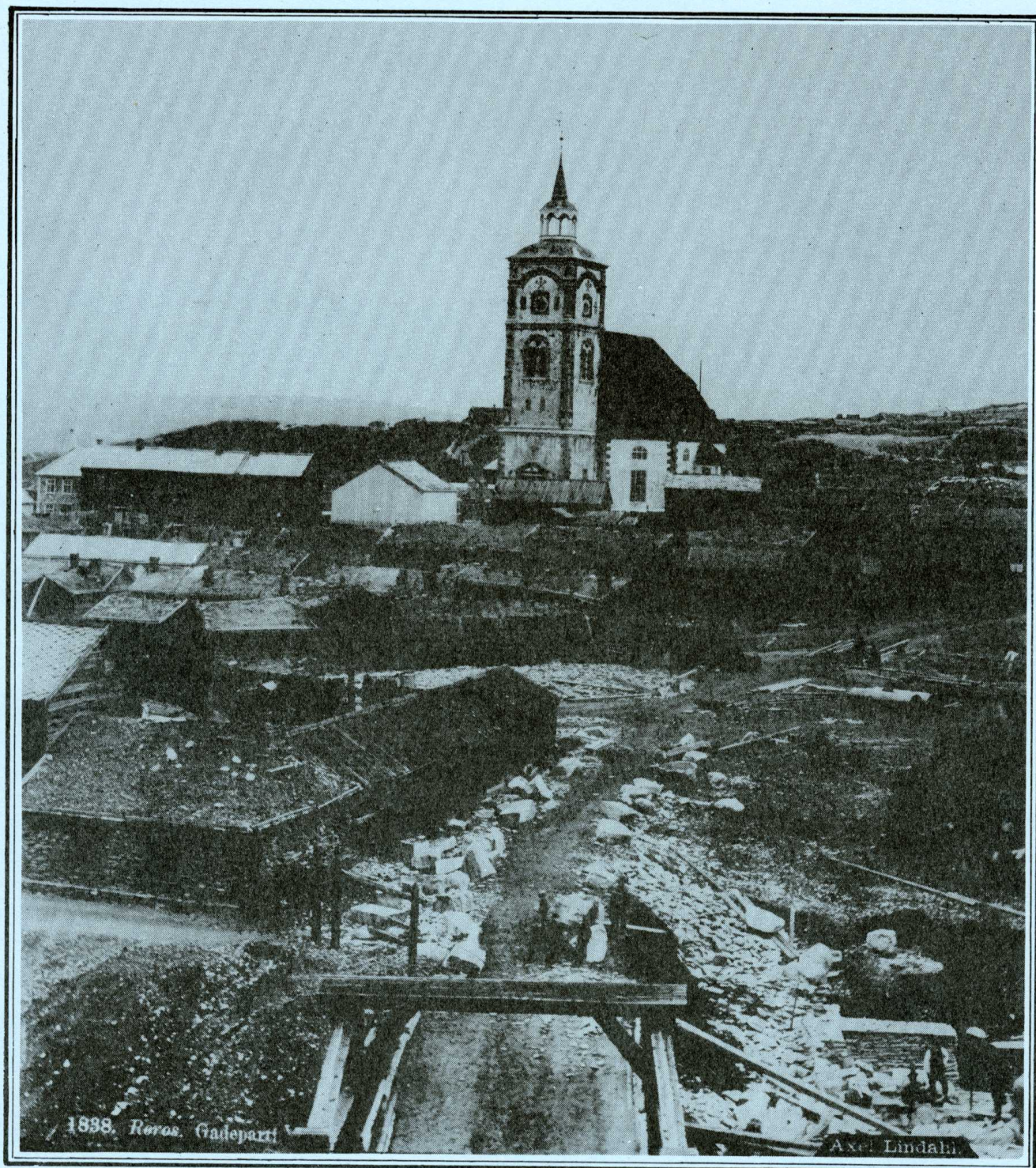


Årbok for Røros-traktene

FJELL-FOLK

Nr.14 · Røros Museums- og historielag · 1989

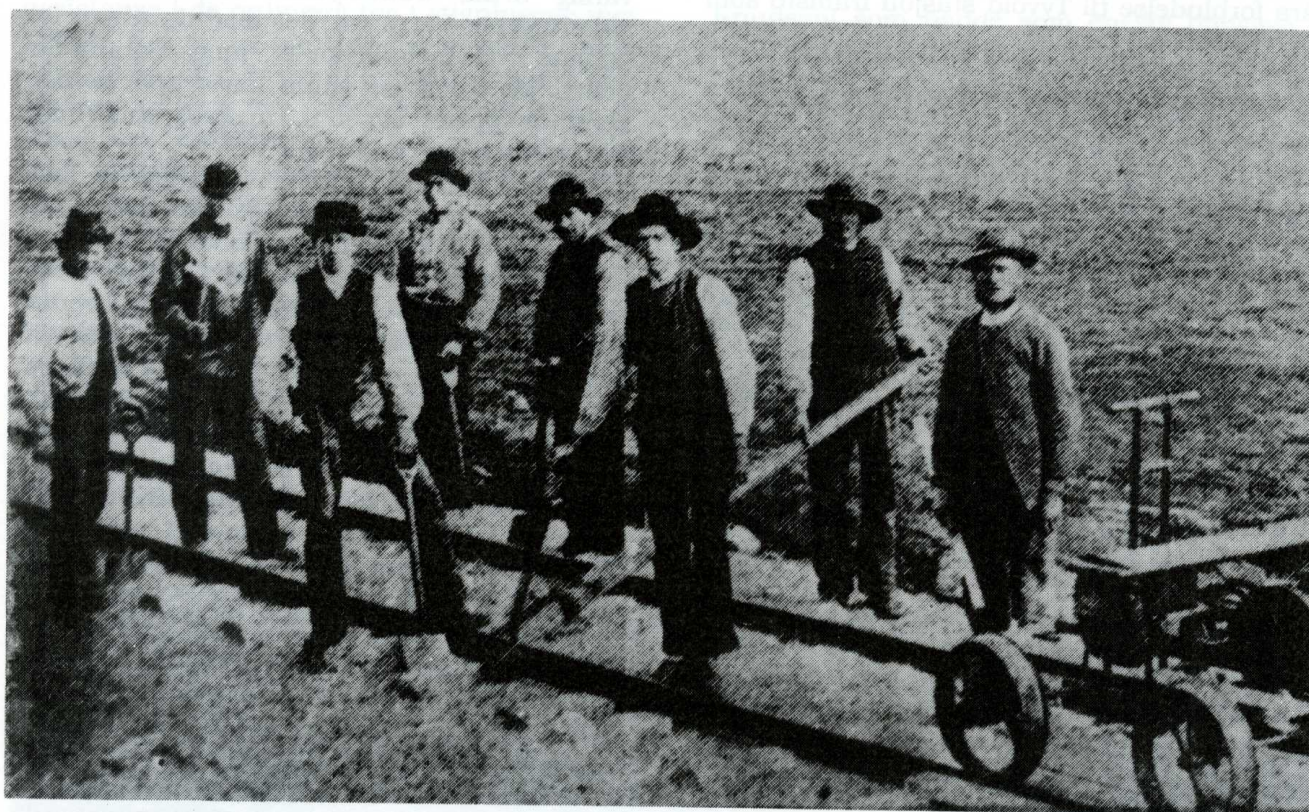


1898. Røros. Gadeparti

Axel Lindahl

- Arvedalslina og "Den store kisdriften" ved Kongens

(Et lite tilbakeblikk)



Et av de mange "Løftar-lagene" på Arvedalslina. Bildet, som er fra sommeren 1898 viser bl.a. formann John E. Smemo, med dresinen han brukte under visitasjon. Mannen nr. 2 fra venstre er Olaus Haagensen fra Rugeldalen (formann fra 1904-1906).

Høsten 1885 og sommeren -86 var det folksomt langs Sandtjønnfjellet i Rugeldalen, der mer enn 200 mann var i travel virksomhet; "Arvedalslina" var under anlegg! Denne forunderlige høyfjellsbanen - knappe milen lang som snodde seg i en stor bue langs fjellsida fra daværende Tyvold stasjon til Arvedals stoll. Den lå med en høydeforskjell mellom endepunktene på 155 meter og et stigningsforhold på hele 40 promille over lengre strekninger. Når Røros Verk fant å måtte gå til et slikt vågestykke, var det som vi snart skal se, i høy grad

situasjonsbestemt og en ren dyd av nødvendighet.

Fra 1870 var det nemlig delvis svikt i kobbertilgangen ved verkets hovedfelter, bare Mugg var fremdeles "smukk og malmgivende". Det man imidlertid visste var at Kongens, som i 1881 ved gjennomslag var forenet med Arvedal, lå med store svovelskisleier, men som de primitive transportforholdene gjorde det umulig å utnytte økonomisk. Høsten 1877 rullet endelig de første ordinære tog gjennom Rørosbygdene. De åpnet for en ny æra ved Røros

Verk; "Den store kisdriften" ved Nordgruvene.

