

Dovrebanen — reisetiden halvert på 60 år

OLAF S. SÆTHIER

Bjørnstjerne Bjørnson var en av de mest lidenskapelige forkjempere for Dovrebanen. Da striden raste som verst om hvorvidt det skulle bygges en Raumabane til bunnen av Romsdalsfjorden eller en Dovrebane med sidelinje Oppdal — Sunndal og Melhus — Surnadalsøra leverte han et kraftig forsvar for Dovrebanen i en av hovedstadens aviser. Det må ikke skje, skrev han, at en så viktig faktor i folkets økonomiske liv og i dets forsvar blir utsatt for partiintriger og falske kompromisser.

Planen om å bygge en jernbane fra Dombås over Dovre og gjennom Drivdalen til Støren var oppe allerede i slutten av 1860-årene i forbindelse med undersøkelsen av Røroslinjen. «Gudbrandsdalslinjen» som prosjektet ble kalt, fant man ikke hadde noen større aktualitet. Banen ville koste uforholdsmessig mye (ca. 9 mill. kr.), og få en langt ugunstigere trasé enn banen gjennom Østerdalen. Dovrebanen ville komme opp i en høyde på 1020 m, mens Rørosbanens høyeste punkt var 670 m. Dessuten ville driften medføre store vansker og utgifter.

Men tanken om å få i stand en helt tidmessig trafikkåre midt etter landet langs den gamle reiseruten over Dovre lot seg i lengden ikke trenge tilbake. For mange sto den som selve den nasjonale samlings-tanken som Henrik Ibsen hadde pekt på i «Kongsemnene»: Å gjøre «til ett trønder og vikkværing og til slutt knytte alle nordmenn sammen til ett folk.»

Alt i sagatiden gikk den viktigste ferdselsveien sør-nord gjennom Gudbrandsdalen og over Dovre. Her dro Harald Hårfagre da han var ute for å samle landet, og her dro middelalderens pilegrimer til St. Olavs helligdom i Nidaros. Da kong Øystein lot bygge fjellstuer på Dovre ble trafikken sikrere, og de fleste foretrakk denne ruten



*Hurtigtog på vei mot Oslo - ca. 1930. Bildet er tatt sør for Drivstua stasjon.
(NSB's informasjonsavdeling)*

fremfor veien gjennom de mørke skogene i Østerdalen.

I siste halvdel av 1700-årene ble kjøreveien over Dovre «satt i fullkommen brukbar stand». Først da Vårstigen i 1851—53 ble byttet om med en ny vei langs elven var det største faremoment eliminert. Som Åsmund O. Vinje skriver i «Ferdaminne frå Sumaren 1860»: I våre dager hadde folk lært «at vatnet er den beste mannen til å finna slettaste vegaleid, medan folk i gamle dagar toko etter ku og gjeit som krabba upp og ned i lid og bakke. Vaarstigen var den galnaste og styggaste aalmanveg eg enno hever farit paa. Det er reint utruleg at folk kunne koma fram der kjøyrande og at ikke kverannan mann vardt ihelslegen av stein og skrida, eller siglde til afgrunds i snjo og svell haust og vaar i veterstider».

Med omlegging av hovedveien gjennom Gudbrandsdalen og over Dovre fulgte en voldsom oppgang i kjøretrafikken. I 1867 hadde hver av skysstasjonene på Hjerkin og Kongsvoll 21 hester.

Med stortingsvedtaket om Rørosbanen i 1872 var tanken om å få

en jernbane over Dovre slått ut for lange tider fremover. Den ble ikke tatt opp av jernbanekommisjonen av 1874 som interesserte seg langt mer for en Raumabane og noen banestumper hist og her, bl.a. en Selbubane fra Heimdal til Selbusjøen, en bane fra Støren til sovelkisgruvene i Undal og Surnadal — Mølhusbanen. Heller ikke kommunikasjonskomiteen av 1885 hadde mye til overs for Dovrebanen.

Rørosbanen mellom Trondheim og Hamar var åpnet i 1877. Tre år senere var banen Hamar — Eidsvoll bygd ferdig, og i 1854 fikk vi hovedbanen Oslo — Eidsvoll.

Vi hadde fått en sammenhengende jernveisforbindelse mellom Trondheim og Oslo på 561 km — med togbytte i Hamar. Den nye trafikkårens betydning lar seg vanskelig overvurdere. I 1840-årene tok det omkring 8 dager å reise fra Oslo til Trondheim, i 1860-årene 4 dager og det første året med jernbanen knapt to døgn.

Sommeren 1880 gikk toget fra Oslo kl. 9. Passasjerene måtte fra Eidsvoll ta D/S Skibladder til Hamar og fortsette med et tog som kom til Koppang kl. 20.45. Det fortsatte neste dag fra Koppang kl. 7.40, og var i Trondheim kl. 20.55. Samme høst da vi fikk den sammenhengende forbindelsen kunne man reise fra Oslo den ene dagen kl. 7.25, overnatte på Tynset og være i Trondheim neste dag kl. 16.30.

De første nattog på Rørosbanen ble kjørt sommeren 1881 etter følgende rute: Fra Oslo kl. 16.05. Til Trondheim neste dag kl. 16.20. Fra Trondheim kl. 11, til Oslo neste dag kl. 11.40. Reisen tok altså vel et døgn. Nattogene gikk som «blandete tog». De hadde som regel flere godsvogner enn personvogner og stoppet på hver eneste stasjon.

Sommeren 1884 ble nattogene for første gang kjørt som hurtigtog med stans bare på de større stasjonene. Reisetiden var knapt 18 timer, og ble skåret ytterligere noen timer ned i ruten som gjaldt i årene omkring første verdenskrig. Avgangen fra Trondheim var kl. 20.15, med ankomst Oslo neste dag kl. 11.55. Fra Oslo kl. 15.25, til Trondheim kl. 7.30. Daghurtigtogene brukte vel 15 timer.

Våre personvogner hører til de mest komfortable i Europa. Slik var det ikke i de «gode gamle dager». Vognene var små og hver kupé hadde inngangsdør fra sidene. Billettkontrollen foregikk fra

stigbrettet utenpå vognen. Her klatret konduktøren fra kupé til kupé fra vogn til vogn mens toget rullet av sted. I snøstorm eller øsregn var det ingen barnelek. Med stormremmer fra luen under haken, billettangen hengende på høyre tommeltott og en blafrende oljelykt på brystet gjennomførte konduktøren sin jobb. Han banket med billettangen på kupéruten som passasjerene åpnet. Deretter presset han overkroppen inn gjennom vindusåpningen, fikk tangen frem og og klippet billettene. Hadde en passasjer noe å beklage seg over, kunne han skrive det i klageboken som var lagt ut på stasjonene.

