

Rørosbanen – bygd med handmakt og tæl

Frå Christiania til Eidsvoll gjekk den første jernbanestrekningen i Norge, bygd i 1854 og kalt «Hovedbanen». England var først ute med rullende materiell allereide i 1825.

Planene for jernbaneutbygging i Norge var mange, som grunna på krav frå byer og distrikt.

I 1862 vart banestrekningen Hamar - Grundset, som var Norges første statsbane, opna. Denne strekningen vart i 1871 forlenga til Rena, under namnet Aamot-banen. Jernbana frå Trondheim til Støren sto ferdig i 1864. Deretter gjekk utbygginga gjennom Østerdalen etappevis, Rena - Koppang i 1875, Støren - Singsås 1876, Singsås - Røros januar 1877 og tilslutt Koppang - Røros 14. august 1877, og opna 13. oktober s.å. I og med båt/hestskyss på Mjøsa, mellom Eidsvoll og Hamar, hadde landet fått sitt første innalands-samband mellom Oslo og Trondheim.

Jernbanestrekningen Eidsvoll og Hamar vart derimot ferdig i 1880.

Bygging av jernbane gjennom Østerdalen krevde eit visst grunnarbeid både på den juridiske, økonomiske og ingeniørmessige sida. Sjøl om alle planer lå klare på papiret, skulle desse stemme med terrenget og fungere i praksis. I mange tilfeller ville ei kommande jernbane føre til ulemper for folk med liv og virke langs lina, t.d. dele eigedomar i to, og hindre natur-

leg ferdsel. Utbyggaren vart av den grunn erstatningspliktig for påførte ulemper. Eit særtrekk har i alle år vore dei mange planovergangane. Desse er ikkje tilfeldig plassert men spring ut frå gamle eigedomsrettar og driftsformer, og fungerer som lovlege krysningspunkt for gamle vegar og buferdsgjeler. Det høyrast merkeleg ut at garden Paurenget i Alvdal skulle eige planovergang på austsida av Glåma. Men garden hadde skogteig i lia ovafor jernbanelina og måtte av den grunn ha overgang.

Jernbanen førte til vanskar for tømmerdrifta. Ved Øykletten, Bellingmo fekk dei problem med å få tømmeret over jernbanelina da dette skulle utpå isen til fløting. Det var for høgt å bygge overgang, derfor vart løysinga ei smal renne gjennom jernbanefyllinga til å sende tømmeret i. Den 11. juni 1874 var det ekspropiasjonstakst, og i denne taksten står følgande:

«Takst No 22. Eier tilstede. Fra Pæl 7811 til 7836 Taxt pr Maal 4 1/2 Spd. Eier tilstodes følgende Overgange: Omtrent ved Pæl 7827 Tømmerrende og mellem 7835 og 7836 Tømmervei på varsko. I Ulempeserstatning tilstedes eieren 30 Spd. Jernbanen tager de gjenstaaende Trær».

700 mann var med på bygging av banestrekningen Koppang - Røros i åra 1875 - 1877. Arbeidsstokken var delt i to arbeidslag, det eine la skinne-

gang frå sør, og det andre frå nord. Dei to arbeidslaga møttes og kunne skjøyte ihop skinnegangen ved småbruket Myrtrøa på Brandvålen i Alvdal. Det blir fortalt at kona her, Maren (f. Grøttingplass, 1834) serverte smørbrød og øl til arbeidarar og funksjonærar. Etter denne historiske hendinga fekk bruket namnet Skjøten.



Bygging av Rørosbanen, mye arbeid foregikk for hand. Arbeidsstokken ved Drøiliene i Haltdalen, 1876. (8696, Norsk jernbanemuseums samling).

Jernbanestrekningen sto ferdig 14. august 1877. Den offisielle opninga av Rørosbanen skjedde på Røros 13. oktober s.å. der den svenske/norske Kong Oscar 2. held opningstala. Ein festpynta vognhall på Røros jernbanestasjon



Kong Oscar 2. si reise ved opninga av Rørosbanen. Teikning av von Hanno med følgjande tekst: «Afreise fra Tønset station 13de oktober 1877. Tidlig om Morgen. Rørosbanens Aabning».

