

Bibel

VEGDIREKTORATET
MÅNEDS
LITTEK

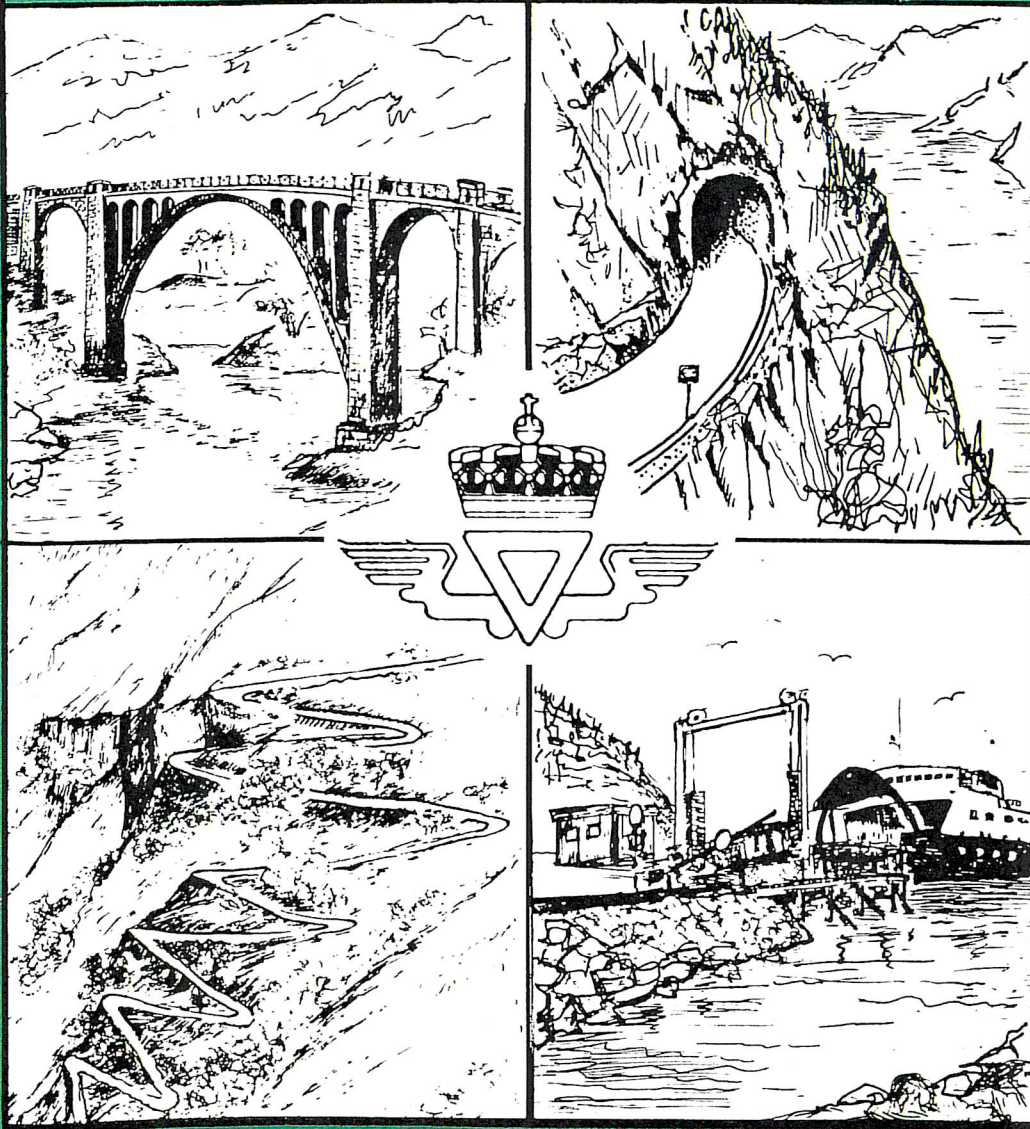
VEG OG VIRKE

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Nr. 2

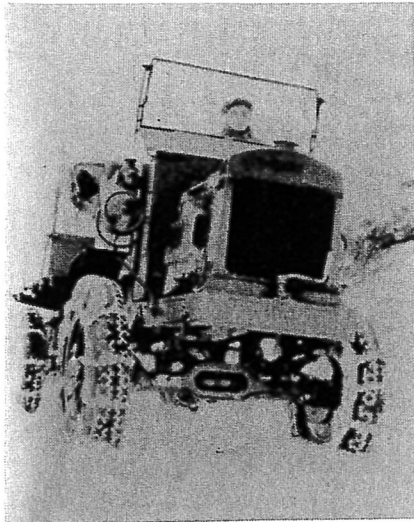
MAI 1979

7. årg.



Den første snøpløging med bilar og og traktorar i Møre og Romsdal.

Vinteren 1920-21 vart det prøvt å halde vegen mellom Åndalsnes og Dombås open for biltrafikk med ein firehjulsdriven lastebil tilhøyrande vegvesenet — med ein tilhengarplog. (Sjå foto).

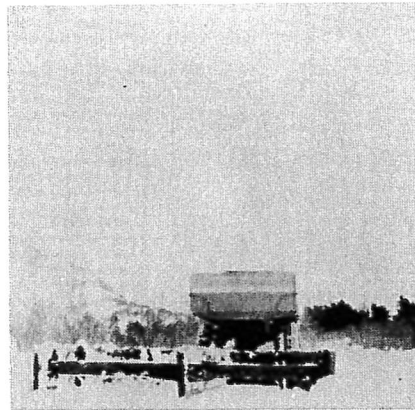


Winther-bil, 1,5 tonn firehjulsdriven lastebil utan skjermar, framover på Romsdalsvegen på godt føre i januar 1921.

