

Espedalsvegen

Espedølene sendte søknad om tilskudd til å bygge veg allerede rundt 1890, men det skulle gå mer enn 60 år til vegen gjennom dalen ble en realitet.

Vegen fra Svatsum til Vassenden i Espedalen kom først, men heller ikke denne var framkommelig med kjøretøy før i 1916. Før den tida var det berre et råk der en kunne gå, eller til nød bruke hest med kløv. Folk kunne kanskje kjøre med kjerre fram til Nettet.

Den første vegen til Vassenden gjekk fra Brumoen langsetter baksida, ned Hauga-bakken, opp Nessejordet og over gardsplassen på Nettet. Seinere vart vegen flytta, slik at den kom lengre unna gardsplassen. Vidare gjekk vegen nordover på oversiden av Nessehaugen til Kolbotten, ned til Hellern, langsetter Dritua, opp til Dalbakken og fram til Vassenden.

I 1850-51 vart Malmvegen bygd. Den gamle Espedalsvegen vart for bratt og uframkommelig for å frakte store mengder malm nedover til bygdene. Malmvegen gjekk på sørsida av Dritua, fra Haugen til Dritustugua, der den kryssa Dritua, gjekk opp til Erlandhuslia og vidare til Dalbakken og Vassenden.



Fjellheimen, seinere kaldt Espedalen hotell, i Vassenden

Langsetter Espedalsvatnet var det før 1937-1938 nærmest berre et kuråk, men til gjengjeld gjekk det et på hver side av vatnet. Det var veldig tungvint å frakte

det som trengtes til gards. Det meste måtte bæres på ryggen. En tur til Svatsum tok heile dagen. Om sommeren rodde folk til Vassenden og gjekk til Svatsum, og om vinteren spente de på seg skia og la i vei på isen og ned bakkene. Det var ikke mulig å levere mjølk på meieriet, så det meste av produkta fra husdyrholdet vart brukt heime. Folk i dalen hadde så å si rent naturalhushold.

Noe smør kunne omsettes i Svatsum. Fisken vart solgt i Skåbu. Det var nok fisken som skaffa det meste av kontantene sammen med skogsarbeid, (når en ser bort fra tida med gruvedrift). Når Espedølene skulle til Skåbu med fisk, måtte de ro til Verket. Der måtte de dra båten et stykke over land, og så ro etter Breisjøen og gå opp til butikken. Det var tungt opp Kampfossbakkene med tung bær. Tømmeret vart fløyta over vatnet i «bommer». Før de fikk motorbåter, måtte de ro og dra bommene fram.

Var det noen som trengte doktor, var det slett ikke lett. Man måtte sende beskjed med noen som skulle nedover til bygda. Doktoren bodde på Forset i Vestre Gausdal, så det tok det en hel dag før han kom, i beste fall. Kostbart var det også. Doktoren tok 100-150 kroner for et sjukebesøk i Espedalen.

Fra 1916 vart vegen fra Svatsum til Vassenden kjørbær. For å komme vidare, måtte folk ta båt. Dalbakk-karene dreiv rutebåt på Espedalsvatnet. Først rodde de, seinere fikk de motorbåter. Etter en stund tok Gausdal Bilselskap over ruta og dreiv den fram til krigen. Under krigen var det ikke noen form for rutetrafiikk på vatnet. Etter krigen kjøpte Syver Stubberud rutebåten Ormen Lange og starta opp igjen kjøringa.



I etterkrigstida brukte Gausdal Bilselskap en gammel tysk brøytebil for å holde vegen mellom Svatsum og Vassenden/Strand åpen om vinteren. Bilen kjørte også på isen bort til Megrund for å levere posten. Bilen var en *Borgward* fra ca

1940. Den drog på alle seks hjula, så det blir sagt at den aldri stod fast. I kassa bak stod en ovn som fungerte som varmeapparat. Erling Haugen og Kristian Sønstegård fra Svatsum kjørte bilen.



