

Kommunikasjonene

I tida fram til 1920-åra var fortsatt mange av de gamle ferdselsvegane — eller retttere sagt stiene — i bruk. Men hovedtyngda av reise- og varetrafikk fulgte hovedvegen gjennom dalføret. Denne ble nå utbedra til å også å tåle biltrafikk, som vi skal høre mer om i neste periode. Fram til 1920 er det ennå skystasjonenes tid. det er glanstida for lasskjørerne som sørger for varetransporten med hestekraft, og det er tida da post utenfra tar mange dager og ei byreise krever tiere overnattinger. Men det er også tida for en ny kommunikasjonskanal, telefonen.

Ferdselsvegane

Like før århundreskiftet var det bygd ferdig veg mellom Selbu og Tydal gjennom Kubjørga. En hadde også fått nye bruer over Nea ved Hilmo og i Ås, og det var reparert og flikket på flere av småbruene. Den offentlige veggen gjennom dalføret var ført fram til Løvøy-gardene, der det var skystasjon. Så langt kunne en komme seg fram med hest og vogn — og veggen var også bare tiltenkt hesteskyss. Skulle en vidare til Stugudal, var det litt mer strevsomt og ubehagelig å reise, iallfall med vogn. Stugudølene hadde opparbeidet privat veg til Stugudalsgardene. Men deler av strekninga mellom Løvøya og Stugusjøen gikk gjennom vanskelig terreng for vegbygging, og disse stykka skulle kreve mye arbeid senere før Stugudalsvegen ble godkjent som offentlig veg.



Sykkelen var et stort framskritt da den kom, og satte ikke så store krav til vegane. Disse fire jentene er fotografert ved Tydal kirke 29. august 1919. Fra venstre Borghild, Bergljot og Olga Aune, Marie Lysholm.

Men ennå omkring 1900 gikk ikke all person- og varetrafikken gjennom dalføret på hovedvegen. Om vinteren kunne folk kjøre med hest og slede på deler av Tya og Nea. Det fans også stier og veger til Selbu utenom bygdevegen. Til nabobygdene i nord og sør eller til Sverige var det også ferdsel av folk som gikk, red på hest, kjørte med hest og vogn om sommeren og slede om vinteren. Til Ålen og Haltdalen gikk flere ride- og gangstier. Noen av dem fulgte gamle ferdselsveger. På 1700- og 1800-tallet hadde selbygger frakta kvernstein over fjellet, og det hadde vært kjøring av ved og trekol til gruver og smeltehytter. Etter at jernbanen kom, hendte det at bønder i Selbu og Tydal drev krøtterflokker over fjellet for å sende dem til

