

Tekst Zine  
Foto Samfoto, Rune Fossum  
og Ronny Frimann

Vi er på Oslo S, og tog 45 er straks klar til avgang. Lokomotivføreren på det 7000 hestekrefter sterke EL-18 lokomotivet gjør seg klar til avgang. En koloss av en maskin fra togprodusenten Bombardier. Hele 85,2 tonn på strøpelesten....

I toget summer det av stemmer, og folk finner snart plassene sine før de synker ned i de behagelige setene. NSBs røde vogner er som en drøm å sitte i.... Gods, mennesker og catering er lastet inn. En stemme fra høytaleren ønsker oss velkommen om bord. Et kort øyeblikk er det helt stille før konduktørens fløyte plutselig hvisler gjennom luften. Det grønne flagget kommer til syne, og Oslo Sentralstasjon forsvinner snart bak oss.

# *Dovrebanen*

I forrige nummer presenterte Zine Bergensbanen. Denne gangen skal vi presentere nok en fascinerende banestrekning, nemlig Dovrebanen.

En strekning som bringer oss gjennom tverrsnittet av norsk natur... Eller sagt med andre ord, vi følger pilegrimenes reise til Nidaros....

La oss imidlertid først spandere noen ord på opprinnelsen. Dovrebanen ble som de fleste andre banestrekninger bygget etappevis, og det var først i 1921 at banestrekningen stod ferdig slik vi kjenner den i dag. Da hadde man lagt bak seg mange politiske debatter og stridigheter. Til og med planer om jernbane til Ålesund hadde man da vært innom...

Utenfor togvinduet er utsikten en stund preget av hovedstad og gammel bybebyggelse. Gjennom Gamlebyen står den gamle Kristiania-bebyggelsen med sine østkantbygårder og lener seg mot jernbanelinjen. I denne bydelen har arkeologene fått avgjørende ny kunnskap om byens tidlige historie. Utgravninger og dateringsmetoder, ved siden av landskapsanalyser og nye studier av de skriftlige kildene, har gjort at byens historie har måttet trekkes bakover i tid, til omkring år 1000, eller siste delen av vikingtiden.

En snau kilometer etter Oslo S tar toget fatt på Brynsbakken. Her er det bratt. Brynsbakken er faktisk den bratteste jernbanestrekningen i Norge utenom Flåmsbanen med hele 28 promille stigning. Det er mye til jernbane å være.

I gamle dager måtte togene faktisk stoppes på toppen av Brynsbakken for å sette på bremsene manuelt, før man turde å sette utfor mot byen og Oslo Ø. Det var derfor Bryn stasjon ble anlagt akkurat her.

Etter siste istid for 8000 år siden gikk Oslofjorden faktisk helt opp til hvor Bryn stasjon i dag ligger. Ingen boplassfunn fra eldre steinalder i Oslo-området er gjort under 60 meter over nåværende havoverflate. Alnaelven munnet ut i sjøen nettopp her.

Etter vel to kilometer har vi kommet til Etterstad. Her grener Gjøvikbanen av til venstre gjennom den store Etterstadskjæringa. Herfra kjører toget videre på Gardermobanen. Denne ble åpnet i 1999, og er jernbanestrekningen i Norge med høyest hastighet. Hele 210 kilometer i timen drar togene unna, og du tilbakelegger strekningen Gardermoen-Oslo S på 19 små minutter.... Asker er endestasjon for flytogene i vest. Hvert 10. minutt går togene fra Oslo S og Oslo Lufthavn. Hvert 20. minutt fra Asker.

Lillestrøm er første stopp. Alle Trondheimstogene stopper her, og nye mennesker kommer på. Fra Lillestrøm tar Kongsvingerbanen av til høyre.

På venstre side ser du Åråsen stadion som er Lillestrøm Fotballklubbs hjemmestadion. Ferden går videre gjennom Romerikes kulturlandskap. Kløfta stasjon og Ullersmo Landsfengsel forsvinner bak oss.

I det toget setter seg i bevegelse igjen, reiser vi en stund parallelt med Hovedbanen frem til Langeland ved Jessheim.

