

Drømmen om «Jonsvandsbanen»

Friluftsliv og samferdsel i Strinda 1900-1920

Av Jan P. Breida

Tenker vi oss hundre år tilbake i tiden, var Trondheim i ferd med å bli en moderne storby i skandinavisk målestokk. Byen hadde de siste 20 åra før 1. verdenskrig opplevd en uhørt vekst både i folketall og velstand. Rollen som sentrum for moderne kommunikasjoner på sjø og land hadde fått byens handel og næringsliv for øvrig til å blomstre og tiltrekke seg ungdom fra landsbygda. Også folk fra Strinda fant arbeidsplasser i fabrikker og verksteder, på hoteller, restauranter og butikker etc., og mang ei ung gardtaus forlot bygda for å få seg jobb som tjenestepige på et hotell, et vertshus eller hos private. Nye boligstrøk oppstod, dels oppfylt av landsens mennesker som fikk oppleve nye og merkelige forandringer i tilværelsen.

Tro på fremskrittet

Byen hadde fått sin kraftstasjon ved Leirfossene ved århundreskiftet, og elektrisiteten kom som et trylleri med buelamper i gatene, der sporveien (elektrikken) i 1901 startet sin pendling mellom Buran og lyststedet Hjorten på Ilevollen. Hest omnibussens tid var på hell, folk sperret øynene opp da de første nyinnkjøpte automobilene viste seg i bygatene i 1909, og snart kunne man velge om man ville ta bildrosjer eller hestedrosjer fra torget. Trondheimerne opplevde kinomatografen der bilder ble levende på flere biografteatre (kinoer) i byen, og en dag i 1911 fikk de oppleve at «luftens baron», Carl Cederstøm,

utførte den første flyoppvisning over byen fra den nye tekniske høyskolen på Gløshaugen.



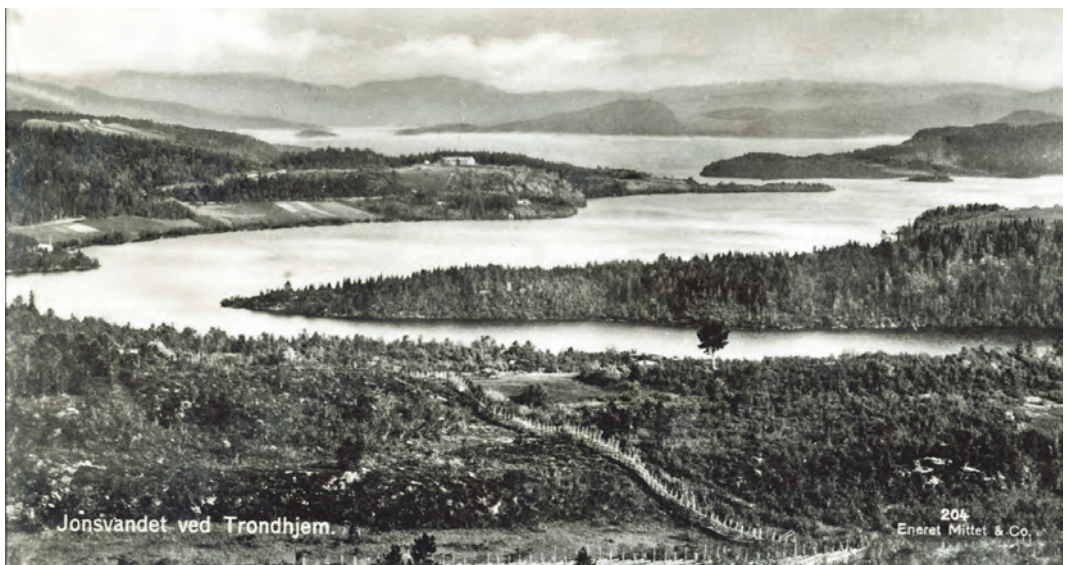
Hestedrosjer og trikk. Kolorert postkort utgitt i 1906 av A. Holbæk Eriksen & Co - i anledning kroningen av kong Haakon og dronning Maud. Flagget er tegnet inn på kortet. Bildet er fra 1902. Kort utlånt av Jon Kvistedal.

Folk var grepet av en optimistisk tro på framtida ved starten av 1900-tallet, en tro på at verden bare ville gå fremad i kultur og sivilisasjon, teknikk og vitenskap. Det var nå Fritjof Nansens og Røald Amundsens navn fløy over verden. De ble hyllet som tidas idealer som inspirerte andre til å gå løs på utfordrende oppgaver med friskt mot. Det gjelder også mennene som faktisk ville realisere idéen om å bygge en elektrisk jernbane fra trikkens endeholdeplass på Buran og helt opp til Jonsvatnet. Historien om «*Jonsvandsbanen*» har hittil vært et nærmest ubeskrevet blad i vår lokalhistorie. Optimistene mente banen ville åpne nye muligheter for næringslivet og bosettingen i Strinda, og i tillegg ville den få mange flere byfolk til å oppdage at det fantes vakre og idylliske trakter

ved Jonsvatnet der man kunne koble av fra byens mas og søke rekreasjon i naturskjønne omgivelser.

Friluftsliv ved Jonsvatnet

Vi er nå inne i «*Friluftslivets år 2015*», og alle oppfordres til å dra på tur ut i det fri. For 100 år siden hadde ikke begrepet «fritid» det samme omfang som i dag, men for mange skapte byens mer oppdrevne tempo likevel økende behov for avkobling og rekreasjon i helgene. Så snart folk først fikk smaken på sommer og varme, var det en søndagsutfart uten like til Bymarka og byens omegn for øvrig. Til severdigheter som Gråkallen og Leirfossene hadde Trondhjem Turistforening (stiftet 1887) bidratt til bedre adkomstveier og -stier, og så vel tilreisende turister som velsituerte by-



Utsikt over Jonsvandet sett fra Reppesåsen (Glinset) mot sydøst i 1909 eller tidligere. Jonsvatnet bukker seg gjennom Litjvatnet forbi Siimsnebben og videre via Valen ut i Storsvatnet. Mot øst stiger landskapet mellom gårdene Flaten og Valset opp mot Valsetåsen. Postkort utlånt av Knut L. Vik.



Rast ved Flaten ca. 1912. Familierast i veikanten, mens husfar prøver å orientere seg i terrenget. I følge avisinnlegg fartet det en stor mengde byfolk omkring Jonsvandet. Flere av dem hadde i «sommerens løp undersøgt om å få kjøpe villatomter for å bygge sommerboliger heroppe i påvente av at det i den nærmeste fremtid vil bli anlagt tertiærbane opp til Jonsvandet.», skrev Trondhjems Adresseavis 10/11 1913. Foto: A. M. Røske. Kort utlånt av Harald Steiro.

folk yndet å nyte sin fritid nettopp ved disse populære utfartsstedene ved Fjellseter Turisthotell og Fossestuen restaurant. Denne turisttrafikken var blitt en lønnsom inntektskilde for byens vognmenn, og da man tillot også automobil-drosjene å kjøre turister, protesterte selvsagt vognmennene heftig mot at motoriserte kjøretøyer på den måten slapp til på bygdeveiene og kapret deres kunder.

Tilbake til naturen

I siste del av 1800-tallet begynte byfolk også å søke til traktene ved Jonsvatnet som utfartssted. I sine unge dager hadde de kanskje fulgt foreldrene på søndags-

utflukt østover til Lademoen på sommersøndager. Her var nok av rasteplasser der de kunne slå seg ned rundt nistekurva og nyte lukt av kløver og timotei blant gressende kyr, sauer og hester fra Ulstadvøkken gård. Andre foretrakk å besøke det gamle traktørstedet ved Voldsminde. I hagens lysthus kunne de der lytte til en konsert eller prøve et spill på kjeglebanen. Som voksne opplevde de nå at La'moen var blitt urbanisert og ikke til å kjenne igjen.

Nå kunne de prae en vognmann på byens torv og ta lengre turer, også i byens østlige nabolag. Turistforeningens reisehåndbok 1893 anbefalte flere vogn-

mannsruter, bl.a. en «rimelig» dagstur: «-til Flaten, Jervan, Herjuan, Være, Ranheim er en særdeles anbefalelsesverdige tur. Veien langs det naturskjønne Jonsvandet med skogklædte øer og kranset av skogklædte åser (158 m.o.h, 10 km fra byen). Videre gjennom vakker granskog, senere langs fjorden forbi Rotvold til Trondhjem. Rimelige takster: Vogn med 2 hester inntil 4 personer kr 20,-. Turens varighet 9 - 10 timer.

Turistliv – et nytt fenomen

Rett som det var stod det i Trondheimsavisene annonser med tilbud om ledige tomter eller sommerboliger ved Jonsvatnet. På de fleste gårdene rundt den 7 km lange innsjøen tok man dessuten imot folk fra byen som hadde anledning og tid til et rimelig opphold på landet om sommeren, gjerne mot at de bidro med arbeidsinnsats, f.eks. i slåttonna. Gjestene fra byen måtte da innfinne seg med den beskjedne kost og losji gården hadde å by. I Turistforeningens reisehåndbok ble derfor tilreisende turister advart om hva de generelt kunne vente seg dersom de tok opphold på steder som lå noe avsides: «*De trondhjemske Tragter er endnu paa flere steder uberørt av Turistlivet, og paa enkelte Ruter vil Turister endnu maatte nøie sig med en tarvelig Levemaade*». For å få turistforeningens anbefaling og positiv omtale i dens reisehåndbok, krevdes at turistmotakere bl.a. sørget for:

- 1) *Rent og pent Stell i det hele taget.*
- 2) *Godt og ordentlig Madstell: at der haves Øl (hvor sådant er tilladt), frisk*

Melk, Kaffe, god The, godt Brød, Smør, Ost, Æg; ferskt Kjød og frisk Ørret hvor dette lar seg gjøre; Grønsager (Løg, Persille, Gulrødder, Ærter m.v.)

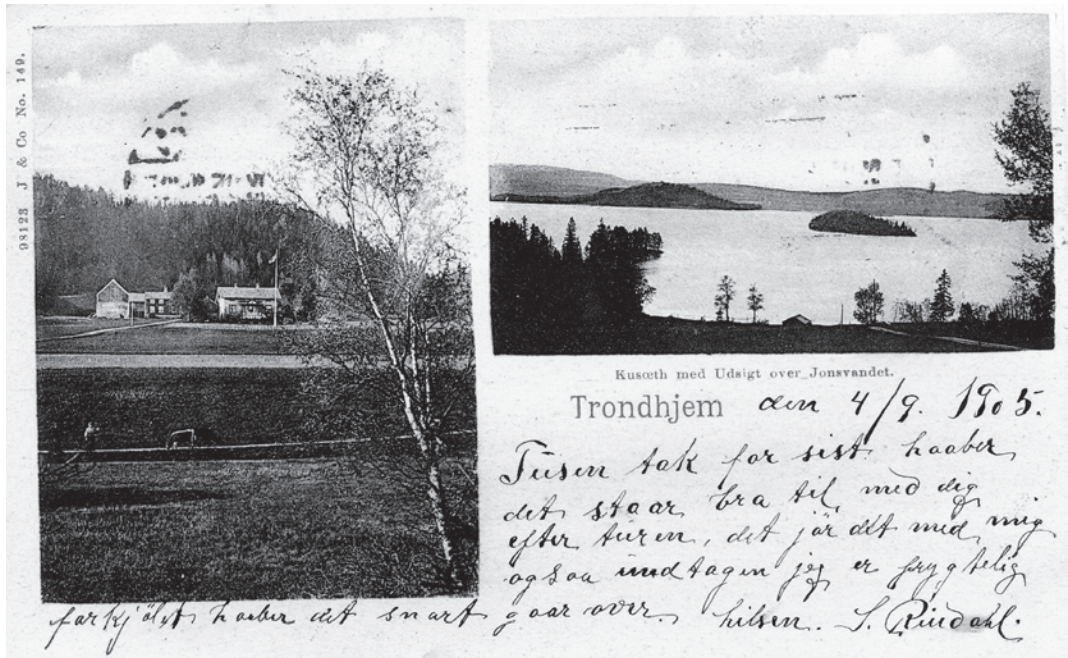
3) *De Værelser, som anvises Turister, må være forsynet med Vinduer, der kan åbnes. Disse Værelser må holdes rene og udluftes jevnlig, især i den varmeste Sommertid*

4) *Sengene må være lange nok – 1,90 m - Bruges Hø på bunden af Sengen, bør dette ofte skiftes og være godt tørre.*

Karelius på Kuset

Fra 1895 kom det endelig i gang et tidsmessig etablissement for å ta imot og yte service til folk som besøkte utfartsterrenget ved Jonsvatnet. Den da 48 år gamle restauratøren *Karelius Svendsen* fikk satt i gang vertshus med gjesterom på gården Kuset, som han hadde overtatt etter M. Thams & Co. i januar 1895. (Thams var interessert i skogsdriften, og forbeholdt seg i skjøtet å fortsatt bruke Kusets skog samt ha rett til å framdrive tømmer over gården.)

Svendsen var selv jonsbygg, oppvokst på Valset gård der broren Ole nå var husbonde. Som voksen hadde han tilegnet seg solid fagkunnskap fra hotell- og restaurantbransjen i Trondheim, der han hadde praktisert som restauratør både ved Harmonien og ved byens teater, og som servitør ved det første Britannia hotell var han vant til å yte den service som krevdes for å betjene både norske og utenlandske turister.



Vertshuset Kuset og Mølmannsøya. Postkort fra 1905. Kuset gård til venstre, Mølmannsøya til høyre. Gården **Kuset** lå den gang i Malvik kommune på østre side av Storvatnet (til 1953). Karelius Svendsen fikk skjøte på gården fra Thams & Co. i 1895 for 10.500 kr, og startet snart sin «restauration» der. Det ble tilbudt gjesterom med full pensjon for tilreisende, pensjonister og folk fra byen eller bygda som ønsket rekreasjon. Kort utlånt av Harald Steiro.

På postkortets tid hadde stedet båtforbindelse med Osen 5 km unna, der det var både meieri, landhandel og postkontor. Svendsen kunne lokke med øl- og vinrett, og han fikk kassakreditt hos A/S E.C. Dahls Bryggeri. I 1910 overtok sønnen Sigurd gården og gårdsdriften, men Karelius fikk avtale om kår og forbeholdt seg bruken av hovedbygningen til fortsatt drift som gjestehus til en årlig leie kr 100,-. I tillegg fikk tilreisende mot betaling adgang til både fôr og stall for sine hester.

En drøy tur

Fra byen var det en drøy tur opp til Kuset, faktisk tre mil tur/retur, og reisen ville ta en stor del av den begrensede fritida folk flest den gang hadde til rådighet. Det fantes likevel friskuser som dro til fots, syklet eller tok imot tilbudet om hesteskys av en vognmann på Torvet. Det siste kunne koste 25 øre pr km hvis 2 personer reiste i samme vogn. Det ble ca. 3,75 kr hver vei + 50 øre timen hvis kjørekaren måtte vente. Billig? Tja. Det tilsvarte prisen for omkring 3 ukers forbruk av brød i en vanlig arbeiderfamilie på denne tiden. Noe billigere ble det vel

om man tok Meråkerbanen til Ranheim og gikk derfra.

