

Marcus Bull

Grussporet på Os



Os stasjon 1960 med grustaket i Storegga i bakgrunnen. Foto Widerøe

At Os i Østerdalen skjulte spennende jernbanespor ble klart for meg en sommerdag midt på 80-tallet. En utflukt fra familiehytten i Folldal for å besøke gruvemuseet på Røros brakte oss oppover riksvei 30. På Os krysset vi jernbanen sør for stasjonen, kjørte videre opp hovedgaten, med stasjo-

nen på venstre side. Nord for sentrum krysset vi sporet igjen, nå hadde vi altså Rørosbanen på høyre side. Trodde jeg. Men da hovedsporet dukket opp på venstre side like etter forstod jeg at det var sporforbindelser på Os som ikke var kjent for meg. Returen fra Røros senere samme

dag bekreftet nettopp hypotesen, det gikk et sidespor fra Os stasjon mot øst. Mange år senere, under en permisjon fra Lahaugmoen i 1989, fikk jeg gått opp sporet. Sidesporet var da ikke i bruk og i dårlig forfatning, bl.a. med et sporbrudd oppe i grustaket.

Anlegget

Grussporet på Os har en lang historie, og er tett knyttet opp mot Rørosbanen. Da landets første stambane, Rørosbanen, ble anlagt, var det selvsagt stort behov for grus av god kvalitet, til banens underbygning, og til stasjonsområdene. Det var og ønskelig å slippe å frakte grusen langveisfra – fant man egnede grusforekomster langs traseen var det å foretrekke. Gode forekomster mellom Alvdal (Lille-Elvdalen) og Ålen fantes på Auma, på Os og på Glåmos. Statsbanenes folk inngikk kontrakter med grunneiere der de fant brukbar grus.

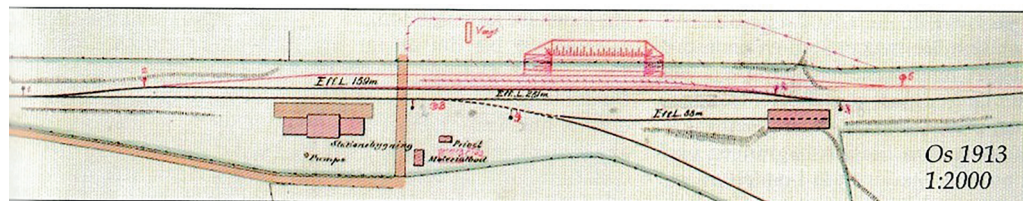
I panteregisteret for Nord-Østerdal sorenskriveri kan vi lese at det i perioden 19.-27. mai 1875 ble gjennomført «*Expropriation*» til fordel for «*Jernbaneanlægget*» fra flere eiendommer øst for Os. Det var grunn til trasé for sidespor og grustak det gjaldt. En av disse var gnr. 101, bnr, 1, Høsøien Nordre. Overtagelsen av grunnen ble tinglyst 15. november samme år. Saksdokumentet ble dessverre ikke skrevet i den vanlige panteboken, men i en egen protokoll. Denne protokollen er imidlertid ikke å oppdrive, så detaljene i avtalen kjenner vi ikke til.

Strekningen Koppang – Røros var den siste biten som ble fullført på stambanen gjennom Østerdalen. Naturlig, når man ser på kartet, anlegget ble ført nordover fra Åmot (Rena), og sørover fra Støren, til skinnene møttes på «Skjøten» nord for Alvdal. De første togene kom til Røros i 1875, og arbeidet på traseen videre mot sør var nok da godt i gang. Masser til underbygning på strekningen Røros-Os kom nok fra grustaket på Glåmos, men så snart skinnene nådde Os tok man grusmasser herfra. Så la oss anta at grussporet ble skinnelagt dette året, i 1875. For grusskufferne i grustaket i Os ble nok årene 1875-77 intense – dette var håndarbeid!