Oktober 16. 1877. Tønset Station Kongevognen



Kongevogna på Tynset Station, den 16. oktober 1877. Teikning av jernbanedirektør von Hanno.

var arena for arrangementet. Med på opningsferda var jernbanedirektør von Hanno. Han dokumenterte begivenheitene på Rørosbanen ved å lage teikningar av ulike episodar. I samlinga hans kan ein sjå og fornemme all den festivitas denne opninga representerte.

Stasjoner og stoppestader

I utbyggingsperioden vart det og gjort eit nøyte planleggingsarbeid når det gjalt bygging av den store husmassen. Gjennom Østerdalen vart det anlagt stasjoner og stoppestader som var utforma av arkitektene Henrik Bull og Peder A. Blix, begge utdanna i Tyskland, og inspirert av sveitsiske høglandshus.

I skriv frå « Støren - Aamot Jernbaneanlæg, Distrikschæfen Søndenfjelds», i 1876 kan ein lese om dei planlagte stasjoner og stoppestader frå dette distriktet.

«Stoppsted ved Atneosen Pæl 5166 foreslaaer efter den ovenfor udrenende Elv Atna benevnt «Atna». Hoved-bygning Tegning «Ophus» (liden Pakkbod)

Udhusbygning	do	No	71
Godshus	do	No	38
Vandstation	do	No	51

med Teg. efter Blix.

Station «Hanestad» Pæl No 6006
Hovedbygning med Vedbod og Privet
Hvalstad Type
Pakkbod som «Stai»

	Tegning	No	35
Vandstation	«	«	51
Udhus	«	«	71

Stoppstedet ved Urdstrømmen Gaard Pæl 7246 foreslaaes kalt «Bar-kalden» efter den nærliggende Gaard og Foss af dette Navn, da Urdstrøm-men er et saa langt Navn.

Hovedbygning
Udhusbygning som «Ophus»
Vandstation

Stationen i Lilleelvdalen Pæl 8501 kalles nu «Steien» efter gaarden af samme

Navn og foreslaaer Benævnel-sen likeholdt.

Bebyggelse:
Hovedbygning efter Tegning No 69
Godshus som Tønset, litt mindre.
Vandstation Tegning No 51
Privet do « 64
Bryggerhus, Vedbod, Fjøs efter ..t af Blix.

Stoppsted ved Strømshoved Pæl No 3937 kaldes nu «Strømshoved» men da dette er et langt Navn foreslaaes «Auma» efter den strax nedenfor sidemundende Auma Elv. Bebyggelse som Ophus kun et Udhusbygg, ... bliver efter Blix's nevnte, meget simple. Tegning.

Station «Tønset» Pæl No 9966.
Stationbygning som Steien
Tegning No 69
Godshus efter egen Tegning for Tønset.
Locomotivheis efter Modificotion Koppangs do
Vandstation efter No 51
Privet « « 64

Stoppsted Telnæsset Pæl No 10589
Bebyggelse aldeles som «Strømshoved» Pæl 9397.

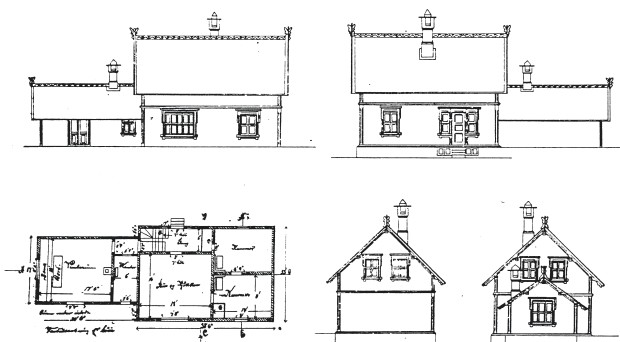
Station «Tolgen» Pæl No 11297
Stationbygningen efter No 70
Godshus Modificotion af Tegning for Tønset do
Vandstation Tegning No 51
Privet do « 64
Udhusbygning do « 71.

