



Denne artikkelen er gjengitt i  
Norsk vegmuseums årbok for 2022

# Bilveger på elver og innsjøer i Norge

AV SVEIN BRUNVATNE

# Bilveger på elver og innsjøer i Norge

AV SVEIN BRUNVATNE

Ferdsl over isen på elver og innsjøer har skjedd til alle tider. Her kjørte man med hest og slede, reinsdyr og kan hende okse. Utover på 1900-tallet kom bilen i bruk. Da var det fristende å kjøre på isen, selv om det var risikabelt og bød på andre problemer enn ved hestekjøring. Fergeleier med tilkjørselsveger lå der, klare til bruk. Andre steder var det kjerreveg ned til stranda. Bilen trengte tilrettelagt veg for å komme inn på isen og tilbake på land. Den veide mer enn hest og slede, og krevde slett underlag og brøytet veg. Da bruene kom, forsvant de fleste av isvegene. Men noen er der fortsatt. På islagte vann gjelder ikke kaskoforsikring, så vil du kjøre kan du altså være på tynn is selv om den er en halv meter tykk.

**A**ntall biler i Norge økte kraftig fra midten av 1920-årene, bilene ble bygd inn og motorene ble sterkere. Man hadde tatt i bruk bilkjettinger, kjettinger på hvert av bakhjulene og styrkjetting på det ene forhjulet. De fleste bilene hadde god bakkeklaring, og veide fra 1000 til 1500 kilo. Vegnettet var mange steder dårlig utbygd, å kjøre over isen kunne spare mange kilometer. De som måtte fram var distriktslegen, dyrlegen, lensmannen, presten, posten og jordmor-skyssen.

Isvegene var mer eller mindre godkjent av vegoppsynsmann eller vegvokter. Slike godkjenninger fantes også før bilene kom i bruk. I instruks for veitilsynsmænd fra 1915 heter det i paragraf 9: «Med offentlige isveier har veitilsynsmanden at føre nærmeste tilsyn og at øve kontroll med særskilt ansatt isveivogter».<sup>1</sup>

Lensmannen hadde oppsyn med rodesystemet og med vegvokterne. Da har han sikkert også vurdert isvegene.

*Svein Brunvatne er født i 1936, er pensjonist og bor i Oslo. Han har gamle bruer og veier som hobby. Han har tidligere skrevet i årboka om flåtebruer i Telemark, pongtongbrua i Spjotsodden, bruer på flytetorv i Aurskog- Høland, og om flåtebruer i Drammensvassdraget.*



Kraftutbyggingen førte til at mange vann ble regulert og farlige å ferdes på. Bruer erstattet ferger. Dette skjedde de fleste stedene fra ca. 1950 til 1980. Men som man vil se er det fremdeles noen steder biltrafikk over isen.

## ISVEGER LANDET RUNDT

Mjøsa har alltid vært en viktig trafikkåre, også med bil over isen. I boka *Dølavegen, –Isveger over Mjøsa*, heter det at ved spesi-

Vassdragene har vært viktige for transport, også etter at bilene kom. Mjøsa hadde flere isveger, her er det Carl Konow, prest i Vingrom, som krysser over Mjøsa til Tingnes kirke i sin blå folkevogn. (Bilde fra datteren Marianne Konow)



En G.M.C. lastebil som reddes etter å ha gått gjennom isen ved byggingen av Vingnesbrua på Lillehammer 1930–1934. Eier er Thorvald Aasen med adresse Biristranden. Bremsetromlene foran er fjernet, så eieren var nok av den gamle skole som ikke skulle ha noen problemer med låste forhjul og null styring på vinterføre.

elt gunstige isforhold vinterstid har man brøytet kjørbare isveier tvers over Mjøsa.

*Isvegene var viktige, men lunefulle med tåke, råker og overvann. I 1952 gikk for eksempel en lastebil med levende okser gjennom isen. I 1918 var det 19 fylkeskommunale isveger med samlet lengde 93 km på Mjøsa, kommuner og private hadde ytterligere 196 km isveger. (...) Kryssingen Nes–Hamar, Nes–Gjøvik og Moelv–Biri var særlig viktige. Isvegen mellom Moelv og Biri kunne brukes 3–4 måneder hvert år og i 2 måneder mellom Tingnes og Hamar. (...) Noen år var det ikke kjørbare is. (...) 2003 ble det brøytet veg mellom Hamar og Nes, Stange og Helgøya og Gjøvik og Mengshol. På turen mellom Nes og Hamar gikk reisetiden ned fra 30 minutter til 5 minutter.*

*Fra omkring 1900 var det ansatt egne isvegvaktere. I 1936 krevde Vegdirektoratet 35–40 cm is for lastebiler. På 1950-tallet ble*

*det satt 35 km/t som høyeste fart på isveger, det var ikke tillatt å stoppe, isen måtte være 20–25 cm før det ble åpnet for trafikk og for lastebiler på 12 tonn måtte det være 60 cm.<sup>2</sup>*

Tidvis har det vært oppnevnt egne oppsynsmenn for isvegene på Mjøsa. Disse hadde ansvar for å stake opp veien, legge bruer over råk og å foreta ismålinger. På 1950-tallet skulle isens tykkelse måles en til to ganger i uken. På senvinteren skulle den måles hver tredje dag.

#### **Gjøvik–Hamar**

Det var brøytet isveg fra Gjøvik om Helgøya til Hamar. På Gjøvik kjørte de ned på isen ved fergeleiet. På Hamar kjørte de ned på isen ved Koigen. Hans Olav Lie forteller: «Det var i slutten av 1970-tallet jeg kom kjørende, vegen var brøytet med bredde kun for en bil. To biler var på vei mot hverandre, hvem skulle kjøre ut i



Tingnes var kommunesenter for tidligere Nes kommune. Bildet viser Ullvinseik; bolig og tannlegekontor, med en moderne Volvo på vei ut på isen tidlig på 60-tallet.

snøen. Tett innpå så jeg at det var politibilen jeg møtte. Politimannen kjørte ut i snøen, han var ikke blid, jeg blei litt flau.»