Velsituerte folk bar nok ikke med seg slike økonomiske vurderinger når de dro på markatur. Det gjorde heller ikke byfolk som hadde overtatt et gårdsbruk ved Jonsvatnet eller bygd seg en «sommervilla», og derved oppfylt familiedrømmen om et alternativt hjem og fristed i den lyse årstiden. Heller ikke for disse var det lett å komme seg til Jonsvatnet. Man var avhengig av hesteskysse langs bygdeveier hvor ferden kunne være en nokså anstrengende og «ristende» opplevelse. Helst ville man ha foretrukket bildrosjen fra byen eller eventuelt i fremskrittets ånd kjørt storflott med familie og venner i sin egen automobil.

Men til Jonsvatnet kunne man ikke kjøpe motorisert på denne tiden. I Strinda var holdningene stort sett negative til bilkjøring før 1910. Bare nødvendig lege- og brannutrykning, evt. jordmor og dyrlege i tjeneste, fikk amtveistyrets «løyve» til å kjøre på hovedveiene. (Klæbuveien, Nyveien (Osloveien) og veien forbi Ranheim). Herredsstyret ønsket ikke kjøring på bygdeveier som Jonsvannsveien, Bratsbergveien, Byåsveien og veien til Lade, og amtmanen hadde ingen innsigelser mot dette.



Pikene på broen, Postkort fra Jonsvatnet. ca. 1905. Bildet viser «Comfort» på vei inn til sin faste liggeplass ved Osen innerst i Lillevandet. Her hadde *Kristen Kragmo* bygd både slipp og brygge, og hans sommerbolig lå like ved. («Villa Kroglund»). Kort utlånt av Harald Steiro.

Dampbåt på Jonsvatnet

Strindens herredsstyre stilte seg derimot mer velvillig til idéen om en *sidejernbane* fra Meråkerbanen opp til Osen ved Jonsvatnet. Tanken skal ha oppstått blant entusiastene som gjorde det første organiserte forsøk vi kjenner på å etablere turisttrafikk og rutebåt på Jonsvatnet. Gruppas navn forteller alt om det første ideelle mål: «*Arbeidskomitéen for Anskaffelse av Dampbåt til Jonsvatnet*». Allerede ved århundreskiftet ble båtplanen realisert, for sommeren 1900 var den lille dampbåten «Comfort» i drift. Det var en 32 fot lang trebåt, 6,6 ft bred og 3 ft dyp. Dampmaskinen var en kullfyrt høytrykks-maskin med 50 pund arbeidstrykk, og båten var sertifisert for 25 passasjerer. Båtkomitéens mål var å stimulere turisttrafikken til Kuset og Jonsvatnet for øvrig ved å anskaffe en liten dampbåt som kunne tilby opplevel-



“**Comfort**” ved **Mølmansø**. Postkort fra rundt 1905. *Mølmansøya* (eg. Kusetøya) er en idyllisk, skogbevokst øy på ca. 10 mål utenfor Kusetbukta. Fra midten av 1800-tallet hadde byfolk som eide Kuset benyttet øya til havnegang for lam og killinger. Den fulgte med handelen da Karelius Svendsen overtok Kuset gård. Det viste seg imidlertid at staten eide denne lille øya, og salget ble kjent ugyldig. Øya ble derpå solgt til Johan Mølmann Bernhoff, som bestemte at den skulle hete «Mølmansøen». (Adr. 26/5 1922). Ved århundreskiftet overtok Kristian Kragmo, eieren av «Comfort». Han oppførte en stue der med spisested for tilreisende gjester. Her var også muligheter for båtleie og andre fritidsaktiviteter. Ti år senere overtok kjøpmann B. Jacobsen eiendommen som eget landsted. I bakgrunnen Nedre Jervan. Kort utlånt av Knut L. Vik.

sesturer Jonsvatnet rundt. Samtidig kunne en fast båt rute mellom Osen og Kuset erstatte den siste møysommelige 5 km lange kjøreveien med en mer komfortabel reise.

Friluftsliv med nye tilbud

Som eier og ansvarlig for driften av «Comfort» stod den 34 år gamle *Kristen Kragmo* fra Rissa, som tidligere hadde jobbet i maskinverkstedet ved Ørens mekaniske verksted. Han registreres

som bosatt i Gregusgt. på Lademoen, og hans engasjement ved Jonsvatnet må for det meste ha vært en jobb som han utførte hver helg i sommerhalvåret. Hans faste jobb var nemlig ved den nyanlagte Carbidfabrikken i Meråker, der han fra århundreskiftet var ansatt som maskinreparatør. Kragmo gikk i kompaniskap med Karelius Svendsen på Kuset, og fikk kjøpt den idylliske, lille skogklede *Mølmansøya* (*Kusetøya*) der han snart

satte opp en bygning som han innredet til serveringssted.

De neste ti årene sørget Kragmo i samarbeid med vertshuset på Kuset for å tilby gjester et fristed på øya der de kunne boltre seg i naturen, bade, fiske og evt. benytte muligheten til å leie båt med eller uten seil. Sesongen startet ved pinse og fortsatte hele sommeren igjennom. Da gikk «Comfort» ruten fra Osen til Kuset hver lørdag og søndag formiddag, da den også anløp brygga på Mølmannsøya. Utenom den tiden kunne båten leies ekstra, det gjaldt også hvis en gruppe ønsket en tur på andre ukedager. Folk ble etter hvert vant til lyden av det hese tut i fløyta når «Comfort» med røykskyen drivende fra pipa passerte gjennom den oppstukne leden i sundet ved Valen og fortsatte oppover Storstvatnet helt til Øvre Gjervan og Hammer.

Tertiærbane til Jonsvatnet

Hva var tertiærbaner?

Tertiære jernbaner var små, lokale og smalsporede baner (tredjeklasses) som ble lagt i tilknytning til veier og også iblant på selve veien. Det gjaldt å nå ut til distrikter med liten trafikk og med så små driftskostnader som mulig sette dem i forbindelse med sentrale markeder eller eksisterende hovedbane.

Man regnet med at banen ville forkorte transporttiden for folk og gods, samtidig som fraktprisene ville bli langt lavere enn med hest og kjerre. De skulle være

billigst mulig både i anlegg og drift. Det krevde smal sporvidde når mer kupert landskaper skulle legges under skinne. Sammen med det sedvanlige gjerdehold innebar dette sakte fart, 15-20 km/t. Banene skulle gå til kjente rutetider som hestetrafikken kunne tilpasse seg.

Strindens Jernbanekomite

Utsiktene til å få i gang et miljø for turisme ved Jonsvatnet bidro til å stimulere tanken om en sidebane opp til dette innbydende utfartsterrenget. Både i Strinda herredsstyre og i den tidligere nevnte båtkomiteen var interessen stor for å fremme saken allerede før det 20. århundre startet. Den 14. oktober 1899 ble et diskusjonsmøte holdt i Rasmus Lunds gård i Søndregt 9, som den gang var Strindas kommunelokale. Her ble *Strinden Jernbanekomite* stiftet som rådgivende organ for herredsstyret. Skolestyrer *Paul Amdal*, trolig den fremste talsmann for prosjektet, ble valgt til ordstyrer. Han fremholdt at linjevalget for en bane nærmest ga seg selv. Den måtte utgå fra et sted ved Rosenborg og derfra føres til Leangen stasjon ved Meråkerbanen, passere gårdene Tungen og Brøset og legges sydover forbi Fortuna til Osen ved Jonsvannet. Paul Amdal hadde fått opplyst fra kompetent hold at anlegget ville komme seg på ca. 250.000 kroner, og man regnet med at Staten ville bidra.

På møtet drøftet man også muligheten til å føre banen videre på vestsiden av

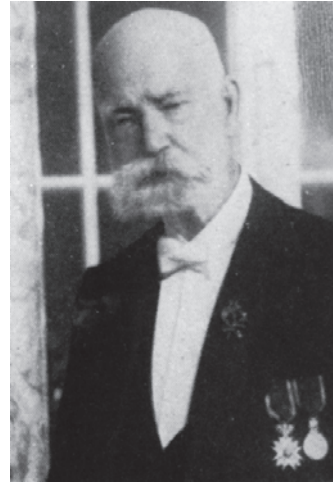
Jonsvatnet gjennom Bratsberg og Klæbu og kanskje helt opp til Selbusjøen. Saken hadde nemlig funnet anklang og støtte i Klæbu, og det kunne tenkes at det ville lønne seg å forlenge banen til Hyttfossen Bruk for å dra nytte av gods- og persontrafikken derfra.

En rekke fremtredende personer deltok på møtet. Foruten arbeidskomitéen som er nevnt nedenfor, møtte bl.a. gårdbrukerne Peter Moxness (Bromstad) og Marius Støre (Ranheim). Andre, som dr. Anton J. Sand ved Reitgjerdet pleiestiftelse, hadde skriftlig varslet at de var forhindret fra å møte, men hadde stor interesse for saken og ville gjerne være behjelpelig med å få Jonsvandsbanen realisert. Amdal viste med sitt kostnadsoverslag til opplysninger fra et foredrag av overingeniør E.O. Johansen.

Til å arbeide videre med spørsmålet valgte forsamlingen en arbeidskomité på 5 mann:

Godseier/ordfører *Hans Finne -Tungen*
 Lensmann *Peter Johan Amundsen*
 Skolestyrer *Paul Amdal*
 Assessor *Bernhard K. Bergersen*
 Gårdbruker *J. K. Strøm – Åsheim*

På arbeidskomitéens møte 2 uker senere ble assessor Bergersen enstemmig valgt til formann, godseier Hans Finne ble viseformann og Paul Amdal sekretær. Det ble opplyst at i følge skrivelse fra ingeniør *Krum* var han villig til å foreta de nødvendige forundersøkelser ved pro-



Bernhard K. Bergersen, 1847-1927, jurist og politiker som var assessor ved Trondhjem Stiftoverrett 1904-1914. Han tok hånd om mange styreverv i flere av byens banker og selskaper, og var medlem av Trondhjems bystyre, tidvis også som ordfører. Han var ridder av St. Olavs orden og ble tildelt kroningsmedaljen 1906.

Bergersen kjøpte i 1898 landstedet «*Fagernes*» på østsiden av Jonsvatnet ved Valen (opprinnelig utskilt fra Valset i 1887). Da han solgte stedet i 1917 til dr. Arnfindsen, var prisen på eiendommen blitt mer enn fordoblet. Bergersen var fra starten en ivrig tilhenger av tertiarbane til Jonsvatnet, og ble den første formann i *Strindens Jernbanekomité*. Bildet er hentet fra WikiStrinda.

sjektet, og man vedtok nå også å kontakte Selbu herredsstyre for å høre deres innstilling til evt. å forlenge anlegget til Selbusjøen.

Interessen for en jernbane til Selbu var av gammel dato. Tanken om å anlegge en sidebane fra Støren-banen opp til Selbu ble drøftet i Selbu herredsstyre allerede i 1858. En oppnevnt arbeidsko-

mité samlet seg etter hvert om at banen helst burde følge en trasé fra Heimdal til Brøttem på vestre ende av Selbusjøen. Men til tross for lovnad om støtte både fra amtet, de Angellske Stiftelser og fra private aksjetegnere, viste beregninger at banen ville bli alt for kostbar for bygda. Planen måtte derfor legges til side helt til det altså nå, mer enn 40 år senere, ble lansert en alternativ idé til Selbubane med utspring i Strinda.

Selbus dilemma

Veispørsmålet hadde vært en gjentagende krangel i Selbu den siste mannsalderen. Skulle linjen for en skikkelig helårsvei gå over Klæbu eller via Jonsvatnet? Eller skulle man legge veien nordover til Hell og få jernbaneforbindelse der? De ulike alternativene hadde hver sine tilhengere, og formannskapet slet med å samle særinteressene fra vekslende grupperinger om en felles løsning. Henvendelsen fra Strinda jernbanekomité om en «Selbulinje» på skinner via Jonsvatnet skapte trolig ny frisk debatt i Selbu herredsstyre ved inngangen til det nye århundret. Var dette svaret som kunne bringe Selbu ut av isolasjonen og åpne bygda mot det pulserende samfunn utenfor?

Så vakker en fjellbygd Selbu er, kan man kun beklage, at adgangen dit er så vidt tungvindt, at kortere og hyppigere utflukter dit, ikke vil kunne falle i manges lodd. Vil f.eks. en familie med barn røre på seg og ta seg til Selbu, blir udgifterne til skyds forholdsvis betydelige. Den bil-

ligste rute er over Klæbu til Teigen, 22 km fra Trondhjem. Dette blir for enkelt skyds kr. 3,74. Turen med dampskibet fra Teigen koster opp til Selbu kr 1.00. Altså til sammen 4,74 kr. (Overlærer Schulz i «Turist-ferder sommeren 1895.»).

Selbu inviteres med på prosjektet

Til Selbu Herredsstyre

I anledning av spørsmål om anlegg av en tertiærbane fra Trondhjem til Jonsvatnet fortsatt gjennom Bratsberg op til Klæbu skal man herved som valgt arbeidskomité for dette baneanlæg tillate sig at forespørge den ærede herredsstyrelse om den agter at foretage noget for at faa baneanlægget fortsat fra Klæbu op til Selbusjøen og i tilfælde da gaa sammen med undertegnede komite. Svar herpaa utbedes snarest mulig. I forbindelse hermed skal man tillate sig at bemerke at Klæbu herredsstyre har valgt en komité paa 3 medlemmer som har faat i opdrag at arbejde sammen med undertegnede komite.

Trondhjem 4/1 1900

Ærbødigst

Bernh. K. Bergersen. Formand

Paul Amdal

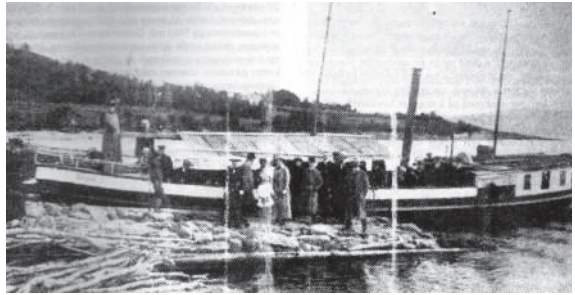
Selbu avslår samarbeid.

Meningene i herredsstyret var igjen delte, mange mente at en bane til vestenden av Selbusjøen var til lite gagn for hovedbygda, som målt bare i ren «luftlinje» lå 3 mil unna. Da var det bedre å satse på Tømmerdalsveien til Hell, for selv det

sterkeste dampskip på Selbusjøen ville på grunn av isen være avskåret fra den planlagte jernbanen i minst 5 av årets måneder. Nå opplevde selbyggene uenighet mellom bygdelag ved Selbusjøen der dampbåten «*Telegraf*» hittil hadde vært et bindeledd. Svaret ble iallfall negativt, herredsstyret avviste invitasjonen om å delta i jernbaneprosjektet, og sendte tilbakemelding til Strindakomiteén med klar beskjed om at «*Selbu har ikke noen vesentlig interesse av det prosjekterte baneanlegg*».

