



Denne artikkelen er gjengitt i  
Norsk vegmuseums årbok for 2023

# Friisvegen - ei stripe over fjellet mellom Gudbrands- dalen og Østerdalen

AV OLAUG WIDME



Friisvegen, den høgaste fjellovergangen mellom Gudbrandsdalen og Østerdalen, tar oss opp i ei høgde på 1158 meter over havet. (Foto: Håkon Aurlien)

# Friisvegen - ei stripe over fjellet mellom Gudbrandsdalen og Østerdalen

AV OLAUG WIDME

Til alle tider har folk kara seg fram i fjell og terreng, slik dei har hatt bruk for. Når ei ferdselsåre kan betraktast slyngande lett energisk gjennom landskapet frå omliggande fjelltoppar, som vil ho til himmels, kan ein tenke at denne har sikkert eldgammal hevd. Å ta seg fram i fjellet har nok hatt det, men ikkje den istandsette vegstripa som nå er fylkesveg 2204 Friisvegen. Dei som bygde vegen visste godt kvar kaldsnoen reiv hardast, og kvar ein kunne søke ly, dei som gjekk der først. Planlegginga starta i 1938, bygginga i 1943 ved hjelp av soldater i Arbeidstjenesta, og ein dag i 1956 retta vegane frå dei to sidene hendene ut mot kvarandre og møttest. Sidan har dei halde saman over den høgaste fjellovergangen mellom Gudbrandsdalen og Østerdalen 1158 meter over havet.

**M**enneske har gjennom tidene henta seg ektefelle og ei hand å halde i der slikt fanst, og på den måten styrka banda mellom begge sidene av fjellet. Meir enn ekte-skap skjedde nok frå gammalt ei folkeforflytting austover til mindre befolka område. Ja, utflyttinga frå Ringebu før utvandringa til Amerika var størst til Stor-Elvdal, og i tida mellom Rørosbanen på 1870-talet og Dovrebanen i 1896 var det til dømes fleire som gjekk over fjellet og tok toget på Røros som fyrste etappe på reisa.

## BEHOVET FOR VEG

Hirkjølen og Imsdalen er ein del av Ringebu. Mellom bygda og Imsdalen har det vore stort samkvem. Saman med Hirkjølen statsallmenning er dette viktige delar

*Olaug Widme f. 1948 er adjunkt og pensjonert lærar og rådgjevar ved Ringebu Ungdomsskule. Ho er leiar i Ringebu Historielag. Denne artikkelen er frå historielagets årbok Hemgrenda i 2021.*



av Ringebu, og veg til hovudsoknet var både viktig og nødvendig. I Imsdalen var det rikt fiske, og mange frå Ringebu nytta det. For å kome dit, måtte ein enten gå for å kome til fiskebuene i Imsdalen, eller ein måtte kjøre om Sollia. Det var langt. Så må ein og nemne dei viktige beiterettane i Brettingsdalen og Remdalen, som var nytta av mange.



Vegen frå Vålebru (dagens Ringebru sentrum) til Øksendalen vart utbetra til bilveg i 1920-åra. Første mjølkehentinga med bil fra Øksendalen fann stad i 1927. (Foto frå Ringebru Historielag)

Det var mange gardar i bygda som hadde setra si på Øksendalen, ein av dei største seterstulane i landet med 23 enkeltsetrer. Fleire sjølvstendige gardar fekk seter så tidleg som på 1600-talet. Skog vart hoggen, kveer rydda, og rundt om i området gav skogen virke til både tømmer og ved. Det måtte fraktast dit det skulle nyttast etter ymse behov og i bestemte mengder for kvar eigar i ei tid da hesten var trekk-krafta, og den firbeinte var ukritisk til underlaget og bakkane, om han drog eller bar.

Det var berre kløvvegar til å begynne med, ofte til kvar av setrene. I 1880-åra vart det bygd kjerreveg til Øksendalen, og i 1920-åra vart denne vegen utbetra til bilveg. Den første mjølkebil kom til Øksendalen i 1927. Vidare innover fjellet var det ikkje slik opparbeidd veg, men Hirkjølen statsallmenning sette i gang og fullførte det arbeidet. Denne artikkelen handlar mest om denne delen av vegen.

#### «SELVSAGT MÅ DER, OG VIL DER BLI BYGGET BILVEI»

Alt kan ikkje vera slik det ein gong var.

Den nye tida kjem alltid, og behova endra seg. I protokollen for «Hirkjølen statsallmenning» i 1938, ser ein at spørsmålet om vegsamband med allmenningen var sett opp som sak. «Det var vel så at brukstørrelse m.h.t. ved og materialer kunde ske med hest på beleilig tid først på vinteren, men man var klar over at man ikke tilnærmevis vilde få full nytte av allmenningens materialer med mindre disse kunde fremtransporteres pr. bil» står det.

