

Ormen Lange - Espedalsvatnets stolte svane

I tiden før vegen kom til Espedalen, spesifikt 1951, var det Espedalsvatnet som var hovedsfartsåren gjennom dalen. Langs hver side av vatnet var det bare smale råk mellom gårdene, og det var derfor enklere å bare bruke båt, eller hest og slede på vinterstid.

Året var 1915 da den første motorbåten ankom Espedalen, eid og kjørt av Anton Aulestad. Ellers var ikke gleden langvarig da motoren var dårlig, og Anton ikke var stort til mekaniker. Senere var det Dalbakk-karene som anskaffet seg båter. De drev på den tiden Dalbakken turist- og skysstasjon, og bygde også et hotell i Vassenden. I tillegg var Adolf Dalbakken båtbygger, og som sådan hadde han en solid tetthetsgaranti: "tar den inn vann, skal du få den gratis".



Dalbakk skystasjon

Dalbakk-karene gjorde en forretning ut av transport over Espedalsvatnet, eller Langvatnet som det ble kalt på den tiden. Med Peter Vassenden som fast roer, var det 1 krone for å bli rodd over vannet. 2 kroner dersom det kun var en passasjer. Det var en ordning som fungerte godt frem til de prøvde å utvide båttrafikken i 1921. Dette var året de gikk over til motorbåter, navngitt Ruten I og Ruten II. Etter dette dalte lønnsomheten, og brødrene Dalbakk ble nødt til å gi seg med båttrafikken få år senere. Slik gikk det til at Gausdal Bilselskap i 1930 tok over både bedriften og båtene. De hadde ruter på Espedalsvatnet,

Breisjøen og Olstappen. Passasjerene måtte gå til fots over Verkseidet og mellom Breisjøen og Olstappen. På det meste hadde de fire båter i drift.

Hans Dalen var mannen som i 1936 satte Amund Pedersen Lauvålien til verks med byggingen av en ny båt. Amund bygde båten i låven på Sør Dalen, og brukte samme teknikken han alltid brukte. Det var en stor båt. Med en 6-sylindret Dodge-motor lå den på en solide 12,5 meter og ble registrert for 19 personer. Opprinnelig kalt Ruten III, ble båten senere omdøpt til Ormen Lange av lokale hytteeiere. Navnet ble ikke gitt uten grunn, da båten var både lang og smal. Uheldigvis var den derfor også vanskelig å styre. Motoren og girkassa fungerte best på fremdriften, men ikke fult like godt i revers. For å legge til land måtte de ofte ta en ekstra runde for å komme inn til brygga. Båten ble kjøpt opp av Ole H Foss på Dalhaugen, med planer om å bruke den som passasjerbåt.



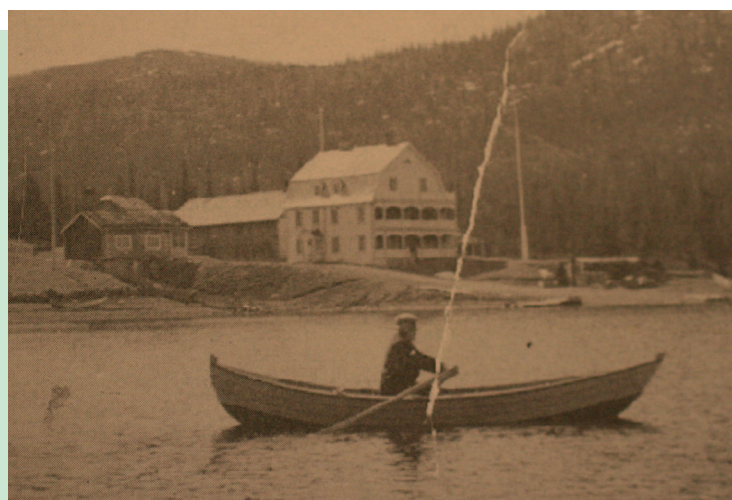
Ormen Lange står ferdig.



