

(Dovrebanen)

Harald Groggen

DOVREBANENS HISTORIE.

1870 - 1921



4-0

EKS. 1

Stattrykke 44 NSB

9656.2/481) (09)

NSB Egg

Forord.

Mestparten av stoffet er hentet fra Adresseavisen, „De norske jernbaners historie" av Einar Østvedt og fra den Norske Turistforenings årbok fra 1952. Det er også en del sitater fra Adresseavisen og „De norske jernbaners historie".

Harald Eggen.



D O V R E B A N E N S H I S T O R I E .

Da Dovrebanen ble høytidelig åpnet for alminnelig ferdsel den 17. september 1921, var det gått omkring 50 år siden forslaget om en jernbane mellom Kristiania og Trondheim ble lagt fram i Stortinget. Men det stilte seg to alternativer den gang. Det ene gjennom Gudbrandsdalen over Dovre, og det andre gjennom Østerdalen over Røros. Men i 1872 ble jernbanelinjen over Røros vedtatt fordi Stortinget mente at banen ville få en stor fordel fordi banens høyeste punkt ville bli bare 670 m.o.h., mens banen over Dovre ville nå en høyde av 1025 m.o.h. Og dessuten mente de at snøforholdet ville bli mye verre på Dovre. Rørosbanen hadde også en stor fordel fordi den ville bli noen få mil kortere enn Dovrebanen, og ville da bli noen få kroner billigere. Dermed ble tanken om å få en jernbanelinje over Dovrefjell slått ut for lange tider framover.

Men omkring fjorten år etter Rørosbanens åpning den 13. oktober 1877 eller nærmere bestemt i 1891, stod det ikke så bra til med banen lenger og banens mangler ble offentlig diskutert. Den største svakheten var de to sporviddene. Banen mellom Trondheim og Hamar var smalsporet mens strekningen Hamar-Kristiania var normalsporet. Utgiftene til ombyggingen av banen mellom Trondheim og Hamar ble beregnet til rundt 10 mill. og derfor kom andre muligheter inn i bildet.

Ideen om en Dovrebane dukket nå opp igjen og det var særlig den gamle, kjente jernbanebyggeren Lars Lysgaard som ivret for den. Han var også sjef for jernbaneundersøkelsene og det var han som i 1891 la fram den storslåtte plan om en stambane fra Kristiansand til Røsvik i Nordland. Men regjeringen som holdt på Raumabanen fra Hamar til Romsdal over Otta, hadde ingen interesse for denne storbanen eller banen over Dovre. Men fra en del andre fikk Lysgaard medhold. I mars 1893 ble det holdt et stort jernbanemøte på Eidsvoll med representanter fra flere amter, og der ble det vedtatt å sende en oppfordring til regjeringen om å sette i gang nybygging av baner med tilslutning til den store stambanen som Lysgaard hadde lagt fram. To år etter ble overingeniør Endre O. Svanøes plan om en riksbane over Dovre lagt fram i Stortinget. Planen var

å få bygd en sammenhengende stambane Kristiansand - Kongsberg - Gjøvik - Otta - Støren - Trondheim, med bl. a. sidelinjer til Romsdal og Bergensbanen. Endelig tok daverende sjef for Arbeidsdepartementet, Jørgen Løvland saken opp i Stortinget i 1899. Løvlands plan og framlegg førte ikke til noen uttalelse eller avgjørelse fra Stortingets side, men den gav retningslinjen for den følgende tids jernbanebygging.

