

# SLEKT OG DATA

MEDLEMSBLAD FOR SLEKT OG DATA

| ÅRGANG | 34 | NR. 2 | 2023 |

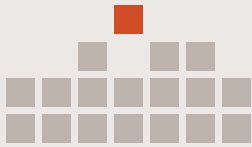
TEMA:  
**Jernbane**



Kilder til  
jernbaneslekt

Ansatte og  
anleggsarbeidere

Kvinner i  
jernbanen



### MEDLEMSBLAD

for Slekt og Data.  
Utkommer med  
4 nummer pr. år

### ABONNEMENT

for bibliotek og liknende  
institusjoner kan tegnes  
for kr 600,- pr. år.

### ANNONSER

Lina Bjelland Myrvoll  
E-POST:  
generalsekretar@slektogdata.no  
TLF.: 22 42 24 00

### SLEKT OG DATA

POST/BESØKSADRESSE:  
Øvre Slottsgate 2B,  
0157 Oslo  
TLF.: 22 42 24 00  
www.slektogdata.no

### REDAKTØR

Lina Bjelland Myrvoll  
E-POST:  
generalsekretar@slektogdata.no

### REDAKSJONSLEDER

Knut S. Sørhusbakken  
E-POST:  
redaksjonsleder@slektogdata.no

### OPPLAG

8900

### DESIGN OG LAYOUT

Morten Hernæs  
Aksell

### TRYKK

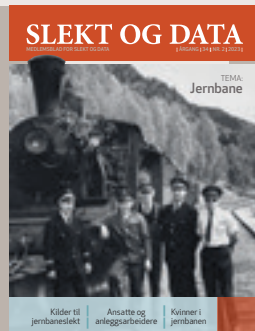
**aksell**



TRYKT  
I NORGE  
NO - 1470



ISSN 0803-0510



Kilder til  
jernbaneslekt

Ansatte og  
arleggsarbeidere

Kvinner i  
jernbanen

## INNHOOLD

### LEDER

**3** På spor av forfedrenes  
jernbaneliv

### TEMA

#### JERNBANEN

- 4** Jernbanehistorien  
i Norge
- 8** Kilder til  
jernbaneslekt
- 14** Jernbanens lokale  
betydning
- 17** Tippoldefars  
harde rallarliv
- 22** Kvinner i jernbanen  
– de usynlige arbeidstakerne
- 26** Norges første  
lokomotivfører
- 29** Dristig billettkontroll
- 32** Rallarkokkenes  
arbeidsliv
- 35** Ingrid's unike  
brevsamling
- 38** Lokomotivføreren  
i nabolandet
- 40** Pusserens  
tragiske skjebne
- 44** Rallarfamiliens  
anleggstilværelse

### ← FORSIDEN

Stasjonsmester og  
toggpersonale på Rødberg  
stasjon foran et damp-  
lokomotiv i 1970.

FOTO: HÅKON SØNSTERUD /  
NORSK JERNBANEMUSEUM



4



8

17



22



38





## På spor av forfedrenes jernbaneliv

For 169 år siden åpnet landets første jernbanestrekning, Hovedbanen, mellom Eidsvoll og Christiania. Gradvis ble vandring og reising med hest og kjerre i krevende terreng, erstattet med dette vesentlig mer effektive transportmidlet. Mobiliteten på kryss og tvers ble en helt annen da jernbanen kom til Norge.

Jernbanen ble ikke bare et viktig bindeledd for persontrafikk, samt handelsvarer og gods, men også for oppblomstring av nye byer og tettsteder rundt om i landet. Rundt togstasjonene vokste nye sentrum frem, slik at jobber ble skapt og familier flyttet til. Fremkomstmidlet er et sentralt satsingsfelt også i dag, da det vedlikeholdes og bygges jernbane over hele Norge.

Norges Statsbaner, kjent som NSB og nå Vy, var i en lengre periode blant de største arbeidsgiverne i Norge. Dermed var det ikke bare lokomotivførere, konduktører og stasjonsmestere som jobbet der, men også renholdere, telegrafister og snekkere, for å nevne noen. I tillegg var det svært mange anleggsarbeidere som reiste fra anlegg til anlegg under byggingen av nye strekninger.

Muligheten kan derfor være stor for at du har noen bakover i slekten som var involvert i jernbanen på et eller annet vis.

I denne utgaven av medlemsbladet ønsker vi å rette fokus på våre forfedre som jobbet ved jernbanen, om de var ansatt eller innleid. Hvilke kilder kan brukes for å spore deres aktive jernbaneliv? Hvordan var forholdene for anleggsarbeiderne og deres familier? Hvor finner vi kvinnene på denne mannsdominerte arbeidsplassen? Hvordan var dagliglivet for de som hadde de ulike yrkene? Dette er noe av det du kan lese mer om i denne utgaven.

Dette er spennende, givende og lærerik lesning om de som hadde denne viktige samfunnsaktøren som arbeidsplass, og vi håper du blir interessert i å forske på egen slekt. Tut-tut!



*Heidi Ringrood*

LEDER I SLEKT OG DATA

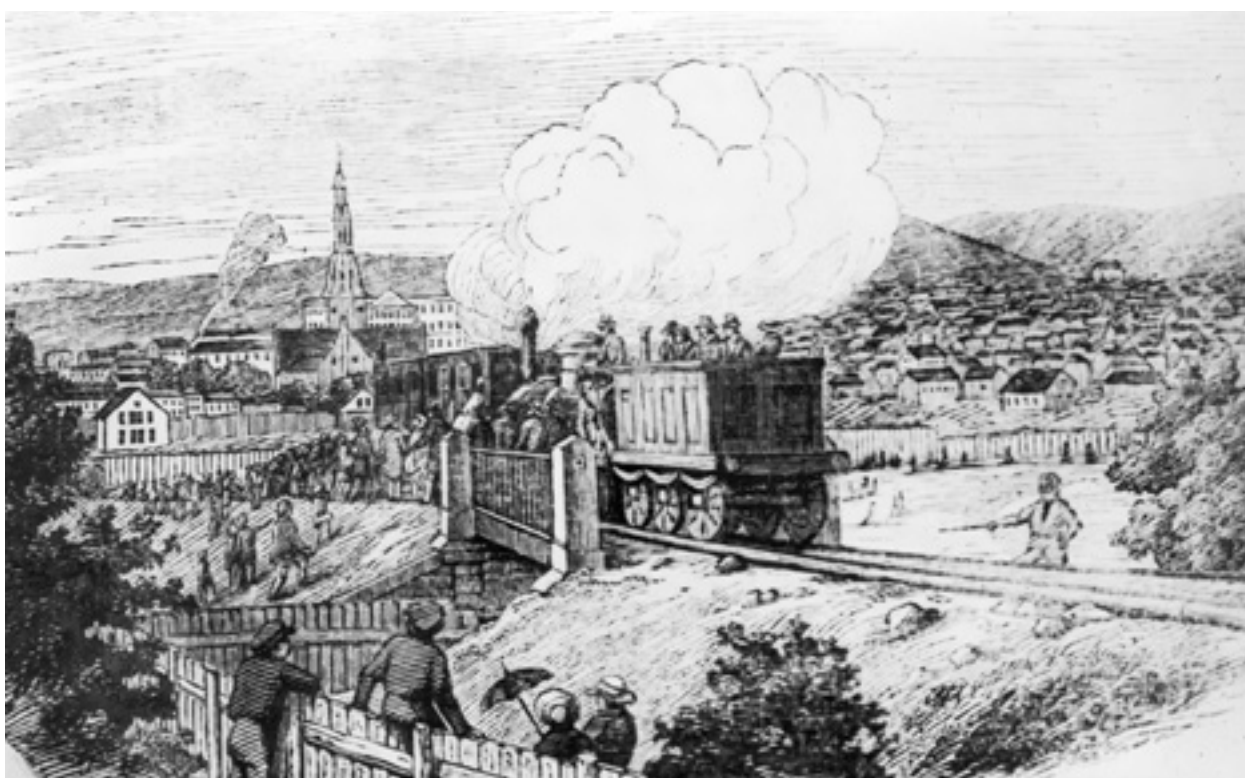
// Muligheten kan være stor for at du har noen bakover i slekten som var involvert i jernbanen på et eller annet vis. //

# Jernbanehistorien i

*Norge begynte å bygge jernbane allerede på 1850-tallet, og har hatt mange sidespor, blindspor og sterke diskusjoner før den har kommet dit den er i dag. Hvordan har jernbaneutviklingen vært i de lange linjer?*

■ IDA MARIE MUNKERUD

■ Gjenstandskonservator/Samlingsforvalter ved Norsk jernbanemuseum



ILL. NORSK JERNBANEMUSEUM

Tegning av prøvetur på jernbanen 4. juli 1853.

**1854**

Norsk Hoved-Jernbane, Christiania-Eidsvoll, åpnet 1. september.

**1862**

Hamar-Grundset-banen åpnet 23. juni.

Kongsvinger-banen åpnet 3. oktober

**1864**

Trondheim-Størenbanen åpnet 5. august.

**1868**

Drammen-Randsfjordbanen åpnet 12. oktober.

**1871**

Grundset-Aamodt-banen åpnet til Rena 23. oktober.

**1872**

Christiania-Drammen-banen åpnet 7. oktober.

Drammen-Randsfjordbanens sidespor til Kongsberg åpnet 9. november

Drammen-Randsfjordbanens sidespor til Krøderen åpnet 28. november.

# Norge

Det å gi et sammendrag av Norges jernbanehistorie er komplisert. Vi er et land med et terreng som aldri har vært helt samarbeidsvillig, med daler, fjell og fjorder som ofte kom i veien for ønskede jernbanestrekninger.

Økonomisk stod vi heller ikke sterkt i starten, noe som hadde konsekvenser for hva slags type jernbanespor som ble utviklet. Likevel har Norge blitt et land hvor togreise er et legitimt alternativ for mange mennesker sør for Bodø, enten det er for jobb eller fritid.

## FIRE PERIODER

Norges jernbanehistorie kan grovt deles inn i fire perioder:

- ➔ **Pionertiden 1850–1900:** Perioden da jernbanen vokste til.
- ➔ **Veksttiden 1900–1950:** Satsingen på jernbanen ble større, og flere av de store jernbanestrekningene ble ferdigstilt.
- ➔ **Omstilling- og effektiviseringstiden 1950–1990:** Damplokomotiv ble faset ut, signalanlegg ble fjernstyrt og hovedstrekningene i Sør-Norge ble elektrifisert.
- ➔ **Den nye vekstperioden 1990-dags dato:** Perioden vi opplever i dag.



Fra ballasteringen ved Østfold- eller Meråkerbanen fra 1870- eller 1880-tallet.

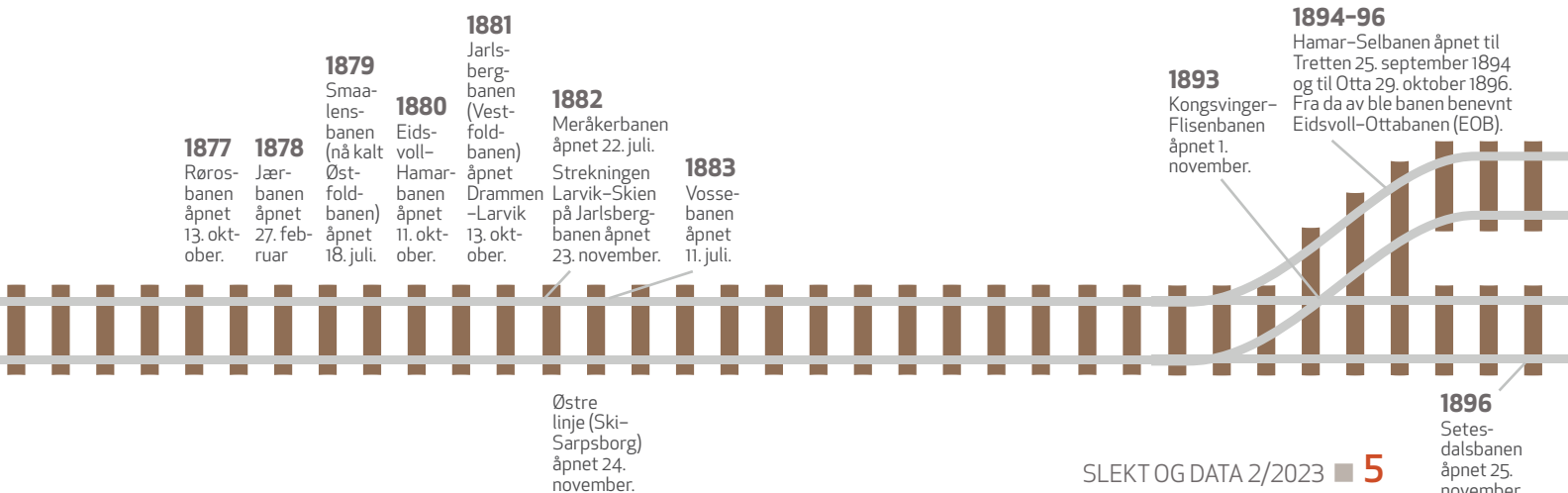
EIER: NORSK JERNBANEMUSEUM

Dette er en veldig bred inndeling som ikke tar høyde for alle momentene i jernbanehistorien, men den kan brukes som en generell veileder for videre lesing (Norsk jernbanemuseum, 2022).

## DE FØRSTE ÅRENE

Den første jernbanestrekningen som ble åpnet i Norge, var Christiania-Eidsvoll (kalt Norsk Hoved-Jernbane) i 1854 av engelske jernbanemenn ledet av Robert Stephenson, som var i samarbeid med regjeringen. Dette var en oppstart som var noe senere enn i andre europeiske land. Til sammenligning ble det som blir sett på som den første jernbanestrekningen i verden, oppført i 1825 i England av George Stephenson, Roberts far.

Norge var ikke et viktig land, men vi var rike på viktige ressurser. Jernbanen ville bli et nødvendig



økonomisk løft for Norge. Spesielt for transport av gods, som for eksempel trelast fra innlandet. Dette var det flere utenlandske forretningsmenn som ble klar over.

### STATEN TOK OVER BYGGINGEN

Hovedbanen ble i starten styrt ved et samarbeid mellom engelskmennene og staten, men da bygging av nye baner skulle gjennomføres, tok staten over styringen. Når det kom til prioriteringen av hvilke jernbanestrekninger som skulle bygges på det nasjonale nettet, så man på hvilke steder der det var størst behov og størst innsamling av lokal kapital (Norges Statsbaner & Jernbaneverket, 1997). Disse jernbanestrekningene var statlige jernbaner, men de hadde en egen administrasjon, kapital og ble driftet som egne selskap, noe som ble kalt «den norske modellen» (Bjerke et al., 2013).

I 1883 fikk alle de statlige jernbanedistriktene felles administrasjon under Norges Statsbaner, som var et forvaltningsselskap som varte helt frem til 1996. I denne perioden hadde selskapet monopol på persontrafikk på alle de statlige jernbanestrekningene i Norge. Den trafikkutøvende delen ble etter 1996 overført til NSB BA, mens Jernbaneverket overtok infrastrukturdelen.

Siden den tiden har Jernbaneverket blitt til Jernbandedirektoratet, BaneNor, Cargonett og etter hvert mange andre små selskaper. I Norge ble det også opprettet flere private baner i de to første periodene, som for eksempel Thamshavnbanen i Trøndelag og Rjukanbanen i Rjukan.

### MANGE VALG MÅTTE GJØRES

Under anlegningen av jernbanestrekninger var det flere valg som måtte bli tatt, og en trasé måtte skisseres for å undersøke arbeidsmengden en slik bygingsprosess ville ta. En slik anleggsprosess krevde en stor arbeidsstokk og i anleggstiden var statsbanen en stor sysselsetter i Norge. Unntaket var under andre verdenskrig da krigsfanger ble brukt som arbeidskraft.

Det måtte også gjøres et utvalg av hvilke materiell som skulle brukes og hvor dette materiellet skulle hentes fra, samt hva slags sporbredde banen skulle ha. I Norge har det hovedsakelig blitt tatt i bruk to typer sporbredder på de statlige banene: smalspor og normalspor, på henholdsvis 1067 og 1435 millimeter.

De tidlige jernbanestrekningene var hovedsakelig smalsporede, med unntak av Hovedbanen. Grunnen til at smalsporede baner ble foretrukket var at de ga lavere anleggsgutgifter og de tillot også en hurtigere byggingstid (Bjerke et al., 2018).

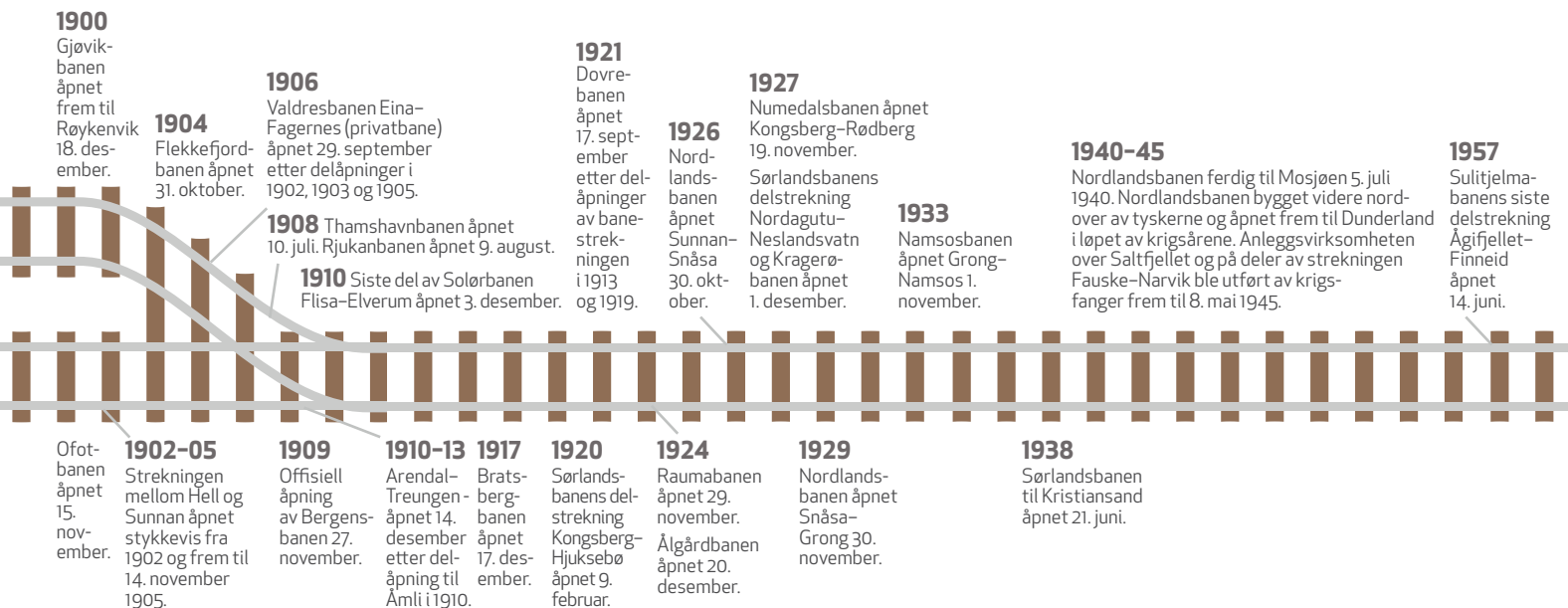
Etter hvert som jernbanen utviklet seg i Norge, ble flere av de smalsporede banene omgjort til normalspor, og de fleste nyere strekningene ble også bygget på denne måten. I dag er det ingen smalsporede banestrekninger i bruk, med unntak av de som brukes som museumsjernbaner.

### STOR TEKNOLOGISK UTVIKLING

Teknologisk utviklet jernbanemateriell seg raskt og det gikk fra damp til elektrisk til diesel i løpet av en 200-årsperiode. I Norge har denne utviklingen gått litt om hverandre, og det var i lang tid mulig å se alle de forskjellige typer dragningsmaskiner på skinner samtidig.

Norge hadde flere selskaper som produserte både lokomotiver og trevogner for gods- og persontrafikk, som for eksempel Nylands mekaniske verksted. I dag er det imidlertid ikke lenger noen produksjonssteder i Norge, og siste produksjonsår var i 2001 (Norsk jernbanemuseum, 2022).

Det tok litt tid før produksjonen i Norge startet opp, og mange av lokomotivene fra pionertiden ble bestilt fra utlandet. De første norskproduserte damplokomotivene kom på skinner i 1866, og damp ble brukt av NSB frem til i 1971 (Bjerke et al., 2018). Selv om damplok ikke lenger brukes til kommersiell trafikk, er de fortsatt synlig ved mange museumsbaner og på det nasjonale nettet i museumstrafikk.





Dovregubben var det største og mest kjente norsk-bygde damplokomotivet. Et av lokomotivene er utstilt på jernbanemuseet på Hamar. Bildet er fra 1935.



FOTO: HERMANN NEUPERT / NORSK JERNBANEMUSEUM

Høytidsstund på Bergen stasjon i 1954, da åpningstoget for elektrisk drift på etappen Voss-Bergen ble markert. Hele Bergensbanestrekningen ble elektrifisert først i 1964.



EIER: NORSK JERNBANEMUSEUM

Elektrifisering av statsjernbanen ble først gjennomført på Drammenbanen i 1922, men det kom allerede elektrisk driftet jernbane på industri- og privatbaner på 1890-tallet (Bjerke et al., 2013). Elektrifiseringen sparte på kostnaden som kull og diesel utgjorde, men til forskjell fra annen trekraft, krevde de større forandring av infrastrukturen til strekningen.

I Norge kom diesel først på starten av 1950-tallet og tillot større hastigheter over lengre strekninger, spesielt siden flere strekninger på den tiden ikke var elektrifisert. Diesel brukes fortsatt i dag, da spesielt ved kjøring av godstrafikk og på de banestrekningene som ikke har

Med daler, fjell og fjorder har ikke det norske terrenget alltid vært like samarbeidsvillig når det gjaldt bygging av jernbane. Bildet viser et tog på Flåmsbana i 1986.

FOTO: THOR BJERKE / NORSK JERNBANEMUSEUM



**1962**  
Nordlandsbanen åpnet frem til Bodø 7. juni.

blitt elektrifisert, slik som Nordlandsbanen (Bjerke et al., 2018). I dag er 2456 av 4221 kilometer med jernbanespor i Norge elektrifisert (Jernbanedirektoratet, 2020).

### JERNBANEN PÅVIRKET MANGE

Det er mye mer som kan sies om den norske jernbanehistorien. Alt fra historien til de store og viktige personene, de faste og midlertidige ansatte, de som bygde jernbanen og jernbanemateriellet, fagforeningene, de som var rundt stasjonene og de som var passasjerer.

Ikke minst også historien til alle stedene som ble påvirket av nye jernbanestrekninger og alle hendelsene i norsk historie som har påvirket jernbanen. Noen av disse historiene vil du kunne lese om i denne utgaven av medlemsbladet, mens andre vil du kunne finne i andre jernbanerelaterte bøker og magasiner.