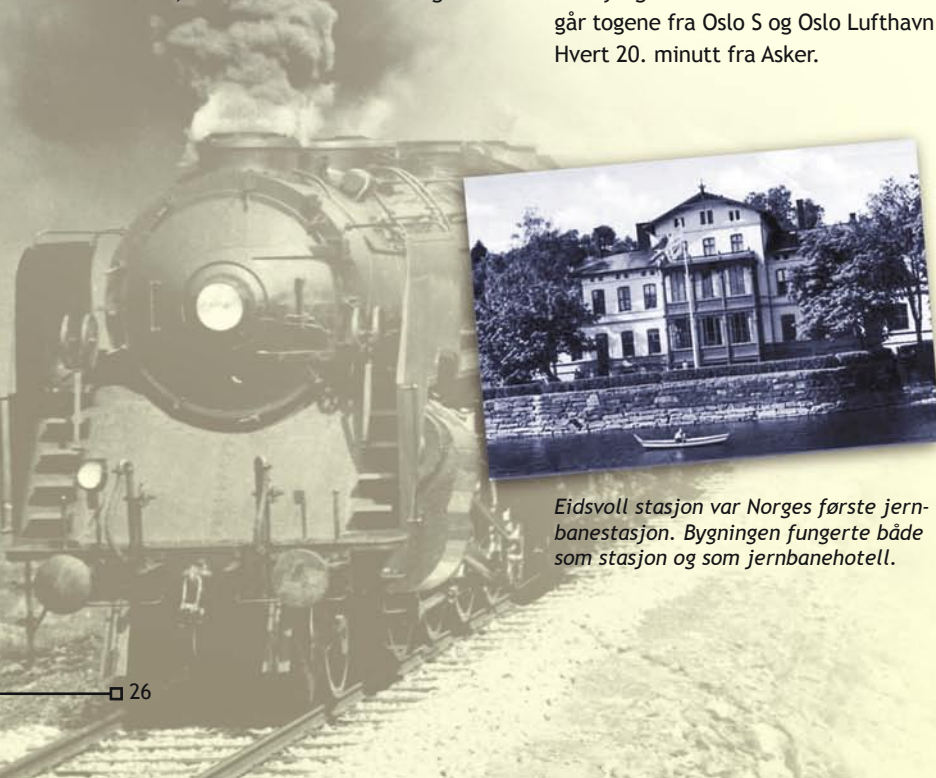
Vi ankommer Oslo Lufthavn Gardermoen. Dette er Norges hovedflyplass og endestasjon for flytogene. Flytogene er imidlertid ikke enerådende. Også lokaltog og regiontog trafikkerer flyplassen.

Det er enorme forhold over Norges hovedflyplass. Hør bare: 600 flyavganger / ankomster hver dag, 40 000 reisende daglig, 64 innsjekkings-skranker, to rullebaner på 2950 meter og 3600 meter. Flyplassen er så stor at den ligger både i Ullensaker og Nannestad kommuner.

Like etter passerer vi også Eidsvoll stasjon. Eidsvoll var en gang i tiden endestasjon for landets første jernbanestrekning. Det ble bygget ny stasjon i 1998, men den gamle som sees til Høyre er i dag eid av skikongen Bjørn Dæhli, og er konferansesenter.

Holdeplassen Eidsvoll Verk er snart bak oss. Det er en holdeplass like ved Eidsvollbygningen.

Den gamle verkseierboligen fra 1770 som var eid av Peder Anker. Av ham ble den ombygd til en staselig og etter den tidens begreper en meget moderne privatbolig. Inspirert av fransk og dansk arkitektur var dette en bolig som ingen hadde sett maken til på disse trakter! Eidsvollsbygningen skrev seg inn i norsk historie da Carsten



*Eidsvoll stasjon var Norges første jernbanestasjon. Bygningen fungerte både som stasjon og som jernbanehotell.*





*Fron i Gudbrandsdalen*



Anker stilte sitt store og prektige hus til disposisjon for Riksforsamlingen i 1814. Riksforsamlingen skapte i noen hektiske våruker datidens mest liberale grunnlov, og prins Christian Frederik ble valgt til konge i et selvstendig Norge den 17. mai 1814.

Nå tar vi fatt på det som før ble kalt Eidsvoll-Dombåsbanen. Det er nemlig slik at selv om man i dag sier Dovrebanen om hele strekningen fra Oslo til Trondheim, er det egentlig bare strekningen Dombås - Trondheim som opprinnelig kan kalle seg Dovrebanen. De andre etappene ble i sin tid driftet som egne banestrekninger.

Toget kjører straks over den 362 meter lange Minnesundbrua som går over elven Vormas utløp.

Fra Minnesund og nordover til Lillehammer ser vi Mjøsa på venstre side i store deler av den 110 km lange strekningen. Mjøsa er kjent som Norges største innsjø, og ved Skreiafjellet som sees på motsatt side fra Minnesund og nordover, er dybden mer enn 500 meter.

Følger du ekstra godt med, kan det godt hende at du får øye på verdens eldste hjuldamp. Den går i rutetrafikk på Mjøsa mellom Eidsvoll og Lillehammer sommerstid. Skibladner har gått i trafikk siden den 2. august 1856. Selv om skipet skovler seg fram med brukbar fart, tar turen selvsagt lenger tid. Men desto bedre tid har man til å suge inn naturintrykk og til å betrakte skipets blankpussede detaljer.