Ormen Lange ble satt på ruta som fra starten av gikk fra Vassenden og inn til Verket på Breisjøen. Rundt 1937 fikk Petter Høyer, med god hjelp fra fastboende i Espedalen, lagt en veg frem til Strand Fjellstue. Etter dette startet båten herfra.

Gausdal Bilselskap holdt virksomheten gående fra 1930 helt frem til krigen startet i 1940.

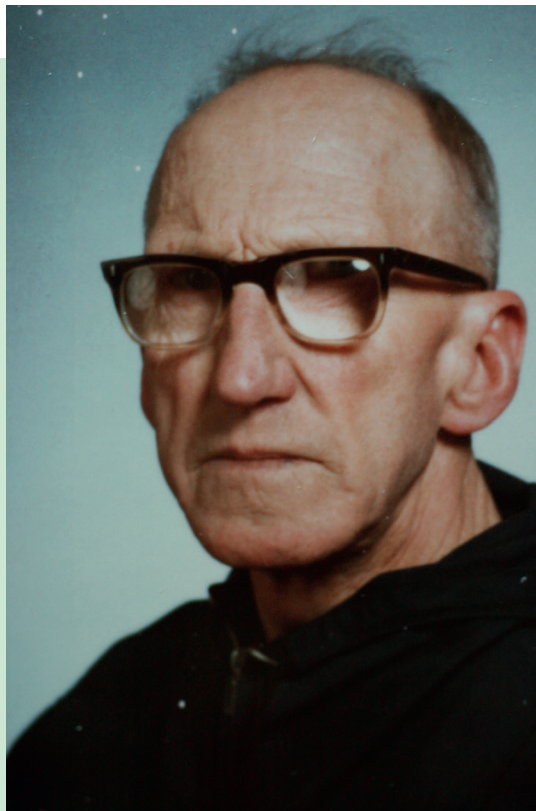
Fordi Espedalsvatnet var så viktig, grunnet vegens sene ankomst til Espedalen, er det ikke rart det ble en del lokale båtbyggere. Båter var i høy etterspørsel, ikke bare for transportens skyld, men også til bruk i sammenheng med fiske. Jeg vet ikke om de første båtbyggerne lærte av hverandre, eller om de lærte ved å plukke fra hverandre gamle båter og kopiere derfra. Uansett vil jeg skrive noen ord om Espedalsmennene som tok opp båtbyggingens edle kunst.



Amund Lauvålien

En av de første som drev båtbygging i Espedalen, var Adolf Dalbakken (1889-1985). Det var også Adolf Andersen (1888-1966), min bestefars bror. Hans båter var blant de største. Familien Lauvålien ble kjent for å bygge båter av høy kvalitet. Dette var Amund Lauvålien (1866-1852) og sønnene Anton (1898-1981), Erling (1906-1968), Jarle (1907-1957), og Ivar (1915-1970). Om du kjøpte en båt, til prisen av 18 kroner mot slutten av 1920-tallet, av Lauvåli-karene, kom de hjem til gården din og bygde den der. Slik reiste de rundt og bygde både ro-, fiske-, og transportbåter, i tillegg til større båter brukt til fløting. Dette holdt de gående helt til den siste Lauvålibåten ble laget et sted mellom 1960 og 1970. En av de siste som

bygde båter i Espedalen var min bestefars tremenning, Hallvard Stubberud. Han lærte båtbyggerkunsten av Jarle Lauvålien, og lagde til sammen godt over 70 båter. Han brukte om lag en uke per båt, og de fleste båtene han lagde var på fem meter, bygd for å tåle en last på 400 kilo. Den første båten han lagde, fikk han betalt 90 kroner for.



Syver Stubberud (1906-2003)

Da krigen om sider tok slutt i 1946, ble rutekjøringa fra Strand gjenopptatt. Avgangen var rundt klokka fire, og ruta gikk via Megrund og til Verket. Denne gangen var det Syver Stubberud som var ansvarlig. Han kjøpte både Ormen Lange og Ruter I eller II, og holdt på denne måten liv i rutene både på Espedalsvatnet og i Breisjøen. I tillegg til rutekjøring, drev Syver også med turkjøring for turister. Siden han også hadde med seg posten, var det festet et postemblem foran på båten. Syver var ikke så nøye med turistkjøringens faste stoppesteder, så til tross for at det kun var tre brygger langs ruta på Espedalsvatnet, la han til der folk måtte ønske. Med både rutekjøring, turistkjøring og posten attpå var det noen dager så travelt for Syver at han sa "e rakk itte å få ti meg en matbit engong".