Det lukkast å kome fram med posten på denne måten til utgangen av januar 1921. Frå juletider var det bilen til vegvesenet som tok med posten mellom Åndalsnes og Stueflåten.

I 1921 vart spørsmålet om biltrafikk i samband med Raumabanen, når denne same året om hausten vart

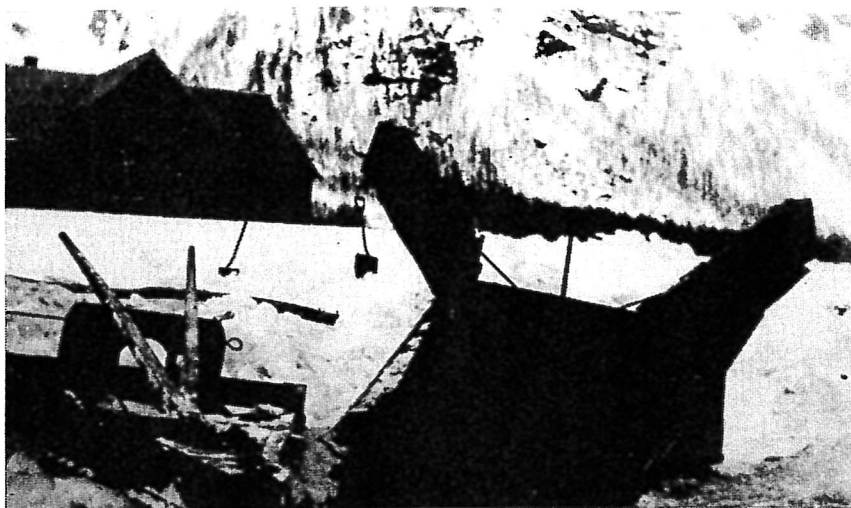
opna til Bjorli, lagt fram for fylkestinget. Fylkestinget tilrådde at det vart freista halde oppe biltrafikk heile året for post, passasjerar og varer mellom Åndalsnes og Bjorli og for post og passasjerar mellom Molde og Batnfjorden frå den tid Raumabanen vart opna for drift til Bjorli.