Dette var nye tankar. Ein klarar seg med det som er, men ein kan gjera det betre med fornuftig og framtidretta vidareutvikling for nye næringar. Bygging av veg vart sak på mange styremøte, så dei tankane var ikkje nye da arbeidet seinare kom i gang. Det er ganske langt frå Øksendalen til Hirkjølen med gammal framkomst.

Bruksreglar var nedfelte frå gammalt av. Det hadde vore dissens om kven som skulle eige dette området, men det hadde vorte avgjort ved rettssak. I ein av paragrafane stod det at det var forbod mot anlegg av kjøreveg, men så seier protokollen vidare: «Det er ikke tvil om at det lar

Friisvegen er kortare enn vegen over Venabygd-fjellet via Enden. Første strekke vart bygd i 1920-åra, og tre kilometer vidare fra Øksendalen i 1944-45. I 1951 fortsatte vegarbeidet med maskinkraft mot nordøst. Frå Stor-Elvdalsida hadde det vorte bygd veg opp til Storfjellsetra, og sammenkoblina skjedde der i september i 1956. 1. oktober 1964 vart Friisvegen overført til Oppland vegkontor som offentlig fylkesveg.



sig gjøre å fremdrive ved og tørre skårne materialer med hest, men sådan fremdrift hører intetsteds hjemme i motorenes tidsalder og i en bygd som f.t. disponerer minst 20 lastebiler. Selvsagt må der, og vil der bli bygget bilvei».

#### KVAR SKULLE VEGEN GÅ?

«År 1938, den 19. mars holdt allmenningstyret møte», fortel protokollen for Hirkjølen statsallmenning, og «Møtet optok til behandling spørsmålet om veiforbindelse med allmenningen»... «Det første og største spørsmål var derfor å få en brukbar bilvei. Man drøftet de to alternativer, hvorom der var spørsmål, nemlig fra Pullen sæter til Brettingsdalen over Rundvolskaret, en linje, som allerede var stukket og kalkulert, eller fra Pullen eller Øksendalen sæter til Brettingsdalen (og vidare) over Remdalslægeret, uten å ta nogen bestemmelse, idet man enedes om å la begge alternativer nøie undersøke til sommeren av dertil kyndige folk.», står det vidare i protokollen.

Det var presisert at styret var «helt blottet for midler så vel til undersøkelse

som til utførelse av nevnte veianlegg og til allmenningens forvaltning idetheletatt». Dette var ei utfordring som måtte løysast.

#### KRIGEN – EIT GODE FOR VEGPROSJEKTET?

Så gjekk tida, og før vegbygginga var sett ut i livet, kom krigen. At den skulle føre med seg noko bra, er nesten som ein skjebnens ironi. Arbeidstenesta, AT, vart oppretta i 1940. Dei som var med der, var «bevepna» med hakke og spade, ikkje med skytevåpen som andre soldatar. Dei skulle vera til hjelp bl.a. i jordbruket, og ei gruppe vart sett til å starte opp bygginga av fjellvegen innover frå Øksendalen med hakke og spade og trillebår som arbeidsredskap. I protokollen står at: «Veien ble stukket av fylkets veivesen, hvorefter A.T. paabegygnede arbeid sommeren 1943 med fortsettelse i 1944».

Det var Erland Flaten som stikka vegen, han var oppsynsmann, og var nok representanten for «fylkets veivesen». «Det var tidleg om våren før seterreise. Vi låg i Myrasetra, der far si slekt kom frå. Eg var med han nokre dagar som «flis-gut»



Vegbygginga er i gang i i 1943 med mannskaper frå Arbeidstjenesten med hakke, spade og trillebår. (Foto frå Knut Kvernflaten)

under stikkinga», fortel sonen, Ole Petter Flaten f. 1933. Det han hugsar var helst frå traséen lengre inn enn den som var stikka før 1938. «Far stod med kikkert og sikta, fortalde nøyaktig kvar stikka skulle plasserast, og eg tok stikka ut av børa og sette ned ei og ei der ho skulle stå». Dermed var det som ein hær av bleike trestikke-soldatar skulle fortelje at her kjem den nye ferdslsåra innover fjellet.

Dette var starten på det som først var Hirkjølvegen og seinare fekk namnet Friisvegen etter professor Jens Andreas Friis som hadde bygd hytte på fjellet. Vegstikkaren var visst i stor tvil om traséen ved Friisbua var rett. Det var mye folk som heldt til der, både jegerar og andre, og

han syntes det var «for sett te greie» at folk skulle ha ein veg rett over dørhella si, men han hadde ikkje mandat til å endre på det, så ved bua vart vegen lagt slik. Seinare har vegen vorte lagt om her og enkelte andre stader av praktiske årsaker.

