

Buss- og godsruter gjennom Kvikne

I gammel tid vart persontransporten utført gjennom skyssvesenet. I Kvikne var det skysstasjoner på Moen, seinere Frenstad, samt i Nåverdalen i nord og på Støen på Kvikneskogen. Bygdene var i gammel tid i stor grad sjølforsynte med det meste, men noe varebytte måtte til. Da var det å dra til byen, som for Kvikne sin del nok var Trondheim, eventuelt en martna, for å bytte ting en hadde overskudd av mot varer en trengte. Utover 1800-tallet var det økt samferdsel og transport, og hesten var trekrafta. I 1864 vart det åpna jernbane fra Trondheim til Støren, så da vart det en del lasskjøring derfra. 13 år seinere vart så Østerdalsbana (Rørosbanen) åpna, og det meste av transporten kom til å gå over Tynset stasjon. Men i 1921 vart Dovrebana åpna, og Ulsberg vart en viktig jernbanestasjon for Kvikne. Sia Kvikne var en del av Nord-Østerdalen og Hedmark fylke, så var imidlertid mye av samferdselen retta sørover.

Det vart gjort forsøk på rutebil drift i Norge fra 1890-åra, men det vart ofte bare med forsøket. 1908 er et merkeår for rutebilkjøringa her i landet, da første rutebilen kom i drift på strekninga Molde – Batnfjordsøra. Dette var med en bil med plass til 5 passasjerer. Allerede i august dette året starta også ei bilrute Elverum – Trysil, som den første i tidlige Hedmark fylke. I åra

frametter kom stadig nye bilruter til. Første rutebilstrekninga i vår region var mellom Koppang og Otnes i Rendalen fra 1909, for øvrig andre ruta i fylket, så kom Alvdal – Folldal i 1913 og Tynset – Kvikne i 1914. Mer om denne generelle historia i korte trekk, og om den tidlige rutebilhistoria i regionen, kan du lese i Årbok for Nord-Østerdalen 2011.

Her skal vi sjå litt på rutebilhistoria, både person- og godstransporten i faste ruter, gjennom Kvikne de første tiåra, fram mot etableringa av Østerdal Billag først i 1970-åra. Dette blir mye historia om de to lokale rutebilkjørerene Iver Hylen og Henrik Jacobsen, som begge synes å ha kjøpt sin første bil i 1930.

Den første rutebilen

Med oppstarten av gruvedrifta på Røstvangen mellom Tynset og Kvikne i 1904 kom et visst behov og marked for rutebilkjøring mellom gruvesamfunnet der og Tynset, og det vart visstnok i 1906 forsøkt oppretta ei bilrute, men det vart ikke noe av. Så søkte Tore G. Knudsen på Tynset i 1910 om å få opprette ei rute Tynset – Ulsberg. Tynset herredsstyre gikk inn for søknaden, men Kvikne gikk enstemmig mot, med denne begrunnelsen: «Endskjønt automobiltrafik er et tidsmessigt samferdselsmiddel, kan man for tiden ikke

anbefale andragendet paa grund av veienes tilstand. For de gamle veiparceller vil det kreve et større og kostbarere veivedlikehold, og paa de nyere parceller, især Insetlien, er veibredden saa liden at den gaar helt ned til 3,33 m. reknet fra rekverket paa den ene side til fjeldvæggen paa den anden. Uten ombygging av de gamle veipartier og utvidelse til større veibredde paa en del av de nyere vei-parseller vil automobiltrafik bli til stor ulempe inden dette herred» (sit. B. Grandum).

Så hadde Ole J. Steen på Tynset i 1913 starta rute Alvdal – Folldal, som han året etter overlot til et kommunalt selskap. Da søkte han i 1914 og fikk tillatelse til rutekjøring Tynset – Nytrøa, og denne vart utvida samme sommer til Ulsberg på bestilling. Det var visstnok sønnen John O. Steen som kjørte. Bilen hadde avgang fra Tynset kl. 7:00 på morgenen med ankomst Ulsberg kl. 10:30. Retur var kl. 11:00, med ankomst Tynset kl. 14:30. Ruta gikk tre dager i uka. Den vart innstilt for vinteren 14. oktober (vinterdagen!). Det er jo typisk på denne tida at bilruter ikke var helårsfenomen – vinterbrøyting av veier kom først noen år seinere, og enn så lenge overtok hesteskysen att på vinteren.