På et møte på Lillehammer 30. mai 1949 vart det tatt initiativ til å bygge veg gjennom Espedalen. På møtet, der ordfører Hernæs (Sør-Fron), ordfører Høystad (Vestre Gausdal), arkitekt Lande, ingeniør Høyer og disponent Mølmen (Gausdal Bilselskap) deltok, vart det bestemt å danne et vegselskap med representanter fra de to Frons-kommunene, Gausdal Kommune samt en representant fra de private interessentene.

Selskapet skulle skaffe de midla som var nødvendig, planlegge og bygge en 23 kilometer lang veg gjennom Espedalen. Framkommeligheten på strekninga var i utgangspunktet slik: Vassenden - Strand Fjellstue: 3 km gammel privat veg, Strand Fjellstue - Sør-Fron grense: 5 km, ingen veg, Sør-Fron grense – Dalseter: 9 km, ingen veg, Dalseter - Nord-Fron grense: 3 km smal gammel veg bygd av ungdomstjenesten i 1939. Nord-Fron grense - Kampfossen 3 km: 1 km veg bygd av ungdomstjenesten, resten ingen veg. Den nye vegen skulle planeres med bulldoser etter vegvesenets anvisning.



Kostnadene på prosjektet vart etter et overslag beregnet til ca. 250.000 kroner. Pengene skulle skaffes ved lån, der hver kommune skulle stille med følgende garantier: Vestre Gausdal 50.000 kroner, Sør-Fron 140.000 kroner og Nord-Fron 30.000 kroner. Lånet skulle tilbakebetales etterhvert som anlegget vart ført opp som stats- og fylkes veg. Årlige kostnader til drift og vedlikehold av vegen vart beregnet til 8.100 kroner.





Alle de tre kommunestyra gjekk inn for vegen. Mest skeptisk var Nord-Fron. De var redde for at Vinstradalen ville miste en del av turisttrafikken når den nye vegen kom. Muligheten for å skaffe penger til lån og drift av vegen ved å sette opp bommer ved Vassenden og ved Brennseteren, vart vurdert, men nedstemt, og de tre kommunene vart enige om å dele de årlige kostnadene mellom seg.



Arbeidet med å bygge vegen hadde starta allerede før møtet mellom kommunene i 1949. Vestre Gausdal kommune hadde stilt 45.000 kroner til rådighet året før, slik at en bulldoser kunne rydde en foreløpig veg på strekningen Strand - Megrund (ca. 5 km). Denne strekningen var viktig for skogsdrifta i disse delene av bygda.



Formelt starta arbeidet med vegen etter Lillehammermøtet i 1949. Kraabøl & co, som vart eid av Arnfinn Kraabøl fra Østre Gausdal, fikk oppdraget. Dette var den første store jobben firmaet hadde.

To bulldosere, en gravemaskin og to lastebiler vart brukt. Karene vart delt inn i to lag, ett som starta i den søndre- og ett som starta i den nordre delen av vegen.

Lag sør hadde en bulldoser på 17 tonn *Catepillar D7*. Den hadde tidligere blitt brukt ved ilandstigningen i Normandie under krigen. Etterpå vart den solgt til Norge, og det vart montert skjær på den. Fra sør vart det ikke brukt annet utstyr enn denne ene bulldoseren.



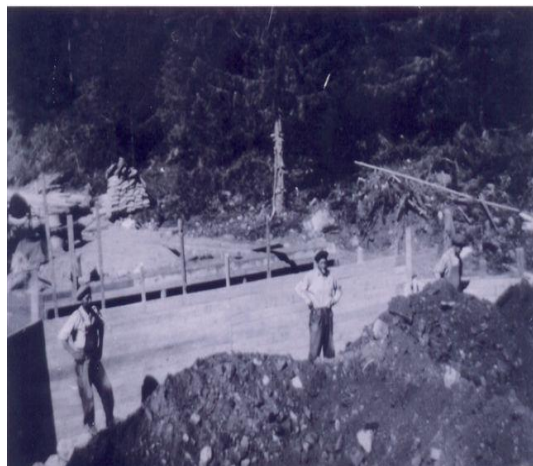
Arne Barlund og Hallvard Jensus kjørte bulldoseren. Resten av jobben vart gjort med håndkraft, så det var mange folk i sving med hakke og spade.