Flaten fortel vidare at faren stikka og profilerte heile strekningen frå Øksendalen til Østerdalssida. Før han kom så langt at stikkene skulle slåast i jorda, måtte det til grundig planlegging. Det skjedde heime blant dei andre som sat i same rom og snakka eller heldt på med noko. Han hugsar godt faren sittande konsentrert nærmast i si eiga verd og teikna profiler av vegen, medan livet foregjekk rundt han utan at det forstyrra han.



Friisvegen har sitt namn etter professor Jens Andreas Friis som hadde bygd ei jakthytte i stein på fjellet. Vegen vart lagt rett foran hytta, men vart seinare lagt lenger ut. (Foto Håkon Aurlien)

### MYE ARBEID, MEN LIV OG RØRE

Utstyrt med handreiskap skulle arbeidslag organiserast. Det er knapt så ein kan forestille seg korleis det var å stå og hakke laus kvar bit av torv og terreng med steinnubbar stikkande opp av fjellgrastustane tiltenkt beitande husdyr. Ein og ein måtte brytast laus. Fleire hakker samtidig ved sida av kvarandre framover i stikkingsfaret som flaut endelaust bortover. Fleire tak for å få laus ein enkelt. Lyd av uregelmessig hakking og skraping, basert på kor gjenstridige dei synt seg å vera desse hardhausane, som hadde lege i jordskorpa i all tid og knapt gjort anna enn å kjenne ein og annan skosåle eller klauv gni seg over nakken.

Med datidas arbeidsreiskap gjekk det ikkje fort, sjølv om terrenget var betrakta som «enkelt» å bygge veg i, sidan ein ikkje trong å sprengje vekk fjell.

Enkelte steinar let seg lett handterast og flyttast på av uniformerte karar, medan andre var festa i grunnen og mest slege rot og vokse saman med røter etter einer og andre vekstar som hadde forplikta seg på å klamre jorda fast så lenge verda står. Ikkje så rart at ein og annan brunbarka underarm måtte opp i skallen under uniformslua av og til for å tørke vekk sveitte og irriterande flugesurring og forstyrrende stikk, før trillebåra måtte i gang att for å få til ein veg etter datidas krav.

I krigsåra 1943-44, da arbeidet stod på, førte denne aktiviteten til «mykje folk og ståhei» på Øksendalen», etter det Erling Raubakken skriv i Seterhistoria. I arbeidsperioden var befala innlosjerte i sel og hytter rundt om på setra, mens fotfolket, dei menige, ofte måtte greie seg med å kvile ut i låvar. Seinare vart det visst noko betre hus som var rekvirerte av styresmaktene.



Middag for AT-soldatane på Øksendalen. (Foto frå Knut Kvernflaten)

Kviltkvea og Nylykkjekvea, best kjent som Lindstadhyttene, vart brukte. Det var ei flate her som det vart sett opp eit hus på, og der bygde dei opp eit kjøkken. I dette huset budde Anne Lindstad, og ho vart anleggskokke for karane og. Ved måltida sat dei ofte ved langbord på fri gard, som det heiter. Seinare er dette huset omtala som spisebrakke.

Mange likte aktiviteten dette medførte, for da vart det liv og røre på setra. At det kom folk som vanlegvis ikkje brukte å vera her om sommaren, må ha vore ei artig avveksling for fleire. Tenke seg til, alle dei kjekke, pene gutane først i 20-åra! Dei var vel ikkje heilt isolerte etter arbeidsdagens slutt, sjølv om befala skulle passe på at det var orden der dei heldt til. Det skulle visst vera kveldsro ved 10-tida om kvelden, men ikkje alle var så nøye, vert det sagt. Ein informant fortel at det var artig for ungane og «fluge rundt» og sjå på desse AT-folka og betrakte korleis dei budde. Han hugsar at det berre var to befal. Det kunne sjølvsgagt vera fleire som

avløyste kvarandre, men det var visst berre to om gongen.

Ein kan også fundere på kva slags motivasjon fleire av ungdomane hadde for å gjere ein god innsats, nazifisert som tenesta snart vart og med militært opplegg, men dei fleste gjorde vel så godt dei kunne, for dei var sette under kommando. Dei hadde kanskje med seg kunnskap og erfaring dei fekk bruk for i f.eks. stikkrennebygging, noko ein kan tru gjorde arbeidet meir meningsfullt.