Kommunal rutebil

Hvor lenge Steen kjørte denne bilruten er uvisst. I hvert fall gikk Kvikne og Tynset kommuner sammen om kommunal rute-drift i 1916, og starta Kvikne – Tynset Automobil-selskap. Den første bilen streika allerede første sommeren, men året etterpå kom de i gang att, med en åpen Fiat med kalesje som kunne slås opp i regnvær. Bilen var vond å kjøre, og den hadde ikke engang frontrute til å begynne med, har Oskar Snarvold fortalt. Han var selskapets første, faste sjåfør. Bilen hadde plass til en

passasjer ved sida av sjåføren, tre i et sete bak, samt noen flere i et rom bakerst med tre klaffseter på hver side. Det var altså 10 passasjerplasser, men det vart ofte kjørt flere. Rommet bakerst kunne også brukes til gods. Men motoren var forholdsvis svak, så det hendte at passasjerene måtte stå av og gå i de bratteste stigningene. Denne bilen vart mellom 1922 og 1925 solgt til Erling Frengstad på Kvikne, som bygde den om til lastebil. Han drev butikk og brukte bilen til varetransport.

Selskapet hadde flere andre biler gjennom åra. Det vart bl.a. kjøpt en Scandia Vabis Ruteautomobil i mars 1917. Bjarne Grandum har mye informasjon om dette i Tynset bygdebok, bind III. Her nevnes også flere som var sjåfør, blant andre Ole Bjørnsmoen, som vi skal møte seinere i rutebilhistoria for Kvikne. Han kjørte blant anna en Chevrolet buss som selskapet kjøpte omkring 1931.



Det kommunale rutebilselskapets Chevrolet buss 1931-modell (D-5677) ved Tynset stasjon. Ole Bjørnsmoen overtok bussen og brukte den da han overtok Kvikneruta sammen med Iver Hysten fra 1936. MINØ.003243

De første det kommunale selskapet ansatte, i 1916, var Oskar Snarvold som sjåfør og G. Kroken som forretningsfører

og kasserer. Den kommunale rutedrifta gikk imidlertid stadig med underskudd. Kommunene hadde stilt garanti og måtte gå inn med kapital for å dekke det oppsamla underskuddet. Kvikne kommune lånte 20.000 kr i 1925 til dette formålet. Billettprisen var 30 øre per kilometer, og godsfrakt 15 øre per kilogram.

For å utnytte bilene bedre, tok selskapet også på seg turkjøring. Slik kjøring vart stadig vanligere utover i mellomkrigsåra. Det er fortalt om ei stor bilkortesje fra Tynset, som tok turen til Hjerkinnstevnet i 1924, og kjørte om Ulsberg og Oppdal ene veien og Folldal og Alvdal andre veien.

Rutetilbudet var et stadig diskusjonstema, og i Tynset herredsstyre vart det hevda at det var for dårlig, og at det burde vært en bil til, attåt den kommunale ruta. På et folkemøte på Kvikne i 1922 vart det diskutert nedleggelse av ruta, og ut fra avisene ser en at dette nok stadig var et diskusjonstema. På ettersommeren i 1935 vedtok først Kvikne og etterpå Tynset kommunestyre å avvikle det kommunale selskapet og legge ned denne drifta fra utgangen av året.

Det kom nå inn mange søknader om å få overta denne bilruta, og også noen som søkte om rutedrift bare på deler av strekningen, slik som Kvikne-Tynset, Nytrøa-Tynset, Lonås-Tynset og Yset-Ulsberg. Styret i det kommunale selskapet anbefalte å gi konsesjon til Ole Bjørnsmoen og Iver Hylen, og begge kommunestyrene gjorde slike vedtak i november, og samtidig avslag til alle de andre søkerne av hensyn til den anbefalte ruta. Dermed kom rutebilkjøringa i Kvikne over på private att fra 1936. Henrik Jacobsen fikk konsesjon på godsroute.

Snøbrøyting på Kvikneveien

Før vi går videre er det naturlig å si litt om gjennomslaget for vinterbrøyta vei på Kvikne. Lasskjøringa med hest gikk sjølsagt året rundt, men da bilene overtok, var dette i starten begrensa til sommerhalvåret. Brøyting av veier på vinteren var lenge ei utfordring, og da i særdeleshet på slike strekninger som over Kvikneskogen. Fra 1928 vart veistrekninga øverst i Folldal til Hjerkinns holdt vinteråpen, som visstnok den første høyfjellsveien i Norge. Og der var det, som flere steder, rutebilen som var utstyrt med plog og hadde ansvaret for brøytinga. Dette året prøvde Jacob Taraldsteen med sin lastebil med snøplog å holde Kvikneveien oppe. Det lyktes bare delvis, tross mye strev.