Winther-bilen brøyter med etterhengjande plog i 50 cm djup snø på Romsdalsvegen i januar 1921.

Til brøytingsarbeidet mellom Åndalsnes og Bjorli vinteren 1921-22 kjøpte vegvesenet 1 Bates Steel-Meele beltetraktor og 3 stk. Teien snøplogar, og leigde attåt 2 traktorar av same type som den kjøpte.

Raumabanen vart opna til Bjorli den 19. november 1921, og snøpløginga var då igang med traktorar, snøplog og isplog. (Sjå foto).



Isplog og snøplog bruka på Romsdalsvegen i 1922.



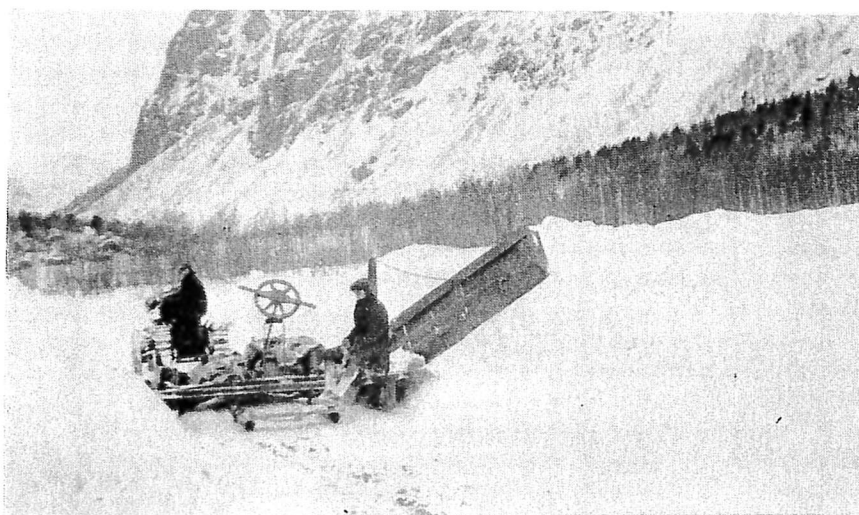
Traktor med plog på Romsdalsvegen i 1922.

Det var meininga å ha i bruk 2 av agregata i pløgingsarbeidet og at det tredje skulle være reserve. Men då det viste seg at traktorane under pløging ikkje fekk større fart enn 4 km. i timen, vart heile vegstrekninga delt i 3. Øvste stykket var frå Bjorli

til Kylling, ca 14 km., stasjon Stueflåten. Midtre stykket var frå Kylling til Skiri, ca 15 km, stasjon Kylling, og nedste stykket frå Skiri til Åndalsnes, ca 23 km, stasjon Åndalsnes.



Traktorar med høvel og plog på Romsdalsvegen i 1922.



Traktor og plog med spesialutstyr på Romsdalsvegen.

I desember 1921 var det mykje snøfall, einskilde døger 50-60 cm. Likevel vart vegen godt brøyta så biltrafikken gjekk uhindra av snøen. I tida

føre jul var det såleis gjennom Romsdalen stor person- og posttrafikk med bilane.



Traktor og snøplog ved Bukkeberget.

Frå 1. til 3. januar 1922 kom det 90 a 100 cm tung nysnø på heile strekninga mellom Åndalsnes og Bjorli. Den eie traktoren stod for magnetskade,

og det vart ikkje råd å greie brøytarbeidet med det materiell ein hadde. Rutebilane frå Åndalsnes den 2. januar kom om natta kl. 03.30 fram til Stueflåten, der passasjerane overnatta og neste morgon vart køyrt til Bjorli (4 km). På Bjorli vart dei sitjande mest heile dagen, då jarnvegen var blokert av snø.

