

Da stålhesten erobra Nord-Østerdalen

Av Arne Dag Østigaard

Allereie få månader etter at den første hovudlinja kom i drift mellom Kristiania og Eidsvoll, lød det nye krav om jernbane frå mange hald. Særleg var hedmarkingane tidleg ute. Å forlenge rekkevidda til det nye framkomstmidlet frå Hamar og nordover var langt frå noe framtidsmusikk. For ei aksjeteikning gav imponerande resultat. Heilt opp til Tynset og Kvikne skreiv mange optimistar seg på lista. Noen jernbane mellom Eidsvoll og Hamar var ikkje nødvendig. Foreløpig sørga stolte Skibladner for den skyssen.

Men også frå nord trengt den kommunikasjonelle revolusjon seg til Østerdalen. I 1863 dukka dei første godsvognene opp på Støren stasjon. Og no kjente østerdølane seg kalla til å ta eit skikkeleg økonomisk skippertak. Så året etter troppa det opp ein delegasjon foran døra til Frederik Stang. Dei kravde tog og skjener heilt fram til Åmot. Det var nok tømmertransport delegasjonen hadde mest i tankane.

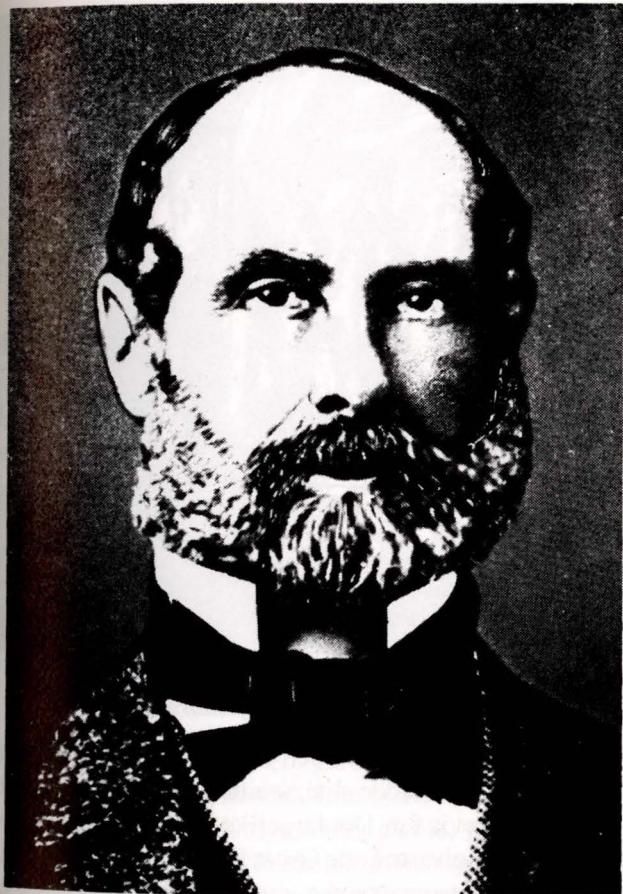
For nettopp da var ein i ferd med å planere ny veg over til Storsjøen i Rendalen. På det vassfaret kunne dei reisande kose seg med skip 36 kilometer nordetter dalen. Hovudargumentet for jernbane vart da at ein fikk ei samanhengande forbinding frå Kristiania på 264 kilometer oppover til Trondheim. I første omgang gjekk regjeringa mot forslaget. Folket i Østerdalen vart sjølsagt djupt skuffa. Dei hadde no teikna aksjer for 40000 spesidalar.

Men heldigvis vart sorga kortvarig. I 1869 kom det eit dristig framlegg frå sjølve Løftestanga — seinare statsminister Frederik Stang. Han ønska seg jernbane

mellom marknadsplassen Grundset og Støren. Men det trauste Storting var meir forsiktig. Først vedtok dei folkevalde ein trasé til Åmot. Sorenskrivar Kildal ivra for at banen skulle strekkas heilt opp til Engebyte på Tynset. Korfor han syntes at nettopp Engebyte sør for Neby var ein høveleg stoppestad, er vel litt av ei gåte. Men det er kanskje mogleg at sorenskrivaren tenkte seg at jernbana nødvendigvis måtte leggas over Kvikne. Og da var det nok naturleg å legge brua over Glåma ved Engebyte i Kjæreng.