Isvegen måtte brøytes så fort det kom ny snø. Det var viktig at hestemøkk og subb ikke ble liggende på isen, da tinteden og det ble ei dump. Kjøring skjedde på eget ansvar. En bonde brøytet vegen, det var satt opp kasser for frivillig betaling av avgift.

#### **Nes–Furustranda**

NRK kunne 25. mars 2011 fortelle om Nes-bonde Johan E. Mellbye på Grefsheim gård. I 40 år hadde han på egen bekostning kjørt opp vei på mjøsisen mellom Nes og Hamar. -Han sier at man bør holde seg til isvegen som er kjørt opp, og holde seg unna områder med unormal farge. På vårparten kan det også oppstå vannhull, heter det.

#### **Kapp–Hamar**

På 1950-tallet gikk biler på isen mellom Kapp og Hamar. Et år lagde ei Hamaravis en aprilspøk hvor redaksjonen hevdet at en lastebil med råsprit fra et brenneri på Toten hadde kjørt gjennom isen i strandsona på veg til Vinmonopolets rektifikasjonsanlegg på Storhamar. «Nyheten» ble presentert på en måte som skulle forlede leserne til å tro at det gikk an å møte opp med spann og bistå med å tømme tanken. Om noen lot seg lure vet man ikke.

#### **Moelv–Biri**

Mjøsbrua var ferdig i 1985, før den tid var isvegen god å ha når ferga mellom Gjøvik og Mengshol var innstilt. Det var to kjørebaneer over isen. De splittet seg straks utpå isen og gikk parallelt over, med ca. 50-100 meters avstand.<sup>3</sup> Det var opparbeidet vegger på begge sider for å

komme ned på isen. I Moelv gikk vegen fra Strandvegen, omtrent ved moloen og båt-plassen. Den gikk tvert over fjorden til Fjordheim, der hvor det tidligere var et sagbruk. Strekingen var i drift med kommunal støtte fram til 1982.<sup>4</sup>

Gunnar Dulrud, f. 1922, hadde oppsyn med isvegen. Han var ansatt på brenneriet. Veggen var for det meste i bruk fra desember til mai måned. Den ble brøytet, og var skiltet om kjøring på eget ansvar. Veggen kunne være ufarbar når det kom overvann. Da ble det satt opp skilt om at veggen var stengt.

Det er fortalt om noen som skulle være med i Birkebeinerrittet og som hadde hastverk. De syntes isen så fin ut, men, nei, litt utpå ble de sittende fast i issørpa. De måtte ha hjelp av kranbil, fikk komme i hus, der de fikk varm buljong og fikk tørket klærne.

Det var også isveg fra Moelv til Moavika i Biri. Da ble strekingen til Gjøvik kortere.

#### Femunden

På Femunden har det vært isveg fra Buvika til Elgå (Kjønnan). Avstanden var ca. 14 km, iflg. KNA-NAF veibok 1955.

#### Ossjøen

«Vinterveien over Ossjøen tar av 1 km sør for Grøsviken», heter det i KNA-NAF veibok 1955.

Å kjøre over isen forkortet strekingen ganske mye.

#### Lomnessjøen

På Lomnessjøen som ligger i Rendalen var det isveg fra Otnes til Hole på østsidan.

#### Østerdalen

I Østerdalen er det kaldt om vinteren, mange steder renner Glomma rolig. Avstandene er lange, og det er mye å spare med snarveier.

Det ser ikke ut til at det var isveger for biltrafikk i Røros. På Håmmållvoll var det kabelferge fram til 1956. Om vinteren kjørte de med traktor og bil over isen. Tolga har ingen isveger for biltrafikk. Isen ble dekt med sagspon slik at den holdt seg lengre, og ble kun brukt av gående. Tynset, eller egentlig det gamle tettstedet Neby, har hatt bruforbindelse over Glåma siden først på 1700-tallet. Bruene har vært kjørbare med bil i hele bilens historie. Slik er det også i Alvdal.

#### I Rendalen

I Rendalen var det flere isveger. En var ved Hanestad stasjon. En annen ved Grasbekken. Det var både melkekjøring, tømmerkjøring og kjøring av skoleunger. Når isen var utrygg om våren ble det benyttet løypestreng med kurv både for melkespann og skoleunger. En bru over Glomma ble bygd ved Hanestad i 1977.

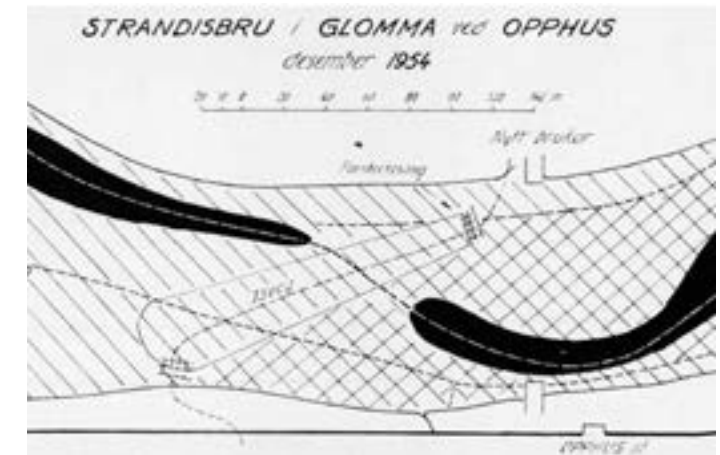
#### Sundfloen

Sundfloen ligger litt sør for Koppang sentrum. Tidligere var det ferge om sommeren og isbru om vinterne. En bru ble bygd i 1968.