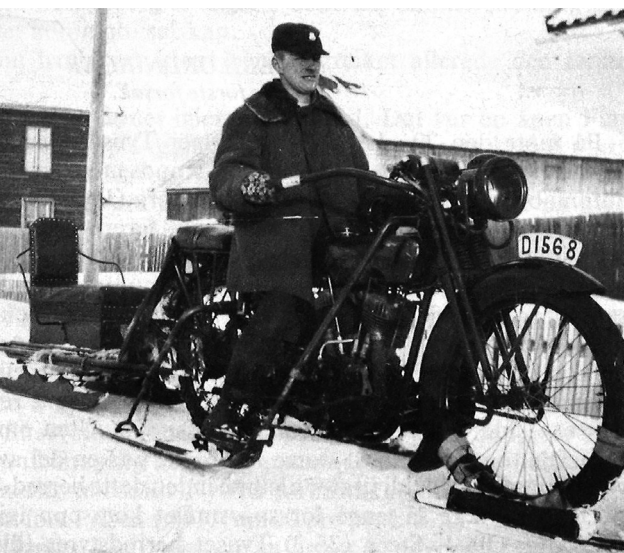
Det var fortsatt mye sledetrafikk langs veien med tømmer, ved, høy og andre ting. Og hestekjørerene var ikke begeistra for plogbrøyta veier, der meiene lett tok nedi grusen, og det vart høge snøkanter som var vanskelige å forsere med hestelassene.

Høsten 1930 satte veivesenet opp snøskjermer på de mest utsatte strekningene, og brøytinga vart satt bort til Håkon Taraldsteen og Iver Hylen. De brøyta fra hver sin kant, men klarte bare delvis å holde veien oppe. Året etterpå vart det ifølge Østerdølen «... satt opp en masse nye snøskjermer ...», og brøytinga delt i tre roder. Strekninga Tynset-Nytrøa var det Håkon Taraldsteen som brøyta, strekninga Nytrøa-Kvikne Ole Langtjernet, og Kvikne-Ulsberg Iver Hylen. Og nå lyktes det, og sia har veien vært holdt vinteråpen. Avisen Nidaros fortalte i november 1933 at det var satt opp enda flere snøskjermer, og at veivesenet hadde kjøpt en kraftig bil til snøbrøytinga i Kvikne, og at Iver Hylen skulle være sjåfør på denne.

Ellers var jo veienes tilstand ofte ei utfordring, særlig på våren, men dette får bli ei anna historie.

Ole Bjørnsmoen

Ole (Ola) Bjørnsmoen (1886-1945) overtok Bjørnsmoen skysstasjon og gjestgiveri etter foreldra i 1910, og han tok på seg postkjøringa på Kvikneveien. Han kjørte først med hest, men i 1919 kjøpte han motorsykel. Denne utstyrte han for vinterkjøringa med ski både under framhjulet og på sidene samt kjelke bak med varekasse med sitteplass oppå. Ole Bjørnsmoen vart også med tida innleid en del som sjåfør i det kommunale rutebilselskapet, og han kjørte visstnok ofte selskapets Chevrolet buss først i 1930-åra.



Ole Bjørnsmoen på motorsykkelen brukt til postkjøringa gjennom Kvikne, her med utstyr for vinterkjøring. Fra Tynset Bygdebok, bd. III

Da kommunene gikk inn for å avvikle rutebildrifta si, overtok Ole Bjørnsmoen det kommunale selskapets bilmaterieell, blant anna bussen som han hadde

kjørt. Så gikk han som nevnt sammen med Iver Hylen om en søknad om å overta konsesjonen på bilruta Tynset – Ulsberg. De foreslo et ruteopplegg der de kjørte anna hver dag, tre dagar i uka hver, altså rute seks dagar i uka. Styret i det kommunale selskapet gikk inn for dette, og begge kommunene likeså. Med denne ruteordninga fikk en også daglig postgang til Kvikne. De to hadde hver sin buss som de brukte i ruta.

Arbeidets Rett forteller i september 1939 om bensinrasjoneringa som skulle settes i verk, og at dette førte til innskrenking av bilrutene. I hvert fall Ole Bjørnsmoen reduserte si rutekjøring fra tre til to turer i uka.

Ole Bjørnsmoen døde 22. juli 1945. Da overtok nok Iver Hylen all rutebusskjøringa, mens Henrik Jacobsen altså hadde godsruta.