Sjølsagt fatta kopparverket på Røros stor interesse for «trenet» som fór så fort på jernskjener. Malmen måtte hurtig og billeg fram. Derfor forlangte folk på Bergstaden hovudbanen lagt over Røros, sjøl om det vart litt av ein krok mellom Kristiania og Trondheim. For kortaste vegen gjekk over Kvikne. No var dessverre kopparverket der for lengst nedlagt, så det var ikkje så mange gode argument, bortsett frå lengda, som talte til fordel for det alternativet. Motargument som høgdestigning og levandes kopparverk var sjølsagt til fordel for Bergstaden. Klokkaren, læraren og stortingsmannen Anders Reitan (1826-1872) ivra aktivt for linja over Kvikne før han gjekk bort frå denne jord.

På Røros var det overstiger Knud Olsen som var den geskjeftigste talsmannen. Og bak han kunne ein skimte mange pengesterke autoritetar. Ja, tilmed på teateret i Trondheim blei det slått et slag for linja over Røros. Der vart det spelt ei farse eller ein komedie som kort og godt het: «Over Røros eller Kvikne?» Vonde tunger hevda at det var sjølvaste Bjørnstjerne



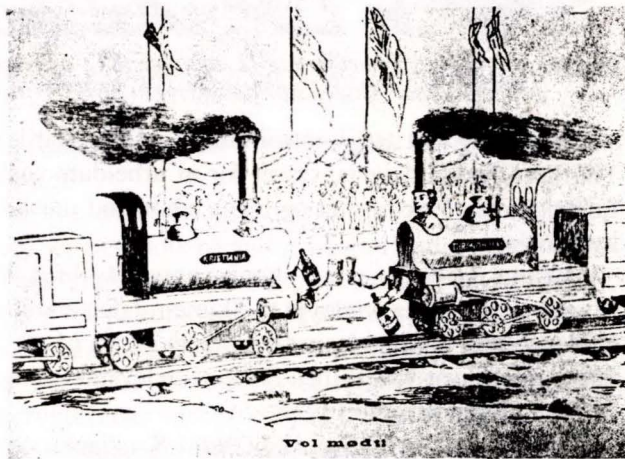
Overstiger Knud Olsen, vinnar av dragkampen mellom Kvikne og Røros.

Bjørnson som var forfatternen. Han var jo opptatt av jernbane. Den store BB hadde forfatta eit skodespel som het «Jernbanen og Kirkegården». Men det var heller lite truleg at kviknepatrioten skulle svikte fødebygda si slik? Han hadde vore der på ei svært vellykka gjesting i 1869, og kjørt på karjol gjennom Tynset «i strålefryd» etterpå.

Og da avstemninga kom opp i Stortinget vart det et kraftig fleirtal for Røros. $\frac{2}{3}$ stemte for det alternativet (67 stemmer). Og det spørts om proviantskrivar Olsen hoppa i taket av glede da ilbodet nådde Bergstaden.

Så kom da bygginga endeleg i gang. Like før jula i 1875 nådde det første lokomotivet Koppang, og i august året etter tuta toget på Røros. Det var eit langt godstog som skulle hente malm frå gruvebyen. Byen var flaggpynta til fest og glede. Og hurrarop runga. Festmiddag vart inntatt og fortært med patetiske talar i tidas stil og ånd. Framskrittet nådde Bergstaden. Fire - fem hundre av allmugen vart invitert til å sitte på ein lysttur til Glåmos og tilbake. Det seies at festen strekte seg ut til langt på neste dag, slik det høver seg for slik ei storslegen hending.

Til slutt kom så den merkedagen som mange hade venta på så lenge. 14. august 1877 møttes arbeidslaga i Brannvålgrenda mellom Tynset og Alvdal. Og ein



Slik tenkte eit vittigheitsblad seg samankoplinga på Brannvålen 14. august 1877.