#### KILDER

- Bjerke, T., Halvorsen, D.C., Hjorth-Johansen, S., Navestad, K. & Schlaupitz, H. (2018). *Tog til alle tider: Jernbanens drifts- og ruteopplegg bind 1*. Norsk jernbaneklubb forlag.
- Bjerke, T., Holom, E., Haugen, T. & Tovås, O. (2013). *Banedata 2013: Data om infrastrukturen til jernbanene i Norge*. Norsk jernbaneklubb forlag.
- Jernbanedirektoratet. (2020). «Jernbanestatistikk 2020».
- Norges Statsbaner & Jernbaneverket. (1997). *Perler på et spor: En reise i jernbanens kulturminner*. Jernbaneverket.
- Norsk jernbanemuseum. «Jernbanehistorie i årstall / Norwegian railway history / Die Norwegische Eisenbahn Geschichte».
- Norsk jernbanemuseum. (2022). *Nasjonal verneplan for nullende materiell i jernbanen*. Norsk jernbanemuseum.

**1999**  
Gardermobanen fullført med åpningen av «Romeriksporten» 1. august.

**2011**  
Askerbanen mellom Sandvika og Asker åpnet 27. august 2005, og strekningen videre til Lysaker tatt i bruk fra 26. august 2011.

**2022**  
Follobanen mellom Oslo S og Ski stasjon åpnet 11. desember

# Kilder til jernbaneslekt

*NSB var i en periode blant landets største arbeidsgivere. Har du noen i slekten som jobbet ved jernbanen i løpet av livet, enten som ansatt eller anleggsarbeider? Her får du mange gode digitale og fysiske kilder som kan gi deg mer informasjon.*

■ ELIN GAMMELMO  
 ■ Hovedbibliotekar ved Norsk jernbanemuseum

Det er mange som har jobbet innenfor jernbanen, siden Hovedbanen mellom Oslo (Christiania) og Eidsvoll ble påbegynt i første halvdel i 1850-årene, og åpnet som Norges første jernbanestrekning i 1854. Norges Statsbaner (NSB) ansatte i sin tid alt fra snekkere til reklame-

folk, så det er langt flere enn bare konduktører og lokomotivførere som har vært del av jernbanefamilien.

Norsk jernbanemuseum (NJM) har over flere tiår samlet fysiske og digitale kilder over jernbanepersonale. Prøv noen enkle søk i noen av kildene, det kan gi over-

Jernbanekalenderne er en populær kilde til ansatte ved jernbanen, og er også å finne digitalt fra Norsk jernbanemuseums nettside. Her fra 1929. EIER: NORSK JERNBANEMUSEUM







Enkelte av kortene i Østbyarkivet har henvisning til andre kilder, i form av forkortelser. For eksempel «Lt 60 9», som står for «Lokomotivmandstidende nummer 9 i 1960».

EIER: NORSK JERNBANEMUSEUM

raskende resultater. Enkelte av kildene, om de befinner seg hos NJM eller andre steder, kjenner du kanskje fra før, mens andre er nye.

### FAST ANSATTE: DIGITALE KILDER

De fleste kildene inneholder informasjon og personallogger over fast ansatte. Ble du fast ansatt i norsk jernbane, hadde du sikker lønn og sosiale ytelser som pensjon og sykestønader. Jernbanen ble sett på som en trygg arbeidsgiver med mange karrieremuligheter.

De digitale kildene som presenteres under, er kilder som eksisterer utenfor arkivene, og er hovedsakelig digitaliserte bøker.

### JERNBANEKALENDERE OG TILSVARENDE KILDER

De mest kjente kildene til norsk jernbanepersonale fra de forrige århundrene er jernbanekalenderne, som ble oppdatert og utgitt annethvert år fra 1887 til 1944. Jernbanekalenderne er en veldig god kilde inn til jernbanens personale og hvilke stillinger de hadde på ulike stasjoner og baner.

Kalenderne gjør det enkelt å følge hvordan karrieren til jernbaneansatte utviklet seg over tid, ved å bruke kalenderne før og etter de årene du først finner din slektning. Jernbanekalenderne er ikke helt konsistent, for eksempel er ikke ansatte med deltidsstillinger som grindvoktere og rengjøringspersonale med i de tidlige utgavene.

Det var ikke uvanlig at jernbanens ansatte byttet arbeidssted for å få en bedre stilling. Siden mange flyttet i løpet av sin arbeidstid i jernbanen, kan det være en fordel å bruke de digitalt publiserte utgavene, hvor det

er mulig å søke på navn. Jernbanekalenderne har navne-register bakerst i bøkene.

Jernbanekalenderne er organisert etter distrikt, deretter stilling. Kalenderne inneholder hovedsakelig navn, fødselsdato, dato for medlemskap i pensjonskassen, dato for tilsetning i nåværende stilling, lønn og tjenestested.

Du kan lese jernbanekalenderne digitalt fra Norsk jernbanemuseums nettsider ([jernbanemuseet.no](http://jernbanemuseet.no)) eller bibliotekets digitale samling på Brage ([snart Cris/NVA](https://brage.uib.no/)).



### FAKTA OM NORSK JERNBANEMUSEUM

- Norsk jernbanemuseum (NJM) ble i 1896 grunnlagt av entusiastiske jernbanefolk som et av verdens eldste jernbanemuseum, og er nå et etatsmuseum under Jernbanedirektoratet. Tidligere har museet vært plassert på Hamar stasjon og senere på Disen, før det ble flyttet til sin nåværende lokasjon på Martodden i 1956. På Martodden har museet en museumsbane hvor dampstoget Urskog kjører hver sommer forbi gamle stasjonsbygg i museumsparken.
- NJM skal dokumentere og formidle den norske jernbaneverksamhetens utvikling og bidra til økt kunnskap om jernbanehistoriske forhold. Foto- og gjenstandssamlingen går tilbake til 1850-tallet og forteller mye om jernbanen fra Hovedbanens åpning i 1854 og frem til i dag. En del historiske tekniske tegninger er også representert i samlingen, sammen med rutetabeller og annet arkivmateriale.
- NJM forvalter også Rallarmuseets samlinger.

Kalenderne du finner er:

- *Fortegnelse over personale ved Hovedjernbanen og dens dampskibe, Kongsvinger- og Hamarbanen* er fra 1872. Er ikke en del av jernbanekalenderne, men inneholder samme type informasjon.
- *Norsk jernbanekalender* ble utgitt fra 1887–1910, og fortsetter som Jernbanekalenderen.
- *Jernbanekalenderen* fra 1912–44.
- *Tjenestemenn ved statsbanene* utgitt av NSB hovedstyre, annethvert år fra 1948–63. Er ikke en del av jernbanekalenderne, men inneholder samme type informasjon.

### BIOGRAFISKE OVERSIKTER OM JERNBANEANSATTE

**De norske jernbaner og deres personale:** Fire bind (utgitt 1957–59), som ifølge forordet omfatter 25 000 ansatte ved NSBs distrikter rundt om i landet og hovedstyret i Oslo. I tillegg privatbanene Rjukanbanen, Thamshavnbanen, Sulitjelmabanen og LKAB.

Hvert bind tar for seg ulike stillinger innen jernbanen. Informasjonen om hver enkelt ansatt er ifølge forordet innhentet ved personlige besøk, skriftlige henvendelser og andre kilder. Inneholder navn, fødselsdato, stillinger, sivilstand og familieopplysninger, foto, verv og interesser. Utgitt av Norsk arkivforskning i samarbeid med Norsk Jernbaneforbund. Du kan lese de digitalt hos Nasjonalbiblioteket (nb.no).

**Norges statsbaner og deres personale:** To bind utgitt i 1990, omfatter 15 000 ansatte ved NSB. Bøkene er organisert alfabetisk uten avdeling, antagelig fordi NSB i 1989 ble omorganisert og de åtte geografiske distriktene ble erstattet av divisjoner. Inneholder navn, fødselsdato, stillinger, foto, verv og interesser. Du kan lese de digitalt hos Nasjonalbiblioteket.

**Norges lokomotivpersonale 1955:** Omfatter lokomotivpersonalet ved NSBs åtte distrikter og LKAB i Narvik. Ifølge forordet har innsamlingsarbeidet foregått ved

personlig kontakt og oppslag i jernbanekalenderne. Inneholder navn, stilling, fødselsdato, sivilstatus med navn på ektefelle og barn, dato for når de ble ansatt, samt ulike stillinger med årstall. Enkelte har også foto og informasjon om nær familie med stillinger innenfor jernbanen. Du kan lese den digitalt hos Nasjonalbiblioteket.

**Jernbaneminner:** Beskriver arbeidslivet under det som ble sett på som den store omveltningen i Norge på 1950-tallet. Boken ble utgitt i 1962 og inngår i Norsk Folkemuseums serie: *Arbeidsfolk forteller*, redigert av Aage Lunde. *Jernbaneminner* er viktig i denne sammenhengen fordi den etter hvert kapittel har detaljert liste over hvem som har fortalt fra arbeidslivet i jernbanen, men også fordi den gir en god beskrivelse av hva arbeidet besto av og hvordan funksjonene i jernbanen hang sammen. Denne boken kan leses digitalt hos Nasjonalbiblioteket.

Boken er for øvrig bygget på 99 muntlige intervjuer, foretatt og nedskrevet av Aage Lunde, som også er redaktør av boken. Den fysiske intervjusamlingen er muligens hos NTNU, mens gjennomslagskopien er hos Norsk jernbanemuseum. Intervjusamlingen til Lunde er av en sånn verdi og tilstand at NJM må begrense tilgangen. Intervjusamlingen har register.

**Jernbanetidsskrifter og organisasjonsliv:** Jernbanen har et rikt organisasjonsliv med fagforeninger, interesseorganisasjoner, idrettslag, med mer. I disse medlemsbladene og tidsskriftene blir det gjerne publisert omtaler og korte kunngjøringer av jernbanepersonale i forbindelse med jubileer og fødselsdager, pensjonering og dødsfall.

**Lokomotivmands Tidende (LT) og Jernbanemanden** er gode eksempler på medlemsblader og aviser hvor du kan finne biografiske opplysninger i form av kunngjøringer, notiser og artikler om og av medlemmene deres. NJM har komplett samling av LT fysisk i sin biblioteksamling. Ved å søke om utvidet tilgang, er *Jernbanemanden* fra 1910 til 1973 tilgjengelig digitalt hos Nasjonalbiblioteket.

Servering av kaffe fra trillevogn i toget. FOTO: LEIF ØRNLUND / NORSK JERNBANEMUSEUM



Toget ankommer Nordsinni stasjon på Valdresbanen i 1937, da Kristian H. Løvmoen var stasjonsmester. Stasjonen var betjent til 1968. EIER: NORSK JERNBANEMUSEUM



Trygve Kåre Ødegaard var overkonduktør, og er et av mange yrker vi finner igjen i jernbanekildene.



FOTO: LEIF RENNEMO / NORSK JERNBANEMUSEUM









### JERNBANEMUSEETS BIOGRAFISKE SAMLING

Her finner du biografisk materiale som Norsk jernbanemuseum samlet inn hovedsakelig i perioden 1950–54. Det inneholder biografisk stoff, artikler og avisutklipp om personer knyttet til jernbanen. I ettertid er samlingen delvis oppdatert av museets bibliotek. Samlingen er i dag på 41 mapper organisert alfabetisk på etternavn. Har ikke register.

### JERNBANEMINNER

På initiativ fra Norsk jernbanemuseum ble det på 1950-tallet sendt ut en oppfordring til alle pensjonister ved Statsbanene om å skrive ned minner fra sitt arbeide ved jernbanen. Det kom inn i underkant av 70 minner, som er samlet i museets bibliotek. Denne samlingen av selvskrevne beretninger har register.

### STASJONSMESTERE

Jernbanemuseets oversikt over stasjonsmestere er samlet kronologisk etter banestrekninger og stasjoner. Arbeidet med oversikten strakk seg fra rundt 1984–97 og ble utarbeidet av Guttorm Mostue, Martin Stensbak, Ola Brandvold og Johan Moldal i regi av Norsk jernbanemuseum.

De brukte museets og bibliotekets øvrige kilder, blant annet jernbanekalenderne, som grunnlag for oversikten. Inneholder navn, fødselsdato, fødested, foreldre, ektefelle, barn (med navn og fødselsdato), når de ble ansatt i NSB, dato for når de ble stasjonsmester ved angitt stasjon, tidligere stasjonsmester ved (og dato), senere stasjonsmester ved, pensjonsdato og dødsdato. Elleve permer. Fint og oversiktlig verktøy.

### FOLKETELLINGENE

Fra folketellingen i 1875 har Arvid Østby gjort to ulike utdrag for jernbanefolk. Den første oversikten er

samlet i to bind og gjelder jernbanefolk i hele Norge, også ekstravakter og anleggsarbeidere er tatt med. Det andre utdraget er over jernbanefolk bosatt i Hamar. Begge utdragene er i Norsk jernbanemuseums biblioteksamling:

- *Folketallet for kongeriget Norge den 31te december 1875: jernbanefolk og deres familier.* Utdrag av de originale lister i statsarkivene.
- *Jernbanefolk i Hamar distrikt og deres familie 31. desember 1875.* Utskrift av folketellingslistene i Statsarkivet i Hamar.

### PENSJONSPROTOKOLLER

Det ble ført protokoller over pensjonistene. I likhet med personalrullene ser det ut som disse ble ført kronologisk, med egne pensjonsnummer. Østbyarkivet er en mulig inngang, hvor enkelte kort har henvisning til pensjonsnummer.

Deler av samlingene og kildene på biblioteket til Norsk jernbanemuseum er unike. På grunn av verdi og tilstand må tilgangen dessverre begrenses. Kildene er så verdifulle for oss, at vi må skjerme de mest mulig, før vi på sikt digitaliserer og gjør de allment tilgjengelig. Dette gjelder blant annet personalrullene, pensjonsprotokollene og Jernbanemuseets biografiske samling.

### ANLEGGSSARBEIDERE: DIGITALE KILDER

Jernbaneutbyggingen ble i noen tilfeller satt ut til private kontraktører. I tillegg var anleggsarbeidere sjelden fast ansatte, men innleid arbeidskraft, til utbygging av banestrekninger. Du finner derfor ikke anleggsarbeidere i jernbanekalenderne, som hovedsakelig er en oversikt over fast ansatte.

◀ Anleggsarbeidere var sjelden fast ansatte, men det finnes både digitale og fysiske kilder etter dem. Bildet er fra Hallingdal mellom 1900–1907.

EIER: NORSK JERNBANEMUSEUM

## JERNBANEKALENDERNE

Jernbanekalenderne har oversikt over annet overordnet personale som var ansatt ved NSBs anlegg.

Lunde skriver at når banen var ferdig bygd, ble den overtatt og driftet videre av NSBs baneavdeling, som ofte rekrutterte folk fra anleggene til drift og vedlikehold av banen (Lunde, 1962).

For anleggsarbeidere som så etter fast arbeid, var nok dette et naturlig karrierevalg. Etter fast ansettelse kan du finne de i jernbanekalenderne, som du kan lese digitalt fra Norsk jernbanemuseums nettsider, eller bibliotekets digitale samling på Brage (snart Cris/NVA).

## BERGENSBANEN VEST 1898–1908

Statsarkivet i Bergen har digitalisert et register over 1950 anleggsarbeidere som bygde jernbanestrekningen fra Voss til Roa i 1898–1908. Oversikten finner du på Digitalarkivet.no.

## «RENHÅRIG SLUSK»

Beskriver arbeidslivet på anleggene. Boken ble utgitt i 1961 og inngår i Norsk Folkemuseums serie: *Arbeidsfolk forteller*, redigert av Edvard Bull. *Renhårig slusk*, i likhet med *Jernbaneminne*, er viktig å nevne her, da den har register over hvem som har fortalt historiene fra anleggsarbeidet, samtidig som den gir en god beskrivelse av hva arbeidet besto av. Denne boken kan du lese digitalt hos Nasjonalbiblioteket. Intervjuene som boken er basert på, er ikke digitalisert, men befinner seg hos Norsk Folkemuseum på Bygdøy. Arkivkatalogen til NF/Ark-1001-33-Arbeiderminne, ligger på Arkivportalen.

## FOLKETELLINGENE

Anleggsarbeidere bodde gjerne i brakker på anleggene. I folketellingene er de derfor som oftest registrert som bosatt i den kommunen de arbeidet og bodde i under anleggsperioden. Av den grunn er de registrert som bosatt i brakker, med brakkenavn eller brakkenummer. Et godt eksempel er folketellingen i 1875, hvor det i Rendalen prestegjeld er registrert jernbanearbeidere boende i brakker, eller barakker, nummer 3–14 i tellingskrets 005. Folketellingene ligger på Digitalarkivet.

## ANLEGGSSARBEIDERE: FYSISKE KILDER

### ARKIVERKET OG ARKIVPORTALEN

NSBs arkiver avlevert til Riksarkivet kan inneholde informasjon om anleggsarbeidere. En potensiell interessant arkivkatalog i denne sammenheng, ifølge Thor Bjerke, kan være kopibøker fra *Bestyrelsen for Statens Jernbaneanlegg* (RA/S-1614/F), som du finner på Arkivportalen.

I arkivkatalogene til Arkivverket kan du, ved å søke via Arkivportalen, finne personalia i anleggsprotokoller, ulike fortegninger og registre over arbeidere, timelister

Lokomotivfører Walter Moen på førerplassen i et tog på Drammen stasjon. FOTO: KÅRE MOEN / NORSK JERNBANEMUSEUM



og personalkort, for å nevne noen.

Arkiv etter jernbaneanlegg kan finnes hos statsarkivene i distriktet som jernbanestrekningen hørte til, eller på Riksarkivet. Statsarkivet i Trondheim har for eksempel mapper om anleggsarbeidere som jobbet på Nordlandsbanen i SAT/A-6436/0009, gruppe P. De kan søkes frem via Arkivportalen.

Anleggsarbeidere på baner som tilhørte Drammen distrikt (også Sørlandsbanen) kan finnes i NSBs arkiver fra Drammens distrikt, på Statsarkivet i Kongsberg. Samtidig har Statsarkivet i Kristiansand også arkiv etter jernbaneanlegg.

## HOVEDSTYRETS PERSONALRULLER FOR ANLEGGENE

Register over 497 personer som var ansatt på anlegg cirka 1894–1923. Personalrullene omtales også som matrikkel for anleggene. Det finnes også et register til Hovedstyrets personalruller for anleggene. Begge befinner seg i Norsk jernbanemuseums biblioteksamling. Dette materialet er av en sånn verdi og tilstand at vi må begrense tilgangen, før vi på sikt kan digitalisere og gjøre de allment tilgjengelig.

## SKUSSMÅLSBOK

Anleggsarbeidere hadde en skussmålsbok (skudsmaalsbok). Det var en attestbok, hvor det ble ført inn oppstarts- og sluttdato for aktuell anleggsperiode, og i noen tilfeller vurdering av utført arbeid. Skussmålsboka var så å si nødvendig for å få jobb videre på andre anlegg. Kanskje har du eller andre i slekten tatt vare på en slik bok etter en slektning som jobbet på anlegg?

## ANDRE GENERELLE KILDER

Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek har gode søkeinnganger til eget materiale; arkiv-, bibliotek- og fotosamling, fra egen nettside (Arbark.no).

Andre kilder som kan brukes i slektsforskning for å finne informasjon om anleggsarbeidere, fordi jobbsituasjonen deres kan være oppført, er kirkebøker, pantebøker, grunnbøker og Gravminne på Slekt og Data.

Som du ser er det mange kilder som er tilrettelagt og digitalisert for at du skal finne din families jernbanehistorie. Lykke til med slektsforskningen! ■ ■

### LITTERATUR

- Lunde, A. (1962). *Jernbaneminne*. Oslo: Tiden Norsk Forlag.
- Lunde, A. (1969). *Det norske jernbanepersonale 1854–1914: Sosialhistoriske undersøkelser*. Oslo: Universitetsforlaget.
- NSB. (1920). *Utdrag av bestemmelser vedkommende statsbanernes forvaltning og personale m.v. Til bruk ved jernbaneskolen*. NSB.
- Østby, A. (1964). *Hamarfolk og jernbanefolk: Samlinger av personalhistorisk og annet stoff. Redegjørelse for registrering og forklaring av forkortelser* (til Østbyarkivet).
- Østby, E. (1997). *Lokalhistorikeren Arvid Østby*. Hamar: Hamar historielag.



# Jernbanens lokale bety

*Etter at landets første jernbanestrekning ble åpnet i 1854, ble det utover 18- og 1900-tallet lagt mange mil med jernbanespor rundt om i Norge. Hva kom jernbanen til å bety for folk flest? Førte den til befolkningsutvikling og endra bosetningsmønstre?*

■ THORUNN LUNDE

■ Konservator NMF ved Vest-Agder-museet

Først vil jeg gjøre rede for dette med et overordnet blikk, og deretter ser jeg på Setesdalsbanen som gikk mellom Kristiansand og Byglandsfjord. Kildene vil i hovedsak være sekundærlitteratur i tillegg til folketellinger.

I Norge er det forsket lite på jernbanen og dens betydning for samfunnet. Det er skrevet mye om materiell og vogner og om de enkelte jernbanestrekningenes historie. Jernbanens betydning for samfunnet og særlig lokalsamfunnene, er først og fremst berørt i lokalhistorisk litteratur.

Av nyere litteratur som tar for seg jernbanen og dens samfunnsmessige betydning, vil jeg trekke fram Trond Berghs tobindsverk om den norske jernbanen, og Magne Fugelsøys to bind om jernbanen som kulturminne (landsverneplanene). Det er i hovedsak disse to forfatterne jeg har støttet meg til i denne artikkelen når det gjelder å se på jernbanen og dens overordnede betydning.

Det ble opprettet flere virksomheter i stasjonsbyene, deriblant landhandlerier.

FOTO: JULIUS MYHRE / ANNO DOMKIRKEODDEN

## HANDEL OG INDUSTRI

Hovedargumentet for anleggelsen av de fleste av de norske jernbanestrekningene, var å effektivisere mulighetene for å frakte gods, enten det var råvarer eller ferdige produkter ut til markeder i inn- og utland. Passasjertrafikk ble på sett og vis et ønsket og planlagt biprodukt, som kom til å endre folks reisevaner ved at det ble enklere og raskere å reise både ut og mellom områder.

Førte jernbanen til endring i bosetningsmønstre? Ja, absolutt. Det vokste fram nye tettsteder i kjølvanen av jernbaneutbyggingen og rundt de nye jernbanestasjonene. Ikke minst fikk landets hovedstad, Kristiania, tredoblet sitt innbyggertall i perioden 1850–1920. Fugelsøy viser hvordan bedret kommunikasjon var en av hovedgrunnene til at Kristiania kunne utvikle seg til et viktig handelssentrum.

I 1900 var Kristiania sentrum for nesten hele jernbanenettet i Norge, og fikk tredoblet sitt innbyggertall i perioden 1850–1920. Framveksten av handel og industri var en viktig årsak. Bildet er fra Østbanestasjonen i 1912. FOTO: ANDERS BEER WILSE / NASJONALBIBLIOTEKET





Når jernbanestrekninger ble bygd rundt om i landet, endret dette reisemåten til folk ved at det ble enklere og raskere å reise både ut og mellom områder. FOTO: NORSK

TELEGRAMBYRÅ / NORSK JERNBANEMUSEUM



# ending

Handel er avhengig av transport ut og inn, og i 1900 var Kristiania sentrum for nesten hele jernbanenettet i Norge. Framvekst av handel og industri førte til økt behov for arbeidskraft, som igjen førte til at folk flyttet fra distriktene og etablerte seg i hovedstaden – som dermed økte sin befolkning. I perioden 1865–1920 hadde halvparten av 150 nyetablerte tettsteder, med en befolkning på mer enn 200 innbyggere, en eller annen tilknytning til jernbanen (Fugelsøy, 2014).

