

1947 Slepning av tømmer på Selbusjøen

Ingebrigt A. Fuglem stod oppe ved veien ved Soltun på Selbustrand en dag i april i 1947. Slik hadde han stått så mang en gang og beundret den vakre Selbusjøen der den på en måte utgjorde et spill som ga gjenskinn av de mørke åser i Vikvarvet – og bakerst i horisonten reiste fjellene seg innover mot Bringen og østover mot Fongen. Selbusjøen hadde vært hans arbeidsplass mest hele livet. Han hadde flyttet inn i egen bolig her i 1942, 500 meter fra Norsto Fuglem, hvor han ble født og vokste opp som den tredje yngste i en søskenflokk på ni. Han følte seg så vel den dagen han kom, krigen til tross. Det var her på Fuglem han hørte hjemme. Ingebrigt kjøpte også småbruket Fuglemsmoen (Nermoen) i 1942. Bruket hadde ca. 150 meter strandlinje til Selbusjøen og dermed plass for å dra slepebåten Wichmann opp på slipp om høsten.



Ingebrigt A. Fuglem i sine unge dager

Ingebrigt kjente Selbusjøen som sin egen bukselomme, og kunne følge strandlinjen i blinde. Han hadde holdt på med sleping av tømmer på Selbusjøen fra 1925, et virke som pågikk årlig fra mai til november. Lite ante han selvsagt der han står og myser mot sola i sør, at dette skulle han fortsette med frem til 1965. Det var der og da umulig å tenke seg noen fremtid. Livsverket hans var omtrent i dobbelt forstand forsvunnet, regelrett i ferd med å synke til bunns. Han stod ikke der denne triste aprildagen for å beundre utsikten eller tenke over dagens gjøremål. Han var mest paralysert. Arbeidsplassen hans var borte, tatt av et gedigent jordras i strandlinjen. Selbusjøen var med ett ikke lenger så vakker. Mest som en forbannelse lå den foran Ingebrigt. Det var som sjøen – for ikke å si en sjøorm – hadde åpnet gapet og tatt et jafs av stranda. Godbiten den forsynte seg med var båten som lå i opplag, og snart skulle sjøsettes på nytt. Nå lå den med litt av ene siden synlig og fløt ute i Selbusjøen. Ingebrigt hadde tidligere på dagen sagt til kjerringa at han ville dra for å fortøye båten bedre, og sette i nøvla, da han var redd for at det skulle gå ras i området, slik det hadde gjort lengre ut. Men det var noe som holdt ham tilbake. Kjerringa spurte ham flere ganger om han ikke skulle i vei til båten. Noe holdt ham tilbake heldigvis. Ivar Eriksen hadde sågar en halvtime tidligere ringt og fortalt at det nettopp hadde gått ras «*nerri Mo'n*». Da Ingebrigt kom ned til stranda så han båten som lå og fløt i ismassene. «*Nei og nei*», sa han høyt – og ruslet hjem til kjerringa for å få trøst og råd. Kjerringråd er ikke til å kimse av.