De første togene som ble kjørt i Norge hadde både 1, 2, 3 og 4 klasse, som skikken var overalt i Europa. De fjerde klasses vognene forsvant etter noen år. Sofaene på 1. klasse var trukket med rød fløyel som var villeste luksus i tiden omkring århundreskiftet. 2. klasse hadde mere beskjedent grått fløyel, mens passasjerene på 3. klasse fikk klare seg med trebenker. Søvnige oljelamper sørget for belysningen. Vognene ble ikke varmet opp om vinteren. Derimot hadde man fotvarmere som besto av beholdere som ble fylt med varmt vann på stasjonene. Passasjerene stakk etter tur føttene ned i beholderne for å få liv i de frosne tærne. Vannet ble hurtig kaldt og så frøs man videre.

Vognene kunne ikke være mere spartansk utstyrt. Den eneste prydgjenstand var spyttbakken. Toalett fantes ikke på vognene. Siden ble det innredet et slags toalett i reisegodsvognen, men denne kunne man ikke forlate før toget stoppet på neste stasjon. Toalettet var bare for 1. og 2. klasse. Hvordan passasjerene på 3. klasse klarte problemet fikk bli deres sak. Adskillig bedre ble det da vi fikk boggi-vognene og brett for passasje mellom vognene. Man kunne da gå gjennom hele toget. Oppvarmingen skjedde med kullovner under vognene.

Togene hadde i mange år egne damekupéer. De sto som regel tomme, for damene var ikke anderledes enn nå og satte pris på herreselskap. Det fortelles at en handelsreisende som ønsket å ha en kupé for seg selv gikk inn i togets tomme damekupe. Konduktøren gjorde han oppmerksom på at dette ikke var tillatt, men han svarte: — Det må være tillatt for meg for jeg er, M. H. Lundgreens Enke! Konduktøren holdt seg til reglementet og M. H. Lundgreens Enke måtte ut. Mannen ble hengende med dette navnet etter det vinfirma i Trondheim han representerte.

Vi har nevnt så vidt mye om Rørosbanen i en artikkel om Dovrebanen fordi jernbaneforbindelsen mellom Trondheim og Oslo over Røros i 1980 kan feire 100-års jubileum. Reisen var ingen fornøyelse. Men vi var ikke bedre vant den gangen, og folk hadde en helt annen innstilling. Veiene var i en ynkelig tilstand. I Trondheim var det vanlig å ønske en dame som ventet sin nedkomst «en god reise til Røros». Med dette mente man at hun måtte komme vel over alle vansker.

Det gikk ikke mange år før Rørosbanens påtakelige mangler som gjennomgangsbane ble offentlig diskutert. Den største svakheten var de to sporviddene, normalspor 1,435 m Oslo — Hamar og smalspor 1,067 m Hamar — Trondheim, med sporbrudd på Hamar og i Trondheim. Fra flere hold og kanter ble kravet reist om ombygging av Rørosbanen til normalspor. Utgiftene var beregnet til 10 mill. kr. Diskusjonen om Rørosbanen ga ny næring til den gamle drømmen om en jernbane over Dovre. Men regjeringen holdt fremdeles på en Raumabane og viste liten interesse for Dovrebanen. Av Osloavisene gikk særlig Dagbladet hardt ut for en Dovrebane. Raumabanen ble karakterisert som en «sekkebane» uten kontakt med de nordensfjeldske distriktene. Rørosbanen gikk stadig med tap og burde reduseres til en lokalbane for Østerdalen. Bare riksbaneplassen hadde livets rett. Vi må ikke overlate til etterslekten et apparat som den ikke hadde noe utbytte av.

Banen opp gjennom Gudbrandsdalen til Otta var bygget ferdig og åpnet i 1896. Alle var klar over at her kunne banen ikke stoppe. Den måtte videre. Mere enn 10 år skulle gå før regjeringen foreslo et beskjedent beløp til forarbeider på strekningen Otta — Dombås. Fra trønderne ble det straks satt i gang en voldsom agitasjon mot regjeringens forslaget. Man hadde ventet et utvetydig standpunkt i striden mellom en Raumabane og en Dovrebane, og så nøyde regjeringen seg med å stanse på Dombås uten å si et ord om banens videre retning. Mens en bane over Dovre ville bli en trafikkåre av rang, ville Raumabanen ikke bli annet enn en lokalbane. Skulle det bygges en bane ut til vestkysten, fikk man velge Sunndalsbanen, hevdet trønderne.

Selvsagt protesterte romsdølene i skarpe ord mot en slik nedvurdering av Raumabanen. Trøndernes insinuasjon om at Raumabanen



Sydgående hurtigtog på vei inn på Drivstua stasjon - 1933.

(NSB's informasjonsavdeling)

bare ville bli en iskald banestump, gikk på tvers av alle autoriteters uttalelser, het det.

Tross legemlig svakhet var Bjørnson uavlatelig i ilden på Dovrebanens side. Sommeren 1907 førte han sitt siste og djerveste felttog for Dovrebanen i en rekke foredrag og avisartikler. «Gjennom partipress og tuskhandel skal den magre jernvei over Lesjaskogen og Romsdalssprekken trues frem, skjønt en felles folkeavstemning i de byer og bygder som saken mest angår, ville gi stort flertall for jernveien over Dovre. En Raumabane ville aldri bære seg, og den ville følgelig bli den dyreste av alle linjer. Vel var det slik at omveien om Oppdal og Sunndal til Romsdal ville kreve to timer mer, men hva haster det så forskrækkelig med».

Det som ergret Bjørnson mest var at jernbanestyret foretrakk en ombygging av Rørosbanen fremfor å anlegge en jernvei over Dovre. En gang før — i 1870-årene — var Dovrebanen blitt «forrådt av

jernbanestyret. Nå fortsatte forrederiet. Er man da blind for at banen vil åpne en dør ut til verden for Oppdalsbygdene, — «de bergtagne som bestandig venter på utfrielse».

Oppdal er jo en av Europas fruktbarste seterbygder. Skulle et flertall på stortinget gjøre partisak og tuskhandel på å drive frem Raumalinjen istedet for stambanen over Dovre, er det ikke alene et nasjonaltap, men det er en nasjonalskam.

I mens gikk ryktene om et større jernbanekompromiss med det mål å «kverke» Dovrebanen. Ord som klokkebytterpolitikk og politisk hestehandel svirret i luften. Bjørnson gikk endog så vidt som å hevde at jernbanekomiteens sammensetning var en sammensvergelse mot Dovrebanen. Opprinnelig var det bare et av komiteens 9 medlemmer som gikk inn for Dovrebanen. Da komiteen i 1907 ble forsterket med to mann, J. M. Halvorsen fra Trondheim, og J. I. Wolden fra Orkdal ble situasjonen noe lysere.

Den aktivitet som den sykdomsrammete Bjørnson utfoldet i denne tiden er helt imponerende. Han fylte avisene med artikler om Dovrebanen som «kan motarbeides og forrådes, men den kan ikke unngås». Bjørnson pekte ellers på de uheldige følgene det hadde hatt for landets praktisk-økonomiske utvikling at statens styre hadde ligget i hendene på prester, jurister og departementsfolk, mens handelens menn ble holdt utenfor. Om forretningsmennene tidligere var kommet med og de hadde fått den makt de skulle ha etter sine kunnskaper, hadde Norge etter Bjørnsons mening «vært meget lengre fremme enn det er i dag».