De første årene ble kisen kjørt til Nyplassen stasjon med hest. Det var den såkalte "kiskjørartida" som det ennå går frasagn om på Orvos, og det med rettel! På ei innsamlingsliste blant kiskjøerne finnes ikke mindre enn 116 navn. De fleste skrev seg på for ett "læss kis", men flere vegret seg, heter det. Det var med andre ord trangt om plassen for "ekvipasjene" langs Orva den gangen!

Men alle anstrengelser til tross; det ble tidlig klart at hesten måtte skiftes ut med andre transportmidler. Flere muligheter ble drøftet, men stigningsforholdene var uakseptable. En situasjon som førte til at en jernbane med helårs forbindelse til Tyvold stasjon framsto som den beste løsningen.

- ARVEDALSLINA PROSJEKTERES

Rørosbanens driftssjef, kaptein C.H. Hjelm, fikk alt i 1883 i oppdrag å beregne prosjektet, og anlegget ble utlyst på anbud to år senere. I og med at premierløytnant Ole Wilhelm Lund ble tilstått oppgaven, knyttet Røros Verk til seg en betydelig kapasitet, med utmerkelse fra både Bergens- og Ofotbanens høyfjell som en fremragende planlegger og arbeidsleder.

Linjen skulle egentlig bygges med Rørosbanens profiler, men på kontraktørens forslag ble det, av hensyn til forholdene, bestemt å øke kurveradien til 320 meter i stigningene, utvide skjæringene, og legge både fyllinger og ballast med en overbredde i forhold til "normalen".

Røros Verk skulle skaffe tilveie alt sville- og skinnemateriell. Kontraktøren var på sin side forpliktet til å levere anlegget i driftsklar stand, med stikking, planering, vegoverganger, to bruer, stasjonsarrangement ved Kongens, telefonlinje, ballastering og skinnelegging.

- GLIMT FRA ANLEGGSTIDA

Arvedalslina falt i "rallarens" glanstid, og når et nytt anlegg spurtes, kom folk luffende til og spurte på "knog". En del svensker var med, andre kom fra Strynefjellsveien. Mange var dårlig kledt. De kom i "springsko" og slokhatt på tre strå, er det sagt. Vi vet ikke navn på så mange, men flere navngitte skjæringer langs banen står fremdeles som tause vitner. Først; Grønlundskjæringa nord for Ratvolden, etter svensken Grønlund. Videre; Hovs- Jensvold-Skov- Torp- og Hågensenskjæringa. Hågensen var akkordformann og uforbederlig ungkar. Hans alt overskyggende interesse var fullvektig rulletobakk og "96 prosent". Han målte ut akkorden med en lang stav og reknet raskt ut fortjenesten i hodet. En dagsfortjeneste på tre

kroner betød en liter oppsendt fra Trondheim... Sannheten skal ha vært at ingen var mer nøktern enn nettopp akkordformann Hågensen!

Senhøsten 1885 ble det med et mindre belegg drevet ut tre små skjæringer og bygget noen stikkrenner før frosten satte inn.

Første befarings etter vinteren foregikk i mai måned, på ski. Først ved St. Hans kunne arbeidet gjenopptas. Men selv da fant mannskapet tele, også av tidligere årgang i enkelte skjæringer! Men, fram til oktober måned måtte anlegget stå ferdig. En kjempeoppgave ventet mannskapet...

Dynamitten, som nettopp var kommet i vanlig bruk, framskyndet arbeidet i fjellskjæringene. Verre var det med de uhyre fyllingene i "ravinelandskapet" langs Sandtjønnfjellet. Men det var vante karer som svingte spett og spade og som turnerte slusk-båra over milevis av "vandringer".

I følge "Teknisk Ugeblad" fra 1886 ble det i sommerens løp tatt ut i alt 35.000 m³ jord og stein, og 1500 m³ fjell til en midlere fortjeneste på kr 3,40 pr. kubikkmeter. Hele banen måtte dekkes med overgangsgrøfter. Og dreneringen, med et utall av murte stikkrenner, var mer fullstendig enn ved noen annen smalsporet bane. I tillegg kom de mange kilometer med gråstensmur, lagt opp med bare nevene, før ballast og skinner kunne legges.

Telefonforbindelsen til gruva (bare ti år etter Bells oppfinnelse) var ellers et pionerprosjekt. Rørosbanen hadde bare telegraflinje enda, og Røros bergstad fikk telefonen åtte år senere!

