

# Ferdsel om vinteren etter elv og vassdrag

Det er utgjeve ei rekkje publikasjonar frå gamalt av som tek for seg tidleg ferdsel, vandring og reiser i vårt distrikt. Fleire av desse er rikt illustrert, slik som Fritz von Dardel si dagok frå den omfattande reisa i Sør-Noreg i 1856. Dei fleste av desse reisene gjekk føre seg om sommaren. Men, vinterstid var det også stor trafikk.

Om somrane var vassdraga travalege å forsere. Fjellet knytte derfor grendene, bygdene og landsdelane saman på ein heilt annan måte. Rutene gjekk beinaste vegen over ås og li i staden for nede i dalføret. Det var viktig å koma raskast mogleg fram til folk. Utviklinga av busetjing endra reiseruter og vegvalg. Bruene var det langt mellom.

Byrbergom var ikkje farbar før på 1860-talet. Fram til da var Kleivavegen mellom Storvik og Bjørgjen einaste alterantivet til lands. Eller på andre sida av elva frå Øvre Nordherad gjennom Tronget til Lia. Da var du på nordsida av elva utan alternativ til å kome over. Båten var mykje brukt til å frakte folk og bøling forbi Byrbergom eller til andre sida av elva.

## Trafikk på isen

Om vinteren gjekk trafikken mykje etter isen. Mange prioriterte transport vinterstid. Erik Enge frå Gausdal var stortingsrepresentant og gardbrukar og gift med Else Hoft frå Lom. Enge skreiv

i Årbok for Gudbrandsdalen for 1932 om ferdmannslivet:

Folk ferdast mest på vinterstid og køyrde mykje på isom etter elvar og vatn, men etter at det vart køyreveg au, bruka dei mykje isleida. ...

... Det gjekk no likevel ikkje an å køyre isen i alle stup ned på isen att, og da hende det jamt at det vart eit hardt basketak både for hest og kar. Etter at nyvegane kom, vart det mykje anleis, det vart slutt med å fara etter isom, Vågåvatnet undateke, der kunde dei i gode isvintrar køyre isen like åt Lomskyrkja og enda lenger. ...

... På slike lange ferdareisor var det oftast mange i fylgje, det var godt å vera fleire um noko vanske skule koma på, og det var sakte ikkje så greit heller såsom på vinterstid, lite med snø gjennom dalen og sterkt vèdrag som snøydde på det vesle som var på tangar og kvasse svingar, så det kunde vera reint bert av og til. På slike stelle laut dei

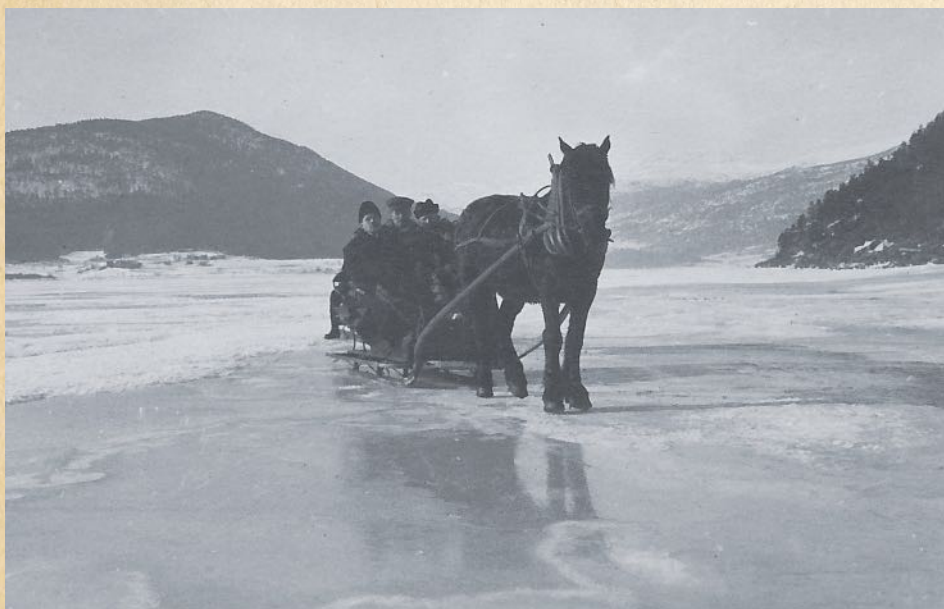
hekte seg i hop og hjelpe til å koma over, og gjekk det ikkje med det, laut dei raske til noko bjørkekvist eller anna som kunde finnast til å leggje på den grove grusen. ...