Opningstoget kom til Tynset fredag 12. oktober 1877, og reisefølgjet overnatta her. Teikning av V. Hanno utlånt av jernbanemuseet Hamar. Under står det skrive: «Afreisen fra Tønset Station 13. oktober 1877. Tidlig om Morgenen.»

slik merkedag vart det gjort stor kur på. Maren Kjølle Thoresen hadde hovudansvaret for at arbeidarar og funksjonærar fekk nyte øl og tygge smørbrød utover kveldinga.

Akkurat der linjene vart skøytt saman låg bruket Myrtrøa, og vart da omdøpt til Skjøten. I dag eit rett heidersnamn. Visst nok vart det planta eit tre på staden, men det var vanskelig å finne dette levande minnet på hundreårsdagen i 1977.

Dermed var sambandet mellom Kristiania og Trondheim, dei to sentra i landet vårt, verkeleggjort. Men enda var ikkje strekninga Eidsvoll-Hamar skjelnlagt. Det skjedde i 1880. Foreløpig skulle Mjøsas skinande kvite svane (Skibladner) sørge for den samferdsla.

12. oktober 1877 feira den dansknorske overklassa det arbeidarane hadde slite, sveitta og slepe med langs svillane i årevis for. Det fargerike festtoget tøffa nordover med sjølvaste kong Oscar II i spissen med spesialbygd kongevogn saman med norske og svenske statsrådar. I det uniformskledte følgjet fann vi også dei mest framståande stortingsmennene med opposisjonsføraren Johan Sverdrup som hovding. Etter båtferda på på Mjøsa vart det prominente herskapet frakta vidare oppover Østerdalen i nok ei fargesprakande festvogn. At det var stappfullt av skodelysten kop på Tynset stasjon om kvelden, seier seg sjøl. Eit fælende flott fyrverkeri markerte at det hadde vore litt av en dag for så vel allmuge som storfolk. Kor dei kongelege overnatta på Tynset, er ikkje heilt lett å finne ut, men



Den offisielle opninga av Rørosbanen i vognhallen på Røros 13. oktober 1877. Kong Oscar II taler til alt folket.

aller trulegst var det på Neby gard, der Tangen fortsatt hadde gjestgivari og handel. Lite visste dei at jernbanen nettopp var dødsstøyten mot gamle, gode Neby sentrum. For rundt den flunkande nye stasjonsbygninga på Bortate'sida grodde det fort fram eit nytt og utkonkurrerande bygdesentrum.

13. oktober fortsatte den eksklusive togturen til Bergstaden, der fire kanonar helste pionértoget velkommen. Toghallen var pynta opp med flagg, vimplar, blomster og lauv i skjønn foreining. Storaugde rørsingar følgde fjetra med da dei celebre gjestane inntok ein rikeleg åbit (frokost) saman. Høgdepunktet var lell kongens tale til bergfolket. Der hevda han at no var Dovre endeleg overvunne. Så sette opningstrenet opp ny fart på siste etappe nordover og nedover Gauldalen.

Rørosbana var opna i optimismens og framskrittets teikn.

Stålhestens inntog i Østerdalen og Tynset brakte med seg også folk på andre måtar. For det var sjølsagt mange arbeidsfolk i sving på skjenegangen. Dei leigde seg inn på sommarhus og eldhus rundt på gardane. Noen budde også i barkoier om dei ikkje var for kresne. I 1875 var 47 mann sysselsett i jernbanebygginga på Tynset. Det var fire svenskar, fem sør-østerdøler, ti frå Trøndelag, ni frå Gudbrandsdalen, fem frå Kvikne, tre frå Hedemarksbygdene, ni frå andre stader og to Nord-Østerdøler bare. Elleve karar hadde med seg kone og frå eitt til fire barn. Men fleire av ungarane fann seg fast jente i bygda. Så noen vart verande for godt, bygde seg småbruk og stifta familie. Eit sunt og

positivt tilskott til ei gammel bygd der det lenge hadde vore mye inngifte. Nytt blod friska sikkert opp Tynset.