Hele anlegget, utført på rekordtid, krevde høy arbeidsmoral av mannskapet.

Men i helgene slo de seg løs. Når de iblant møtte karene fra "Nye Hådalsveien", ble det uro, spektakler og slagsmål, slik at folk på stedet levde i en slags "beileiringstilstand", skriver Fjeld-Ljom for 3. september 1886. Men fremdriftsplanen holdt, anlegget var i rute. Rallare Grønlund og akkordformann Hågensen slengte kappsekken over skuldra og luffet videre...

- BANEN ÅPNES FOR TRAFIKK

Selve åpningen foregikk i enkle former. Verkets overdireksjon reiste i ekstratog fra Trondheim til Røros 10. oktober og returnerte neste morgen til Tyvold. Stasjonens venteværelse, der frokosten skulle inntas, var behørig dekorert, og stasjonsmester Bøhmers familie hjalp til med serveringen. Åpningsturen foregikk i vogner av "beste klasse" og i det skjønneste høstvær over fjellet. Reisen ble en udelt be-

hagelig opplevelse for selskapet. Lite ante de høye herrer hvilken arbeidsdag som ventet alle dem som skulle bringe malmen ned fra fjellet! Etter endt tur spanderte Røros Verk middag, der samtlige talere i sterke ordelag poengterte betydningen av banen i den situasjonen verket befant seg. Direksjonsmedlem Carstens sluttet med å erklære at banen skulle benevnes "Kongens grubes bane".

- TRANSPORT OG VEDLIKEHOLD

Trafikken på Arvedalslina ble avviklet med Rørosbanens materiell og mannskap. Ved Langlete stasjon var det fra stambanens åpning stasjonert "hjelpelok" med personale for assistanse i de ordinære tog i stigningene mot Tyvold. Fra nå av ble "Langlet-maskina", som den kaltes, også betrodd oppgaven med å gå i kisfrakt på den nye malmbanen. Minst to av disse små tanklokene, "Juno" og "Vesta", og med lokfører Lars Bergan på "sjappa", slet seg ut i denne trafikken.

De ordinære godstogene besørget vognene - (De såkalte P-vogner) til og fra Tyvold stasjon, der det foruten lokstall også ble oppsatt en spesiell vognvekt for kistransportene. Kobbermalmen ble sendt til Røros hytte, mens svovelkisen gikk til Trondheim for eksport. Inne på Ilsvika fikk verket for egen regning bygd en "lastebro" slik at malmskipene kunne lastes "likeså hurtig og billig som i utlandet", som det står.

Arvedalslina var i sin helhet Røros Verks

eiendom, og det var verkets ansvar å forestå alt vedlikehold ved banen, med en formann som leder og under overoppsyn av Rørosbanens driftssjef. Den faste "stab" ved Arvedalslina var på tyve mann fordelt på tre lag. Veteranen blant formennene var ålbyggen John Estensen Smemo (biskop Smemos far). Han hadde stillingen i 17 år og ble etterfulgt av Olaus Haagensen og Kristen Harborg, begge fra Rugeldalen.

- NOEN ORD OM KISGRUVENE

"Den store kisdriften", som omfattet Nordgruvene Kongens og Sextus, var av slike dimensjoner at verket oppnevnte en overstiger (Emil Knudsen) som hadde som eneste oppgave å lede denne spesielle virksomheten.

Kongens var i denne perioden en liten gruveby i fjellet med rundt 350 arbeidere og et samlet "innbyggertall" på i alt 500 personer. Her fantes familie-leiligheter, skole, butikk og kafé, og deler av området var dekket med "bue-lys". Det ble bygd en såkalt "bremsebane" med sporforgrening slik at opplastinga kunne foregå langs hele rampa ved behov.

Ved Sextus ble kisdriften for alvor satt igang etter funnet av en ny, mektig kisgang i 1888. Herfra ble godset kjørt på slede over "Klompan" fram til "Brekket" ved Arvedalsbanen, der det var anlagt kisveker, skiftespor og en lasterampe på ikke mindre enn 400 kvadratmeter. Hest- og oksetrafikken over "Klompan", som foregikk på vinterføre, var av



Fra Kongens gruve med "bremsebanen" i forgrunnen. Den store bygningen øverst til venstre var overstigerens bolig. Den ble i 1885-86 flyttet fra Riis-gården på Flanderborg og sto på Kongens til ca. 1970.