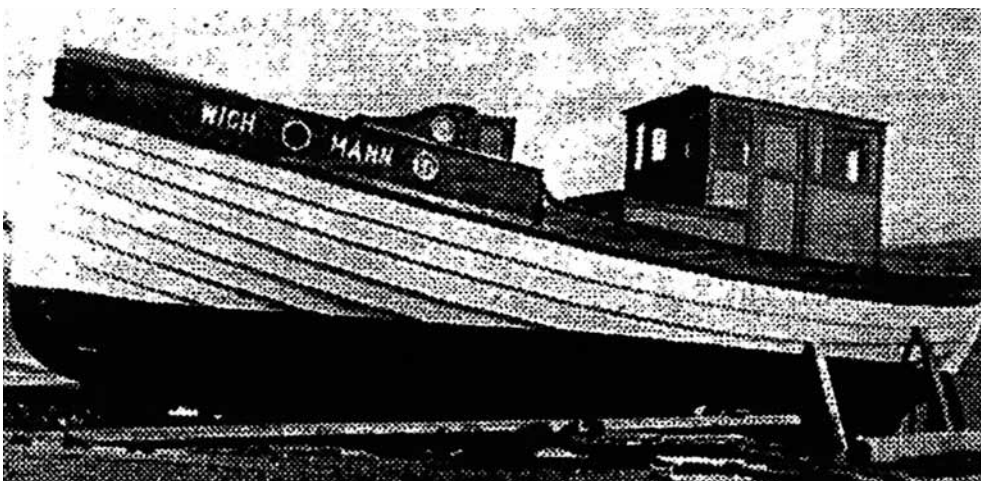


Båten «Wichmann» ble tatt av raset i 1947

Slik møter vi folket på Selbustrand en aprildag 1947. Flere ras hadde gått langs Selbustrand de siste dagene. I Fuglemsmoen hadde raset tatt med seg Wichman, som slepebåten ble kalt. Den hadde ligget i vinteropplag, og skulle nå klargjøres for en ny sesong. Første dagen etter raset var båten synlig, men forsvant så i dypet. Da ble kjølen slått av og fløt opp. Båten hadde Ingebrigt A. Fuglem fått bygd i 1935 til bruk for tømmerseping. Båten ble bygd på Fuglem av båtbyggerne John og Martin Kjøren fra Skaun. Den var i kraftig spant av furu, og ble klinkbygget av 25 mm båtbord av gran. All festing av spantene var med trenagler, mens det ble benyttet båtsøm mellom bordene. Overbygget var veldig pent utført med fine linjer. I lugaren foran var det en vedovn. Båten var 10 m lang og 2,90 m bred. Båten ble altså kalt kun for Wichmann, etter navnet på motoren – som var en Wichmann D-2 1935 modell. Dette var en tosylinder semidiesel som ytet ca. 30 Hk, som Peder A. Fuglem (bror av Ingebrigt) hentet i Bergen. Wichmann bygde kun to stykker av denne modellen. Den andre står utstilt på Norges Fiskerimuseum i Bergen, og eies av John Grutle fra Nestun i Bergen. Grutles motor hadde en del skader etter å ha ligget i saltvann en tid, og har derfor noen uoriginale deler innsatt, blant annet Boch dieselpumpe, mens Wichmann i Selbu har Wichmanns egenutviklede pumpe og regulator som ble konstruert av Arne Færøy og kalt Færøyregulatoren. Arnstein Fuglem sier at han ikke har klart å finne flere som har denne regulatoren i dag.

De som vokser opp i dag, kan nok ikke tenke seg at det har vært tømmerseping på Selbusjøen. Fløting er noe vi forbinder med vassdragene. Og selv om vi i dag har en båt som av og til farer til og fra radiomuseet, er nok det også mer i nostalgis tegn. Men faktisk har det vært både tømmerseping

og båtrederi tilknyttet Selbu. I 40 år ble dette utført av Ingebrigt A. Fuglem. Under krigen bestilte Trondheim Vedutsalg ved fra skogeierne i Selbu og Tydal. Det var pliktlevering. Til og begynne med hadde Ingebrigt en 20 fots båt kalt Fram, som var bygd i 1919 ved Oslo Båtbyggeri. Den hadde en FM bensin/parafin motor på seks HK (hestekrefter). Båten ble kjøpt av hans far Arnt i 1919, samtidig som han startet opp med sagbruk på Fuglem.



Ingebrigt kom tidlig ut på sjøen, allerede som 14-åring – da far hans døde. Sønnen Arnstein kan knapt huske at han så far sin om sommeren da han var liten, ikke før han ble stor nok til å få være med ut. Ingebrigt bodde mer eller mindre ombord. Her var det ingen arbeidsmiljølov. Det gikk i ett, 24 timer i døgnet. En måtte mest både spise og sove mens båten var i fart. Og det var så vidt båten kom seg fremover med «klæsja». Ei «klæsje» kunne være en ca. 200 m lang lense, som i ett slep kunne ta opp mot 100 000 tømmerstokker. Det gikk altså ikke fort. Et slep fra Høoya til Brøttem tok gjerne 45 timer. Ei av de største *klæsjene* han slepte fra Neas utløp til Skytterbukta tok det 15 timer å runde Nessøra (en odde) med. Sterk strøm rundt Nessøra gjorde at *klæsja* stadig gikk på land. Faktisk gikk båten av seg selv, mens Ingebrigt rodde av og til rundt «klæsja» for å kontrollere og justere. Ingebrigt var ingen stor svømmer, og redningsvest og annet redningsutstyr var fremmedord.

