

Storkjelkekjøring fra Gryta til Gildheim

Av Nils Estenstad

Når en ser bilder av Snaustrinda, får en ikke umiddelbart inntrykk av at kjøring med rattkjelke skulle bli noen stor aktivitet blant barn og ungdom nedover flatene - men det var det. Kjelkekjøring er fremdeles populært, og hver vinter kan en se masser av unger i full aktivitet i akebakkene rundt om. "Spruten" ved Tyholtskogen er en slik.

I perioden etter 2. verdenskrig og til slutten av 1950-årene var rattkjelker med stålmeier meget populært både blant de yngste, og de litt opp i tenårene. Kjelker med slike meier var egnet til bruk på hardt og isete underlag, fin til bruk på vei og islagte vann. Utbredelsen av slike kjelker – også sparken – har nok sammenheng med at veiene i større og større grad ble trafikkert av biler. Veiene fikk da en jevn hard og fin glideflate, som i mildværsperioder om vinteren skapte gode isforhold for kjelkeentusiastene. Strøbiler var en heller ikke mye plaget med den gangen.

Kjelkene var av forskjellig størrelse og i litt ulik utforming, men de fleste hadde plass til 2-3 personer og hadde ratt. I de aller fleste hjem var det en rattkjelke eller to. Det med ratt var litt viktig det. De fine kjelkene hadde treratt. Da slapp en at vottene frøs fast når det var kaldt. Noen kjelker kunne ha håndbrems. Den

ble brukt flittig og brutalt, og ble som regel ødelagt ganske fort. Støtfanger kunne det også være, men den ble enda fortere maltraktert.

Blant de litt eldre ungene var det noen som hadde tilgang til "storkjelke", eller "langkjelke" som den også ble kalt. Eieren var gjerne en pappa eller en onkel, eller kanskje en voksen bror, som var grei og lånte den bort.

Den gang var dette det nærmeste vi kunne komme en Formula 1-doning på Snaustrinda. En lav og lang doning som lik en fullblods racerbil. Den hadde kraftigere meier enn kjelkene ellers. Skroget var gjerne mørkbeiset og hadde flattliggende ratt, men noen kunne også være wire-styrt. Det lyste kraft og fart av vidunderet som hadde plass til 4-5 personer. Blant de yngre ungene var det stort å få sitte på et slikt fartsuhyre. En viss sosial status i gjengen ga det også. Å sitte først å kjøre var nærmest en ekstatiske opplevelse, selv om eieren satt bak deg og hadde kontrollen. Vågemotet ble tøyd til grensen.

En kveld – for det var på kveldene vi som oftest kjørte – fikk jeg tilbud om å bli med på en langtur. Det kunne være rundt månedsskiftet februar/mars. Været hadde vært kaldt, men nå var det kommet mildvær med regn. Regnet hadde gitt seg, og temperaturen sank litt un-

der null igjen, så forholdene var helt perfekte, dvs. passe hard is på veien. Sjansen for at en eller annen ”idiot” (sett ut fra vår interesse) skulle ha vært ute og strødd var også liten siden værromslaget kom på kvelden.

Vi var samlet på Veiskillet, et vanlig treffsted for oss som gikk på Åsvang. Nå var diskusjonen i gang om hvorvidt vi skulle benytte de fine forholdene til å forsøke Gryta – Gildheim direkte. Vi ble enige om å prøve, og jeg skulle altså få være med på ferden. Det kriblet i kroppen, og spenningen var ganske merkbar.

Som oftest endte turene nede ved kirka, eller som en elegant sveiv i veikrysset på Veiskillet. Det gikk an med de mindre kjelkene. Av og til var farten så god at vi greide å passere Amtsskolen (Yrkeskolen, ”Arbeidsskolen”), og nådde frem til toppen av Nygårdsbakken. Da gikk turen gjerne videre nedover Brøsetflata med stopp hos Sandaas. Det var alltid kjente utafor butikken til Sandaas. Deretter skulle man gå tilbake til Veiskillet eller helt opp i Gryta for å starte på nytt.

Turen oppover kunne føles ganske lang. Men hvis bussen tilfeldigvis skulle komme opp Brøsetveien kunne vi sjanse på å ”broje” (henge seg på støtfangeren bak med kjelketauet). Forbudt og ikke helt ufarlig var det. Sjåførene visste godt om dette, og fulgte med i speilet. Men det var alltid en kompiss plassert på siden som varslet om sjåføren kom ut. De el-

dre guttene utviklet meget gode ferdigheter til å få ”hæng”, og også til å spille uskyldig så en ikke ble knepet av sjåføren. Litt kjeftbruk fra bussjåføren kunne det godt bli, men det hadde liten og ingen virkning. De minste ungene fikk nok sitt ordforråd utvidet her, og studerte nok også ”hængteknikken” fra side-linja.