Å reise med båt var ikke kostbart. Syver tok 5 kroner for rutekjøringen på Espedalsvatnet, og 2,50 kroner for kjøring på Breisjøen. Her stoppa båten ved Bokholt i nordenden, hvor hotellet henta folk og bagasje med hest og vogn. For de passasjerene som måtte ta båten både på Espedalsvatnet og på Breisjøen, hadde Syver med en handkjerre han la bagasjen i når de skulle gå fra den ene båten til den andre. Dette var datidens ekstraservice, og fornøyde passasjerer sikret stor trafikk de fem somrene Syver kjørte båten. Så stor trafikk at det til tross for at Ormen Lange

var registrert for 19 personer, ofte var så mange som 30 passasjerer om bord. Syver har fortalt om en gang han hadde så mye som 50 passasjerer, men da var det trangt.

Hvert år kom det folk fra sjøfartsdirektoratet for å se om alt var i orden, og selvsagt måtte Syver ha båtsertifikat. En gang de var innom måtte Syver skrive under på elleve papirer, og hadde da sagt "det skulle nå itte vera nødvendaugt alt detta?". "Å jo", sa mannen fra direktoratet, "du må huske at det er statens papirmølle dette her".

Når Syver var ferdig for dagen la han til ved brygga nedenfor Søndre Stubberud der han bodde. Det var også her vedlikehold av båten ble gjort, selv når det ikke trengtes. Det er blitt sagt at Syver var ivrig på å justere motoren, men det hendte ofte at den gikk dårligere etter han var ferdig med den. Ille sto det også til med drivstoffet, som ble oppbevart i en tønne ved brygga og som var tungt utsatt for kondens. En gang min onkel Anders skulle hjelpe Syver med å fylle tanken, var det nesten bare vann som kom ut da han skrudde på krana. Til dette sa Syver at "han æ itte bortskjæmt, så'n går på håre æ døenna". Med dette i

tankene er det ikke til å undres over at Syver alltid hadde meg seg et messinghorn, slik at han fikk tilkalt hjelp dersom han fikk motorstopp. Hans bror Hallvard var visstnok den som skulle være behjelpelig dersom uhellet var ute, men alle Espedølene fulgte nok med slik at de kunne komme til unnsetning om det trengtes.

"Rutebåten ja- det var saker! Lang og ganske smal. Den hadde en 6-sylindret Dodge motor som drivkraft, vanlig girkasse og til å begynne måtte motoren veves i gang. Motoren var tung, så det låg ei diger steinrøys bak i båten så den ikke skulle gå på "nåså" i vatnet. Båtføreren det var Syver Stubberud. Han hadde samme slag pengeveske som bussjåføran, det var imponerende for meg. Rutebåten gikk etter at bussen var kommet, litt utpå eftan. Båten hadde ratt, dette var flotte saker.

Det var alltid mye folk og pargas som skulle nordover, og n'Syver ordna så båten låg stabilt i vatnet. Så forstvant'n inni motorrommet og til å veive. Motor'n starta lett, så koblan inn reversen og båten bakka elegant ut fra brygga, og turen var i gang dette gjorde inntrykk på oss smågutta."

- Espedølen Knut Eggen



Dagen Espedalsvegen ble åpnet, 24 juni 1951, var kanskje en vemodig dag for Syver. Mens biler og busser tok over transporten, dro han Ormen Lange i land ved Myrhaugvika, og pakket den der ned med paller og presenning. Der ble den liggende i mange år, før Syver omsider hogget den opp og satte fyr på den. Motoren med 6 sylindere ble liggende i skogkanten, og jeg tror ikke noen har rørt den siden.