I regjeringen var det fortsatt liten eller ingen stemning for et så stort og kostbart nyanlegg som Dovrebanen. Jernbanestyret hadde gått inn for en ombygging av Rørosbanen til bredt spor. Planen utløste et skred av innlegg i avisene for og imot Dovrebanen. Trønderne gikk til angrep på regjeringen fordi det gikk rykter om at den ville forkaste Dovrebanen. Hedmark fylke gikk inn for ombygging av Rørosbanen til bredt spor fra Hamar til Tynset, og derfra skulle banen gå over Kvikne til Støren. På Hamar ble det åpnet et regulært felttog for dette prosjektet. Mjøsbyen hadde ikke glemt at trønderne hadde tillatt seg å uttale at «med Dovrebanen vil strekningen Hamar — Røros — Støren bare bli trafikkert med lokaltog».

Mange forhold talte til gunst for Kviknelinjen. Forbindelsen Oslo



To utrettelige forkjempere for Dovrebanen - begge trøndere. Til venstre grosserer Baard Iversen - som også ble kalt Dovregubben. Til høyre overingeniør H.J. Darre-Jenssen, arbeidsminister i 1910 da Stortinget vedtok å bygge Dovrebanen.

— Trondheim over Røros var 561 km, over Dovre og Støren ville den bli 553 km og om man valgte Orkdalslinjen 581 km. Kviknelinjen ville bli 41 km kortere enn Rørosbanen og 33 km kortere enn Dovrebanen over Dombås — Støren. Fra Kviknebanen kunne man legge en sidelinje til Surnadal og en annen over Oppdal til Sunndal. Den ville med sine 400 m lavere fjellovergang få mindre driftsoms-kostninger og samtidig bli mere driftsikker enn Dovrebanen.

Likevel var det mye som bidro til å utmanøvrere Kvikneprosjektet. Den vedtatte banen fra Otta til Dombås pekte nordover til Trondheim, og linjen over Dovre fikk en stadig sterkere opinion på sin side. Dovrebanen var, skrev en av dens forvarere, et folkeønske og en nasjonal nødvendighet mens Kviknebanen hverken trafikkmessig, forretningsmessig eller forsvarsmessig hadde noen interesse.

Regjeringen Løvland la 12. november 1907 frem forslag til en ny stor jernbaneplan med en samlet lengde av nybygninger på 552 km, og en byggekostnad på 58 mill. kr. Banen fra Dombås over Dovre til Støren og ombygging av det gamle banestykket fra Støren til Trondheim til normalspor sto øverst på listen. Det kunne ikke bli tale om

både å bygge om Rørosbanen og bygge en Dovrebane, het det i proposisjonen. En må treffe et valg, og da gikk både økonomiske, militære og nasjonale hensyn til favør av Dovrebane. Denne ville koste rundt 17 mill. kr., mens ombygging av Rørosbanen ville komme på 12,6 mill. kr. I militær henseende lå Dovrebane langt tryggere til enn Rørosbanen.

Da proposisjonen ble kjent, begynte kapprustningen til det store generaloppgjør som ville komme. Trønderne gikk hardt inn for Dovrebane, mens Oslo handelsstand sekundert av Hamar og Hedemarksbygdene kjempet like drabelig for Kviknelinjen.

Den forsterkede jernbanekomiteen var ferdig med sin innstilling 16. mars 1908. Komiteen hadde enstemmig gått med på samtlige anlegg som var foreslått av regjeringen, unntatt Dovrebane. Innstillingen var alt annet enn lovende. Et mindretall ville foreslå utsettelse. Ble forslaget forkastet var stillingen slik: Fem medlemmer stemte for Dovrebane over Støren. To medlemmer, sunnmøringen Ole Langeland og trønderen Wolden gikk med på Dovrebane, men de ville ha den gjennom Orkladalen selv om den ble 28 km lengre og adskillig dyrere. Samtidig tok de med sidebanen ned gjennom Surnadal. Da Wolden subsidiært stemte for Dovrebane over Støren, ble det et flertall på 6 mot 5 for denne. Det var bare så vidt Dovrebane kom med i innstillingens konklusjon. Bare to menn, den senere statsminister Gunnar Knudsen og dr. Sjursen i Hedmark gikk inn for Kviknelinjen, subsidiært ombygging av Rørosbanen. Magnus Nilsen fra Oslo forbeholdt seg å stå fritt, og Sigval Bergesen stemte mot alle alternativer.

Jernbanekomiteens innstilling ga signalet til et stormende ordskifte som ga gjenlyd fra landsende til landsende. I Trondheim var det opprettet et «Dovrebansens pressebyrå» under ledelse av formannen i Trondhjems Dovrebanekomité, den pågående og utrettelige grosserer Baard Iversen. Han var på grunn av sin jernbaneinnsats hedret med tilnavnet «Dovregubben». Fra ham utgikk direktivet om at det var pressens oppgave å hamre inn i samtidens og særlig de bevilgende myndigheters hjerner at Dovrebane ikke var til å komme forbi. Han ga aldri opp. Var folk motløse, mobiliserte han sine tropper og dro med dem til Oslo. Viktigst var det å vinne hovedstadspressen. Rykter gikk lenge om gilde pressefrokoster. Motstanderne

lå heller ikke på latsiden. Hamar bygget ut forsvaret for Kviknelinjen som både var kortest, billigst og sikrest å drive.

Kviknelinjen har ikke Dovrebansens fortrinn som landsbane hevdet trønderne, med sterkere appell til følelsen enn til logikken. Kviknelinjen fikk etter hvert stadig flere tilhengere, bl.a. fordi den ville gi en times kortere reisetid mellom Trondheim og Oslo. Dovrebane ville for alle tider hindre at det ble en virkelig hurtigtogsfart mellom de to byene, sa motstanderne.

Den historiske jernbanedebatten i Stortinget begynte 4. juli 1908, og varte med 8 møter til 9. juli. En merkelig situasjon var oppstått i regjeringen. Formannen i jernbanekomiteen, Gunnar Knudsen, var blitt både stats- og finansminister og var en prinsippfast tilhenger av Kviknebanen. Nils Ihlen, medlem av komiteen var blitt arbeidsminister og en likeså urokelig forsvarer av Dovrebane. Følgen var at Gunnar Knudsen erklærte at da han ikke fant det passende å stå opp i tinget og motsi sin arbeidsminister, ville han holde seg borte fra forhandlingene. Det tok seg litt merkelig ut at landets finansminister var fraværende under behandlingen av en sak som dreide seg om innpå 60 mill. kr.