Iver Hylen

Iver Hylen (1891-1950) hadde gått landbruksskolen på Storsteigen, og i 1916 overtok han heimgarden Hylen på Kvikne etter foreldra. Han var en aktiv og interessert gardbruker, premiært i mange både storfe- og saueutstillinger, alte opp flere avlsokser, og var medlem av kontrollaget på Kvikne og skogeierlaget i Nord-Østerdalen. Etter at han starta med rutebildrift, hadde han verv i rutebileierforbundet i fylket og deltok på landsmøter i forbundet.

Høsten 1930 søkte Iver Hylen om tillatelse til befordring av gods og passasjerer langs riksveien på Kvikne. Herredsstyret anbefalte søknaden med forutsetninga at denne ruta ikke kom i direkte konkurranse med den kommunale bilruta, og fylkesveistyret innvilga konsesjon. Han hadde nok nå kjøpt en Ford kombinertbil, 1930-modell. Som før nevnt bestemte kom-

munestyrene seg på ettersommeren 1935 for å legge ned den kommunale rutebil-drifta, og blant de mange søkerne på å overta rutekjøringa, var det Iver Hylen og Ole Bjørnsmoen som fikk konsesjonen sammen, med oppstart i 1936.

Iver Hylen hadde altså en lastebil fra før. Til denne hadde han et løst passasjerhus som han satte på til persontransport. Dette var ei veldig vanlig løsning på landsbygda i mellomkrigsåra. Denne bilen bruktes til snøbrøyting på vinteren. Da Hylen og Bjørnsmoen fikk konsesjonen på bilruta i Kvikne, gikk Iver Hylen til innkjøp av en helt ny buss, ei investering på 9.200 kroner – et betydelig pengebeløp den gangen. Det var en Ford med V8-motor. Den hadde 21 sitteplasser. Bussen henta han på Hamar 18. mai. Med denne kjørte han så ruta tirsdag, torsdag og lørdag, mens Bjørnsmoen kjørte mandag, onsdag og fredag. Denne bussen er behørig omtalt i boka «Håndverk på hjul» av Asbjørn Rolseth.



Iver Hylens første buss (D-5618). Bussen vart kjøpt hos Oplandske Automobilforretning på Hamar, og bildet tatt der ved henting av bussen 18. mai 1936. MINØ.126232

I et bilregister for Hedmark i 1938 står Iver Hylen med to Ford rutebiler. Den andre var litt mindre, kjøpt brukt i 1937.

Han hadde også en 7-seter Plymouth før krigen. Det var denne som vart påskutt fra tyske fly ved Bubakken 24. april 1940, der Kirsten Halmrast vart truffet og mista livet.

Avisa Østerdølen fortalte i første avisa i 1939 om et dramatisk branntilløp i bussen til Iver Hylen. Han drev med lodding, og noe i motoren vart antent. Men han fikk bussen ut av garasjen og fikk slukka brannen før den nådde bensintanken. Bilen vart noe skadd, men var etter kort tid tilbake i ruta. I oktober 1941 står å lese i Fjell-Ljom at rutebileier Iver Hylen hadde fått montert gassgenerator på bussen sin i ruta Tynset – Ulsberg. Dette var jo vanlig under krigen, da heller ikke rutebileierne fikk nok drivstoff til å holde bilene i gang med det. Yngstesønnen Per (f. 1934) var med og mata knott på bilene under krigen.

Rutebilene var sjølsagt viktige for bygdene, og de hadde et bredt servicetilbud. Snodig er det å sjå i ei annonse i Østerdølen i 1940, at flere av bilrutene, blant andre Hylen, opererte som kommisjonærer for Tynset Foto. De tok med filmer til fremkalling og kopiering og brakte bildene tilbake.

BILRUTEN ULSBERG—TYNSET

Kjører alle hverdager i forbindelse med sydg. dagtog på Ulsberg og Tynset.

Gjelder fra 1. juni 1949.

Km.	Stoppsted	Rute				Km.	Stoppsted	Rute			
		I	I	II	III			I	I	II	III
0	Fra Ulsberg	10,40	21,35			0	Fra Tynset	17,30	14,00		
5	- Innset	10,50	21,45			15	- Løns	17,55	14,25		
10	- Næverdal	11,00	21,55			26	- Nyrtra	18,25	14,50		
22	- Kvikne	11,25	22,05			32	- Bubakk	18,40	15,00	8,30	
30	- Yset	11,45	22,25	7,30	7,45	40	- Kvikneskogen	19,00	15,15	8,45	
38	- Kvikneskogen	12,05		7,45	8,00	48	- Yset	6,15	19,30	15,30	9,10
46	- Bubakk	12,20		7,55	8,15	56	- Kvikne	6,30	19,45		
52	- Nyrtra	12,40		8,10		68	- Næverdal	6,50	20,05		
65	- Løns	13,05		8,30		73	- Innset	7,00	20,20		
78	Til Tynset	13,55		9,00		78	Til Ulsberg	7,15	20,40		

Rute I kjører alle hverdager fra 1. juni til 15. september 1949

Rute II kjører bare hver mandag

Rute III kjører bare hver onsdag

Se også „Rutebok for Norge“ nr. 2971

Rutetabell for Kvikneruta fra 1949.