slakterier sørafor, eller for å selge dem som livdyr. En av de mest brukte stiene gikk fra Hilmobrua via Hynnvollen øst for Bukkhammeren og til Aunegrenda og Haltdalen. Langs stien var det satt opp vintervarder, og her var det mye ferdsel både sommer og vinter av folk som skulle på arbeid i nabobygda, besøke slektninger eller reise videre. Og stien ble brukt av ungdommer som «bare» skulle i bryllup eller på fest hos hverandre. Det var også ungdommene gjennom ungdomslaga i Gresli og Aunegrenda som sørget for at vardinga ble opprettholdt, for det er ingen spøk å komme ut for snøstorm over Bukkhammeren. Armfeldts ferd over Bukkhammeren dukker fortsatt fram i minnet hos dem som ferdes i disse traktene vinterstid. Folk i Tydal fikk en ny tragedie å minnes da en erfaren fjellgubbe som Peter Græslimo mista leia i desember 1884 og frøs ihjel på fjellet. Ferdelsesvegen eksisterer ennå, men nå som merka og varda turistløype. Det årvisse turrennet på ski, Bukkhammer-rennet, følger denne vardinga over fjellet, og rennet har bidratt til at de nære forbindelsene mellom Tydal og Haltdalen har blitt opprettholdt til våre dager. Til Ålen gikk også en ferdselsveg fra Løvøya via Svartåvollen og videre over Veunhøgda. En kunne også ta av bygdevegen nord for Mosjøen der det var bru over Tya. Derfra var det rideveg til Øvlingene og Riasten. Fra Riasten kunne en følge setervegene nedover Gauldalen. Nåværende bomveg mellom Tydal og Reitan følger stort sett denne traseen. Etter at Rørosbanen ble bygd, kunne tydalingene frakte varer med jernbanen til Reitan. Derfra ble de kjørt over fjellet på vinterføre. Det var særlig mjølforsyningene som kom denne vegen, etter hvert også mye kunstgjødsel. Lasskjørerne tok da vegen over Kjøli gruver. Der var det stall for hestene og muligheter for overnatting og kvile. Skulle en til Røros, fulgte en stort sett leia for den senere bomvegen fra Stugudal over Langsvola og vest for Langen til Aursunden. Nordover til Meråker var det kjørbare veg et stykke fra Østby til Øyvollen. Derfra var det rideveg til Gilså og Lillefjell gruver og videre til Stordalen. Men en kunne også følge en veg fra Aune langs vestsida av Løddølja til Ystersetervollen. Derfra gikk stien videre til Svartåsvollen og Skarpdalen og møttes med vegen fra Østby. Tydal har fra gammelt av hatt god kontakt østover. Mange tydalinge slo seg ned i Jemtland og Herjedalen eller fikk ektefeller derfra. Særlig er Jungdalen et sted som tydalingene har hatt mye samkvem med. Fra Stugudalen gikk en sti langs Rotåa, noe nærmere bekken enn den nåværende turiststien, og opp gjennom Skardøra. Folk husker ennå at stien ble kalt «Jungdalsvegen», og noen sa også «Jungdalsbekken» om Rotåa. En alternativ veg til Jungdalen tok av fra Stuguvollen og gikk om Spaklarslivollen og Nedalen. På vegen var det vadested over Nea og Ekornåa, og den kryssa grensa nord om grenserøys 154 (Nerøysa). Fra Stugudal gikk også en gammel veg til Ljusnedal i Herjedalen. Det var god rideveg fra Stugudal til Møsjødalvollen. Men derfra og sørover var den dårligere og mindre synlig. Stien gikk på nordsida av Vigelsjøen og kryssa grensa ved Haftorstøten.



Hanna Olsdatter Græslivoll (f. 1887) på veg over Bukkhammeren. Ho var sjukesøster i Støren.

Størstedelen av trafikken med omverdenen gikk gjennom Neadalføret, og denne vegen betydde stadig

mer. Strekninga mellom Flora og Gresli var imidlertid et vanskelig stykke for ferdselen, og her har vegen fulgt ulike traséer gjennom tidene. Den gamle kløvjevegen gikk over Hilmomyrene. Der det var bløtt og djupt la en ned kløvde furustokker på langs av vegen. Namnet Spongan ved Gresli har opphavet sitt etter disse furuklovningene. Da vognene kom mer i bruk, ble den gamle kløvjevegen lagt gjennom skogen og på tørrere grunn. Veglinja ble rydda, og furuklovningene lagt på tvers av vegretninga. Det ble tidlig bygd bru over Nea nedafor Gresli (Hilmobrua), men i Flora måtte det ferje til. Dette var tungvint og en av grunnene til at hovedvegen ble lagt om til sørsida av elva i 1835. Den første Kubjergvegen gikk høgt oppe i lia — via setra til Hegsetbonden som ga fri veggrunn for å få vegen lagt forbi vollen sin. På slutten av 1800-tallet ble det bygd veg lenger ned, og her gikk så hovedvegen mellom Selbu og Tydal til etter siste verdenskrig. Den gamle kløvjevegen over Hilmo ble da mest bare brukt til kjøring av tømmer fra Hilmoskogen til fløtingsstedet i Flora. Et nett av stier og veger gikk ellers fra gardene til setrene. Her foregikk mye transport til og fra i setersesongen, og bøndene la ned mye arbeid i å gjøre setervegene kjørbare med vogn. I mellomkrigstida kunne de få statstilskott til dette.