## OPPBLOMSTRING AV STASJONSBYER

Stasjonsbyer er et begrep vi bruker om tettsteder som har vokst fram ved og rundt en jernbanestasjon. Slike stasjonsbyer kunne utvikle seg fra allerede eksisterende bygdesentre, som opplevde en vekst som følge av at jernbanen kom og at det ble bygget jernbanestasjon. Men det er flere eksempler på at jernbanen la stasjonen til områder der det ikke var tettsteder fra før av. Her vokste det fram helt nye sentra, stasjonsbyer.

For jernbanen var det først og fremst viktig å legge stasjonene gunstig i forhold til det området den skulle betjene. Som Bergh viser, vokste både Asker og Tynset fram som følge av at jernbanen la stasjonene her (Bergh, 2004). Setesdalsbanen fikk sin endestasjon på Byglandsfjord. Da jernbanen ble vedtatt i 1890, var dette en stor furumo uten noe bebyggelse, og dampskipskaiene som hadde eksistert i flere tiår, lå på motsatt side av fjorden (Tveito, 2021).

## ARBEID EN VIKTIG ÅRSÅK

I disse stasjonsbyene vokste det fram flere virksomheter som igjen ga arbeidsplasser. Det kunne både være knyttet til servicevirksomhet som landhandel og hotell, i tillegg til meieri og håndverks- og industribedrifter. Dermed ga stasjonsbyene mulighet for folk fra distriktet og andre steder å finne arbeid, som igjen gjorde at stedene opplevde en befolkningsvekst. Men som Bergh skriver, var det ikke alltid teorien om jernbanen som drivkraft i økonomisk nyskaping i utkantstrøkene, stemte så godt som optimistene hadde trodd i forkant (Bergh, 2004). Med andre ord, jernbanen sammen med mulighet for inntektsgivende arbeid, førte til at folk flyttet til sentre langs med jernbanen.

Hva så med jernbanen som arbeidsgiver, betydde det noe for befolkningsutviklingen? Ja, jernbanen var en stor

arbeidsgiver, med mange ansatte tilknyttet administrasjon, togfremføringen, banevedlikehold og godstransport og så videre. Men det var neppe tilflytting av disse personene og deres familier som ga de store endringene i de lokale folketellingene i distriktene.

Unntaket var anleggsperioden for jernbaneutbyggingen, da det kom større grupper tilreisende anleggsarbeidere. Dette var gjerne arbeidskarere som reiste fra anlegg til anlegg, og var for fagarbeidere å regne sammenlignet med de fleste lokale som fikk arbeid på jernbaneanlegget. De jobbet en periode og dro videre når anleggstiden var over. Unntak her finnes, som at en anleggsarbeider giftet seg lokalt og ble værende på stedet.

## SETESDALSBANENS BETYDNING LOKALT

Setesdalsbanen ble vedtatt bygget i 1890 og åpnet høsten 1896. Fram til nedleggelsen i 1962 fikk den mye å si for utviklingen og lønnsomheten til næringslivet i dalen. Men hva kan Setesdalsbanen ha betydd for befolkningsutviklingen i regionen?

På samme måte som i resten av landet, var det også jernbanelinja som kom til å bestemme plasseringen av bygninger langs tettstedene og stasjonsbyene som vokste fram i Setesdal (Lislevand, 2011). Mens kommunene Vennesla og Kristiansand alt var etablert som henholdsvis industristed og by før Setesdalsbanen, var det områdene nord for Vennesla man fikk de største endringene som følge av jernbanen.

Her vokste det fram nye tettsteder rundt stasjonene som ble bygget. Det gjaldt for kommunene Øvrebø, Hægeland, Iveland, Hornnes, Evje og Bygland; områder med en relativt liten befolkning før jernbanen. Før byggingen av Setesdalsbanen, viser folketellingen i 1891 at det var 6893 personer som hørte hjemme i disse kommunene til sammen. Fram mot 1920 økte befolkningen til 7863 hjemmehørende og en gjennomsnittlig årlig befolkningsvekst på rundt 0,5 prosent. På landsbasis økte befolkningsveksten til gjennomsnittlig 0,8 prosent årlig i tiden 1900–1920 (Thorsnæs, 2022). Dermed fikk områdene som Setesdalsbanen gikk gjennom, noe mindre befolkningsvekst enn landsgjennomsnittet.

Når folketellingene leses kommunevis, var veksten større i noen kommuner enn andre. Det gjaldt særlig Evje og Byglandsfjord. For begge disse stasjonsbyene vokste det fram en rekke næringsvirksomheter. Disse



Området rundt Evje stasjon vokste fra å være en furumo uten bebyggelse før 1896, til å bli en stasjonsby. Bildet er fra 1961.

EIER: STIFTELSEN SETESDALSBANEN

hadde behov for arbeidskraft og var dermed med på å få folk til tettstedene og gi økt folketall i kommunene.

Flere av virksomhetene som etablerte seg, anså byggingen av Setesdalsbanen som en forutsetning for at de kunne drive. Eksempelvis Byglandsfjord dampsag og høvleri, som startet opp i 1898, som følge av at jernbanen gjorde det mulig å frakte tømmer og ferdigskårne trevarer nedover dalen (Sjevraak, 1948). På Evje gjenåpnet Evje nikkelverk, etablert i 1872, etter å ha innstilt driften tidlig på 1890-tallet grunnet manglende lønnsomhet som følge av kostbar transport. Med jernbanen ble det igjen lønnsomt å drive nikkelverket, og driften startet opp igjen i 1899 (Kleveland, 2000).

Befolkningsveksten i kommunene langs Setesdalsbanen i perioden 1891–1920 skyldtes ikke jernbanen ene og alene. Muligheten til lønnet arbeid er en viktig faktor for at folk etablerer seg i et område, og som ellers i landet var det også muligheten til lønnet arbeid som gjorde at folk flyttet til de nye tettstedene langs Setesdalsbanen.

## KONKLUSJON

Hva betydde jernbanen for befolkningsutviklingen? Som vist i artikkelen, var det ikke jernbanen alene som førte til endra bosetningsmønster. Ja, det vokste opp tettsteder rundt og ved jernbanestasjonene, eller stasjonsbyer som de gjerne kalles. Men forutsetningen for at mennesker skulle flytte dit, var at de kunne skaffe seg lønnet arbeid. Og det er her jernbanen spilte en stor rolle, både for at industri kunne drive lønnsomt og dermed var det gunstig å legge industri i nærheten av jernbanelinjer, i tillegg til at eksisterende virksomheter kunne øke sin lønnsomhet og dermed utvide produksjonen.

I området der Setesdalsbanen gikk, ser vi det samme som andre steder. Det vokste fram tettsteder der stasjonene ble anlagt, og for mange av industrivirksomhetene var jernbanen en forutsetning for å få til en økonomisk drift.

Evje nikkelverk var en av virksomhetene som fikk nye muligheter og rimeligere transport etter at Setesdalsbanen ble åpnet.

FOTO: AUGUST ABRAHAMSON / VEST-AGDER-MUSEET



EIER: STIFTELSEN SETESDALSBANEN

Tømmertog på Byglandsfjord. Byglandsfjord Dampsag & Høvleri ble etablert som følge av Setesdalsbanen, og ga mulighet for å sende ut tømmer og trevarer nedover i dalen.

Området som Setesdalsbanen gikk gjennom, hadde en jevn befolkningsvekst i perioden 1891 til 1920, i tillegg til etablering av en rekke virksomheter som dro nytte av jernbanestrekningen. Det er vanskelig å si om økningen i folketallet ene og alene skyldtes dette, men ved at den var viktig for framveksten av industrien i området, ble også Setesdalsbanen en viktig faktor for at folk kunne bo der.

## LITTERATUR OG KILDER

- Bergh, T. *Jernbanen i Norge 1854–2004*. Bergen: Vigmstad Bjørke, 2004.
- Dåsnes, T. Litt om Arnt Larsen. *Årsskriftet Arnstein*, 2003.
- Fugelsoy, M. *Det for landet velsignede transportmiddel*. Oslo: Jernbaneverket, 2014.
- Endresen, M. *Jernbanepersonalet ved Setesdalsbanen 1893–1919*. Arbeidsliv, faglig organisering og faglig virksomhet. Hovedfagsoppgave i historie. Universitetet i Oslo, 1987.
- Kleveland, O.A. *Flot nikkelgruve – Evje nikkelverk*. Evje og Hornnes sogelag, 2000.
- Lislevand, A. Nokre korte trekk frå utviklinga av Evje stasjonsby. *Årsskriftet Arnstein*, 2011.
- Myhre, J.E. *På flyttefot til og innen Norge*. Norgeshistorie, 2021.
- Olsen, R. *Fra gamp til damp: Setesdalsbanen de første hundre år*. Stiftelsen Setesdalsbanen, 1996.
- Setesdalswiki.
- Skjevraak, M. *A/S Byglandsfjord dampsag & høvleri gjennom 50 år: 1898–1948*. Arendal, 2020.
- Statistisk sentralbyrå. *Folkemengde i Rigets forskjellige administrative Inndelinger*, fra 1891, 1900, 1910 og 1920.
- Statistisk sentralbyrå. *Historisk tabell for folketall*.
- Thorsnæs, G. *Norge (befolkningsutvikling)*. Store norske leksikon, 2022.
- Tveito, R. *Byglandsfjord 2 – Samferdsla fra 1804 til 1896*. Reidar Tveito, 2021.
- Uleberg, O.O. *Kultursoge for Evje og Hornnes, bind 2*. Evje og Hornnes kommune, 2003.

# Tippoldefars harde rallarliv

*«Om jeg fikk velge en gang til, ville jeg blitt rallar».  
Det sa vår da 92 år gamle tippoldefar i et avisintervju fra 1955.  
Hvordan var arbeidshverdagen hans som rallar på ulike jernbane-  
anlegg, og hvilke kilder brukes for å oppklare dette?*

■ ELLEN SLETVOLD ■ Samlingsansvarlig ved Norsk jernbanemuseum  
■ THOMAS SLETVOLD

Vår tippoldefar John Andersson Bjørnbeth var født i 1862 på ytre Geitastrand i Sør-Trøndelag. Han vokste opp på en husmannsplass og bodde der med sine foreldre, kone og barn. De livnærte seg som husmenn og John arbeidet med skogs- og gårdsarbeider i heimbygda.

Etter hvert som det ble flere unger, uttrykker han at det både ble trangt om plassen og knapt med mat på husmannsplassen (Leveraas, 1955). Dette førte til at han ble nødt til å reise ut for å tjene penger på annet vis.

## GOD LØNN SOM RALLAR

Som skogsarbeider tjente han 1 krone og 50 øre per dag, mens da han startet i arbeid på Gudbrandsdalsbanen i 1896, tjente han 3 kroner dagen. Altså dobbel lønn. På den banen ble han i nesten tre år. Senere reiste han til Bergensbanen og var der fra 1898 til 1901. Etter det reiste han for å arbeide på Ofotbanen i et halvt års tid. På det anlegget forteller han at han ikke trivdes noe særlig.

Han giftet seg med Guru Ellingsdatter Almli i 1884. I perioden fra 1884 til 1907 fikk de sju barn. Ei datter, Sirianna, dør i 1902 bare 18 år gammel.

Videre var han på annet ulikt dagarbeid og anleggsarbeid, noe som ikke var uvanlig for rallarene. Han var blant annet med på bygging av Namsos kirke i 1902 og vegarbeid på Bjørnør i en periode mellom 1909 og 1912.

## JOBBET MYE PÅ GÅRDEN

Senere ble han en del mer hjemme. Han forteller at selv om familien var blitt stor, hadde de greid å legge seg opp en del penger. I 1915 kjøper han gården Gjerdet oppi Husdalen av sin svoger Erik E. Almli. Den var da på 15 mål brutt mark. Skjøtet på gården blir tinglyst i 1920 og kjøpesummen lød på 6000 kroner.

De periodene han var hjemme, benyttet han til å forbedre gården med grøfting og bryting av mer mark. I denne perioden sluttet han helt å reise rundt på anlegg som rallar. Han fikk seg jobb som fjellarbeider i Trondheim. Da kunne han være hjemme i helgene og jobbe på gården (Leveraas, 1955). Hans kone dør i 1921, bare 37 år gammel. Etter dette forblir John værende på gården han har kjøpt til han dør i 1959.

BIER JOHNEGIL SLETVOLD

Vår tippoldefar, John Andersson Bjørnbeth, som over 90 år gammel. Bildet er tatt i hans hjem på Gjerdet.







Tippoldefar er oppført ved folketellingen 1900 i Aurland kommune i forbindelse med arbeidet på Bergensbanen. De 19 andre er de han bodde på brakke sammen med. FAKSIMILE: ARKIVVERKET

### GODT KJENT MED BYGDA

Tippoldefar John Andersson Bjørnbeth er forholdsvis nær oss i tid og sted, da han som nevnt døde i 1959, og bodde på Geitastrand nesten hele livet. Vi forfatterne har også vokst opp på Geitastrand, og kjenner folket og bygda godt. Geitastrand er i dag et kirkesokn som ligger i Orkland kommune i Trøndelag.

Når en skal leite etter opplysninger, er det viktig å finne de rette kildene. En må vite hvilket prestegjeld og fogderi en skal leite i. Sjøl om Geitastrand administrativt hører sammen med Orkland nå, tidligere Orkdal kommune, har det ikke alltid vært slik. Fra gammelt har Geitastrand fulgt Børsa i Sør-Trøndelag, både i kirkelig og verdslig sammenheng.

Geitastrand er ei lita og oversiktlig bygd med om lag 600 innbyggere. Mange av de som bor der, har hatt slekt i området i mange generasjoner, og de fleste har god oversikt over hvem som er i slekt og hvordan. Det har også blitt skrevet ei god bygdebok, *Geitastrandboka* (Rød, 1979), som finnes i de fleste heimer i bygda, og som blir lest og brukt. Med tanke på slektsforskning må imidlertid opplysninger i ei bygdebok dobbeltsjekkes mot andre kilder, og da helst primærkilder når de er tilgjengelige.

### KILDENE TIL RALLARLIVET

For å finne informasjon om tippoldefars rallarliv har vi leita i folketellinger, kirkebøker, pantebøker, panteregister og i grunnboka for fast eiendom. Alt dette er tilgjengelig

på Digitalarkivet. I det området og tidsrommet vi hadde bruk for, var det folketellinger fra 1865, 1875, 1891, 1900, 1910 og 1920 vi benyttet. Det er ganske mange opplysninger, og en god start når en skal skissere et livsløp.

Det neste som vi brukte, var kirkebøkene. Det ble lovpålagt å føre klokkerbok i 1812. Likevel mangler klokkerboka for Børsa sokn mellom 1837 og 1867. Vi vet ikke hvorfor den har gått tapt, men det kan ha noe å gjøre med at den gamle kirka på Viggja ble revet i dette tidsrommet. Da ble to nye kirker, ei på Geitastrand og ei i Børsa, bygget for å avløse den gamle. Heldigvis finnes ministerialboka for perioden.

Vi var interesserte i kjøpet av gården Gjerdet, som er et bruk på matrikelgården Husdal. For å få opplysninger om fast eiendom må man til pantebøkene, der i alle fall alle tinglyste opplysninger skal finnes, og da sjølsagt skjøtet på gården. Vi har undersøkt i pantebøkene, men har ikke greid å finne tinglysinga av husmannskontrakten for Anderskleiva, da den trolig ikke har blitt tinglyst.

En annen viktig kilde har vært «skudsmaalsboka», altså skussmålsboka, etter noen av de anleggene han hadde deltatt på. Denne boka er i privat eie hos barnebarnet til John, som bor på slektsgården i dag. Tippoldefar jobbet på ulike anlegg rundt om i landet. Når en arbeider dro fra et anlegg, fikk han med seg sluttattest som omfattet hvor og hvor lenge han hadde jobbet, samt med hva. I mange tilfeller stod det noe om hvordan han hadde utført jobben sin også. Attester/skussmålsbok var påkrevet for rallaren for å kunne få seg

Gruppebilde av arbeidslaget på Gudbrandsdalsbanen ved Tretten. John Andersson Bjørnbeth er på første rekke nr. tre fra venstre.



IER: GURINE HUSDAL

Det ble tatt i bruk både boremaskin og håndboring i arbeidet med Gravhalsstunnelen på Bergensbanen. Bildet er fra 1902.

EIER: NORSK JERNBANEMUSEUM

videre arbeid på nye anlegg. Det hendte at de fikk arbeid selv om attester manglet, men det forutsatte at en kjenning av deg kunne gå god for deg (Tranøy, 2020) (Heber, 1924).

Vi har også funnet noen artikler fra 1950-tallet, der John er intervjuet og/eller omtalt. Dette er materiale som er tilgjengelig på Nasjonalbibliotekets nettside. Der forteller han relativt godt om hvordan hans periode som rallar artet seg.

Likevel må informasjonen som kommer fram i disse artiklene, til en viss grad dobbeltsjekkes der dette er mulig. Sjøl om John var både klar i toppen, oppmerksom og hadde god hukommelse, var mannen tross alt 92 år da dette intervjuet ble foretatt. Hvor mye han hadde mulighet til å foreta etterkontroll for å forsikre seg om at journalisten hadde fått de riktige opplysningene er heller tvilsomt. Vi har derfor vært oppmerksomme på å sjekke ut faktaopplysninger opp imot skriftlige primærkilder der dette har vært mulig.

I tillegg har vi brukt mye relevant litteratur som beskriver arbeidsforholdene som rallarene hadde på den tiden.

### GUDBRANDSDALSBANEN: DE FØRSTE ÅRENE

Det framkommer i et intervju med John i *Arbeidermanden* fra 1955 at han startet sin karriere som rallar på jernbanen på Gudbrandsdalsbanen i 1896 ved 5. avdeling hos en ingeniør Skavland i Ringeby. Der var han i tre år før han reiste videre til Bergensbanen (Leveraas 1955).

Kort tid etter at han kom på anlegget på Gudbrandsdalsbanen, som betegnes som Hamar–Selbanen, forteller John at han ble fagorganisert. Han ble da organisert i det vi i dag kjenner som Norsk Arbeidsmandsforbund, som ble stiftet 13. april 1895. Denne fagforeninga er betegnet som rallarens forbund, og fra starten av var det mange fra bergverkene og jernbaneanleggene som var organisert der (Hansen, 1955).

John forteller selv at det kom en agitator fra Røros som var flink til å prate for seg og som arbeiderne på anlegget lyttet til. Alle på hans arbeidslag var da fagorganiserte. Like etter at John startet sin arbeidsperiode på banen, toppet det seg med ulike uoverensstemmelser om blant annet arbeidsforhold, lønn, kontraktørvirksomhet og arbeidstider mellom arbeiderne og ledelsen ved anlegget. Dette førte til at 150 mann streiket (Leveraas, 1955).

Denne streiken på Hamar–Selbanen betegnes som ilddåpen til Norsk Arbeidsmandsforbund. Kildene er noe uklare på hva de egentlig oppnådde med denne streiken, men konkret oppnådde arbeiderne noe bedre lønnsbetingelser og timers arbeidsdager.

Forbundets første formann, Olav Strøm, fikk kort tid etter streiken avskjed fra anlegget. Forbundet vokste etter



Bergensbanens anlegg ved Gravhalsstunnelen under byggingen. EIER: NORSK JERNBANEMUSEUM

dette raskt til 500 medlemmer, og i 1913 var Norsk Arbeidsmandsforbund landets største fagforening (Østvedt, 1954) (Hansen, 1955).

### BERGENSBANEN: GRAVHALSTUNNELEN

John startet sin periode på Bergensbanen i 1898/1899. Det er her vår kilde skussmålsbok starter. Her er han oppført første gang på anlegg på Myrdal under ingeniør Berner, og ansatt som minerer og tunnelarbeider på anlegget Voss–Taugevandsbanen. Vi finner han også igjen fra folketellinga i Aurland kommune fra 1900 på Myrdalsleitet, oppført sammen med 19 andre. Dette er de han bodde på brakke sammen med.

Arbeidet som rallar, eller slusk som det også heter, bestod som regel av to typer arbeid. Det var håndtering av feisel, bor og dynamitt for sprengning i fjell, dernest var det flytting av løse masser med trillebår og spade (Bull, 1961). For en rallar var det status å jobbe med sprengning i fjellet. Det var det som var hans fag, men trillebåra, spaden og flytting av masser var nok en like viktig del av jobben (Bull, 1961).

Arbeid som gråsteinsmuring til brukar, bygninger og stikkrenner er eksempler på andre arbeider som også







Tippoldefars skudsmålsbok, som viser anleggene han hadde deltatt på. FOTO: ELLEN SLETVOLD



Tippoldefars kone, Guru Ellingsdatter Almi. EIER: GURINE HUSDAL

kunne tilfalle rallaren. Johns barnebarn forteller at han blant annet også var med på oppføring av grunnmuren til Myrdal stasjon.

John var med på arbeidet med den 5311 meter lange Gravhalstunnelen som går mellom Myrdal og Upsete. Dette var i sin tid litt av et prestisjeprojekt. Da den stod ferdig, var den Norges og Nord-Europas lengste tunnel (Østvedt, 1954).

Arbeidet startet i oktober 1895 og gjennomslaget fikk de 6. juni 1902. 31. august 1905 var tunnelen ferdig. Det fantes lengre tunneler nedover i Europa, men på grunn av bergartenes hardhet og de tøffe klimatiske forholdene, står det ikke tilbake for noe annet tunnelprosjekt hverken da eller senere (Østvedt, 1954).

Gravhalstunnelen var en av de første tunnelene der det ble tatt i bruk boremaskin i Norge, men håndboring ble også benyttet som arbeidsmetode gjennom hele anleggsperioden. Det tok lang tid før boremaskinen satte håndboringen helt til siden. Dette skyldtes både at arbeidskraften var billig og at boremaskinene ikke alltid var like effektive (Bull, 1961).

En del av arbeiderne foretrakk også håndboring framfor maskinboring, mye på grunn av den økte støyen i arbeidsmiljøet som boremaskinene førte med seg. Selv om håndboring var tyngre fysisk, fikk de et mer oppjaget tempo med maskinboringa med hensyn til montering og flytting av boremaskiner (Bull, 1961). Uansett måtte alt dette oppfattes som en rivende utvikling både for skeptikerne og framtidsoptimistene.

## GÅRDSARBEID OG PRESTEFØLGE

Arbeidsåret for de som jobbet ute på åpen linje i fjellet på Bergensbanen, var begrenset til de månedene i året da de klimatiske forholdene tillot det, altså fra juni til slutten av oktober. Tippoldefar var en av de som kunne være igjen å jobbe på vinteren fordi han beskjeftiget seg med arbeid inne i fjellet.

Det var sikkert flere årsaker til at han jobbet på anleggene også på vinterstid, men en av de var at han også måtte reise hjem når det var vår/høst og onnearbeid på gården der husmannsplassen han hørte til skulle ha utført pliktarbeid. Da måtte han møte opp for å utføre dette.

Man kan jo spørre seg om ikke hans kone kunne

gjøre dette arbeidet, men det gikk ikke. For det første skulle hun delta i sin andel av pliktarbeid innenfor det som var beregnet for å være kvinneoppgaver på gården, og for det andre kunne ikke hun som kvinne utføre de oppgavene som var tillagt mannen på husmannsplassen. På vinteren var det mindre pliktarbeid for husmennene å utføre, og dermed kunne han reise på anlegg for å arbeide uavbrutt og legge seg opp penger.