Arkivref.: (Anno MiNØ) A-1018 F.0001

Som nevnt døde Ole Bjørnsmoen sommeren 1945, og Iver Hylen overtok da hele bussrutekjøringa, og seinest på denne tida vart nok sønnen Ingvald Hylen med på kjøringa i firmaet. Nå trengtes flere busser, og Iver Hylen kjøpte høsten 1945 en 1936-modell Büssing med 30 sitteplasser, og i 1947 kjøpte han en brukt Citrøen av Lauritz Andersen, som hadde drevet bilruten Alvdal – Tynset. Denne vart påbygd nytt busskarosseri ved Eggen snekkerfabrikk i Tyllidalen, med 25 sitteplasser.

Iver Hylen hadde altså konsesjonen på bussrutene, samtidig som Henrik Jacobsen hadde godsruta. Høsten 1946 fikk disse to fornya konsesjonene på henholdsvis bilruta og godsruta gjennom Kvikne. Bussene hadde også postkjøringa. Iver Hylen og Olav A. Hokstad, som hadde rutebilen i Tyllidalen, søkte i 1948 sammen på konsesjon for bilrute Tynset-Alvdal. Blant flere søkere var det Martin Tronslien som fikk denne. Dette året kjøpte også Iver Hylen en



Iver Hylen. Fra Norges Rutebileieres Forbund. Avdeling Hedmark. 1930 – 1955

ny buss, en 33 seters Scania Vabis med dieselmotor, samtidig som et par av de eldre bilene vart solgt.

Iver Hylen døde 1. april 1950, men rutebildrifta vart ført vidare av familien i mange år.

«Rutebilfamilien» Hylen

Etter at Iver Hylen døde, var det eldste sønnen Ingvald (1915-55) som fikk overført konsesjonen og overtok rutebildrifta. Han hadde trolig vært med i rutebilkjøringa noen år, og han hadde i hvert fall kjørt brøytebil. Ingvald døde imidlertid allerede i 1955, og enka Lucie Hylen (1914-2004) drev virksomheta vidare noen år, til hun i 1960 overlot det hele til svogeren Per Hylen (1934-2005). Han førte familiebedrifta vidare. Sammen med mange andre rutebilkonsesjonærer i regionen var han med og etablerte AS Østerdal Billag, som var i virksomhet fra årsskiftet 1972-73. Han vart rutesjef i selskapet, og han var med i styret, også ei tid som styreleder.

Ingvald Hylen kjøpte en ny buss, en Volvo, i 1952. Seinere materiell var en Mercedes minibuss kjøpt om lag 1960, en Scania i 1961 og en Volvo to år seinere. Per Hylen kjøpte siste bussen i 1972, året før sammenslutninga i Østerdal Billag.

Flere var innom firmaet som sjåførar. Esten Grøtli kjørte litt hos Iver Hylen. Håvard Hunnes var sjåfør en del år, fra før 1950 til uti 1950-åra. Andre sjåførar i 1950-åra var Olaf O. Viken og Odd Olsbakk. Sistnevnte kjørte også etter at Per Hylen overtok firmaet i 1960. Året etter begynte også Kristoffer Langtjernet, og seinere Pål Lunås.

Kristoffer Langtjernet kjørte blant anna skoleruta Nytrøa – Tynset. Han har også fortalt at det i tillegg til de vanlige rutene, vart kjørt busser for skoleelever på real-

skole og gymnas på Tynset. Disse gikk fra Tynset til Berkåk på lørdagseftan, og tilsvarende motsatt vei på søndag kveld. Likeså var det ekstraruter til Trondheim andre påskedag, fulle busser med påsketurister som skulle tilbake til byen. Og så stilte Per Hysten opp med busser for musikkorpset på 17. mai og stevner, med sjåfører fra firmaet.