På denne delen av vegen ligg det handmura stikkrenner som ennå er i bruk av Statens vegvesen. I seterboka står det: «Arbeidstenesta let etter seg ein del minner og minnesmerker. Innafor Bromsdalen er det eller har det vore mange handmura stikkrenner. Vassfanget til fleire av desse er spesielt fint mura i ein halvsirkel av ein av soldatane. Desse stikkrennene er verna og framleis i bruk av Statens vegvesen. På ein grushaug like ved vegen, vart det sett opp ei helle med AT-symbolet på. Denne har seinare vorte fjerna, men det



Vegarbeidet starta påny i 1951 frå AT-steinen ved Kvernåa og innover fjellet. (Foto frå Knut Kvernflaten)

finst bilete av ho. I den djupe dalen eit stykkje opp for krysset ved Nysetervegen, var det ei særleg stor stikkrenne. Der hadde eit par soldatar frå norddalen skrive namnet sitt og årstalet på ein stor stein som låg over utløpet av stikkrenna.»

I historia om tidlegare vegbygging generelt kan ein lesa at standspersonar sette signaturen sin på utført arbeid på ymse måtar. Karane var kanskje stolte over muringa dei hadde gjort og ville informere ettertida om kven som hadde gjort arbeidet her? Dette er ein viktig del av historia om framdrifta som gir kunnskap for ettertida. Vegarbeid den gongen kunne utførast berre om sommaren, så da AT-karane hadde halde på i sommarmånadene i to år, stod tre kilometer ny veg ferdig.

#### FRÅ HAKKE OG TRILLEBÅR TIL BULDRANDE JERNHESTAR

Skogviddene i Hirkjølen-området låg freistande med rikdomen sin og reiv sikkert hardt i hogstmotivasjonen hos grunn-

eigarane til å halde fram med vegbygginga etter krigen. Det var mye tømmer der som kunne nyttast, og veg var nødvendig, hadde dei slått fast. Men når noko er tenkt endra på, så blir det ofte protestar.

Det var enkelte som slett ikkje likte dette inngrepet i naturen. Rypejegerane såg på ei inngripande vegbygging som ei rasing av rypeterrenget som kom til å ødelegge alt, både under utbygginga og etter at vegen hadde fått ferdsel. Dei med særrettar i området kunne og styre glede si.

Arbeidet kom i gang att. Ein dag høyrdest ei buldrande during innover fjellterrenget. Det gneldra og bar seg. Litt lågare lyd, og så tok det til att med auka styrke. Vi er i 1951, og det er eit beltegående monster, ein bulldosar, som har gått til åtak på landskapet mellom vegstikkene, nedsette for fleire år sidan. Oppstarten nå var ved Kveinnåa der Arbeidstenesta avslutta. Her skulle «tennene» gnaga i seg jord og stein for å spytte det ut att rett bortafor.



Per A. Løkken kjører bulldoseren. (Foto frå Knut Kvernflaten)

Anton Kvernflaten frå Fåvang hadde etter krigen begynt å fatte interesse for bruk av maskiner i både dyrkingsarbeid og vegbygging og innsett at innkjøp av slike var tingen. Han var kanskje den første i bygda eller i alle fall ein av dei første som skaffa seg bulldosar. Etter kvart vart det fleire. Sonen Knut var berre ein ung gut denne tida, men var nysgjerrig oppteken av dette og fortel at ein 6-tonns International, produsert i USA, var av dei første. Det vart visst ein til av dette slaget.

Dei doningane Anton brukte, fekk påbygd eit «stativ» det kunne leggest ein presenning eller noko over til vern for sjåføren mot dårleg ver og sterk sol. Påbygginga var nok gjort hos ein lokal smedkyndig. Bulldosarane hadde ikkje noko som likna «førarhus» da. Det kom seinare. Denne typa var hevda å vera bygd av godt stål i motsetning til ein som kom frå England som ofte måtte reparerast, hugsar han. Denne vart starta opp på parafin og gjekk så over på diesel. Det var viktig med solide maskiner for å unngå reparasjon og heft i arbeidet.

#### ARBEIDSMÅTAR OG ARBEIDSMORAL

Dette vart ei ny tid for fleire dyktige karar som etter kvart følgde med på vegbygginga og ny reiskap. Dei fleste rusta seg ut for heile veka med mat og klede. Spekeflesk var mye brukt, heilt eller oppskore, flatbrød, og sjølvsgatt var surmjølk eit fast inventar i matskreppe. Ein måtte ha med noko som heldt seg om ein ikkje hadde tilgang på kald kjellar. Overnatting var fleire stader der dei kunne få tilgang på det.