... Når dei reiste sørover, la dei att høysykkjer her og der til kvilingsfôr til dei kom attende, og det trongst au å passe alle muner, for ein Veslehamartur tok pålag 10–12 dagar, ikkje å tale um ein tur åt Kristiania. Vi veit snart ikkje kor vondt folk og krøter hadde det den tida eller kor godt det no er både for folk og krøter.

## Isen have ikke lag sig med den sikkerhet at man kan kjøre vandene og elvene

Erik Jessen-Schardeböll var ein dansk historikar som har gjeve ut ei topografisk omtale over «kongeriket Norge». Dette arbeidet var gjort midt på 1700-talet medan Norge fortsatt var i union med Danmark. Han skriv: De fleste landeveiene i Norge ere af den beskaffenhed, at de om sommeren allene kan rides. ...

... Det første faaes gjerne førend det rette vinterføre falder, og er af den beskaffenhed at man nesten ingen steds kan komme fram; thi isen have da ikke lagt sig med den sikkerhet at man kan kjøre vandene og elvene, men der er meenis, som den kaldes, der hindrer hvor man skal fare fram, derved at den hverken bærer vel eller brister let; men en hest som skal gaae derpaa, kan staae paa den engang med hele sin tyngde, og derpaa synke ned et andet trin, hvilket er for en reisende sært kiedsommeligt, og infalder paa smaa bekke eller pytte, ja ogsaa paa jorden naar den er blød. Paa de steder hvor der da ikke falder snee bliver der da saa kaldet stolpeføre; thi paa vei som optredes just i det den



På vintervegen ved Garmo rundt 1915. Foto i privat eige.



fryser, staar siden hvert trin og hull som er gjort i veien, hvoraf bliver siden en meget knudret og ujevn vei, indtil den enten skiules med snee, eller et lidet tøvier kan gjøre at den tredes jevn igjen.

## De rette vinterveier falde paa vande og elve som ere islagde

Ein annan danske, Jacob Nicolai Wilse, var sokneprest i Noreg og skreiv topografiske verk frå Norge midt på 1700-talet. Om vintertrafikken skriv han: Men de rette vinterveier som ere opbrudt falde langt anerledes; thi de falde gemenligst paa vande og elve som ere islagde. ...

... Denne reise er ikke ubehagelig, thi der kjøres veien med saadan hurtighed, at fruentimmer kan endog reise henved 12 mile en dag, ja vel flere, naar man vil legge et stykke af aftenen og morgenen dertil; thi naar føre er godt, falder reisen ligesaa magelig om natten ved maaneskin som om dagen, efterdi den reisende sidder indpakket i reseklæder, og en skydsdrenge staar bag paa meierne, saa kaldes de underste trær hvorpaa kanen glider. Det er drengenes arbeide at styre hesten, og tillige med føddene at passe paa at kanen ikke velter. Er nu veien noget hullad og ujevn, faaer den som sidder i kanene selv holde tømmene, paa det at skydsdrenge kan med bedre sikkerhet vogte at ikke kanen skal velte. ...

... Hvor veien er god paa en is, ja om den end er paa jevn jord, kan en norsk mil reises i en time; thi naar hesten har faaet kanen løs og i farten, kiender han siden ikke stort til læsset, omendskiøndt den har en tung mand i kanen, en voxen skyds karl staaende bag paa, og desforuden slædeskrin og andet tøy.

## Kjøring på Bøverisen

Nils Akslen fortel i Gamalt frå Lom om Bøverdalsvegen og korleis den snodde seg oppover mellom gardane, om Staberg ved Høysteinom [Flå] der ein måtte gå den hengjebratte skråninga opp gjennom bratta og opp på berget ogofor Vetløygards-jordvegen.

Om vinterferdselen skriv han: Når det laga seg, kjøyrde dei isen etter Bøvra lange struke vinterstid. Det er fortalt om frakt av eit stuguskåp som var kjøpt på ein aksjon på Vekkje, som vart frakta etter Bøvra heile vegen til Horten. Dei verste partia var Strugen sør for



Hestskyss på Vågavatet på 1900-talet. Dette skal vere doktor Dobraug på tur over Vågavatnet. Utsnitt postkort GB nr. 543. Utlånt av Gunnar Sandbo.