Station i Ous bliver lagt paa «Sundmoen» Pæl No 12343 og strax i Nord for «Vangaaen», en liden Elv der kommer fra Hummelfjeld og falder i Glommen. Stationen foreslaaes benevnt «Os» eller «Vangen». den er Station for Os eller Ous

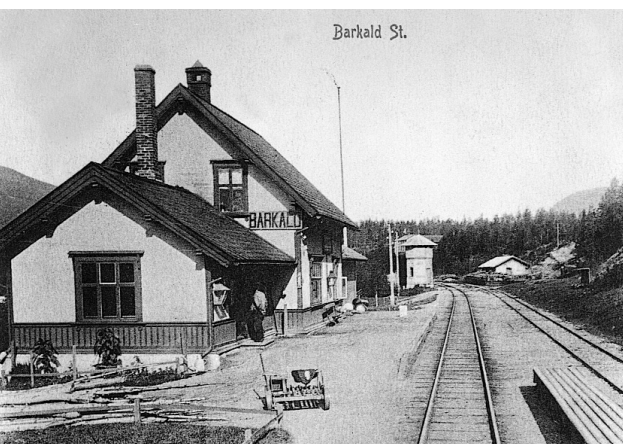
Annex og agtes bebygget med Stationhus og tette.. Pakkbod som ved Ophus, Vandstation og Privet efter Tegning No 137 hvorom nærmere Forslag inkommer med Næste Post.

Seljordet 4de November 1876 Ærbødigst Myseng «

Vokterboliger og banemannskap



Typeteikning, mindre stasjonsbygninger av Peder A. Blix.



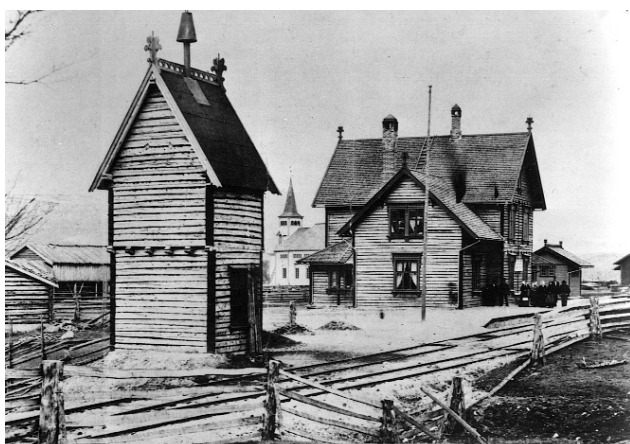
*Barkald stasjon 1908.
Teikna av P.A. Blix. (37232).*



*Auma stasjon, av P.A. Blix.
Foto 1943. (37267).*



*Telneset stasjon, av P.A. Blix.
Banearbeid ca 1900. (22731).*



«Lilleelvdalen Station» (Alvdal) i året 1882. Ein ser her f.v. vassstårnet, stasjonsbygninga, priveten og godshuset, alle bygd i 1875/76, teikna av arkitekt Peder A. Blix. (24981)



«Tønset stasjon» omkring 1900. (41465)



Os stasjon. Personane er f.v. stasjonsmester Olsen, Torger Lund, Esten Nørnes og Halsten I. Sundmoen? (24119).



Hanestad stasjon, fjøs 1877.
Frå opningsferda av Rørosbanen festa jernbanedirektør von Hanno mange av sine inntrykk på papiret. Eit av desse var fjøset ved Hanestad stasjon.

For å halde oppsyn med den lange banestrekningen vart det bygd boliger for mannskapet som skulle utføre banevokterjobben. Gjennom Østerdalen med dei lange skogene vart det nødvendig å etablere mange slike. I utdrag av skriv frå «Støren-Aamot Jernbane-anlæg Distriktsschæfen Søndenfjelds», i 1876, blir vokterboligene på strekningen «Rena – Nøren» planlagt slik:

Pæl

429 «**Sorknæs**» Vogterbolig. Opført efter Arkitekt Bulls Tegning for dobbelte «Vokterboliger No 48 med Udhusbygning efter Blix's tegning No 71 til saadanne for dobbelte Vokterboliger.