Sjursen tok straks opp forslag om utsettelse av spørsmålet om å anlegge en Dovrebane over Støren. En av hans mange begrunnelser var at det ikke var rettferdig mot den gamle og veltjente Rørosbanen å ta trafikk fra den. Selv om så godt som hele hovedstadspressen nå sto samlet om Dovrebane og Trondheim by hadde bevilget 1 mill. kr. til den, profeterte Sjursen at Dovrebane ville bli de sju magre kyr som åt opp Rørosbanen uten selv å bli fetere.

Skipsreder Sigval Bergesen var mot alle alternativer for en bedre jernbaneforbindelse nord-sør. Hans store kjærlighet var Sørlandsbanen, og det skulle vare mange år før den ble ført frem til hans hjemby Stavanger.

Dovrebane ville bli Hamars ruin påsto Bergesen — noe som fikk den senere statsminister J. L. Mowinckel til å stille spørsmålet: Lever Hamar bare av de gjennomreisende som spiser middag der! Mowinckel som var en av de sentrale skikkelser i norsk politikk i mellomkrigsårene, var en av Dovrebansens iherdigste forsvarere. Kviknebanen ville bare bli en noe forbedret utgave av den skrøpelige Rørosbanen, sa han.



Det legendariske lokomotivet «Dovregubben» puster og peser opp Drivdalen - 1936.
(NSB's informasjonsavdeling)

Mellom slagene var det livlige diskusjoner i korridorene, men det var ingen tegn til kompromisser. Tilhengerne av Sjursens utsettelsesforslag regnet med 65 stemmer, og dermed var slaget vunnet.

Ordskiftet om utsettelsen ble en lang og trettende oppvisning. Den ene taler etter den andre sto opp og gjentok hva andre hadde sagt før, og til slutt snakket de for tomme benker. Det var merkbart at utsettelsespartiet begynte å tape terreng.

Sjursens utsettelsesforslag kom under votering 8. juli, og ble forkastet med 72 mot 50 stemmer. Et nytt forslag om utsettelse til neste års storting ble også nedvotert, med 62 mot 60 stemmer.

Dagen etter, 9. juli, sto selve hovedslaget. Debatten bød på lite nytt av betydning, for alt som kunne sies var sagt. Tre forslag forelå: John Woldens forslag om Dovrebanen etter alternativet Orkladal—Heimdal, flertallet i jernbanekomiteens forslag om Dovrebanen over Støren, og endelig et forslag av Sjursen om enten å bygge om hele Rørosbanen eller foreløpig bare strekningen mellom Hamar og

Tynset. Kviknelinjen var det ingen som turde ta opp.

Ved sluttvoteringen fikk Woldens forslag bare 13 stemmer. Deretter ble forslaget om anlegg av en jernbane fra Dombås over Dovre til Støren vedtatt med 64 mot 58 stemmer. Så å si automatisk fulgte vedtaket om å bygge om strekningen Støren — Trondheim til bredt spor.

Seieren var vunnet etter en hissig kamp i 8 møter i Stortinget, men det holdt hardt. En så trang og smertefull fødsel har ikke en jernbane hatt i Norge. Meldingen om vedtaket vakte selvsagt stor begeistring i Trondheim. Flagg ble heist på hver eneste stang. Brigademusikken spilte i gatene og på Ilevollen var det friluftskonsert for flere tusen mennesker. En festlig sammenkomst ble arrangert i Oslo for de 64 som hadde stemt for Dovrebanen. Særlig ble Mowinckel og Ihlen hyllet for deres innsats. I Trondheim fikk stortingsmann Johan Magnus Halvorsen mange takkens ord.

Bjørnson hyllet i en begeistret artikkel skipsreder Hans Thiis Møller, Molde, som den som først og mest iherdig hadde arbeidet for Dovrebanen. «Flaggsmykket og bekranset skal et sterkt lokomotiv «Hans Thiis Møller» være som drar festtoget frem åpningsdagen», skrev Bjørnson.

Forutsetningen for jernbaneplanen av 1908 var at det hvert år ikke skulle brukes mere enn 5 mill. kr. året. Men hva rekkefølgen av anleggene angikk, sto man helt fritt og ubundet. Flertallet i stortingets jernbanekomite satte Dovrebanen øverst på listen. Raumabanen og Sunnan — Grong kom først med i annen byggeperiode.

Mot dette hevdet mindretallet i komiteen med Stavangerrepresentanten Oddmund Vik i spissen at Raumabanen og Sørlandsbanen burde komme først. Dovrebanen kunne vente til sist i byggeperioden.

Dermed var kampsignalet gitt på ny, og barometeret steg til storm under stortingsdebatten 20. juli 1910. Trønderen, overingeniør H. J. Darre-Jenssen var da arbeidsminister i Wollert Konows koalisjonsregjering av Høyre og frisinnede Venstre. Dovrebanen var selvskreven til å komme i første rekke, hevdet han under debatten. Hans skildring av den nye stambanen mellom nord og sør var båret av en nesten lyrisk varme da han sa: «Dovrebanen vil bli en løftestang for vårt næringsliv og mer enn noe annet kommunikasjonsmiddel

fremme vår fiskeribedrift og gjøre den til den inntektskilde for det nordlige Norge som den kan og bør bli.» De distriktene banen kom til å gå gjennom hadde 11.500 mennesker og hørte til de mineralrike strøkene i landet. Den kunne være ferdig i 1915 og ville redusere kjøretiden mellom Oslo og Trondheim med to timer.

Da ordskiftet fortsatte om ettermiddagen 20. juli, hadde det meldt seg så mange talere at tiden for hver taler ble begrenset til 5 minutter. Det fortelles at Romsdalsrepresentanten Ole B. Høstmark «var på gråten». Han hadde forberedt et lengre foredrag for sitt distrikt, og så fikk han bare snakke noen minutter.

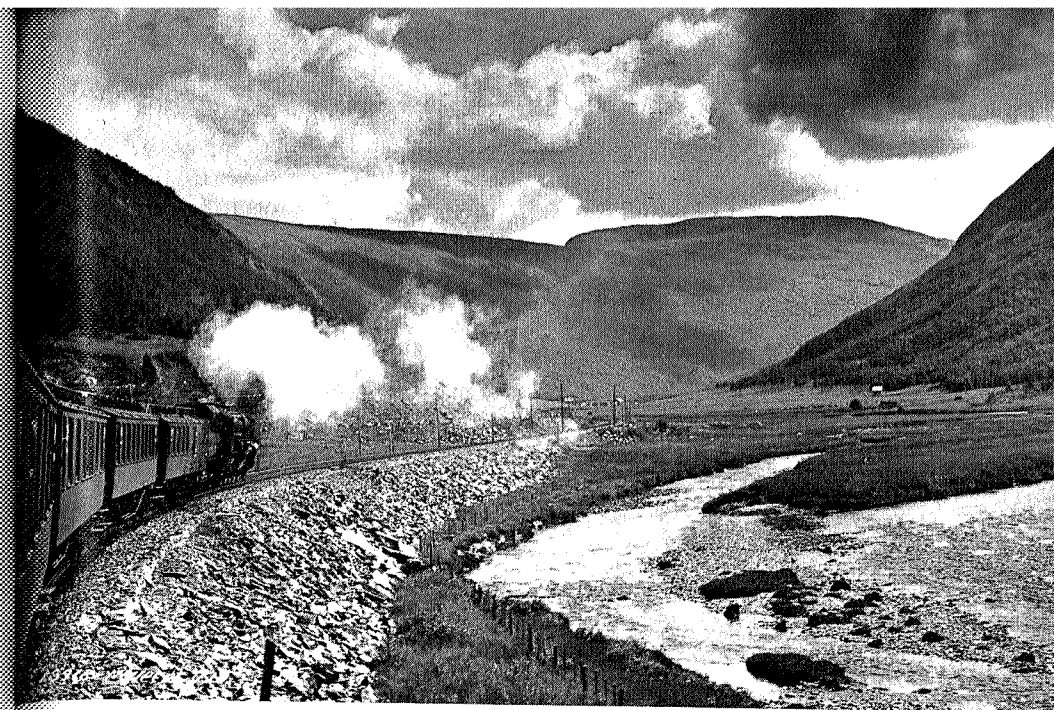
Lasse Tredal fant det urimelig at trønderne atter skulle ha en jernbane, mens andre distrikter «måtte kare seg frem med hest og kjerre».