Karene jobbet fra tidlig morgen til sene kveld. De kjørte to skift, slik at de fikk noen timer med mat og kvile. Det var satt opp brakker hvor de kunne oppholde seg. I løpet av høsten 1949 kom laget fra sør fram til bekken Lauvåa.



Det var bestemt at arbeidet skulle konsentreres om å lage veg. Opprydding vart ikke prioritert, så skråninga vart ikke planert, og trær som vart hogd vart liggende etter vegen. Bulldoseren vart brukt for å lage grøfter. Skjæret vart stilt på skrå, og brukt til å grøfte. Jorda, røttene og stein som de pløgte opp vart brukt som fyllmasse. Dette gjorde vegen veldig klinete og nesten uframkommelig så fort det kom litt regn.

Bruene på den søre delen av vegen vart laga allerede høsten 1948. De vart støpt, og Østen Vold organiserte arbeidet.



Bilder fra bygginga av brua over Lauvåa



Laget som starta i nord hadde en bulldoser 10 tonn. *Catepillar D6*, kjørt av Jørgen Rensch og Johannes Solberg. I tillegg hadde de en gravmaskin på belter, en *Tatra*, kjørt av Erling Fredriksen og Olav Åmot. På denne sida vart det også brukt to lastebiler. Den ene var en *Dodge*, en gammel tysk krigsbil, eid av Ivar Vold, og kjørt av Oddvar Olstad. Den andre var en *Chevrolet*, eid av Knut Nustad.



Også her var det bruk for manuell arbeidskraft. Petter Hagemoen var arbeidsformann for karene som jobbet seg sørover. Arbeidslaget overnatta på garden Nedre Veslum på baksida ved Kampfossen.



En av sjåførene på gravemaskinen, Olav Åmot, har fortalt at dette var den første jobben han var med på. Han hadde akkurat begynt hos Kraabøl & co, etter at han var ferdig i militæret 19 mai 1949. Maskinførerne hos Kraabøl & co tjent 2 kroner i begynnerlønn men gjekk opp til 3 kroner etter noen måneder. Olav fortalte at han hadde 8000 kroner til gode da han hentet sluttoppgjøret hos Ingeniør Syris etter at jobben var ferdig sommeren 1951.

Olav var med på arbeidslaget i nordenden. Han fortalte blant annet at da de var kommet forbi Dalseter, og skulle bygge brua der, tok Sveen Authen i matpausen en smørklatt og skar den opp i skiver for å vise hvordan brua skulle se ut. Derfor ble brua kalt "Margarinbrua".



Margarinbrua.

Olav fortalte også at når han Ivar Vold skulle hente diesel, fylte han heile lastebilplanet med 200 liters fat. Han måtte reise helt til Gjøvik for å fylle, og det tok nesten en hel dag. En liter diesel kostet 0,39 øre.

Bortover forbi Sprena måtte fjellet sprenges, og da trengte de en bormaskin. Det var en stor koloss som gjekk på bensin. Den ble frakta på Espedalsvatnet med rutebåten og lesset over på ei kjerre og dratt opp dit hvor den skulle brukes med håndkraft. Petter Hagemoen var skytebas

