner som en ikke hadde hatt penger til før. Til reisebruk og transport ble nå hesten helt ut erstatta med motoriserte kjøretøy.

Bygdevegen

I slutten av mellomkrigstida ble det utarbeidd en plan for utbedring av hele vegstrekninga mellom Selbu kirke og Løvøya. Etter et overslag i 1940 ville de drøyt 52 kilometrene kreve én million kroner i investeringer. Så kom imidlertid okkupasjonen og arbeidet ble utsatt. Men vegplanen ble tatt fram igjen etter krigen. Vegmyndighetene dro på befarung i september 1946 og kom nå til at vegen måtte styrkes enda mer på enkelte strekninger enn planen forutsatte. Kostnadene ble nå anslått til fire millioner kroner. De største utgiftene ville falle på strekninga mellom Flora og Gresli. Den gamle Kubjørgtraséen ble oppgitt, og i stedet gikk en inn for å legge vegen på sørsida av Nea. TEV var sterkt interessert i dette og gikk med på å forskuttere 1.270.000 kroner som var kalkulert til omlegginga av strekninga. Dette gjorde det mulig å komme i gang med arbeidet straks. Det viste seg imidlertid at det måtte ytterligere 900.000 kroner til i 1948. TEV gikk med på å forskuttere også denne summen, fordi en var i gang med Sylsjøutbygginga. Det var ikke så rent lite av sement og andre varer som måtte fraktes oppover dalføret. Siden TEV bidro så sterkt til vegbygginga, frafalt Tydal et krav om erstatninger for at elva ved Hølene ikke var farbar om vinteren etter reguleringene. TEV slapp også forpliktelser til vedlikeholdet. I desember 1951 ble så den gamle, kronglete Kubjørgvegen nedlagt som offentlig veg. Vegen ble utlagt til felles bruk for interesserte skog- og jordeiere. Vedlikeholdet ble delt mellom disse, slik at Opplysningsvesenets fond tok 4/10, Tydal kommune 2/10 (bruene over Seteråa og Nøkkel- bekken) og resten tok tre brukere i Gresli.



Det var ikke så greitt å holde den gamle Kubjørgvegen åpen om vinteren. Her foregår plogkjøring med fire hester i 1945. Kjørerne er Lars Græsli, Olav Ås og Jon P. Græsli.

Omlegginga av hovedvegen til Hilmosida gjorde det nødvendig å bygge ny bru over elva ved Hegset (Hegsetbrua), og mellom Hilmo og Gresli (Hilmobrua). Begge ble bygd i 1949—50. Karakteristisk for både veg- og brubygginga nå var at en tok mer hensyn til at bilene skulle komme fort fram. Hilmobrua ble derfor

ikke lagt vinkelrett på elva slik som før, men litt på skrå, slik at svingen på veggen ikke ble så skarp. Gamlebrua ble revet noen år senere. Økt tungtrafikk satte også større krav til de andre bruene i Tydal. Bruene over Væla og Lødølja på Aune ble bygd bredere og fikk nye tredekke. En spekulerte på å støpe permanent betongdekke i stedet, men det ble utsatt fordi vegevesenet vurderte en ny vegtrasé gjennom Aune. Veggen ble omlagt i begynnelsen av 1960-åra, og da var det ikke spørsmål om å støpe betongdekke over den nye Lødøljabrua. Det trengtes også ny bru over Nea ved Ås. Den gamle begynte å bli så dårlig at folk steg ut av bussen i 1950-åra. Den nye Nea-brua ble bygd i 1958. Først på femti-tallet fikk også brua over Tya ved Mosjøen og et par av bruene i Stugudal (over Gjeta og Rotåa) nye tredekker. De andre bruene ble påkosta store reparasjoner. Opprustninga av bygdeveggen og bruene hjalp likevel ikke når teleløsninga satte inn. Om våren i 1957 var det så ille, spesielt mellom Hilmo og Ås, at veggen ble stengt for motortrafikk. Blakken måtte overta. «Imidlertid har det satt inn med nattspek, og da har bilene lurt seg igjennom», meldte Selbyggen 26. april. Et annet problem oppsto som følge av vassdragsreguleringene. Det ble store isdannelse i Nea som blokkerte veggen på enkelte strekninger, særlig nedafor Flora. Vinteren 1957 var verst, for da ble vegsambandet fullstendig sperret av svære ismasser. TEV hadde nå bygd ferdig Reitan-vegen, og den ble brøytet opp slik at både bygdefolket og e-verket fikk forsyningene sine over Gauldalen.