En tilleggsoppgave som vår tippoldefar hadde, var å være prestefølge. Hver gang presten skulle fra Myrdal til Oppset, eller Uppsete som det heter i dag, måtte han følges. Ved et tilfelle skulle de dra hjem fra Oppset, men presten ble holdt igjen i soknebud etter søndagsprekenen. John satte av gårde selv om været var forferdelig (Leveraas, 1955). Han forteller selv:

«Oppå Myrdalsfjellet raste stormen. Jeg kunne ikke stå oppreist. Legge meg ned våget jeg ikke. Så spente jeg skiene av meg, tok dem i hendene og akte meg framover. Time etter time slet jeg meg fram på denne måten stivfrossen og dødstrett. Mange ganger la jeg meg ned og ville la det stå til. Men hver gang våkent forstanden og så kröp jeg videre. Det var blitt mørkt og jeg hadde lite håp om å greie meg. Men så fant jeg ei hytte. Med langstaven, vi brukte bare en lang stav den gangen, bröt jeg meg inn. Siden så slo jeg i stykker senga og fikk gjort opp varme. Det ble min redning. Ja, værhardt var det på Bergensbanen.»

Det er liten tvil om at arbeidsforholdene på Bergensbanen var tøffe ut ifra beskrivelser og beretninger fra anlegget, men til tross for dette ser det ut til at tippoldefar trivdes godt på dette anlegget. Årsaken var at han beskriver det hele som godt kameratskap, og at det var dyktige arbeidsfolk (Leveraas, 1955).

## KREVENDE FORHOLD PÅ OFOTBANEN

John startet opp arbeidsforholdet på Ofotbanen 14. mars 1901. Det er på Ofotbanen han hadde kortest fartstid. Det framkommer at tippoldefar arbeidet som tunnelarbeider ved avdeling 2 i Hundalen, under assisterende ingeniør Nils Haugland.

Topografien for anlegget på malmbanen var vanskelig, og værforholdene var ville. Med ned i minus 40 grader celsius på vinteren og svært dårlige brakker, var dette et krevende liv. I Hundalen stod det igjen en del hus etter den første og engelske byggeperioden. I den norsksvenske anleggstiden oppstod det også en liten handelsplass der.



Det var mildt sagt krevende forhold på Ofotbanen for tippoldefar og de andre arbeiderne. EIER: NORSK JERNBANEMUSEUM

Rallarene kom ned til handelsstedet for å proviantere og for å treffe avdelingsingeniøren som man jobbet under (Theander, 1996).

Om Ofotbanen kan tippoldefar fortelle at det var et anlegg med mye fyll, slagsmål og dårlige brakker. De var også helt oppi 18 mann på hvert kokkelag. Han forteller at de måtte sove to og to i køyene. Det var også slik at anleggskokkene måtte dele rom med mannfolka (Leveraas, 1955). Brakken av bygg var satt opp av uhøvlet plank, der torv var spadd inn på veggene for isolering. Det sier seg selv at dette ble kaldt på vinterstid. Det framkommer også fra andre kilder at brakken ble av arbeiderne omtalt både som luftslovt og fryserier (Østvedt, 1954).

Med hensyn til arbeidsdagen i tunnelen var også boremaskinene kommet til Ofotbanen, men i denne tidlige driftstiden var ikke disse veldig pålitelige. De kunne gjerne bli stående ubrukte i lengre perioder fordi vannet i kraftstasjonene de fikk strøm fra, frøs til is. I rallarvisene framkommer det godt hva de syntes om de dårlige arbeids- og boforholdene ved Ofotbanen (Østvedt, 1954).

## ET HARDT, MEN FRITT LIV

Hvordan kom John seg fra gården og til anleggene på Bergensbanen og Ofotbanen? Først reiste han inn til Trondheim og tok seg hyre på båt slik at han kunne arbeide for billetten til og fra arbeidsstedene. Når han reiste til Bergensbanen, var anløpsstedet for båten i Sognefjorden. Deretter måtte han gå gjennom Flåmsdalen for så å ta Rallarvegen fra Flåm og opp til Myrdal.

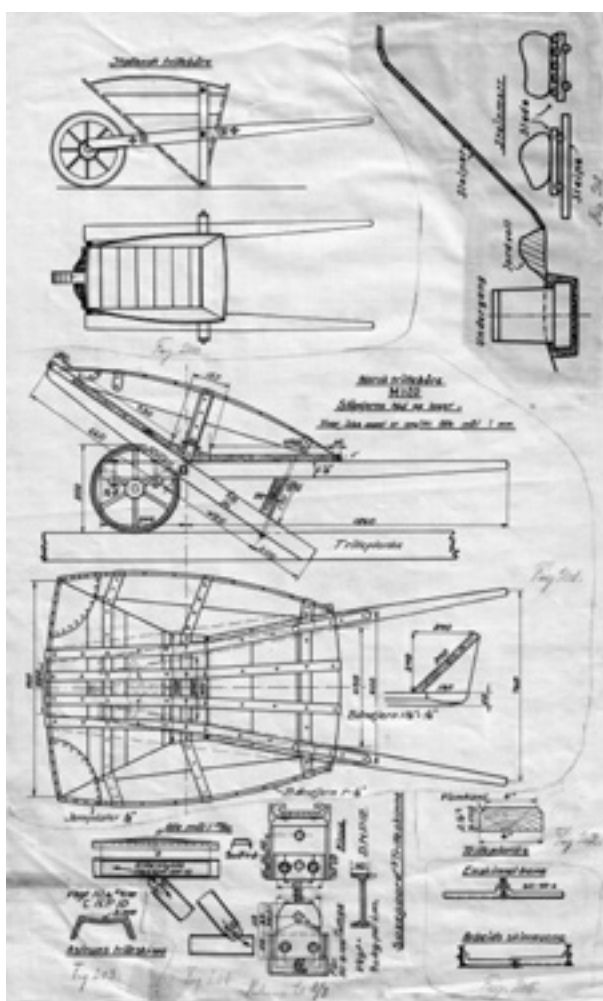
Til tross for at det å være rallar framstår som et ganske så hardt liv, framkommer det at tippoldefar trivdes veldig godt med dette yrket. Da han ble spurt i intervjuet fra 1955 om hvis han fikk velge igjen, svarte han: «Da ble jeg rallar. Friere og bedre liv kan ingen mann føre.» ■

### LITTERATUR

- Bull, E. & Fürst, U. *Renhårig slusk*. Oslo: Tiden Norsk Forlag, 1961.
- Hansen, A. *Norsk Arbeidsmandsforbund 60 år*. Noen trekk av forbundets historie. *Bergverksnytt, Populært fagskrift for norske bergmenn*. Nr. 4. Orkanger: Arbeidsmandsforbundet, 1955.
- Heber, S. *Da Bergensbanen blev til: fem aars ingeniørliv paa høifjeldet*. Kristiania: Gyldendal, 1924.
- Leveraas, I. Jag har sjalv fått skyttere, så Hornemann kan bara bestamma avståndet, sa svensken. *Arbeidsmanden, bind 58*. Oslo: Arbeidsmandsforbundet, 1955.



Anleggsvegens bru over Hundalselva under arbeidet på Ofotbanen. De svært enkle brakken var dårlig isolert for den kalde vinterkulda, og ble blant arbeiderne omtalt som luftslovt og fryserier. EIER: NORSK JERNBANEMUSEUM



Ulike tegneutsnitt av trillebårene som rallarene brukte.

EIER: NORSK JERNBANEMUSEUM

- Rød, Per O. *Geitastrandboka: gards- og ettehistoria*. Orkdal: Kommunen, 1979.
- Theander, A. *Vandringer på Rallarveien: Ofotbanen*. Bodo: Nordland fylkeskommune, 1996.
- Tranøy, J. *Jernbaneslusker*. Oslo: Kolofon forlag, 2020.
- Østvedt, E. *De norske jernbaners historie. 2: Tidsrommet fra 1883 til omkring 1900*. Redigert av Norges statsbaner. *De norske jernbaners historie*. Oslo: Cappelen, 1954.



# Kvinner i jernbanen – de usynlige arbeidsta

*Kvinnene ble usynliggjort, latterliggjort og trakassert, lavtlønnet og ofte uten mulighet til å avansere i jernbanens hierarkiske stillingssystem. Som renholdere, telegrafistinner og annet kontorpersonale har de etterlatt få spor i dokumenter og på fotografier. Hvem var de?*

■ BJØRG EVA AASEN

■ Utstillingsansvarlig og konservator NMF ved Norsk jernbanemuseum

Jernbaneselskapene, og da særlig NSB (Norges Statsbaner), har vært store mannsarbeidsplasser med sterk samfølelse og samhold. «Korpsånden» gjorde at de sto sterkt i fagforeningssammenheng og dannet mange interesseorganisasjoner der menn dominerte.

Hva med kvinnene? Til tross for at venterom, kontorer, verksteder, kantiner, brakker, toaletter, anleggsbrakker og

passasjervogner har vært vasket siden jernbanens morgen, finnes det få spor i arkivene etter kvinnene som har holdt alt rent og ryddig. Dette var for det meste kvelds- og nattarbeid.

Vognvasken foregikk ute på stasjonstomtene på de store bystasjonene og på endestasjoner for sidelinjer eller lokalruter. Flere hadde tidligere vært ansatt som grind-



Renholdskvinner ved en vannpost på skiftetomta i 1933.

FOTO: HENRIKSEN & STEEN / NORSK JERNBANEMUSEUM

# kerne



Margot Sivertsen holdt det rent på Namsos stasjon, her fotografert i 1951–52.

EIER: NORSK JERNBANEMUSEUM

Sovevogner med tre køyer var en ukomfortabel arbeidsplass for renholdskvinnene i NSB. Bildet er fra 1951. FOTO: PER SVENSSON / NORSK JERNBANEMUSEUM



voktersker eller ekspeditriser på mindre stasjoner og fikk tilbud om jobb i vognvasken ved ektefellens arbeidsudyktighet eller død eller nedleggelse av arbeidsplassen.

Landets første jernbaneselskap, Norsk-Hoved-Jernbane, innførte et militærlignende personalregister, Matriklene, der ansatte ble gitt et rullenummer ved ansettelse. Disse er i dag oppbevart på biblioteket hos Norsk jernbanemuseum. Registret gjør det enkelt å følge dem gjennom karrieren fram til pensjon. Dette registret omfatter bare faste ansatte, noe som gjør at sesongansatte og ekstramannskap aldri ble ført inn i protokollene, samt at kvinnene er vanskelig å finne i denne ellers gode kilden.

## RENHOLDSKVINNER UTEN FAST JOBB

Den største forskjellen mellom jernbanekvinner og -menn var ansettelsesbetingelsene. Så å si ingen renholdskvinner, som utgjorde den største andelen kvinner ved NSB, fikk fast stilling ved ansettelsen, mens de aller fleste menn fikk fast stilling når de begynte uansett arbeidsoppgave.

Pussere eller lokomotivstallbetjente menn som rengjorde lokomotivene om natta, ble fast ansatt. Det mannlige ekstrapersonellet arbeidsoppgaver var vanligvis sesongbetonte oppgaver, mens renholdet kvinnene gjorde, var en helårsjobb med få sesongtopper. Likevel ble renholdskvinnene stort sett gående uten fast arbeidskontrakt.

Først i 1911 kom nye regler som gjorde at jernbanens interne sjukepengeordning også omfattet dem, noe som gjorde at barnefødsel ikke lenger ble regnet som skoft.

Det vanlige var å bli tatt inn som vikar og mange arbeidet som «ekstra» i mange år før de fikk fast ansettelse. Vikariatet startet i januar og de ble ofte tatt ut av tjeneste på slutten av året slik at de ikke fikk ett års sammenhengende arbeid, også kalt «året», noe som var kravet for å få fast stilling.

Renholdskvinnene var ofte ansatt på kontrakt. Kontraktene varierte fra stasjon til stasjon og noen ganger også fra person til person. En kontrakt fra Ski stasjon i 1934 forteller at renholdskvinnen måtte ordne vaske-midlene sjøl, mens vaskebøtte kunne lånes av jernbanen. Instruksen sier at arbeidet skulle utføres hver dag, ingen ukentlig fridag og heller ikke søndagsfri. Dessuten måtte hun sjøl sørge for stedfortreder ved sjukdom eller ferie.

## FAST ANSATT ETTER OVER HUNDRE ÅR

I 1957, etter over hundre års jernbanedrift, ble 300 rengjøringskvinner i hele landet gitt fast ansettelse som en prøveordning. To år senere utkom trebindsverket *De norske jernbaner og deres personale*, forfattet av redaktør Per Hohle, som du finner på Nasjonalbibliotekets nettside. I en oversikt for 1957 over tjenestemenn ved statsbanene fra 1948–63, som kan leses på Norsk jernbanemuseums nettside, er det for første gang med en oversikt over rengjøringskvinnene, men denne er ikke komplett til tross for at mange i denne yrkesgruppen da var fast ansatt.

I 1971 ble antall faste ansatte renholdskvinner hevet til 400 og tre år etter ble de for første gang lønnet etter regulativsatsene for fast ansatt personale, riktignok på laveste lønnsstige.

De fikk ikke være medlemmer av fagforeningene før på 1930-tallet, og ved Oslo Østbanestasjon ikke før i 1949, da de var sortert under «ekstrapersonalet» inntil da. Protokollene etter renholdskvinnenes fagforeninger ligger ikke på Norsk jernbanemuseum, men kan finnes i Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek lokalt. Renholdskvinnene ble aldri innført i Jernbanekalenderen, som vil si en oversikt over alle ansatte i NSB fra 1872–1957. Kilden finner du på nettsiden til Norsk jernbanemuseum.





FOTO: ANTON RØSKE / NORSK JERNBANEMUSEUM



Personalet ved Rørosbanens godskontor i 1917. De to kvinnene, Gudrun Hofflund og Anna K. R. von Krogh, fikk ikke uniform.

### TELEGRAFISTINNENE

Telegrafistinnene derimot var blant landets første statsansatte kvinner og er dermed lett å finne igjen i arkivene. Jernbanen ansatte relativt mange kvinnelige telegrafistinner før 1890-åra.

At et høyteknologisk yrke raskt ble et kvinneyrke, skyldes nok at telegraferinga foregikk inne på stasjonsmesterens kontor og var lite synlig for passasjerene. Togtrafikken og telegrafiaktiviteten i jernbanens barndom var liten, og det ble antatt at kvinner lettere kunne fylle dødtiden mellom telegrammene med håndarbeid og annet småsyssel. At arbeidet krevde tålmodighet, nøyaktighet og en vakker håndskrift talte også til telegrafistinnenes fordel.

Jernbanen var tidlig ute med å ta inn unge kvinner i telegrafiopplæringen. Men det er klart at telegrafiopplæring ble gitt i tilknytning til praksis allerede fra Hovedbanens første år. Mange av de første telegrafikyndige lærte å bruke telegrafiapparatet på stasjonen de vokste opp på, som to av døtrene til stasjonsmesteren på Kongsvinger stasjon, som begge ble ansatt der 16 år gamle. Slikt vakte sjølsagt mistanke om mangel på faglige kvalifikasjoner og ansettelse utenfor konkurranse.

De mannlige kollegene klaget ofte over å måtte begynne som bud, mens kvinnene gikk rett inn i telegrafitjenesten og slapp utvendig stasjonstjeneste. Formalisert telegrafistopplæring ble innført ved Hovedbanen allerede i 1871 og ved Statsbanen ble de første telegrafistene uteksaminert i 1887. Kursene varte noen få måneder.

De fleste menn som ble tatt opp ved kursene, hadde som regel vært bud ved en stasjon i et par år. Kravene var



Kvinner på telegraf-/telefonsentral i 1935, trolig på Drammen stasjon. FOTO: BARTHOLOMÆUS RUMMELHOFF / NORSK JERNBANEMUSEUM

ellers en leselig håndskrift og etter hvert gode norsk-kunnskaper. Når de første telegrafistinnene ble utdannet vet vi ikke nøyaktig, men allerede i 1872 var det 21 telegrafistinner ved jernbanen.

### INGEN KARRIERESTIGNING

For middelklassens kvinner var telegraferinga blant de få yrkene de kunne velge uten sosial degradering. Lønnsmessig ble kjønnene behandlet likt, men i praksis var klatring i hierarkiet utelukket for kvinnene. «Tjenesteveien» fram mot en stasjonsmesterstilling var stengt, men noen oppnådde å bli ekspeditriser ved små stasjoner, kalt «kjerringstasjoner».

Telegrafiopplæring for kvinnene var en inngangsbillett til innvendig arbeid på jernbanestasjonen, og telegrafiststillinger ble av menn brukt som et springbrett til stillingen som stasjonsmester på mindre stasjoner. Så var det bare å søke seg til større og større stasjoner for den som hadde lyst til å flytte ofte.

Veldig få telegrafistinner oppnådde å bli kontoristinner, da den høyeste stilling kvinner oppnådde på 1800-tallet var å bli «fast assistance» ved Jernbanestyrelsens kontor. I 1890 var to prosent av alle faste ansatte kvinner, nærmere bestemt 37 personer. De fleste var telegrafistinner.

### JERNBANENS FØRSTE TELEGRAFISTINNE

Den første telegrafistinnen ved jernbanen var Hedvig Elisabeth Wamberg, som 21 år gammel ble ansatt ved



EIER: NORSK JERNBANEMUSEUM

Anne Rolstad jobbet i mange år ved jernbanen. For sin innsats fikk hun Kongens fortjenestemedalje i sølv.

Kongsvingerbanen i 1864. Dette kommer fram i *Fortegnelse over personale ved hovedjernbanen og dens dampskipe, Kongsvinger- og Hamarbanen i aaret 1872*, som er å finne på Norsk jernbanemuseums nettside.

Det er sannsynligvis ei av landets første statsansatte kvinner, med unntak av jordmødrene og de første telegrafistinnene i Den Norske Statstelegraf, som ble opprettet i 1855.

Da Hedvig ble ansatt, hadde landet hatt jernbane i ti år og Kongsvingerbanen hadde vært i drift i to. I 1872 var hun ansatt på Jessheim stasjon. Hennes to år yngre søster Hulda ble ansatt som telegrafistinne i 1867, og i 1872 var hun ansatt på nabostasjonen Kløften. En slektning, C. F. Wamberg, var stasjonsmester der og de hadde sannsynligvis lært telegraferinga av ham.

Norsk jernbanemuseum ble etablert i 1896 og innsamling av portretter av fortjenstfulle jernbanemenn ble en av oppgavene. I samlinga finnes det dessverre ingen fotografier av Hedvig og Hulda.

### KVINNELIG STASJONSPERSONALE

Som nevnt var «kjerringstasjonene» den alminnelige betegnelsen på stoppesteder der ekspeditøren var ei kvinne. Stasjonene var i utgangspunktet inndelt i ju klasser etter trafikkmengde, og avlønninga var deretter.

Anne Rolstad på Kvam stoppested i Gudbrandsdalen er et eksempel på at også kvinner hadde tungt kroppsarbeid. Hun ble ansatt som ekspeditrise på Kvam stoppested ved åpninga i 1896, 26 år gammel. Det gikk fire tog om dagen; to hurtigtog og to godstog. Annes

mann, Gunnerius, var banevokter og kunne nok hjelpe til innimellom, men det meste måtte hun gjøre sjøl. På Kvam stoppested betød det mange tunge løft, for derfra ble det sendt kassevis av gudbrandsdalsost. Ei kasse veide 67 kilo og eneste hjelpemiddel var ei trillebår.

Anne og mannen fikk tjue barn, hvorav flere døde som små. Da Kvam ble stasjon i 1908, flyttet de tilbake til hans hjemtrakter og ved Bergensbanen åpning i 1909 ble han baneformann ved Flå. Da hun ble enke i 1919, tok hun seg arbeid som renholdskvinne på Ål stasjon og vasket i tillegg funksjonærboligene inntil hun gikk av med pensjon 65 år gammel. For sin innsats ved jernbanen fikk hun Kongens fortjenestemedalje i sølv.

### FLERE KVINNER I JERNBANEN

Ved større stasjoner ble det utover på 1900-tallet vanlig med kvinner i flere stillinger innen kontordrift og regnskap. Norges Statsbaners bokføring besto av en mengde skjemaer og regnskapsbøker som i mange år ble ført for hånd, også av kvinner som gjerne ble gitt betegnelsen kasserserske eller assistenter.

I 1987 var 13 prosent av alle faste ansatte kvinner, 1744 personer, hvorav halvparten var å finne blant kontorpersonalet. Av nytilsatte det året var 33 prosent kvinner.

I 1998 var 21 prosent av faste ansatte i NSB kvinner. Ti år senere ble dessuten den første kvinnelige jernbanedirektør, Elisabeth Enger, ansatt. I dag har kvinner for lengst inntatt førerhuset på lokomotivene og ellers om bord i togene. ■ ■

Dette fotografiet av ansatte ved Kongsvinger stasjon i 1914 er blant de eldste der kvinnene er inkludert. Henriette Hansen og Frida Milde var begge telegrafistinner. EIER: NORSK JERNBANEMUSEUM





# Norges første lokomotivfører

*Min oldefar, William Graham, fikk æren av å kjøre åpningstoget på Hovedbanen i 1854 mellom Christiania og Eidsvoll, landets første jernbanestrekning. Hva slags fortid hadde han hjemme i England som sørget for dette, og hvordan ble livet i Norge?*

■ GEIR HELTZEN GARPE

William Graham ble født 25. august 1821 i Darlington i County Durham, lokomotivets vugge i Nord-England. Oldefar giftet seg med Margaret Thompson i 1844, og i hans andre ekteskap var han gift med Tonette Andersdatter.

Hjemme da jeg vokste opp, fantes det spor etter William. Blant annet var det en flott kaffekanne i sølv, som selvfølgelig bare ble brukt til selskap, samt et fint fotografi med ramme rundt. Bildet viste et staselig blomster-

utsmykket og flaggpyntet lokomotiv på Eidsvoll. William med lua i vinduet, lett kjennelig på skjegget.

Foran på kannen står inskripsjonen: «Wm. Graham. 1ste september. 1854–1884». Både kannen og bildet var fra samme begivenhet: Hovedbanens 30-årsdag, der oldefar fikk kjøre jubileumstoget. Kannen fikk han i forbindelse med denne dagen.

Denne staselige sølvkannen fikk oldefar etter å ha kjørt 30-årsjubileumstoget på Hovedbanen i 1884. FOTO: PRIVAT

Oldefar var lokomotivfører under 30-årsjubileet i 1884. EIER: NORSK JERNBANEMUSEUM



## SLEKTSTREFF TIL 200-ÅRSMARKERING

Dette var noe av bakgrunnen til å søke mer kunnskap. Mormor Jenny Graham døde tidlig, men min mor hadde kontakt med døtrene til William og Tonette, samt

Portrett av oldefar. EIER: NORSK JERNBANEMUSEUM





❶ Tegning av åpningstogets ankomst til Eidsvoll stasjon på Hovedbanen i 1854. Oldefar var lokomotivføreren. EIER: NORSK JERNBANEMUSEUM

❷ William og hans første kone, Margaret, fra 1865. EIER: PRIVAT

❸ William med noen av barna han fikk med sin første kone, Margaret. EIER: PRIVAT



deres barn. Her så jeg min mulighet, og tok kontakt med de jeg kjente til. Vi bladde i fotoalbum, snakket om personene og prøvde sette navn på de navnløse. Jeg lånte album og skannet hele sider, og sjekket baksiden av bildene for å finne tekst.