Pæl 864 «**Steenviken**» Vogterbolig, opført efter Bulls Tegning enkelt Vokterbolig (No. 6?) med Udhusbygning efter Blix No 71.

Pæl 1254 «**Strand**» Vogterbolig, opført efter Blix's Tegning for dobbelt Vogterboliger No 96 med tilsvarende Udhus.

Pæl 2110 «**Skjæret**» Vogterbolig, Bebyggelse som «Sorknæs».

Pæl 2557 «**Lorentstuen**» Vogterbolig, Bebyggelse som «Steenviken».

Pæl 2866 «**Gammelgaardsjordet**» Vogterbolig, do do do

Pæl 3300 «**Gustu**» Vogterbolig, Bebyggelse som «Sorknæs».

Pæl 3539 «**Koppang**» Vogterbolig, Bebyggelse som «Steenviken»

Pæl 4113 «**Frøsa**» Vogterbolig, Bebyggelse som «Sorknæs».

Pæl 4510 «**Bjøraanæisset**» Vogterbolig, Bebyggelse efter Blix's Tegning til enkelte Vokterboliger No 96 og med Fjøs og Udhus som «Steenviken».

Pæl 4824 **Vogterbolig** som «Bjøraanæ-set» hvad Bebyggelse ... Har intet navn foreslaar «**Furuholm**» da Skovstykket hvor den

ligger heder Furu-holmen.

Pæl 5689 «**Sagbækken**» Vogterbolig, Bebyggelse som «Strand».

Pæl 6757 **Vogterbolig** aldeles som «Strand», intet Navn.

(Kommentar: Granviken?)

Pæl 7112 **Vogterbolig**, Bebyggelse som «Bjøraanæsset», intet Navn.

(Kommentar: Barkald?)

Pæl 7502 **Vogterbolig**, do do do

(Kommentar: Høiegga).

Pæl 7733 «**Bellingmoen**» Vogterbolig, Bebyggelse som «Bjøraanæsset».

Pæl 8207 «**Nyeggen**» Vogterbolig, Bebyggelse som do

Pæl 8401 Vogterbolig, Hovedbygning som «Bjøraanæsset» men der er kun Vedskur og Privet. Navn «**Næsteby**».

Pæl 8814 **Vogterbolig**. Hovedbygning som «Bjøraanæsset», Fjøs og Vedskur efter nevnte Tegning. (intet Nv).

(Kommentar: Brandvold).

Pæl 9538 **Vogterbolig**, Bebyggelse som foregaaende.

(Kommentar: Måna).

Pæl 9758 «**Kjæreng**» Vogterbolig, Hovedbygning som «Bjøraanæsset», tenker her at opføre Vedskur og Privet.

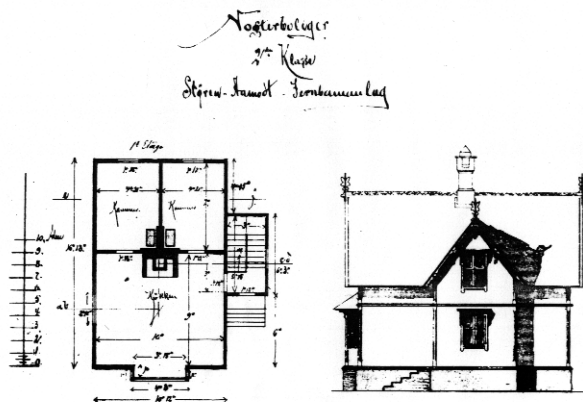
Pæl 10952 «**Eidet**» Vogterbolig. Hovedbygning som «Bjøraanæsset», blot Vedskur og Privet.

Pæl 11380 «**Tolgen Bro**» Vogterbolig, Bebyggelse som «Bjøraanæsset».

Pæl 11792 «**Hummelaen**» Vogterbolig, Bebyggelse som «Eidet».

For Vogterbolig Pæl 6757, ved jeg intet Navn at foreslaa, heller ikke ved 8814 og 9538. - Vogterboligen Pæl 7112 kaldes ved Stationen «**Barkalden**» og den ved 7502 «**Høieggen**», men «Barkald» er ei noget hensigtsmessigt Navn dersom Stoppstedet skal faa denne Benevnelse.»