Den 4. januar fekk også ein av dei andre traktorane motorskade, så det vart berre ein traktor som kunne setjast inn i pløggingsarbeidet den 5. januar, og traktoren greidde ikkje meir enn 9 km denne dagen. Ein fann elles ut at det i staden for å arbeide med ein traktor på kvart stykke, var betre å setje alle folk og alt materiell inn på korte strekningar. Snøplogane vart ombygde og forsterka. For å bryte opp den faste hella som etter kvart la seg i vegbanen, vart det skaffa ein 3-skjers landbruksplog, som var konstruert



Frå Romsdalsvegen. Oppmoking av snøskavl.



*Frå Romsdalen. Snøskjering ved Høljenes.
Romsdalshorn i bakgrunnen.*

for traktor. Denne plogen kom den 25. januar.

Arbeidet vart no gjort stykkevis på den måten at ein traktor køyrde høvelen (landbruksplogen) og braut opp ishella, og etter høvelen kom snøplogen trekt av 2 traktorar kobla etter kvarandre.

Den 4. februar var arbeidet kome så langt at dei bilane som den 3. januar hadde returnert frå Stueflåten til Flatmark og seinare med hjelp frå traktorane var komne til Skirilykkja, kunne køyrast til Åndalsnes.

Den 24. februar var det bilveg til Kylling, og post- og passasjerrute med bil vart igangsett frå Åndalsnes til Kylling og derifrå med hesteskyss til Bjorli. Den 7. mars kunne bilruta leggjast til nedre Kleivstua, den 13. mars til fylkesgrensa, og den 18. mars til Stueflåten. Vegen frå Stueflåten til Bjorli hadde frose så hardt til etter tøyver at det ville verta store

kostnader med rydjinga. Ein fann difor å ville sjå i med arbeidet i påvente av våren, og late trafikken mellom Stueflåten og Bjorli gå med hesteskyss. Vegen mellom Åndalsnes og Stueflåten vart halden open for biltrafikk vinteren ut.

For å betre framdrifta og auke berevna for traktorane i laus snø vart det på belta påskrua tverribber av tre, som nådde 25 cm utafor ytre kant. Treribbene, som hadde lett for å knekkje, vart seinare skifta med vinkeljarn. For at traktorane betre skulle kunne ta seg fram på isføre vart det skrua ispiggjar på annakvar lekk av beltet. For å lette styringa vart framhjula på 2 av traktorane fylt med tre så hjula vart som heile skiver. På ein av traktorane vart styrehjula utskifta med slede.

Allereie i slutten av oktober 1922 var snøfallet i den øvre delen av Roms-

dalen så stort at ein måtte setje brøytingsarbeidet igang for å halde biltrafikken gåande. I november og i byrjinga av desember var det store snøfall. Det største var på 1,5 meter. I veke rapportane frå traktorførarane er opplyst at det på 11 dagar (17/11-27/11) fall 3,77 m snø i den øvre del av dalen.

Med grunnlag i røynselene frå førre vinteren var det laga 3 nye snøplogar til Romsdalsvegen. Det var ei tillemping av Teienplogen med spesialutstyr av oppsynsmann Akre. Plogen verka som kombinert is- og snøplog og gjorde godt arbeid.

Arbeidsdrifta vinteren 1922-23 vart ei kombinert heste- og maskindrift. Traktorskadar gjorde at det var berre 2 traktorar i bruk det meste av vinteren, så ein ofte måtte nytte hestar til å dra plogane. Det meste av snøbrøytinga mellom Åndalsnes og Flatmark vart såleis gjort med hestar. I kvart spann vart nytta frå 4 til 7 hestar, og på denne måten vart vegen halden open for bilar også ved store snøfall.