I anleggstida vart det uvant livleg aktivitet i den elles så rolege fjellbygda. Skomakar, skreddar og ymse forretningsfolk følgde arbeidslaga oppover. Og tynsetingane vendte no nasen søretter når dei skulle handle og vandle. Glømt var den urgamle ferdselsvegen over Vingelen og Budalen til Trondheim. Kolreisene på isen til Røros var også ein saga blott. Før hadde det vore nødvendig å ta seg ein bytur til Trondheim ein eller to gonger årleg. Korn, sild, kaffi, tørrfisk og litt krydder vart bytta mot smør, ost og vadmestøy.

Og forretningar voks opp rundt jernbanestasjonen. Der kunne bøndene få kjøpt seg rimeleg amerikansk korn, fabrikktoy og andre meir eller mindre nyttige varer. Men på andre sida kunne nord-østerdølene letare få avsetnad på fisk, vilt, ost, smør og andre delikatesser til byfolket i Kristiania og Trondheim. Det sørgde jernbanetransporten for. Kvar haust dukka det no opp feoppkjøparar som sendte store laster med slaktefe til hovudstaden og tente gode pengar på det, for bøndene selte truleg altfor billeg den aller første tida, så uvande dei var med pengar og pengehushaldningssystemet som langsamt sneik seg inn i fjellbygda.

På gamle gode Neby var det vin å få i anleggsperioden. Tangen gjorde sikkert bra med pengar kvar gong det var lønningdag. Det vart eit syndig leven med mye fyll og spetakkel nedafor den ærverdige Tynset kjerke. Så mange bygdefolk vart forarga og forbanna og spådde familien skulle gå frå gard og grunn. No gjekk landhandlariet inn i 1911, men det skyldtes nok heller det faktum at tyngdepunktet i Tynset flytta over til Bortate'sida.

Lenmann Sandvold og drengen hans måtte ofte få ekstrahjelp for å stagge dei verste bråkmakarane uta-

for luka ved Vedalen. Så her var det noe i uttrykket Varg i Veum-ulv i heilagdommen! Da var dei sterke karane Hans Østby og Kristian Horten gode å ty til. Og vart det riktig ille, troppa sjølvaste fogden Heyerdahl opp med hest, uniform og sabel. Ein gong greip Horten ein full svenske i nakken og slengde han innpå hagen til Tangen. Det sette nok skrekken i mang ein fyllik.

Naturligvis var det kjekling og krangel om jentene i bygda. Verst var den slusken som kom i gjengar og flokkar opp til seterjentene. Så ofte måtte karfolk på garden opp lørdagskvelden for å forsvare ungmøyene. Denne seterfriinga var lite hyggeleg, særlig med alt brennevinet beilarane hadde innabords.

Da skjenegangen var ferdig frå grustaket ved Vesle-Telneset og sørover til Tynset, var det ein populær sport å sitte på grusvognene. Og enda fleire tynsetbønder fekk ein slant og jobba som slusk for ei tid. Det var sikkert da busserullen gjorde inntog i fjellbygden. Men i førstninga heldt tynsetingane seg til rødt-røya, for å bli tatt for rallar eller slusk, ville dei nok ikkje. Det var dei for stolte til — forfedrane våre.

Det var særleg steinkjøring til bruer og stikkrenner bøndene kunne ta seg av. Dessutan måtte jo arbeidarane ha mye mat og drykk. Mesteparten av provianten gjekk til hardt arbeidande og svoltne anleggsfolk. Og når det heile var ferdig, fekk mange tynsetingar arbeid ved jernbana som baneformenn, visitørar m.m. Så jernbana gav bygda mange nye hardt tiltrengde arbeidsplassar. Ikkje alle måtte inn til byane eller til Amerika.

Med det nye spennande framkomstmidlet heldt industrialismen det første inntoget i Nord-Østerdalen. Jernplogar og stålfjærharver kom etter kvart i bruk på fleire gardar. Seinare dukka separatorane, slåmaskinen og høyrivene opp, mens brensel (ved) fór søretter med jernbana for å varme opp forfrosne byfolk.