Nytt initiativ

Til tross for det negative svaret fra Selbu ble det likevel holdt flere møter med Klæbukomiteén, og man var enig om fortsatt å arbeide sammen for en bane opp til Klæbu, en bane som evt. senere kunne forlenges til Selbusjøen. Man hadde fått opplyst fra ingeniørhold at det ville koste 100 kr. pr. km å stikke opp og beregne linjen, og det ble forutsatt at staten da ville dekke en del av dette. På møte den 19. juni 1900 ble opplyst at Klæbu kommune hadde innvilget 500 kroner og Strinda 750 kroner, og også Trondheim kommune viste interesse for saken ved å skyte inn 1000 kroner og i tillegg nedsette en 3-mannskomiteé med redaktøren av «*Dagsposten*», Håkon Løken, som formann. På forespørsel kunne Strindas stortingsmann *Paul Fjermstad* fortelle at både stortingets jernbanekomiteé og statsråden hadde uttalt at man kunne påregne statsstøtte, så kommunene måtte



Paul Amdal hadde vært blant initiativtakerne til å få dampskipet «*Telegraf*» brakt opp til Selbusjøen i 1871. Dermed bidro han til at fødebygda tok et steg nærmere «*Fremskrittets tidsalder*». Båten ble fraktet fra byen på sleder trukket av 18 hester! Den var sertifisert for 75 passasjerer, og hadde et 50 ft. langt jernskrog med overbygning akterut. «*Telegraf*» ble forlenget til 60 ft. omkring århundreskiftet, da også dampmaskinen ble oppjustert fra 50 til 60HK. Dampbåten ble en suksess for såvel gods- som turisttrafikken i distriktet. Sesongen varte så lenge Selbusjøen var isfri. Den ble kondemnert i 1922, men da hadde den mer moderne motorbåten «*Kong Sverre*» overtatt «*Telegraf*» sin rolle på Selbusjøen allerede i 1917. Bildet er hentet fra http://klabuhistorielag.no/Artikler/Rutetraffikk/Rutetraffikk_paa_Selbusjoen.htm

bare engasjere en privat ingeniør til å utføre det innledende arbeidet med oppstikking og beregninger av linjen.

Arbeidskomité på befaring

Det var på selve St. Hansaften lørdag den 23. juni 1900 at arbeidskomiteén på vegne av Strinden jernbanekomiteé satte hverandre stevne ved Strindheim skole ved Bromstadveien. Skolebestyrer Amdal forteller:

«-*St. Hansaften, om våren, dro 5 mann oppover til Jonsvandet som arbeidskomité for anlegg av en tertiærbane til Sel-*

busjøen via Jonsvandet. Det var en assessor, en godseier, to gårdbrukere, deriblant Moxness og dessuten under- tegnede. Vi skulle ha møte sammen med en komité fra Klæbu på gården Digre i Bratsberg. Da vi kom opp til gården Siim, skulle vi hvile hesten litt og holde rast. Assessoren gikk inn for å ringe hjem og kom straks ut igjen og sa: -Jeg skulle hilse fra mor og spørre om ikke herrene ville ro over vannet til Fagernes (Assessor Bergersens landsted) og spise en simpel frokost der. Jo, det ville alle-sammen meget gjerne. Der kom da båt over vannet og hentet oss, og det ble et gildt gjestebud.»

Ved gården Digre i Bratsberg skjedde møtet med Klæbu-komitéen, som ble med på den videre befaringsopp mot Selbusjøen.

Tautrekking om jernbanen

Før året var omme, hadde det dukket opp flere forslag til trasé for anlegg av sidebane fra Trondhjem til Brøttem ved Selbusjøen. Foruten den opprinnelige plan om en linje fra byen via Leangen st. og videre om Jonsvannet ble det gamle forslag om en linje fra Heimdal stasjon igjen brakt på bane. Dette sporet skulle følge en linje over Tillerskaret og en del av Klæbu til Selbusjøen. Konsul Huitfeldt var pådriver her, og fikk en del av innbyggerne i Klæbu med seg. I tillegg kom et forslag om en «elvelinje» med trasé langs Nidelva opp til Klæbu, forbi kirken til Hyttfossen og videre til Brøttem. Ytterligere et forslag fra Malvik

om en sidebane til Selbu fra Vikhammer st. nådde ikke opp i diskusjonen.

Linjespørsmålet skapte livlig ordskifte i alle de aktuelle kommuner (Trondhjem, Strinda, Tiller, Klæbu og Selbu). Initiativtakerne i Strinda må ha følt litt av en frustrasjon over den vending saken hadde tatt. Deres opprinnelige idé ble nå møtt med motstridende interesser fra nabokommunene. Men for å komme videre vedtok partene i et fellesmøte i Trondheim rådhus den 3. desember 1900 at hver kommune skulle bevilge et bidrag til en faglig vurdering av de ulike linjealternativer. Det skulle være det endelige grunnlag før man i fellesskap valgte den beste linja og søkte om statsbidrag for å iverksette prosjektet. Etter møtet var det klart at kun to alternative linjer var aktuelle, nemlig «Heimdalslinjen» og «Jonsvandslinjen». «Elvelinjen», som Trondhjem by godt kunne tenke seg, ble av eksperter ansett som et for risikabelt og usikkert prosjekt.

I løpet av mars måned 1901 hadde stiftamtmanden i Søndre Trondhjem amt på vegne av de 5 kommunene sendt søknad om statsbidrag for å undersøke begge de to alternative linjene for en tertiærbane til Selbu. Vel to uker senere kom svaret fra Det kongelige departement: Staten hadde for neste termin vedtatt å bevilge kr 3500,- til å dekke ca. halvparten av kostnadene ved å undersøke tilsammen 63 km strekning på de to aktuelle linjene. Forutsetningen var at kommunene finansierte resten, og stilte

garanti for det. Videre skulle «NSB Jernbaneundersøkelser» stå for det praktiske arbeidet med å beregne linjen.

«Jonsvandslinjen»

Beregning og utstikking av linjene ble utført i 1901. Innberetningen fra «NSB Jernbaneundersøkelser» for begge banalternativer forelå offentlig den 2. mai 1902. Med utgangspunkt i denne offentlige undersøkelsen har det på de neste sider (3 kartblader s.14-16) vært mulig å tegne inn banetraséen for Jonsvandslinjen. Vi følger først (etter NSB's beskrivelse) den planlagte linjen fra Leangen st. til Osen ved Jonsvatnet. Deretter går banen fra Osen til Bratsberg før vi på siste kartblad fører linjen fram til endestasjonen Brøttem ved Selbusjøen.

Fakta fra NSB-undersøkelsen: *“Ved Hyttfossen Brug (km 30,5) faller linjen sammen med den alternative banen om Heimdal, og det resterende stykke opp til Selbusjø (km 33,6) er felles for begge alternativer. Det innbyrdes lengdeforhold mellom de to linjer stiller seg slik: Trondhjem-Heimdal-Selbusjø 30,2 km trafikklengde og 19,2 km byggelengde. Trondhjem-Leangen-Selbusjø: 36,0 km trafikklengde og 33,6 km byggelengde. (Trafikklengde: Avstand Trondheim til Selbusjøen).*

Ang. stigningsforhold er banen minst fordelaktig gjennom Strinden, bedring oppnås kun ved en kunstig forlengelse eller med en mindre heldig linjeføring. Holdeplassene er i regelen beregnet

med et enkelt plattformskur. Ved Reitgjerdet, Jonsvandet og Hyttfossen er noe større arrangement forutsatt.

Ekspropriation: Beste sort dyrket mark er satt til 40 kr pr. ar, deretter fallende ned til 15 kr, hyppigst dog omkring 20 kr. Utmark, skog og fjell 10 kr. Gjerder á 1500 kr pr. km er beregnet for hele linjen”.

Vurdering av alternativene

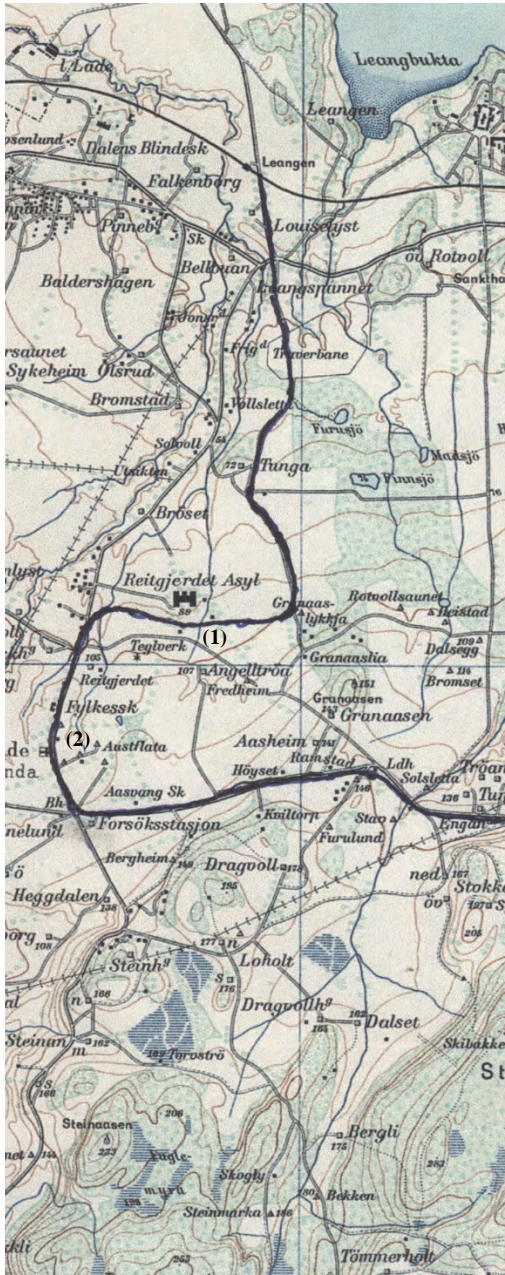
NSB's konklusjon

Beregningsresultatet viste at alternativet om Leangen st. ville bli fra 763.000 kr kostbarere enn forbindelsen over Heimdal ved anlegg av smalt spor for begge alternativer. Underskriveren E. Collett ved NSB's jernbaneundersøkelser konkluderte derfor med at Heimdalslinjen burde foretrekkes. Selv om «Jonsvandsbanen» mer direkte berørte både Strinda og Klæbu, og dermed et mye større trafikkområde, var dette ikke et tilstrekkelig argument mot de fordelene som den kortere og billigere tilknytning over Heimdal innebar.

Reaksjoner i bygd og by

Da medlemmene i Strinden jernbanekomite møttes for å drøfte undersøkelses-sjefens konklusjoner, kan vi bare forestille oss hvilken høyrøstet diskusjon som oppstod. Her hadde man startet med å foreslå en tertiærbane fra Trondhjem til Jonsvatnet, men riktignok godtatt en forlengelse for å tilføre anlegget flere inntekter. Nå var saken vokst ut av

Leangen stasjon - Osen



Linjen følger Strindens tettest befolkede del i et par dype slyngninger og blir under bratt oppstigning ført gjennom Lovisenlyst, Øvre Leangen og Tungen, deretter rett i vest mellom Reitgjerdet Pleiestiftelse og Strinden Teglværk frem til Strinden kirke. Holdeplasser er beregnet ved Reitgjerdet (3,2 km) (1) og Strinden kirke (4,5 km) (2).

Linjen svinger mot øst opp til strøket utenfor veien til Jonsvandet, passerer her Høyset, Aasheim og Jakobsliatrøen, og kommer ved Karlsheim frem til Veipasset, som over Fortuna skjærer over mot Jonsvandet (holdeplass 7,3 km) (3).

Da retningen gjennom Skaret ville føre banen opp i et kostbart og høyt beliggende terreng, er valgt en ytre fremkomst, der uten større mottrekk fører inn mot Jonsvandet. Linjen holder utenom en mot nord fremspringende kolle, hvis baksida umiddelbart danner hellingen ned mot Vikelven. I et rett gunstig terreng føres linjen på denne måte frem til Jonsvandets avløp, hvor en holdeplass er prosjektert ved veibroen (10,9 km)(4).

Utsnitt av kartblad Trondheim omegn, blad IV, 1937. Kilde: Statens kartverk.

Osen - Bratsberg

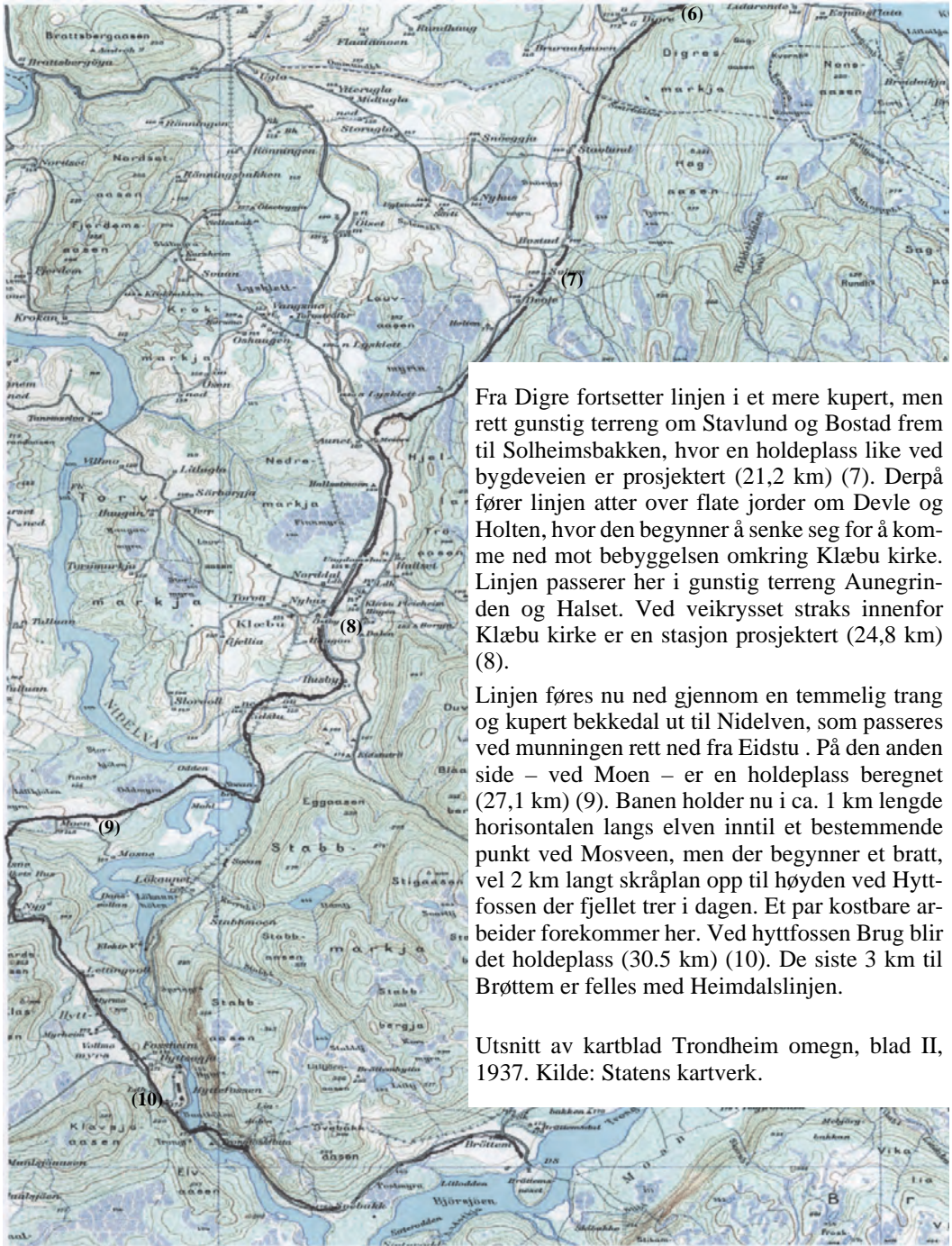


Fra Osen ved Jonsvandet (egentlig Lille Jonsvand) fortsetter linjen rundt bukten ved Røstad, følger der i ca 1 km lengde et noe bratt, skrått terreng, men svinger så rundt en odde inn på gården Sims flate jorder.