Ridalsvegen

Anleggsvegen fra Reitan kom altså til nytte for bygda i 1957. Da den ble bygd, ønska kommunestyret at TEV heller skulle ha brukt pengene til å ruste opp hovedveggen gjennom dalføret. Og det ville i stedet prioritere Ridalsvegen som «sikkerhetsventil i tilfelle blokkering av hovedveggen». Vegforbindelsen over til Rørosbygdene var et gammelt ønske. Før andre verdenskrig brøt ut var det bygd kjøreveg fra Aursund til Storelva-vollen, og i femtiåra ble det endelig penger til å fullføre veggen fram til Stugudal. I 1951 ble det dannet et andelslag, og kommunen tegnet andeler for 30.000 kroner. Pengene ble tatt fra fondet for reguleringsavgiftene, så det var kraftutbygginga som gjorde det mulig å realisere dette vegprosjektet også. Reineierne var interessert i vegforbindelsen og bevilget 50.000 kroner fra «heløringskassa». Fylket ga 20.000 kroner i tilskott, og resten ble finansiert gjennom privat aksjetegning. Høsten 1954 kunne de første bilene ta seg over fjellet. Veggen ble deretter gjort til en bomveg, og inntektene fra bomavgifta skulle finansiere vedlikeholdet. En bil hadde riktignok greid å kjøre over fjellet fra Ridalen allerede i mellomkrigstida. To karer hadde vedda om dette. De tok med seg to lange planker og kom seg fram. Ridalsvegen ble en populær turistveg om sommeren, og trafikken ble stor. I 1965 f.eks. passerte 8.500 kjøretøyer. Nå begynte kommunestyret å arbeide for at det skulle bli helårsveg over fjellet. En var redd for kommende vanskeligheter med sysselsettinga når kraftutbygginga tok slutt og håpet at turistnæringa kunne bli redninga. Men da «vil en nærmere tilknytning til Rørosområdet være både ønskelig og påkrevet», uttalte kommunestyret. Samtidig tok en allerede da standpunkt for at Stugudal—Aursund var det «absolutt riktige linjevalg» for en helårsveg.

Anleggs- og privatveger

I forbindelse med kraftbygginga har TEV bygd flere anleggsveger. I likhet med Reitanvegen har de senere blitt åpnet for allmenn ferdsel, med eller uten bomavgift. Sylsjøvegen går fra Stugudal til Sylsjøen og er 19

km. Fra Mosjøen går det 7 km veg til Nesjøen. En liknende vegstrekning har vi fra Berggårdsmyra til Vessingsjøen. Fra Østby går det veg innover til Finnkoisjøen. Denne strekninga er 21 km. Ved Gammelvollsjøen tar det av en veg til Nøsteråa og Sankåvika ved Essandsjøen. Ett gammelt vegprosjekt ble imidlertid ikke realisert og ligger fremdeles i det blå. Det gjelder vegforbindelsen mellom Tydal og Meråker. Vegplanen ble igjen aktuell da TEV bygde vegen til Finnkoisjøen. Det står nå bare igjen ca. 12 km til Rotvoll, som har vegforbindelse til Meråker. Natur- og friluftinteressene ønsker imidlertid ikke å knytte bygdene sammen med en veg som vil gå gjennom relativt uberørt natur. Reineierne som bor i Stordalen, kan få nytte av en eventuell veg, men frykter samtidig at ulempene for reindrifta blir store.

Gardsveger

Statstøtte til gardsveger ble økt etter krigen. Kommunen bevilga også mer til dette. I 1954 ble det f. eks. gitt kommunal støtte til grendevegen fra Hilmo vegkryss til Hilmo-gardene etter at hovedvegen ble omlagt til Hilmosida. I Gresli fikk brukerne støtte til øvervegen. Berget-gardene i Ås fikk også veg på femtitallet. Den ble omlagt i 1970-åra. Dyreste prosjektet var vegstrekninga fra Ås til Østby. Rekneskapet for dette viste en kostnad på over 50.000 kroner i 1954. Av dette falt 80 prosent på fylket og 20 prosent på kommunen. I 1960-åra overtok fylket Østbyvegen, som dermed fikk samme status som Stugudalsvegen.

Skysstasjonene legges ned

Etter krigen ble vegen alltid brøyta til Ås, eller eventuelt også lenger oppover dalen. Bilene overtok for godt, og det ble dermed ikke bruk for skysstasjonen i Gresli. Petter Korsvold på Greslivoll var forberedt på den utviklinga, for han hadde begynt med rutekjøring allerede i 1920, som den første i Tydal. Men det var først etter krigen han kunne sette skys- svognene og slåene bort for godt. Ovafor Ås var det fortsatt bruk for hesteskyss, og stasjonen ble flytta til Kirkhus. De hadde plikt til å skyss til Løvøya stasjon. Den ble også fort uaktuell, siden det kom snøbilrute til Stugudal og etter hvert brøyta vinterveg. Løvøya ble den siste skysstasjonen i virksomhet i Tydal. Den ble nedlagt først i 1955.