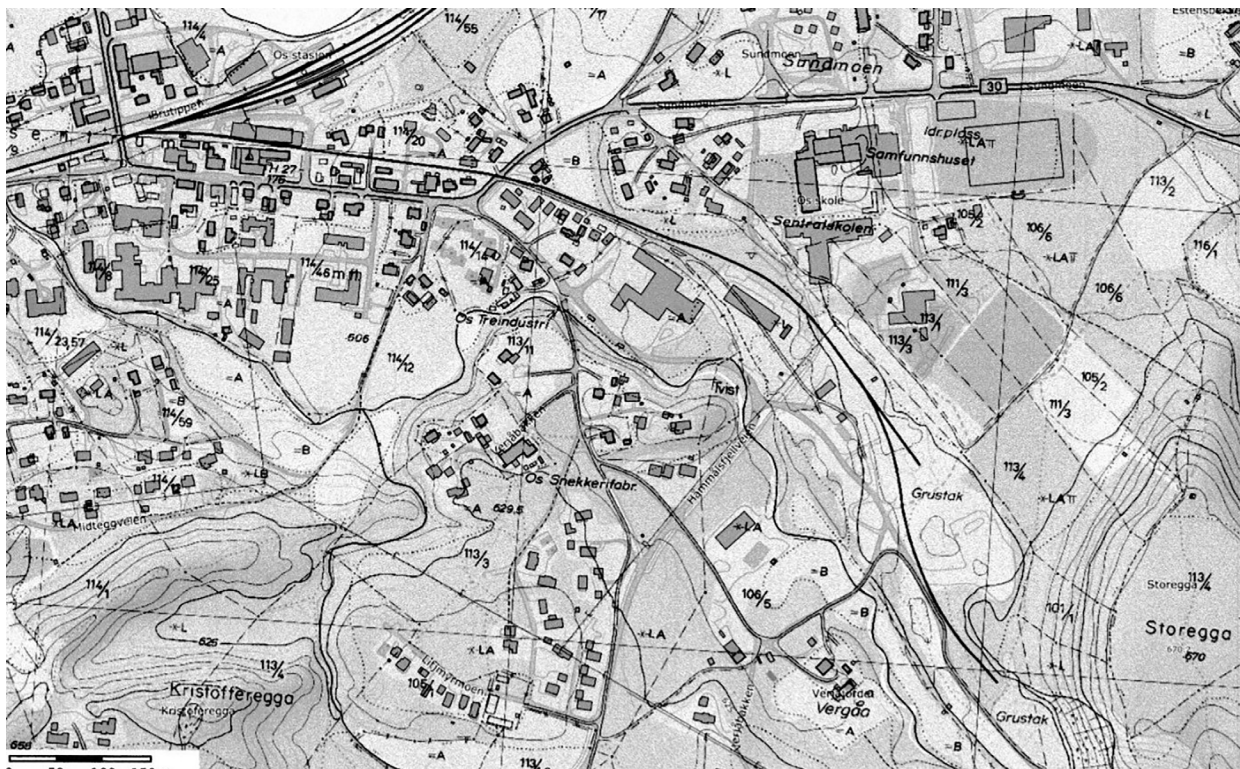
Sidesporet

Grussporet grenet ut nord for stasjonsbygningen på Os. Sidesporet gikk den gangen i nokså åpent landskap, passerte en og annen bygning, ikke den tettbebyggelsen som preger Os i dag. Gradvis bøyde sporet av mot øst og delvis sørlig. Halvveis krysset sporet bygdeveien, i dag riksvei 30. Det første sporet var rundt 800 meter, og førte til det fremste grustaket.

I 1924 beskrives sporet å være 805 meter langt, med en sporveksel som grenet sporet inn de siste 240 meterne. Det nordre buttsporet kan ha blitt forlenget senere. Dette er ikke unaturlig da grustaket med tiden har «gravet» seg lenger inn i terrenget. I 1950-årene tok man i bruk grusreservene på sør-siden av den markerte høyden Storegga. Det sørlige sporet i det gamle



Os stasjon 1913. Grussporet tar av i nedre billedkant. Fra Jernbanemuseets arkiv



Kart fra Økonomisk kartverk som viser grussporet fra stasjonen og inn til grustakene.
Fra Økonomisk kartverk 1967

grustaket ble nå forlenget frem til de nye grusforekomstene. Den innerste sporbutten lå nå omtrent 1,2 km fra Os stasjon.

Administrativt lå sidesporet under Os stasjon. Grustaket, og sporet inn til dette har vært i bruk helt frem til midten av 1980-tallet, i alt ca. 110 år.