Linjen går nu rett i syd i noen avstand fra vandet, ned mot Grestad skole (holdeplass 16 km) (5), videre over et lokalt pass, hvor linjen når sitt høyeste punkt (174 m.o.h.) ned mot Digre. (Holdeplass 18,6 km) (6). Vei, oppover til Jonsvandet, og nedover om Bratsberg kirke til Trondhjem, krysses her. Nevnte Grestad er det siste punkt som virkelig korresponderer med Jonsvandet, og linjen fjerner seg nu mer og mer derfra, og er allerede ved Digre ført helt over i hellingen ned mot Nidelven.

Utsnitt av kartblad Trondheim omegn, blad IV, 1937. Kilde: Statens kartverk.

Bratsberg - Brøttem



Fra Digre fortsetter linjen i et mere kupert, men rett gunstig terreng om Stavlund og Bostad frem til Solheimsbakken, hvor en holdeplass like ved bygdeveien er prosjektert (21,2 km) (7). Derpå fører linjen atter over flate jorder om Devle og Holten, hvor den begynner å senke seg for å komme ned mot bebyggelsen omkring Klæbu kirke. Linjen passerer her i gunstig terreng Aunegrinden og Halset. Ved veikrysset straks innenfor Klæbu kirke er en stasjon prosjektert (24,8 km) (8).

Linjen føres nu ned gjennom en temmelig trang og kupert bekkedal ut til Nidelven, som passerer ved munningen rett ned fra Eidstu . På den anden side – ved Moen – er en holdeplass beregnet (27,1 km) (9). Banen holder nu i ca. 1 km lengde horisontalen langs elven inntil et bestemmende punkt ved Mosveen, men der begynner et bratt, vel 2 km langt skråplan opp til høyden ved Hyttfossen der fjellet trer i dagen. Et par kostbare arbeider forekommer her. Ved hyttfossen Brug blir det holdeplass (30.5 km) (10). De siste 3 km til Brøttem er felles med Heimdalslinjen.

Utsnitt av kartblad Trondheim omegn, blad II, 1937. Kilde: Statens kartverk.

sine rammer, og jernbanestyret hadde fremholdt ovenfor departementet det syn at banens viktigste formål var å bringe Selbu herred i forbindelse med Trondhjem. Røster hevdet at dette var en «avsporing», en misforståelse av hva som opprinnelig var hensikten. Og når man først henvendte seg til selbyggene om forhandlinger, så møtte man alt annet enn interesse for baneprojektet. Enkelte mente derfor at man rett og slett måtte oppgi tanken om å arbeide for et baneanlegg til en så uinteressert og lite offervillig bygd som Selbu.

Mest støtte kunne Strinda-komiteén vente fra Klæbu, iallfall om man skulle feste lit til Klæbus ordfører P. Lium. Han ga uttrykk for at traséen for «Jonsvandsbanen» ville begunstige flertallet i herredet. Den planlagte traséen førtes nemlig forbi både Klæbu Blindeskole og kirken, som var sentrum i bygda. Linjen var dessuten planlagt å gå gjennom strøk i Klæbu som i lang tid hadde lidt under vanskelige transportforhold, områder som nå kunne vekkes til live. Lium antydte imidlertid også at folk i bygdas vestre del kunne ha et annet syn. De var fornøyd med at «Heimdalslinjens» trasé ga nettopp dem den beste forbindelse med byen.

Sonderinger i de andre nabokommunene hadde heller ikke bidradd til særlig optimisme. Tiller kommune var fullstendig avvisende til en Jonsvandsbane, og ordfører Solberg sa rett ut at Tiller aldri ville bidra økonomisk om den ble

foreslått. Også i Trondhjem møtte man blant politikere størst interesse for å få i gang en Selbubane over Heimdal, men byen ville trolig likevel yte økonomisk støtte til en tertiærbane uansett linje. Begrunnelsen var at en sidebane helt klart ville bidra til å utvikle næringslivet i distriktene rundt byen, selv om det var spesielt viktig for Selbu og Tydalen. Andre fremhevet nytten ved at en bane ut i distriktet kom til å tilføre byen verdier gjennom økt varestrøm og hyppigere besøk av bygdefolk.

Statlig interesse

Det syntes som om saken var kommet i en fastlåst stilling. Hovedproblemet var selvsagt å få anlagt en «Selbubane» som selbyggene selv, iallfall flertallet av dem, slett ikke ville ha. Noen i formannskapet hadde isteden lansert tanken om en transportforbindelse Selbu-Hell. I Strinda fryktet man med en viss rett at Selbu-krangelen skulle torpedere hele prosjektet.

Imidlertid hadde statsmyndighetene jobbet videre med spørsmålet. En egen nedsatt «komité for anlegg av tertiærbaner» hadde utført en ny lønnsomhetsvurdering på bakgrunn av en undersøkelse foretatt av sjefen for statens statistiske kontor, ingeniør Nereng. I et brev av 6. august 1904 pekte komiteén på at Selbu kommune ved å stille seg avvisende til å yte bidrag til de avsluttende undersøkelser hadde demonstrert liten interesse for jernbanspørsmålet. Man tolket at stemningen

der oppe isteden gikk i retning av en jernbaneforbindelse med Hell stasjon. Selv om det kortere og billigere linjealternativ over Heimdal var kommet i vinden, hevdet komitéen at det hittil var tatt for lite hensyn til den ventede persontrafikk på «Jonsvandsbanen». Man måtte kunne gjøre regning med en ganske betydelig turisttrafikk til de vakre traktene ved Jonsvatnet om sommeren. Man hadde heller ikke regnet med godstrafikk fra Strinden Teglverk, som var et av de største i denne bransjen. Den statlig oppnevnte komitéen håpet at prosjektet, som nå forelå både teknisk og økonomisk utredet, snarest ble tatt opp til videre behandling av de bevilgende myndigheter og med den interesse som saken fortjente.

Saken går til «høring».

Magistraten i Trondhjem, Hans Bauck, tok opp hansken, og i et brev til byens formannskap fremholdt han hvor viktig en sidebane ville være, spesielt for Selbu og Tydal. Han mente den billigere Heimdalslinjen ville gi den rimeligste transportvei fra Selbu til Trondhjem, noe som var viktig i konkurransen med landeveien fra Selbu til Hell. I formannskapet tok man ikke stilling til linjevalget, men ba magistraten sette saken i sirkulasjon mellom de andre berørte kommunene. Strinda formannskap mottok sakens papirer sist i november og behandlet spørsmålet i møte 6. desember 1904. Godseier Hans Finne (Tunga), Einar Haagensli (Bruråk) og lærer O.Tilseth ble anmodet av formannska-

pet om å forfatte en uttalelse på Strindas vegne.

Strinda uttaler seg

I uttalelsen fra Strinda formannskap minnet man først om den opprinnelige plan, nemlig en tertiærbane til Jonsvandet. Nå var alternativet Heimdal-Hyttfossen trådt i forgrunnen – et baneanlegg som kanskje kunne ha sin berettigelse for transport av trelast og ved fra Hyttfossen Bruk, men neppe var egnet til å fremme større lokale interesser i Klæbu og Selbu. Annerledes stilte forholdet seg med en «Jonsvandsbane», og hvis Trondhjems magistrat og formannskap hadde noen tro på sin bys fremtid og vekst, burde de vel nettopp arbeide for et baneanlegg, som helt ut ville tilfredstille den stadig stigende trang hos byens innvånere til å søke ut på landet, anlegge villaer og i det hele tatt erstatte byen med fjell og skog og vann. Og hvor mange byer hadde i sin nærhet så herlige trakter som de rundt Jonsvandet og videre i Bratsberg og Klæbus østre del! Det var ikke tvil om at banen i tidens løp ville opparbeide en nu uanet trafikk, hvis Trondhjem utviklet seg som for tiden var tilfellet. Banen kom derfor allikevel snart til å tvinge seg frem, og ved å anbefale og kanskje gjennomføre en Heimdal-Brøttembane ville man derfor kun oppnå å utsette, men ikke forhindre anlegget av en «Jonsvandsbane».

Uttalelsen understrekte til slutt at alternativet Heimdal til Hyttfossen absolutt

ingen betydning hadde for Strinda, og kunne derfor heller ikke påregne noen støtte derfra. Med en bane ut fra Leangen st. stilte det seg annerledes. Denne bane berørte store, fruktbare og utviklingsdyktige strøk av Strinda – strøk som til dels hadde nokså vanskelig adkomst til Trondheim. Ved anlegg av en bane ville næringslivet i disse strøk få et betraktelig løft. Derfor ville en Jonsvandsbane kunne påregne all den støtte fra Strinda som med rimelighet kunne forlanges.

Saken stilles i bero

Selbus herredsstyre ved ordfører Henmo svarte på magistratens «høringsbrev» den 13. juni 1905. I brevet het det bl.a.:

-Da isen på Selbusjøen nær årlig års avbryter trafikken til Brøttem, kan man ikke forplikte Selbu til fremtidig å yte anleggs-bidrag til noen av de forskjellige jernbaneprosjekter Trondhjem-Selbusjøen.

Etter denne responsen fra Selbu bestemte Trondhjems formannskap seg for at saken fra deres side dessverre bare måtte



«Hvor mange byer har i sin nærhet så herlige trakter som de rundt Jonsvandet?» spurte Strinda formannskap i sitt svarbrev til magistraten. Herfra, med Jervan-gårdene og Jervbukta i forgrunnen, var det praktfull utsikt utover vannet og sydover mot Bratsberg i det fjerne. Bak svingen i sentrum av bildet lå grensa til Malvik (til 1953), og da er vi straks framme ved Kuset, der Karelius Svendsen drev sitt gjestgiveri. Like etter Kuset kom et veiskille, der man kunne ta av østover mot Malvik. Postkort fra rundt 1902 utlånt av Knut L. Vik.

innstilles og legges til side inntil videre. I Strinda og Klæbu var mange både oppgitt og skuffet over at denne avgjørelsen kom nå etter at staten så tydelig hadde anbefalt prosjektet. Men saken var havnet i en bakevje som det var vanskelig å komme løs fra, og i de nærmeste årene finner vi få spor etter aktivitet som gjelder tertiærbanen over Jonsvatnet til Selbu.

Omkamp om «Jonsvandsbanen» - drømmen lever

I åra mellom 1900 og 1910 skjedde en sterk befolkningsvekst i Strinda, og bygda var i rask utvikling mot pengehushold. Behovet for et bedre transportsystem var stigende, særlig der avstanden til bymarkedet var relativt stor. Drømmen om en «Jonsvandsbane» slapp derfor ikke helt taket i folks bevissthet. Salgshungrige bønder og skogiere så at de kunne tjene penger på en raskere og billigere transport til og fra byen enn det de kunne oppnå med hestetransport. Banen ville i likhet med post, telegraf og telefon bringe strindafolket nærmere hverandre og med omverdenen. Det ble ofte enklere og billigere å besøke kjentfolk og slektninger, dra til kirka i helg og høytider eller oppsøke byens markeds- og underholdningstilbud. Optimister så også for seg et utvidet trafikkgrunnlag for personreiser på basis av økt boligbygging og turisme. Til formannskapet kunne fhv. stortingsmann Paul Fjermstad opplyse at en tertiærbane til Jonsvatnet fortsatt kunne

Ulovlig bilkjøring ved Jonsvandet.

I juni måned 1910 anmeldte et vitne en automobil som ble observert på allfarveien ved Nedre Jervan og Kuset. Den forsvant videre i retning Malvik. Siden bilkjøring var ulovlig på disse trakter, ble det et par måneder senere opprettet politisak, og vitner avhørt. Første vitne, Karelius Svendsen, vertshusholder, hadde overhodet ikke kjennskap til at noen personbil hadde passert Kuset. Vitne 2 hadde hørt at det var en fru grosserer x som kjørte, men kunne ikke erindre hvem som hadde uttalt dette. Et tredje vitne hadde sett tallet 101 i bilmerket, og at det var 4 personer i bilen. Det siste vitnet, den 14 år gamle gjeterguten Peder fra Herjuan, hevdet at bilen kom fra Kuset med fire passasjerer. Vognmand Nielsen satt foran, men gutten kjente også igjen Kristiania-mannen som satt ved rattet. For de hadde vært der før.

Kilde: *Fra Trondhjem Stift og Sør-Trøndelag amt: Politisaker 1907-1913 SAT.*

Se bilde av drosjeautomobil U 101 side 28.

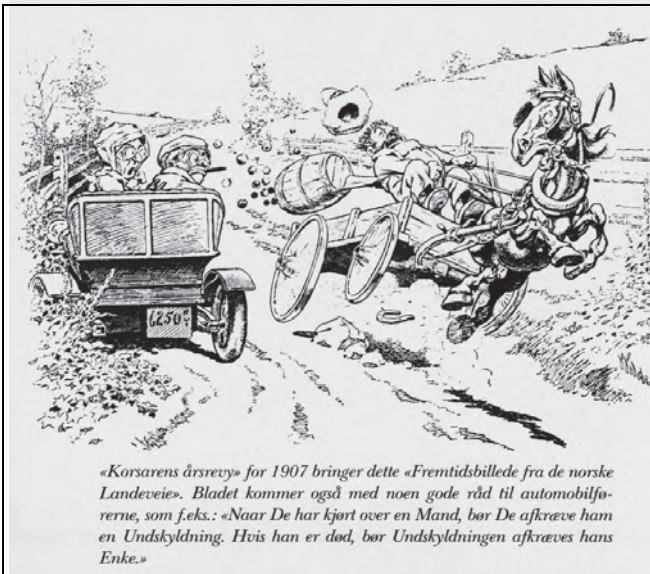
komme til å møte statens velvilje. Han hadde fremdeles inntrykk av at myndighetene anså statsbidrag til småbaner i distriktene som bedre samfunnsøkonomi enn å flikke på gamle veier.