Vurvoll-brua, Gadden og Strugen frå Gadden til Horten. Skåpet står nå vist i Presthaugen.

## Elise Sofie Aubert nok ein gong

Elise Aubert omtala også vinter og ferdsel i si bok Fra De gamle prestegarde. Fyrsteutgåva kom ut i 1909 og er ein god dokumentasjonane på dagleglivet i Ottadalen på 1800-talet. Elise Sofie Aars Aubert [1837-1909] var dotter til sokneprest Nils Frederik Julius Aars og Sofie Elisabeth Stabel. Aars vart tilsett som prest i Lom hausten 1851 og dotter Elise var den gongen i konfirmasjonsalderen og vart, kanskje litt motvillig, med på flyttelasset til denne

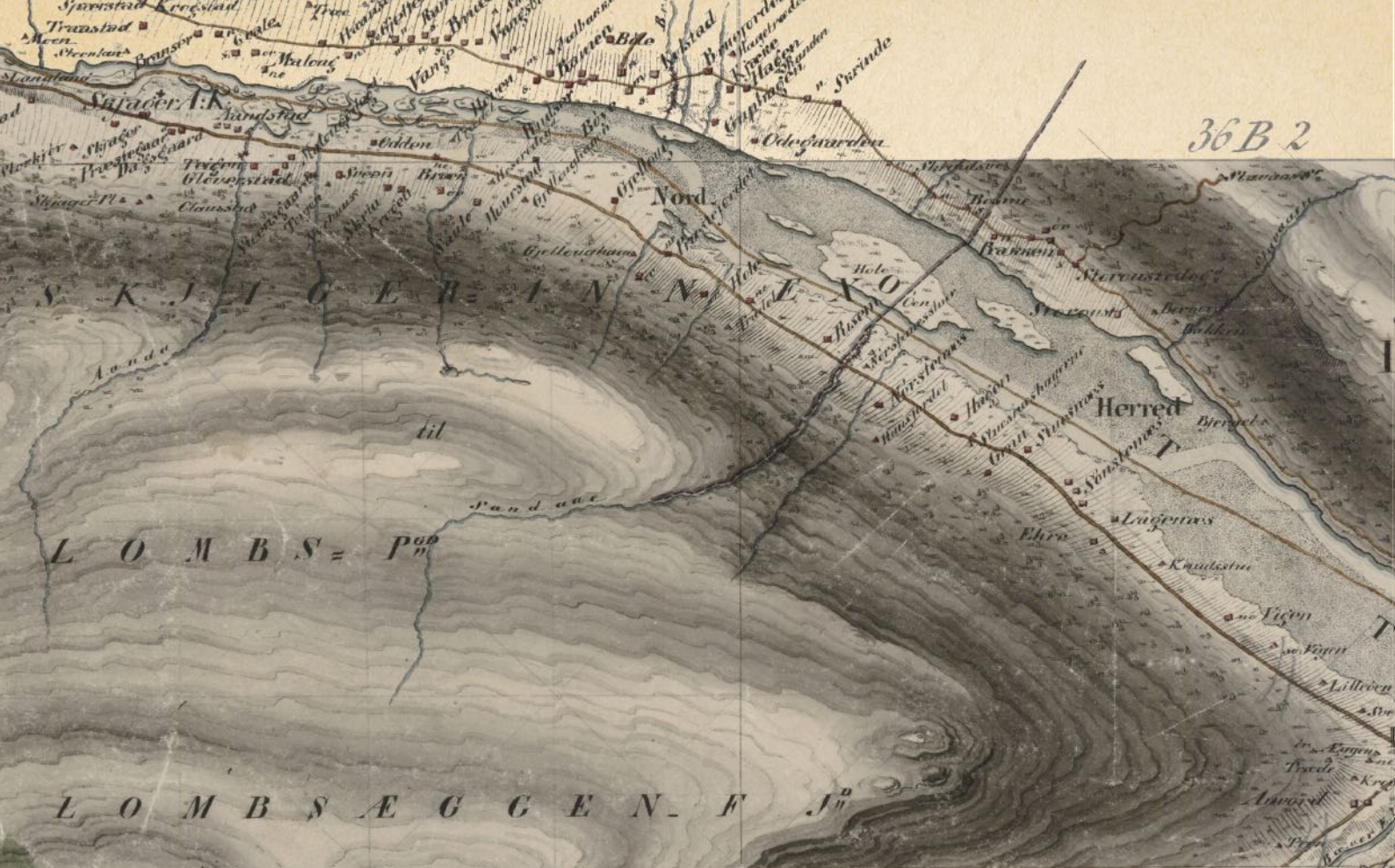
«afsides Fjelddal stængt til alle Kanter». Fleire av bøkene til Elise Aubert har utgangspunkt i oppveksten på Lom prestegard på 1850- og 1860 talet.