Erik Løvøen med sin første lastebil.

Biltrafikk

Etter krigen var det streng rasjonering av importvarer, og det krevdes særskilt tillatelse for å få kjøpe

motorkjøretøyer. Da to tydalinger søkte om kjøpetillatelse for lastebil i 1946, fikk de avslag i førstninga. Utvalget for fordeling av biler i fylket tvilte på behovet i Tydal. Men etter en skarp reaksjon fra daværende ordfører Svelmoe, fikk Tydal en kvote på tre lastebiler og én drosje. Etter hvert tok rasjoneringa slutt, og bilsalget ble omsider frigitt. Det ble behov for tre drosjebevillinger i Tydal, og i begynnelsen av 1970-åra var det åtte leievognløyver. For varetransporten var det likevel Selburuta som var viktigst. Det var imidlertid særskilt problematisk å få fram varer og frakte passasjerer til Stugudal om vinteren, fordi vegen ikke ble brøyt. Løsninga ble inntil videre ei snøbilrute på strekninga fra Ås til Stugudal. Selburuta satte i gang drift i 1950 på vilkår av at kommunen holdt det vanskelige vegstykket ved Hølene farbart. Snøbilen ble populær den, og brukt av turister, e-verksfolk og bygdefolk. Den har blitt «helt uunnværlig for folket i Stue- dal», skrev Formannskapet i en søknad i 1952 om å få takstene satt ned. Snøbilen «har totalt forandret vilkårene for den på vintertida før så avstengte fjeldgrenda ... folket kjenner seg trygge...»

I snøbilen var setene satt imot hverandre. Når det var fullt, ble det ganske trangt for passasjerene. En gang det var mye folk i bilen var det en kar som bemerkte: «E kjenne de e senatrekk i en fot nedi her, men e vet ikke hvem som eier den».

Det var dyrt å bo avsides. Stugudalingene måtte betale tre kroner billetten fra Ås til Stugudal og tillegg for mjølsekken samme veg. Det var derfor ikke rart at mange ønska seg helårsveg til Aursund eller til Reitan, som ville gi dem bare tre mil til jernbane. Selburuta var ingen lønnsom forretning for NSB. Tydalsruta gikk med underskott, og NSB innskrenka rutetrafikken i 1955. Protestene ble kraftige i Tydal. For nå fikk de post og gods bare tre ganger i uka. Om høsten satte bygdefolk inn privat bil for hente post på Hyttbakken. Det ble naturligvis en dyr løsning. Og skulle de til legen i Selbu, måtte de bruke to dager. En bytur krevde også overnatting. Tydalingene fikk støtte i Trondheimsavisa Nidaros, som minte myndighetene om diverse løfter for å hindre avfolkning av fjellbygder. I desember ga så NSB noe etter for protestene og innførte ei bedre ruteordning. Selburuta satte opp bil til Trondheim fra Ås kl. 6.30, og denne var i Trondheim kl. 11.15. Da rakk passasjerene en kort handletur og kunne ta bussen tilbake kl. 15.00. En bytur krevde altså ti timers reise, men det var raskt etter hva en hadde vært vant til tidligere.



Da snøbilruta ble satt inn på strekninga Ås — Stugudal i 1950. Her er snøbilen ved rutestasjonen i Gresli, og personene er Birger Hårstad, Gudrun Gullikstad, Sverre Aas og Torstein Korsvoll.

Reisetida ble gradvis korta ned etter som både biler og veger ble bedre. Dessuten ble stoppepausene på Nesta og i Ås innskrenka. I 1959 tok hele turen fra Trondheim til Stugudal 4 1/2 time. Privatbilene gjorde turene mye raskere, og konkurransen fra dem begynte å merkes for Selburuta. Parallelt med utviklinga mot bedre veger, ble derfor rutetilbudet dårligere. Mønsteret ble at NSB innskrenka, lokalbefolkninga

protesterte og fikk i stand forhandlinger for å unngå alt for drastiske nedskjæringer. Og ordføreren oppfordra folk til å bruke Selburuta for å hindre at det skulle skje igjen.



Det var nokk en begivenhet for både små og store da den første bilen kom til Kåsen, det øverste bruket i Stugudal i 1951. Fra venstre Asbjørn Rotvold, Ane og Henrik Kåsen, Ole Rotvold og en sjåfør fra Klæbu.