#### Mykleby–Evenstad

En mann fra Stor-Elvdal<sup>5</sup> forteller at han en vinter, antakelig 1958/59, hadde jobben med å måle tykkelsen på isen mellom Mykleby og Evenstad. Formålet var å kontrollere hvor lenge det var trygt å ferdes der med bil og hest. «Jeg brukte isbor,

Isbrua ved Ophus i Østerdalen, i følge en skisse i Vassdragsvesens utredning om «Trafikkmuligheter på islagte sjøer og vann» av 1954. De mørke feltene viser den dype renna.



og tror jeg fikk betaling pr. hull! Ble ikke rik av det», fortalte han.

#### Rasta

Her har det vært isveg i mange år, den er fremdeles i bruk i år med mye kulde. Når det var nødvendig, ble det kjørt med snøplog. Ungene fikk sjåføren til å kjøre en runde så de laget seg skøytebane.

En bil gikk i sin tid gjennom isen på Rasta, om våren. Sjåføren fulgte med bilen ned og klarte så vidt å ta seg til overflaten. Han fikk visstnok lungebetennelse etterpå. Da bilen ble dratt på land var sjåføren rask med å tappe vann av radiatoren og blokk på bilen, ellers ville motoren blitt ødelagt. Tidligere la de flis og spon opp på isen for å bevare isvegen lenger utover våren.

#### Åmot

Det var neppe biltrafikk over elveisen, men det var flere steder de gikk eller kjørte med hest. Det ble lagt sagspon på isen så den skulle holde seg lenger. Brua på Rena ble bygd ca. 1890.

#### Elverum

Den første brua over Glomma i Elverum

sentrum ble bygd på 1860-tallet. Men ved Lømosund, sør for Elverum sentrum, var det isveg for biler.<sup>6</sup>

#### Vålbekksundet

Vålbekksundet ligger i Våler sentrum. Her var det isveg fram til 1990-tallet, tidligere sundsted. Det ble senere søkt kommunen om å overta vedlikeholdet og ansvaret for isvegen. Kommunen sa nei på grunn av ansvaret og driftsutgiftene. Kraftverksutbyggingen og nedtapping hadde gjort isen stadig mer utrygg.

#### Åsnes

Fra gammelt var det flere sundsteder, disse har nok vært brukt til å kjøre over isen både med traktor og bil, men ikke som godkjent veg.

Brua over Glomma ved Flisa ble bygd i 1910.

#### Grue

Det var to isveger over Glomma: Gotland-Grøset fram til 1980 og Opakersundet fram til 1983.

Dag Haugen i Grue kommune hadde arbeidet med å brøyte isvegen. Han forteller:



Ved Opakersundet syd for Kirkenær var det isveg frem til 1983. Nå er det forbudt å passere med bil, sommer og vinter. (Foto: Håkon Aurlien)

Vi hadde noen ganger med en ekstra mann som sto på land og fulgte med da vi brøytet snø på isen. En gang var kommunens snekker med og så på, og fikk se at når traktoren kjørte ut på isen så var den så tung at den trykket ned isen der den kjørte. Det så derfor ut som en bølge foran traktoren, som da kjørte i slak motbakke som den skjøv foran seg hele vegen. Dette syntes snekkeren var så skummelt at han ikke ville være med på dette flere ganger, og han kjørte aldri over isen mer når han skulle på jobb, selv om han sparte mange kilometer i forhold til å kjøre rundt og bruke brua.

En eldre herre på moped var også heldig. Han kjørte utover isen. Så gikk plutselig forhjulet gjennom isen. Mopeden gikk til bunns, men gubben ble kastet over styret og havnet på isen på andre siden av råka. Gubben slo seg litt, men var like hel og nesten like tørr.

Min mor gikk på ski over elva ved Opakersundet hele vinteren da hun gikk på real-skolen på Kirkenær. En dag hun skulle hjem

fra skolen, var det ei stor råk der hun hadde gått om morgenen, slik at hun måtte gå en lang omveg for å komme over. Nære på, men det gikk bra den gangen også.

I 1996 fikk kommunen en søknad om gjenåpning av isvegen ved Opakersundet, totalkostnad kr. 22.000. Søknaden ble avslått begrunnet med kommunens økonomi, og med spesielt stort ansvar for kommunen selv om arbeidet var satt bort.

#### Kongsvinger

Det var sundsted på Gjølstad, 200–300 meter nedenfor Gjølstadfossen, og om vinteren isveg.

Sundmannen Karl Moe (1889–1972) hadde når vinteren kom som oppgave å varde isen, dvs. kontrollere tykkelsen på isen og merke opp hvor man kunne kjøre. Strømmen i elva kunne variere fra år til år, også hvor den la seg først. Det var skilt om kjøring på eget ansvar.

Denne plakaten var slått opp på begge sider av Glomma både ved Opakersundet og ved Gotland-Grøset. Den måler 42 x 65 cm og er av tykk papp. Istykkelsen ble skrevet med kritt i det sorte feltet. Plakaten er funnet igjen på et kommunalt lager. (Foto: Dag Haugen)

Isvegen ble benyttet av personbiler, og også lastebiler i kalde vintre. Aslak Moe forteller at farfaren vala isen, dels at han varda isen. Norsk Språkråd nevner Solør som et av stedene for denne bruken av ordet. Dette er også bevart av dikteren Olav H. Hauge i diktet: «Ingen har varda den vegen du skal gå» fra «Under bergvallet» i 1951

Aslak Moe kjørte over isen så sent som på 1980-tallet, med en Ford Taunus. En bru ble bygd ved Branvall i 1949.