Alt fra første stund var det klart at motstanderne av Dovrebanen kjempet på vikende front. Debatten endte med at Stortinget med 84 mot 38 stemmer vedtok at Dovrebanen skulle bygges først. Atter en gang var Dovrebanen kommet helskinnet gjennom kryssilden. En landsak hadde seiret, for stor til å skyves til side av lokale allianser, skrev en Osloavis.

Mens forhandlingene om de nye anleggene fant sted, hadde arbeidet på den 46 km lange strekningen Otta — Dombås som var vedtatt i 1907 gått sin gang. Banen ble åpnet 5. desember 1913 på Dombås.

Den neste store etappen det nå gjaldt å fullføre, var den 158 km lange banen videre over høyfjellet til Støren. Jernbanestyret hadde besluttet å bruke nye normalprofiler og la Dovrebanen bygge etter 1. klasse som bl.a. forutsatte bruk av 35 kgs skinner. Merutgiften ville bli omkring en halv million kr., men til gjengjeld kunne kjørehastigheten økes fra 65 til oppimot 90 km i timen. Mange var mot en slik fordyrelse, men kritikken mot jernbanestyret ble bestemt avvist av statsråd Darre-Jenssen som hevdet at hvis våre stambaner skulle bygges etter 2. klasse, ville landet for en lang fremtid ikke få annet enn sekundære kommunikasjonsmidler.

Distriktsbidragene var satt til 15 pst. av hele anleggskostnaden. De største bidragene falt på Trondheim by med 1 mill. kr., og Sør-Trøndelag fylke med 300.000 kr. Da det kom til stykket, nektet storparten av de herredene som banen skulle gå igjennom å være med på å be-



Nordgående hurtigtog ved Vålåsjø - 1936.

(NSB's informasjonsavdeling)

tale anleggsutgiftene. En henstilling til Oslo om å bidra med 150.000 kr. strandet på motstand fra byens handelsstand og førte heller ikke frem i bystyret. Enden ble at Trondheim på ny måtte rykke Dovrebanen til hjelp ved å øke sitt bidrag til 1,8 mill. kr.

Etter den opprinnelige plan skulle Dovrebanen være ferdig i 1915. Departementet og Stortinget var endog så optimistiske at de regnet med åpning allerede i 1915. Men en lang rekke uforutsatte hindringer senket arbeidet. Allerede i 1912 kom den første streiken, og den ble fulgt av nye konflikter i 1916, 1919, 1920 og 1921. Til dette kom at høykonjunkturen under første verdenskrig trakk arbeidere og ingeniører til private bedrifter og at det ble både vanskelig og dyrt å skaffe de nødvendige materialer.

Den gjennomsnittlige arbeidsstyrken pr. år var i 1910—11 på 298 mann, og i 1914—15 nådde den sitt maksimum med 1562 mann for å synke til 550 i 1920—21. Alt arbeid ble utført på akkord. Fra 1910

til 1920 gikk den gjennomsnittlige betalingen pr. time opp fra 40 øre til kr. 2.90. Fra 1918 ble det gitt et forsørgelsestillegg som varierte fra 10 til 23 øre pr. time.

Arbeidet ble fulgt med stor interesse. Selv våre revyteatre hadde stadig med viser og sketsjer om banen. Jeg kan ennå huske visen som våre to store komikere August Schönemann og Olaf Wilhelms sang på Theatre Moderne i Oslo under stor jubel kveld eller kveld. Den begynte slik:

Vi har også jobba kan du tru.
Opp på Dovrebanen på ei bru.
Der vi tjente 70 kroner da'n.
Dom betaler dårlig på den ban'.
Åffer skal vi kjase oss i hjel.
Det blir jo det værste for en sjøl.
Ta det kuli, ta det over lang.
La verden gå sin gang.

I sin bok «Den norske natur» utgitt 1856 har den kjente forstmester Jacob B. Barth en levende skildring av Fokstumyra som er «betrygget ved sin høye beliggenhet for de kommende tider. For den behøver ikke å frykte for at den travle åkerdyrker i tidens løp skal bortlede dens vann og ploegen forandre dens utseende. Heller ikke at noensinne larmen av en hurtigrullende dampvogn skal forstyrre dens vante ro og bortskrekke de levende vesener hvis forsørgelse er 'den anbetrodd».

Dovrebanen ble 3—4 ganger så dyr som opprinnelig beregnet. Det første overslaget som ble lagt til grunn for stortingsvedtaket i 1908 lød på 12,9 mill. kr. I 1911 da byggeplanen ble fastlagt var summen kommet opp i 18,9 mill. kr. Den totale byggesum ble 47,2 mill. kr. Men på toppen kom ytterligere et par større bevilgninger, nemlig ombyggingen av strekningen Trondheim — Støren og til et nytt stasjonsarrangement i Trondheim.

Opprinnelig var det meningen å anlegge en 3-skinnet bane mellom Trondheim og Støren og dette ble også vedtatt av stortinget i 1912. En kunne da kjøre både bred- og smalsporete tog på samme banen. Bruken av et 3-skinnet spor ville imidlertid føre til store tekniske og driftsmessige vansker på Trondheim st., og i 1916 vedtok Stortinget at Størenbanen skulle bygges om til ren bredsporet bane til

en samlet kostnad på vel 7 mill. kr. På strekningen Skansen — Selsbakk og Heimdal — Støren ble den gamle traséen stort sett beholdt. Mellom Selsbakk og Heimdal derimot ble den gamle linjens trasé lagt helt om for å få svakere stigninger og samtidig bli kvitt de tre store trebruene som ikke ville tåle de større og tyngre togene.