Like før Hamar ruller toget over Åkersvika på fylling og bru. Åkersvika er et vernet våtmarksområde i en vik av Mjøsa rett sør for Hamar. Her er det et rikt fugleliv. Vi ser også den store ishallen Vikingskipet på høyre side, som ble bygget til OL i 1994.

Hamar neste. Dette er Hedmarks største by med togbytte for de som skal videre til Røros og Østerdalen. Rørosbanen kommer inn fra høyre. På Hamar bor det omlag 27 000 innbyggere.

Her ligger også Norsk Jernbanemuseum, et sted alle bør kunne seg en tur innom. Her finnes en unik samling av lokomotiver, vogner, stasjoner og alt hva man ellers kan relatere til begrepet jernbane. Museet har nettopp flyttet inn i en ny hovedbygning. Husk å sette av god tid, for her er det mye å se på. Også Hedmarks museet og den idylliske domkirkeodden er verdt et besøk når man først er i Hamartraktene.

Noen kilometer etter Hamar passerer Rudshøgda stasjon. På venstre side like etter ser vi småbruket Prøysenstua som var Alf Prøysens barndomshjem. Prøysen hørte til gården Hjelmstad og ligger langs den kjente "Præstvægen", en kjerreveg, som fikk navnet sitt etter presten i Ringsaker sogn. Han brukte den som snarveg mellom kirkene i Ringsaker og Veldre sogn. Den er 12 kilometer lang, og det lå mellom 30 og 40 husmannsplasser på denne strekningen.

På Lillehammer har vi ankommet Opplands største by med 25 000 innbyggere. Dette er også endestasjon for Inter-Citytogene på Østlandet. På høyre side ser du hoppbakkene fra OL i 1994. I det vi forlater Lillehammer tar vi samtidig fatt på Gudbrandsdalen.

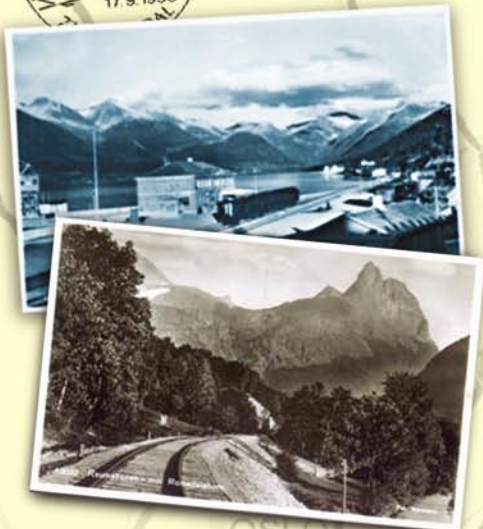
Ved Hove ble det etablert en midlertidig stasjon for OL-trafikken i 1994. Den store trafikken gjorde det nødvendig med en ekstra stasjon. I dag er det tømmerterminal her. Til høyre sees Presse- og mediesenteret, som i dag huser Høgskolen i Oppland. Den gamle Storhove Landbruksskole sees også til høyre.

Midt inne i Hunderfossen Familiepark stopper plutselig toget. Her er det holdeplass. Hele 300 000 gjester årlig parken, og parkens beliggenhet rett ved Gudbrandsdalens begynnelse gir et riktig miljø for både troll, kongsgårder og eventyrfigurer. Det store sittende trollet er hele 14 meter høyt. Her finnes Il Tempo Gigante, Perpetuum Mobile, Eventyrkinoen, Supervideografen, Eventyrgrotten og masse annet.

Husk samtidig på å besøke Norsk Veimuseum like ved siden av. Her kan du se hvordan mennesker til ulike tider har forholdt seg til samferdsel og kommunikasjon. I den faste utstillingen kan besøkende vandre på stier og bruer gjennom vegens historie. Museumsbygget rommer også en større samling kjøretøyer. I friluftsmuseet kan besøkende rusle på det 300 mål store området og oppleve spennende maskiner, bruer og vegmiljøer.

Hafjell er neste. I dalsiden til høyre sees alpinanlegget fra 1994. Hoteller og et stort hyttefelt dominerer Hafjell.

Ved Kvitfjell passerer vi den olympiske utforløypa som faktisk krysser over jernbanesporet. Selve målområdet sees til høyre. Kvitfjell er en holdeplass som brukes i vintersesongene.



På Ringebu er det igjen en kort stopp. Herfra går det vei over Venabygdsfjellet til Østerdalen.