betydelig format. Den ble innstilt først i 1909 da den første taubanestompen mellom Sextus og Kongens gjorde at alt godset kunne lastes opp ved Kongens. Spor etter kjøredningene er fortsatt godt synlige i terrenget, der det gikk opptil 50 kislasse i døgnet vinteren igjennom. (Det kan her i forbifarten nevnes at det var nettopp i disse årene at svensken Hedstrøm arbeidet ved Sextus. Han var ikke skrivekyndig, men på grunn av sin uvanlige bergkløkt og redelighet, tok overstiger Knudsen like godt og gjorde ham til stiger ved "Skuffen". Bokholderiet sitt forklarte Hedstrøm slik: "En kort strek betyder en halv dag, en något lengre, en hel dag, ock en "sju-jækla" lång strek, halv annan dag!" På kontoret ble så Hedstrøms berømmelige "streker" med letthet omgjort i dagsverk...)

- FRA BANENS HVERDAG

Allerede på åpningsdagen kom de første 16 kisivognene ned fra Kongens, og det var forutsetningen at det skulle kjøres tog daglig fra mandag til fredag så sant behovet var til stede. Men etter at vinterstormene meldte seg for alvor, kunne det bli så som så med regulariteten. Spesielt ille var det i årene fra 1887 til 1890, da man hadde de "verste vinter- og sneforholde i mands minde", som det står. Banen

lå helt åpent til mot nordvesten, og når snødrevet satte inn som verst, pakket skjæringene seg til på få timer, og det beryktede "vinterfelttoget" oppe i Arvedalslina var i full gang! Under større snøfall kunne den faste staben lite utrette, og ekstra mannskap måtte mobiliseres. Flere av de eldre snølempene betraktet seg som et slags "forpaktakara" ved banen, som sto klar til å rykke ut på korteste varsel. Og selv om det som regel bare var snakk om en 5-øring pr. kubikkmeter tung snø, lempet rett til vær, betydde det likevel en kjærkommen ekstraskilling: "No lærve' de' ti-kroninga!", brukte således en av ekstrakarene fra Ålen å si hver gang et nytt snøvær var i emning...

Etter de verste "ofsene", når hele banen lå igjenfoket, kunne til og med gruve-karene – så ugjerne de enn ville – bli kalt under våpen. Især minererne så med skepsis på en slik "degradasjon". Men, – til pers måtte de. Her var ingen pardon! Under ledelse av oppsynsmann Jon Lie, populært kalt "Flóken", kom de feltmessig marsjerende, gjerne 100 mann og mer, mange av dem med spadeløse skaft over akselelen for riktig å demonstrere sin ulyst... For å holde orden i rekkene måtte "Flóken" iblant ty til små spydigheter. En gang da en av bersene ga seg til å stå og glo lenge etter hver snøklomp han sendte fra seg, ropte "Flóken":



Fra Arvedalslina 1.mai 1889 etter "en av de verste snevintre i mands minde", og viser "skjæringen nedenfor Arva bro med sneforbygninger".

Snøfonn i Arvedalslina
vår/vinteren 1889.



"Bry di' itj om å stå og sjå slik ætte dæm, de' gjer ittnå om dæm går sund!"

For verket var det ett om å gjøre: få banen åpnet, koste hva det koste ville. Da lempet mann ved mann snø i to kars-høyder oppover, hele døgnet i trekk. Dugde ikke spaden mot drevsnøen måtte "koll-saga" fram, og skjæringene ble etter hvert som kvite stenbrudd å se til. Hele banen var tilsist en eneste snø-grøft der smalsporbanen snodde seg fram.

Våren 1889, etter et voldsomt uvær sist i april slik at banen ikke var til å åpne før langt ut i mai måned, foreslo overingeniør Pauss ved Rørosbanen å skjerme Arvedalslina på de mest værharde strekninger. Det ble straks oppsendt flere vogner trematerialer fra verkens-saga på Røros og igangsatt arbeide med snøskjermer etter et såkalt "Amerikansk system".

En høstdag blåste deler av "Amerikaneren" ned og blokkerte skinnegangen. To mann, den ene en svenske, ble satt til å rydde opp og få skjermene på plass. Ingen av dem var kjent for å "rive skinnen av kaldgrauten", og en dag de lå langflat på rabben fikk de øye på oppsynsmann Johan Hanson et stykke borte. Men svensken var ikke født i går; han skyndte seg å baske dugelig med vann over hår og ansikt, og da "syningen" kom borttil, klaget han sin nød: "Ja, det her har alt varit en svetig dag, det, Johan Hansa!" Oppsynsmannen, som selv var svenske, lot visstnok nåde gå for rett!