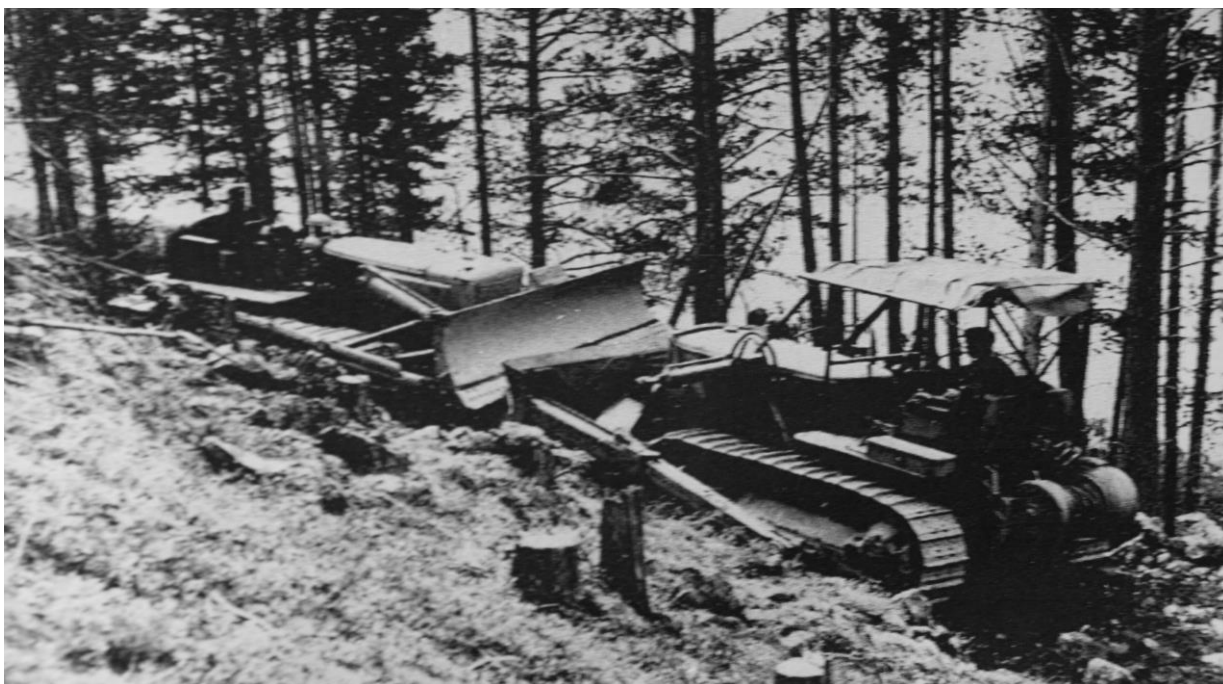


På den tida kunne de ikke drive med vegbygging vinterstid. Bulldoserne kunne brukes andre steder, til å dra tømmer ut av skogsfelt. Men når våren kom, og snøen ble borte, var det full drift i Espedalen igjen.





En dag høsten i 1950 vart en merkedag i vegbygginga. Da møttes de to bulldoserende like nord for Verksodden, og dermed var det vegforbindelse gjennom hele Espedalen. For å markere møtet mellom nord og sør, satte de bulldoserende mot hver andre, slik som vist på bildet.



Selv om de to bulldoserne hadde møttes, var ikke vegen ferdig. Mye arbeid gjenstod, og det var vanskelig å kjøre strekningen med vanlig bil. Våren 1951 starta jobben med å gruse. Det gjekk store mengder grus fordi det ikke var brukt annen masse enn matjorda som fantes i terrenget.



