

Fram over myr og værhard mo, snor han seg, vegen, som fedran' har gått:

Den gamle Atndalsvegen



Gamlevegen snor seg fint fram mellom furu og måsså. Foto: Nordøsterdalsmuseet, 2004.

Etter søknad fra Øvre Follidalens *kommunestyrelse* vedtok Hedmarken Amts formannskap i 1867 at det skulle bevilges penger til bygging av bruer over Grimsa og Folla i forbindelse med anlegg av ny bygdeveg fra Kroken, nær kirka til Stadsbuøyen. Målet var å knytte oppsitterne i Atndalen nærmere hovedbygda. Det måtte bygges ny kjø-

reveg isteden for den gamle ridevegen. Etter planen skulle arbeidet ta til i 1868, og bli ferdig på 5 år. Og den skulle forlenges fra Strømbu til Sollia grense. Der skulle den knyttes i hop med vegen som var under arbeid fra Sollia.

Det måtte bygges bru ved Kvannsetten over Folla, og her var Jørgen Olsen Krokhaug leder, og det var karer

fra Stadsbuøyen bl.a. som utførte bruarbeidet. Det var visstnok tenkt å legge denne brua lenger nord til Kroken, men "Krokhaugen" ville ha trafikken så nær sin gard som mulig. Krokhaug var den gang sentrum i bygda. Nå tok vegarbeidet til sørover sandmoane fra Lillekroken, med god veggrunn. Når bakkane fra Lillekroken var passert var det rimelig stigning sørover mot Jehansdalen og Fallet. Arbeidet måtte utføres som pliktarbeid av *oppsitterne*, kvar etter sitt bruks størrelse eller skyld.

Det er ikkje mye som er nedskrivt om dette anleggsarbeidet, men det måtte gå ganske fort. Det var hakke og spade, spett og bikkvogn. Litt dynamitt for å sprengje de største steinane trengtest. Det måtte til bru over Grimsa ved Fallet.



Brua over Grimsa ved Fallet på den gamle Atdalsvegen, det arbeides nå med å restaurere brua. Foto: Bredstrøm. Reprø: Nordøsterdalsmuseet 27610.

Og det vart bygd ei såkalt *sprengeverksbru*, med stor innsats av oppsitterne. Og det er rimelig det vart eit stort

framskritt for brukarane av gardane her i særleg grad. Garden Blæsterdalen hadde ikkje minst interesse av både brua og vegen, da dei dreiv både søndre Fallet og Blæsterdalen. Mikkel Holen som var smed, hadde jobben med å smi all spikeren til brua er det sagt.

Sørover Slettmyre er det dårlig grunn heilt til nord for Blæsterdalen, der det vel er høgste punktet på vegen, ca.830 m.o.h. Vegen gjekk ikkje gjennom gardsplassane, unntak var Strømbugardan, men det ser ut som at planen var at den skulle gå ovanfor gardane her og fra først av. Nedover Blæsterdalsbakkan falt vegen mye ned til Myrbekken, der var det nødvendig med ei lang klopp. Det vart lagt tømmer i botn og fylt masse over, og bru over Myrbekken. Dette vart kalla *Langkloppin*. Vegen fortsatte nedfor Stadsbuøygardan, og sørover forbi Fiskarholo og Gravmoen med fin, tørr veggrunn. Men verre vart det i Eriksrudlia; mange store bekker, bra med stein, våt grunn og stor skog. Største stigning her er den kjente Storstigningen.

Ellers måtte det mures brukar til alle bruene over Seterbekken, Kvnnbekken, Storbekken og alle dei andre. For gardane på vestsida av dalen, Elgvasslia, Sandom og Setersgardom, var det tungt å komme opp på "Nyvegen",

1870-vegen vart kalt Nyvegen av mange heilt fram til 1930 åra, da den enda nyare vegen vart bygd.

Frå Eriksrud til Strømbu er det relativt tørt og fint veglende, og vegen gjer ikkje fleire kroker og svinger enn nødvendig. Det ser ut som folldølan klem-

te på og lagde veg høgt sørover mot Hyrsa. Det var sjølsagt den gongen om å koma ovafor Hyrsfossen. Vegbyggarane frå Sollia ville ha vegen ned mot myra frå Hyrsa, og da kom vegen gjennom Strømbugardane.

Nå var det ny veg gjennom dalen ca. 1870, og det måtte vera litt av eit storende. Ikkje berre det, men jernbana kom upp over Østerdalen i dei tider attpå alt. Glømt ligg den eldste vegen, ridevegen som synest bra godt enkelte stykker. Her har nok mange slags folk farta i eldgamle tider. Kasta ein stein på Storrøyse nordi Kollen og kanskje tenkt seg heilt til Nidaros.

Det vart pålagt oppsitterne å halde vedlike kvart sitt vegstykke (rode). Nå er alle dessa *Rotstolpan*, som dei vart kalla, borte dessverre.