Etter 1900 brøt det ut langvarige stridigheter om de forskjellige alternativene for en ny bane nordover. Jernbanen var kommet til Otta allerede i 1896, og det var nå en videreføring av denne banen som ble aktuell. Den 5. august 1864 ble Trondheim - Størenbanen åpnet for offentlig trafikk, og under diskusjonene nå var det noen som mente at Gudbrandsdalsbanen og Trondheim - Størenbanen skulle kombineres ved å bygge en bane over Dovrefjell. De mente også at banen skulle ha sidelinjer til Sunndalsøra eller Surnadalen. Andre holdt på en bane fra Otta til Åndalsnes, og andre igjen på en ombygging av Rørosbanen. Som et distriktsbidrag til en Raumbane hadde Romsdals amtsting samlet inn 400 000 kroner den 23. april 1903. I Polyteknisk Forening ble forslagene om de forskjellige alternativene diskutert. Foreningen ville prøve å utjevne motsetningsforholdet mellom Raumbanens og Dovrebanens menn ved å legge fram forslaget om en linje Otta - Orkladal - Trondheim, med sidelinjer til Åndalsnes og Sunndalsøra. Men banen, som ville koste 36 millioner, hadde ingen interesse fra noen side. I et skriv av 10. mai 1905 hadde jernbanestyret sagt til Arbeidsdepartementet at de måtte få beskjed om hvilke nyanlegg som skulle settes i gang når de anleggene som var under bygging var ferdige. Og den 25. august samme år, sa jernbaneledelsen at en vesentlig innskrenkning av arbeidsstyrken ikke kunne unngås dersom det ikke snart forelå en plan, og på grunn av den jernbanekrigen som raste, anbefalte ledelsen å bare ta stykket Otta - Dombås, som var felles for Dovre- og Raumbanen. Det gikk to år før Arbeidsministeren, statsråd Lehmkuhl, lot høre fra seg. „Dagbladet" skrev nå i en artikkel at folket krevde en avgjørelse.

På en stor jernbaneaften i Polyteknisk Forening 22. januar ble Dovrebanen og Raumbanen livlig diskutert. Trafikkinspektøren innledet og han holdt på Lysgaards sentralbane med sidelinje til

Sunndal, men noen Raumabane ville han ikke vite noe av. Det ble reist kritikk mot Arbeidsdepartementet for at de svarte så sent på jernbaneledelsens skriv. Det var nå gått 10 år siden jernbanen opp gjennom Gudbrandsdalen ble åpnet til Otta, og alle var klar over at banen måtte fortsette videre.

Omkring en måned etter diskusjonen i Polyteknisk Forening, nemlig den 25. februar 1907 gjorde jernbaneledelsen en ny henvendelse til departementet. Denne gang hadde ledelsen også utarbeidet en plan for jernbanebyggingen for de første 10 år. Som svar på henvendelsen sa Lehmluhl at etter budsjettplanen for de anleggene som var vedtatt, var det vanskelig å ta opp nye anlegg med detfførste. Det var nå strekningen Otta - Dombås som stod i første rekke. Undersøkelsene av strekningen var i full gang. Opprinnelig var det meningen at delingspunktet for Dovre- og Raumabanen skulle skje ved Tallerås bru mellom Brennhaug og Dovre. Nå ble det flyttet nord til Dombås. Banen over Dovre ville nå bli 8.5 km lengre enn før planlagt, men stigningsforholdene ville nå bli betydelig gunstigere. Omkostningene til denne 46 km lange banen mellom Otta og Dombås ble satt til 3 665 000 Kroner og distriktsbidraget til 15 pst.

Etter Stortingsvedtaket av banen fra Otta til Dombås i 1907, Ble diskusjonene om Dovrebanen ennå heftigere. Raumabanen ble mer og mer glemt, for nå trodde trønderne at den ikke hadde en skjanset sjanse mot Dovrebanen. Trønderne jublet, for de trodde at nå ville det ikke bli noe av denne „lokalbanen" til Åndalsnes. Fra Rømsdølingenes side ble det brukt harde ord mot trønderne. En mann som holdt med trønderne var Bjørnstjerne Bjørnson. Han fylte avisene med artikler om Dovrebanen, og på et møte i Oppdal la han ut om den. I et foredrag han holdt i Handelstandsforeningen i Kristiania den 24. oktober 1907, fortalte han også om Dovrebanen. Bjørnson mente at Norge hadde kommet mye lengre i utviklingen dersom statens styre ikke bare hadde ligget i hendene på prester, jurister og departementsfolk. Han mente at også handelsmenn og bønder skulle få slippe til.

I 1908 var man nesten ved avslutningen av de anleggene som var vedtatt i 1890-årene. Av de anlegg som snart var ferdige, kan nevnes Bergensbanen, Grimstadbanen (nedlagt 1/9 1961), Thams-

havnbanen (Privat) og Rjukanbanen. I 1908 var Bergensbanens høyfjellsovergang mellom Voss og Ål ferdig. Daaman skulle prøvekjøre strekningen for første gang, falt ikke prøven heldig ut. Dette gjorde sitt til at Dovrebanen ikke ble så populær som før. Men da prøver på Bergensbanen senere ble foretatt og man var tilfredse med dem øket interessen igjen. Det viste seg at man hadde brukt for svake lokomotiver på banen.