Hele ombyggingen kostet nærmere 15 mill. kr. Utbedringen av stasjonsarrangementet i Trondheim kom på 14,5 mill. kr. Den gamle svingbrua over Ravnkløpet ble erstattet med fast bru. I en klasse for seg kom den store Skansen klappebru. De samlede omkostninger for banen Dombås — Støren, ombyggingen av Størenbanen og stasjonen i Trondheim kom på rundt 76,5 mill. kr.

Ombyggingen av Størenbanen var ferdig i 1919 og samtidig var banen på vår side ført frem til Oppdal. Det ble da kjørt et bredsporet tog fra Trondheim til Oppdal hver dag samtidig som trafikken gikk for fullt på smalsporet til Støren for Rørosbanens tog.

NSB hadde invitert journalister fra alle kanter av landet og også fra utlandet til en uoffisiell åpning av Dovrebanen 13. september 1921. Den høytidelige åpningen fant sted 17. september. Kvelden før gikk et ekstratog med 8 sovevogner fra Oslo til Dombås. Mange prominente personer var med: Kongen, Kronprinsen, regjeringens medlemmer, Stortingets presidenter og generaldirektørene for de norske, svenske, danske og finske jernbaner. Etter frokost på Dombås kjørte toget til Hjerkinnder Kongen foretok den offisielle åpningen. Kongen sa: Det tog som i dag har ført oss hertil, betyr at man kan reise på bredt spor fra Kristiania til Trondheim. Jeg ønsker de distriker som berøres av linjen til lykke med den nye banen, og uttaler det håp at den må bidra til å legge nytt land til samfunnets beste. Idet jeg uttaler det sikre håp at de store ofre som er brakt vil forøke landets velstand og nasjonens samfølelse, erklærer jeg herved Dovrebanen åpnet for alminnelig trafikk.

Toget fortsatte til Oppdal der det var samlet et par tusen mennesker på stasjonen. Her ble det servert middag i et par store telt da det ikke var plass nok i spisevognen. I sin korte tale erklærte Kongen at dette var den høytideligste og mest betydningsfulle baneåpning han hadde foretatt siden åpningen av Bergensbanen.

Intet av de mange tekniske arbeidene gjorde et sterkere inntrykk inn den store steinhvelvbrua over Orkla, het det. Toget stanset for at



Den offisielle åpningen av Dovrebane ble foretatt av Kongen på Hjerkin 17. september 1921. (NSB's arkiv i Trondheim)

gjestene kunne ta den dristige konstruksjonen i nærmere øyesyn. «Det var et imponerende stykke ingeniørkunst. I en sum hadde man her anskuelliggjort de store vansker man hadde hatt å kjempe med under byggingen av banen».

Og så var man kommet til reisens ende. Åpningstoget rullet i klart måneskinn inn på Trondheim stasjon om kvelden. Raketter freste til værs fra mange kanter. Kristiansten og NTH var illuminert. Ved stasjonen var reist en æresport og gatene var proppfulle av begeistrede mennesker. Et fakkeltog av studenter fulgte Kongen og Kronprinsen til Stiftsgården.

Dagen etter ble Wilhelm Rasmussens statue av Olav Tryggvason, gitt av grosserer Dyre Halse avduket på Torvet med taler og mye sang og musikk. Trondheim kommune ga om kvelden en storstilt festmiddag i Frimurerlogen. Trondheimspressen var innbudt, men arrangementskomiteen hadde bedt om at avisene sendte velklede journalister! De fikk aller nådigst sitte på galleriet. Det er en annen historie.

Kongen hyllet i sin tale grosserer Baard Iversen — Dovregubben — som døde året før for hans udrepelige energi og hårdnakkede optimisme og mange flere. Men ennå var verket ikke fullendt, fortsatte Kongen. Trondheim ligger omtrent midt i landet. Først når Nordlandsbanen er bygd, vil Trondheim få det fulle utbytte av det verk vi er samlet her for som byens gjester.

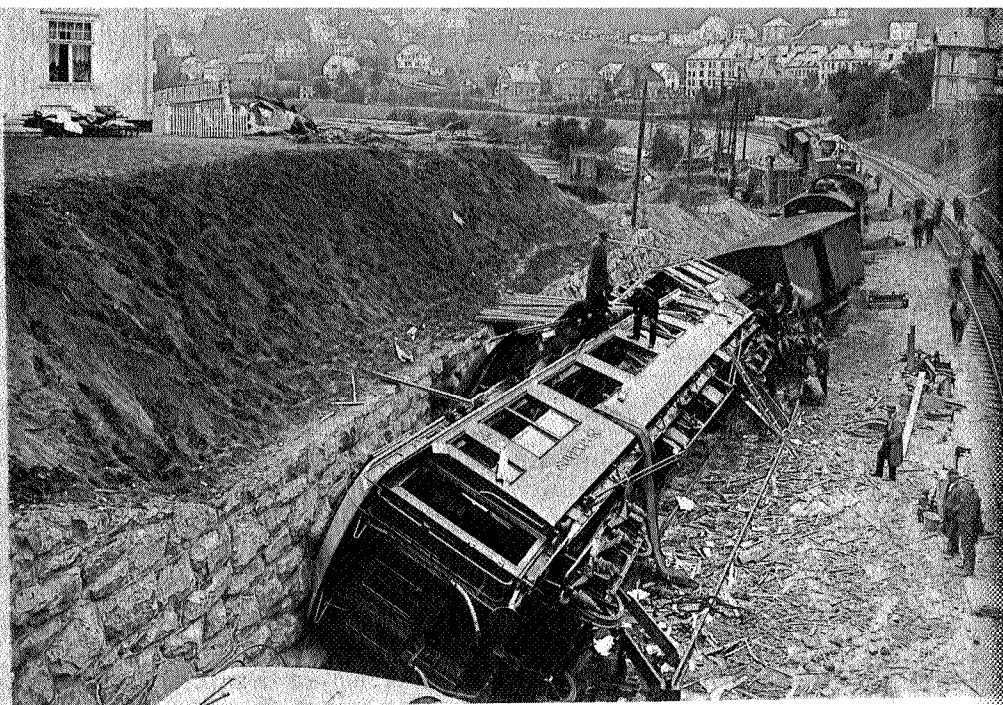
Først når Nordlandsbanen kom, var sluttsteinen satt på plass, sa byens ordfører overrettssakfører Einar Dahl i sin tale. Der middelalderens pilegrimmer møysommelig slet seg fram fra fjellstue til fjellstue på vei til helligdommen i Nidaros skal jernbanen ile frem. Men det er bare så passe med ilingen, tilføyet ordføreren. Reisen fra Trondheim med Dovrebane til landets hovedstad vil ta 14 timer. Det er 2 timer for mye.

Åpningsfestligheten i Trondheim fikk et tragisk etterspill.