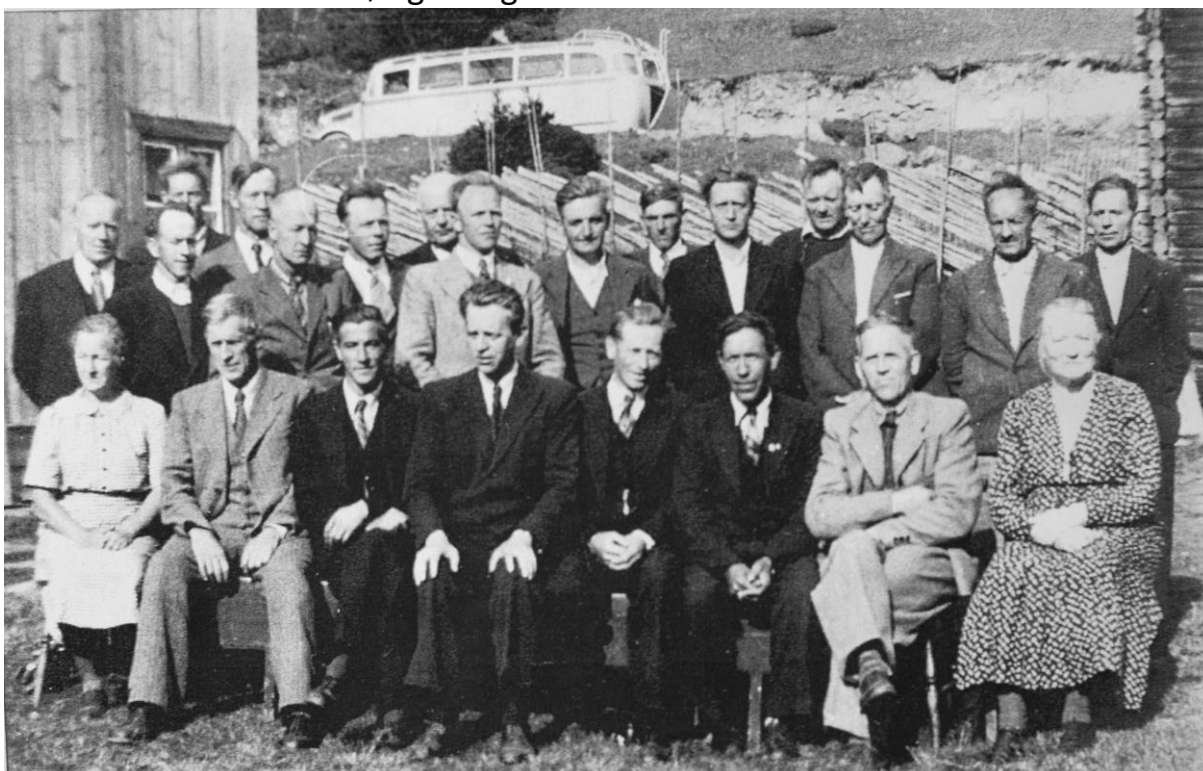
1949 mod.
Ruston Bucyrus



Grus ble tatt ut fra grustak ved Verket (bak ved Valdrestjern), ved Langvegg og litt sør for Strand Fjellstue. I dette arbeidet brukte de en diger tysk grusbil fra Gausdal Bilselskap, som gjekk under navnet *Moses*, og som ble kjørt av Kristian Sønstevold.



Her er noen bilder tatt før grusing.



Bildet over viser Vestre Gausdal kommunestyre, som kom på befaring etter at vegen var blitt framkommelig, høsten 1950. De besøkte Birger Risdal på Søre Megrund, som også var med i kommunestyret. I bakgrunnen ser vi den første bussen som kjørte gjennom Espedalen.



Det ble også satt opp et banner som ønsket vegfarende velkommen, laget av Lise Sandberg. På sykkel ser vi Torger Enden og Ole A Kvisberg.

Bildet nedenfor viser til Arnfinn Kraabøl, eier av Kraabøl & co på en av de første prøveturene igjennom Espedalen.



Den offisielle åpninga av vegen var 24. juni 1851. Espedølene, i samarbeid med disponent Mølmen i Gausdal Bilselskap, arrangerte en stor fest på Verket. Formann for arrangementskomiteen, Dr. Sandberg, ønsket de over 2500 menneska som var samlet velkommen, og Odd Grythe leste *Hilsen til Espedalen*, som var skrevet av den utflytta Espedølen Trygve Dalbakken.

Så ble ordet gitt til Statsråd Langhelle som stod for den offisielle åpninga. Han takket på vegne av myndighetene til de tre kommunene, Gausdal Bilselskap og Kraabøl & co. Han var spesielt imponert over de lave kostnadene på vegen, som til sammen var omtrent 350 000 kroner, og tilsvarte ca 15 kroner pr. løpende meter. Effektivt hadde det tatt 7-8 måneder å bygge 23 km god veg.

Et av de største øyeblikka var da gardbruker Birger Risdal, på vegene av Espedølene, overrakte blomster til de tre ordførerne. Med blomstene var det et kort som 23 av Espedølene hadde signert, og over navna stod disse ord: *Vi føler en dyp takknemlighet mot dem som vegen stred.*

Så fulgte fanfarer og en kraftig salutt- som var lagt godt i. Som en tilstedeværende seinere kommenterte: Slik at også de gamle Espedølene som ikke lenger hadde den fulle førlighet skulle høre hva som foregjøkk, gjennom kammersvinduet - de måtte være døve om de ikke hørte skudda.

Med dette var vegen offisielt åpna.

Bildene til denne artikkelen er stilt til disposisjon av Håkon Kråbøl.