Henrik Jacobsen

Også Jacobsen var en «bilfamilie» på Kvikne. Henrik Jacobsen (1895-1967) søkte i desember 1930 om tillatelse til å sette i gang privat bilgodsrute med adgang til å ta med passasjerer på strekningen fra Støen på Kvikneskogen til Tynset tre dager i uka. Herredsstyret i Kvikne mente at dette ville komme i konkurranse med den kommunale bilruta og ville utsette spørsmålet til det var bestemt om denne skulle fortsette eller legges ned. Herredsstyret i Tynset slutta seg til dette vedtaket. Henrik Jacobsen hadde kanskje allerede da kjøpt en Chevrolet lastebil, 1930-modell, som han i hvert fall hadde i 1935.

Da det kommunale selskapet vart bestemt avvika i slutten av 1935, var det flere søkere på både hele og deler av rutestrekningen, og Henrik Jacobsen søkte konsesjon på strekningen Kvikne – Tynset. Som før nevnt vart konsesjon på ruta Tynset – Ulsberg gitt til Ola Bjørnsmoen og Iver Hysten i fellesskap. Men allerede året etter søkte Henrik Jacobsen på nytt, denne gangen på godsbilruta Ulsberg – Tynset i samtrafikk med jernbanen, og denne gangen fikk han konsesjon. Denne vart stadig fornya, og med presisering av at det ikke var anledning til å ta med passasjerer på ruta, verken med eller uten betaling. Det var visstnok slik at det var avtalt med de to som hadde rutebilen, Hysten og

Bjørnsmoen, at disse skulle drive med persontransporten og Jacobsen med godstransporten i fast rute.

Henrik Jacobsen starta med en liten brukt lastebil er det sagt, men kjøpte allerede første sommeren en ny, større bil. Dette var nok en Reo, en amerikansk lastebil, som han står registrert med i 1938. Han hadde også mjølkekjøringa fra Kvikne til Tynset meieri. I begynnelsen separerte bøndene, så det var kun fløte, og konsesjon på «fløterute» var gitt i 1938. Det vart imidlertid snart gått over til mjølklevering. Denne ruta tok med mjølk fra nørdest i Kvikne og sørover til Lonåsen. Ellers var det transport av gods fra Ulsberg stasjon til samvirkelaga i Kvikne, butikken ved Brua (Yset) og andre firmaer. Og ikke minst var det transport av kraftfor og andre driftsmidler til jordbruket, etter hvert vanligvis levert direkte på gardene. De siste åra, etter at Ulsberg stasjon var nedlagt, vart varene henta i Trondheim.

Den første tida var det også en del transport av slakt. Dyra vart slakta på gardene, og skrottene gjerne sendt med jernbanen til slakterier eller andre mottakere, så transporten til jernbanestasjonene var det godsruta som hadde.

Lossing av jernbanevognene på Ulsberg måtte gjøres fort, ellers vart det mulkt. Derfor kunne det ofte være med ekstra mannskap til dette arbeidet, som sjølsagt foregikk med håndmakt. Og den tida var kraftfor- og gjødselsekkene 50 kilogram. Også mjølkekjøringa innebar tungt kroppsarbeid. De største spannene var på 50 liter, og skulle lempes fra mjølkerampene og over på lasteplanet. Og var det ekstra mange spanner, måtte de stables i to etasjer. Karene i transportbransjen denne tida trengte ikke treningsstudio for å holde muskler og krefter ved like!

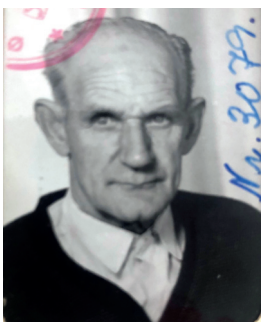


Jacobsen-karene med lastebilene tidlig i 1950-åra, frammafor garasjen ved Åslia. F.v. Odd med Dodge (fra krigen: skyteluke på taket), Henrik med Leyland, Håkon med Austin og Aksel med Mercedes.

Henrik Jacobsen hadde med seg broren Aksel i transportfirmaet helt fra starten. Seinere var også broren Odd med, og fra omkring 1950 nevøen Arthur Jacobsen. En annen bror, Håkon, hadde småbruket Åslia mellom Støen og Yset, der også Henrik og Aksel bodde. Der vart det i 1950 bygd en garasje til lastebilene, der de også kunne gjøre reparasjoner og vedlikehold. Henrik gjorde det meste av den slags sjøl, seinere andre av sjåførene. Før frostvæske kom i bruk etter krigen, og motorvarmere, var det vanlig å tappe av kjølevatnet om kvel-den, og så fylle på varmt vatn om morgenen når en skulle starte opp att. I garasjen i Åslia var det vedovn, og når det var kaldt om vinteren, måtte de opp om natta og holde fyr i ovnen. Det var gjerne tre lastebiler i drift i firmaet. Av

sjåfører utenom de nevnte av familien som var innom firmaet, kan nevnes Gunnar Roksvåg, Kåre Botnan fra 1967 og Toralf Jota.