Lasskjøring

Etter 1900 økte behovet for varer såpass mye at det ble plass til flere handelsforeninger og utsalg. Varene kom stort sett fra Trondheim. Forretningene satte bort varefraktinga til hestekjørere i Tydal. En del varer ble som nevnt foran frakta med jernbanen til Reitan og kjørt over fjellet til Tydal på sledeføre. Men mesteparten gikk om jernbanestasjonen på Hell, og denne trafikken gikk både sommer og vinter. Lasskjøringa til Hell var riktig en langtur som tok minst fire dager med hest. På dårlig føre om våren kunne det gjerne bli både fem og seks dager før kjøreren kom tilbake til butikken i Tydal med varelasset. Det hendte ofte at kjøreren måtte lesse om undervegs fra slede til vogn når snøen var borte nede i dalføret, mens den ennå lå meterhøg i Tydal. Lasskjøreren starta tidlig om morgenen eller om natta fra Tydal med smør, ost, noe tomgoods og kanskje litt slakt som skulle sendes til Trondheim fra Hell. Lasset var gjort ferdig om kvelden. En prøvde vanligvis å nå fram til Elvran-grenda om kvelden. Der var det skysstasjon og overnattingsmuligheter på flere gardar. Mange lasskjørere minnes det var godt å komme fram dit til kvelds. Det forekom at to kjørte i lag fra Tydal, eller de fikk følge av andre lasskjørere fra Selbu. Særlig om vinteren kunne det være en stor fordel å ha følge over Selbuskogen. Det var f. eks. ikke sjelden det gikk snøråst som stengte vegen i Tømmerdalen. Neste dag kjørte lasskjørerne til pakkestasjonen på Hell. Her ble varene de hadde med, lessa av og erstatta med kjøpevarene de skulle ha med tilbake. Fullt lass veide gjerne 7—800 kg. Så gikk ferda oppover igjen til ny overnatting i Elvran. Tredje dagen gjaldt det å komme seg så langt råd var. Det var best om en kom seg helt opp til Hegset eller Tuset i Flora, men mange ganger måtte en overnatte på Rolset. Der var det til gjengjeld særlig trivelig og mange ungdommer heime til vanlig, så det kunne bli både moro og litt spetakkel når tydalingene kom og skulle ha nattlosji. Overnatting med kaffe til kvelds og om morgenen kosta bare 25 øre her. Siste strekninga var tyngste biten for hestene. Det kunne ofte være værhardt om vinteren forbi Øråsvollen oppmed elva, og ikke minst holdt det hardt mange ganger å komme oppover Kubjerga med 700 kg eller mer på lasset. Både hest og kjører var nok glad når de endelig kom på «bua» om ettermiddagen eller kvelden, kunne lesse av kjøredningen og få oppgjør. Lasskjøringa til Hell var ettertrakta attåt arbeid for mange som hadde hest. Betalinga for kjøringa var pr. kg. varer de frakta. Fra omkring 1900 var det vanlig med tre øre pr. kg fra Hell og to øre fra Selbu. Omkring 1925, de siste åra lasskjøringa foregikk, fikk kjørerne 5 øre pr. kg. I tillegg kunne de få litt for

smør og andre varer som skulle til Hell for videresendelse. De tok ikke nødvendigvis ut betalinga i kontante penger, men fikk f.eks. en mjølsekk for turen. Lønna var brutto, for de måtte sjøl holde seg med niste og betale for kost og losji. Men fem kroner holdt som regel godt. Tar en i betraktning redskapsslitasje ble det likevel liten betaling for flere dagers arbeid, også etter datidas lønninger. For mange var det uansett en opplevelse å komme seg ut, treffe nye folk og frette nytt.