#### Nes og Sør-Odal

Det har tidligere vært fergeforbindelse over Glomma ved Setestøa-Bjertnes (i Nes kommune) og ved Disenå (i Sør-Odal kommune). Vegene ned til de gamle fergeleiene ble brukt for å kjøre ned på isen. Glomma renner her rolig, uten stryk. Sør-Odal lokalhistorie forteller om kjøring over isen:

*Etter at kulda satte inn ble ferga kjørt litt ekstra for å holde råka oppe inntil isen ble farbar. Fergemannen målte tykkelsen på isen og oppga den på begge sider av elva med opplysninger om hvor mange tonn den kunne bære. Hver enkelt sjåfør måtte vurdere om det var greit å kjøre. På vårvinteren ble det lagt sagflis oppå isen så den ikke skulle tine».*

Heldigvis skjedde ingen alvorlige ulykker i sundet, men det var nære på



flere ganger. 15. januar 1955 var temperaturen nesten 30 kuldegrader. Tykkelsen på isen var 32 cm da en lastebil med  $\frac{3}{4}$  storfavn med granved på en 3,5 tonn tung bil skulle over. Skulle de våge å kjøre over isen? De bega seg ut på isen med bildørene på gløtt. Bakhjula gikk gjennom isen. De to karene rakk så vidt å hoppe ut før bilen sank.

En annen gang skulle et lass med poteter til Maarud gård. Midtveis gikk lasteplanet igjennom isen, og førerhuset ble hengende over iskanten.

-Det var mye spart ved å kjøre over isen, forteller Thomas Stang, enten ved Setestøa eller Disenå. Det måtte være kaldt for at isen kunne bli sterk, og mildt for at potetlasten ikke skulle bli frostskaadet. Potetlastene kunne veie 15 tonn, last fra sagbruket likeså. Chipslastene som skulle ut på markedet var lett last, det holdt med 10 cm tykk is. Trafikken over isen skjedde på eget ansvar, kommunen var neppe involvert.



Over Glomma syd i Akershus og Østfold kom det bruer midt på 1800-tallet. Periodene med sterk is var så kort at det ikke synes å ha vært organisert isveger når prammene på de mange fergestedene måtte ligge i ro. Men krigsvinteren 1942 var ekstra hard, og Glomma frøs til helt til utløpet. Dette bildet viser et kryssingssted for fotgjengere og syklister ved fergestedet til Gamlebyen i Fredrikstad. En og annen bil kjørte nok også over, for nærmeste bru var i Sarpsborg. (Foto fra Fredrikstad museum)

### Kroksund

Ved Kroksund i Marker var det isveg over Rødenessjøen om vinteren når kabelferga ikke kunne brukes.

Stedet er et «kuldehøl», og både kabelferga og isveien var i bruk helt til Kroksund bru sto ferdig i 1964.

Ved Kroksund var det satt opp skilt om at isvegen måtte brukes på eget ansvar. (Foto fra NVE/Fredrikstad Bibliotek)



### Tunevannet i Sarpsborg

De som bodde i Øvre Tune kjørte over Tunevannet om vintrene når isen var sterk nok. Det var ikke godkjent isveg, men de som kjørte der kjente isen. De kom i land i området ved den gamle roklubben.<sup>7</sup>

Birger Dahle jobbet på Brandbu vegstasjon. Her er han med sin Volvo PV på isveg over Randsfjorden tidlig på 1960-tallet. (Foto fra sønnen Fredrik Dahle)

Under: Kart over isveger på Randsfjorden fra Vassdragsvesenets utredning om «Trafikkmuligheter på islagte sjøer og vann» av 1954.

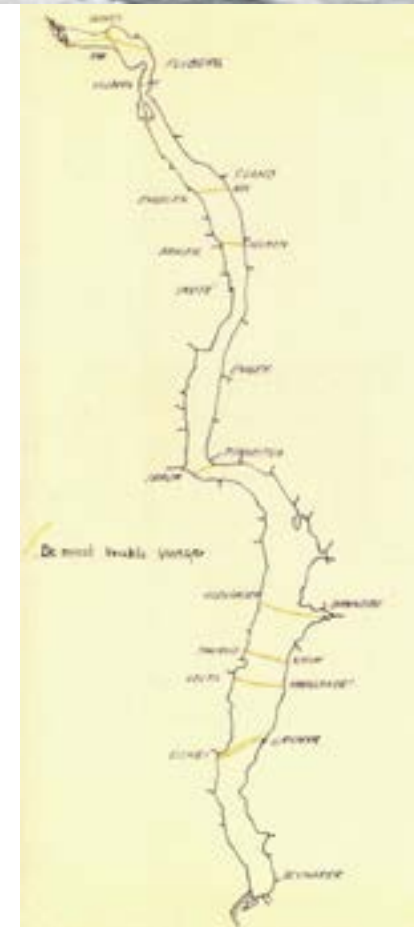


### Randsfjorden

Lengst nord i fjorden var isen alltid sterk. Lengre sør var det ofte åpent vann om vinterne, ved Hov la isen seg først ved nyttårstid. På isen var det flere steder åpent vann eller lauger<sup>8</sup> som kjentfolk visste om.

- Det var flere isveger, regnet nordfra:
- Fra Våtten, vestsiden av Land sag på Odnnes.
  - Fra Land sag, ved nedlagt jernbanestasjon på nord-østsiden av Randsfjorden til Rønningen (også kalt Stupa) på vestsida.
  - Fra Odnnes tvers over fjorden til Store Røn.
  - Fra Odnnes til Fluberg, denne ble brukt av personbiler og lastebiler uten last.
  - Tvers over fjorden fra Meierigutua i Fluberg, til Vilberg på vestsida.
  - Fra Kråkevika ved Hov til Ligarda.

Drosjeeier Hans Enger hadde på 1950-tallet en stor drosje av merke Kaiser, amerikansk bilmerke produsert fra 1945 til 1955. Håkon Schjager og andre unger fikk henge på med kjelke på isen, og forteller at Enger sa til guttene at han hadde kjørt i 100 km/t!





Det var en isveg over Begna ved Langedrag i 1956, i følge Vassdragsvesens utredning om «Trafikkmuligheter på islagte sjøer og vann» av 1961. Her et bilde fra rapporten.