Da krigen kom våren 1940 trodde Henrik Jacobsen at det ville bli slutt på godsruta, og bilene vart kjørt til Trondheim og solgt. Nå kom ruta i gang att ganske snart, og han fikk kjøpt biler att, trolig brukte. På bildet av karene og bilene i firmaet om lag 1951 er både en Dodge, en Austin og en Mercedes, og minst en av disse kan gjerne være kjøpt under krigen. Den fjerde bilen på bildet, en Leyland, var kjøpt ny i 1950 eller -51. Utpå 50-tallet vart det kjøpt både en Austin og en Scania og omkring 1962-63 en Fiat lastebil, alle fabrikknye, og de siste åra et par Bedford-er, muligens brukte.



Henrik Jacobsen.
Foto fra førerkort

Henrik Jacobsen kjørte ikke så mye sjøl etter om lag 1960, og 20. februar 1967 døde han. Aksel Jacobsen overtok da firmaet, men trappa også ned på kjøringa. Han døde 11. desember 1972, og da var den omfattende sammenslutninga til AS Østerdal Billag i ferd med å bli gjennomført, så godsruta vart da overtatt av dette selskapet.

Sist i 1950-åra hadde Henrik Jacobsen også drevet med mink.

Konsesjonssamarbeid og sammenslutninger av rutebilene

Snart etter andre verdenskrig kom det i gang arbeid for rasjonalisering og sammenslutninger i rutebilnæringa. Ei rasjonaliseringsplan for bilrutene i Hedmark vart lagt fram i 1947 og var blant anna tema for et møte i Norges Rutebileieres forbund avdeling Hedmark. Ønsket var å redusere de 180 bilrutene med nesten like mange konsesjonærer til vel 20 selskaper. I Folldalsområdet vart det full sammenlutning i A/L Alvdal-Folldal-Hjerkinnt-Atna Bilruter (AFHA), mens det ellers i vår region i hovedsak vart ei trafikkmessig sammenslutning i form av et nært konsesjonelt samarbeid. Konsesjonærene i Tynset og Kvikne kommuner inngikk et samarbeid under navnet Tynset Bilruter, som fikk såkalt områdekonsesjon for disse to kommunene fra 1. januar 1951. De enkelte konsesjonærene drev som egne økonomiske enheter innafor konsesjonssamarbeidet. Det var press fra myndighetene for fullstendig sammenslutning, men dette skjedde ikke før 20 år seinere.

Det vart ved tiårsskiftet 1969-70 pånytt arbeidd for sammenslutninger i rutebilnæringa, og samferdselsnemnda i Hedmark la i 1971 fram ei innstilling om sammenslutning av rutebilene fra Stor-Elvdal til Os i ett selskap. Dette vart gjort, og konsesjonærene på de faste rutene i området gikk sammen og danna AS Østerdal Billag, som var i gang fra årsskiftet 1972-73. Det var seks konsesjonærer som hadde samarbeidd under navnet Tynset Bilruter, som gikk inn i det nye selskapet: Brødrene Tronslien, Eivind Kvisten, Olav A. Hokstad og Ola Erik Hokstad, samt fra Kvikne: Aksel Jacobsen og Per I. Hylen.

Kilder

- Anno MiNØ, privatarkiv nr. 1018: Bilruten Ulsberg – Tynset (Hylen)
- Statsarkivet Hamar, arkiv nr. FYH-002 Fylkesmannen i Hedmark (Yi Amtsvegstyret/fylkesvegstyret, Yj Samferdselsnemnda)
- Arild Alander: *Tidlig rutebilkjøring i Folldalen. Rutestrekningene Alvda-Hjerkinnt og Folldal-Atna*. I: Årbok for Nord-Østerdalen 2011
- Caspar Schärer: *Transportfirmaet Henrik Jacobsen*. I: Frå før i ti'en 2022
- Asbørn Rolseth: *Håndverk på hjul. Karosserifabrikker og karosseribygging i Norge*. 2001
- Muntlig info: Maren Hylen, Kristoffer Langtjernet, Terje Nessan Jacobsen, Stig Jacobsen, Sveinung Berild, Jan Gunnar Botnan.
- Aviser: Østerdølen, Arbeidets Rett, Fjell-Ljom, Nidaros
- Bilboken for Norge (div. årganger) og Hedmarks bileiere (1938)
- Norges Rutebileieres Forbund. Avdeling Hedmark. 1930 – 1955
- Bygdebøker for Tynset og Kvikne

Om forfatterne

Arild Alander

f. 1958. Ansatt ved Musea i Nord-Østerdalen fra 1994 med hovedansvar historiske arkiver og bibliotek, samt lokallhistorie. Stor lokallhistorisk produksjon av bøker, hefter og artikler.