Storparten av de utenbys gjestene reiste med ekstratog fra Trondheim kl. 11.54 «natt til mandag» som det het i det famøse sirkulæret. Statsbanenes ur gikk den gang bare til 12. Ekstratog skulle på Marienborg krysse daghurtigtoget fra Oslo som hadde ankomst til Trondheim kl. 11.58. Daghurtigtoget ble kjørt på Rørosbanen til Støren, og her gikk passasjerene over til et tog som var satt opp med bredsporet materiell. Toget vil på grunn av kryssingen på Marienborg bli minst 3 minutter forsinket til Trondheim, sto det. Daghurtigtoget passerte imidlertid Marienborg uten å stoppe og støtte sammen med ekstratog ved det sørlige utløpet av Skansen tunnel. Lokomotivet på daghurtigtoget ble sterkt skadd og den forreste delen av annen vogn revet opp.

Langt værre gikk det med ekstratog. Det ble kjørt av to lokomotiver. Det første lokomotivet og bagasjevognen sporet av. De to følgende boggi-sovevognene var skjøvet nesten helt inn i hverandre og veltet mot muren.

Resultatet av sammenstøtet var uhyggelig. Det ble hogd hull på vognene der levende og døde, forvridde kropp og lemmer lå strødd om hverandre. 6 av passasjerene mistet livet. Det var kaptein Torolf Bjørnstad, arkitekt Erik Glosimodt, telegrafdirektør Thomas Heftye, major N. C. Ræder, overingeniør H. G. Hammer og oberst N. J. Serjersted. 12 personer var mer eller mindre skadd og ble lagt inn på sy-



Nidareidulykken. 18. september 1921. De to togene kolliderte ved det sørlige utløpet av Skansen tunnel. 6 mennesker mistet livet.

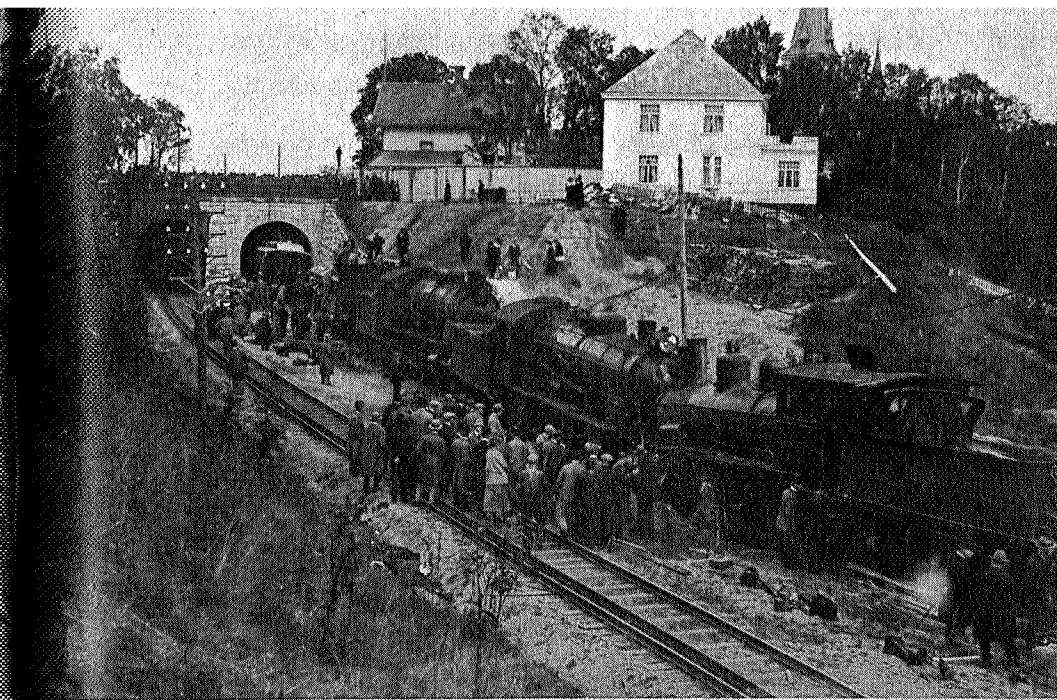
(NSB's arkiv Trondheim)

kehus sammen med lokomotivføreren, to konduktører og en av passasjerene i daghurtigtoget.

Nidareidulykken var den første store jernbaneulykken i Norge og gjorde et rystende inntrykk. Hvordan kunne det skje at daghurtigtoget ikke stoppet på Marienborg? Mange fant det merkelig at daghurtigtoget ikke fikk kjøre frem til Trondheim st. dit det skulle komme kl. 11.58 og utsette avgangen for ekstratoget fra kl. 11.54 til 11.58. De få minuttene ville ekstratoget ha kjørt inn allerede til Heimdal.

Ledelsen fikk høre adskillig kritikk, men det var fire underordnede tjenestemenn som ble satt under tiltale ved Frostating lagmannsrett. Alle ble frikjent i dommen 14. februar 1922.

Åpningen av Dovrebanen medførte store endringer i trafikkforholdene på den gamle og veltjente Rørosbanen. Toggangen ble innskrenket til bortimot intet. Rørosbanen mistet både natt- og daghurtigtogene, de fleste lokaltog og godstog som også tok med passasjerer. Fra Trondheim kom man de første årene ikke lenger enn til



Nidareidulykken var den første store jernbaneulykken i Norge og gjorde et rystende inntrykk.

(NSB's arkiv Trondheim)

Koppang. De som skulle videre måtte enten reise med Dovrebanen om Hamar til Elverum og Rena eller overnatte til neste dag på Koppang. Rørosbanen ble av Johan Falkberget døpt «husmannsbanen i Norge».

Forholdene ble etterhvert litt bedre. I første halvdel av 1930-årene var kjøretiden for daghurtigtogene presis den samme mellom Trondheim og Oslo enten man reiste over Dovre eller byttet til toget over Røros.

Banen var noen år før krigen bygd om til bredt spor mellom Hamar og Koppang. Hele Rørosbanen ble bredsporet i 1942. Det skjedde ganske enkelt ved at man flyttet den ene skinnen lenger ut så man fikk normalspor 1,435 m. Forøvrig ble intet gjort. Johan Falkberget var straks ute og kalte banen «den omspikrede Rørosbanen».

Restauratør Carl Christiansen ante neppe hvilken stor bedrift han grunnla i 1908 da han lanserte de første spisevogner. Det het spisevogn den gang for å understreke at hensikten var at folk skulle spise.

Likevel holdt det hardt å få Stortinget med på planen. Spisevogn lød så uskyldig, men det kunne hende at noen fikk lyst til å drikke til maten, og rullende skjenkesteder ville man ha seg inderlig frabedt. NSB lot en vanlig 3. klasses personvogn bygge om til spisevogn og den ble satt inn på strekningen Bergen — Myrdal i 1908.

Krav om spisevogner på andre strekninger meldte seg snart. Virksomheten vokste Christiansen over hodet, og det var nødvendig å danne Norsk Spisevognselskap for å mestre driften. Selskapet overtok etter hvert kaféene på stasjonene som ofte ble drevet av stasjonsmesteren, opprettet nye spisesteder og ingasjerte seg også i hotell-drift.