«Jonsvandsbanens» utfordrere

I Strinda fikk ikke automobilene lov å kjøre utenfor bygrensa, hvis ikke selveste amtmannen hadde besørget en spesiell tillatelse slik at for eksempel legen eller jordmora i tjeneste kunne få skyss med automobildrosje på enkelte veistrekninger. Heldigvis var automobilkjøring ellers forbudt. De nymotens motorvognene var i starten av 1900-tallet som fremmedelementer å regne og særdeles uønsket i Strinda på veier beregnet for hest og vogn. Da det gikk ryk-



Hesten hadde i uminnelige tider vært bøndernes trofaste følgesvenn og arbeidskamerat, enten det var på åkeren eller med vogna langs landeveien. Hesten løste deres daglige transportbehov. Bygdeveiene var konstruert for å tåle denne hestetrafikken, men heller ikke stort mer. Bildet er fra Åsveien på Byåsen. Kort poststemplet 1910. Utlånt av Knut L. Vik.



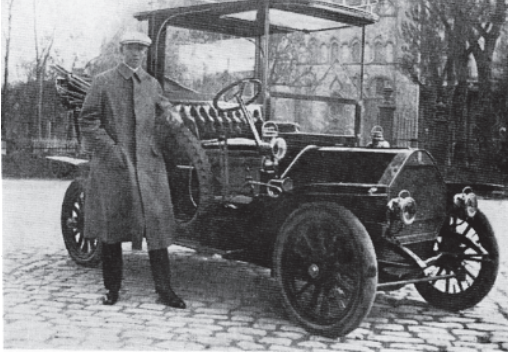
Før motorvognloven av 1912 ble satt i verk, var det forbudt å kjøre automobil i Strinda. Bare amtmannen (fylkesmannen) kunne gjøre unntak og gi tillatelse til nødvendig befordring (lege, dyrlege, jordmor), eller når kjøring tjente spesielt viktige oppgaver for næringslivet. Bilen var derfor en sjeldenhet på landeveiene, man fryktet at møtet med dette motoriserte «hesteskremselet» på hjul kunne ende med forskrekkelse.

kan det nok likevel hende at mange bygdefolk av ren nysgjerrighet gjorde seg en ekstra martnastur sommeren dette året. For slike rare selvgående kjøredoninger hadde bare de færreste sett.

-Veiene er for hesten og ikke for automobilen, sa amtmannen.

I byen var trafikken ganske annerledes. Her fantes både hesteomnibuss, elektrisk trikk og en sverm av travle vognmenn som fraktet mennesker og gods. Iblant dukket det opp en brummende automobil med sjåføren kneisende høyt bak rattet. Jakten på oppdrag skapte konkurranse mellom tradisjonelle og moderne

transportmidler. Mannjevningen mellom nye automobiler til by'n i 1909, mellom hestevogn, elektrisk bane (trikk) og



Automobil nr. U 101, en av de to engelske Humberne som kom til Trondhjem i 1909. Chauffør Johan Christensen fra Oslo. Kilde: *Trondheim Drosjeeieres forening 1916-1991 - 75 år*, s. 14.

bil skapte interne motsetninger mellom aktørene i bytrafikken. En følge av dette var at noen av byens vognmenn resignerte, «parkerte» hestene på stallen, dannet «Vognmændenes Automobilselskab» i 1908 og kjøpte seg nye «hesterkrefter» i form av automobiler.

Det var den tidligere «hæstkaren» *Johannes M. Nielsen* som ble daglig leder av selskapet, som i 1909 anskaffet sine to første Humber automobildrosjer, laget i England. Senere kom flere. Etter to års drift overtok J.M. Nielsen hele selskapet, og han fortsatte for egen regning fram til 1916. Etter det lot han sjåførene kjøpe bilene og dannet sammen med dem *Trondhjems Drosjeeierforening*, som kan feire 100 års-jubileum i 2016.

Første biler på Strindas veier

Noe av det første disse vognmennene gjorde, var å søke amtmannen om kjøretillatelse på hovedveiene i byens nabo-

kommuner. De anførte også at det var særlig ønskelig å befordre passasjerer på bygdeveiene til Fjellseter og Fossestuen i turistsesongen. Antagelig var også kjøring til Jonsvatnet med på ønskelisten. Amtmannen hadde tydeligvis sans for ferdsløse som kom turistnæringen til gode. Han innvilget søknaden på betingelse av at «Vognmændenes Automobilselskab» selv sørget for å opparbeide møteplasser på enkelte kritiske strekninger, og at de påla sine sjåførere å avpasse farten ned til «skritthastighet» f.eks. på bygdeveien til Fossestuen.

Tidligere «hæstfolk» ble dermed blant de første som fikk trafikkere Strindas veier med automobiler.

Strindakomiteén våkner til nytt liv

Diskusjonen må ha pågått en tid da formannskapet i Strinda endelig bestemte seg for å ta opp jernbanespørsmålet på nytt. Saken var ikke minst blitt aktuell etter at kong Haakon i juli 1908 åpnet Thamshavnbanen, landets første elektriske jernbane for gods og persontransport.

Man fant det naturlig å henvende seg til den entusiastiske skolestyrer Paul Amdal om å ta et initiativ, og stilte Strinda kommunelokale i Dronningens gt. 6 til disposisjon. Amdal lot seg ikke be to ganger, og innkalte folk til et møte der våren 1910. Den 10. mars kunne man

lese følgende referat i Trondhjems Adresseavis:

-Etter innbydelse av skolestyrer Paul Amdal på den forrige arbeidskomité's vegne holdtes i går aftes et diskusjonsmøte i Strindens kommunelokale av en del interesserte angående anlegg av en tertiærbane fra Trondhjem til Jonsvandet. Til dirigent valgtes enstemmig hr. Amdal, som gav en kort oversikt over denne banes historie, som nu er ti år gammel. Etter en del uttalelser av assessor Bergersen, Dr. Sand, Lensmann Dahl, Theodor Gundersen, Ellef Solem, Ingar Moe og Dirigenten foreslo Amdal å velge en arbeidskomité på 5 mann med 2 suppleanter hvilket enstemmig vedtoges.

Til arbeidskomité valgtes:

Assessor Bergersen

Lensmann Dahl

Fhv. stortingsmann Paul Fjermstad

Skolebestyrer Amdal

Handelsmann Theodor Gundersen

Suppleanter: Kommissjonær Ingar Moe og dr. Anton Julius Sand, mens Ingar Moe, Fortuna gård, ble fast medlem av komitéen da Fremstad for det meste oppholdt seg i Christiania.

Situasjonen året 1910

På et møte den 24. mai ble Paul Amdal valgt til formann i arbeidskomitéen mens Th. Gundersen på Ramstad ble sekretær. Meningen var å ta opp igjen den opprinnelige plan med få anlagt en tertiærbane opp til Osen ved Jonsvatnet etter linjen som ble utstukket av det offentlige 9 år tidligere. Man hadde nå bestemt seg for at banen skulle drives med elektrisk kraft og på en måte være en fortsettelse av «elektrikken» (sporveien) i Trondheim. Osen ved Lillevandet pekte seg fortsatt ut som endeholdeplassen.



Elektrisk drevet vekselstrømslokomotiv fra *Thamshavnbanen*.

Dette er lokomotiv nr. 3 som i 1908 ble innkjøpt fra *British Westinghouse*. Lokomotivet gikk mellom Thamshavn og Løkken Verk fra starten av banen i 1908 til 1963. Dette var Norges første elektriske jernbane. Lokomotivet ble gitt til NTH i 1972, og eies nå av linjeforenngen Sanctus Omega. Det er kjørbart - sporenlengden er 20 m.

Kanskje var det meningen å få tak i et lignende elektrisk lokomotiv til «*Jonsvandsbanen*»?

Læreren som kunne blitt «Jonsvandsbanens far».

Paul Amdal (1840-1927) ble født i Selbu og hadde eksamen fra Klæbu seminar 1861. Etter noen år som lærer i heimbygda flyttet han til Trondhjem, hvor han virket som lærer i 50 år. Han begynte høsten 1866 ved Gråmølna skole der Bakklandet gutteskole holdt til. Deretter jobbet han ved Bakklandet pikeskole og siden ved «Guttebetalings-skolen» før han kom til Kalvskinnets skole 1899.

Amdal regnes blant pionerene når det gjelder spesialundervisning for psykisk utviklingshemmede barn, og han etterutdannet seg innen dette feltet, blant annet i København i 1872. I 1882 tok han initiativ til å få startet «Særskolen» for såkalt åndelig abnorme barn i Trondhjem (ettermiddagsskole), og han ble skolens bestyrer samtidig som han skjøttet jobben som lærer ved Kalvskinnets. Hans skolegjerning ble avsluttet med en fest som lærerne på Kalvskinnets arrangerte i «Trønderheimen» i 1916. Da var han hele 76 år gammel.

Det synes som Paul Amdal til enhver tid hadde mange jern i ilden. Samtidig som den travle pedagogen påtok seg lederverv i komitéer og foreninger, skrev han faglige og lokalhistoriske bøker og var dessuten ivrig som avisskribent. Ikke rart at han nøy hver ledige stund oppe ved Jonsvatnet der han hadde kjøpt gården *Valsetbakken* nord for Valsetbukta sommeren 1878. Da var han 38 år gammel, gift med Kristine, datter av skogfogd Lund på Fossum i Selbu, og de hadde sønnen Kristian på 2 år.

Ved overgangen til 1900-tallet var Amdal blitt selve nestoren blant byfolk som hadde landsteder ved Jonsvatnet, og også de fastboende visste godt hvem Paul Amdal var. Han engasjerte seg i det meste som hadde med Jonsvatnet å gjøre, bl.a. når han som medlem av Jonsvandets Meieribolag besøkte melkeleverandørene rundt Jonsvatnet for å holde fjøskontroll. Men først og fremst var Paul Amdal kjent som ildsjelen som ville sette Jonsvandstraktene på kartet gjennom moderne transportmidler både på land og vann. Selv da han 71 år gammel ble enkemann i 1911, synes det som Paul Amdal fortsatte å være primus motor i arbeidet med å realisere «Jonsvandsbanen». På samme måte som hans skriblerier i «Selbyggen» bidro sterkt til at Selbusjøen fikk sin første rutebåt, framhevet han gjennom nye avisinnlegg 40 år senere hvor viktig det var å få en tertiærbane anlagt opp til Osen. Den ville sørge for at traktene omkring Jonsvatnet ble et særlig søkt tilfluktsted for trondhjennere om sommeren. Med andre ord: *-Jonsvandet ville fra å være et avsidesliggende sted plutselig bli rykket inn i det moderne livs trafikkvirvel.*

Paul Amdal og Valsetbakken. Panteregisteret viser at Paul Amdal fikk skjøte på Valsetbakken g.nr. 31/4 for 1120 kr, dat. 18. og 19. juni 1878 med lån i Hypotekbanken. Vi finner også feste-seddell der Paul Amdal senere skilte ut fra Valsetbakken et jordstykke kalt «Parken» til sønnen, og på denne tomta satte Kristian våren 1901 opp sin egen villabygning «Oddheim». Som utdannet cand.philos. var 25-åringen da «vel i havn» med full jobb som lærer ved Døvstummeinstituttet i Trondhjem, men han døde samme år. I 1917 solgte Paul Amdal Valsetbakken til banksjef Ludvig M. Lund. På forhånd hadde han da fradelt parsellen «*Borgli*», der han satte opp en sommervilla. Valsetbakken ble i 1926 solgt til Strinda Tuberkuloseforening (til feriekoloni), og etter 2.verdenskrig, da tyskerne bygde et rekreasjonslasarett der, ble stedet overtatt av Sør-Trøndelag fylkes husmorskole.



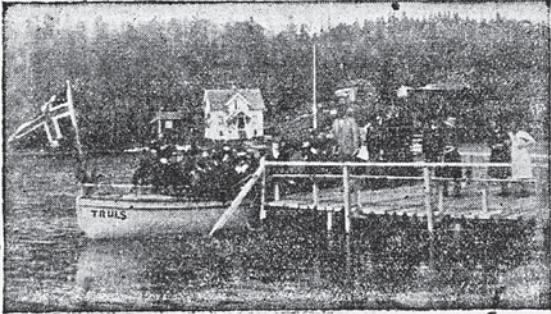
Tilbakeslag for turisttrafikken

Det tok tid før arbeidskomitéen henvendte seg til bykommunen med forespørsel om et samarbeid. En del av forklaringen kan være situasjonen som oppstod da Kristen Kragmo i 1910 flyttet (trolig til Meråker) etter ti års drift i turismens tjeneste ved Jonsvatnet. Etablisementet som var skapt gjennom partnerskapet mellom han og Karelius Svendsen på Kuset hadde nå i årevis vært magneten som trakk folk til Jonsvatnet for å nyte et friluftsliv i moderne former. Nå var dampbåten «Comfort» landsatt og nærmest kondemnert. Man så den siden ligge i båtstøa på gården Moen vest for Jonsvandet. Møllmannsøya med spisested og faciliteter var avhendet til en kjøpmann fra byen. Det samme var «Villa Kroglund» ved Osen, der besøkende tidligere kunne bli

møtt med tilbud som: *-Rømmegrød, rømmebunker, smørebrød, kaffe, Chokolade, brus m.m. faaes* (Trondhjems Adresseavis 24/7 1908).

Kombinert automobil- og motorbåtrute

Trolig bidro Paul Amdal og andre til at en del motorbåter i første omgang ble satt i virksomhet for å betjene turister og folk med landsteder, men det var først i 1914 at innsjøfarten tok et steg videre. Allerede på senvinteren dette året hadde man klart å buksere en 34 fot lang og 8 fot brei motorbåt med hester og sleder opp til Osen. Vidunderet var laget av båtbyggeren Martin Stavrum i Steinkjer, og som eiere stod Sivert K. Gjervan (Øvre Gjervan) og herren på Angelltrøen gård, Anders Lassen. De hadde betalt 4000 kr for den.



„TRULS“, JONSVANDET!

(Passagerantall 35)

- Kombinert Automobil- og Motorbaatrute Jonsvandet —
Automobil T.hjem—Osen, 4 Personer, Kr. 1.50 pr. Person.
Korresponderer med Tog til og fra T.hjem—Ranheim St.
Fin-fin Spadsertur til Osen om Reppe, 1 Times Gang.
J. M. Nilsen, T.hjem. Telefoner 2168 og 2373.