Rune Alander

f. 1969, fra Folldal. Bl.a. kulturlinja i Bø i Telemark. Ivrig slektsgransker/lokallhistoriker i over 30 år, aktiv i Historielaget Frederiks Gave (Folldal og Alvdal) og Gudbrandsdal slektshistorielag.

Randi Arnestad

f. 1942. Cand. philol med norsk hovedfag, og har arbeidet som lektor på Tynset (Tynset Gymnas / Holmen vgs / Nord-Østerdal vgs). I mange år aktiv i Organisasjonen Garborgdagane.

May Kari Wagenius Distad

f. 1952, Tynset. Pensjonert lærer og gårdbruker. Utdannet faglærer v/ Statens Lærerhøgskole i Husstell, Stabekk (1976). Sammen med Else Marie Øvrebø gitt ut følgende bøker: "Kokkespirer mot full blomstring" (2013, revidert 2020) og «Kokebok med tradisjoner fra Rørstraktene og Nord-Østerdalen» (2018).

Lara Domeneghetti

f. 1993. Italiensk treskjærer og forgyller, bosatt i Ålesund. Pågående prosjekter er blant annet gjenoppbyggingsarbeidet med treskjæring i Borgund kirke og Drageslottet på Fagerheim. Gjestelærer ved Dovre Håndverkskole hvor hun underviser i middelalderskandinaviske stil, dragestil og rokokko.

Anne Marit Eggen

f. 1955. Pensjonert sosionom. Bor i Trondheim. Født og oppvokst i Tyllidalen med sterke røtter der. Har stor glede av, og interesse for, lokallhistorie.

Kirsten Frønæs

født 1975. Utdannet etnolog fra Universitet i Oslo med forming og kunsthistorie i fagkretsen. Har vært ansatt som konservator ved Nordøsterdalsmuseet siden mars 2010.

Maren Kværness Halberg

f. 1962. Forstkandidat fra Norges Landbrukshøgskole 1987. Skogbruker i Rendalen siden 1988. Konservator NMF. Ansatt ved Musea i Nord-Østerdalen siden 2006.

Grete Langodden

Grete Langodden, f. 1939. Oppvokst og bosatt på Langodden i Alvdal. Agronom fra Storsteigen. Aktiv i mange sammenhenger gjennom mange år. I dag kårkjærring med interesse for lokalhistorie.

Per Hvamstad

Museumsbestyrer/konservator ved Nordøsterdalsmuseet/Musea i Nord-Østerdalen 1976-2010. Løsarbeider, prosjektmedarbeider i Norsk Kulturminnefond.

Grete-Mimmi Mælen

f.1942 i Rendalen. Pensjonert lærer. Skribent og bildekunstner på hobbybasis. Bokutgivelser: «Øyeblikk» (2017). Medredaktør i «Mitt Tynset» (2019)

Ola Rye

Ola Rye, f. 1956. Tidligere lærer og journalist, nå auksjonarius på full tid. Stor interesse for både nasjonal og lokal kulturhistorie – og har samlet norske postkort siden 80-tallet.

Egil Simensen

f. 1940, opprinnelig fra Os, nå bosatt på Tynset. Utdannet veterinær, tidligere professor ved Norges veterinærhøgskole innen fagområdet husdyrmiljø og forebyggende helsearbeid. Har skrevet artikler og bøker om husdyrbruket i Nord-Østerdalen. For tiden leder av Tynset museums- og historielag.

Sigrid Vingelsgaard

f. 1953. Oppvokst på Tynset Camp og Motell. Agronom og helsefagarbeider. Pensjonert fra Hjemmebasert omsorg i Tynset kommune. Var styremedlem i Tynset Jazz og viseklubb.

Rannveig Fridtun Øyen

f. 1990. Oppvokst i Folldal. Mastergrad i arkeologi fra Universitetet i Bergen med kunsthistorie i fagkretsen. Ansatt ved Anno Musea i Nord-Østerdalen.