"Amerikaneren" ble etter hvert avløst av et norsk system med dobbelte skjermer, og i 1892 var hele banen dekket med skjermer mot snødrevet. Disse snøforbygningene sto så lenge Arvedalsbanen var i drift.

Når vinteren bøyde av for fjellvåren, var oppgaven å bringe skinnegangen på plass etter frostens herjinger. Og den såkalte "løftinga" oppe i Arvedalslina var et velkjent sommerfenomen i Rugeldalen. Som oftest måtte hele strekningen gruses og justeres. Et arbeide der flere "løftarlag" var i aktivitet, og som sjelden var unnagjort før frosten påny gjorde seg gjeldende i fjellet.

Verket averterte om vårene etter "vante skinnengangsarbeidere", og folk kom til fra ymse kanter, riktignok ikke like skinnengangsvante alle sammen, men mangel på folk ble det aldri. En dag kom en mann i loslitt dress oppover med "gruskippen". Han kom direkte fra kutorget i Kristiania. Da formannen, litt skeptisk, spurte om han var fortrolig med justeringsarbeide, svarte han – som sant var – at det kunne han ikke. "Men det er vel ikke verre enn at det kan læres", mente han. Bare etter få dager var han fullt på høyde med de andre. Han gikk hele sommeren med en lei hoste, og da formannen bemerket dette, svarte han: "Ja, det er vel som et slags tæring, men det verste er at det går så forbasket smått!"

I en av de to bordbrakkene et stykke opp for "Brekket" bodde av og til hele familier i

kortere eller lengre perioder. Et år bodde således ei familie fra "Pjokk" deroppe, og "løftarlagene" var ofte innom og kjøpte kaffe av kona. En vare som sjelden var av sterkeste slaget. Hun hadde et heftig gemytt, og ble dyktig sint da en svenske som var med i "laget" fant frem barberkniv og gjorde klart til å barbere seg i kaffen hun serverte... Denne svensken var ellers litt av en "radikaler". Under middagskvila en dag kom "storkarene" og deres utbytting av arbeidsfolk på tale. Etter mange harde uttalelser, falt svensken inn med sin utvetydige kommentar: "Ja, tar inte han "Gammel-Erik" såna folk, då skjøter han sin dont dårlit!..."

Det å bli formann i Arvedalslina var nok ansett som noe av et avansement i de dager... Like etter at Olaus Haagensen hadde overtatt formannsjobben etter John Smemo, gikk han en dag stien nedover til Trondalen for å hilse på skyldfolket sitt. Gunhild og Mikkell var hjemme, sammen med Johan Falkbergets 91-årige bestemor, Olava Jamt, som var sengeliggende. Hun var kjent blant folk for å være uvanlig "men i ordom". "Det er varmt og godt i været", sa Olaus idet han hilste. "Ja, je skjønnede' ætte' de' øvrigheta' e' ute'!", pep det i gamle Olava inne fra kammerset.

Om hun var aldri så klen og sengeliggende motsto hun likevel ikke fristelsen til å gi den nybakte formannen et lite "eselspark"...