Av en slektning fikk jeg et bilde hun hadde fått av sin mormor, Albertha (Bertha). Hun visste ikke hvem de avbildede var. Senere besøkte jeg en annen slektning, og der fikk jeg se bildet hengende på veggen. Hun svarte at det var min oldefar, William Graham, og hans daværende kone, Margaret Thompson! Bildet var fra rundt 1865. På denne måten har kunnskapen økt med tiden.

Forsommeren 2021 fikk jeg telefon fra Harald Hilsen, tremenning i Grahamslekten. Han hadde snakket med en annen tremenning, Gunnar Heltzen Dahlstedt, om han hadde slektsinformasjon. Harald ville nemlig samle slekten til en 200-årsmerking av William 25. august, og lurte på om jeg hadde data som han kunne legge inn i sitt Excel-slektsstre. Dette ble gjort, og det ble en fin samling av etterkommere fra mange grener i familien, både etter Margaret og Tonette. Selv var jeg dessverre bortreist denne dagen, men hyggelig å se så mange kjente ansikter! Slektsdataene er også lagret hos Norsk jernbanemuseum.

## BLE OPPLÆRT I ENGLAND

Men hvordan kom William til Norge? Det første sporet jeg fant var fra Darlington i County Durham. Det viste seg at han, som da var teppevever, giftet seg med Margaret Thompson, født cirka 1824, i Darlington 9. juni 1844. Året etter fikk de deres første barn, Elizabeth.

Ettersom William skal ha kjørt tog i sju år før han kom til Norge i 1853, var nok årene 1845–48 en periode der



han fikk sin lærdom og kom i gang med praksis. I disse årene flyttet familien til Newcastle, hvor George og sønnen Robert Stephenson hadde sin virksomhet. Her fikk William førstehåndsupplæring av George Stephenson, som blir ansett som den moderne jernbanens far. Dette ble imidlertid et kort bekjentskap, da George døde i august 1848 etter nylig å ha blitt gift for tredje gang tidligere samme år.

William var på fabrikken der lokomotivene ble bygget; også lokomotivene til Norge ble bygget der. Fra 1830-tallet var firmaet ledende på lokomotivteknologien, og de hadde stor ingeniørkompetanse også på bygging av jernbaneanlegg og spesielt broer. Oldefar lærte å vedlikeholde og å kjøre lokomotivet på en sikker og økonomisk måte. Han lærte at de var to mann på oppgaven, da fyrbøteren og lokomotivføreren måtte samarbeide om driften.

I Newcastle fikk William og Margaret sønnen Thomas i 1848. William kjørte tog på linjen langs østkysten mellom Berwick-upon-Tweed, Newcastle og Darlington, kanskje ned til York. Det er også mulig at han fortsatte nordover forbi Berwick og over grensen til Edinburgh i Skottland.





William og kona Tonette med barna deres.  
EIER: PRIVAT



Mange av slektningene møtte opp på Williams 200-årsmerking i 2021.  
Her ved gravsteinen hans. EIER: PRIVAT

## FLYTTET TIL NORGE

Familien flyttet senere til Tweedmouth ved Berwick-upon-Tweed. Der fødte Margaret datteren Margaret Ann 13. juni 1850. At de flyttet dit fant jeg i en folketelling fra mars 1851, der familien er registrert. Oppholdet der ga eldstedatteren, Elizabeth, mulighet til å gå på skolen.

Etter skoleslutt i 1851, var familien igjen på flyttefot, og da tilbake til Newcastle. Her fikk familien en ny tilvekst. Mary, også kalt Polly, ble født 11. februar 1852. William var i arbeid hele tiden, men han måtte tilpasse bosted, skolegang for Elizabeth, barnefødsler og samarbeid med Robert Stephenson før reisen til Norge.

Sommeren 1853 reiste familien på to voksne og fire småbarn til Norge. En sjøreise og et ukjent land og språk. De ankom landet 3. august, og William begynte straks på anlegg. Han skulle kjøre ballast på skinnegangen. Det var mye arbeid som gjenstod, men dette året var det også annen trafikk på nesten hele banen.

## LOKFØRER PÅ ÅPNINGSTOGET

1. september 1854 var den offisielle åpningen av Hovedbanen. Min oldefar ble ansatt som lokfører fra dag én, og fikk æren av å kjøre åpningstoget. Det gikk fra Christiania klokken 9.30 og kom til Eidsvoll klokken 13, med alle sine gjester. Returen nådde hovedstaden godt og vel klokken 16, i god tid før festmiddagen én time etterpå.

Han fikk utbetalt seks kroner per dag i lønn, som var flere ganger mer enn det øvrige jernbanepersonalet fikk. I tillegg fikk han bonuslønn for å være en nøysom fører ved at han sparte på kullet.

Lokførerens arbeidsplass på den tiden var værutsatt, da det bare var en vindskjerm til beskyttelse mot vær og vind. Føreren måtte stå i regn, snø, kulde og varme. Først senere fikk lokomotivene tak. Ifølge William John, en av oldefars sønner, ble han likevel sjelden syk. Arbeidet ved jernbanen ble sett på som hardt, men trygt.

William jobbet mye og barna så lite til ham. De sov når han gikk på jobb om morgenen og de sov når han kom hjem om kvelden. De første årene arbeidet han 364 dager i året, kun fri på første nyttårsdag. Dermed ble det feiret både julekveld og nyttår på denne dagen hos familien Graham.

## FLERE BARN MED NY KONE

De fleste engelske jernbanefolkene som kom til Norge i forbindelse med byggingen av Hovedbanen, forlot etter hvert Norge. Dette gjaldt ikke oldefar, som ble værende i landet, bosatt i Christiania.

Konen hans, Margaret, døde 21. juni 1866. William ble da alene med alle barna. Flere hadde kommet til etter flyttingen til Norge. I en naboileilighet på den tiden bodde den 20 år gamle tjenestepiken fra Vestre Toten, Tonette Andersdatter. Hun overtok husholdningen med alle barna til William, da hun kjente dem litt fra før av. Hun giftet seg senere med oldefaren min.

De fikk fem barn sammen, og på grunn av den økende familiestørrelsen flyttet de flere ganger i hovedstaden. Til slutt flyttet de til Munkegata 4, der de hadde fire rom og kjøkken. I alt fikk William hele 13 barn!

## HAR SATT SINE SPOR

William gikk av med pensjon i juni 1890, etter å ha vært ansatt ved den norske jernbanen i 36 år. Dette skal det ha blitt gjort stor stas på.

Det ble også vist ham stor respekt da han døde i 1909, 88 år gammel. Det skal ha vært en stor deltakelse ved begravelsen hans 3. april dette året. Ifølge *Norsk Lokomotivmands Tidende* ble det i en minnetale sagt at «det var med trygghet man reiste med toget, når man så at det førtes av Graham». I minnesangen ble det dessuten sunget «Ditt navn skal i landets saga stå, med krans om ditt minnes ære».

Flere av barna begynte også å jobbe ved jernbanen. En sønn ble stasjonsmester, en ble fyrbøter og to svigersønner ble lokomotivførere.

At oldefar har satt spor etter seg, er det ingen tvil om. Slekttreffet fra 2021 er et godt eksempel på dette. I tillegg står det på gravsteinen hans: «Norges første lokomotivfører», som også sier sitt. ■ ■

### LITTERATUR

- Hendriksen, G.K. *Mennesker, miljø og kirkeliv i Gamlebyen: Oslo hospitals kirke 1796–1996*. Oslo: Gamlebyen historielag, 1996.
- Slagsvold, T.O. *Fra hakke og spade til damp og stål*. Oslo: Tiden Norsk Forlag, 1977.
- Tysdal, H. & Skjegstad, O.K. *Det går på skinner: Da dampen tok over for gampen*. Rælingen: Flisby'n Forlag, 2012.

# Dristig billettkontroll

*I jernbanens tidlige tider med karetvogner og manglende gjennomgang gjennom vognene, skjedde billettkontrollen fra utsiden – i fart. Dette var ikke helt ufarlig.*

■ THORBJERKE

Jernbanens første personvogner hadde dører langs vognsiden og inngang direkte til hver enkelt kupé. Vognene ble etter hvert kjent under begrepet «karet». De siste slike vogner ble anskaffet på begynnelsen av 1880-tallet.

I bestemmelsene for billettkontroll som ble gitt i 1883, het det at kontroll med at de reisende var forsynt med billett, skulle skje under togets gang. Dessuten skulle billettene tas inn før ankomst til endestasjon. Når togene bestod av karetvogner, var praksisen slik at konduktøren tok seg frem langs toget på vognenes stigtrinn. Langs vognsiden var det håndtak hvor det var mulig å holde seg fast.

I 1885 ble det gitt utfyllende bestemmelser for kontrollen. Der het det at kontrollen kunne påbegynnes så snart alle plassene i en vogn var opptatt, eller hvor det ble antatt at ikke flere ville stige på. Ble kontrollen ikke ferdig før togets avgang, måtte kontrollen fortsette under togets gang og alle vogner burde være kontrollert innen ankomsten til neste stasjon.

Kontrolløren skulle selv avgjøre om han steg inn i kupeen ved billettkontroll, men han burde gjøre dette i kaldt vær eller hvis de reisende ønsket dette. Så kom det en unntaksbestemmelse hvis det var stormende vær,

Det finnes ingen kjente bilder som viser en konduktør som beveger seg langs vognrekken. Bildet her er en rekonstruksjon som ble gjort i forbindelse med filmopptak før jernbanens 100-årsjubileum i 1954.

glatte stiggjerd eller høye snøkanter, eller andre årsaker som gjorde det risikabelt å passere på stiggjerdene under togets gang. Da skulle billettkontrollen avsluttes før avgang fra stasjonen.

## FLERE ULYKKER

Hvor mange ulykker det var gjennom årene, er ukjent, men ved blaing i noen gamle utklippbøker dukker tilfellene opp.

9. februar 1883 inntraff en tragisk ulykke ved Oklungen stasjon i Porsgrunn hvor overkonduktør Henrik Nielsen ble drept. Det hadde vært et snøras der og var dannet en isvegg mot sporet. Det var tilstrekkelig plass til toget, men ikke til konduktøren, der han befant seg på utsiden av vognrekken. Han ble klemt mellom vognene og isveggen, falt ned og ble overkjørt.

Da nattoget lørdag morgen ankom Røros 4. august 1883 savnet de underkonduktør Mauseth. Lokomotivet ble frakoblet og returnerte, og ved Sjøfram møtte de konduktøren. Ved billettkontrollen etter avgang fra Os stasjon, hadde han mistet taket og falt. Heldigvis klarte han å komme klar av hjulene.

*Morgenbladet* kunne 28. august 1890 fortelle at en konduktør på lokaltoget til Ljan i Kristiania hadde mistet fotfestet og fått tærne overkjørt. Han klarte å holde seg fast til toget kom til stasjonen, men fikk tærne amputert på Rikshospitalet.



FOTO: NORMANN'S KUNSTFORLAG AS / NORSK JERNBANEMUSEUM



Denne billetten er fra 1873, en tid da billettkontrollen skjedde fra utsiden av vognen. EIER: NORSK JERNBANEMUSEUM



## ENDRING AV RUTINENE

Slike ulykker ble slått opp i avisene, og presset for å komme fram til en bedre ordning økte. NSBs 1. trafikkdistrikt, som omfattet Smaalensbanen og Kongsvingerbanen, bestemte seg for å gjøre noe med dette, og som en prøveordning skulle billettkontrollene skje ved stasjonene i den grad forholdene tillot dette. Det ble imidlertid fremhevet at det i lokaltog med mange reisende, ofte på søndager, ville være vanskelig å gjennomføre den nye ordningen.

Bare fire dager etter at dette stod i avisene, skjedde en ny ulykke. Stasjonsbetjent G. Nordahl, som ved behov ble brukt som konduktør, falt 6. oktober 1890 av toget til Kongsvinger under billettkontroll mellom Kristiania og Bryn. Han ble brakt til sykehus, måtte amputere et bein, men døde samme dag.

Hovedbanen forsvarte seg og hevdet at denne ordningen med billettkontroll under togets gang var innført for omtrent 30 år siden, både for å spare tid og for å få en bedre kontroll. Dessuten anså de det som en fordel at de reisende kunne komme i kontakt med konduktøren under togets gang.



Til høyre: En moderne vogn med inngang fra endene og gjennomgang. Til venstre: En gammel karetvogn. Bildet er fra 1910. FOTO: ANDERS BEER WILSE / NORSK JERNBANEMUSEUM

Det var imidlertid kommet en bestemmelse om at det under vanskelig værforhold, for eksempel når det var glatte stigrinn, skulle foretas billettkontroll ved stasjonene. Hovedbanen fremhevet også at slik utvendig billettkontroll gjennom årene var foretatt på antagelig 100 000 tog, og at ulykken med Nordahl var den første hvor en konduktør ble drept eller beskadiget. På Kongsvingerbanen, hvor slik kontroll hadde funnet sted i 27–28 år, hadde de hatt ett uhell, hvor en konduktør kom til skade.

Jernbanen bestemte etter den siste ulykken at rutinene måtte endres. Dette ble kunngjort i annonser hvor rutinene ble gjennomgått. Når det ble gitt ringesignal på stasjonene fem minutter før togavgang, måtte de reisende straks innta sine plasser. Når kupedørene ble lukket av

## Passasjerene først!

*Konduktørene ses på som togets ansikt utad for passasjerene. I «Arbeiderbladet» 14. april 1954 ble det i forbindelse med påsketraffikken gjort et intervju med den muntre og sindige overkonduktøren Anders Engen, som da hadde jobbet ved jernbanen i 36 år. Her er et utdrag fra intervjuet.*

KNUT S. SØRHUSBAKKEN

– Åssen har De holdt ut med passasjerene?»

– Å er det for no' gærnt med passasjerene, da?

– Vi trodde at de enkelte ganger sto så tett i korridoren at en konduktør måtte bruke skohorn for å klemme seg vei?

– Når de står så tett, da tar vi ikke billettene i det hele tatt.

– Hva? Tar De ikke billettene? Da får folk kjøre gratis, da?

Han ser rolig og uforstyrrelig på journalisten. Det fins tydeligvis ikke den ting som kan bringe denne mannen av sporet. Mannen virker så sunn og kraftig, så firskåren og så solid, så rolig og uanfektet og værbit og smilende, som om han skulle ha levd et friluftsliv som gartner. Eller kanskje som driftekar.

– Hør nå her. For at et tog skal gå, må det være en lokomotivfører. Men det må også være en togfører, det

vil si en overkonduktør, som gir signal til lokomotivføreren om at toget er klart til avgang. Da skulle det tatt seg nydelig ut, om konduktøren sto fastlåst blant passasjerene ute i korridoren og ikke kunne rikke på seg. Da kunne toget bli stående på stasjonen i all evighet, fordi han ikke kom seg ut på perrongen og kunne vinke med det grønne flagget! En kan ikke være konduktør på et tog, uten at en kan bruke hue, sier han, og banker seg på pannen med klippetangen.

– Når en har valget mellom å få klippet billettene og å holde toget i fart, så er det klart at en må velge det siste. En må alltid velge det fornuftigste.

– Står det i reglementet?

– Nei, ikke akkurat. Men her ved jernbanen leser vi ikke reglementet for å pugge det, vi leser det for at vi kan lære å bruke det. Det er det vi kaller konduite.

– Tenker dere alltid først og fremst på passasjerene?

– Selvfølgelig. Trudde De at vi går fra kupé til kupé og tenker på vår egen bekvemmelighet?

– Hva gjør dere med eventuelle bråkmakere?

– Det hender så sjelden. Og så avhenger det av graden av bråk.

– Har det hendt at De har måttet kaste av en bråkmaker? spør journalisten. Engen klør seg i nakken med klippetangen:

– Jo, det har visst hendt et par ganger i disse 36 årene.

– Hva gjør De med folk som sitter på toget og skjenker seg? Tar De drikkevarene fra dem?

jernbanens betjenter eller etter billettkontroll, skulle disse ikke åpnes igjen. Dessuten opphørte billettsalget to minutter før togavgang.

### FORDEL Å VÆRE LOKALKJENT

Rundt århundreskiftet ser det fortsatt ut til å ha vært praktisert utvendig billettkontroll. Arnt Bakken, født i 1882, begynte som sesongarbeider på Meråkerbanen i 1897. Fra 1899 var han linjearbeider, men ble også brukt av trafikkavdelingen. I sine erindringer, som han skrev ned i 1954, står det:

«Jeg var ofte med som bremsere i denne tid og måtte da ofte foreta billettkontroll. Det var forbudt å utføre dette under stasjonsopphold for ikke å forsinke togene. En måtte da gå utvendig på de korte vogner under farten. Før en gikk videre fra en kupé måtte en om vinteren passe på å ta på seg votter, ellers satte fingrene seg fast i de utvendig på vognens anbragte jernhåndtak. Vi som var kjent på strekningen gjennom Gevingåsen passet jo på at vi gikk på togets indre side, men de som var ukjent tok ofte feil og gikk på den ytre siden mot sjøen og det var jo ikke noe behagelig, særlig i kurvene. Langs alle vogner gikk en snor som var festet til en ringeklokke hos togføreren, og som skulle varsle om togstammen delte seg.»

- De vet, det er forbudt å nyte drikkevarer på togene.
- *Unntagen når det er spisevogn med toget? Der kan man da få kjøpe vin?* lurer journalisten på. Engen ser på journalisten, og begynner å smile. Det er som om han nå vil servere en vits som han har tenkt på i mange, mange år:
  - Ja, de serverer gjestene, og overlater etterpå til oss å ta oss av dem! svarer han. Engen klukker stille av latter, han har sans for paradokser.
  - *De vil ikke si at De kjenner alle passasjerene, enkeltvis og personlig?*
  - Det er ikke langt fra, det. På hvert eneste natt-tog mellom Trondheim og Oslo treffer jeg kjente. De spør meg åssen det står til, og jeg sier «jo takk» og at det var hyggelig å se den karen igjen. Enkelte ganger er det som å reise med familien, skal jeg si Dem.
  - *Hender det at det kommer folk på toget som ikke har billett?*
  - Sånne som tigger om billett, mener De? Jo da, det hender.
  - *Hva gjør De da?*
  - Da har vi fått pålegg om at vi skal kreve noe i pant for det som billetten koster, en koffert, eller et armbandsur, eller slikt. Men det er vi, konduktørene, som selv bærer ansvaret for at pantet er like så mye verdt som billetten kostende. Er pantet mindre verdifullt, så er det vi som må blø for differansen. Vi vil helst ikke avvise folk, ser De.

Det var for øvrig ikke bare i Norge slik billettering fant sted. I *Morgenbladet* 2. desember 1890 kan vi lese at de tyske jernbaner også var pålagt å legge om rutineene for å minske risikoen.

### NYE VOGNER

På begynnelsen av 1880-tallet kom de første vognene med inngang i hver ende og gjennomgang gjennom vognen.

Jernbanemateriell var solid bygd og hadde lang levetid. Gamle og nye vogner gikk om hverandre, men fra 1910-tallet ble det mer sjelden med kareter i toget, men enkelte var fortsatt i bruk. ■ ■

### KILDER

- Nasjonalbiblioteket: *Aftenposten* 13. februar 1883. *Morgenbladet* 6. august 1883 og 2., 13., 19. og 20. oktober 1890.
- Norsk jernbanemuseum: Styrelsen for de norske Statsbaner: Cirkulære No. 9, 19. april 1883. Angående Kontrollen med almindelige Passagerbilletter.
- Norsk jernbanemuseum: Styrelsen for de norske Statsbaner: Cirkulære No. 71, 21. januar 1885. Instrux for Biletkontrollører.
- Norsk jernbanemuseums biografiske samling: Erindringer fra Arnt Bakken. 1954.

- *Hva gjør De hvis vognene blir for fulle?*
- Det er utrolig hva ei vogn kan ta.
- *Det har vi selv erfart. Men selv en norsk togvogn har da sine grenser? Vi mener, når veggene buler seg ut, og når togtaket begynner å løfte på seg?*
- Jeg har visst bare én gang vært med på noe slikt. Det var en gang vi kjørte fra Hakadal, da kjente jeg at vogna slo helt nedpå skinnene. Helt plattfot. Fanten ikke fjæring mer. Da gikk jeg fram til lokomotivføreren, og ba'n kjøre langsomt.
- *Ellers har De altså kunnet ta med alle de passasjerer som ville med?*
- Nei, jeg må tilstå at det var én gang. Det var på Dokka, med ei motorvogn som tok maksimum 80 reisende. Vi hadde alt 79 passasjerer. Da kom det en buss med 20 reisende. Da låste jeg døra.
- *Har De opplevd noe ubehagelig i disse årene?*
- Ja. Flere ganger. Det er når det er lite reisende med et tog. Det nifseste som fins i væla, er et tomt tog.



Utsnitt av tegning av overkonduktør Anders Engen i *Arbeiderbladet* 14. april 1954. TEGNER: RANDI MONSEN / NASJONALBIBLIOTEKET



# Rallarkokkenes arbeidsliv

*Arbeidsdagene kunne være lange og krevende for de kvinnelige anleggskokkene, som la til rette for at mannfolkene kunne gi jernet under bygging av jernbane. Hva vet vi om dem?*

■ BJØRG EVA AASEN

■ Utstillingsansvarlig og konservator NMF ved Norsk jernbanemuseum

Anleggsarbeiderne som bygde landets infrastruktur på 1800-tallet, var stort sett småkårsfolk som hadde liten utdanning utover folkeskolen. Ved konfirmasjonsalder måtte de fleste ut av hjemmet for å finne seg arbeid, og anleggsarbeid fristet med akkordlønn.

Ved jernbaneanlegg på 1800-tallet var det vanlig at anleggsarbeiderne leide husrom på gårder og plasser der banen skulle fram. I tillegg til leia, betalte de for maten, så for utleierne ga dette kjærkomne inntekter. Dette

systemet fungerte helt fram til Bergensbanens anlegg. Her skulle banen legges gjennom ubebodd høgfjell, noe som gjorde at anleggsarbeidernes nystiftede fagforening, Vei- og jernbanearbeidernes forening, krevde brakker og tre måltider om dagen i 1895.

Stortinget bestemte derfor at det skulle bygges anleggsbrakker for tolv anleggsarbeidere og kokke over høyfjellstrekningen. Dermed kom anleggskokka inn som en del av arbeidsstokken.

Anleggskokke i arbeid i forbindelse med anlegg av Gravhalstunnelen på Bergensbanen 1898–1902. EIER: NORSK JERNBANEMUSEUM





Anleggskokke Ingrid Skoglund steker fisk i Røvik brakke på Nordlandsbanens anlegg i 1960. Ved bordet sitter Arne Vågbø, Sverre Rugås og Bernt Nordmo.  
EIER: NORSK JERNBANEMUSEUM

### MANGE ARBEIDSOPPGAVER

Anleggskokkene var for det meste unge jenter fra bygdene. De hadde enten lært matlaging hjemme, i huspost eller på en kafé eller ha jobbet seg opp fra hjelpejente på ei brakke.

Sammenlignet med disse arbeidsplassene, var arbeidet som anleggskokke godt betalt. De var enten gift med en anleggsarbeider, gjerne en bas som bestemte over ei brakke og et arbeidslag, eller hun var ung og enslig. På de fleste brakkene hadde kokka eget rom, kalt for «kneppen». Var hun gift, sov hun der sammen med ektemannen. Hjelpejenta sov også der, og den låste døra ga litt vern mot lystne karer.