I midten av november månad 1922 var snøvanskane så store mellom Stueflåten og Bjorli at brøytinga og biltrafikken på denne strekninga stogga. I midten av januar 1923 vart også biltrafikken innstilt mellom Kylling og Stueflåten. Mellom Kylling og Åndalsnes, ca 40 km, gjekk biltrafikken så å seie utan avbrot, men persontrafikken minka mykje etter at ein måtte bruke hesteskyss mellom Kylling og Stueflåten. Posten gjekk nokonlunde regelbunde slik at posten som gjekk frå Kristiania om morgonen kom til Molde føl-

gjande natt. Vinteren 1922-23 var det berre 4 gonger at posten hadde vorte for sein til å nå korresponderande dampbåt på Åndalsnes, og 5 gonger hadde sørgåande post ikkje kome med toget frå Bjorli.

Snøbrøytingsarbeidet på Romsdalsvegen vinteren 1923-24 hadde og mange vanskar. Etter at biltrafikken var kome igang att i midten av januar 1924 etter 14 dagars avbrot, gjekk trafikken regelrett til 10. februar. Det var då kome ca 1,80 m nysnø, og når så «skjella» sette inn straks etter snøfallet, vart snøtilhøva for vanskelege, og biltrafikken stogga den 10. februar.

Attåt det faste mannskap med traktorane og plogane vart det sett inn stort ekstramannskap til måking av dei fleire meter høge snøskavlane. Den 1. mars kom biltrafikken igang att mellom Åndalsnes og Skiri, men dagen etter stogga biltrafikken på nytt avdi vegen var attfoken.

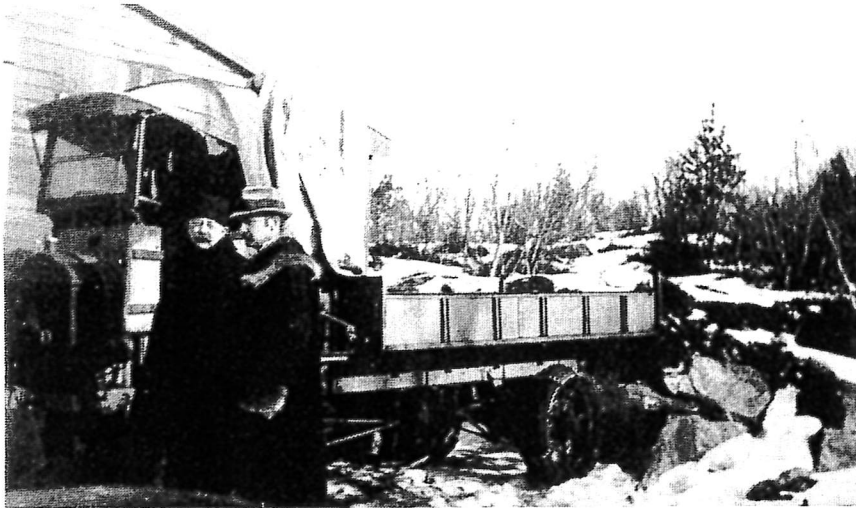
Ein av traktorane hadde fått brot på krumtappakslingen. Dei to andre traktorane vart kobla saman til eitt plogaggregat då ein traktor åleine ikkje makta å dra plogen gjennom dei harde skavlane. Med dette materiellet var det vonlaust å halde vegen open for biltrafikk.

Etter vedtak av fylkesutvalet vart arbeidet med å få vegen open att for biltrafikk, førebels stogga. Det faste mannskapet hadde nok arbeid med å halde vegen farbar for hestetrafikk gjennom dei verste snøskavlane.

I april 1924 vart opprydjingsarbeidet sett i verk med traktorar og plogar, og ca. 20. april kom biltrafikken

igang att mellom Åndalsnes og Skiri og den 29. april fram til Verma.

I november 1924 vart Raumabanen opna til Åndalsnes.



F.W.D. latebilen (Moses) som gjorde brøytingsarbeid Molde-Batnfjorden.