Ein kan tenke seg at dette var interessant, nytt og spennande arbeid som yngre karar let seg fascinere av. Med bruk av meir maskinelt utstyr, opna det seg nye arbeidsoppgåver. Spakar og ratt tok over for hakker og hestetauar. Maskinene og lastebilane trong sjåførar som greidde å arbeide med desse nye «trolla». Det var lengre avstand frå hand til torv og stein med desse, enn når ein bruker hakka og spaden, og kunnskapen om korleis spakane skulle flyttast for å få skjæret og skuffa til å gjera det dei skulle, måtte lær-

Befaring med fra venstre Polmar Lindstad, Petter H. Dalbakk, Thomas Aaløkken, Kristian H. Dahl og Anton Kvernflaten. Fremst Hans Odlo. (Foto frå Knut Kvernflaten)



ast. «Dreg du i den venstre spaken så låses det venstre beltet, og da går det høgre, og så omvendt». Ja vel. Det hørest greitt ut det, men ein må få det inn i fingrane. Det var litt annleis enn å halde i hestetauarmane.

Anton køyrde noko sjølv, og han tok ofte ein tur innover i helgene og gjorde ein del arbeid da og, men det var nok og ein del administrasjonsarbeid på han. Karane vart etter kvart svært dyktige til å arbeide med maskinene og vert ofte nemnde med namn og påhenge: «Ja, det var ein utruleg dyktig kar!» Ein av karane vart omtala som ein «djevel» med traktorgravar! Dette var godord som verdsette handlag med spakane, og kor stor kunnskap han hadde skaffa seg. For eit ettermæle dei har desse maskinarbeidarane!

Det må og nemnast haldninga dei hadde til å få utført arbeidet. Knut fortel at oljepumpa på maskinene den gongen hadde lett for å svikte av ulike årsaker, kanskje etter berre ein dags bruk. Det var o-ringen som rauk, den som sikrar at hydraulikkolja held seg i systemet, for å

seie det svært enkelt. Kva gjorde ein med det langt inne på fjellet? Jau, han «djevelen» med motorgravar tok ut pumpa om kvelden, skifta ringen, sette pumpa på plass att, og arbeidet kunne halde fram neste dag utan stopp. Noko krav om overtidsbetaling kom han ikkje med. Det viktigaste var å få arbeidet gjort! «Det var karane som bygde vegen», presiserer Knut.

Når det gjeld reparasjon, så hendte det at ein måtte ty til hjelp utanfrå og. Knut nemner ein gong at ein svensk mekanikar kom. Han kjørte 60-70 mil ein veg med ein utslitt bil, fekk doningen i stand att og drog attende. Eit artig minne frå ei anna tid.

Det kom fleire bulldosarar hos Anton. Ein Allis Chalmers frå USA, 12-14-tonns som gjekk på diesel er nemnt. Han skaffa og eit par gravemaskiner frå Hamjern, montert på traktor, og det var nytt den gongen. Flytting av masse var mye lettare med traktorgravar. Maskinene åt seg sjølvsgatt mye fortare gjennom terrenget enn hakker og spadar.

Nå må det nemnast at det var ikkje vegbygging da slik som det er nå. Dei var ikkje nøye på stein til berelag og drenering. Nei, «døm berre brøytt 'n fram», vart det sagt. Det var mest berre å skuve av torva og steinane, høyrdest det ut til. Riktig så enkelt var det nok ikkje. Dei visste godt at det måtte til både grøfter og stikkrenner, men det synte seg seinare at grøftene var for grunne, og ei og anna stikkrenne for lita. Kanskje var det og vanskeleg å sjå for seg kor store vassmengder som skulle bort i vårløysinga langt inne på fjellet.

Eitt viktig prinsipp hadde entreprenøren: Det skulle vera ei høgde midt på vegen så vatnet rann av og ikkje vart liggjande og lage hol. Nokre gode drag med skjæret innover frå kanten for å få til kul på vegen skulle til. Det var viktig å fjerne torv og trerestar, ja, alt organisk materiale frå vegen, for det kunne føre til telehiv, og når det rottna, ville det bli ein søkk. Så la dei på masse i form av grus og stein dei hadde tilgang på i nærområdet.

Ved enden av Åsdalstjønna ved Friisbua på veg innover var det lugome grusrabbar som hadde bra med masse. Dette vart nytta. Over mot Storfjellsetra var det og sandkvabb-rabbar.

Sjølv om det hadde vorte maskinelt arbeid, så kunne ein ikkje drive på om vinteren. Det var i sommarmånadene ein fekk gjort noko, nå som under krigen, og av ulike årsaker gjekk arbeidet etappevis innover. Vegen vart ikkje sjefen som skar seg brutalt og grådig ned i landskapet, men la seg til oppå terrenget heilt åleine og heldt godt tak i det. Rundt omkring ligg den karakteristiske steinen i dette fjellområdet spreidd utover, dekorert med kartlav, som fargar heile området grønt.