Straks etter at Brunchorst hadde overtatt Arbeidsdepartementet, la han fram forslaget til den store jernbaneplanen. Den var datert 12. november 1907, og var et verk på 550 sider, foruten kart og lignende. Først på lista stod det gamle banestykket fra Støren til Trondheim som skulle ombygges til normalspor, og Dovrebanen. Grunnen til at disse to stod øverst på lista var at det var sporbrudd på hovedlinjen mellom Kristiania og Trondheim. Dette medførte en omlasting fra vogn til vogn som i særlig grad gikk ut over transporten av fersk fisk. I planen stod det også at det ikke kunne bli tale om både å bygge Dovrebanen og å ombygge Rørosbanen. Det måtte bli et valg. To berkyndige professorer, W. C. Brøgger og Johan H. L. Vogt, mente at Dovrebanen hadde en stor fordel fordi man kunne regne med en kistransport på over 100 000 tonn årlig, fra de kjente kislefeltene i Kvikne, Unndal og Vårstigen. Begge banene ble nå beregnet. Dovrebanen ville koste rundt 17 mill. kroner, mens en ombygging av Rørosbanen ville koste 12.6 mill. kroner. Ved beregningene nå oppdaget man at Dovrebanen ville bli kortere enn Rørosbanen. Da striden mellom disse to banene pågikk i 1870-årene, ble det ved beregningene da funnet ut at Rørosbanen ville bli kortere.

Regjeringen begynte også å interessere seg i Dovrebanen. Nesten samtidig med at Arbeidsdepartementet ga ut sin plan, kom regjeringen også med sin jernbaneplan. Foruten Dovrebanen, omfattet den også Raumabanen fra Dombås til Åndalsnes, og videre utbygginger på bl. a. Sørlandsbanen og Nordlandsbanen. En mann som mente at Dovrebanen ikke var noen heldig bane, var ordføreren i Åmot, Tollef Kilde. Han sa at Dovrebanen ville bli meget kostbar å drive fordi banen fikk for mange tunge og lange stigninger. Dessuten mente han at den store høyden og snøforholdet på banen, ville gjøre den usikker når det gjaldt driften, og skulle man være fornuftig så skulle man bygge Kviknebanen fra Tynset over Kvikne til Ulsberg eller Berkåk.

Den 16. mars 1908 ble jernbanekomiteéns innstilling kjent. I komitéen, som var utnevnt av Stortinget, manglet det atskillig på at man der var kommet til enighet, om å bygge Dovrebanen. Av komitéens 11 medlemmer, hadde bare 5 stemt for Dovrebanen. Det var Zacharias Backer, Anton M. J. Bjørnaali, Nils Claus Ihlen, Johan Ludwig Mowinchel og B. M. Øverland, som stemte for den. To andre av komitéens medlemmer, Ole Langeland og John I. Wolden, sa at de stemte for Dovrebanen dersom den kunne gå gjennom Orkladalen. Senere stemte Wolden for Dovrebanen over Støren, og da ble det et knepent flertall for Dovrebanen. Gunnar Knutsen og dr. Sjursen, som også var i jernbanekomiteén stemte for Kviknebanen eller en ombygging av Rørosbanen, mens Magnus Nilssen sa at han i ikke ville stemme i det hele tatt. Den siste i komitéen, Sigvald Bergesen stemte i mot alle forslagene.

Bare få dager etter at jernbanekomiteéns innstilling forelå, ble det holdt et stort jernbanemøte i Kristiania Handelsstandsforenings lokaler. Skiftamtmann G. Gram, og statsminister Gunnar Knutsen som nettopp hadde avløst Jørgen Løvland fra sin statsministerstilling, var også tilstede sammen med arbeidsminister Ihlen, stortingspresident Berner og andre stortingsmenn. I sitt foredrag sa Gram at Kviknebanen ville få en stor fordel, fordi den ville få mye malmtransport fra gruvene i Folldal og Røstvangen. Videre sa Gram at ettersom jernbanestyret ønsket en ombygging av Rørosbanen, og departementet og flertallet i jernbanekomiteén krevde en Dovrebane, var det mest riktig at saken ble grundigere undersøkt før den ble lagt fram til en avgjørelse.