Kjøredoninger

En velutstyrt gard måtte ha mange kjøredoninger for å dekke ulike behov for skyss- og brukskjøring. Dessuten måtte det være ett sett for sommerbruk og et anna til vintervegen. Til brukskjøring – altså frakting av for, varer, ved o.l. — brukte en vogner og slåer (sleder). Langvogna hadde et langt lasteplan med langsgående ribber som var festa i tverrtrær. Med skrinn (grind) på planet, var langvogna den vanlige høyvogna. Men det var ikke alle bruk som hadde høyvogn. Ennå i 1939, da de første gang er telt med i jordbrukstellinga, var det bare 61 høyvogner i Tydal fordelt på 140 jordbruk. Kortvogna var som namnet sier, kortere og hadde tett bunn med karm. En senere variant av denne var bekkvogna som var laga slik at vognkista kunne bikke. Vognene var kraftige og robuste og ofte heimelaga. Men å lage hjul var et ansett handverk, så disse ble kjøpt. Alle vognhjul var jernskodd, dvs. det var en kraftig jernring rundt hjulet, og det kunne bygdesmeden lage om det trengtes. Disse to-hjuls arbeidskjerrere var vanlige allerede før 1900-tallet. I 1907 ble det registrert 147 stykker av dem. Til somme setrer som ikke hadde alt for ulendt adkomstveg, kunne en kjøre med kortvogna. Men før 1900-tallet frakta en mye av varene fra og til setra med kløv. Utstyret for kløvjing var en enkel kløvsal med bukøl, brystrem og bakøl. Kløva ble lagt i to kløvmeiser som ble hefta sammen og hengt over kløvsalen, én på hver side. Til personskyss i terrenget måtte en ha ridesal. Det fans særskilte ridesaler for menn og kvinner. Siden kvinnene brukte skjørt eller kjoler, måtte de ha en sal der de kunne sitte på tvers av hesteryggen med beina på samme side. Til skysskjøring på veg ellers ble det brukt forskjellige slags kjerrer eller vogner. Skysstasjonen på Greslivoll var pliktig til å ha bl.a. «1 stolkjærre 1 karjol på fjærer med hynder (dvs. puter) og skvætlær 1 reisekjærre på fjærer med hynder og skvætlær 1 arbeidsvogn». Skysstasjonene måtte også ha en ridesal og en kløvsal for frakt og skyss utenom kjørevegene. Skyssvognene var lettere, spinklere og mer forseggjort enn arbeidsvognene. De skilte seg også ut ved sine høge hjul som var dekket av skvettskjermer. Hjula var jernskodde som på arbeidsvognene, men hadde adskillig smalere skoning. Dessuten hadde skyssvognene fjærer på hjulakselen som gjorde de relativt behagelige å kjøre med etter den tids krav. Karjolen hadde sete med ryggstø for bare én person. Bak setet var karjolskrinet, der reisende plasserte bagasje som ikke tok så stor plass. Karjolskrinet gjorde samtidig tjeneste som sete for skysskaren. En større skyssvogntype, giggen, hadde sete for to personer ved siden av hverandre. Men alle hadde de skvettskjermer foran seteplassen og skvætlær til å beskytte beina og fanget.



Hesteskyss i sluffe fra Hilmo omkring 1920.