### FRAMDRIFTA

Steg for steg, meter for meter voks vegen seg innover det kjente, slake landskapet i sommarmånadene på 50-talet. Ein sving nedover mot Åsdalen der det før hadde gått berre ein kjerreveg. Vidare innover fjellet. Ned i søkkar i terrenget og krabbande oppover høgdedrag. Dei var påpasselege med å legge vegen slik at dei styrde unna blautområda. Det forenkla bygginga mye. Da slapp ein unna mye arbeid og kostnad, men vegen vart krokete. I dag hadde han nok vorte laga mye rettare.

Stikkrenner vart mura opp for å ta seg av vårvatn og leiing av bekkar og elver. Ein måtte ha kunnskap til det og. Bruer måtte sjølvstilt til over myrdrag og rennande vatn. Motorknurring frå maskiner kravlande fram som tusenbein opp og ned over små og store kular og knausar der beltelekane kjende på kvar ei grop og dump, og arbeidskarar, svarte av jord og olje, etterlet seg gradvis ei ny, fornøgd vegstripe.

I 1953 fekk to av karane, Johannes Dokken og Bjarne Løkkum, hug til å signere utført arbeid på vegne av alle så langt. «Hit var vi komne med arbeidet på dette tidspunktet», er den tenkte meldinga frå merkesteinen dei fekk opp i Vesle-Remdalen som informasjon og kanskje ei helsing til dei som skulle fare her seinare.

Dei to meisla inn initialane sine, ikkje for å ære seg sjølve, men denne steinen var ei viktig historieforteljing om framdrifta av vegstripa gjennom ødemarka. Nokon stor bauta var det vel ikkje fysisk sett, og om det vart nokon turistattraksjon, skal vera usagt, men det var heller ikkje meininga. Seinare skjedde det som gjer framdriftshistoria misvisande, sett frå synspunktet til dei som sette signaturen sin på



Minnesteinen frå 1953 vart flytt og står nå på rasteplassen på Store Remdalshøgda. Det er på høgaste punktet på vegen og gir eit storslått syn av vegen og fjellheimen. (Foto Håkon Aurlien)

han, og for dei som liker at slikt er korrekt. Denne steinen vart flytt og står nå på Store Remdalshøgda, på høgaste punktet på vegen. Det har kanskje si naturlege forklaring. Folk fekk etter kvart bruk for plassar å parkere bilar og sykklar på når dei skulle ut i terrenget. Ofte var plassane etablerte ganske enkelt ved å køyre rett ut der det passa seg.

Vegvesenet, som hadde ansvar for vedlikehald av vegen, fekk etter ei tid behov for å ruste han opp og forbetre heile strekninga. Da nytta dei det som låg att av stein og torv i vegkanten, og det resterande køyrde dei vekk. Det vart laga funksjonelle grøfter på sidene, lagt nye stikkrenner, og vegen fekk fast dekke.

Forbetringa innebar sanering av nokre av raste- og parkeringsplassane. Dei som var fornuftig plasserte ved inngangen til stigar og råk, vart nok i stor grad

liggjande der dei var. Enkelte stader låg det store steinar att etter førstegongsbygginga. Dei var og i nokon grad tatt vare på. I dette arbeidet vart det spørsmål om kvar merkesteinen frå dei to nemnde karane skulle stå, og da var det Store Remdalshøgda som fekk gleder av å ta vare på han.

### FERDIGSTILLING OG OVERFØRING TIL OFFENTLEG FYLKESVEG

Frå Stor-Elvdalsida hadde det alt vorte bygd veg opp til Storfjellsetra, «Gammelvegen», og samankoblinga der skjedde i september i 1956. Det var nok berre ei grovplanering i første omgang, men ein informant fortel at da det var krasa til eit spor så vidt det gjekk an å kome seg over med bil, så skal visst Anton entreprenør i iver og glede etter å vera den første som køyrde over, ha «skote» seg over med Commer'n sin, ein blå ein! Det var nok ei stor lette å

vera komen igjennom, sjølv om det stod att mykje arbeid enda. Dette vart feira med ei markering og fleire inviterte gjestar.

Når ein vegentreprenør skal overlevere det ferdige prosjektet sitt til oppdragsgjevar, må ein sørge for at det er så bra som råd. Slik var det her og. For å få det til, vart det fortalt at Anton Kvernflaten køyrde fram og attende frå Øksendalen til Storfjellsetra med ein traktor, Fordson Major, med eit enkelt skjær bak. «Resultatet var imidlertid så som så», seier sonen Knut om det. «Det vart liggjande att ei stripe med småstein i det eine hjulsporet». Da vart det hans jobb å ta tida til hjelp og rake denne steinen ut i grøfta med ei jernrive, eit par dagars arbeid.

22. oktober 1964 var det møte i allmeningsstyret. Der vart det referert utskrift av «overtakelsesforretning 4/9 for parsellen Stenbakken - Storfjellseter i Hirkjølvegen». Det hadde kome brev frå vegsjefen om at fylkesvegstyret i møte 22. september 1964 hadde godkjent overtakinga dersom tidlegare påpeika manglar var utbetra. Det var dei, etter det overingeniør Edvardsen kunne dokumentere, så da står det i protokollen at 1. oktober 1964 vart vegen overført som offentleg fylkesveg.