Land sag sørget for å måle tykkelsen på isen, den måtte være 40 centimeter. -For å anlegge isvegen kjørte de først med tom lastebil for å komprimere isen, forteller Odd Westby, som var lastebilsjåfør ved Land sag. Det hendte også at isen ble overvannet for å øke tykkelsen.

Vannstanden i Randsfjorden ble tidlig regulert. Etter at kraftstasjonen ble bygd på Dokka i 1970, var det nærmest slutt med kjøring på isen.

#### **Nord-Aurdal**

Over Strondafjorden ved Fagernes har det vært brøytet isveg fra Strand til Heggedal. Den brukes fortsatt de vintrene isen er sikker. Det pleier også å bli brøytet landingstripe for fly på Strondafjorden.

#### **Nissedal**

Ved Fjone har det «i alle år» vært ferge. De kjørte med bil over isen fram til Nisser ble regulert i 1960-årene. Folk på stedet visste når isen var trygg.<sup>9</sup>

#### **Drangedal**

I Drangedal ligger innsjøen Toke. For å komme fra Drangedal til Skien og Pors-

grunn måtte en over Toke med ferge. Den gikk fra Øvre Vedfall til Rugbråten (Kjedalen).<sup>10</sup> På midten av 1950-tallet ble vegen bygd fram til Vestre Straume og fergeforbindelsen nedlagt. Ferga er nå utstilt ved Norsk vegmuseum.

Om vinteren kjørte de med bil over isen. Toke ligger 60 m over havet og nær kysten. Isforholdene blir derfor annerledes enn f.eks. i Østerdalen. Når kulda kommer brått, blir ikke vannet under isen raskt nok nedkjølt og isen blir usikker. Det er strømninger i vannet som fører til åtehol, steder hvor isen er tynn eller det er åpent vann.

Oddvar Langemyr i Drangedal Historielag brukte ordet åtehol i et intervju. Det er eneste sted der ordet er brukt, og han mener dette er lokal dialekt.

Lokalkjente vet hvor disse åteholene er. En lege kjørte utenom oppmerkede veger og gikk gjennom åtehol på isen, men det gikk bra likevel.

Det var også isveg fra Solvikkilen til Luggen og fra Luggen til Sanne. Når isen ved land ble usikker, brukte de landgangsbruer. Ingen av isvegene ble kontrollert av vegvokter eller oppsynsmann.

1929 var første året det kjørte biler på Sirdalsvatnet. Her er fra venstre Anders J. Ovedal, avdelingsingeniør Omdal, oppsynsmann Tveit og bilsakkyn-dig Jøstrand på isen ved brygga på Tonstad 26. februar 1929.



#### **Evje og Hornnes**

Det har sikkert vært kjørt med bil over isen ved Moisund før en bru ble bygd ca. 1970. Kraftutbyggingen i Torrdalen skjedde tidlig på 1900-tallet.

#### **Bygland**

Da det var busstreik en vinter på 1960-tallet og skoleelevene måtte kjøres med dro-sje fra Byglandsfjord til Bygland, fortelles det at det gikk fort. Isen på Byglandsfjord var raskeste vei. Ungene syntes dette var morsomt. Byglandsfjord er tettstedet i sydenden av innsjøen Byglandsfjord, Bygland ligger på østsiden lengre nord.

Det var også tømmerkjøring på isen når den var sterk nok. Senere gjorde kraftutbyggingen isen usikker.

#### **Sulitjelma**

Sulitjelma gruver lå langt inn mot sven-skegrensen. Ferdsele dit gikk fra Finn-eid over Nervatnet og Øvrevatnet til Sjønstå. Fra 1912 gikk den videre med smalsporet jernbane til Sulitjelma, og i 1957 var banen forlenget gjennom tre tunneler til Finneid slik at isvegen ikke

lenger trengtes. I 1972 ble jernbanen nedlagt og i løpet av tre uker ble jernbanen gjort om til bilveg.

Vassdagsvesenets iskontor skriver i 1961 om trafikkmuligheter på islagte sjøer og elver:

*Våre slepebåter som også er passasjerbåter går fra Finneid til Sjønstå i 8-9 måneder om året, derav ca. en måned vår og høst i råk i isen. Da overtar hest og biltransport, beltetraktorer og 4-hjulsdrevene Horchbiler. Da isen på dette tidspunkt er forholdsvis svak, ca. 15–20 cm, gjelder det om ikke å svekke den med overbelastning. Dette oppnås ved å anvende lange sleder med faste meier – altså ikke todelte, som slepes av beltetraktorer eller forholdsvis lette Horchbiler. De lange sledemeiene fordeler trykket av lasten. Etter hvert som isen blir sterkere økes lasten på sledene og der tillates litt last på bilene, dog aldri over 900 kg. Selv om isen er meget sterk så fortsettes der med sleping. De fleste mannlige beboere ved vannet har lang erfaring med hensyn til kjøring på isen. Vi har våre faste isloser, hvis råd og anvisning våre sjåfører har ordre til ubetinget å adlyde. Det hender at isen blir forsterket med overvanning.*



Industrisamfunnet Sulitjelma var avhengig av å få varer og produkter inn og ut via isvegen over Øvervannet helt til Sulitjelmabanen var forlenget for andre gang i 1957. (Kart fra Vassdragsvesenets isvegkontor)

### Målselva

Vidkun Haugli, Moen i Målselv, forteller i «Isveger over Målselva» om isbruer fra Karlstad til Gullhav og en isbru over ved Elverum.

Går vi oppover langs elva fra Karlstad, får vi Fredriksberg–Velta der det til for få år siden var ei meget viktig isbru, men den er nå nedlagt. Videre oppover kommer vi til Brandskognes, der de rent privat holder åpent for bilkjøring, men dette er bare for fastboende. Ved Grøtte–Flatmo er vegleia over elveisen brøytet av oppsitteren på Flatmo, og trafikanter legger igjen en tikroning i ei postkasse når de passerer.