Endringer og hendelser

I forbindelse med omsporingen av Rørosbanen fra smalt til normalspor, fikk også grussporet sporvidde 1435 mm. Igjen lå Os stasjon og grussporet på den strekningen som sist ble bygget om. Normalsporet kom til Os i 1941, da hele strekningen Støren - Koppang ble omsporet. Arbeidet var en del av NSBs plan om å utvikle smalsporet.

En større endring ble foretatt på Os stasjon i siste halvdel av 1950-årene. Hele stasjonen ble flyttet omtrent 150 meter nordover. Inntil da hadde fylkesvei 30 krysset jernbanen midt på stasjonen, over tre spor. Etter flyttingen krysset veien kun innkommende spor fra sør (ett spor). For grusbanen fikk dette den konsekvens at sporvekselen til grussporet ble liggende rett etter planovergangen, helt sør på stasjonen. Før tok sporet av mellom stasjonen og vognskuret, nå passerte grussporet sør for stasjonsbygningen. Stasjonen fikk ny og større bygning, den gamle ble stående utenfor stasjonsområdet til det ble revet i 1971. Arbeidet med å flytte stasjonen var ferdig i 1958.



Os stasjon sett fra øst i 1951. Grussporet kommer opp fra bildets underkant. Foto Widerøe

Trafikken

Trafikken i et grustak er selvsagt avhengig av behovet for grus til enhver tid. Hektiske perioder avløses av stille perioder. Det telles sjelden vogner, og det er sjelden vekter som angir mengde. I Rørosbanens anleggsfase var det selvsagt mye trafikk opp i grustaket. Grusen fra Os ble nok hovedsakelig benyttet sørover mot Tolga og Tynset. Der kunne Auma grustak overta videre. At det gikk med mye grus er åpenbart, grustakene ved Storegga er store.

Jon Holm Lillegjelten fra Os Historielag forteller at virksomheten i grustaket var sesongbetinget. Om sommeren var det stor virksomhet her. 30-40 mann jobbet i grustaket om sommeren, og det var til dels stor trafikk av tog på sidesporet. Grus



Grustog fra Os er kommet til Håmålsvoll med grus, ca. 1950. Foto Magne Erlien

måtte til for banearbeid og vedlikehold, gjennom hele grustakets levetid. Om vintren var det lite aktivitet i grustaket og sporet ble ikke måket opp om det ikke var nødvendig.

I forbindelse større anlegg har det vært økt trafikk. Da sporutvidelsen foregikk under krigen har det nok også vært mye trafikk. Når sporet skulle utvides nesten 40 cm måtte trasè og underbygning utvides. Da stasjonen ble flyttet i 1956 – 58 måtte et stort område planeres for nye spor. Grusmasser til å fylle ut ble hentet nærmest mulig, altså oppe i Storegga. Sporet ble forlenget ettersom grustaket utvidet seg.

det lagt skråplan fra bakken og opp i vognen. Helt frem til 1950 var håndkraft rådende i grustaket. Utover på 1950-tallet ble motoriserte hjelpemidler tatt i bruk.

Å hente seg en vogn grus var ikke gratis, om det ikke var til NSBs egne behov. Ifølge NSB's oversikt over sidespor måtte det betales 1,50 kr for å få kjørt frem en to-akslet vogn i 1947. Det var imidlertid en minimumssats på 4,50 kr, tilsvarende 3 vogner. I 1957 hadde satsene steget kraftig, nå kostet det hele 6,00 kr å få frem en vogn ned fra grustaket, men det var ikke lenger noen minstesats. Prisene stabiliserte seg noen år, og i NSBs oversikter var prisen i 1964 fremdeles 6,00 kr pr. to-akslet vogn.