Å eige ein veg, betyr utgifter til vedlikehald enten det er den eine eller den andre eigaren. Etter ei tid kom spørsmålet opp om ei nedgradering av mange vegar frå riksveg til kommunal veg, og det gjaldt ikkje berre Friisvegen. At kommunen skulle ha ansvaret for denne fjellovergangen, sette politikarane i Ringebu seg sterkt opp mot. Det er ein lang veg, og dei frykta sikkert for kostnadene. Det var ein stor kamp for at vegen skulle forbli ein fylkesveg, men i første halvdel av

1980-talet vart det avgjort at fylket skulle fortsette å ha ansvaret, og slik er det.

#### FINANSIERING OG KOSTNADER

Økonomien hos oppdragsgjevaren var slett ikkje av den beste, korkje i starten eller etter som arbeidet går framover, og nye vegstubbar må gjerast ferdige, les vi i protokollen for Hirkjølvens statsallmenning. Så tidleg som i mars 1938 var det vedtatt at formannen skulle «inngå til Departementet .....2. med andragende om bidrag til det nevnte veianlegg», og «3. med andragende om et passende beløp for anvendelse til fornødne utgifter i anledning almenningens forvaltning».

Pengar måtte skaffast om det skulle bli veg. Protokollen fortel om det. I referatet frå styremøte 1. juni 1951 står det: «Da det er mindre sandsynlig at den på Øksendalen opførte spisebrakke og uværskur blir brukt mere og da husene står og forfaller enedes man om å realisere den til inntekt for veikassen.» Så kom spisebrakka frå byggeperioden til nytte. I same referatet står det og at «Ringebu kommune, som også har ydet bidrag til anlegget»...«samtykket i realisasjonen». Så bidrog kommunen og med kroner, ser vi, og det vart teki opp lån i Ringebu Sparebank, og kommunen garanterte.

At tømmerhogst var ei stor inntektskjelde til vegkassa, ser vi fleire døme på gjennom åra vegbygginga stod på. 14. mai 1952 les vi at det stod att å opparbeide ei veglengde på 10-11 km, og at det var viktig å skaffe pengar til å fullføre det vegstykket, for det var «påtrengende nødvendig» å bli ferdig med anlegget! På nyåret 1955, da anleggets kassabeholdning var på kr 13.792,35, ble bestemt at dei kro-



Ved Åsdalstjørna naturreservat, verna i 1990 som hekkeområde for ender og vadefuglar, er Friisvegen lagt om. Gamlevegen er Friisvegen slik han vart bygd, som grusveg. (Foto Håkon Aurlien)

nene skulle nyttast til ein ny vegstrekning, denne gongen frå Remdalen til Hirkjølvlen. Så vart formannen pålagt «å inngå til Departementet med andragende på salgshugst, som kunde antas å kunne utbringe ca 65 tusen kr til fullførelse av anlegget».

Av og til kunne det ta tid før svaret kom, og det begynte å haste med å legge til rette for det arbeidet det var søkt middel til. Det står at formannen og Anton Kvernflaten da hadde «en konferanse» med direktøren i «Skogkontoret» for å kome fram til ei hensiktsmessig ordning i samband med denne «salgshugsten». Ein kan tenke seg at Anton vart med for å kome med fagleg tyngde. Ei av reisene til eit slikt møte kosta vel 90 kroner!

Ei bru over Åsdalsbekken var stipulert til 4000 kroner, og planering av ca. 600 m veg til ca. 4500 kroner. Så les vi vidare at «Planering av ny vei ca 11 km fra Ims-

dalsveien for å unngå ny bro over Hira og omlegging av veien nedenfor Storfjellseter» var sett til 10.000. Det er fleire døme på slike kostnadsoppsett.

16. januar 1962 var det fellesmøte mellom allmeningsstyret og vegstyret på Ringebu Pensjonat. Skogforvalter Neremo og skoginspektør Eide var også med. Der vart det referert «skrivelse fra fylkesmannen» om at vegen Bø – Storfjellsæter «blir overtatt til offentlig vedlikehold når vegen er satt i den stand at den kan overtas». Det ble vedtatt å få «satt vegen Øksendalen – Storfjellsæter i den stand at den kan overtas til offentlig vedlikehold så snart som mulig. Til finansiering søkes Ringebu sparebank om et lån stort kr. 150.000. Som garanti for lånet søkes skogvesenet om garanti for utvisning av 6000 m<sup>3</sup> tømmer for drift innen 3 år fra Hirkjølvens statsallmenning».