Arbeidsdagene var lange for kokka, og lengst var de der det var skiftarbeid i tunnelene om vinteren. Ofte begynte arbeidsdagen hennes i femtida om morgenen, da var det å fyre opp og koke kaffe. Så var det å dekke på til frokost og smøre niste til alle mann. Deretter var dagen fullsatt med renhold, matlaging og servering. Det eneste arbeidet kokka slapp, var å hogge og bære inn ved.

### POPULÆRE MÅLTIDER

Det var to måltider som ble spist på brakka. Formiddagsmaten ble sendt med og varmet opp på feltessa. Etter middagen var det oppvask og forberedelser til måltidene neste dag. Kjennetegnet på ei god kokke, var at hun laget god og billig mat ved at hun klarte å utnytte restene.

Sammen med brakkesjefen ordna kokka med innkjøp

av maten. Mye av provianten ble kjørt opp med hest langs transportvegen. Melk, ost og smør kunne kjøpes på setrene om sommeren. Driftekarer kom forbi med slaktedyrr på høsten, men også hermetisk eller saltet utenlandsk kjøtt ble brukt.

Den kraftige maten og tre måltider som inngikk i arbeidsavtalen var, sammen med lønna, en viktig årsak til at folk søkte seg til anleggsarbeid. De vanligste middagsrettene var kjøttkaker, lapskaus, erter, kjøtt og flesk, kjøttsuppe med erter eller gryn. Til avveksling kunne det være ferskfisk eller vilt fra fjellet. Grønnsaker var vanskelig å oppbevare i kulda, så tørkede erter i ulike varianter var en gjenganger på tallerkenen. Saftsuppe var den vanligste desserten.

Fra Norsk Folkemuseums samling av jernbaneminner innsamlet på 1950-tallet – en bokserie som ble kalt for *Arbeidsfolk forteller* – kom det fram at dette fristet mange sultne fattigfolk.

Vannbæring til matlaging og renhold var av de tyngste av kokkas arbeidsoppgaver ved siden av vasking av arbeids- og sengeklær. Ved ansettelse måtte anleggsarbeiderne på Bergenbanen kjøpe nytt arbeidstøy og ta et bad før de fikk adgang til brakka. Dette var for å unngå lus, noe som likevel var vanskelig. Anleggsarbeiderne strødde derfor snus i senga og gned kroppen med salve av varmet dynamitt for å holde krypena unna. Hvitskurte gulv og bord var beviset på godt renhold, og de fleste kokkene satte sin ære i å holde det rent og trivelig.







Rallarer og anleggskokker på Ofotbanens anlegg, fotografert rundt 1898–1902. FOTO: BORG MESCH / NORSK JERNBANEMUSEUM



Anleggskokke på veg til Bergensbanens anlegg i juni 1906. FOTO: JOHN LANDSTAD / NORSK JERNBANEMUSEUM

### FÅ FOTOGRAFIER AV KOKKENE

I den grad de er fotografert, er verken kokkene eller anleggsarbeiderne navngitt på de eldste, oppstilte fotografiene. De aller fleste er anonyme helt til 1960-tallet, da NSB sto for utbygginga av Nordlandsbanen med eget mannskap. Inntil da hadde kokkene og anleggsarbeiderne ved jernbaneanlegg vært ansatt hos private entreprenørselskaper, noe som igjen ble vanlig etter at Nordlandsbanen sto ferdig i 1962. Hvorvidt disse entreprenørselskaperens personallister eksisterer, er tilfeldig.

I jernbanesammenheng er det bare ei anleggskokke som har fått oppmerksomhet. Det var Anna Rebecka Hofstad (1878–1900), kjent som «Svarta Bjørn», som var kokke på Ofotbaneanlegget i begynnelsen av forrige århundre. Oppmerksomheten om henne har mest rettet seg mot hennes skjønnhet og fysiske styrke, og mindre om hennes kokkeferdigheter. Hun har fått sanger, opera og et teaterstykke om seg sjøl.

Til tross for få fotografier av anleggskokker i arbeid, har Norsk jernbanemuseum noen av de eldste i landet i sin samling. Disse er fra Bergensbanens anlegg rundt 1890–1907, og du finner de på side 32. Bildene viser ei kokke som vasker en stor kjele inne i ei brakke, og på det andre serverer hun kaffe ved bordet. På det ene fotografiet sees også noen av kjøkkenredskapene; ei kjøttkvern og et rivjern, i tillegg til lokk og kasseroller. Hvem hun var, vet vi ikke. Dette til tross for at folketellerne gikk fra brakke til brakke langs transportvegen, dagens Rallarvegen, i 1900 og i 1910.

1900-folketellingen for Ulvik herad oppgir to kokker. Oline Lundberg, født 1856 i Sund i Bergen, var kokke på Barakke nummer én, Store Opset, anleggsbyen ved Gravhalstunnelens vestre utløp. At bare to kokker er registrert, mens anleggsarbeidet med flere hundre mann

gikk for fullt gjennom tunnelen fra 1895–1902, forteller oss at de andre kvinnene i samme brakke kan være registrert som hustru, tjenestepike eller «barakkemadam».

### EI KOKKES ARBEIDSLIV I DETALJ

Historiker og konservator ved Norsk Folkemuseum, Edvard Bull d.y. (1914–86,) var en pioner innen sosial- og arbeiderhistorie og var blant de første som systematisk samlet inn muntlige kilder fra dette feltet. På 1950-tallet intervjuet han en rekke arbeidsfolk innen ulike yrker, også noen få anleggskokker. Olga Sørum var ei av disse.

Hennes fulle navn var Olga Fransiska Maria Nilsen Viborg (1890–1980), også omtalt som «Rallar-Dronning». Hun dukker først opp i folketellingen for 1910 som Olga Sørum for Kirkekretsen tellingskrets, Bergseng ved Dovre, sammen med ektemannen Karl Sørum, som var anleggsarbeider i området. Ellers flakket de landet rundt på kraftanlegg og jernbaneanlegg der det var arbeid å få. På Dovrebanen er hun registrert som hustru, men hadde allerede erfaring som anleggskokke. Hun fortsatte som anleggskokke til 1958, altså et nesten 50-årig arbeidsliv ved ulike anlegg.

Bulls bok fra 1961, *Renhårig slusk* fra bokserien *Arbeidsfolk forteller*, finner du på Nasjonalbibliotekets nettside. Det samme gjelder Bengt-Arne Røines bok *Rallar-Dronningen og Stein-Kalle* fra 1978. Gjennom disse to beretningene kan vi følge henne fra anleggsbrakke til anleggsbrakke, en fortelling om rotløshet, lange og slitsomme dager, men med et sterkt samhold innad i arbeidslaget.

Fire andre anleggskokker ble intervjuet av Edvard Bull til den samme bokserien, og de nedskrevne beretningene bekrefter Olgas historie. Disse intervjuene åpner døra inn til rallarbrakka, som for de aller fleste vil være et ukjente rom. ■ ■

# Ingrids unike brevsamling

*Hvordan var hverdagen til en stasjonsmesters aktive datter i 20-årene fra innlandsbygdene, som kunne ha ansvar for trafikk, billettsalg og godshåndtering ved Urskog-Hølandsbanen på begynnelsen av 1900-tallet? Ingrids 111 brev gir oss et godt innblikk i dette.*

■ EIRIK KRISTOFFERSEN

■ Direktør ved Norsk jernbanemuseum

Ingrids brev er en brevsamling vi ved Norsk jernbanemuseum ble kjent med gjennom en engelsk oversettelse som etterkommerne hadde selvutgitt i USA for en del år siden, kalt *Ingrid's Letters* av Liv Cartwright. Vi arbeider nå med å gi dem ut på norsk og tror de kan være spennende for både lokal-, slekts- og jernbanehistorisk interesserte.

Denne artikkelen er en smakebit fra forordet som skal både fortelle litt om hva brevene beskriver og å gi dem kontekst.

## GIR ET DETALJERT TIDSBILDE

Da Ingrids brev kom oss i hende ved museumsbanen Urskog-Hølandsbanen, «Tertitten», så vi dette først og fremst som en kilde til å utfylle banens arkiver. Ingrid var nemlig datter av stasjonsmesteren på Finstadbru og skriver om arbeidet på og rundt stasjonene. Vi la også raskt merke til at hun nevnte enkelte alvorlige hendelser som arkivmaterialet hadde utelatt.

Urskog-Hølandsbanen var bygdens livsnerve i over 60 år. EIER: NORSK JERNBANEMUSEUM



Likevel var det første som slo meg da jeg begynte å lese brevene, at de var så mye mer enn bare en kilde til flere fakta rundt driften av Urskog-Hølandsbanen. Det vi møter i Ingrids brev, er en dypt personlig og romantisk historie om en avstandsforelskelse. Det er også lokalhistorie, nasjonal historie og et tidsbilde fra en periode med store endringer i det norske samfunnet. Ikke minst lar brevene oss se historien fra perspektivet til en kvinne i 20-årene fra innlandsbygdene. Dette representerer jo ikke akkurat det mest fremtredende ståstedet når man leser norgeshistorien.

## «TERTITTEN» - BYGDENES LIVSNERVE

Ingrids brev består av 111 brev skrevet mellom 22. april 1912 og 1. februar 1915. Ingrid, døpt Alma Ingrid Johansen, ble født 30. oktober 1890 av Maren Strand og Anton Johansen, begge fra det som nå heter Aurskog-Høland kommune. De bodde på «Skogheim», nær Finstadbru

Ingrid og lillesøsteren fungerte som banemester på Finstadbru stasjon når faren var bortreist eller måtte ta tjeneste på andre stasjoner.



FOTO: EIRIK BISGAARD / NORSK JERNBANEMUSEUM





Ingrid var aktiv i foreningslivet, og deltok blant annet på basarer. FOTO: ANDERS BEER WILSE / NORSK FOLKEMUSEUM

stasjon, der faren var stasjonsmester. Opplysningene om slekten til Ingrid og hennes utkårede, Hartvig, kommer for øvrig fra Liv Cartwrights egenutgitte *Ingrid's Letters*.

Finstadbru var en av stasjonene langs Urskog-Hølandsbanen, populært kalt «Tertitten». Banen var bygdenes livsnerve i over 60 år, der den gikk gjennom åker og eng og fraktet tømmer og plank og jordbruksprodukter og ganske mange reisende.

Selv om trafikken med Urskog-Hølandsbanen i perioder var ganske stor, var den fra dag én ingen lønnsom virksomhet. Sparekniven ble brukt flittig i alle år. Men for å klare å avvikle trafikken, måtte man ha personale til å betjene togene og stasjonene og til å vedlikeholde bane og materiell. Tidlig oppsto begrepet «kjerringstasjoner» – det var ekspedisjonssteder som Kvevli, Killingmo og Hornåseng, som gjerne ble betjent av konene til andre tjenestemenn, for eksempel banearbeidere. For en liten godtgjørelse tok de seg av billettsalg og ekspedisjon av reisende og gods.

### FORENINGSLIVET STO SENTRALT

Ingrid møtte sin utkårede Hartvig, døpt Leon Hartvig Dahlen, tidlig i 1912. Han var sønn av Carl Johan Olsen og Mina Larsdatter. De stiftet gården Dahlen i Norby, et stykke øst for Finstadbru, og tok gårdsnavnet til etternavn. Kort etter at Ingrid og Hartvig møttes, reiste han til Amerika og en periode med intens brevveksling fulgte. Dessverre har vi bare brevene som Ingrid sendte til Hartvig, men siden hun ofte nevner ting han har skrevet til henne i svarene sine, kan vi danne oss et ganske godt bilde også av den andre siden av brevvekslingen.

Sentralt i hverdagsbeskrivelsene til Ingrid er foreningslivet. Fra 1850-tallet og utover mot Ingrids tid, vokste det frem en mengde frivillige organisasjoner og foreninger. Disse fungerte som mellomledd mellom myndighetene og folket, og fikk til dels stor politisk påvirkningskraft. De var også en arena for kvinnelig deltakelse i det offentlige.

Foreningene kjempet frem politiske saker, drev opplysningsarbeid og var viktige sosiale nav i mangt et lokalsamfunn. I 1880 fantes det 30–40 landsomfattende organisasjoner i Norge. I 1900 hadde dette tallet steget til 150. Innen 1920 var det 350 slike organisasjoner og foreninger med virksomhet utover hele landet (Hoel, 2011).

Ingrid hørte på et foredrag av fru Roll på Aursmoen om amerikafarten. Fru Roll reiste rundt med dette foredraget på den tiden. Faksimilen er hentet fra lokalavisen *Sunnhordland* i 1914. FAKSIMILE: NASJONALBIBLIOTEKET

**Den hvite slavehandel ute og hjemme.**

Fru Roll fra Kristiania, der personlig har studert denne samfundfare i de amerikanske storbyer, holder foredrag paa følgende steder:

Uskedal	torsdag	23.	april	kl. 8	i Skolehuset *
Rosendal	fredag	24.	—	8	i Turnhallen *
Strandebarm	lørdag	25.	—	8	i Skolehuset *
Jondal	søndag	26.	—	4	i Skolehuset *
Skutevik	—	26.	—	8	i Bedehuset *
Herand	mandag	27.	—	8	i Bedehuset *
Norheimsund	tirsdag	28.	—	8	i Bedehuset *

Allerede i det første brevet til Hartvig nevner Ingrid «lokalet». Dette var et av flere forsamlingssteder i området der det jevnlig ble arrangert danser, lotterier, basarer og forskjellige foredrag. I løpet av en drøy uke i 1912 møter hun venner og morer seg med basar hos Diakonforeningen. Hun er også på Aurskog medisinske forsikringsforenings 25-årsjubileum, der hun deltar i forberedelsene og nevner i tillegg et husdyrmarked som hun sto over. Også dans og konserter på «Trampen» eller Aursmoen refereres til flere ganger.

Når hun i tillegg var aktiv i eller deltok på arrangementer hos Kristen ungdomsforening, bedehuset, Helseforsikringsforeningen og Avholdsforeningen, ser vi hvor aktivt foreningslivet i området rundt Finstadbru var. I tillegg reiste Ingrid også inn til Kristiania for å delta på «møte» på Folkets Hus i 1912. På et tidspunkt nevner hun til og med at det to søndager på rad var satt opp karusell ved stasjonen på Finstadbru.

### ANSVARFULL JOBB PÅ STASJONEN

Ingrid var yrkesaktiv og skriver med største selvfølgelighet om perioder der hun eller lillesøsteren Kristine fungerte som banemester. Dette gjorde de i perioder da faren var bortreist eller måtte ta tjeneste på andre stasjoner.

At en ung dame i 1912 hadde ansvaret for trafikk, billettsalg og godshåndtering på en strekning av områdets livsnerve, Urskog-Hølandsbanen, ser ikke ut til å ha vært kontroversielt på noen måte. Ingrid nevner også i et brev fra 1912 at Fru Fallang, stasjonsmester på Kvevli, døde.

### SELVSTENDIG OG FRITT LIV

Friheten jentene i familien nøt, var langt større enn en kanskje ville tro med et stereotyp bilde på perioden. Ingrid nevner flere ganger at hun eller lillesøsteren Kristine er ute til langt på natt i kjønnsblandet selskap, eller sågar på vift med gutter til Kristiania eller Lillestrøm, uten tegn på at det blir ansett som spesielt skandaløst. Særlig Kristines mange forhold og de ulykkelige guttene som hun bare «leker med», tar mye plass i brevene fra Ingrid.

Selv om hun ikke bare kunne forlate hjemmet uten å finne en «vikar» til å ta over oppgavene hennes, beskriver

hun flere turer til Kristiania, både til nytte og som ren forlystelse. Her har hun kontakter som hun kan bo hos. Hun tar også korte handleturer når det er noe spesielt hun skal kjøpe inn. Hun har åpenbart stor frihet til å bevege seg omkring i byen på egenhånd og fremstår som godt kjent i omgangen sin med gatenavn og bydeler.

I Urskog kommer denne bevegelsesfriheten enda bedre frem. Hun er ute på skøyeturer eller deltar i organiserte aktiviteter og er ofte ikke hjemme før godt ut i nattetimene. I et av de første brevene sine beskriver hun å ha vært utendørs alene med Hartvig helt til daggry, og i et annet at hun ikke kom hjem før dagen etter en juletefest på Ulvigen.

### MYE SNAKK OM AMERIKA

Amerikafarten var et hett tema. Ingrid nevner blant annet at hun reiste til Aursmoen for å få med seg foredrag av en fru Roll, som hadde kommet for å advare om «hvit slavehandel og alle bordellene der borte (i Amerika)». Budskapet hennes var at mennesker som lever godt i Norge burde holde seg hjemme. «Fedrelandet er det beste stedet å leve» hadde hun erklært.

Arbeidet mot migrasjonen var bredt. Det var kanskje særlig arbeiderbevegelsen og prestestanden som nådde ut til folket, selv om det kan virke som agitasjonen mot emigrasjon hadde svært begrenset effekt (Amundsen og Kvideland, 1975). Arbeiderbevegelsen fryktet særlig det fenomenet vi i dag kaller «brain drain», nemlig at de som reiser, er de mest arbeidsdyktige og at landet derfor ville stå igjen både uten sine beste arbeidere og de som best kunne drive arbeiderkampen videre.

Kirken, på sin side, fryktet for hvordan det gikk med emigrantene. I likhet med fru Roll, viste prestene til utnyttelsen og armoden blant mange av nordmennene som reiste til Amerika. Revet løs fra både beskyttende nettverk og den sterke sosiale kontrollen på den norske landsbygda, var emigrantene lette ofre både for fristelser og for personer som ikke hadde gode hensikter. Når livreima måtte strammes i Norge, var det nok vanskelig å ta hensyn til at forholdene en gang i fremtiden kunne bedre seg i Norge eller at landet kunne komme til å trenge arbeidskraften deres.

### SLEKT OG NABOER I AMERIKA

Det var nok trange kår, men det er ikke noe som tydet på direkte nød som fikk Hartvig til å reise. Selv om Finstadbru og Urskog kan virke fjernt fra begivenhetenes sentrum, grep den større verden, og da særlig Amerika, inn i hverdagen. Amerika var på sett og vis aldri langt unna, siden kontinentet dels var befolket med slekt og tidligere naboer, og kontakten ofte veldig tett. I tillegg til brevene fra Hartvig, nevner Ingrid flere amerikabrev.

Hun hadde til og med en annen fast brevvenn i Amerika, som hun så vidt nevner.

Det var også utstrakt trafikk begge veier over Atlanterhavet. Ingrid nevner flere ganger amerikafarere som kommer tilbake for eksempel for å feire jul med familien i Norge. De som kunne ta seg råd til slike turer, var nok de immigrantere som hadde gjort det relativt godt i Amerika. Hun beskrev disse som solbrune, pelsklede og elegante.

Trekraften fra slektninger, kjærester og tidligere naboer som hadde reist i forveien, var nok betydelig. Hartvig hadde allerede slekt i Amerika og det var forholdet til ham som fikk Ingrid til å reise, selv om hun i februar 1913 gjorde et poeng av at hun ikke var grepet av «Amerikafeberen». Gjennom brevene får vi videre følge Ingrid over Atlanterhavet og den første perioden i Amerika. ■ ■

#### KILDER

- Statistisk sentralbyrå. *Statistisk aarbok for kongeriket Norge – 1913*. Kristiania: Aschehoug, 1914.
- Amundsen, S. & Kvideland, R. *Emigrantviser*. Oslo: Universitetsforlaget, 1975.
- Hodne, B. *Norsk nasjonalkultur: En kulturpolitisk oversikt, 2. utgave*. Oslo: Universitetsforlaget, 2002.
- Ottosen, R., Hjeltmes, G., Dahl, H.F., Flo, I. & Eide, M. *Norsk presses historie: 1–4 (1660–2010). Bind 2: Parti, presse, publikum 1880–1945*. Oslo: Universitetsforlaget, 2010.
- Hoel, O. *Norsk målreising 2: Mål og modernisering 1868–1940*. Oslo: Det norske Samlaget, 2011.
- Oslo byleksikon.

 **GRAVSTEIN24®**  
- vi vet hvor mye det betyr for deg

Spar opptil 50% ved kjøp av gravstein  
hos oss.

Vi utfører alt av vedlikehold  
på eksisterende gravminner.

Kontakt oss, vi er her for å hjelpe deg.

Kontakt: Tlf: 4000 2448  
E-post: [post@gravstein24.no](mailto:post@gravstein24.no)  
[www.gravstein24.no](http://www.gravstein24.no)



# Lokomotivføreren i nabolandet

*Sandsværingen Klemet Paulsen Medalen flyttet over grensen og ble lokomotivfører i Sverige i over 30 år, etter å ha hatt flere stillinger ved jernbanen i Norge. Hvordan gikk det med ham i nabolandet?*

■ HANS GULLI

Klemet Paulsen Medalen, som var nabo og kollega av en slektning av meg, ble født 3. januar 1845 på Kullhusdalen under gården Hedenstad i Sandsvær, sør for Kongsberg. Han var sønn av sølvverksarbeider Paul Johannesen Medalen (1807–95) og Barbro Klemetsdatter Gislerud (1804–73).



Klemet Paulsen Medalen med familie fotografert hos Anna Johansson i Åmål på slutten av 1890-tallet.  
EIER: PRIVAT

Familien flyttet etter hvert til Moane utenfor Kongsberg. Der bodde de da den 14 år gamle Klemet ble konfirmert i Hedenstad kirke 9. oktober 1859.

## SØLVVERK OG VÅPENFABRIKK

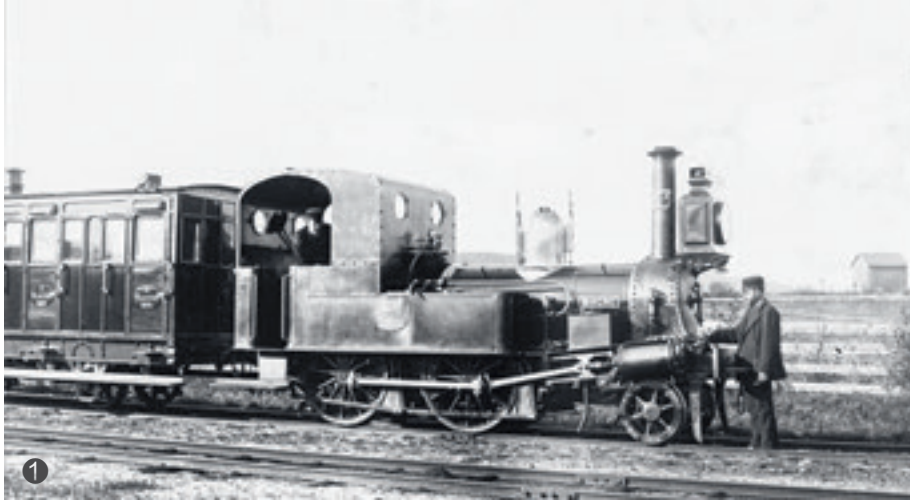
Den 7. bergmåned 1860 ble Medalen ansatt som dreng ved Kongsberg Sølvverk. De var i alderen 15 til 18 år og arbeidet på skeidehuset, der de unge ble satt til å grovsortere gråberg og malm. Ved fylte 18 år ble man sprenger og fortsatte på skeidehuset, men kunne også settes til andre oppgaver i dagen. Medalen sa imidlertid opp stillingen 22. desember 1863, og sluttet 14. april året etter. Deretter arbeidet han som filer ved Kongsberg Våpenfabrikk i to år.

I september 1866 hadde han liggende et uinnløst brev ved Christiania bypostkontor. Adressen var Nylands mekaniske verksted, hvor han sannsynligvis arbeidet en kort periode.