Rute for Motorbaaten „Truls“!

Anløpssteder:

| | |
|---------------------------|----------|
| Osen—Kuset | Kr. 0.50 |
| Osen—Hammer—Gjervan | „ 0.60 |

Helligdage:

| | | |
|--------------------------------|----------------------------------|--------------------------------|
| Fra Gjervan.....Kl. 9.30 Form. | Fra Gjervan.....Kl. 2.00 Efterm. | Fra Gjervan.....Kl. 9.00 Aften |
| Til Osen.....10.30 — | Til Osen.....3.00 — | Til Osen.....10.00 — |
| Fra Osen.....10.30 — | Fra Osen.....3.00 — | Fra Osen.....10.30 — |
| Til Gjervan.....11.30 — | Til Gjervan.....4.00 — | |

Morgenrute alle Hverdage i Uken. Onsdag og Lørdag Morgen- og Aftenrute.

| | |
|-------------------------------|--------------------------------|
| Fra Gjervan.....Kl. 7.30 Form | Fra Gjervan.....Kl. 7.00 Aften |
| Til Osen.....8.30 — | Til Osen.....8.00 — |
| Fra Osen.....9.30 — | Fra Osen.....8.00 — |

Motorbaaten „Truls“ kan desuten utleies til Ekstraturer og Rundturer til Lillevandet, Storvandet og Kjølvandet. Betaling pr. Time eller Tur. Nærmere ved Eierne, **Sivert K. Gjervan** (Rikstelefon Strinden), og **Anders Lassen**, Angelltrøen, T.hjems Telef. 2377 K, eller ved **J. M. Nilsen** (Telef. 2186 og 2373.)

1914

J. M. Nielsen

Automobilforretning

Turer til Fjeldsæter, Jonsvandet, Verfosken. Droscher med Taxameter i Byen. Ar. angerer længere Turer til Romsdalen, Dovre, Sundalen og Surendalen samt overalt hvor der er tilladt Automobilkjørsel.

1916

Med «Truls» på tur.

Søndag den 7. juni 1914 ble motorbåten sjøsatt i strålende solskinn. Eierne hadde i følge Trondhjems Adresseavis innbudt noen av Strindens og Malvigs autoriteter med fruer til en prøvetur. Alle frydet seg over at uker med sur nordavind på nettopp denne dagen var avløst av sommerens første smak av sol og varme, og de vakre trakter kom riktig til sin rett, ifølge Adresseavisen. Fra bryggen ved Osen gikk turen rundt vannet med besøk på gårdene Øvre Gjervan og Hammer. Avisen opplyste at det var meningen å sette den nye motorbåten,

som var døpt under navnet «Truls», i forbindelse med en automobilrute fra byen til Osen, og dermed ville det i følge avisen åpnes en lett adkomst til de altfor lite kjente strøk omkring Jonsvandet.

I motsetning til den gamle dampbåten «Comfort», som helst gikk rene lystturer, fikk den nye motorbåten betydning for gårdbrukerne ved øvre enden av Jonsvatnet. Anders Lassen på Angelltrøen kjøpte gården Hammer i 1914 og hadde om sommeren dyr gående der. Nå allierte han seg med Øvre Gjervan om ei melkerute over vannet til Jonsvandet Meieri ved Osen, dessuten fikk båten oppdrag med tømmerfløting, frakt av brenneved i favner ved siden av krøttertransport. Aktiviteten varte til 1921 da Lassen solgte sin gård ved Jonsvatnet.



Rutebil av merket Rex Simplex ved Fjellseter Turisthotell omkring 1915, eier J. M. Nielsen. Reinsdyrene var turistattraksjon. Bilde utlånt av Stein Tranvik.

På aprilmøtet i herredsstyret i 1913 drøftet man formannskapetets innstilling om å tillate automobilkjøring på bygdeveier i Strinda. Jeg sammenfatter nedenfor et avisreferat fra debatten i Strinden Herredsstyre som et interessant tidsdokument, men gjør oppmerksom på at Trondhjems Adresseavis var et organ for høyresiden i politikken.

Vil sosialistene forhindre automobiltrafikk i Strinda?

Socialisten fru Nielsen innledet med å påpeke det uhygieniske ved alt støv som automobilene virvler opp, og fikk her støtte av partifellen, assessor Hazeland. Han kunne i det hele tatt ikke skjønne at herredet har bruk for automobilkjørselen, som vanligvis innskrenker seg til turistturer oppover til Jonsvandet. Når en rekke automobiler kommer etter hverandre, legger støvskyen seg mange meter bortover markene. Hva slags høy er det vel kreaturene får på de gårdar som støter opp til de automobilbefordede veier.

Ordfører Finne anså ikke automobilenes antall så truende. Der kjørte kanskje en automobil for hver 20. hest. Strinda hadde for øvrig den største interesse av at automobilkjørsel tillates på veiene. Det ville gjøre meget til at folk bosatte seg på Strindas grunn. Dr. Sand trodde det var umulig å nekte automobilkjørsel på trafikkårer som berørte også andre distrikter.

Fru Nielsen innrømte at støvet i grunnen aldri hadde sjenert henne, derimot grudde hun seg hver gang hun så en automobil, for kjørehastigheten var så altfor stor.

Hazeland fremla følgende forslag: "På grunn av den med automobiltrafikken forbundne støvplage finner herredsstyret, som veiene nu er, at kjøring med automobiler må forbydes i herredet, dog således, at faste ruter kan tillates på hovedveiene".

Ordfører Finne anså forslaget fra Hazeland som en molbobestemmelse. Automobilene var et moderne befordringsmiddel som det ikke nyttet å stampe imot!

Hazeland protesterte mot at et forbud var en molbobestemmelse. Han hadde ikke imot automobiler i seg selv, bare at de bruktes på veier som ikke var skikket til det.

Loraas (formannskapsmedlem, sosialist), ville stemme for formannskapetets innstilling. Å nekte automobilkjørsel ville være et tilbakeskritt. Der fantes mange tilfeller hvor en automobil hadde vist seg nyttig, f.eks. i sykdomstilfeller hvor det gjaldt å hente lege.

Hazeland gjorde derpå retrett og tok sitt forslag tilbake. Han innrømte at det kunne finnes tilfeller der det er nødvendig å bruke automobil. Men han foreslo innskrenket bruk av automobiler på hovedveiene under henvisning til støvplagen.

Votering: Formannskapetets innstilling vedtatt mot 2 stemmer.

Trondhjems Adresseavis 26/4 1913.

Automobiler på bygdeveiene

Med motorvognloven av 1912 skulle amtens hovedveier åpnes for motortrafikk. I tillegg godtok herredsstyret i Strinda automobiler på flere bygdeveier, bl.a. Bratsbergveien og Jonsvannsveien (fram til Osen). Noen av de folkevalgte i Strinda, med ordfører Finne i spissen, hevdet nå at automobilene stod for

fremtidens løsninger i samferdselen. Andre var nysgjerrige, men likevel skeptiske til å slippe de nye motorkjøretøyene helt inn i bygda. Man var iallfall enig om at strenge regler og restriksjoner måtte gjelde for traktene ved Jonsvatnet. Her måtte porten gjøres trang for automobiler! Kun lette motorkjøretøyer under 1,4 m i bredde og en maxvekt inn-

til 800 kg kunne trafikkere her. De smale veiene hadde ofte altfor dårlig veidekke og så krappe kurver, farlige stigninger og «tvilsomme» bruer at de neppe tålte påkjeningen fra biltrafikk. Det skulle heller ikke kjøres etter mørkets frembrudd i Strinda, og hestens normalhastighet ble «malen» å ta utgangspunkt i, nemlig 15 km/t .

Nye framstøt for «Jonsvandsbanen»

Paul Amdal visste godt at planen om en satsing på gods- og persontrafikk på skinner gjennom Strinda med endepunkt ved Jonsvatnet nok en gang vakte gehør, ja helt opp til herredsstyret. Men han var også kjent med at det var skeptikere som mente at selv om idéen var grei, var det usikkert om planen virkelig lot seg gjennomføre. Han hadde hørt folk si at automobilen snart kunne gjøre samme nytten som en tertiærbane, og dermed bli en sterk utfordrer. Andre tvilte på om Trondheim ville stille seg positivt til et samarbeid om en bane med Osen som endepunkt. Kostnadene med å stikke opp og beregne linjen på nytt ville, i tillegg til anleggsomkostninger som nå var beregnet til ca 300.000 kr, utgjøre et betydelig økonomisk løft, selv om man forutsatte at staten bevilget halvparten. Det var også spørsmål om hva bygda måtte betale for å tilføre banen elektrisk kraft.

Kort tid etter at motorbåten «Truls» lå på plass i båtstøa og ventet på at isen

skulle gå våren 1914, ble det holdt et møte i jernbanekomiteén. Formannen Paul Amdal opplyste der at el-verksbestyrer Garstad langt på vei hadde lovet at man fikk kjøpe kraft fra Trondhjems Elektrisitetsverk til «Jonsvandsbanens» drift. Siden hadde han på komitéens vegne søkt både Strinda og Trondhjem kommuner om 1000 kr fra hver til dekning av utgiftene til ny oppstikking og beregning av banelinjen. Svaret fra Strinda var som ventet positivt, formannskapet bevilget kr 1000 til formålet, men ønsket å få utredet om elektrisk kraft evt. kunne leveres fra Fjæremfossen. Omsider kom også svaret fra Trondhjem. Byens formannskap hadde behandlet saken, men satte den på vent. Man nølte tydeligvis med ensidig å støtte Strindas søknad, for nå hadde også en nyopprettet Selbus jernbanekomite trådt fram i lyset.

Fra «Jonsvandsbane» til «Selbubane».

På nyåret 1915 fikk Strinda formannskapet et skriv fra formannen i Selbus Jernbanekomite, ordfører P. Norbye, med spørsmål om å samarbeide om en Selbubane, noe Strinda aksepterte såfremt linjen om Jonsvatnet ble valgt. Etter flere fellesmøter mellom formennene i Selbus, Klæbus og Strindas jernbanekomiteer våren og sommeren 1916, kom man endelig fram til et felles forslag.

I følge P. Norbye var stemningen i Selbu helt omsnudd. Bygdas jernbanekomite



Landstedet Jonsborg, øst for Lillevandet (Litjvatnet), var utskilt fra Flaten 1865, og skal være den eldste «villa» ved Jonsvatnet. Den første som bygde her, var apoteker Balslow, som eide Svaneapoteket i Trondheim. O.r. sakfører Schaaning (kriminaldommer) overtok eiendommen i 1896. I 1915 kjøpte dr. Chr. Brodtkorb Jonsborg for 5000 kroner. Han var direktør for E.C.Dahls Stiftelse. Trondhjems Adresseavis kommenterte slik den 27/4 samme år: *«På Jonsborg har dr. Brodtkorb et vakkert og velstelt landsted like ved stranden og med et lite lysthus på en holme tett ved. Hovedbygningen har 9 værelser. Her er både peisestue, pikeværelse og kjøkken. Dessuten er på eiendommen uthus, ishus og båtnaust. I kjøkken og størrhus er innlagt vann. Tomta er på 7-8 måls eiendomsgrunn, inngjerdet og beplantet.»* Eiendommen ble beslaglagt av tyskerne under krigen, og ble i 1947 testamentert til Strinda Tuberkuloseforening. Jonsborg, med holmen Tronøya, ble i 1950 kjøpt av *Jonsvatnet idrettslag*, som i 1977 oppførte det nåværende klubb- og forsamlingshuset der de gamle husene stod. Foto ca 1870 av Marcus Noodt. Kopi fra Universitetsbiblioteket i Trondheim.

ønsket å få utredet en linje fra Trondhjem til Brøttem *under forutsetning av at banen ble prosjektert helt opp til Selbu kirke*. Amdal var riktignok i tvil om det fantes økonomisk grunnlag for en så kraftig forlengelse av banen, men støttet fortsatt tanken dersom linjen ble ført via Jonsvatnet. Norbye hadde håp om at sta-

ten ville påta seg omkostningene ved oppstikkingen. Ellers måtte det være mulig for Tydal, Selbu, Klæbu og Strinden med støtte fra Trondhjem å klare dette. Etter å ha lagt frem hver sine forutsetninger, samlet man seg til slutt om følgende konsensus: *En linje til Selbu skal etter Amdals forslag gå over Jons-*

vandet og etter Klæbus forslag passere Tanems bru. Selbu godtok dette, men forutsatte altså at linjen ble prosjektert helt opp til Selbu kirke.

Forventninger og håp

Bare det å komme til en viss felles forståelse med selbyggene ga forhåpninger om at banen snart kunne realiseres. Ikke minst skapte nyheten optimisme blant de mange byfolk som hadde etablert seg med villaer og landsteder rundt Jonsvatnet. De var ikke så få, hevdet Trondhjems Adresseavis i en artikkel om folk fra byen som hadde funnet sine sommersteder der oppe. De sognet til mange profesjoner: Det var både vognmenn, håndverkere, handelsmenn, finansmenn, militære, dommere, doktorer og pedagoger.

Nå så de frem til en lettere adkomst og stigende eiendomspriser når jernbane syntes å være i sikte. Allerede gikk det daglig mellom Jonsvatnet og byen 3 automobiler, og på sjøen hadde «Truls» fått selskap med enda en stor motorbåt, «Tryg», i tillegg til flere små motorbåter. Nå håpet man at også jernbanen ville komme om ikke lenge. Ifølge avisartikelen går den nemlig inn i «Selbubanen», og er således ganske sikret som statsbane, drevet med elektrisk kraft. Før linjen blir befaret av det offentlige, vil det bli foretatt en foreløpig linjeoppgang av de private jernbanekomitéer til veiledning for statens ingeniører. (Trondhjems Adresseavis 12/8 1916, artikkel trolig skrevet av P. Amdal).

Linjeoppgang sommeren 1916

Allerede i juli 1916 deltok sersjant Nervig fra Selbu med å gå opp linjen fra Leangen stasjon sammen med Paul Amdal. Fra Osen fikk de selskap med Sivert K. Gjervan fra amtets jernbanekomité. De fulgte stort sett den tidligere oppstukne linjen, bare med følgende endring:

Ved Osen tok man over elven og gikk opp på østre side av Lillevannet forbi Flaten, Jonsborg og Fagernes til Valen som det tenkes å bygge bro over, derfra langs vannet forbi Almanauet og Engelsåstrøen hvor man kom inn på den før opptrukne linje på vestsiden av vannet, og fortsatte etter den til Klæbus grense hvor formannen i Klæbu jernbanekomité, lærer Overvik, møtte opp, og fortsatte til Brøttem ved Selbusjøen.