Striden mellom Dovrebanen, Kviknebanen og Rørosbanen fortsatte nå for fullt. Det så ut som om man aldri skulle komme til enighet. Den 17. mars 1908 holdt professor Yngvar Nielsen et foredrag i Polyteknisk Forening om de historiske veiene mellom Trøndelag og Østlandet. I foredraget sa han: „Der hvor historien har trukket ferdselen gjennom århundreder, bør de moderne kommunikasjonsmidlene søke hen.“ Han mente at veien over Dovre var den mest kjente ferdselsvei mellom det sønnafjellske og nordafjellske fra historien, og derfor burde man bygge Dovrebanen. Han fikk sterk støtte fra kapteinen i generalstaben, C. T. Hodtfoedt, som understreket at man av militærpolitiske grunner burde bygge både Dovre- og Raumbanen. En annen mann som mente at man burde bygge Dovrebanen var forhenværende statsminister, Jørgen Løvland. Han sa at det ~~var~~ var bedre økonomi for staten å bygge denne banen med en gang, og heller utsette ombyggingen av Rørosbanen og an-

legget av Kviknebanen, en menneskealder. Valgte man å ta Kviknebanen først, ville Dovrebanen komme like etter nesten av seg selv, sa Løvland. En grosserer i Trondheim som het Baard Iversen, ivret voldsomt for Dovrebanen. Han var formann i Trondhjems Dovrebanekomiteé og på grunn av sin jernbaneinnsats fikk han tilnavnet „Dovregubben“.

Man nærmet seg nå dagen da saken om Dovrebanen skulle avgjøres i Stortinget. Da den historiske jernbane**de**batten tok til den 4. juli 1908, oppstod det en ganske merkelig situasjon i Stortinget. Formannen i jernbanekomiteéen, Gunnar Knudsen var blitt både stats- og finansminister og var fremdeles en ivrig tilhenger av Kviknebanen. Et annet medlem av komiteéen, Nils C. Ihlen, var blitt arbeidsminister og han var en ivrig tilhenger av Dovrebanen. Saken ble at Gunnar Knudsen erklærte at han ville være fraværende under forhandlingene, fordi han mente at det ikke passet seg å motsi sin arbeidsminister. Men på en måte var det ganske merkelig at landets finansminister var fraværende av en sak som dreide seg inn på 60 mill. kroner.

Forhandlingene i Stortinget krevde hele 8 møter i tiden fra 4. juli til 9. juli. Etter at Knudsen og Ihlen hadde gått inn i regjeringen ble det bestemt at dr. Sjursen skulle representere Kviknebanen, og at Johan Ludwig Mowinckel skulle representere Dovrebanen under forhandlingene i Stortinget. Det var fra før bestemt at Knudsen og Ihlen skulle være ordførere for de forskjellige banene, men etter dette ble det altså en endring i opplegget. Det ble dr. Sjursen som ble første taler. I et kvast og morsomt innlegg tok han straks opp forslaget om å utsette spørsmålet om å anlegge en Dovrebane over Støren. Han sa videre at denne banen vill bli dyr i drift, og dessuten var ~~at~~ ikke Kviknebanen blitt nøyaktig undersøkt og beregnet. Og selv om Trondheim by hadde bevilget 1 mill. kroner til Dovrebanen, så sa Sjursen at den likevel ville bli de sju magre kyr som ått opp Rørosbanens trafikk uten selv å bli fetere.

Da J. W. Mowinckel talte, var det ikke noe spesielt som man bet seg merke ved, men han sa at det var Johan Sverdrup so var denne banens far, fordi han engang hadde sagt at man engang i framtida ville bygge Dovrebanen og dessuten var han en god tilhenger av denne banen. Etter at Mowinckel hadde talt, sa professor Brøgger i et foredrag at ~~man~~ man på grunn av nedbørsmengden godt kunne bygge banen. Nedbørsmengden på Dovre var den minste i

landet, 311 mm., og langs Bergensbanen var den fire ganger så stor.