Firehjuls skyssvogn, trille, var et mer staselig kjøretøy, men ikke vanlig i Tydal. Erik Øren husker det sto ei trille i vognskjulet på Fossan, men så aldri den ble brukt. Ei trille fans visst også på Nygård. De var kanskje et statussymbol for eierne, men det var dårlige veger for triller i Tydal. Om vinteren måtte en ta i bruk slåene. De var bygd på meier med jernskoning som skulle gi bedre gli og beskytte tremeiene mot slitasje. Langslåen tilsvarte langvogna, og utstyrt med skrin, ble den brukt til å kjøre heim markaforet på ettervinteren. Kortslåen hadde tett plan. En slik type var møkkslåen som en brukte til å kjøre ut gjødsel på. Den hadde løs karm som gjorde det mulig å velte av hele lasset på en gang. Til bruksslåene brukte en løs skåk med et kraftig tverrtre bakerst. Fra dette gikk et regulerbart dragfeste til slåen. Dette gjorde kjøredningen mer ledig å bruke i terrenget, og det hadde dessuten en annen viktig funksjon: Hvis slåen med et tungt lass gled innpå hesten i unnabakke, skjøt meiene opp på tverrtreet til skåka og bremsa automatisk farten. Skysslåene hadde skjeker med fast forbindelse til slåen. Liksom det var flere typer skyssvogner, var det også flere slags slåer. Spisslåen var smal og hadde seteplass bare for én person og hundsvott bakom setet, dvs. en sadel som skysskaren kunne sitte på. En variant var husken med to enkeltseter etter hverandre. Breislåen hadde seteplass for to ved siden av hverandre og enkelt sete bak for kusken. En enda romsligere type var sluffa med dobbelt sete foran og bak. Skysstasjonene hadde to eller tre slåer. I kontrakten for Kirkhus stasjon ble de kalt for enkeltsleder dobbeltsleder og langsleder. Til slåene hørte det med en slåfell som hadde samme funksjon som skvettlæret på vognene. Slåfellene var oftest laga av hundeskinn eller ulveskinn som var sydd på vadmél. Hårsida vendte ut. Om sommeren hengte mange slåfellene sammen med anna pelsverk på do. Da gikk det ikke mått i hår og ull. En anna type sleder var brukt av samene. Av kjørepulkene fans det forskjellige størrelser som var tilpassa store og små personer. Men reinskyss med pulk ble etter hvert mindre vanlig på 1900-tallet. Samene brukte mye ski, men det var godt å ha noen trena reinsbukker til å frakte lasspulkene med mat og utstyr i.

Skysstasjoner og reisetrafikk

Før bilrutenes tid var skysstasjonene et nødvendig ledd i reisetrafikken. Det har til ulike tider vært skysstasjoner på Greslivollen, Østeraunet, Lillebrekken Kirkhus og Løvøya. Etter ei ny lov om skyssvesenet i 1893, ble det opprettholdt to stasjoner i Tydal, Greslivoll og Løvøya. Lova fastsatte ei skyssbetaling på 15 øre pr. km fra fast stasjon. I tillegg kunne skysskafferen ta ett eller to øre — alt etter standard — for bruk av karjol eller slede. Den reisende kunne fritt ha med seg opp til 35 kg bagasje, og var det to i følge, ble det 50 prosent tillegg i prisen. Skulle flere enn to personer reise sammen, måtte de leie to hesters skyss.