18. april 1867 inngikk Medalen ekteskap i Hedenstad kirke med Anne Johanne Halvorsdatter Myhra (1843–73) fra Sandsvær. I forbindelse med vielsen blir det opplyst at han oppholdt seg i Christiania.

## JOBDET VED DRAMMENBANEN

I 1867 begynte Medalen ved jernbanen i Kongsvinger som betjent og maskinarbeider. Sommeren 1871 fikk han ansettelse som fyrbøter ved grusingen av Randsfjordbanens sidelinje fra Hokksund til Kongsberg, men kom senere over på anlegget av Drammenbanen. Den ble åpnet for ordinær drift 7. oktober 1872, og den ble straks svært populær. Allerede 14. oktober ble det solgt 1251 billetter fra Christiania stasjon, og toget fra Drammen samme dag klokken 19 hadde rundt 500 reisende og bestod av 3 lokomotiver og 24 vogner!



1

1 Den 53 kilometer lange smalsporede Drammenbanen var nylig åpnet for ordinær trafikk da Medalen ble ansatt som lokomotivfører. Strekningen hadde ved åpningen ni stasjoner: Christiania, Tyskestranden, Lysaker, Sandviken, Hvalstad, Asker, Røken, Lier og Drammen. Bildet er fra 1872. EIER: NORSK JERNBANEMUSEUM

2 Husforhørsliste 1890–1895 som viser Paulsen (Medalen) og hans familie i Åmål. De bodde da i bolig for togpersonalet.

FAKSIMILE: RIKSARKIVET I SVERIGE

3 Etter rundt tre og et halvt år ved Kongsberg Sølverk, sa Medalen opp stillingen 22. desember 1863. FAKSIMILE: STATSARKIVET I KONGSBERG / ARKIVVERKET

Vägningslista: Bergslags Järnväg (1890)

Namn	Födelse	Höjd	Ålder	Familiemedlemmar		Öfverflyttad	Öfverflyttad
				Ättlingar	Öfverflyttad		
Carl Johan Paulsen	1838	175	52	1	1	✓	✓
Anna Paulsen	1840	165	50	1	1	✓	✓
Julius Paulsen	1863	27	27	0	0	✓	✓
Paulsen Albert	1865	25	25	0	0	✓	✓
Carl Johan Paulsen	1867	23	23	0	0	✓	✓
Julius Paulsen	1869	21	21	0	0	✓	✓
Paulsen Emma	1871	19	19	0	0	✓	✓
Paulsen Emma	1873	17	17	0	0	✓	✓
Paulsen Emma	1875	15	15	0	0	✓	✓
Paulsen Emma	1877	13	13	0	0	✓	✓
Paulsen Emma	1879	11	11	0	0	✓	✓

2

3

Öfverlystningsdirektionen.  
 Fornordlyst, anden. Sjömannskapet agter jag.  
 Meddelande af att jag Sjömannskapet  
 till skilsmässa aflyttat.  
 Söndag den 22<sup>de</sup> Decem. 1863  
 Skilsmässan  
 Klemet P. Medalen

Etter å ha tjenestegjort et drøyt år som fyrbøter, ble Medalen ansatt som lokomotivfører 20. desember 1872. Det ser ut til at han det meste av tiden var stasjonert ved Christiania, hvor han i 1873 hadde reservtjeneste og 1874 og 1875 assistansetjeneste. Han bodde en tid i Munkedamsveien 31B og ved folketellingen 1875 leide han hus i Nedre Vollgate 8A.

### JERNBANEJOB I SVERIGE

I 1875 hadde Medalen planer om en reise til Göteborg, og søkte driftsbestyreren i Drammen om fribillett, men denne reisen ble ikke noe av. Etter ni år ved statsbanene, sa Medalen opp stillingen ved Drammenbanen fra 1. april 1876 og emigrerte til Sverige sammen med sine to barn. Da var det gått tre år siden kona døde. Flyttingen må trolig sees i sammenheng med anlegget og åpningen av Bergslagens Järnvägar, som i sin tid var det største private jernbaneselskapet i Sverige. Den 478 kilometer lange strekningen Göteborg–Falun ble åpnet etappevis og stod ferdig i 1879.

I Filipstad i Sverige meldte Medalen innflytting fra 1877, hvor han året før hadde fått ansettelse som lokomotivfører, da strekningen Kil–Filipstad ble åpnet for ordinær drift.

Han giftet seg på nytt i 1879 med Lotta Perman (1851–1934) fra Glava i Värmland, som han fikk flere barn med. Familien flyttet i 1885 til Åmål, hvor Medalen var stasjonert i 16 år. Ved folketellingen 1890 bodde de i bolig for togpersonalet og 1900 i eget hus i den nye stadsdelen.

### BLE GJORT STAS PÅ

I 1901 flyttet Medalen med familien til Göteborg, hvor han var stasjonert til han ble pensjonert 1. november 1908, etter 32 års tjeneste ved Bergslagens Järnvägar.

Medalens pensjonering gikk ikke upåaktet hen, og julaften 1908 troppet tidligere kolleger opp hjemme hos ham. I *Lokomotivmannas- og Maskinist-Tidning* sto blant annet dette:

«På julaften den 24 dec. 08 oppvaktades lokomotivføreren K. Paulsen i sitt hem i Göteborg af kolleger hvilka som julklapp till hr P. öfverlämnade ett par ljuskandelabrar med inskription den 24/12 1908 af kamrater vid B.J. samt en uppsats rökattiralj såsom ett minne från vänner och kamrater inom Bergslagens Järnvägars lokomotivmannakår, hos hvilken han efterlämnar minnet af en god kamrat och hederlig människa.»

Klemet Paulsen Medalen døde 10. august 1932 i Göteborg, 87 år gammel. ■ ■

#### KILDER

- Digitalarkivet: diverse kirkebøker og folketellingene 1865 og 1875.
- Kungliga biblioteket: *Matrikel öfver Bergslagens och Göteborgs-Hallands järnvägars ordinarie personal* for 1894 og 1903.
- Nasjonalbiblioteket: *Christiania Intelligentsedler* 3. oktober 1866, *Morgenbladet* 15. oktober 1872, *Kongsberg Adresse* 19. september 1895 og *Aftenposten* 15. august 1932.
- Riksarkivet i Sverige: Digitala forskarsalen: Filipstads kyrkoarkiv, Åmåls stadsförsamlings kyrkoarkiv.
- Statsarkivet i Kongsberg, Kongsberg Sølverk: manntall, journalsaker, bergkandidatoppgave og avskrift av skiftbøker.
- Statsarkivet i Kongsberg, NSB Drammen distrikt: Distriktssjefen: forhandlingsprotokoller, rulleblad, kopibøker, journaler og sirkulærer.
- Svenska Gravar.
- Sveriges Järnvägsmuseum: *Lokomotivmannas- og Maskinist-Tidning* nummer 1, 1909, fotografier.
- Wikipedia: «Bergslagens Järnvägar». 2023.



# Pusserens tragiske skjebne

*«Overkjørt og kvestet av toget» var blant overskriftene i avisene da lokomotivpusser Paul Edvard, min manns bestefar, var uoppmerksom og omkom en junidag i 1932. Han var en aktiv jernbanemann med mange jern i ilden.*

■ EDEL AAVIK

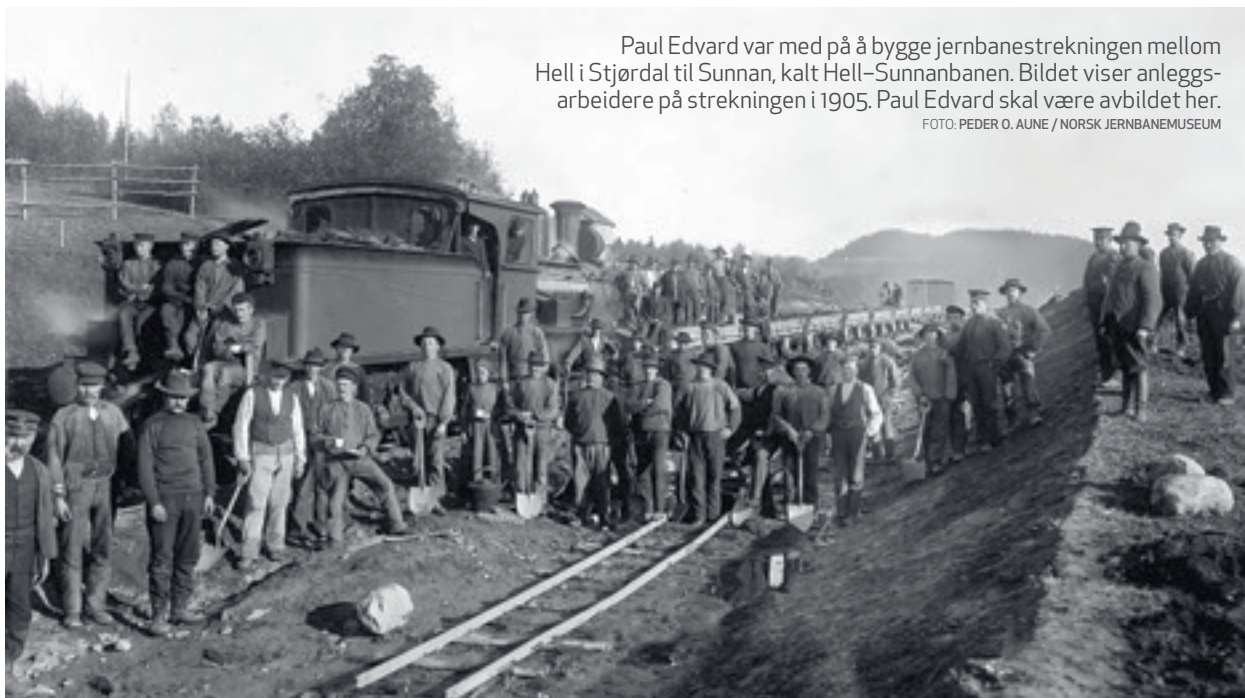
Interesse for de som levde før oss, kan stimuleres av så mangt. Som et lommeur etter Paul Edvard med tog på klokkekassa, eller håndarbeid etter hans kone, Beret Marta. Eller et notat, *Minner om Beret Marta*, vi har fra barnebarnet, Annbjørg.

For å forstå og fylle ut historien om Paul Edvard og Beret Marta, har jeg søkt på Digitalarkivet i kirkebøker og folketellinger, Nasjonalbiblioteket for eventuelle funn i bøker, aviser og tidsskrift, gravminner fra Slekt og Data, Wikipedia og Steinkjerleksikonet.

## MANGE FLYTTINGER OG BARN

Paul Edvard Berntsen Aavik (1877–1932) og Beret Marta Guneriusdatter (1875–1955) blir viet i 1899 i Skatval kirke i Stjørdal. Han er fra Aavikstykket i Åsen, hun fra Skordalsgjerdet i Nordre Stjørdal. Hun er sypike, han jernbanearbeider. Arbeidet med første del av Nordlandsbanen fra Hell i Stjørdal til Sunnan i Egge har ført ham til hennes trakter.

De får ni barn: Anna blir født i 1899, Bernt i 1901, Gunerius i 1903, Elisæus i 1905, John i 1908, Eirik i



Paul Edvard var med på å bygge jernbanestrekningen mellom Hell i Stjørdal til Sunnan, kalt Hell–Sunnanbanen. Bildet viser anleggsarbeidere på strekningen i 1905. Paul Edvard skal være avbildet her.

FOTO: PEDER O. AUUNE / NORSK JERNBANEMUSEUM

# Påkjørt av toget i fjellskjæringen.

Lokomotivpusser Aavik drept ved Byafossen lørdag morgen

Den drepte kjørte på dresin rett mot lokaltoget.

Lørdag morgen hendte en meget trist ulykke på Nordlandsbanen. Idet lokomotivpusser Aavik blev påkjørt av lokaltoget Grong-Steinkjer og så stygt kvestet at han døde om eftermiddagen samme dag.

Lokomotivpusser Aavik, som i mange år var stasjonert ved Sunnan stasjon, blev ved banens åpning til Grong forflyttet til Steinkjer, men da han hadde eget hus ved Sunnan, benyttet han sykkel-dresin å kjøre på mellom Steinkjer og Sunnan. Da Aavik var godt inne i toggangen, er det nærmest ufattelig at han lørdag morgen ikke ventet ved Byafossen stasjon på

toget som var i rute, men i stedet fortsatte forbi stasjonen. Han var ikke kommet mer enn ca. 500 meter nord for stasjonen da toget kjørte på ham i en skarp kurve midt i en fjellskjæring.

Aavik fikk ved sammenstøtet meget stygge kvestelser, særlig gikk det ut over hodet. Han var helt bevisstløs da han blev tatt opp i toget og kjørt til Steinkjer. Her blev han tatt under behandling av dr. Øverland, som beordret ham sendt til Levanger sykehus. Livet stod imidlertid desværre ikke til å redde. Aavik døde om eftermiddagen uten å være kommet til beviasthet.

## Kjørte like mot toget.

Stygg ulykke på Nordlandsbanen.

Privattelegram til Dagbladet.

Tromsø, 14. aug.

Ved 8-tiden i morg. blev lokomotivpusser Paul Aavik påkjørt av toget like overfor Byafossen stasjon. Aavik var på vei til sitt hjem efter en natt-tjeneste og benyttet en sykkel-dresin. Like overfor Jernbanestasjonen kjørte han mot Grongtoget som kom mot ham. Lokomotivpusseren blev for sent oppmerksom på Aavik og fikk ikke stoppet toget. Aavik blev slått mot fjellveggen og man fant ham skrudd bevisstløs. Han blev kjørt til Steinkjer og tatt under legbehandling, blev beordret innlagt på Levanger sykehus.

JERNBANE ■ TEMA ■

## Kjørte dresinen

i søvne?

Dødsulykke på Nordlandsbanen

Tog og dresin kolliderte.

På Nordlandsbanen, i nærheten av Byafossen, hendte lørdag morgen en ulykke som kostet en mann livet. En jernbanemann, Paul Aavik, Sunnan, kjørte på sykkel-dresin mot et godstog og pådro seg så store skader at han om eftermiddagen samme dag døde.

Flere lokale og nasjonale aviser skrev om ulykken i 1932, som beskrives i detalj. FAKSIMILER: NASJONALBIBLIOTEKET

EIER: PRIVAT



Bildet er tatt i 1923 ved losjelokalet på Sunnan, ifølge teksten på baksiden. F.v. Paul Edvard og Beret Marta med barna Anna, Bernt, Gunerius, Elisæus, John, Eirik, Nils, Magnhild og Ragna.

1909, min svigerfar Nils i 1912, Magnhild i 1914 og Ragna i 1917.

Folketellinger og kirkebøker ved barnas dåp viser at Paul Edvard og Beret Marta flytter fra herred til herred etter hvert som jernbaneutbyggingen skrider fram. I 1899 og 1901 bor de i Åsen, i 1900 og 1903 i Nordre Stjørdal, i 1905 i Levanger landsogn, deretter Egge. I 1908 og i 1909 på Fossum og fra 1910 på Sunnan.

### SAMFUNNSENGASJERT JERNBANEMANN

Paul Edvard kalles jernbanearbeider ved folketellingen i 1900 og i forbindelse med når de fire første barna døpes frem til 1905. Når John blir døpt i 1908, står Paul Edvard imidlertid oppført som jernbanevokter. Fra 1909 er tittelen lokomotivpusser. Lokomotivpusser, ofte bare kalt pusser, var en jernbanearbeider som drev med rengjøring og enkelt vedlikehold av lokomotiver. «Dette var viktig arbeid

den gang lokomotiver var dampdrevne og fyrt med kull, siden kullet kunne ødelegge motoren om man ikke regelmessig fjernet slag og avfallsstoffer», skriver Wikipedia.

*Tromsøavis* skriver om Hell-Sunnanbanen i 2005, hundre år etter ferdigstillelsen. Sunnan stasjon ved sydenden av Snåsavatnet hadde lokstall, svingskive, ilgodshus med overnattingsrom, kiosk og stasjonsbygning med restaurant og eget venterom for damer, i tillegg til havnespor, hvor vognene ble kjørt til skutesiden på båtene som trafikkerte Snåsavatnet. Men båttrafikken på Snåsavatnet avtok og Sunnan mistet betydningen som knutepunkt da jernbanen ble forlenget til Snåsa i 1927.

Paul Edvard er samfunnsengasjert. Ifølge avisen *Jernbanemanden* i 1932 er han medlem både av Lokomotivpussernes Forening, Egge Arbeiderparti, herrestyre, fattigstyre og ligningsnemnd, samt av avholdslosje Sunnan.

Paul Edvard og Beret Marta har skaffet seg eget hus på Sunnan, kalt Sundby, nær stasjonen. Men etter at virksomheten på Sunnan avtar, flyttes lokomotivpusseringen til Steinkjer, og Paul Edvard får en mil og vel så det til jobb.

### TRANGBODDHEIT OG TUBERKULOSE

Hvordan kan en stor barneflokk ivaretas i en hverdag med anleggsliv, lite plass og flytting fra sted til sted? I 1910-tellingen og ved konfirmasjonen er eldstegutten Bernt registrert hos besteforeldrene i Aavikstykket. Ved folketellingen i 1920 er alle ni barna registrert på Sunnan hos foreldrene, men tre av dem er samtidig registrert annetsteds: Elisæus i Vudduaunet i Åsen og Eirik og Gunerius i Snåsa, der den 17-årige Gunerius er tjener og gardsarbeider og 11-årige Eirik er gjeter. Min svigerfar Nils er ikke registrert på Snåsa. Ifølge familiehistorien kom han dit som gjeter da han var sju år, altså i 1919, men imidlertid er 1920-tellingen for Snåsa ufullstendig.





Uret er etter Paul Edvard, mens duken er etter Beret Marta. FOTO: PRIVAT

Tuberkulosen florerer, og Elisæus dør av lunge- tuberkulose i 1927 og Gunerius i 1931. Ifølge Steinkjerleksikonet fantes pleiehjem for tuberkulose på Steinkjer, men både Elisæus og Gunerius er bosatt på Sunnan da de dør. Svigerfar Nils blir boende i Snåsa. Et kort han sender til faren Paul Edvard og familien, med ønske om «god jul og godt nyår», tyder på at han ikke skal feire jul med foreldrene det året. Kan det være for å unngå tuberkulosesmitte?

### PÅKJØRT AV TOGET I SØVNE

Paul Edvard omkommer 11. juni 1932. «Påkjørt av jernbanetog», står det i kirkeboka. Et avissøk på Nasjonalbiblioteket på «lokomotivpusser Aavik» og året «1932», overrasker når det gjelder antall treff og grundig omtale. Lokale og landsdekkende aviser hadde blant annet disse overskriftene: «Stygg ulykke ved Byafossen», «En lokomotivpusser kjørte med dresin inn i Grongtoget», «Overkjørt og kvestet av toget» og «Kjørte dresinen i søvne».

Ulykken beskrives i detalj i alle avisene. Dette er hva som hendte: Paul Edvard har vært på nattskift, og han har tillatelse til å bruke sykkeldresin etter at arbeidsplassen hans ble flyttet. Vanligvis stopper han ved Byafossen og venter til toget nordfra har passert, men denne morgenen overmannes han av tretthet og merker ikke hvor langt han har kommet.

*Adresseavisen* har vansker med å forstå dette: «Da Aavik var godt inne i toggangen, er det nærmest ufattelig at han lørdag morgen ikke ventet ved Byafossen stasjon på toget som var i rute, men i stedet fortsatte forbi stasjonen.» Fem hundre meter nord for stasjonen i en skarp kurve midt i en fjellskjæring møter han toget. *Nordre Trondhjems Amtstidende* skriver:

«Etter hvad det meddeles blev betjeningen på lokomotivet opmærksom på ham 40–50 meter framme. De satte bremsene på og lot fløiten lyde uavladelig. Aavik lot imidlertid ikke til å merke det. For folkene på lokomotivet så det ut som han satt

og trådte dresinen i søvne. Først da han var bare 4–5 meter fra lokomotivet, som enda hadde bra fart, så han op. Men det var da for sent. Tog og dresin støtte sammen, og Aavik ble slynget av og mot skjæringen.»

«Han blir tatt med til Steinkjer hvorfra han, etter at dr. Øverland hadde tilsett ham, blev ført til sykehus på Levanger. Her døde han i 6-tiden lørdag ettermiddag. Han hadde visstnok fått brudd på hjerneskallen. Dessuten hadde han fått skade i brystet og en arm brukket.»

### BEGRAVELSE MED STORT OPPMØTE

Begravelsen får flere spalter i avisen *Jernbanemanden*, som innleder med bilde av Paul Edvard og beskrivelse av ulykken. Ved begravelsen samles de sørgende først i losjen på Sunnan, «hvorefter det store følge i automobiler kjørte til Egge kirke, hvor Egge Arbeiderparti var møtt opp med florumvunnet fane, samt møtte en hel del jernbanefolk fra Steinkjer og omegn», står det.

Det er sang og musikk og taler både i losjen og i kirken. Det er blomster fra lokomotivpussernes forening i Trondheim, lokomotivpersonalet i togene 496–497, lokomotivinspektøren og lokomotivkontrollørene, arbeiderungdomslaget, naboer, naboers barn, avdødes brødre, avdødes far, avdødes hustru og barn, losje Sunnan og lokomotivpersonalets forening. På plass var også Egge herredsstyre, Egge fattigstyre, Egge Arbeiderparti, jernbanefolk i Steinkjer og omegn og Norsk Jernbaneavholdsforbund.

Avisen avslutter med disse fine ordene om Paul Edvard:

«Den store tilslutning og den mengde blomster vidnet om hvilken avholdt personlighet Aavik var. Han var en fredssommelig og hjelpsom kamerat som med aldri sviktende interesse røktet de tillitsverv som blev ham pålagt, og som både i sin organisasjon og blant sine kolleger og sambygdinger etterlater sig bare venner som med vemod vil minnes hans hurtige bortgang. Og hans forening vil herved takke for godt samarbeide gjennom mange år.»

### ARBEIDSOM ENKE

57 år gamle Beret Marta er blitt enke.

«For å klare seg tok mormor opp lån i Steinkjer sparebank. Kjøpte seg tråsymaskin og sydde klær for folk på Sunnan som trengte det. Det ble dresser, frakker, kjoler med mer. Hun fikk nok å gjøre da hun var nøyaktig og gjorde fint arbeid», forteller barnebarnet Annbjørg i *Minner om Beret Marta*.

Selv om noen av barna til tider bodde hos andre, var forholdet mellom barna og moren godt. Annbjørg skriver at de var svært glade i henne. Da Beret Marta ble 80 år, står det om henne i avisen *Nidaros* at hun har hatt en slitsom arbeidsdag, men har likevel et godt humør. Hun bor hos datteren Magnhild på Snåsa da hun dør i 1955, og hun begraves ved Snåsa kirke.

I 2023 eksisterer ikke lenger huset Sundby på Sunnan. Ved Byafossen og Sunnan suser togene forbi, da stasjonene for lengst er lagt ned og stasjonsbygningene ble revet på 1970-tallet. Beret Martas gravstein på Snåsa er fjernet. Men ved Egge kirke står en gravstøtte som viser hvor Paul Edvard har sitt siste hvilested, sammen med tre sønner og et barnebarn. ■



# STÖRST I SVERIGE PÅ SLÄKTFORSKING

 ArkivDigital

*Prova gratis*

[www.arkivdigital.se](http://www.arkivdigital.se)





# Rallarfamiliens anleggstilværelse

*I over 50 år arbeidet mannfolka i Larsen-familien ute på jernbaneanlegg rundt om i landet. Hvilke kilder ble brukt for å følge dem og familien, og hvilke vilkår levde og virket de under?*

■ SIGBJØRN ALAPNES ELVEBAKKEN

Jeg har prøvd å følge en familie på flere anlegg etter at en arbeidskollega kom og spurte om jeg kunne finne ut mer om hennes farfars far.