Den 9. juli skulle selve hovedslaget stå. Stortinget var fylt tilsiste plass, og det var nå tre forslag som skulle avgjøres. Det var John Woldens forslag om en Dovrebane etter alternativet Orkladal - Heimdal, flertallet i jernbanekomiteén om Dovrebanen over Støren og forslaget fra dr. Sjursen om å bygge om Rørosbanen eller foreløpig stykket mellom Hamar og Tynset. Det var ingen som torde å ta opp Kviknebanen, ettersom denne hadde lidd et dundrende nederlag dagen før. John Wolden prøvde så godt han kunne å forvare sin Orkladalslinje, men det hjalp ikke. Forslaget hans fikk bare 13 stemmer. Da forslaget om Dovrebanen over Støren kom opp, var spenningen på topp. Da sluttvoteringen fant sted ble forslaget om anlegg av en jernbane fra Dombås over Dovrefjell til Støren vedtatt med 64 mot 58 stemmer. Seieren var vunnet med bare 6 stemmers overvekt etter 8 møters hissig kamp.

Meldingen ble straks telegrafert til ~~Trondheim~~ Trondheim hvor meldingen ble mottatt med begeistring. Flaggene gikk til topps over hele byen, og det ble hornmusikk i gatene. Trondheim by telegraferte tilbake til Stortingets presidentskap og til byens representanter. Vedtaket om å bygge om strekningen Støren - Trondheim fulgte så å si automatisk. Like etter ble Raumabanen vedtatt etter et kort ordskifte. Dagen etter var det også endel jernbanesaker som skulle avgjøres. Det ble da vedtatt at Nordlandsbanen skulle førs til Grong, og at man skulle bygge Flåmsbana fra Myrdal til Fretheim. Et forslag fra B. M. Øverland om å bygge Namsosbanen fra Grong til Namsos ble forkastet med 66 mot 52 stemmer. To dager etter at Stortinget hadde vedtatt å bygge Dovrebanen, skrev Bjørnstjerne Bjørnson en artikkel med tittelen „Æres den som æres bør!" som var et minne om Hans This Møllers innsats for banen. Bjørnson var jo selv en ivrig tilhenger av Dovrebanen.

Men anleggsvirksomheten på Dovrebanen kunne ikke ta til under Gunnar Knudsens regjering, fordi man trengte folk til å gjøre ferdige de anlegg som var under arbeid. Men etter at Wollert Konow dannet regjering i januar 1910 etter Høyre og Frisinnedes flertall ved valgene i 1909, tok rallarene fatt med slegge, spett og dynamitt. Den 12. august 1910 tok arbeiderne til for

fullt, etter at Stortinget den 20. juli hadde vedtatt med 84 mot 38 stemmer, å bygge Dovrebanen, Tveitsundbanen og Sørlandsbanen fra Kongsberg til Gvarv med sidelinje til Notodden først av de vedtatte banene. Ennå engang hadde Dovrebanen kommet seg helskinnet gjennom i Stortinget.

Mens forhandlingene hadde pågått i Stortinget, hadde arbeidet på strekningen Otta - Dombås gått sin jevne gang. I 1913 var man kommet så langt at man kunne åpne banen, og den 5. desember gikk åpningstoget nordover fra Otta stasjon. Banen ble åpnet av arbeidsminister Andreas Urbye og på stasjonene langs banen var det møtt fram mye folk. Etter åpningen ble det holdt middag for gjestene på den gamle skysstasjonen på Dombås. På stasjonen der pekte det to tunneler nordover, den ene for Raumabanen og den andre for Dovrebanen. Stortinget hadde vedtatt at Dovrebanen skulle bygges bredsporet etter 1. klasse. Det vil si at man skulle bruke 35 kgs. skinner med 17 sleepers pr. 12 m. skinnelengde. Merutgiften ville bli en halv million kroner, men til gjengjeld ble kjørehastigheten øket fra 65 til 90 km. i timen. Men arbeidet på banen ble vanskelig og seint fordi arbeidet bare kunne foregå for fullt i sommermånedene. På Fokstumyrene var det evig tele, og andre steder på høyfjellet lå telen til begynnelsen av juli. Derfor ble det arbeidet for det meste i tunnelene om vinteren, som det ble mange av på denne banen.