Nokre år seinare, i 1906, finn ein ei liste på Statsarkivet, Hamar, skreve med sirleg handskrift, over vokterboliger på strekningen Hamar - Tynset, sjå illustrasjon 14.



Planteikning av «Vogterboliger 2den klasse Støren - Aamot Jernbaneanlæg», teikna av Peder A. Blix.

fra Statsarkivet, Hamar

NORGES STATSBANER.
3de TRAFIKDISTRIKT.
BANEFELINGSK.

333

Fotoplane om Vegtblotig og des Km afstand
2^{de} Districts 2^{de} Sektion

Aasen V. B.	Km. 129.3	Prisa V. B.	Km. 260.7
Middelkjem.	152.1	Prisa	256.2
Opusdætt.	164.1	Bjorneset	261.5
Gjerna	171.9	Tursholmen	266.4 b
Braatt	179.0	Ithra	270.4
Kjema	190.3	Sagbakken	280.1
Sorkens	197.3	Kanndaa	286.3
Sagbakken	202.6	Baraseta S	289.0
Strom	210.5	Granvik	293.7
Storken	217.2	Baraseta	302.4
Stamma	222.6	Kieggan	308.5
Kanten	222.9	Bellingrud	312.1
Nabben	224.7	Kieggan	319.6
Somsgaard	230.9	Nackby	322.7
Omna	232.5	Branndal	329.2
Linn	234.6	Manna	340.5
Skai	235.5	Gjering	343.9
Quarta	242.5		
Ygsta	246.3		

Anton M. Foldvik

Plan. No. 81.

Dei etablerte vokterboligene på strekningen Hamar - Tynset i 1906, kopi av dokument fra Statsarkivet Hamar.

Parti fra Lilleelvedalen.



Nyeggen vokterbolig i Alvdal, 1907. Denne er nemnd i skrevet frå 1876, og er sett saman av hovudbygning teikna av Peder A. Blix, fjøs og uthus etter teikning nr. 71 av same arkitekt. (37108).



Kjæring vokterbolig, Tynset år 2000. Hovedbygningen er oppført 1875/76 og i dag restaurert og nytast som privatbolig. I rapporten frå 1876 var det planlagt å bygge vedskåle og utedo. Foto: Musea i N-Ø.

Banearbeidet

Arbeidet på banestrekningen hadde nøyte utarbeidde instruksjer.

For at trafikken på jernbanen skulle gå utan problem måtte desse følgast til punkt og prikke.

Ei «Håndbok for jernbanetjenestemenn», utgjeidd i 1926 fortel i stikkordsform det meste om kvar banestrekning, frå topografiske fakta til sosiale forhold.

Sitat frå «Håndboka»:

Banevokteren ved Granviken
136. avd. Barkald.

Personale: bfm. og 1 bv. Avd. fra km. 293,1 - 299,2 = 6,1 km. med 5 planoverganger og 38 stikkrenner. Grusballast. Nokså mange kurver. Stigning 10 o/oo. Gjerde av tre. Lite ugress. Bra sneforhold. Meget teleheving -

2500 m. Lite ugress. bra sneforhold. Vb. med 3 leiligheter i 1. etasje på 1 v. og kj. samt 2 leiligheter i 2. etasje 2 v. og kj. Alle v. små, men store kj. Varme og til dels penerum. Ikke lys. Vann innlagt. Dårlig bryggerhus og neppe brukbare fjøs. Ingen jord eller linjeslått. Skole ved Hanestad - 8 km.

Banevokteren ved Brandvoll:

142. avd. Auma

Personale: bfm. og bv. Avd fra km. 328,8 - 335,4 = 6,6 km med 28 planoverganger og 35 stikkrenner. Grusballast. bra kurve og stigningsforhold. Gjerde av tre. Meget ugress. Meget snedrev. Adskillig teleheving. En del ishugging. Vb. med 2 leiligheter på 2 v. og kj. (små og ikke varme). Elektrisk lys. Ikke vann. Bryggerhus. Fjøs. Ingen jord. Bra linjeslått til minst 2 kuer. Til 2-delt skole ca 1 km.