På veien oppover til Gryta ble kjørestre- tegien lagt. Første bud var å sitte dønn i ro – følge kjelkens bevegelser. Og ingen måtte finne på å bremse med beina. Det kunne være livsfarlig om farten var stor. Isen var blitt hard nok til at det var lett å få sleng på kjelken. Skulle det skje, var den ikke lett å få den stabil igjen med 4 mann oppå. Fartsredd fikk en altså ikke være.

Tanken om å få litt ekstra fart ved å starte ved Lohove ble også luftet. Dersom farten ble stor nedover mot Heggdalskrysset, kunne det være risikabelt. Flere hadde hatt problemer med svingen her før, med utforkjøring og skader som resultat. Dessuten var svingevnen til stor- kjelkene ganske dårlig. Starten ble derfor lagt et stykke opp i bakken utafor inngangen til Solli (like nedenfor Lohove), da burde vi ha god ekstrasfart når vi gikk inn i ”bratta” etter svingen.

Noen sjanser måtte vi ta underveis også. Krysset på Veiskillet måtte vi kjøre igjennom for full guffe. Likeledes skulle vi passere ”Korsen” (Teglverkskrysset). Vi måtte sjanse på at det ikke kom krys-

sende trafikk i kryssene. Med biltrafikken den gang var sjansen minimal. I dag hadde dette vært helt umulig å ta sjansen på.

Vi var klar for start. "Nerveskvetten" var avlagt i veikanten, og vi kunne sette oss på kjelken. Alle satt krøket sammen på anvist plass, og en kompis skulle skyve oss i gang. Farten mot svingen føltes stor, og svingen virket krappere enn vanlig. Men vi kom igjennom med den ekstra farten vi hadde ønsket oss, og det bar inn i brattpartiet og nedover flatene mot Voll i kjempegod fart. Øynene vassfløy og tårene haglet. Det føltes som om vi sprengte alle fartsgrenser. Da vi passerte innkjøringa på Voll kauka vi det beste vi kunne. Alle som var på Veiskillet skulle bli oppmerksom på fartsfantomene - og helst bli litt imponert. Det siste var viktig om det var jenter der - og det var det nesten bestandig.

Vi føyk igjennom krysset i god fart, og på begge sider av veien stod det tilskuere. De ropte og skrek de også. Jeg hadde aldri opplevd å kjøre så fort nedover flatene mot kirka. Vi hadde rimelig god fart enda mens vi passerte Amtsskolen, og på toppen av Nygårdsbakken var det ennå godt sig i kjelken. Når vi bikket nedover mot brua som vaggene til Tegilverket gikk over, skjøt kjelken forferdelig fart. Det gikk nifst fort. Idet vi passerte oppkjøringa til Tronvik (gården Reitgjerdet), sto gnistregnet rundt oss. Sand-!! En eller annen "idiot" (slik vi så det der og da) hadde funnet det nødven-

dig å strø bakken opp til gårdsplassen på det glatte føret. Men farten var så stor, at når vi kom ut av ildmørja, suste doningen av gårde i samme avsindige fart. Huset til Øverdal registrerte jeg knapt da vi passerte.

På Flata ned mot butikken til Sandaas roet nervene seg, overmotet steg igjen, og vi gjorde oss klar til et nytt fartsbrøl for å varsle gjengen utenfor butikken at vi kom. Heiarop av ymse slag gjorde godt i den nervøse stemningen oppe ved "Korsen". Nedover Flata kunne vi se helt ned til Tunga om det kom bil. Ingen bil å se. Og nå var resten av turen ren plankekjøring. Vi måtte utnytte maksimalt de beste og glatteste partiene i veien for å holde farten. Hadde vi bra sig på toppen av bakken ved Tunga, var målet så godt som sikret. Og det hadde vi. Det flate partiet forbi Myra og ned til planteskolen på Belbuan gikk greit. Det var en seierfylt gjeng som kontrollert kjørte inn i en brøytekant ved inngangen til kaféen på Gildheim. Her var ingen tilskuere og ovasjoner, men det var en meget selvtilfreds gjeng som tuslet oppover Brøsetveien på returen. Noen buss var ikke å se, så det var bare å gå. Spaserturen oppover forløp med litt selvskryt og ros til føreren, som hadde taklet de problemer som oppsto under kjøringen på en glimrende måte. Han kunne kvittere med godt mannskap.

En slik både spennende og lang kjelketur skulle en ikke tro var mulig på Snaustrinda - men det var det!