Det ble mye folk som arbeidet på denne banen, og i tiden 1914 - 1915 nådde arbeidsstyrken sitt maksimum med 1562 mann. Etter den opprinnelige plan skulle banen åpnes i 1916, men en lang rekke streiker sinket arbeidets gang. Alt i 1912 meldte den første arbeidskonflikten seg, og den ble fulgt av nye streiker i 1916, 1919, 1920 og 1921. Under den 1. verdenskrigen kom så prisstigningen og fra 1910 til 1920 gikk arbeidernes timelønn opp fra 40 øre til kr. 2.90. Til å begynne med fikk arbeiderne og funksjonærene rom på statens fjellstuer som var bygd langs den gamle kongeveien. Men etter hvert ble det oppført permanente og provisoriske boliger for dem. Det ble tatt i bruk moderne redskaper og maskiner på banen som bore- og gravemaskiner, steinknuser og anleggslokomotiver. Det ble tatt ut enorme mengder av jord og stein og alt arbeide ble gjort på akkord. Men de største vanskelighetene var i Drivdalen på nordsida av Dovrefjell. Banen ble lagt i

18 promilles stigning i rett linje og noen steder ble kurveradiusen 25-50 meter under det tillatte for en bane av klasse I. Videre ble det bygget flere store tunneler mellom Kongsvoll og Drivstua, til vern mot steinsprangene og snøskredene fra fjellet. De to lengste er Hestkrubbe - tunnelen som er 1441 meter lang og Høgsnyta-tunnelen som er 1000 meter lang. På strekningen Dombås - ~~Trond~~ Trondheim er det i alt 26 tunneler med en samlet lengde på 7734 meter. Tre tunneler ligger sør for Dovrefjell, og den lengste av disse er den 781 m. lange Grønbogen vendetunnel som ble bygd for å få et gunstig stigningsforhold fra Dombås til Dovrefjell.

Arbeidet på banen gikk framover, og på bruer ig inne i tunneler pågikk arbeidet for fullt. I 1915 var den 760 m. lange tømmer-Orklatunnelen mellom Fagerhaug og Ulåberg stasjoner ferdig, og nesten samtidig ble Orkla bru ferdig, og den lå kloss inntil tunnelens nordre inngang. Brua, som var bygd av stein, fikk et hovedspenn på 60 m. og et sidespenn på 9.5 m. Avstanden fra brua og ned til elva var 50 meter, og den var den største steinbrua som var bygd i Norge til da. På strekningen Dombås - Oppdal, som er åtte mil lang, ble det bygd hele 9 stasjoner og 6 permanente boliger. De ni stasjonene er fra sør: Dombås (660 m. o. h.), Fokstua (951.6 m.o.h.), Vålåsjø (942.6 m.o.h.), Hjerkin (1017 m.o.h.), Kongsvoll (886.5 m.o.h.), Drivstua (691.2 m.o.h.), Engan, Driva og Oppdal (544.9 m.o.h.). Engan og Driva var egentlig tenkt som holdeplasser, men det ble bygd stasjonsbygninger der. Stasjonene Fokstua, Hjerkin, Kongsvoll og Drivstua er oppkalt etter de gamle fjellstuene som hadde samme navn, og Vålåsjø er oppkalt etter sjøen som stasjonen ligger ved. Det var kong Øystein som fikk i stand fjellstuene og i Sverres saga fra 1182 er Hjerkin fjellstue nevnt. Den er den elste av de fire og Drivstua er den nest eldste. Kongsvoll fjellstue fikk navnet Kongsvoll etter et kongebesøk i 1704. For var navnet Hullet. Ved Fokstua stasjon ligger den berømte Fokstumyra som er kjent for sitt rike innhold på plante og fugleliv. Området er nå fredet. Da Dovrebanen ble lagt gjennom myra, kom det en rekke protester fra zoologer og andre naturelskere, for de trodde at livet på myra ville bli ødelagt for alltid. Men det ble ikke tatt hensyn til protestene og banen ble lagt tvers i gjennom den. Da det ble satt drift på banen viste det seg at livet blandt fuglene ikke ble ødelagt. Fuglene

ble vant til toggangen, og det er blitt funnet reir av linerle under sporvekselkrysset på Fokstua. Liknende funn er blitt gjort på Vålåsjø der et linerlepar fostret opp 6 unger mens 15 - 20 tog daglig passerte noen få cm. over dem.