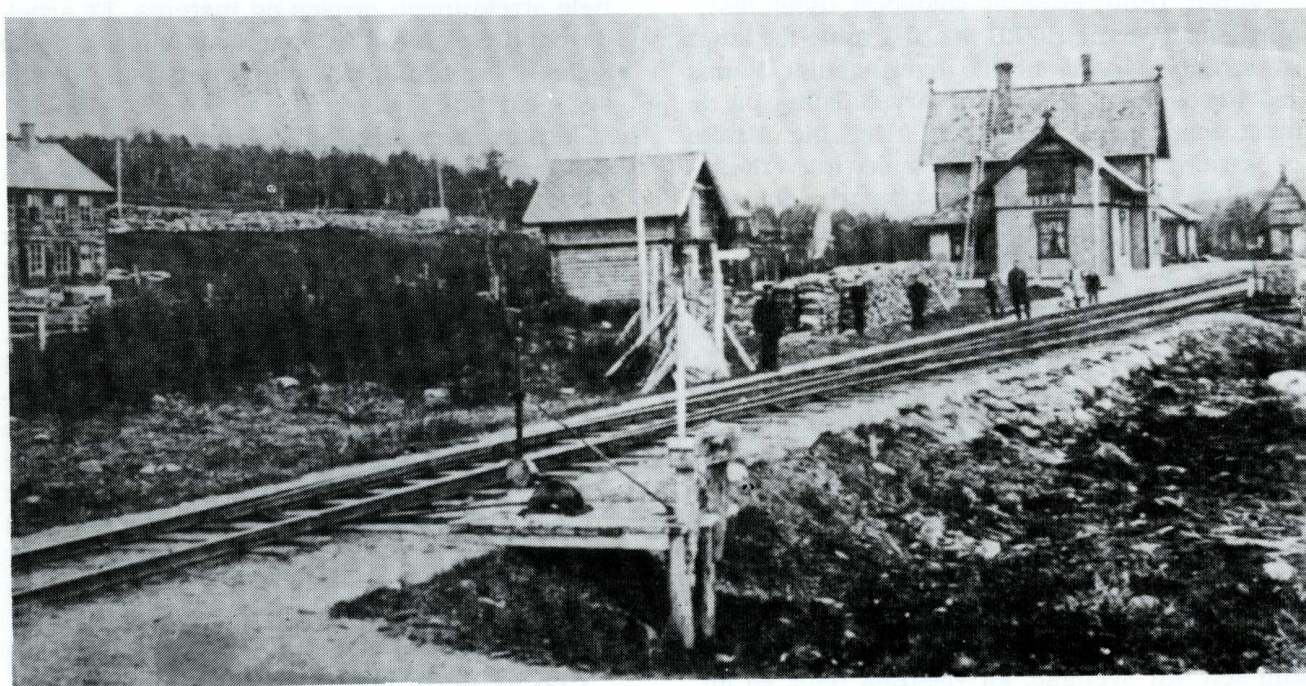
- TYVOLD STASJON OG KISTRAFIKKEN

Tyvold stasjon sto selvsagt helt sentralt i forbindelse med kistriften. Og telefonkontakten som var opprettet mellom stasjonen og gruva gjorde det mulig for de ansvarlige ved Kongens å dirigere transportbehovet på Arvedalslina. På hver enkelt tur fulgte en "bremser" med i toget, vanligvis rekruttert blant personalet på Tyvold. Både Sivert og Fredrik P. Tyvold tok etter hvert sin tårn i denne jobben, som, foruten å betjene bremsene, også besto i å klargjøre togsettet og ivareta sikkerhetstjenesten. Ved Brekkpunktet, der det drygeste fallet nedover mot stasjonen tok til, var det fast stopp for skifting og for å legge ned "fallbrekk" på vognene. På glatt føre bestod likevel spenningen i om det skulle lykkes å hindre toget i å springe løpsk i unnabakken...