Nye sjukdommar hadde truleg komme med skjene-



Tynset jernbanestasjon om lag 1900. Som vi ser har stasjonsbygninga halde seg stort sett uforandra, bare påbygd i ulike retningar. Derimot har omgivnadene forandra seg mye. Stasjonsbygninga er eit markert innslag i bymiljøet og er dessutan noe av det eldste som fortsatt fins, så den bør tas vare på, sjøl om NSB vil ha nye lokale.

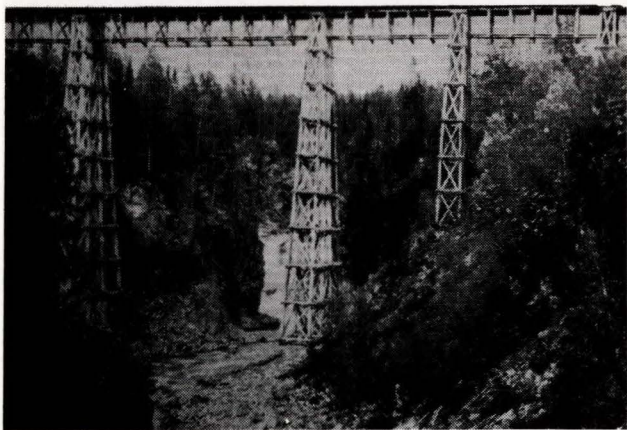
gangen, slik som difteri og smittsame augesjukdommar. Og for det siste var det mange som drog til Kristiania for å bli kureret.

No som kolleveringa til Røros Verk var ein saga blott, vart det meir vanleg å levere skogsvirke til vassdraga som skurtømmer. Kvar sommar reiste mange

skogeigarar inn til sankthansmarknaden i hovudstaden for å få oppgjer for tømmeret. Mange av desse pengane hamna på hotell og restauranter, dessverre. Det var ikkje alle som hadde sterk nok rygg til å bere gode dager, og kom derfor tomhendt og trøtt heimatt til den sure svie.

Ein av dei som måtte bruke toget flittig i embets medfør, var sakfører Berger på Tynset. Han hadde kontordag ein gong kvar månad på Koppang, Alvdal, Tolga og i Rendalen. Det var ikkje do i vognene den tida, og på ei reise hadde sakføraren helt innpå for mye øl. Da det var stupande mørkt på ein av stasjonane, tok Berger sjansen og opna vindaugget. Til alt uhell gjekk ein konduktør forbi og ante fred og ingen fare. Det vart rettsak, og det visst nok den einaste saka den dyktige advokaten tapte.

Men absolutt ikkje alle var så begeistra for jernbana gjennom den lange Østerdalen. Arne Garborg som



Ingeniørkunst av klasse. Brua i Haltdalen.

gjesta Nord-Østerdalen fleire gonger før han og kona slo seg ned for godt ved Savalen, skreiv i Kolbotnbrev (1891): «Hugsar du her i vinter, da eg sat og streva med rekneskapan over Østerdalsbanen? Eg var så sinna at eg sistpå skreiv ei vedteking som var god nok. Der går dei og narrar Stortinget til å bevilge, lovar vegen for millionar, men brukar femten. Og når dei har øydt opp desse femten millionane og noko til, så er vegen enda ikkje ferdig. Etterpå alt sett dei fraktene for folk og