Etter disse prisene var minstetaksten kr. 2,72 for skyss med enkeltslå eller karjol fra Greslivoll til Løvøya. To personer måtte betale vel fire kroner. Prisnivået steg kraftig under første verdenskrig, men myndighetene satte maksimalprisen til 25 øre pr. km. I 1940 var satsene 27 øre. For skyss utafor rodebelagt veg måtte en betale tillegg. Stasjonene hadde plikt til å ha to faste hester året rundt og én reservehest om sommeren, men det ble ikke etterfulgt så nøye. Når det ble nødvendig, leide skysskafferen flere hester hos naboene. Skyssplikta gjaldt normalt til nærmeste stasjon (pluss 3 km i tillegg). Brukerne på Greslivoll måtte altså skyss til Hegset, 14 km nedover dalen, eller til Løvøya, 17 km lenger opp. Skysstasjonene måtte også «skaffe de reisende fornødent herberge, god og anstændig beværtning, samt staldrum med fornødent fôr for deres hester i tilfælde efter en av øvrigheten sat takst». Grunnen til det siste kravet var at reisende kunne komme med egen hest. Skysstasjonen var altså et gjestgiveri i tillegg, og både syklist, fotturist og andre reisende tok inn der. Da telefonen kom til bygda, fikk skysskafferen plikt til å ha telefon slik at reisende kunne bestille skyss i forvegen. Som regel hadde en reisende rett til å få skyss på en halv-times varsel. Disse pliktene og kravet om å ha disponible hester og kjøreutstyr, gjorde at det ikke var rekningsvarende å drive skysstasjon verken i Tydal eller de fleste andre steder med bare inntektene fra de reisende. Stasjonene fikk derfor tilskott fra kommunen, som igjen fikk refundert 5/6 av utgiftene til skyssvesenet fra staten. Stasjonen i Greslivoll fikk bevilga kr. 350 i 1917. Da stasjonen på Løvøya ble flytta til Kirkhus i 1923, fikk den nye skysskafferen kr. 800 i årlig tilskott fra kommunen. Men så hadde han også skyssplikt helt til Reitan, til Stor-Erikvollen og Skarpdalen og til Greslivoll. I mellomkrigstida ble utgiftene til skysstasjonene pressa nedover av fylkesmyndighetene. I 1934 var bevilgningene til hver av stasjonene i Tydal kommet ned i 200 kroner. De var nå trua av total nedlegging etter at rutebilene hadde gjort skysstasjonene i Selbu overflødig. Men så lenge vegen ikke ble brøyt og gjort farbar hele vinteren i Tydal, holdt kommunestyret på at skyssvesenet måtte bestå. Det ble likevel ei forandring ved at stasjonen på Kirkhus ble flytta tilbake til Løvøya i 1937. Hvem var det så som brukte skysstasjonene? Kommunestyrets argument for å beholde skysstasjonene var at de var nødvendige for å få doktor, prest, lensmann og dyrlege til Tydal. Det var også disse offentlige tjenestemennene, felles for Tydal og Selbu, som benytta stasjonene mest. Petter Guldhall var en særlig flittig gjest innom Greslivoll. For samtidig med at han var lensmann i Selbu, styrte han også ei tid lappefogdkontoret i Røros. Ellers var det en og annen forretningsmann eller ansatt i Thomas Angells stiftelser som reiste, enkelte turister og noen utlendinger i jakttida. I mellomkrigstida leide også stadig flere tydalinger og selbygger hesteskyss fra Greslivoll. 8. juli 1911 var kanskje en travel dag for Petter Korsvold på Greslivoll. Da skulle både dyrlegen og en ingeniør ha skyss til Hegset. Samtidig kom en amerikansk mangemillionær Singer, med følge og krevde fem hester for å få med seg alt sitt og sine. (Dette var kanskje Singers første besøk i Tydal. Han kom igjen mange ganger senere for å drive jakt, og fikk ført opp ei prektig hytte ved Essand.) I 1919 kom en tysk baron som måtte ha seks hester for å få med seg bagasjen og følget sitt. (Han var en av mange utenlandske storfolk som kom for å drive elgjakt i Tydal.) På slike dager måtte Petter Korsvold låne både vogner og hester hos naboene for å oppfylle skyssplikta. Men reisetrafikken i eller gjennom Tydal var aldri så stor at noen klaga over venting på skyss. På Greslivoll kunne det bli opptil 80–90 skyssinger i året. En enkelt bevart opplysning fra Kirkhus viser at stasjonen der hadde 89 skyssoppdrag i 1923, og 109 personer var innført i fremmedboka. Året etter var det et enda større besøkstall på Kirkhus. Mesteparten var om sommeren, og i juli og august kunne det bli gjennomsnittlig et skyssoppdrag annenhver dag i tida før bilene begynte å gjøre seg gjeldende. Da vegutbygginga gjorde det mer framkommelig for biler, minka denne delen av hestetrafikken sterkt. Men først i 1955 kunne siste skysstasjon (Løvøya) legges ned helt.