Ved Nordmo var det trafikk over isen mot Lilleng, men her er det ikke lenger noen ferdelsåre. Det samme gjelder Skjeggesnes – Kjosnes. Når det gjelder Messelmo–Holt var det ferdelsveg over isen før 1936. Dette året stod brua ferdig der oppe.

Generelt er å si at elveisen i tidligere tider var mye brukt som ferdelsveg flere steder, men de steder jeg har nevnt, var liksom de etablerte rutene.

Når det gjelder det med bygging av isbruer, forekom nok dette i øvre del av elveløpet. Teknikken var at lå det f. eks et isflak

ved ene bredden, så satte man et hull i det ene hjørne og skjøv isflaket ut i strømmen, slik at det dreide rundt en akse (en staur) som var satt ned i hullet.

Man måtte da på forhånd ha beregnet at flaket var så stort at det ville skure mot og stanse mot landisen på andre sida av elva. Når man hadde fått denne «forbindelsen» over, lot man det fryse videre, og det la seg etter hvert sterk is.

### Karlstad–Gullhav

Her er den 250 meter lange isbrustreknin-gen fortsatt i drift, ivaretatt på dugnadsbasis. I 2022 ble den stengt 12. april etter å ha vært brukt i 108 dager.

Bor man på Gullhav og jobber på Finnsnes, sparer man ca. 45 km daglig i kjøring om man kan kjøre over isen. Det passerer 120 til 150 biler i døgnet, maksimum akseltrykk er 1 tonn, kjøring på eget ansvar er skiltet. 1200 av kommunens 6000 innbyggere bor i dette området.

Arne Roar Lange er «isbrobygger» og administrerer dugnadsarbeidet. Hans far Alfong Lange og bestefar Ludvig Lange har holdt oppsyn med brua fra rundt 1920.



Isbrua ved Gullhav blir brøytet og ivaretatt på dugnadsbasis, og det er skiltet kjøring på eget ansvar. (Foto: Rolf Håvard Winje/Nye Troms)

-Denne isvegen skiller seg fra andre veger ved at den ligger ved utløpet av Målselva i brakkvannsområde, forteller Ludvig Linge. Nivået blir påvirket av flo og fjære.

Fra 1896 til 1952 krysset riksvegen elva her med ferge om sommeren og isveg om vinteren, men så kom Målselvbua lenger sør.

Dugnadsgjengen bygger tilførselsramper og reparerer hull i kjørebanelen. Rampene bygges med snø og issørpe, og komprimeres med snøscooter og traktor. Hull og dumper reparerer med issørpe. Kommunen brøyter vegen. Via en egen Facebookside med ca. 700 følgere kan man se om brua er åpen.

Forsvaret har hatt øvingsaktivitet i området med utsetting av båter fra henger. Dette gjorde at deler av den faste

utkjøringa på Gullhav ble vasket vekk. Forsvaret har utbedret skadene i samarbeid med NVE. Området ble naturreservat i 1995 og Ramsarområde i 2011.

### Kautokeino

Det har vært isveg fra Mieon (tidligere fjellstue, på kartet finner man Mierqávri som trolig er det samme) til Kautokeino.<sup>11</sup>

### Tanaelva på langs

Isen på Tanaelva har alltid vært en viktig trafikkåre om vinteren. Når isen hadde lagt seg, ble det pumpet vann opp på isen til den ble minst 75 cm tykk. Den kunne tåle 7 tonns akseltrykk. Veien var vanligvis farbar fram til begynnelsen av mai.<sup>12</sup>

Trafikkmeldingene på NRK i 1950-60-årene rapporterte om isvegen på Tanaelva. Det kan tolkes som at vegen var en





Bilsakkyndig Wiborg Thune med kolleger strever med å få løs bilen etter å ha kjørt gjennom overvann på Tanaelva i 1950.

del av vårt offisielle riksveinett. Offisielt var fartsgrensen 80 km/timen på norsk side, men en vet ikke hva som ble praktisert. Soldater som hadde vært i Finnmark på tjeneste i 1950 årene kunne fortelle at det var fri fart på Tanaelva.

I dag er det ikke biltrafikk langs Tanaelva. Det er strenge verneregler for vassdraget.

### Tanaelva på tvers

Det er isveger på 850 meter ved Rustefjellbma over til Harrelv, og 1500 meter til Polmak. De driftes av kommunen gjennom lokal entreprenør. Kommunen bestemmer når de åpnes og stenges. Maks tyngde på kjøretøy er 2 tonn.

I Polmak var det tidligere sedvane at gamlelensmannen kjørte først over isen når vegen ble åpnet.

### Sør-Varanger

Det pleier å være isbru over Neidenelva ved Neiden fjellstue. Her er det er bom som åpnes når isen er sikker.

### TØMMERTRANSPORT PÅ IS

Tømmertransport på islagte vann, elver og frosne myrer har skjedd til alle tider og forekommer fremdeles. Skogbrukets Kursinstitutt har utarbeidet veileder for vinterbilveger og isveger. Den gir detaljerte veiledninger om bl.a. prøveboring og istykkelse. For 50 tonn totalvekt kreves 100 cm tykk is og 100 meters avstand til neste kjøretøy.

### KRAFTUTBYGGING

Kraftutbyggingen førte til at mange vann ble regulerte og farlige å ferdes på. Dette skjedde de fleste stedene fra ca. 1950 til 1980.

### ISVEGER I FLERE VASSDRAG

Det har åpenbart vært isveger for biltrafikk andre steder enn de som er nevnt her. Er det lesere som har kunnskap om slike, så er Vegmuseet interessert i opplysninger. Send gjerne en mail til vegmuseum@vegvesen.no eller til sveinbru36@gmail.com.

Oppsynsman Kristian Alwe-xandersen på isvegen på Tanaelva i 1950.