Ingebrigt var en habil mellomdistanseløper før krigen. For å få litt trening rodde han i land utmed sjøbygden og sprang opp bjørgene en tur mens båten gikk for fullt med tømmerlep mot Brøttem.

Tømmerseping var for det meste tålmodighetsarbeid. Oppdragene kan deles i fire:

1. Slepe vekk *klæsjer* fra elvemunningene der det kom tømmer – etter hvert som det kom passe mengder.
2. Slepe til og fra sorteringsplassene (tørter) etter hvert som det ble sortert. Det var 10–15 forskjellige eiere av tømmeret som ble sortert.
3. Slepe til de forskjellige sagbrukene og slipmottakerne. Det var åtte-ti sagbruk rundt sjøen.
4. Sanking (oppsamling) av stokker som hadde kommet i drift enten fra *klæsjer* eller ned elver. Dette lå langs land rundt hele sjøen, tre mil lang. Arbeide ble utført to ganger hver sommer.

Ingebrigt kunne klare seg med lite søvn, noe som var en forutsetning for å drive som han gjorde. En sommer holdt han det gående i 14 dager 24 timer i døgnet. Det var sanking rundt sjøen på dagen sammen med fløtingsmannskapet. Nettene måtte han bruke til å slepe tømmer til sagbrukene. 500 timer sammenhengende på båten med minimalt med søvn. Var bare innom hjemmekaia på Fuglem og fylte solar og fikk matforsyninger brakt på kaia.



Ei «klæsje» kunne av og til inneholde ca. 100 000 tømmerstokker

Etter krigen ble det mere jobbing med sag og trelast og han leide Olaus Storodd til å kjøre en del turer. Arnstein, sønn til Ingebrigt, var også skipper noen år på båten som ble anskaffet etter at Wichmann gikk ned. Arnstein husker godt mor hans var oppe om nettene og hørte etter «donk donk» lyden, når gubben ikke var kommet hjem til kvelds. På det meste kun Ingebrigt holde på i tre døgn i ett kjø. Dette var mens han var 15–17 år gammel. Ingen snakket om barnarbeid den gangen.

Sleping av tømmer på sjøen var en billig måte å frakte tømmer på. I 1942 hadde Ingebrigt kontrakt med Trondheim Vedutsalg på sleping av alt deres

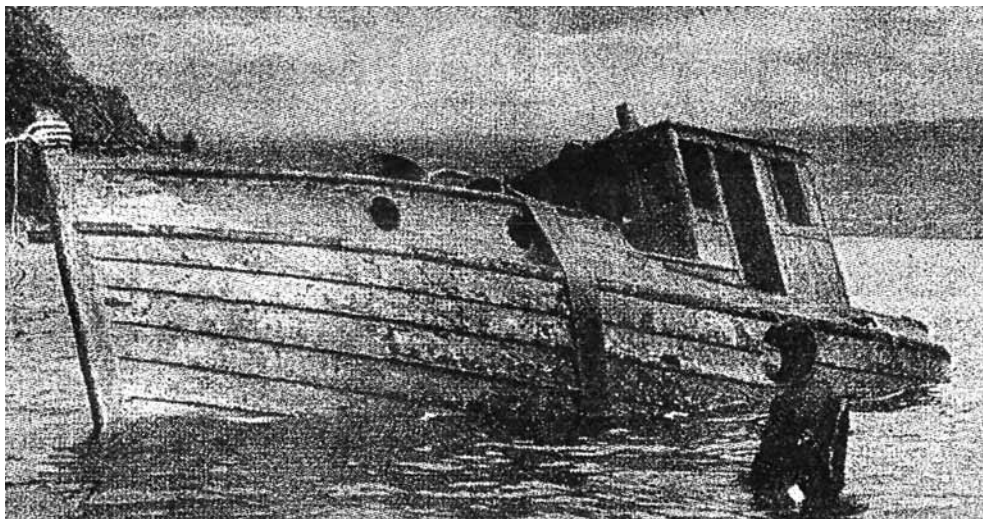
tømmer fra Selbu til Brøttem for kroner 1,50 pr. m³. Ellers var timeprisen tre–fire kroner pr. time på denne tiden. Og det var ingen overtids- og helgetillegg. En var veldig avhengig av vindforholdene ved sleping. Ble det for mye motvind kunne hele slepet gå bakover. Da var det om å gjøre å komme seg til land og gjøre fast i en stein eller et tre. Bølger gjorde det utsatt for at stokkene gikk over bomlensa. Et annet element som en måtte ta hensyn til, var strømmen i vannet. Den reguleringen som Trondheim El.verk foretok med tapping og stenging av damluker i Brøttem, gjorde at det til tider var kraftige strømmer i sjøen. Fra Solem til Brøttem er sjøen smal, og der var strømmen ofte så sterk at båten ikke klarte å dra *klæsja*.