Friisvegen er helårsveg fram til Øksendalen. Videre over fjellet er ho snødekt i vintermånadane. Dei som bygde vegen var påpasslege med å styre unna blautområda. Det forenkla bygginga mye, men vegen vart krokete. (Begge foto: Håkon Aurlien)

Når det gjaldt utbetalingane til Anton Kvernflaten så var nok dei ofte i avdrag og delte beløp. Dette syner at økonomien kunne vera vanskeleg mange gonger.

#### KVA NYTTE GJER EIN VEG?

Denne vegen var mest tenkt som ein enklare måte å drive fram skogvirke på, ein rein nytteveg. Turisme var det ikkje mye av i området på Ringebusida før Friisvegen var bygd, men noko utleige av lynn-buer og andre ledige hus til «byfolk» var praktisert. Etter at vegen over fjellet var opna, endra det seg noko. Det var ein ny sjanse til inntekt som da baud seg. I seter-boka er det nemnt kafédrift ei stund på Dokken-setra og seinare i Moen, kjent som Moen Kafé. Etter kvart vart det noko opningstid om vinteren, og Røde Kors har halde til der.

Måsåplassen kjenner vi i dag som turistsenter. Det starta med ei hytte i 1965. Eit par år seinare vart det kafédrift der og større kafé med salong i 1978. I dag er det

fleire utleiehytter og rom med fleire tital senger. I 2010 kom det butikk i eit tilbygg til kaféen.

Om vi ser på andre sida, så hadde det på Storfjellseter vore drivi med turisme heilt frå 1883. Seinare skaffa Morits Huse seg eit levebrød med utleiehytter og kafédrift som eksisterte i ein del år. Han hadde og eit sagbruk. Om ein tenker Skjeringfjell, som ikkje ligg inntil Friisvegen, så starta det med utleige av rom både på Brennsetra og på nabosettrer i periodar før det vart opna hotell der i 1949. Ein må rekne med at ein ny veg auka trafikken av gjestar i alle fall i delar av året.

Ein ny veg blir brukt av mange andre enn dei som først såg nytta av han. Slik må det vera, både til nytte og hygge. Der folk tok seg fram til fots i eldre tider, kan vi la bilen og anna motorisert transport ta oss fram i vår tid. Før var sykkel eit viktig framkomstmiddel. Det er han nå og, men like mye er han eit alternativ til fysisk aktivitet. Det opnar for at langt fleire får glede



av heile fjellområdet enn om vegen ikkje hadde vore der. Vegen fører oss inn i eit rekreasjonsområde der turmål er eit gode. Der er det rom for farande frå begge sidene.

Fjellet har alltid hatt kvila si der. Langfarande folk på ferd til store hendingar har sett sine spor og fått namnet sitt prenta inn for ettertida.

Føter har funne råk for seinare ferdsel. Jakt og fiske har vore viktig matauke gjennom årtier. Med børs på ryggen eller ei dinglande fiskestang henta folk ressursar og brukte dei. Bærspanna gav gode smakar for ventande ganar. Slik var det, og slik vil vi det skal vera — i spora etter dei som for i eit belte over fjellet.

#### KJELDER

I arbeidet med denne artikkelen har ein vandra rundt i eit tema ein ikkje har nokon god kunnskap om. Kjelder og dei mange informantane har vore til stor nytte, noko dei skal ha stor takk for. Dei fleste som var med i arbeidet med vegen er borte. Dei som lever nå, var svært unge da, men noko hugsar dei, og noko har dei vorte fortald, men det gjer og at det lett kan oppstå feil. Det den eine er sikker på, stiller den andre seg tvilande til. Det er mye stoff å halde orden på, både i tidsspenn, utbyggingsetappar og ikkje minst, kva skjedde til kva for eit tidspunkt.

I protokollen frå Hirkjølens statsalmenning står handskrivne referat frå alle møta, svært verdifulle, men å lese ukjent handskrift, litt «gamalmodig» setningsoppbygging og uvant ordval, er interessant, men det kan og lett bli feil. Det er i så fall artikkelsskrivaren sitt ansvar om det er feil i teksta som er basert på protokollen.

Andre kjelder:

- Per Åsmundstad i Hemgrenda 2020
- Erling Raubakken i Seterhistoria for Ringebu
- Geir Paulsrud i Årbok for Gudbrandsdalen 2020
- Ringebu heim og folk Vekkom
- Statens vegvesen

Munnlege kjelder: Arne Bjørge, Oluf Dalbakk, Ole Elstad, Ole Petter Flaten, Simen Kolstad, Knut Kvernflaten, Torbjørn Torgersen, Erik Winther og Jon Ødegård.

Foto: Utlånt av Knut Kvernflaten og Ringebu Historielag