### KILDER:

- Instruks for Hedemarkens amts veivæsen, Avdeling II, Hamar 1915.
- Mjøsa: wikipedia.org/wiki/Mjøsa
- Mjøsa: Innlandet fylkesarkiv IKA Opplandene. Dølavegen – Isvegen på Mjøsa
- Lie, Hans Olav, f. 1942. Oppvokst på Dokka, Nordre Land, var bosatt i Gjøvik. Svoger til forfatteren.
- Lien, Svein Tore, f. 1939. Oppvokst i Hamar. Bekjent av forfatteren.
- Bækkelund Bjørn, f. 1958. Seksjonsleder og konservator NMF ved Norsk Skogmuseum. Bor på Hamar.
- Dulsrud, Dagfinn, f.1958. Kjøpmann. Bor i Moelv. Nevø til omtalte Gunnar Dulsrud.
- Dulsrud, Jørn, 1955, ingeniør. Sønn til Gunnar Dulsrud som var oppsynsman for isvegen.
- Holter, Svein, f. 1942. Tidligere rådmann i Sør-Odal, kjent av forfatteren.
- Stang, Thomas, f. 1954. Siviløkonom, innehaver av Maarud Gård.
- Ljøstad, Ole Thorstein, f. 1951. Fotograf og medlem av Stor-Elvdal Historielag.
- Negaard, Odd, Stor-Elvdal Historielag.

### NOTER

- 1: Instruks for Hedemarkens amts veivesen Hamar 1915.
- 2: Innlandet fylkesarkiv Dølavegen–Isveger på Mjøsa.
- 3: Opplysning fra Jørn Dulsrud.
- 4: Innlandet Fylkesarkiv.
- 5: Det har ikke vært mulig å finne navnet på vedkommende.
- 6: Lars Helge Rasch, født i Elverum.

Westby, Odd, f. 1934. Bor på Land i Nordre Land, var ansatt ved Land Sag i 47 år.

Schjager, Håkon, f.1940, Oppvokst på Land i Nordre Land, kjent av forfatteren.

Haugli, Vidkun, f. 1939, Har vært varaordfører og ordfører i Målselv kommune. Han har skrevet bind 3, 4 og 5 av Målselv Bygdehistorie.

Lange, Ludvig, f. 1942. Bor på Kalstad i Målselv.

Schanche, Martin, f. 1945. Rallykjører, oppvokst i Leirpollen i Tana.

Opsahl, Reidun. Styremedlem i Sør-Odal slekts- og historielag.

Sørensen, Bill, f. 1959. Ansatt i Tana kommune som virksomhetsleder, bygg- og anlegg og IT avdelingen.

Dolen, Arnt Morten, f. 1972. Sekretær i Stor-Elvdal historielag.

Paulsrud, Geir, f. 1951. Veghistoriker, Norsk Vegmuseum.

Aurlien, Håkon, f. 1958. Redaktør, Norsk Vegmuseum

Narmo, Lars Erik, f. 1961. Arealplanlegger, arkeolog, ansatt i Søndre Land kommune.

Jon Boye Lie, f. 1975. Lie Maskin A/S.

Svein Røynesdal, f. 1942. Pensjonist.

7: Svein Røynesdal, f. 1942. Hans far var lærer ved Holleby skole som ble nedlagt i 1967.

8: En laug flere lauger er et gammelt ord for åpent vann eller tynn is. Jfr. i Lauge seg, Laugen = Lågen. Se åthol under avsnittet om Drangedal.

9: Wenche Grøvås, bor på Fjone.

10: Roald Eie.

11: KNA-NAF Veibok 1955, side 750.

12: Veien og Vi 1965 Isbru, elvebåt og snøscooter.



Frykenbilen ble hevet i 1997 og deretter restaurert over flere år av entusiaster i Nord-värmlands Veterantekniker (foto: Håkon Aurlien)

I 1936 gikk en 1928-modell Scania Vabis brøytebil tilhørende Fryksdals Vägdistrikt i det svenske vegvesenet gjennom isen under brøyting på innsjøen Fryken, noen mil øst for riksgrensen ved Kongsvinger. Etter å ha ligget nesten 50 år på 67 meters dyp, ble den hevet og siden restaurert til kjørbare stand. Til daglig står den på fordonsmuseet i Torsby. Nå ivrer lokale krefter på begge sider av Mjøsa for å gjøre det samme med den såkalte «Sølvbussen» som 11. april 1940 gikk gjennom isen på Mjøsa, og som ligger på stort dyp.

Bussen hadde vært rekvirert av tyske angripere 9. april for å frakte soldater nordover, og skulle tilbake til Eidsvoll. Fordi flere bruer hadde vært sprengt av

norske forsvarere for å forhindre fremrykkingen, prøvde sjåføren å kjøre tilbake på isen. Hjulene gikk igjennom, neste dag ble utstyr hentet for å få den opp på isen igjen, men så gikk det galt og den sank.

Bussen var spesiell. Chassiset ble tatt til Norge til bilutstillingen på Frogner i mai 1935, der importøren Bertel O. Steen ivret for overgang til dieseldrift, og fikk deretter et karosseri i ulakkerte blanke aluminiumsplater. Den ble senere solgt til rutebileier Arthur Olsen på Eidsvoll. Han kjøpte siden flere dieselbusser, men denne var den første. Bildet her (fra Hans Fredrik Hansen) viser bussen ved Skreifjella. Den gikk ned i horisonten rett bak bussen.



Tømmertransport på islagte vann, elver og frosne myrer har skjedd til alle tider og forekommer fremdeles. I årboka for Melhus historielag, Melhusbyggen, forteller Torgeir Almaas i 2020 om dramaet vinteren 1948 da en tømmerlast gikk gjennom isen på Ånøya. Her gjengir vi historien.