Banevokteren ved Måna, sør for Tyn-set:

143. avd. Auma

Personale: bfm. og bv. Avd fra km 328,8 - 335,4 = 6,6 km. med 16 planoverganger og 14 stikkrenner. Grusballast. Bra kurve og stigningsforhold. Gjerde av tre. Avd. innbefatter Auma st. På enkelte strekninger forekommer noen synking av linjen. Auma elv og «Skrebekken» kan volde ulemper under flom. Ugress over den meste del av avd. Gode sne og ishuggingsforhold. Rimelige teleforhold. En del arbeide ved Auma st.s vannledning. Vb. med 2 leiligheter på 2 v. og kj., store kj., værelsene små, især i 2. etasje. Kolde rum. Ikke lys og vann. Bryggerhus. Fjøs for 3 à 4 dyr. Lite linjeslått. Ca 3 km. til skolen på den annen side av Glommen - ingen bro.»

Rørosbanen dei siste 50 åra

Eit framskritt på Rørosbanen var da heile strekningen vart ferdig utbygd til breispora bane. Dette skjedde i 1941. Det var strekningen Koppang - Røros som sto att til slutt.



Breidspore jernbane i 1941. To lokmotiv på Os stasjon, det t.h for breispora og det t.v. for smalspora skinnegang. (29248)



Motorvogna på Tolga i 1950-åra. (9858)



Håmåvoll stoppested, oppretta 15.01. 1916, nedlagt 31.05.1987. Os kommune har i dag sett huset i stand som eit verneobjekt. (40605)



Måna holdeplass, oppretta 02.01. 1962, nedlagt 02.06. 1985. (Norsk jernbane-museums samling)

Dampdrevne tog gjekk gjennom Østerdalen frå 1877 til midten av 1960-åra. Diesellokomotiva vart først teke i bruk til persontoga og seinare til godstoga. Omkring 1970 hadde dieseldrifta tek over all trafikken på Rørosbanen.

Etter krigen kom «den gode gamle»

motorvogna. Dette dieseldrevne transportmiddelet vart betrakta som lokalt fremkomstmiddel frå smågrendene til dei større bygdesentra. Det vart bygd holdeplasser slik at folk kunne stå av og på mellom stasjonane. Ved å rekke ut handa fekk ein motorvogna til å stoppe for å bli med.

Holdeplassene oppover Østerdalen var mange, gjerne anlagt med 4 til 6 kilometers mellomrom. Dei vart alle nedlagt i løpet av 1980-åra.



100-års jubileet av Rørosbanen. Alvdals ordfører Kåre Blystad ved Skjøten på Brandvålen, 14. august 1977.

I 1977 kunne Rørosbanen feire sitt 100-års jubileum. Kvar kommune markerte dette på sin måte.

Tross nedleggings-trusler på 70-talet, har ein kunne køyrt vidare med Rørosbanen, framleis med diesel, og den «gamle» NOHAB'en som trekkraft.

Kjelder

Kontaktpersonar:

Thor Bjerke ved Norsk Jernbanemuseum.

Grete Langodden, Alvdal.

Litteratur

Tynset bygdebok, band 3.

Alvdal bygdebok, bind 1.

Håndbok for jernbanetjenestemenn. 1926.

Thor Bjerke: Banedata 94.

E. Hartmann, Ø. Mangset, Ø. Reiseegg:

Neste stasjon.

E. Pettersen, Hjalmar Larsen, A. Alberti:

Perler på et spor.

Jeg fant, jeg fant. P.J. Krogsti: Lokomotivet Alf.

Fjellfolk 1996. A. Nyhus: Da Rørosbanen var Norges mest betydningsfulle jernbane.

Bygningsregistrering, NSB

Arkitektkontoret. Hamar distrikt.

Rørosbanen.

Bygningsregistrering, NSB

Arkitektkontoret. Trondheim distrikt.

Rørosbanen.

Adresse:

*Helga Reidun Bergebakken Nettet,
2560 Alvdal*



År 2000: Togkryssing på Tynset stasjon, 15. februar, kl 10.57.

Foto: Musea i Nord-Østerdalen.