Oppdal lå gunstig til. Stasjonen hadde bare et lite rom for kaffeservering. Hele sommeren ble det reist et stort telt der passasjerene kunne spise. Overnattingsmulighetene var høyst beskjedne. Gjennomgangsreisende tok helst inn hos Gullaker som også bød på middagsservering. Vekve ble mest drevet som pensjonat. Andre muligheter var det ikke i Aune-grenna som Oppdal sentrum ble kalt i gamle dager. Noen år etterat Dovrebanen var åpnet, hadde Spisevognselskapet reist det store og flotte Opdal Turisthotell på stasjonssområdet.

Jernbanerestauranten sikret driften. Hurtigtogene hadde ved åpningen av Dovrebanen til et stykke ut i 1930-årene 20 minutters opphold i Oppdal for servering. Natthurtigtoget gikk fra Trondheim kl. 17.25, kom til Oppdal kl. 20.42 og fortsatte sørover kl. 21.02. Restauranten hadde også bra besøk av stedets folk og svarte fullt ut til forventningene.

Hotellet derimot var en kilde til evig bekymring. Det kunne ikke drives som topphotell i konkurranse med våre ledende turisthoteller sørpå uten skjenkerett, og bevilling kunne den gang bare gis av herredstyret. Halvparten av medlemmene var avholdsfolk. Bevillingen kunne den ene perioden bli gitt med 12 mot 12 stemmer i det ordførerens dobbelstemme gjorde utslaget. Neste periode med en annen ordfører ble søknaden avslått med samme stemmetall. Som regel ble det en ordning, men en tid var hotellet og restauranten tørrlagt. Spisevognselskapet fant det ikke økonomisk forsvarlig å holde åpent i den stille årstid og stengte hele huset. NSB var nødt til å sette inn spisevogn i natthurtigtogene mellom Trondheim og Oppdal for at passasjerene kunne få mat før de gikk til køys eller satt oppe en hel natt.



Ca. 2000 mennesker var samlet på Oppdal stasjon da toget med de mange celebriteter stanset der på den offisielle åpningsdagen av Dovrebanen.

(NSB's arkiv Trondheim)

Forholdene var omtrent likedan andre steder. Kommunene i Hallingdal rettet en inntrengende henstilling til departementet om å forby servering av øl og vin mens togene kjørte gjennom deres kommuner. Bare synet av en flaske kunne ha uheldig virkning på folk som oppholdt seg på stasjonene mens toget stoppet. Departementet vendte det døve øret til. En ordning ble det også for Opdal Turisthotell, men servering var ikke tillatt til stedets folk. Bestyrerinnen Ruth Juul passet omhyggelig på at denne bestemmelsen ble holdt.

Damplokomotivet var enerådende som jernbanens «hest» i nær hundre år og gjennomgikk en veldig teknisk utvikling. Toppen ble nådd med «Dovregubben» som var Nord-Europas største og sterkeste lokomotiv. Det fikk satt farten opp på Dovrebanen og brukte to timer mindre Trondheim — Dombås enn ved banens åpning. Kjøretiden Trondheim — Oslo ble redusert til ca. 10 1/2 timer mot 14 timer i 1921. Daghurtigtogene brukte 12 timer, men stanset på hver eneste stasjon mellom Støren og Lillehammer.

Dovregubben slukte som alle damplokomotiv enorme mengder kull. Driften ble uforholdsmessig kostbar, og da NSB feiret sitt 100-årsjubileum i 1954 ble det såkalte «Vekk med dampen» programmet lansert. Målsettingen var at elektrifiseringen skulle fortsette etter den plan som Stortinget hadde vedtatt i 1952 og i det tempo som bevilgningene tillot. Som en midlertidig ordning skulle diesel-elektriske lokomotiver settes inn på baner som skulle elektrifiseres. Deretter skulle de overføres til baner som ikke var med på el-planen.

«Vekk med dampen» programmet er forlengst fullført. Siden 1971 finnes det ikke et eneste damplokomotiv igjen i ordinær drift. I dag er det dieseldrift på Nordlandsbanen, Meråkerbanen, Rørosbanen, Raumabanen og noen sidelinjer. Forøvrig er alle våre jernbaner elektrifisert. Ca. 80 pst. av jernbanens transport av gods og personer skjer nå på baner med elektrisk drift.

Det første forsøk med å kjøre ekspress tog på Dovrebanen ble gjort allerede i 1946. Det er lyntogene som besto av tre lette og komfortable innredede vogner. Lyntogene ble straks meget populære og holdt en imponerende fart, men var ikke helt driftsikre og måtte tas ut.

En virkelig forbedring ble det først da Dovrebanen fikk diesellokomotivene. Banelegemet var imens forbedret og med de nye vognene kunne maksimalfarten økes til 120 km. Så fort gikk det ikke. Kjoretiden Trondheim — Dombås var presis 3 timer. Det gir en gjennomsnittsfart på 70 km. Lyntogsettene var imens satt i bedre stand og nye skaffet. De ble overført til Rørosbanen og kjørt som hurtigtog.

Det drøyet helt til 1970 til det første elektriske lokomotiv kjørte inn på Trondheim st. Vi kom sist, lenge etter både Bergen og Stavanger, skjønt det var Dovrebanen man først tok fatt på å elektrifisere. Allerede i 1927 ble de første togene fra Oslo trukket av elektriske lokomotiver til Lillestrøm. Lenger kom de ikke før banen i 1952 ble elektrifisert til Hamar. Først i 1966 ble det fart i arbeidet. Banen ble åpnet for elektrisk drift det året til Fåvang, i 1967 til Otta og i 1968 til Hjerkin. Den siste biten til Trondheim var ferdig høsten 1970. Dovrebanen i sin helhet ble åpnet for elektrisk drift 1. november. Dermed ble sluttstrekken satt for elektrifiseringen. Trafikken på våre ikke-elektrifiserte baner er ikke større enn at det går bra med dieseldrift.



Dagens «Dovreexpress» nord for Hjerkin stasjon med Snøhetta i bakgrunnen.
(NSB's informasjonsavdeling)

Elektrifiseringen Hamar — Trondheim kostet ca. 140 mill. kr. Til dette kom Oslo — Hamar, fjernstyring og en rekke andre utgifter så de samlede omkostninger kom opp i 200 mill. kr.

Kortere reisetid er et viktig mål for den videre utbygging av persontrafikken og kan bare oppnåes ved tekniske forbedringer av skinnegang og tog, færre og kortere stasjonsopphold og en videre utvikling av automatiserte systemer for styring og sikring av trafikken. De fleste stasjoner ble anlagt i dampdriftens tid. Togene gikk ikke fort, og avstanden mellom stasjonene kunne ikke være stor av hensyn til kryssing.

Den tekniske utvikling har endret dette bildet. Togene har satt farten opp og avstanden mellom betjente stasjoner kan være større. Busser og privatbiler betjener i langt større utstrekning enn før de lokale trafikkområdene. Moderne sikringsystemer har gjort betjeningen overflødig på flere mindre stasjoner på Dovrebanen og andre