... Samferdsælen forbandt ikke Lom med andre Bygdelag. Naar man naaede derop, kom man ikke længer. Fjeldvæggene stængte for Bæverdalen og Skiaaker. Kjøreveiene naaede ikke engang saa langt op. Kun Rideveie førte til de øverste Grænder. Sin eneste Forbindelse med Udenverdenen havde Bygden ved det tre Mil lange Vaagevand. Men i Islægnings- og Isløsnings-Tider Høst og Vaar var ogsaa denne Færdels-linie spærret, og Bygden afstængt fra Udenverdenen.



Axel Ender [1853-1920] frå Asker måle ei rekkje maleri med motiv av sledekjøring på isen. Pinterest





Illustrasjoner fra andre utgave av Fra de gamle Prestegaarde som kom ut i 1928. Fyrste utgåva kom ut tre år tidlegare. Illustrasjonen til venstre er signert S.P Vinterbildet er antakeleg frå rundt 1920.



For Gaaende, eller i Nødsfald Ridende, var der en Mulighed for at passere Fjeldsidene langs Vandet; men den benyttedes kun sparsomt. Denne Isolation bidrog ikke lidet til Stilstand i Bygdens Udvikling. Og det manglede ikke paa Spottegloser fra de andre Døler over "Løem" som levede udenfor Folkeskikken ved Verdens Ende.

I den indestængte Fjeld-dal var Sommeren kort som en Solskinsferie, der lyser med smukke, rige Minder. I Aarets øvrige ni Maaneder antog baade Naturen og Livet andre Former. Vinterklimaet paa Lom var i høi Grad egnet til at sætte Taalmodigheden på Prøve med baade Østlandets slette Sider. Østlandets Snefald med bidende Kulde afløstes pludselig av orkanaktige Storme med Regnskyl. Det dured

i Fjeldene som den heftigste Torden. Var saa Førret ødelagt, satte Kulden atter ind, og man havde knudrede Veie med Issvul at holde sit til. Naar sanden hvirvledes op, dannede den et graat Lag over Sneen og fordærvede Førret. Saasart Elvene frøs til og man glædede sig til at kjøre paa blank Is, kom Sanden flygende og fæstede sig i Islaget. Vinterveien til Skiaaker gik over Prestegaardstunet, og her ruslede nu «Færmændene» fram. Det var Romsdøler og Lesjevæinger, som paa Veblungnæs havde forsynet sig med Sild, Salt og «fersk» Fisk for i Kornbygderne Vaage og Lom at tiltuske sig Korn. Deres Varer var kjærkomne Artikler i Husholdningerne og Handelen gik livlig.

Veblungnes er omtala også i Gamal Bondekultur i Gudbrandsdalen av Ivar Kleiven. Strandstaden ved Ålesund voks fram etter at Romsdalsmarkedet vart fløtt dit frå Devold i 1820. Veien fra Lesjavatn til Lom gjennom Lordal var ellers – etter gammel tradisjon i dalen – meget brukt. Lesjingene var så om sig etter fiske og jaging i gammel tid, og Vågåvannet var vidspurt for sin fiskerikdom. Mellom Veblungnes og Lom gikk det også adskillig trafikk denne veien. ...

Kleiven skriv vidare: ... med all tongsamdom og alle farom ho førde med se, ól denne samferd'sla ... hell grønvarer, sild, fisk og salt, ho førde med seg kjendskap åt live og ver'n uttafor, nye, friske tanke og nye hogmål .... desse fjellveigjen ha vore som livæ'r for Lomsbygden, ... døm førde livskraft inn i den innestengde bygde så ho heldt se godt på høgd med hine bygdom i dale og på sume lei'e stod øver døm alle. Denne trafikken gjekk da, i fylgje Elise Aubert, også i stor grad for seg vinterstid.