Man er altså inne på et nytt forslag til linjetrasé på østsiden av Lillevannet som passerte en rekke landsteder. -*Her har assessor Bergersen sitt vakre landsted «Fagernes» like ved stranden og straks nedenfor dr. Brodtkorbs likeså vakre og bekjente landsted «Jonsborg» med en liten holme med et «lysthus» på tett ved. Like ovenfor har nu aktiemegler Hans Bell bygget seg en prektig villa på Siimstangen like ved stranden. Det var klokt gjort av megleren, for der er nu prosjektert nytt veianlegg langs stranden med hensikt på å bygge en bro over vannet. Så kommer vi til herrestedet «Flaten», hvor banksjef Volckmar nu eier den prektige villa med en stor park til. Og ved Osen har kjøpmann Jacobsen*



«**Flaten**, g.nr. 30,1, øst for Lillevatnet, var blant gårdene som ville dra nytte av det nye linjeforslaget forbi Lillevatnet. Fra 1865 var Flaten eid av grosserer Gram som fikk satt opp en herskabelig hovedbygning øst for gården. Da forstmester Thorvald Solberg solgte gården til J.W. Brobak i 1914, ble denne herskabelige villaen fradelt hovedgården og beholdt som landsted for Solberg under navnet «Villa Flaten». Han solgte villaen til banksjef Volckmar for 10.000 kroner i 1917. Med eiendommen fulgte parkanlegg, nyoppført ishus, melkekjeller og andel i båtnaust. Banksjef Volckmar søkte om å få allfarveien helt fram til «Villa Flaten» såpass utbedret at han med sin automobil kunne kjøre helt fram. Han lyktes, og bidro slik til at Flaten ble første endestasjon på Jonsvatnet da fast rutebil kom i gang i 1920. Foto ca. 1870 av Marcus Noodt. Kopi fra Universitetsbiblioteket i Trondheim.

en meget vakker villa nær ved sjøen.
(Trondhjems Adresseavis 12/8 1916).

I august samme år fortsatte linjeoppgangen fra Brøttem langs nordsiden av Selbusjøen og rundt denne helt til Selbu kirke (Trondhjems Adresseavis 22/8 1916).

Advarsel fra myndighetene

I mars 1917 møttes formennene i de tre jernbanekomitéene samt Sivert K. Gjer-

van fra amtets jernbanekomité i Strindas kommunelokale. Det var innkommet et brev fra sjefen for jernbaneundersøkelsene, overingeniør Rostad. Han hadde foretatt en nærmere undersøkelse av den jernbanelinjen som det ble søkt statsbidrag for (til Selbu kirke), og ville etter det oppfordre komitéene til å samle seg om Jonsvandslinjen og være tilfreds med at det første løft av Selbubanen måtte bli et anlegg fra Trondhem opp til Selbusjøen. En videreføring av linjen

langs Selbusjøen til Selbu hovedkirke anså han altså ikke som aktuell for tiden.

Nye henvendelser til NSB's hovedstyre hjalp lite, og departementet satte ikke av noe beløp verken for budsjettårene 1917-18 eller 1918-19 til undersøkelse av Selbubanen. Da det samme gjentok seg for budsjettåret 1919-20, skrev Paul Amdal på vegne av Strindkomitéen til jernbanestyret og ba om en forklaring. Svaret fra generaldirektøren for NSB i slutten av februar 1919 etterlot ingen tvil om hvordan de sentrale myndighetene stilte seg til saken. I et vedlegg uttalte departementet bl.a:

–man finder at burde fraråde de lokale jernbanekomitéer deroppe å stille seg så stort mål som bygning av en jernbane fra Trondhjem langs Selbusjøen til Selbu hovedkirke under ett. Terrenget langs sjøen, hvilken side man enn måtte velge, er gjennomgående så kostbart, at det utlegg, byggingen av en sådan bane vil kreve, blir for så vel staten som kommunerne så betraktelige, at det på ingen måte vil komme til å stå i et rimelig forhold til, hva der for tiden kan ventes oppnådd ved denne bane. Det finnes derfor ikke noe begrunnet håp om å vente statsbevilling til en bane helt frem til Selbu hovedkirke.

Både undersøkelsessjefen og departementet uttalte dermed sin skepsis når det gjaldt å yte statsbidrag til en bane helt opp til Selbu hovedkirke, og man rådet derfor de lokale komitéene som et første

skritt kun å arbeide for en bane fra Trondhjem gjennom Strinda om Jonsvatnet og videre gjennom Klæbu til Selbusjøen. Bare slik kunne spørsmålet nærme seg en snarlig løsning, og generaldirektøren for NSB trodde man ville anbefale et beløp på budsjettet for 1920-21 til undersøkelse av en slik bane.

(Kilde: 1919. Arbeidsdepartementet Stortingsproposisjon nr. 1, 1. hovedpost.)

Fra fellesskap til splittelse

Et avgjørende møte

Lørdags ettermiddag den 16. august 1919 vred Paul Amdal om portnøkkelen i Håkon Jarls gate 4 før han hastet av gårde langs det smale, folketravle fortauet over Elgeseter bro.*

Det gjaldt å unngå for en gammel mann å bli skumpet ut mellom hester, vogner og biler som trafikkerte over broen i den dobbeltsporede trikkegata. Han ønsket helst å komme helskinnet frem til dagens fellesmøte for jernbanekomitéene i Trondhjem, Strinda, Klæbu og Sel-

*. Paul Amdals hadde i 40 år bodd i Håkon Jarlsgt 4 like vest for Elgeseterbrua. Her skal han ha vært den første som bygde. (Adr. 28/4 1920). Mot syd, på andre siden av trikkegata, hadde han utsikt til Elgeseter kirkegård, som senere ble en del av høyskoleparken. Mellom kirkegården og brua, rett overfor Amdals bolig, reiste Studentersamfundet seg i åra 1927-29.

bu. Det ville garantert bli et avgjørende møte, for det gjaldt intet mindre enn «Jonsvandsbanens» skjebne. Og for så vidt «Selbubanens». For Paul Amdal fortonte det seg nå riktignok slik at statsmyndighetene stilte seg positivt til et baneanlegg over Jonsvatnet opp til Selbusjøen. I det sønnenfjelske var slike banestumper anlagt i hopetall, så nå var det sannelig på tide at trønderne kom etter. Men spørsmålet var om trønderne i det hele tatt kunne bli enige seg imellom når det gjaldt spørsmål om vei og transport. Det hadde han så ymse erfaring med. Selv var han fast bestemt på å gjøre sitt beste for å skape en god samarbeidstone på møtet. Derfor stilte han i god tid utenfor Strindas kommunelokale i Kjøpmannsgata 24 for å ønske velkommen.

Da samholdet stod på spill

Møtedirigenten, *lærer Overvik* fra Klæbu, lot naturlig nok felleskomitéens formann, *ordfører Norbye* fra Selbu, innlede med et foredrag. Her opplyste Norbye til manges lettelse at man i Selbu nå hadde oppgitt planen om en sidebane ført opp til Selbu fra Hell stasjon på Meråkerbanen. Den ville bli et altfor kostbart løft å ta for Selbu alene. Derfor var han nu innstilt på et fruktbart samarbeid med Trondhjem og Selbus nabobygder om en alternativ bane til Selbu. Den kunne f.eks. gå over Jonsvatnet, men han understrekte at den viktigste betingelse for selbyggenes medvirkning i tilfelle måtte være at banen ble ført helt frem til Selbu kirke al-

lerede i første byggestadium. Skolelærer Amdals tidligere forslag om en bane som endte ved Brøttem, kunne ikke aksepteres, for den førte jo kun halvveis frem og var således ingen Selbubane.

Paul Amdal gjorde oppmerksom på at hans forslag til banelinje var gitt etter tydelige råd fra såvel NSB's hovedstyre som departementet. Kunne man nu bare bli enig om å ta disse tilrådingene til følge, så ville staten i neste termin faktisk bevilge et tilstrekkelig beløp for å undersøke og beregne traséen opp til Brøttem. *Ingar Moe* fulgte opp med å understreke at for ham som strinding gjaldt det bare å få banen frem til Jonsvatnet. Meninger om hvor langt banelinjen burde strekke seg videre, fikk selbyggene gjerne uttale fritt. Sammen måtte man iallfall sørge for å bli enig på dette møtet, ellers ble det neppe noen Selbubane å se for denne generasjonen.

To forslag ble fremlagt til votering:

- 1) Disponent Rønning (Trondheim): - Statsmyndighetene henstilles innstendig om å undersøke og beregne kostnadene for både en jernbanelinje Trondhjem-Jonsvandet-Brøttem og en linje Trondhjem-Jonsvandet-Selbustranden.
- 2) Ordfører Norbye (Selbu): Tiltrådte ovennevnte forslag med den forandring at banen skulle gå helt frem til Selbu kirke, men inntil videre bygges frem til Selbustranden.

Voteringen skjedde ved at de 13 møtedeltakerne enkeltvis avga sine stemmer. Da Paul Amdal stod alene til slutt, var stillingen 6 stemmer mot 6. Han følte at han intet annet valg hadde enn å stemme for Norbyes forslag. Det lå jo tross alt et lite kompromiss i forslaget, og voteringen innebar faktisk en samling om å søke NSB og departementet om nødvendig bidrag til undersøkelse av *begge* linjealternativene (Etter referat i Trondhjems Adresseavis. 18/8 1919).

Søknad med forviklinger

Det hersket ingen tvil i Strindens jernbanekomite om hva de sentrale myndigheter mente i denne saken. Det hadde de uttrykt klart og tydelig: Målet om å anlegge en bane helt opp til sentrum av Selbu var urealistisk. En slik plan lot seg ikke gjennomføre, og ville ikke utløse statsbidrag. I Selbus formannskap samt jernbanekomite hersket tydeligvis et annet syn. Allerede våren 1919 hadde de brutt ut av samarbeidet med de andre jernbanekomiteene, og *på egen hånd* via fylkesstyret fremmet saken for departementet. Paul Amdal var blant dem som betvilte hensikten med et slikt samarbeid hvor en av partene likevel tok saken i egne hender. Håpet var nå at voteringen på møtet den 16. august likevel skulle gi linjen til Brøttem en ny sjanse til å vinne frem. Det fantes ingen annen mulighet til å få jernbane opp til Selbusjøen, det trodde Amdal at også selbyggene snart ville innse.

Selbukomiteens formann Norbye ble bedt om å forfatte skrevet med søknaden om statsbidrag, og etter en tid ble hans brevtekst forelagt komitéene til underskrift. Det viste seg da at søknaden var uakseptabelt formulert. Amdal forteller at den bygde på det rådende syn i Selbu formannskap og tok så godt som intet hensyn til vedtaket på fellesmøtet i Trondheim den 16. august. Søknaden kunne derfor ikke underskrives av de øvrige komitéene, og var dermed ubrukelig. Det var Paul Amdal som den 16. januar 1920 sørget for at følgende «andragende» til slutt ble avsendt med alle komitéenes underskrifter:

«Undertegnede jernbanekomiteer fra Trondheim Strinda, Klæbu, Selbu og Tydalen samt Malvik andrager herved i ærbødighet om at det på budsjettet for kommende termin må bli opført et tilstrækkelig beløp til undersøkelse av jernbanelinje fra Trondhjem om Jonsvandet til Selbustrand og til Brøttem i Klæbu overensstemmende med vedkommende jernbanekomiteers beslutning på fellesmøte i Trondhjem den 16de august sidstleden.»

Selbus tilleggskrav

En hake ved det hele var imidlertid at Selbu forlangte å vedlegge et skriv med krav om at banen måtte gå helt opp til hovedbygda, samt dokumenter fra fylkestingets tidligere behandling av saken. Etter dette var det flere enn Amdal som tvilte på at saken ville få en lykkelig slutt. I mars 1920 fikk de et klart svar fra

Oppvask inden Selbubane-komitéerne. Samarbeidet besluttet oppløst.

Efter innbydelse av Strinda jernbanekomité holdtes lørdag et fellesmøte for å finne ut om samarbeidet mellom komitéene kunne fortsette slik som saken nu står. Det ble en lengre debatt som nærmest kan kalles en "oppvask" mellom Selbus eneste representant på møtet og de øvrige. Dirigent var Klæbus representant, lærer Overvik.

Amdal fremhevet at det var tvilsomt om det tjente saken at samarbeidet fortsatte. Man arbeidet nu mot myndighetene som ønsker en bane opp til Brøttem som det første løft. Han mente jernbanespørsmålet aldri har vært i et slikt kaos som nu, og at Selbus illojale handlemåte under voteringen 16. august i fjor veltet hele saken. Overvik var lei for at etter 15 års reiser mellom Trondhjem og Klæbu på jernbanemøter stod saken dårligere enn noensinne. Derpå fulgte en disputt mellom ham og K. Kjelstad (Selbu) om hvem som hadde skylden.

Disponent Rønning (Trondhjem) mente det var ørkesløst å fortsette diskusjonen. Han hadde selv mistet lysten på dette, og ville be seg fritatt som Trondhjems representant. Også assessor Bergersen mente saken var gått i stampe og skutt langt inn i fremtiden. Han ga Selbu ansvaret for at arbeidet var bortkastet. Når det offentlige har tatt det standpunkt at prosjektet må tas i to løft, burde man ikke vært så stiv i formene. Selv hadde han solgt sin eiendom Fagernes ved Jonsvandet, og ba seg fritatt fra vervet i komitéen.

Ingar Moe fremsatte nu følgende forslag: -Da det synes som man ikke kan komme til enighet om en prosjektert jernbanelinje Trondhjem-Brøttem-Selbu, ophører samarbeidet fra i dag mellom de respektive komitéer.

Votering: Moes forslag vedtatt mot 1 st. (Rønning og Kjelstad deltok ikke i voteringen)

Trondhjems Adresseavis 3/5 1920 - utdrag av referat fra fellesmøtet 1. mai 1920.

hovedstyret for NSB: *-De med Deres ovennevnte Skrivelse mottagne Dokumenter er oversendt Arbeidsdepartementet, idet man har uttalt, at man finder at Undersøkelsen bør utgå.*

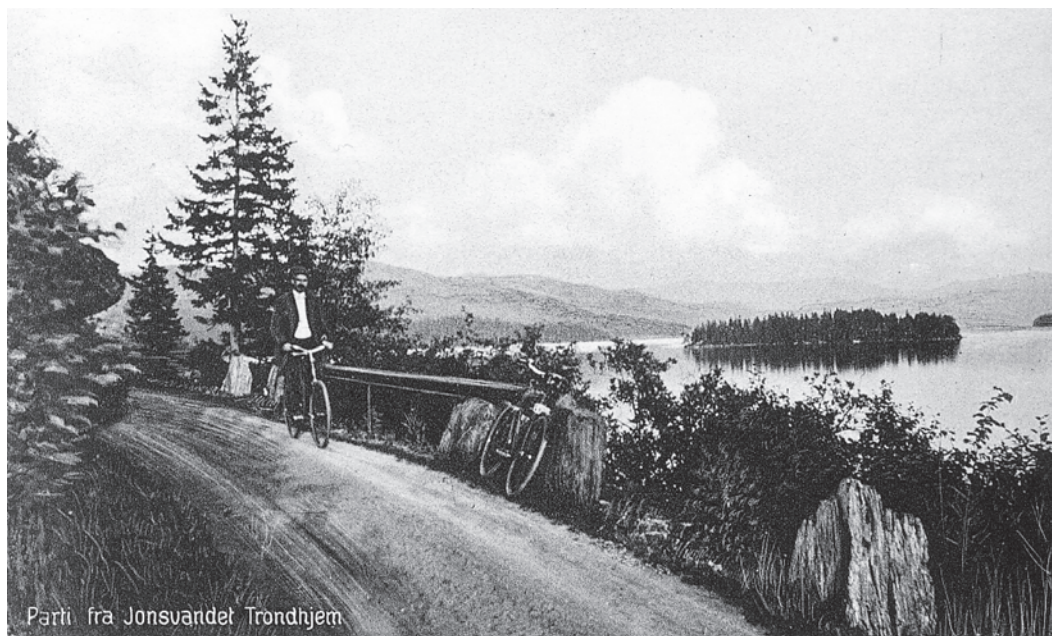
Et avsluttet samarbeid

I en redegjørelse i Trondhjems Adresseavis 8. oktober 1920 slo Paul Amdal fast at samarbeidet mellom komitéene dessverre var avsluttet. Det hadde skjedd på en «bedrøvelig» måte ved vedtak på komitéenes fellesmøte den 1. mai 1920. Selbu jernbanekomités krav om å få «Selbu-banen» anlagt helt fram til Selbu kirke i et eneste løft ble av statens representanter ansett som helt urimelig etter dagens prisnivå, noe de øvrige komiteformennene hadde stor forståelse for.