## Dramaet på Ånøya vinteren 1948

AV TORGER ALMAAS

Jostein Myhr, den gang knapt fire og et halvt år, er oppvokst på gården Bjørset ved østsida av Ånøya. Isveien over Ånøya var veien fra og til denne gården helt fram til 1964. Det var nok grunnen til at det var en viss oppmerksomhet for det som foregikk på Ånøya, sommer som vinter. Det var nok spesielt og spennende da to lastebiler kom kjørende på isen. En dag ble han og hans tante Hjørdis Myhr (den gang tolv år) øyenvitne til at den ene lastebilen kjørte gjennom isen. - Denne hendelsen har vært samtaleemne mang en gang her på gården, minnes han.

- I slutten av januar 1948 var isen ca. 70 cm tykk. To lastebiler fra «Transport og Kontraktør» på Melhus kjørte ved over

isen, fra eiendommen Skjeggstad på østsida av Ånøya til vestsida, der de kjørte i land ved Strandamoen («Litjånøya»). Etter noen dagers kjøring holdt de opp, i påvente på mer framkjørt ved, beretter Jostein. Noen dager etter kjørestoppen

Det merkede området viser omtrent hvor lastebilen gikk gjennom isen. (Foto: Jostein Myhr)



Jostein Myhrs egen tegning av dramaet på Ånøya



brøt det opp ei bred råk, ikke så langt fra veien som lastebilene hadde kjørt.

Det var kaldt, så det la seg is på råka. Og etter 14 dagers tid kom bilene tilbake. Det oppsiktsvekkende var at de kom kjørende etter råka med lass på bilene. Og det var kanskje ikke så merkelig at de valgte å returnere med lass langs råka, som sjåførene tydeligvis ikke kjente til, beretter Jostein.

- Jeg husker jeg stod et vindu og så at bilene kjørte etter hverandre. Plutselig kjørte den første bilen ned gjennom isen og forsvant. Den andre svingte brått til venstre, da sjåfør Didrik Langseth må ha

sett at det hadde kommet vann på isen. Så han kom trygt over med lastebilen.

Jostein ble med sin tante ned på isen, der de brukte en spark bort til stedet der bilen gikk ned. Sjåfør Einar Einarsen fikk ikke opp døra, da bilen begynte å synke. Derfor måtte han lynsnart komme seg over både håndbrekket og girstanga og ut av bilen, etter medhjelper Steinar Kvitland og opp på iskanten. Døra på passasjersida ble vippt av i det den nedre kant av døra traff iskanten, i det lastebilen sank. Det redda kanskje de to.

To av de tre stod ved råka og hadde satt opp kvister rundt hullet, da Jostein og Hjørdis kom fram. Det ble festet en stor stein i en wire som ble senket ned på stedet med en planke i enden. Planken ble liggende å flyte som et merke der bilen gikk ned. Etter at isen forsvant utpå våren, ble det engasjert en dykker med tanke på å få hevet lastebilen. Men han fikk ikke gjort jobben. Vannet var for kaldt og for grumsete.

- Far begynte som sjåfør på Samson Fabrikker i 1940, 36 år gammel, forteller sønnen Leif Einarsen. Han husker godt den dramatiske hendelsen i 1948 med faren Einar (1904–1964). Leif var 14

En Man lastebil av samme type som den som gikk tapt, fotografert utenfor verkstedet på Lamon, trolig høsten 1942. I fremste rekke fra venstre: Lauritz Brobak, Nils Fallmyr, Aksel Undlien, Einar Einarsen, Ole Horg og Helge Lunde. Bak fra venstre: Ottar Aune, Ole Grønning, Johan Langørgen og Ole Hovin. (Bildet fra Stein Per Lunde er tidligere publisert i en artikkel om Samson Fabrikker AS i Melhusbyggen 2003).



år den gangen og var på skolen. I et friminutt fikk han se en lastebil passere på «Hølondevegen» (kalt «Nyveien») nederst for skolen.

- Det var bare én bil som returnerte, og jeg syntes jeg så det satt minst en passasjer i den. Da jeg kom hjem, satt far ved kjøkkenbordet, blek, men fattet. Søstera Anne var syv år da dette skjedde og husker ikke mye av den dagen. Det hun husker, er at hun fra kjøkkenvinduet så at faren sto og snakket med Helge Lunde, disponert for «Transport og Kontraktør» som eide lastebilen utenfor garasjen. Einar kom etter hvert inn. Da var han gjennombløt opp til livet, men det ble ikke snakket om hva som hadde skjedd.

Både han og mora Magnhild var sindige foreldre, men dette må ha vært en svært dramatisk opplevelse for familien Einarsen i Breidablikk på Lamon.

Einars ro hadde kanskje noe med at han var en fremragende skihopper før krigen – som sine brødre Karl og Lars. Leif kan ikke huske at faren tok fri etter det som skjedde. Men en av fem biler var tapt, noe som disponert Helge Lunde

måtte bokføre. Helges firma eide alle lastebilene som ble benyttet av Samson Fabrikker.

- «Transport og Kontraktør», som kjørte for Samson Fabrikker A/S, hadde flere lastebiler av bilmerket MAN, forkortelse for Maschinenfabrik-Augsburg-Nürnberg. Det var en tysk dieselbil. De ble importerte like før krigen, av Ernst Parow som drev et bilfirma Trondheim, forteller Stein Per Lunde, sønn av disponert Helge Lunde.

- Disse lastebilene hadde et høyt lydnivå, minnes Leif Einarsen - Og i dag måtte man nok ha brukt hørselvern.

Bilen på ca. 60 meters dyp er aldri blitt heva. Men for fire år siden hadde Jostein Myhr kontakt med Knut Olsen. Han hadde skaffa seg moderne elektronisk utstyr i sin båt, og var spent på om han kunne registrere bilen med dette utstyret.

- Vi ble enige om å prøve, så om jeg kunne innta samme posisjon som i 1948, kunne jeg dirigere han med båten via mobiltelefonen. Som tenkt så gjort. Det tok ikke fem minutter å finne bilen.

Nå er det planer om heve bilen.