Vegbygging

I kommunestyret kom vegsakene til å få en dominerende plass. Alle var enige om hvor viktig det var å forbedre vegstellet. Bedre vegger ville minske transportkostnadene til Tydal, og det ville lette avsetninga av husdyrprodukter og skaffe større inntekter til bøndene. Vegprosjektene sto egentlig i kø, men det var pengene som begrensa utbygginga. Det fremste, men også dyreste prosjektet, var å forlenge hovedvegen fra Løvøya til Stugudal. I 1907 var denne strekninga prioritert som nr. 10 i fylket av nye bygdeveger, men det skulle ta mange år før det ble offentlig veg til Stugudal. Kommunen bygde ny bru over Gjeta i 1914, senere



Snøplogkjøring på Aune 24. februar 1913 med fem ridende karer foran snøplogen.



Arbeidslag på Stugudalsvegen 9. juli 1919.
Arbeidet foregikk med hakke, spade og trillebåre.

Det fremste, men også dyreste prosjektet, var å forlenge hovedvegen fra Løvøya til Stugudal. I 1907 var denne strekninga prioritert som nr. 10 i fylket av nye bygdeveger, men det skulle ta mange år før det ble offentlig veg til Stugudal. Kommunen bygde ny bru over Gjeta i 1914, senere også over Møåa, og begynte å utbedre og legge om enkelte stykker. Parsellen ved Hølan var særlig arbeidskrevende og kostbar. Kommunen fikk tilskott fra stat og fylke til vegbygging, men måtte ta opp lån både for å forskuttere disse og betale kommunens egne utgifter. Ehrstian og Jørgen Lysholm hjalp til med å betale renter av et lån på 20.000 kroner. Begge var interessert i å få bedre veg til gardene sine. I 1920 var det i alt brukt 65.000 kroner til Stugudalsvegen, og utgiftene til vegstellet tok ea. 1/3 av det totale kommunebudsjettet. Så kom trangere tider for kommunen, og arbeidet stoppa opp ei tid. I mellomkrigstida fikk kommunen statsbevilgninger til nødsarbeid, og Stugudalsvegen ble omsider fullført i 1930-åra takka være disse midlene.

Postgang

Bedre kommunikasjoner letta tydalingenes kontakt med omverdenen, og bidro dermed til en langsom omforming av bygda. Posten åpna en enda større verden, med brev fra fjerne slektninger og kjenninger og alskens nyheter gjennom aviser og blader. Det gjorde lite om de ikke var helt dagsaktuelle. Det var de jo aldri, for det var bare postgang to ganger om uka, og tre ganger fra 1915. Helt til 1935 måtte postføreren hente posten i Selbu og frakte den med seg til poståpneriet i Ås. En kortere periode før 1914 var det plassert på Lunden med Johannes Lunden som poståpner. Senere ble det fast poståpneri i sommerstua på Bøns garden. Poståpner der var Peder Jonsen Østby, Klokkar-Per, som folk kalte han, fordi faren var klokker. Postfører var Esten Andreassen Græsli, som hadde hatt jobben siden Tydal fikk postgang i 1876. Da han begynte å bli vel gammel til de lange Selbu-turene, overtok sønnene hans, Ingebrigt og Peder, postgangen. Også poståpnerstillinga gikk i «arv». Jon P. Østby overtok fra 1928 poståpneriet etter faren. For folket i Stugudal var det lang veg til posten. De begynte å mase om ei landpostrute, og fikk endelig ukentlig postgang fra Ås til Stugudal fra 1905. Greslingene søkte om det samme, men måtte nøye seg med de tjenestene postmannen tok på seg når han for forbi.