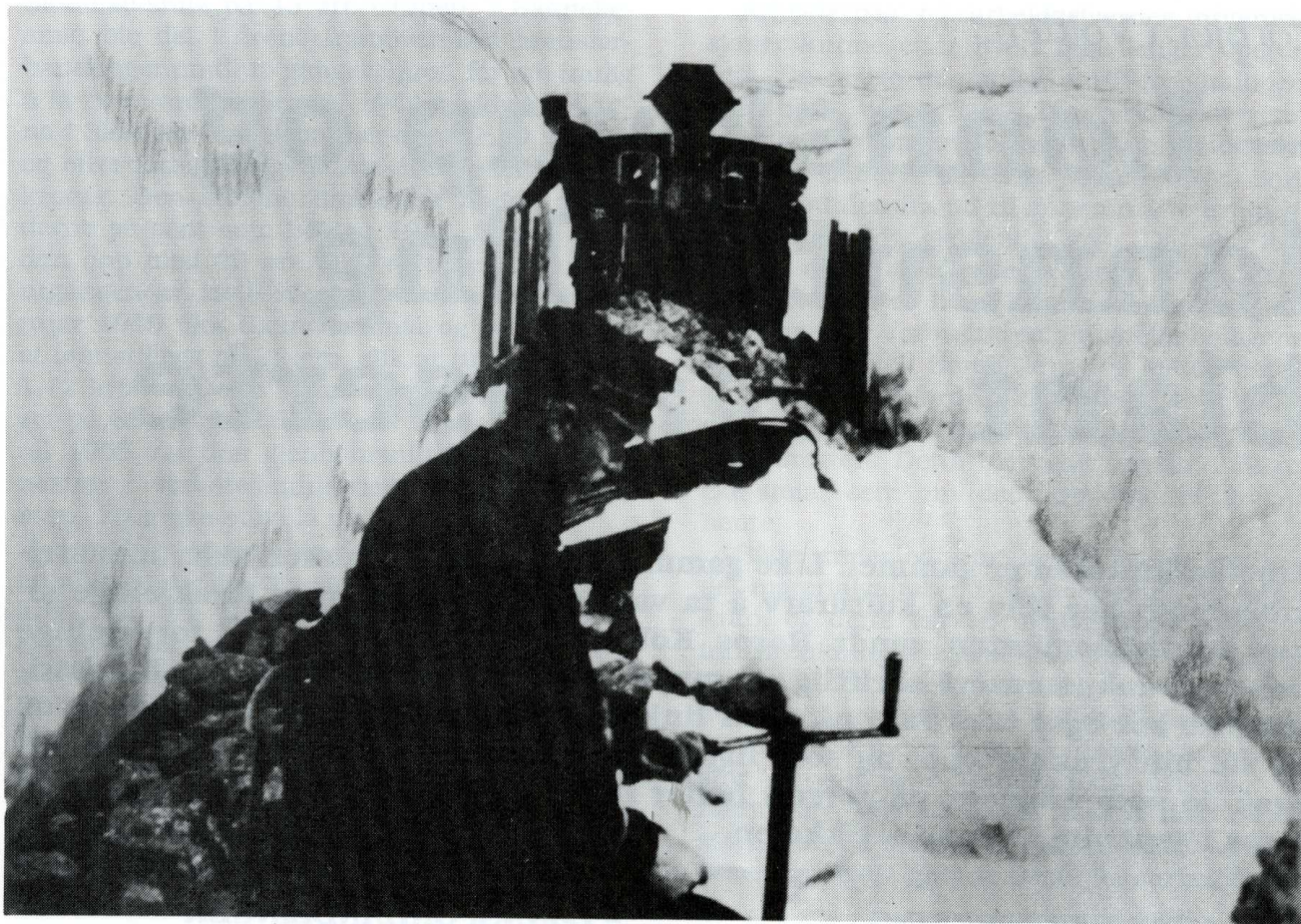
Ved stasjonen var faste rutiner innøvd når "kisen" meldte fra Kongens. Tog på hovedlinjen måtte ikke hindres, sporvekslene måtte legges på gjennomkjør, og eventuelle grunder åpnes i betimelig tid.

Når samtlige bremsere lå på for fullt og farten likevel økte foruroligende, og når "eldmørja" drev langs togsidene, var det slett ingen spøk å befinne seg i toget!...

Det hendte mer enn en gang at kistoget ikke var til å stagge før lenge etter at stasjo-



Tyvold stasjon (senere Rugeldalen) slik den så ut ved århundreskiftet.



Sporskifter Fredrik P. Tyvold har nettopp "lagt ned fallbrekk" på samtlige vogner og betjener her "skrubrekket" på tur ned mot Tyvold stasjon.

nen var passert, og stasjonsfolka, som kom i vanen med dette, var ikke synderlig overrasket hver gang det skjedde.

Hver mandag morgen var det "babelske" tilstander på stasjonens venteværelse der det foregikk salg av "bers-kaffe" over disk til mannskapene nordfra som ventet på "togleilighet" til Kongens og Sextus.

De små "trådsnellene" med den skingrende lokfløyta tok seg utrolig raskt fram i motbakken, og det var ikke en dag uten at en og annen "reisende" sto og huket seg fast i vognkarmene. Ingen komfortabel skyss i hardværet vinters dag, men mannskapene var jo heller ikke særlig borskjemt i så måte.

- MOT NEDLEGGING

Under "Jubel' n" i 1894, da kobberprisene sto på et lavmål, ble betydingen av Arvedalslina

på ny sterkt framhevet. Og fremdriften gikk heller jevnt og godt i flere år fremover.

Men under den ni måneder lange "Rørosstreiken" i 1901 ble det naturlig nok smått stell med kistrafikken selv om verket med nebb og klo forsøkte å holde gruvene i gang med streikebrytere og folk utenfra, bl.a. også en del kvinner. Det kom elektrisk strøm fra Kuråsfossen til Kongens og Mugg i 1897, og spørsmålet om taubanedrift ble aktualisert. Men først 13 år senere, mars 1910, sto taubanen ned til Harborg klar til å overta kistrafikken.

Lokfører Bergan, med sine rundt fem tusen turer til Kongens og med i alt nærmere en million tonn på "kroken", kunne hellige seg andre oppgaver. "Juno" og "Vesta" kunne puste ut etter en lang arbeidsdag, og stillheten senket seg langs Sandtjønnefjellet og Arvedalslina.