Fra jernbanens grustak i 1950-årene. Foto: Jon Holm

Lasting av vogner ble fra starten gjort med håndmakt. Spader og trillebår var de viktigste redskapene, det var ikke mye egnede maskiner i slutten av 1870-årene. Fra lasteramper kunne grusen trilles vannrett inn på vognen, andre steder var

Det var ikke skiftelok på Os, så togførende lok måtte selv opp i grustaket og skifte. I den aktive sesongen i grustaket ble også egne lokomotiver avgitt til å gå i grustrafikken. De første årene var dette damplokomotiver, i senere tid Di3-loko-



Grustog på vei ut fra grustaket. Foto: Erik Borgersen 1974

motiver (diesel-lok). Et bilde fra 1950 viser grustog på sporet bestående av store damplok og mange vogner. Et senere bilde fra 1974 viser Di3-maskiner foran togsett på 10 vogner + på vei ned fra grustaket. Bildene viser også utviklingen av vognene i grustrafikken. Tidligere var det flatvogner med karmen man fraktet grusen i, her måtte grusen skuffes av med håndmakt. Senere kom de store bunntømmingsvognene.

Jon Holm Lillegjelten forteller at en grusvogn ved en anledning satte seg i bevegelse da bremsen løsnet. Dette var oppe i grustaket og vognen beveget seg i gradvis økende hastighet nedover sporet, det var jevn helling hele veien. Foran overgangen til fylkesvei 30 var det montert en sporsperre. Da vognen kom hit hoppet den av sporet, grov seg ned i grusen, og en mulig ulykke var forhindret.

Rundt århundreskiftet og frem til 1914 lå det et sagbruk omtrent der meieriet senere ble bygget. Dette var Os Dampsag og Høvleri, tilhørende P. C. Bache. Sagbruket har nok og hatt nytte av dette sporet for fremkjøring av rundtømmer og uttransport av skårne trevarer. Sagbruket brant ned i 1914.

Meierisporet

I 1971 ble et eget sidespor lagt inn til Os meieri fra grussporet. Dette var et buttspor som tok av fra grussporet omtrent 100 meter opp fra stasjonen. Meierisporet var mellom 100 og 150 meter langt og førte frem til, og inn i, lagerbygget til Innkjøpslaget på Os, og lå parallelt med grussporet. Det må her opplyses om at meieriet og innkjøpslaget ble drevet sammen.

Fra meieriet ble det sendt hyppige vognlaster med ost. Os meieri produserte

bl.a. dagens Gudbrandsdalsost, for oss eldre brunost G-35.

Innkjøpslaget mottok jevnlig vogner av byggevarer som Leca-stein og trevarer. Blant de større volumene som ankom Os og deretter ble kippet opp langs grussporet til Innkjøpslaget, var kraftfôr. Av disse varene ankom i perioder daglige vognlaster.

Etter at grustaket var avviklet og solgt rundt 1985, ble fremdeles den nedre delen benyttet av meieriet og Innkjøpslaget. Meierisporet var i bruk til utpå 1990-tallet.

Avslutning

Som med mange sidespor avtok trafikken med tiden. Andre grustak lå lettere til, sidesporet krevde vedlikehold, og et jernbanespor som passerer tettbebyggelse representerer en risiko for folk. Folk går i eller krysser sporet hvor som helst. Og tunge lokomotiver med lange vognsett gjennom hagen vil vel mange slippe. Jon Holm Lillegjelten mener det siste grustoget kan ha gått rundt 1985. Deler av sporet lå frem til ca. 1996, da kommunen etablerte miljøgate i traseen.

Grustaket var hele tiden i NSBs eie. Det ble solgt til Os kommune rundt 1985. I dag er det fremste grustaket omdisponert til annen aktivitet. Os kommune har etablert en industripark her. I det innerste grustaket var det privat virksomhet til ca. 2020, i dag er aktiviteten avviklet.

Traseen videre mot grustaket brukes i dag av gående og syklende, men da jeg senest passerte Os i 2019, hadde trær og busker vokst inn i traseen.

Kilder

- Samtale med Jon Holm Lillegjelten, Os historielag
- Bjerke, Th., Stenersen, R., (2002), «Rørosbaneboka», utgitt av Jernbaneverket, Norsk jernbanemuseum og Norsk Jernbaneklubb.
- Gjermundsen, J.O., (2001), «Bygdebok», Bind 2.
- Panteregisteret for Nord-Østerdal Sorenskriveri
- Banedata 2013, Norsk jernbaneklubb
- NSBs oversikt over stasjoner og sidespor, flere årganger.
- Økonomisk kartverk 1967
- Informasjon fra Thor Bjerke