Gunnar Sesseng (t.v) og Arnstein Fuglem ved Wichmann og dens motor en høstdag i 2011

Etter at Ingebrigt A. Fuglem døde i 1993, overtok sønnen Arnstein eiendommen. I 1998 tok hans sønn igjen, Ingebrigt jr. og forlovede Tine Abrahamsen, dykkersertifikat. Den 10. juli 1999 gjorde de sitt første dykk i Selbusjøen og fant Wichmann på 18 meters dyp. Arnstein var hjemme i Alvdal da sønnen ringte og fortalte hva de hadde funnet. Den dagen lot Arnstein sagbruk være sagbruk. Spenningen steg. Båten stod med slagside, og akterenden var helt nedgravd. Etter å ha fått kontakt med Alf Juul, som hadde ekspertise på dykking og båtberging, ble det lagt planer for en bergingsoperasjon. Ei flåte ble bygget og plassert over vraket. Selbu og Alvdal brannvesen stilte mobil brannsprøyte til disposisjon for graving av sand og slam. Gjennom hele sommeren ble båten gradvis spylt fram, slik at stropper kunne tres under vraket av Alf Juul og Ingebrigt Fuglem. Dette arbeidet ble påbegynt igjen i juni 2000. Stroppene ble festet til beholdere. En luftballong på 1 000 kilo ble festet til motoren. Tre andre beholdere – hver på 1 000 kilo + 12 fat a 200 kilo,

til sammen 6 400 kilo luft måtte til for å løfte båten fra bunnen. En firehjuls vogn ble plassert i vannkanten ved lav vannstand. Den stod ved hevingen på fire meters dyp, slik at båten ble fløtt inn på vogna som ble dratt på land den 21. august 2000. I dag står båten inne på Fuglemsaga. Mye er gjort hva gjelder restaurering av både motor og skrog. «*En dag ...*», sier Arnstein det til Gunnar Sesseng og undertegnede da vi besøker Arnstein og båten. «*En dag kommer kanskje Wichmann på Selbusjøen igjen*». For Arnstein var det meget spesielt å se båten igjen etter 52 år. Han var bare småungen da raset tok Wichmann.



Faksimile fra Selbyggen (Gunnar Olav Balstad)

Så var det tilbake til dette med kjerringråd. Vi som vokste opp med erfarne bestemødre og oldemødre, vet at kjerringråd var vel så viktige og gode som de som kommer fra folk i hvite frakker. Da Ingebrigt så sitt livsverk forsvinne i Selbusjøen, var det igjen «*ho mor*» som måtte fungere som psykolog, prest og doktor. Hva slags råd hun kom med denne gangen – i denne situasjonen, hvor folket langs Selbustrand var oppskaket og merket generelt – og husbonden spesielt, skal vi la ligge nå, men det sier vel sitt at Ingebrigt klarte å fortsette i enda 18 år – før han la inn årene. En liten *heimgjort skipsreder* på en vakker innsjø, som har gitt Selbu en helt spesiell kulturarv som myndighetene og de museale krefter bør kjenne sitt ansvar og besøkestid overfor.