Rest av rodestolpe, på den innfelle planken (som er borte) sto namnet på garden og antall meter veg som skulle vedlikehaldast. Foto: Ola Blæsterdalen.

Den gamle Atndalsvegen er ein pen veg, med utsyn burti Rondan, utsyn over dalen der Atna svingar roleg forbi gardan, og eit brus av fuglespell ein tidleg vårmorgon.

Det for vel mange slags folk etter denne vegen? Mesta bra folk, veit du, nokså sikkert forekom det promillekøyning med karjol (promille var ikkje oppfunne enda som ord). Eit lite døme på det er vel ein Folldøl som kom i karjol, med hesten Brona forspent. Dette var i 1918 og det hadde vore stor innvielsesfest på det nye flotte forsamlingshuset Jømsborg ved Atnbrua. Det var visst litt av ein fest, og folldølen duppa og sov litt nordover. Det hadde vore mye godskjenk. Da han kom så langt at Grimsbrua nærma seg, er det ein stor sving på gammelvegen, det går ein beinveg over Bruegga. Han vekte Brona og kjørte beinast, det skrubba burti furuene så det vistest i mange år. Store ulykker i trafikken var det ikkje, det var gravfølger, brudfølger og fantefølger.

Utpå 1900 talet kom sykkelen i bruk, og som sykkelveg var Gammelvegen fin. Ein kollisjon med sykkel var det i Eriksrudlia, ein ungdom fekk varig skade den gongen. Det var ein mørk haustkvell det hente, og lys på sykkelen var ikkje kome i bruk.

Langs vegen var det visse plasser med bekke-vatn. Der var det "vass-troer", ei trerenne som leda vatnet ut i ei trebytte der hestane fekk sløkke tørsten, ja køyrekaren og. Ein slik plass var i Tjukkholtet mellom Fallet og Blæsterdalen, ved Myrbekken og Vass-stokken sør for Strømbu.

Gammelvegen gjennom Atndalen var ein god veg etter den tids krav, men vinters dag var han ikkje farbar når snø og styggver rasa. Når myrer, tjonner og elv fraus til, var den meste trafikken etter dalbotn.

Når våren kom med snøsmelting, måtte det snømåking til på enkelte plasser med store skavler. Det varierte med kor tidleg våren kom, men eg hugsar det var farbart med motorsykel den 1. mai, men det var uvanleg.

Ingebrikt Morken var den fyrste som var titulert som vegvokter her, kor omfattande denne jobben var veit eg ikkje.

Da april dagene kom med krig i 1940, vart det ganske fort utover frå 12. april aktuelt å brøyte opp "Sommervegen". Feltoget med heste-tren (militær hestetransport) og biler kom frå sør, men ved Atnbrua var det stopp, og store mannskap vart sett inn for å få vegen opna. Det var ikkje uten fare for karane som måka snø, tyskeran strauk i sine fly tett over. Maskingeværslver knitra så bar og kvist spratt. Men ingen kom til skade, bortsett fra soldaten Petter Barstad fra Folldal, som falt nord for Nettet. Kameraten hans berga seg ved at han kraup inn i stikkrenna. Det er reist ei minnestøtte på staden. Da siste hindringan var borte, lausna trafikken nordover av norske militære. Dei fyrste tyskeran som for Atdalsvegen, var ei motorsykelavdeling på 25 mann, den 1. mai 1940. Det var strekningen frå Stadsbuøyen til Atnbrua som var ubrøyta den dagen.

Gammelvegen er i dag synlig delvis gjennom Jehansdalen og til gamle Grimsbrua, som nå er under utbedring. Sørøver frå Grimsa er vegen ganske forfallen. Frå nord i Eriksrudlia til Strømbu er vegen rusta opp i de sista åra med klopper og nye stikkrenner. Arbeidet er utført på dugnad av grunneigarane, og med tilskudd. Vegen kan nyttas i noen grad som skogsveg, men best til sykkel, rideveg og gangveg. Traseen for høgspenlinja gjennom dalen følger for det meste den gamle vegen.

I 1970-80 var det store planer om vasskraft utbygging av Atnvassdraget, med total neddemming av Nord-Atndalen, frå Atnfossen til vegskillet ved Elgvasslien. Da var det i planen å legge ny veg oppe i lia etter den gamle vegleia. Dette vart det ikkje noe av, som bra var.

Atdalsvegen er verd å ta i bruk som turveg, med eller uten staver, sykkel eller hest. Ta deg god tid, nyt utsikten og freden. Nede fra Nyvegen høres brølet fra biltrafikken. Mye har forandra seg på dei 130 åra denne vegen har eksistert, ikkje minst hastverket. Med farten på Nyvegen ser det ut som det haster med å komme fortest mulig gjennom denne dalen, som både er blitt kalt ein blindtarm, og Norges vakreste dal.

Ola Blæsterdalen
2580 Folldal