I 1919, da ombyggingen av Størenbanen var ferdig, ble det kjørt direkte tog mellom Trondheim og Oppdal. Den opprinnelige plan gikk ut på at man på strekningen Trondheim - Støren skulle bruke en 3-skinnebane og dette ble også vedtatt av Stortinget 16. juli 1912. Men dette ville føre til store tekniske og driftsmessige vansker på Trondheim stasjon, så i 1916 gjorde Stortinget et nytt vedtak som gikk ut på at Størenbanen skulle bygges om til en ren bredsporbane, til en kostnad av 7 mill. kr. På noen steder mellom Trondheim og Støren måtte banetraséen omlegges for å få svakere stigninger. Også på Trondheim stasjon måtte man omlegge og utvide endel. Man bygget et nytt jernbaneverksted med lokomotivstall på Marienborg, som fikk eget spor fram til stasjonen og en bevegelig bru ved Skansen. Det er der jernbanelinjen krysser utløpet fra havna og man måtte heve brua for å slippe skipene ut og inn. Brua går med elektrisk drift og er i bruk den dag i dag. Den er sikret med elektriske lyssignaler så både skips- og togtrafikken går knirkefritt.

Den 13. september 1921 var man kommet så langt at man kunne sette igang en presseferd for journalister fra hele landet, og bare fire dager seinere, nemlig den 17. september skulle banen åpnes. Om kvelden den 16. september gikk et ekstratog med åtte sovevognere fra Oslo Østbane til Dombås, hvor gjestene skulle overnatte. Blant passasjerene var kongen, kronprinsen, overadjutant Nic. Hoff, regjeringen, Stortingets presidentskap, medlemmene av jernbanekomiteén, fylkesmenn, medlemmene av Dovrebanens tilsynskomite, generaldirektørene for de norske, svenske, danske og finske statsbanene og mange andre. Etter at gjestene hadde spist frokost på Dombås om morgenen den 17. september, dampet festtoget ut fra stasjonen kl. halv elleve mens musikken spilte, og tok fatt på stigningene opp mot selve høyfjellet. Det var tindrende klart, men kaldt vær da åpningstoget klokken 11.50 rullet inn på Hjer^kkinn stasjon etter korte stopp på Fokstua og Vålåsjø. På Hjer^kkinn, hvor banen skulle åpnes, var det satt opp en talerstol, og den første som besteg den var NSB's

generaldirektør, Christian Theodor Holtfodt. I en lengre tale fortalte han om Dovrebanens historie. Han avsluttet sin tale med å si: „La meg få uttale håpet om at alle skuffelser og all bitterhet fra de mange kamper om og på Dovrebanen utslettes under det inntrykk som denne dag bør etterlate hos alle som har forståelsen av at der ved Dovrebanen er tatt et mektig løft i utviklingen av vårt lands kommunikasjoner og derigjennom for Norges fremtid." Statsråd Ole Mjelde, arbeidsdepartementets sjef, fikk så ordet og han minnet i få ord om Dovrebanens betydning i den gamle nasjonale tanken om å binde landet sammen. Til slutt foretok H. M. Kongen den offisielle åpningen med disse ordene: „Det tog som i dag har ført oss hertil, betyr at man kan reise på bredt spor fra Kristiania til Trondhjem. Jeg ønsker de distrikter 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 nasjonale samfølelse, erklærer jeg herved Dovrebanen åpnet for alminnelig drift." Tilslutt holdt ordføreren i Dovre, gårdbruker Vigerust, sin tale på klingende Dovredialekt, og han sluttet med å si: „Einige og tru til Dovre fell. Eit live kongen og fedrelandet." Etter talen ble „Ja, vi elsker" sunget. Etter åpningen ble banens byggemester Hoelfeldt Lund, tildelt Olavsordenene ridderkors av første klasse, i Kongens salongvogn.