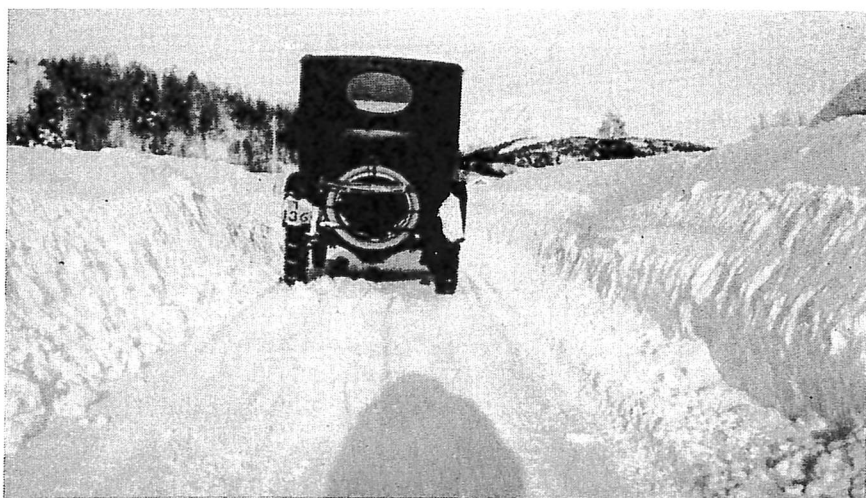
Opprøpping på Batnfjordsfjellet. Plogen er bak bilen.

Til snørydjingsarbeid på Fannestrandsvegen vart det for fylkeskommunen si rekning kjøpt 2 Teien-

plogar. Den eine var ein større plog som var utstyrt med ein ekstra veng for utbrøyting av snøkantar. (Sjå foto).



Frå opprømmingsarbeid på Batnfjordsfjellet.



Postbilen på tur over Batnfjordsfjellet.

Til brøytingsarbeidet vinteren 1921-22 vart nytta ein F.W.D. 3,5 tonns lastebil innkjøpt til arbeid på Fannestrandsvegen i 1921. (Sjå foto). Denne bilen hadde ved eit tilfelle fått særnamnet «Moses». Det hadde

seg slik at bilen den 2. august 1921 under øvingskøyning for å lære opp sjåførar til å køyre lastebil, ved eit uhell hamna i Årøy-elva. Dagen etter uhellet vart bilen dregen opp or elva og på det tørre. Denne hendinga



Postbilen på Fannestrandsvegen.

gjorde at bilen vart heitande «Moses», (han som vart dregen opp or elva).

Post- og passasjerferdsla mellom Molde og Batnfjorden gjekk denne vinteren med bil frå Molde til Hjelset og med hesteskyss frå Hjelset til Batnfjorden.

Hausten 1922 vart det kjøpt inn ein ny F.W.D. lastebil til Fannestrandsvegen. Til brøytingsarbeidet mellom Molde og Batnfjorden, 37 km, vinteren 1922-23 hadde ein såleis 2 F.W.D. bilar med 2 Teienplogar. Desse 4-hjulsdrivne bilane hadde stor trekkevne og greidde større snømengder enn traktorane. Ved 25 cm snøfall og med 2 m høge plogkantar vart det brøytta med ei fart på

10-15 km i timen. Trass i at snøtilhøva på Batnfjordsfjellet var vanskeleg, vart vegen halden farbar for biltrafikk. I rapport frå sjåførane på brøytebilane fall det 330 cm snø i tida 20. januar - 30. januar 1923. Det største snøfallet var 60 cm på ei natt.

Også vinteren 1923-24 vart vegen Molde-Batnfjorden brøytta med F.W.D.-bil og Teienplog, og rute-sambandet med bil halde ubrote. Ei vekes tid vart trafikken mellom Hjelset og Batnfjorden halde igang med F.W.D.-bilen, då hjulspora over fjellet var så djupe at vanlege bilar ikkje kunne ta seg fram.

Vinteren vart langvarig så brøytearbeidet på Batnfjordsfjellet vart ikkje avslutta før 25. april 1924.

Bjarne Rekdal.