### ... lettere vinters dag

Før utbygginga av vegnettet var trafikken til lands mykje enklare vinterstid enn om sommaren. Sverre Steen skriv i Ferd og fest [reiseliv i norsk sagatid og middelalder, 1942]:





Kart frå 1842 med inntegna vinterveg på Ottaelva. Vintervegen går opp på vestsida av Åsjå eller vidare rundt Tronoodden mot Skjåk. Det er innteikna vinterveg på både sidene av elva heilt til Kjæstad der dei møtest. På kartet er det brukt Lomb, som utvikla seg som skrivemåte utover på 1500-talet. Danskane var dominante i den nordiske unionen og la om skrivemåten på mange namn, antakeleg etter som korleis dei oppfatta uttala vår. Lomb er brukt i ei sak i tingboka for Nord-Gudbrandsdalen i 1662 og Lomb poståpneri i Lomb prestegjeld vart oppretta ved Kgl. res. i 1851, men vart endra til Lom postopneri berre eit par år seinare. Kartutsnitt. Kartverket [Norges Geografiske Oppmåling]: Rektangelmåling 1:100 000, 36 B 2; 36 B 3, Oppland. Ukjend, 1842. © Kartverket. CC BY 4.0. Kartet er også attgjeve i Heim og bygd 2020 i Ein magisk amulett, Peder Ulstad og Lomspresten av Kjersti Tidemansen.

All trafikk til lands var lettere vinter dag enn om sommeren. ...

... all sansynlighet fouten lover og det 16. år.s beretninger taler for at sommerveiene også oftest var farbare vinters dag slik at vinternettet da var meget rikere. Mens sommerveiene holdt sig borte fra vann og myrer, hadde vinterveiene nettopp forkjærlighet for slikt terreng. Elver og vann frøs til, og sneen la sammenhengende slett vei der man ellers måtte krøke sig fram oppi åsen eller stadig skifte med båt og hest mellom sjøene. Vinterveien fulgte liksom sommer-



Trafikk på Vågåvatnet. Ruta etter isen var ofte merka. Det var særleg viktig vår og haust når isen var ekstra usikker. Bildet er teke av Ivar Storvik, antakeleg på 1920-talet, og er lagra på Maihaugen.

veien faste linjer som blev tatt op år efter år, men ellers gav jo is og sne adgang til adskillige avvikelser som sommerveiene ikke tillot. Men veirydning vinters dag ser ut til å ha vært en privatsak, lovene nevner ingenting om det.

### Gjennom dalen på isen i 1904

To kadettar reiste gjennom Ottadalen på tur heim frå Oslo til Stryn til jul. Oberst R. Hatledal, har fortalt om denne turen i Årbok for Gudbrandsdalen 1955. Etter å ha teke tog til Otta og overnatta på skyssstasjonane på Lalm og Sørum, tok dei fatt på vatnet.

... Der var det blank is utan ein snøflekk til feste for skiene. Å flytte fram ei ski om gongen på vanleg skilauparvis sytte vinden for at det ikkje let seg gjera. Vi prøvde å setja skiene jamsides og pigge oss fram med begge stavane samtidig. Det gjekk for nokre stavgak, men best det var gjorde vinden at det gjekk rasande fort, den galne vegen!

Oppe på vegen møtte vi ein mann med hest og kjerre. Han budde i Vårdalen att-med gamlevegen mellom Garmo og kyrkjebygda. Han hadde vore til Tessand og male malt til juleøl. Det var lang kvinnveg, sa vi, og det var knapp tid å brygge juleøl på. Jau, det skulle nok bli øl til jul lell, meinte han. Han fortalde at den einaste staden det var kvinnvatn no, var i Tessa. Dit laut alle om det var aldri so lang veg. Bonden bad oss inn og kona hadde ferdig middagsmat. Da vi steig ut att i mørkret var dei alt i sving med brygginga. ...

... Det vart betre føre då vi hadde passert Bøvra og kom inn i Skjåk. Vi fekk bruke skiene, og trass i all hefte og all møde tok vi oss fram fem mil den dagen. Vegen vidare vart både kald, myrk og strabasjos. Men, dei to kom bae heim til jul.

Kjelder som ikkje er nemnt i tekst: Det gamle skyssellet - Samlaget. bokselskap.no