Så gikk åpningstoget videre mot nord og mot Trøndelag. I Hjerikpasset stoppet toget som ble ført av distriktsjefen, C. A. R. von Krogh, personlig. Der var det reist en bauta på banens høyeste punkt på 1025 m.o.h.. På bautaen var kongens navnetrekk og åpningsdatoen. På Kongsvoll ble det også tid til en stopp og der ble kongen overrakt blomster av fru sorenskriver Holaker. Så dampet festtoget nedover Drivdalen som rent reise-messig gjorde sterkest inntrykk på de som var med. Ved alle stasjonene var det møtt fram mye folk, og på Oppdal hadde et par tusen mennesker strømmet sammen. Barn med svingende flagg jublet og skrek seg hese. Og der ønsket fylkesmann Borthen velkommen til Trøndelag, og på distriktets vegne uttalte han distriktets taknemlighet og glede over at Dovrebanen nå var ferdig. Kongen talte også her og i sin korte tale sa han at dette var den mest betydningfulle baneåpning han hadde fortatt siden åpningen av Bergens-

banensi 1909. Også her ble „Ja, vi elsker" sunget. På Oppdal ble det servert middag, og det ble satt opp to store telt for gjestene for det var ikke plass i spisevognen.

Og så bar det videre mot Trondheim, bare avbrutt av korte stopp underveis. Et av stoppene ble gjort ved Orkla bry slik at deltakerne kunne ta den dristige konstruksjon i Nærmere øyesyn. Da åpningstoget rullet inn på Trondheim stasjon i klart måneskinn, freste raketter til værs fra mange kanter. Kristiansten festning lyste i bengalsk rødt og på Høyskolen lyste det i alle vinduer. Langs Nyveien lå husene så opplyst at man kunne tro det var fest i alle hus. Ved stasjonen var det reist en æresport, og i gatene var det fullt av folk. Et fakkeltog av studenter fulgte kongen og kronprinsen til Stiftsgården, og livet i gatene fortsatte til langt på natt. Neste dag holdt Trondheim komune middag for gjestene i Frimurerlosjen og samme dag ble Wilhelm Rasmussens statue av Olav Tryggveson avduket på Torvet i Trondheim.

Men åpningsfestlighetene i Trondheim fikk en tragisk slutt. De fleste av de utenbys gjester reiste fra byen med ekstratog kl. 11.54 om kvelden den 18. september, mens kongen skulle være igjen i byen et par dager for å se en teaterforestilling som var satt opp i forbindelse med Dovrebanens åpning. Omtrent 2 km. utenfor Trondheim stasjon skulle ekstratoget krysse nordgående daghurtigtog på Marienborg. Men daghurtigtoget passerte Marienborg uten å stoppe og kolliderte med ekstratoget ved det sørlige utløret av Skansen tunnel. Daghurtigtoget skrudde seg inn over ekstratoget, og slapp selv med å få lokomotivet sterkt skadd, og den forreste delen av annen vogn opprevet. Atskillig verre gikk det med ekstratoget som ble kjørt av to lokomotiver. Et av dem sporet av, men ingen av maskinene ble alvorlig skadd. Men flere vogner sporet av, og to boggisovevogner ble skjøvet nesten helt inn i hverandre. Da det ble hogd hull på vognene, fant man levende og døde kropper som lå strødd om hverandre. I ekstratoget var det 6 av passasjerene som mistet livet, nemlig Kaptein Torolf Bjørnstad, arkitekt Erik Glosimodt, overingeniør ved Sørlandsbanen H. G. Hammer, telegrafdirektør Thomas Heflye, major N. C. Ræder og oberst N. I. Sejersted. I samme tog ble 12 skadd og i daghurtigtoget ble lokomotivføreren, 2 konduktører og en passasjer skadet. Ulykken ble kalt Nidareidulykken, og årsaken

til sammenstøtet var at lokomotivpersonalet på daghurtigtoget hadde begått en forsømmelse ved å kjøre gjennom Marienborg uten ordre. Fire jernbanetjenestemenn ble satt under rettslig tiltale, men i lagmannsretten i Trondheim den 14. februar 1922, ble alle fire frikjent.

Forbindelsen over Dovre viste seg å svare til forventningene. Det ble kortere reise tid og bedre postforbindelse. Fersk sild og fisk kom forttere fram. På Hamar ble 70 omlastingsarbeidere overflødige fordi det ble slutt på omlastingen der, som ofte hadde voldt store forsinkelser og skader på godset.

I og med anlegget av Dovrebanen hadde norske jernbaneingeniører nok engang godtgjort at de klarte å forsere seg fram med en bane over høyfjellet. Trolldommen var brutt. De hadde trengt seg inn i selve kjernen av Dovregubbens rike.

----- S L U T T -----