Uten statsbidrag og støtte fra nabokommunene kunne ikke Selbu alene make å stille de millioner av kroner som krevdes. Med Selbus fastlåste krav var dermed spørsmålet om jernbaneforbindelse til bygda skutt langt inn i fremtiden.

Rundreise Selbu

Mange selbygger hadde større tro på rutebilen som sommers tid hadde trafikert fast på strekningen Hell – Selbu siden 1915. Den kjørte på tre timer opp til Marienborg sanatorium (tidligere skysstasjon) i hovedbygda. Fra 1919 startet enda en bilrute fra Trondheim, via Heimdal til Brøttem. Begge de populære rutene korresponderte med motorbåten «Kong Sverre» på Selbusjøen, så turister kunne få litt av en som-



På sykkel tur til Jonsvandet. Sykkelen åpnet for at alle som hadde råd, kunne ta lengre turer på egen hånd. Hver tiende person i Trondhjem eide en sykkel, Den var blitt et populært fremkomstmiddel, selv om en ny sykkel var for kostbar for den jevne mann. På bildet ser vi sykklister på veien til Kuset. Mølmannsøya til høyre. På slike veier kunne bilkjøring nærmest være en risikosport. Loven krevde stor forsiktighet av bilføreren når han møtte kjørende eller ridende på veien. Han hadde plikt til å stanse både bilen og motoren når de møtende viste tegn eller når han måtte forstå at en møtende hest var redd eller urolig. Også sykklister pliktet å vise hensyn og gå av sykkelen ved møte med hest og vogn. Hesten hadde hevdvunnen rett på veien, og skulle respekteres. Postkort fra 1920-tallet utlånt av Harald Steiro.

mertur med rutebil, passasjerbåt og jernbane i trøndersk natur.

«Jonsvandsbanen» – drøm og virkelighet

En ny virkelighet

Det måtte innrømmes at entusiasmen for en «Jonsvandsbane» til Osen hadde vist synkende tendens i årene etter verdenskrigens slutt. I krisetiden som fulgte kunne forkjemperne heller ikke regne

med noen økonomisk støtte fra Trondheim. Når offentlige sentralmyndigheter samtidig vendte ryggen til, stod det klart for stadig flere at tiden var moden for også å legge «*Drømmen om Jonsvandsbanen*» i graven for godt. Man kunne ikke bare skylde på den langvarige og ofte bitre drakampen med selbyggene om linjevalg, en kjepling som til sist gjorde samarbeidet i den felles jernbanekomiteén umulig.

Trolig kom man nærmere en forklaring ved å innse at planen om en lokal tertiærbane var i ferd med å bli uaktuell, nå syntes det som alt dreide seg om utfordringen fra en ny konkurrent, nemlig automobilen. Entusiaster hadde håpet at tertiærbanene skulle overta noe av hestens rolle med å løse landsbygdas transportproblemer på en økonomisk skånsom måte. Med ettertidens briller ser vi at det bare ble med idéen, planen og håpet. Tertiærbanene ble et uforløst alternativ som aldri fikk noen stor praktisk betydning for trafikkutviklingen, verken i Strinda eller andre steder i landet. Isteden var det automobilen som fra 1920-årene erobret hovedrollen i landtransporten ute i distriktene.

Dette vendepunkt i samferdselen skjedde i løpet av forholdsvis kort tid. Da de første bilene ble tatt i bruk i Strinda noen år etter det forrige århundreskiftet, var trafikken på veiene fremdeles dominert av hest og vogn. Tjue år senere var også bilen blitt et vanlig og akseptert kjøretøy. Allerede i 1915 hadde mer enn 100 kollektive lokale automobilruter kommet i gang rundt omkring i landet. De trafikkerte til sammen 400 mil, en distanse som var hundre mil lenger enn landets samlede jernbane-strekning på den tiden. Automobilen hadde dermed begynt å innta en viktig rolle i norsk kommunikasjonsvesen, den var blitt et transportmiddel som utfordret både hesteskysen og jernbanen på samme tid.

Sorger og gleder

Pensjonert skolemann Paul Amdal stod ved sin «Villa Borgli» denne junidagen i 1920 og nøt utsikten. Naturen hadde atter våknet til live, nyutsprungen sommersval med sine dufter. Fuglesangen og motorbåtenes dur lød dog ikke riktig så intenst nå for tiden, det hadde «Adressa» også avsluttet en temmelig bred artikkel om hans levnedsløp med å påpeke: *«Amdal er tross sine 80 år ennurask og rørig, ser så godt at han leser og skriver uten briller – det eneste er at han er litt tunghørt.»*

Ja, sorger og gleder hadde sannelig «vandret tilhobe» den senere tid. Mai måned hadde startet med den bedrøvelige splittelsen mellom de lokale jernbanekomitéer. Det kjentes som et sviende punktum på 20 års bestrebelser for å realisere «Jonsvandsbanen».

Men så lysnet det

Kort tid etter at han mottok sin hyllest på 80-årsdagen, opplevde Paul Amdal at amerikafareren *Christian Sand* kom hjem og startet bilruten Trondhjem - Jonsvatnet den 1. juni 1920. Eiendommelig nok hadde Sands avdøde far, dr. Anton Julius Sand, vært blant «Jonsvandsbanens» varmeste tilhengere i Strindens jernbanekomité. Amdal kommenterte bilruten i «Adresseavisen» i et innlegg under sin sedvanlige vignett: *«Fra Jonsvandet»:*

«Det synes som trakterne omkring Jonsvandet med sin idylliske beliggen-

het og sine vakre naturherligheter først nu er blitt oppdaget, og nu begynner det at lysne opp noget; især hvad kommunikationerne angår er der allerede foregått betydelig bedring. For det første har vi nu fått rutebil fra Trondhjem til Flaten, hvilket er et stort fremskritt, især hvad persontrafik angår. En befordring faller dog ikke spesielt billig for den som reiser en del.»

Når det gjaldt godstrafikken, var han mer forbeholden. Den ble for kostbar når det forlangtes 70 kr for å kjøre et lass bord oppover. Da meieriet med noen stemmers overvekt vedtok i generalforsamling at bilen skulle frakte meieriets melk til byen, viste det seg at det ville koste 200 kr pr. mnd. Heldigvis for meieriet ble det ikke noe av det (Trondhjems Adresseavis 30/6 1920).

Økt fokus på samferdsel

Bilen vinner terreng

Paul Amdal hadde også vært en pådriver for bedre adkomstveier omkring Jonsvatnet. Han satte derfor pris på at kommunen de siste åra hadde økt bevilgningene til veiutbedringer selv her ved bygdas yttergrenser, sikkert med den hensikt å gjøre bilkjøring tryggere også i disse traktene. Amdal hadde sjøl deltatt da man etter «det gamle system» sørget for møteplasser og veiutbedringer over Valsetbakken fram til Nedre Jervan. Den nye bilruta endte likevel foreløpig ved Flaten, dit veien allerede var blitt såpass «oppdatert» at

fylkesveistyret fjernet de spesielle restriksjonene for automobilkjøring som ellers gjaldt ved Jonsvatnet.

Fra 1918 hadde veistellet i bygda vært offentlig ansvar, dvs. en kommunal oppgave. I stedet for tradisjonelt pliktarbeid eller anbud blant lokalbefolkningen til sommer- og vinterarbeid på veiene, styrket man herredsingeniørens stab med fagassistenter og et dusin veivoktere. Det nye veivesenet i Strinda ble finansiert gjennom skatten og ved avgifter lagt på automobilene.

Fra strandområdet ved Flaten hadde kommunen nå planlagt å bygge en kostbar bro over til Siimsnebben om noen år. Det var et gammelt krav som forkortet veien og gjorde at man ville slippe trafikken over den tunge Siimskleiva og de svære bakkene ved Vikaraunet. Om vinteren hadde det her mange ganger vært nesten ufremkommelig, især for noen av skolebarna. Med broen fikk de en lettere vei til Solbakken skole.

Amdal var ikke i tvil om at bilkjøring ville bli mulig helt fram til vertshuset på Kuset om ikke lenge. Da ville han stå og vinke både til rutebussen og andre motoriserte farkoster på hjul som passerte på veien ved villaen hans med en hastighet på 10-15 kilometer i timen. Med bedre allfarveier og klare regler ville nok bilen snart oppnå bygdefolkets aksept og tillit, trodde han. Rutebilordningen kom til å bli populær her som i fødebygda Selbu, der to slike ruter alle-

rede var i gang. Riktignok gikk bilene lovlig kun sommers tid og i dagslys, og de kunne ennå ikke erstatte hesten og kjerra, for Blakken fungerte året rundt og syntes aldri å bli avlegs.

Den 25. februar 1922 ga herredsstyret Christian Sand adgang til å kjøre ruten Flaten – Kuset lørdager og søndager samt mandag morgen. Andre bilister ble imidlertid fortsatt stoppet ved Flaten av skiltet «*Bilkjørsel forbudt*». I en avis-artikkel uttrykte vertshusholder Karelius Svendsen sin skuffelse over at noen på denne måten ble avskåret fra å kjøre bil frem til Jonsvandets eneste utfluktsted på Kuset. Kanskje måtte han nå innstille «restaurasjonen» som han hadde drevet med i en menneskealder. Dette ville tydeligvis ikke veimyndighetene ha «sittende» på seg, for et par uker senere ble det besluttet å åpne veien mellom Flaten og Kuset for automobiltrafikk (Trondhjems Adresseavis 18/7 1922 og 31/7 1922).

Framtidsvyer

Paul Amdal mintes at han hadde lest i Trondhjems Adresseavis at byen trengte ny byggegrunn til den voksende befolkningen, og at politikerne drøftet tanken om å slå sammen Trondhjem og Strinda til en stor-kommune. I byarkitekt Sverre Pedersens planer for «Stor-Trondhjem» skisserte han hvordan han ville løse byens økende boligpress. Ved hjelp av forstadsbaner, som f.eks. den planlagte Gråkallbanen, ville nye arealer kunne fanges inn for boligbygging i små have-

byer. Så skulle flere baner anlegges etter hvert som byen vokste. For eksempel ville sporveien til Østbyen kunne forlenges fra Buran utover Innherredsveien og deretter suksessivt bli en «Jonsvandsbane»! Langs denne ville man kunne planlegge en rekke haveforsteder, for eksempel ved Belbuan, Brøset, Moholt, Granåsen og ved banens endepunkt ved Jonsvatnet. Man regnet da den siste mer som en «sommerby».

Men naturligvis måtte reguleringsplanen sees på sikt, fortalte avisen. Man anslo at tiltakene skulle være fullført først omkring år 1950, for da hadde folke-mengden etter byarkitektens beregninger økt til det dobbelte (Trondhjems Adresseavis 11/7 1918).

-Det er gledelig at man endelig vil skaffe oss en Jonsvandsbane! sa åttiårige Paul Amdal senere i muntert vennelag. “Riktig nok ser det ikke ut til å bli før om 30 år, men den venter aldri for lenge, den som venter på noget godt!”

Kilder og henvisninger

Arkiv IKA Trøndelag: *Strinda kommune. Strinden jernbanekomiteé*. Innhold: Tertiærbane Trondhjem-Selbu 1900-1920, med bl.a.: Fra NSB jernbaneundersøgelser med *Indberetning og overslag for tertiærbanen over Jonsvandet 9. mai 1902*. (Samt uttalelser fra Trondhjems magistrat og de interesserte kommuner) Stortingstidende, fra Arbeidsdepartementet, stortingsproposisjoner om bevilgning til jernbaneundersøgelser.

Digitalarkivet: Kirke- og pantebøker. Folketellinger.

Strinda herredsstyreprotokoller 1910-20, SAT.

Amdal, Paul:

1. *Selbubanen I-III*. Trondhjems Adresseavis 27/5, 28/5 og 30/5 1919
2. *Selbu-Jonsvandsbanen I-II*, Trondhjems Adresseavis 8/10 og 11/10 1920.

Carstens, Svein: *Transport gjennom 100 år*, Oppdal 1988.

Christiansen, Per: *Bil! Hundre år bak rattet i Trondheim*. Trondheim 2008.

Hukkelås, Bjørn: *Klæbu jernbanekomiteés arbeid for jernbane gjennom Klæbu*. Klæbu historielags årsskrift 1996.

Haarstad, Kjell: *Selbu i fortid og nåtid*, bd. 2, Selbu 1977.

Sommerfeldt, Axel: *Trondhjems Turistforenings 25-aarsberetning*, Trondhjem. 1912.

Stav, Ivar Erlend: «Jonsvannsruta 1920-1950. Årbok for Strinda historielag 2013.

Toldnes, Bård: *Langs Spor og Vei. Bilen kommer til Trondheim*. Levanger 2000.

Trondhjems Adresseavis, spredte nummer 1900-1922.

«Selbyggen», spredte nummer.

Jan P. Breida, f. 1937, er lektor med historie hovedfag.



Gården "Flaten" ca. 1870. "Villa Flaten" (til venstre) ble revet i slutten av 1990-åra, men den steinsatte kjellermuren (se s. 37) står fremdeles uforandret. Med 1 ½ m tykke vegger må kjelleren ha fungert som husets "kjølerom". Året 1999 satte familien Dybvad opp et våningshus noe tilbaketrukket over denne steinkjelleren. Med sans for historien var de bevisst på å tilføre boligen stiltrekk og farge-setting som minner om "Villa Flaten". Kopi fra Universitetsbiblioteket i Trondheim.