Tydal telefonsamlag

En ny kommunikasjonsform oppsto med oppfinninga av telefonen. Den nye teknikken ble tatt i bruk her i landet i 1880-åra. I 1895 starta en oppbygginga av telefonnettet i Selbu, og forlenging av linja til Tydal kom da straks på tale. Telefon var her som ellers en sak for private selskaper. En del interesserte kom sammen, og de valgte en komité i januar 1896 for å forberede telefonutbygginga til bygda. Nils Svelmo var formann for komitéen. Året etter innkalte komiteen tydalingene til et møte for å avgjøre om «arbeidet med Anlæget straks skal foretages». Det var tydeligvis stor stemning for å få telefon, for komitéen begynte med en gang å tegne aksjer til et Tydal telefonsamlag . Firmaet Huitfeldt. Forbruksforeninga og Lysholm-familien tegna seg for såpass mange at arbeidet kom raskt i gang. Foreløpig ble telefonledningen strekt til Løvøya. Et abonnement på telefonen kosta 25 kroner, men samtalene var gratis. Men ikke-abonnenter måtte betale ti øre for en samtale på fem minutter. Det var også den maksimale tida en kunne bruke. Telefonapparata var kobla til samme linje slik at abonnentene kunne lytte på hverandre. Hver hadde sitt eget kallesignal, som var en kombinasjon av to eller tre korte og lange ringinger. Skulle en f. eks. telefonere til Forbruksforeninga, måtte en ringe to lange og én kort. Det var sveiv på telefonapparatet den gangen.



Peder Jonsen Østby (Klokkar-Per) på Tydal postkontor ca. 1920. Kontoret var på loftet i sommerstua i Bønsgarden.

I førstninga klarte en seg uten sentral. Men etter at det hadde blitt 10—12 abonnenter i 1904, ble dette nødvendig. Sentralen fikk plass hos John Ingebrigtsen Aunemo som påtok seg betjeninga for 150 kroner pr. år. Samtidig ble det vedtatt å forlenge telefonlinja til Stugudal. Denne ble finansiert med nye tilskott til aksjekapitalen fra Jørgen Lysholm og gratisarbeid fra stugudølene. Da det kom sentral, ble det innført takst for samtale. Flere betalingsprinsipper ble forsøkt. I førstninga krevde telefonsamlaget visstnok bare avgift for oppringing utenom kontortid. Senere prøvde en seg med en låg takst for tydalingar og en høgre for utenbygdsboende. Til slutt gikk en over til en takst på ti øre for oppringing til lege, jordmor eller dyrlege, men 25 øre til andre. Samtaler til Trondheim kosta det dobbelte av lokalsamtaler. Etter som flere abonnenter kom til, ble linja overbelasta. Søknader fra Østby-brukerne om å få telefon, måtte avvises under første verdenskrig. Telefonstyret fant det derfor nødvendig å flytte sentralen til Ås for den vidare utbygging. Den fikk husrom i vestre stue på Bønstrø, og telefonsamlaget disponerte også overliggende loft og kjøkken, slik at der ble leilighet for sentralbetjeninga.

Den første som ble tilsatt på den nye sentralen, var Marit Tomassen Ås. I 1919 fikk ho ei grunnlønn på 730 kroner året og et vedbidrag på 100 kroner. Arbeidstida var den samme som for sentralen i Selbu, nemlig fra klokka åtte om morgenen til klokka åtte om kvelden. I juli og august skulle den holdes åpen én time lenger. Søndager og helligdager var sentralen åpen to timer om formiddagen og tre timer om ettermiddagen. Sjøl om Marit søkte og fikk én times fritid midt på dagen, ble det likevel en arbeidstid på 71 timer i uka (og 77 timer om sommeren). Det var ikke snakk om noen åtte-timers dag, som mennene i



industrien hadde tilkjempa seg.