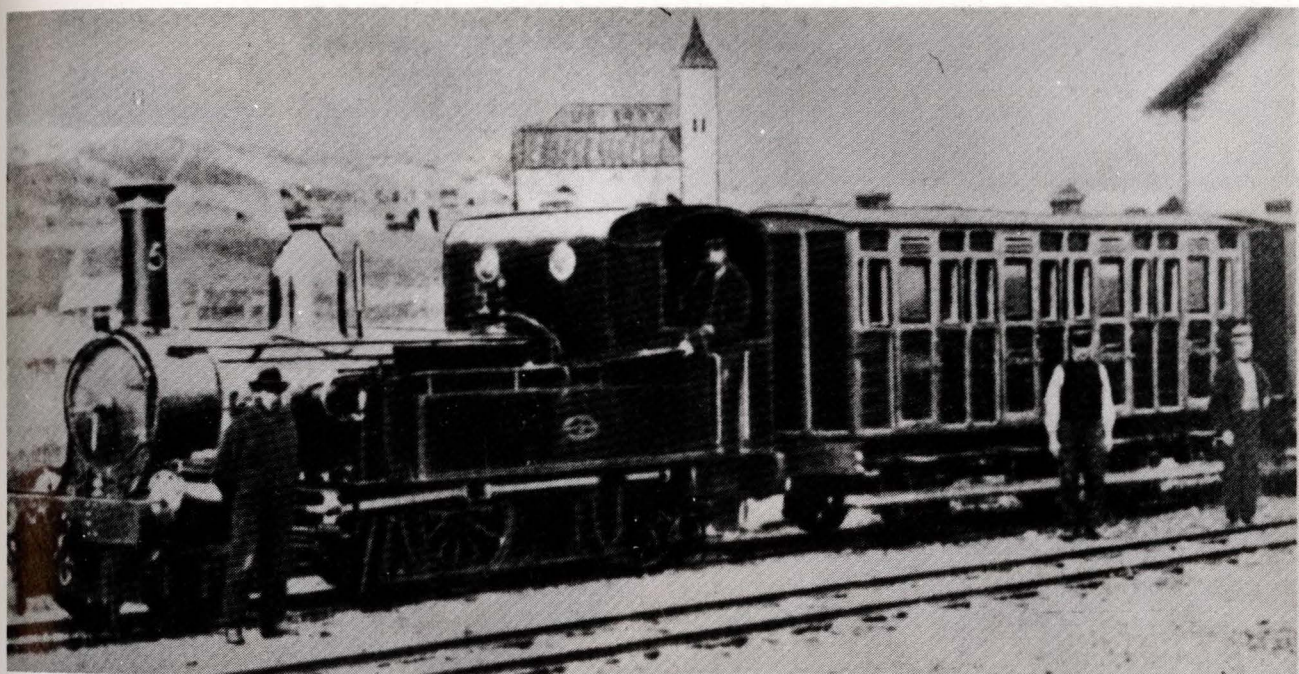
gods så høgt, at bøndene oppetter landet ikkje brukar han. Dei kjørar sitt tømmer til byen med hest som i gamle dagar. Og jønnvegen skranglar tom både opp og ned, så nær som den stunda på sommaren, når han kan få tak i eit par turistar».

Hulda og Arne Garborg brukte mange gonger jernbana for å komme seg opp til den velsigna Kolbotnen. Så bana var da godt for noe! Det er elles rett at det nye framkomstmidlet førte turistane til dalen vår. I førstninga leigde byfolket seg inn på sanatorium og hotell. Bare på Tynset var det ei tid eit halvt dusin overnattingsstader og pensjonat. Seinare kjøpte rikfolket frå hovudstaden hytter, hus og store eigedommar i fjellheimen. Det aller meste for slikk og ingenting, ser det ut til.

Toget fór sjølsagt ikkje alt for fort oppover den lange Østerdalen. Ein måtte derfor overnatte midtvegs. Da tynsetingen Per Krogseng skulle emigrere til USA i 1880, blei han følgd til Koppang av slekt og venner. Der tok heile gjengen inn på hotell for natta. Dagen etter snudde følgesveinane til Tynset, mens amerikafararane hompa vidare til Kristiania og havet. Seinare vart Tynset stoppestad for natta. Da vart det skote ny fart i hotellbygginga på stasjonsbyen.

I dag, over hundre år sia samankoplinga skjedde på Skjøten, er det av og til noen byråkratar og politikarar som vil Rørosbana bare vondt. Men vi som bur langs linja, skal nok vite å forlenge livet til vår trufaste kamerat!

LENGE LEVE RØROSBANA!



Eit av dei første toga på Røros. Fotografi frå vinteren 1876-1877.