Dagens investeringer i å bygge ut vei og jernbane var bare småpenger i forhold til de ressursene som ble lagt ned i anleggene på slutten av 1800-tallet og tidlig 1900-tall. Bergensbanen aleine tilsvarte ett helt statsbudsjett i de dage.

Anleggene krevde en arbeidsstyrke som var villig til å ta tunge tak, leve og bo under til dels vanskelige og enkle forhold, og ha spesialkompetanse på tunnel og brobygginger og andre utfordringer norsk natur, geologi og geografi kunne by på.

Disse rallarene kom fra hele Norge og Sverige for å søke arbeid på anlegg. De måtte jobbe under vanskelige forhold på korttidskontrakter. Mange reiste videre fra anlegg til anlegg etter som de ulike jernbanestrekningene ble fullført, og mange etablerte familier som fulgte dem. Sønner fulgte i fars fotspor og døtrene fikk barn og giftet seg med jernbanearbeidere.

Den generelle delen av bakgrunnsinformasjonen om de ulike anleggene har jeg hentet fra bygdebøker og litteratur om de ulike anleggene man kan knytte familien til.

## FLYTTET TIL NORGE

Olaus Larsson var født på torpet Lilla Tåsthagen under Tubbetorp i Stenum Socken, Skaraborg län i Sverige 30. januar 1857. Foreldrene var Lars Nilsson og Johanna Johansdotter. Vi kan følge familien på samme torpet

gjennom flere husförhörlengder i Stenum. I 1872 er Olaus registrert som dreng på Tubbetorp. I 1873 flytter han til Skaraborgs Landsförsamling.

Olaus er registrert som utflyttet fra Skälvum socken i Sverige 4. juni 1897. Han er registrert i Norge tidligere, så jeg tror denne handlingen skjer i forbindelse med vielse og første barnefødsel. Jeg er sikker på at det er samme mann som dukker opp på bruket Skræppen i folketellingen 1900 for Vestre Toten i Innlandet, og nå har han familie med kone og barn. Nå er Olaus jernbanearbeider og formann. Veien dit har nok vært både krokete og ikke enkel.

## GJØVIKBANEN

Jeg finner innflyttingsmeldingen i 1896 til Olaus og Anna Johannesdatter fra Nord-Fron i Gudbrandsdalen i kirkeboka for Gran og Brandbu på Hadeland i Innlandet. De kom da begge fra Sel i Gudbrandsdalen, tydeligvis etter at jernbanestrekningen Hamar–Sel er fullført. Deres første sønn, Karl Johan, blir født 21. februar 1897 på Ladderud på Gran. Det lyses for foreldrene hans 18. mai 1897, og her finner jeg lenken tilbake til Sverige, fødselsdato og -sted for Olaus.

Vielsen til Olaus og Anna skjer i Gran kirke 15. mai 1897. De ønsket nok gjerne at Karl Johan skulle bli ansett som ekte. Dåpen ble bekreftet i kirka samme dag som vielsen. Tre barn til blir født mens Olaus jobber på Gjøvikbanen: Oline, 26. juli 1898 på Ladderud på Gran, Bernt Ludvig, 18. oktober 1899 på Fiskevolden på Eina

◀ To av barna til Olaus blir født på Eina når han jobber på Gjøvikbanen. Bildet viser Einafjorden, og er fra 1940-tallet. FOTO: MITTET & CO. AS / NASJONALBIBLIOTEKET  
 INNFELT: Olaus Larsson. EIER: PRIVAT

i Vestre Toten og Anna Josefine, født 12. desember 1901 på Engebakken under Skroppen på Eina i Vestre Toten.

Boforholdene for arbeiderne på Gjøvikbanen var svært varierende. Ifølge en bygdebok for Vestre Toten bodde arbeiderne og deres familier oftest innlosjert hos lokale bønder nær anleggsområdet, noe som forklarer at familien stadig flytter på seg.

### TO NAVNEVARIANTER

Olaus Larssons ektefelle var født på gården Tangen på Kvam i Nord-Fron i Innlandet 25. juli 1874 av foreldrene Johannes Johannesen og Berte Andersdatter. Familien var tydelig fattig, og ved folketellingen 1875 bodde Annes mormor med familien som legdslem; moren ernærte seg ved å spinne og strikke, mens faren lagde kurver. De hadde også en tigger som inneboende.

Anna ble konfirmert i Kvam kirke 12. mai 1889, der hun hadde «nesten godt» i kristendomskunnskap. Anna fikk ett barn, Anna Kristoffersdatter født 4. august 1895, som døde som spedbarn 29. mars 1896. Faren var jernbanearbeider Kristoffer Andreassen fra Eidsvoll. Ved dåpen sto en annen jernbanearbeider fram som fadder, Ole Larsen. Ole Larsen var navnet Olaus sto med i flere jernbaneprotokoller, og det er fullt mulig at dette var den første offentlige kilden som nevner Olaus og Anna sammen. I 1896 flyttet de jo sammen til Vestre Toten.

### KILDER TIL HAMAR–SELBANEN OG GJØVIKBANEN

Jernbaneprotokollene er ikke digitalisert, men kan spores opp med bruk av Arkivportalen. Anleggsprotokollene for Hamar–Selbanen finnes på Statsarkivet på Hamar, mens Gjøvikbanen finnes på Riksarkivet.

På anlegget var rallarene enten ansatt via kontraktører eller direkte på anlegget. Dette er ofte avgjørende for om vi finner de i protokollene, da kontraktørenes protokoller oftest ikke er bevart. Olaus Larsson finnes ikke med sitt svenske navn i protokollene for Hamar–Selbanen. Muligens er han den Ole Larsen som står nevnt uten løpenummer i registeret over arbeidere. Ved Gjøvikbanen derimot finner vi Ole Larsen i «Fortegnelsen over afgaaende Arbeidere ved Christiania Gjøviksbansens 7. nde Afdeling» med avgangsdato 30. juli 1902.

### BERGENSBANENS ØSTRE DEL

Tross flere søk i Arkivportalen og samtale med publikumstjenesten på Riksarkivet, har det ikke lyktes å finne anleggsprotokoller for Bergensbanens østre del i Hallingdal, mye mulig er de gått tapt i en brann hos NSB før overføring til Arkivverket.

Takket være kirkebøkene for Flå i Buskerud vet vi at familien flyttet dit når Olaus sluttet på Gjøvikbanen.

Følgende barn ble født i Flå: Berthe Marie, 27. april 1904 på Stavn, Oskar Wilhelm, 1. mars 1906 på Stavn og Signe Lovise, 14. juni 1908 på Østvold. Faren Olaus er nevnt som jernbanearbeider ved alle kirkebokinnførslene.

### OTTA–DOMBÅSBANEN

Ifølge protokollen Otta–Dombåsbanen, «1ste Afdeling, Indtagne Arbeidere» ble Olaus ansatt på dette anlegget 13. februar 1909. Navnet Ole Larsen blir brukt, fødselsdato er riktig og fødested er Sverige. Han er gift og har Flå som hjemsted. Hans løpenummer er 224. Det står også en Karl Larsen i registeret til protokollen, ansatt 2. august 1912 og avgått 22. november 1912, men uten noen andre personopplysninger og løpenummer.

I folketellingen 1910 står hele familien oppført på Sagløkken, gårdsnummer 275 og bruksnummer 3. Totalt er det nå åtte barn, det nyeste tilskuddet er nylig født i Sel. Nokså uvanlig og stolt, krever Olaus at «Pers. no. 6 har gjort paastand om at bli opført som svensk undersaat – han og alle hans». Dette var ganske modig så tett etter unionsoppløsningen i 1905.

Følgende barn blir født i Sel: Aksel Odmar, 12. juni 1910 på Grindstuen og Tora Kristine, 5. april 1913 på Skårå. Disse blir konfirmert i Sel: Karl Johan, 8. oktober 1911 og Oline, 12. oktober 1913.

### RAUMABANEN: SØNNER BIDRO

Det neste anlegget vi sikkert finner familien på er Raumabanen, banestrekningen mellom Dombås og Åndalsnes. Ifølge historien som har sirkulert innen familien var Olaus med på å bygge Kylling bru, et byggverk som regnes som noe av det fremste innen norsk jernbanearkitektur. Olaus står oppført som murer i den statlige folketellingen fra 1920 for Grytten.

NSBs arkiv etter Raumabanen finnes på Statsarkivet på Hamar og inneholder dels Arbeiderfortegnelser fra de ulike avdelingene på anlegget. Dette er et register over arbeiderne, og her fant jeg Olaus og sønnene Karl, Oskar og Bernt Ludvig. Det er ganske tydelig at når konfirmasjonen er overstått, må en også kunne brødfø seg selv eller hjelpe til at familien klarer seg. Olaus har løpenummer 72, Karl 3856, Oskar 2481 og Bernt Ludvig 3498. Ved Olaus' avgang fikk han utbetalt 161,28 kroner i feriebeløp og 3 fribilletter ble skrevet ut til familien.

Timelistene gir mye informasjon om personen som er ansatt på anlegget: navn, stilling, fødselsdato og -sted, hjemstavn, sivilstand (gift eller ugift), antall uforsørgede barn, ansettelsesdato og fratredelsesdato. Arbeiderne ble betalt per time, så listene kan fortelle noe om når på året byggeaktiviteten var størst. Ole (Olaus) Larsen var formann på anlegget, da fødselsdatoen stemmer med min mann og fødested er Sverige. Hjemstavn er Grytten.



På tidspunktet da protokollen ble innledet, hadde han fire uforsørgede barn, noe som stemmer med tre sønner som selv jobber på anlegget. En av døtrene, Oline, fikk et barn mens familien var i Rauma. Rimeligvis ble hun forsørget av barnefaren.

### GIKK AV MED PENSJON

Olaus ble ansatt på anlegget 6. august 1913 og gikk av 5. februar 1925, 72 år gammel. Timelønna svingte fra 1,35 til 2 kroner. Sønnene Karl, Ludvig og Oskar var ansatt i kortere perioder på anlegget, alle i perioden 1922–24. I kirkebøkene finner jeg ett barn av Olaus og Anna som er født i Grytten: Ragna Fanny, født 5. januar 1916 på Furuheim i Rauma i Møre og Romsdal.

Disse barna blir konfirmert i Kors kirke: Bernt Ludvig, 6. september 1914, Anna Josefine, 17. september 1916, Bertha Marie, 14. september 1919, Oskar Wilhelm, 11. september 1921, Signe Lovise, 19. august 1923 og Aksel Odmar, 31. august 1924.

Signe Lovise ble viet i Kors kirke 5. desember 1924. Det er oppgitt to ulike bruk som familien har vært bosatt på; Ormheim eller Furuheim. Ormheim er en egen gård i Verma, men familien er ikke nevnt i panteregisteret. Furuheim har jeg ikke funnet noe på i pantebøkene for Grytten. Jeg regner med at familien leide bolig av Raumabanen. I boka *Raumabana* står det at forholdene i Øverdalen var slik at det måtte bygges ei rekke anleggsbrakker. Om familien bodde i brakke er usikkert.

### ARBEID PÅ SØRLANDSBANEN

Sørlandsbanen ble utbygd i flere etapper og over lang tid, akkurat som de andre strekningene vi ser på som stambaner i dag. Familien Larsson (Larsen) finner vi igjen i kirkebøkene i Gjerstad i Aust-Agder. Nå er det andre kirkelige handlinger som dominerer funnene, naturlig nok. Ragna Fanny ble konfirmert 5. oktober 1930, Bernt Ludvig ble viet 29. desember 1926, Oskar Wilhelm ble viet 3. november 1928 og Aksel Odmar ble viet 28. mars 1931. Alle handlingene foregikk i Gjerstad kirke. Alle de tre ektemennene står oppført som jernbanearbeidere, noe som jernbaneprotokollene også bekrefter. Som naturlig er, følger også barnebarn av Olaus og Anna etter vielsene.

Personalkortene fra Sørlandsbanen finnes på Statsarkivet i Kristiansand. Oskar Wilhelm, Bernt Ludvig og Aksel Odmar er nevnt i de jeg har fått tilsendt kopi av. Bernt Ludvig Larsen er dokumentert med timelister i perioden 1926–33. Primært jobba han på Lag Berge. Av personalkortene kan vi lese at han har forsørgebyrde. Timelønna har variert fra 1,57 til 2,12 kroner, sikkert på grunn av ansvar og type arbeid. Jeg kan ikke ut fra timelistene se om timelønna har endra seg over tid, da den varierer faktisk opp og ned over hele tids-

rommet beskrevet i timelistene. Oskar Wilhelm har både personalkort og timelister.

Personalkortene gir informasjon om hvilke anlegg han har jobba på og til dels en arbeidsbeskrivelse. Oskar har tydeligvis hatt med seg attester fra de andre anleggene han har vært på, og dette har så blitt innført i personalkortet. Tida på Raumabanen er beskrevet her inkludert ansettelsesperiode. Han har også vært en kort periode i 1923 på Sperillbanen mellom Hen og Finsand i Buskerud.

På Raumabanen var han i 2. og 4. avdeling, mens på Sørlandsbanen var han først i 9. avdeling, deretter 5. og 12. avdeling fram til 1932. Han kjørte vagg og materialtransport. Av timelistene kan jeg se at timelønna aldri gikk over 2 kroner.

Aksel Odmar har personalkort og timelister som dekker tidsrommet november 1926 og fram til mai 1943. Han har vært utelukkende på Sørlandsbanen i dette tidsrommet. Timelistene dekker januar 1929 til november 1934 og november 1942 til september 1943. Her er det hull å fylle som høyst sannsynlig finnes på Statsarkivet i Kristiansand. Arbeidsoppgaver er oppgitt som tunnelarbeider, tunnelutstøping og kiltling.

Jeg kan ikke dokumentere at Aksel har vært på 9. avdeling på Sørlandsbanen i hele perioden fram til mai 1943, da han blir overført til 4. avdeling på strekningen Kristiansand–Sira. En liten detalj som er verdt å merke seg i timelisten for perioden 1929 til 1934, er at Aksel 7. desember 1929 blir overført til arbeidslaget til Ole Larsen. Kan det ha vært faren som ble hans nye arbeidsformann?

### RALLARSLEKTA LARSENS BANEBRAGDER

Store deler av Norge ble bundet sammen i tidsrommet mannfolka i Larsen-familien var ute på jernbaneanlegg. Jeg har klart å nytte dem til følgende anlegg, ved hjelp av kirkebøker, folketellinger og jernbaneprotokoller. Vi kan klart si at de var med på å bygge landet.

- 1890–96: Tretten–Otta, Dovrebanen
- 1894–1902: Jaren–Gjøvik, Gjøvikbanen
- 1898–1909: Roa–Gulsvik, Bergensbanen
- 1907–13: Otta–Dombås, Dovrebanen
- 1908–24: Dombås–Åndalsnes, Raumabanen
- 1921–26: Hen–Sperillen, Sperillbanen (nedlagt)
- 1923–35: Neslandsvatn–Nelaug, Sørlandsbanen
- 1923–38: Nelaug–Grovane, Sørlandsbanen
- 1923–44: Kristiansand–Sira, Sørlandsbanen

Hvor kan man finne mer materiale om jernbanearbeidere? Da vil jeg også nevne lensmannsarkivene. Under lensmannsarkivene for hvert enkelt lensmannsdistrikt på statsarkivene, finnes underrubrikken «Flytting, pass og fremmedkontroll». Her kan vi finne opplysninger om inn- og utflytting, anmeldte utenlandske statsborgere og reisekort/legitimasjon. Dette kan være verdt å sjekke ut for å finne omreisende arbeidere. ■ ■

Nr. 244 - 12 - 7 avdeling  
244 - 12 - 4 ark - 61

Navn: Oskar Larsen  
f. d. 17. 1868, Kallingedal  
Kommune: Hordaland, Hordal  
Kategori: Krets og Skole

Beskjefningsplan

ved Statens jernbanestasjon			ved andre offentlige eller private stasjon		
Arbeidstid	Pris - 02	Sum for og skatte	Arbeidstid	Pris - 02	Sum for og skatte
Raumar 2. ark	5.12-5.12	4. 40.-			
2. "	5.12-5.12	4. 40.-			
3. "	5.12-5.12	4. 40.-			
4. "	5.12-5.12	4. 40.-			
5. "	5.12-5.12	4. 40.-			
6. "	5.12-5.12	4. 40.-			
7. "	5.12-5.12	4. 40.-			
8. "	5.12-5.12	4. 40.-			
9. "	5.12-5.12	4. 40.-			
10. "	5.12-5.12	4. 40.-			
11. "	5.12-5.12	4. 40.-			
12. "	5.12-5.12	4. 40.-			
13. "	5.12-5.12	4. 40.-			
14. "	5.12-5.12	4. 40.-			
15. "	5.12-5.12	4. 40.-			
16. "	5.12-5.12	4. 40.-			
17. "	5.12-5.12	4. 40.-			
18. "	5.12-5.12	4. 40.-			
19. "	5.12-5.12	4. 40.-			
20. "	5.12-5.12	4. 40.-			
21. "	5.12-5.12	4. 40.-			
22. "	5.12-5.12	4. 40.-			
23. "	5.12-5.12	4. 40.-			
24. "	5.12-5.12	4. 40.-			
25. "	5.12-5.12	4. 40.-			
26. "	5.12-5.12	4. 40.-			
27. "	5.12-5.12	4. 40.-			
28. "	5.12-5.12	4. 40.-			
29. "	5.12-5.12	4. 40.-			
30. "	5.12-5.12	4. 40.-			
31. "	5.12-5.12	4. 40.-			
32. "	5.12-5.12	4. 40.-			
33. "	5.12-5.12	4. 40.-			
34. "	5.12-5.12	4. 40.-			
35. "	5.12-5.12	4. 40.-			
36. "	5.12-5.12	4. 40.-			
37. "	5.12-5.12	4. 40.-			
38. "	5.12-5.12	4. 40.-			
39. "	5.12-5.12	4. 40.-			
40. "	5.12-5.12	4. 40.-			
41. "	5.12-5.12	4. 40.-			
42. "	5.12-5.12	4. 40.-			
43. "	5.12-5.12	4. 40.-			
44. "	5.12-5.12	4. 40.-			
45. "	5.12-5.12	4. 40.-			
46. "	5.12-5.12	4. 40.-			
47. "	5.12-5.12	4. 40.-			
48. "	5.12-5.12	4. 40.-			
49. "	5.12-5.12	4. 40.-			
50. "	5.12-5.12	4. 40.-			
51. "	5.12-5.12	4. 40.-			
52. "	5.12-5.12	4. 40.-			
53. "	5.12-5.12	4. 40.-			
54. "	5.12-5.12	4. 40.-			
55. "	5.12-5.12	4. 40.-			
56. "	5.12-5.12	4. 40.-			
57. "	5.12-5.12	4. 40.-			
58. "	5.12-5.12	4. 40.-			
59. "	5.12-5.12	4. 40.-			
60. "	5.12-5.12	4. 40.-			
61. "	5.12-5.12	4. 40.-			
62. "	5.12-5.12	4. 40.-			
63. "	5.12-5.12	4. 40.-			
64. "	5.12-5.12	4. 40.-			
65. "	5.12-5.12	4. 40.-			
66. "	5.12-5.12	4. 40.-			
67. "	5.12-5.12	4. 40.-			
68. "	5.12-5.12	4. 40.-			
69. "	5.12-5.12	4. 40.-			
70. "	5.12-5.12	4. 40.-			
71. "	5.12-5.12	4. 40.-			
72. "	5.12-5.12	4. 40.-			
73. "	5.12-5.12	4. 40.-			
74. "	5.12-5.12	4. 40.-			
75. "	5.12-5.12	4. 40.-			
76. "	5.12-5.12	4. 40.-			
77. "	5.12-5.12	4. 40.-			
78. "	5.12-5.12	4. 40.-			
79. "	5.12-5.12	4. 40.-			
80. "	5.12-5.12	4. 40.-			
81. "	5.12-5.12	4. 40.-			
82. "	5.12-5.12	4. 40.-			
83. "	5.12-5.12	4. 40.-			
84. "	5.12-5.12	4. 40.-			
85. "	5.12-5.12	4. 40.-			
86. "	5.12-5.12	4. 40.-			
87. "	5.12-5.12	4. 40.-			
88. "	5.12-5.12	4. 40.-			
89. "	5.12-5.12	4. 40.-			
90. "	5.12-5.12	4. 40.-			
91. "	5.12-5.12	4. 40.-			
92. "	5.12-5.12	4. 40.-			
93. "	5.12-5.12	4. 40.-			
94. "	5.12-5.12	4. 40.-			
95. "	5.12-5.12	4. 40.-			
96. "	5.12-5.12	4. 40.-			
97. "	5.12-5.12	4. 40.-			
98. "	5.12-5.12	4. 40.-			
99. "	5.12-5.12	4. 40.-			
100. "	5.12-5.12	4. 40.-			

22 / 14 1922

O. H. Hald

1 Et av personalkortene til Oscar, en av Olaus' sønner, på Sørlandsbanen, som jeg fant på Statsarkivet i Kristiansand.

FAKSIMILE: ARKIVVERKET

2 17. mai 1922 ved Kors kirke i Rauma. Aksel Odmars Larsen i mørk dress og med sløyfe bak flaggbæreren.



**BEST**  
PÅ SLEKT- OG HISTORIEBØKER  
PRIS OG KVALITET

# LAGE slektsbok?

VI HJELPER DEG FRA MANUS TIL FERDIG BOK

### BOKDESIGN

- > Formgivning
- > Design av omslag
- > Bildebehandling

### TRYKK

- > Stivbind og mykbind
- > Høy kvalitet
- > Frakt inkludert

**Interface Media**

[www.interfacemedia.no](http://www.interfacemedia.no)



FOTO: ANDREAS NORMANN / RAUMA FOLKEBIBLIOTEK



FOTO: ANDREAS NORMANN / RAUMA FOLKEBIBLIOTEK

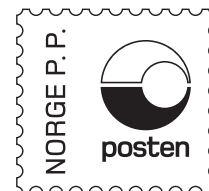


FOTO: SUNDGOT / WIKIPEDIA

**KILDER**

- Arkivportalen: Jernbanearkiver fra Gjøvikbanen, Hamar–Selbanen, Bergensbanen, Raumabanen, Sperillbanen og Sørlandsbanen.
- Folketellinger fra 1900 i Vestre Toten, 1910 i Sel og 1920 i Grytten.
- Kirkebøker fra Gran, Eina, Kvam, Sel, Grytten, Kors, Flå og Gjerstad kirke.
- Husforhør og kirkebøker: Stenum, Skara og Skälvum socken i Sverige.





Returadresse:  
Slekt og Data  
Øvre Slottsgate 2B  
NO-0157 Oslo

# Få nyttige tips!

Slekt og Datas nybegynnerhefte gir deg:

- Innføring i de viktigste kildene og hvor du finner disse.
- Oversikt over ulike arkiv du kan søke i.
- Tips og råd til hvordan du kan samle og formidle informasjonen du finner.

Kjøpes her: <https://slektogdata.no/nb/butikk>

Medlemspris  
kr 195,-