Omlag en mil senere passerer vi Hundorp. Her lå gården til den mektige vikingehøvdingen Dalegudbrand. Han ble kristnet av Olav Den Hellige i 1021 da Kongen fór gjennom dalen. Historien beretter at Kong Olav slo i stykker Dalegudbrands gudebilde så rotter og mus skvatt. Det sies også om Dalegudbrand at han i sin tid la hele Gudbrandsdalen under seg ved å ri gjennom dalføret på ett døgn med en tent fakkell....

Ved Vinstra er toget omlag halvveis mellom Oslo og Trondheim. Herfra går det veier mot de kjente turiststedene Fefor og Gålå.

På Kvam stod det harde kamper i 1940 mellom tyske og engelske styrker. I nærheten er det også funnet rester av 20 000 år gamle knokler og støttenner fra mammut.

Fra Sjoa går Sjodalen inn til venstre med elva Sjoa. Dette er kjent som en av Norges mest utfordrende elver for elvepadling og rafting. Like nord for Sjoa krysser Dovrebanen over Lågen...

Ved Kringen stod den 26. august 1612 et stort slag mellom norske bønder og skotske leiesoldater. Den ene kompanisjefen, George Sinclair, har blitt kjent gjennom Sinclairvisa som generasjoner av barn har lært.

300 skotske soldater ble landsatt i Romsdalen den 20. august.

Under ledelse av Alexander Ramsay marsjerte skottene nedover gjennom Romsdalen og øvre del av Gudbrandsdalen. Ved Kringen, noen kilometer sør for Otta la 500 bevæpnede bønder seg i bakhold. Før middagstid signaliserte Prillar-Guri fra sin post på Selvejordkampen at skottene var i



*Bilkjøring, gullgraving og rafting er noe av det du kan finne på ved Hunderfossen familiepark. Selvsagt er det også spennende å ta en titt på selveste Il Tempo Gigante, bilen fra Flåklypa-filmen, som står utstilt midt i parken.*

ferd med å marsjere inn i bakholdet. Nordmennene angrep, og den første som falt var Sinclair. Kort tid etter var halve den skotske styrken utsløttet. Dagen etter ble de fleste overlevende skottene skutt ned med kaldt blod ved Kvam. Sinclair ble gravlagt ved elven mens de andre ble samlet i en ukjent massegrav.

På Vertshuset Sinclair i Kvam, kan man se en minnetavle som ble sett opp av bønder i Kvam på slutten av 1700-talet.

Otta er tettstedet i Sel kommune som nettopp har fått bystatus. Dette er et viktig knutepunkt i Gudbrandsdalen med forbindelser både til Jotunheimen, Lom og over Strynefjellet. Alle Trondheimstogene stopper ved Otta skystasjon.

Mange har hørt om det enorme damplokomotivet Dovregubben. Det var flere av dem, og disse lokomotivene var en norsk konstruksjon. En milepæl i norsk ingeniørkunst. Maskinene var med sine vel 150 tonn tjenestevekt og 2600 hestekrefter så tunge, at de på grunn av bruer og kurver ikke kunne gå sør for Otta. Derfor gikk de kun i trafikk mellom Dombås og Trondheim.

Gubbene ble utrangert for godt i 1958, men ett eksemplar er tatt vare på ved Norsk Jernbanemuseum.

Vi suser videre forbi Nord-Sel. Her ligger blant annet Jørundgård Middelaldersenter som ble bygget til innspillingen av filmen om Kristin Lavransdatter i 1994. Ved Rosten er det et trangt parti der banen går gjennom flere tunneler. I 1940 forserte





Den nålevende moskusstammen på Dovrefjell ble satt ut i 1932. Stammen teller i dag over 100 dyr. Muskusen lever i et område av Dovrefjell nasjonalpark med sjeldne biotoper og vill natur.



Raumabanen er en av landets vakreste og vildeste jernbanestrekninger. Den starter på Dombås og ender 114 kilometer lenger vest, på Åndalsnes nede ved Romsdalsfjorden.

tyskerne Rosten ved å ta seg fremover gjennom disse jernbanetunnelene.

Fra Dovre tar toget fatt på den kraftige stigningen opp mot Dombås. Toget klatrer på nordsiden av dalen med fin utsikt til venstre.

Ved Dovre ligger middelaldergården Tofte som har hatt stor betydning for utvikling av Dølahesten. Denne gården har for øvrig vært gjestet av 41 norske konger, fra Harald Hårfagre til Carl Johan.

Etter vel 34 mil ankommer toget Dombås. Dette er et trafikknutepunkt 659 meter over havet. Herfra tar Raumabanen av til venstre. Det er herfra den egentlige Dovrebanen starter, og det stiger kraftig oppover mot Dovrefjellplatået.

### Hvorfor ikke prøve Raumabanen?

Er man først på Dombås, er det en god ide å ta en tur med Raumabanen til Åndalsnes. Dette er en togopplevelse av de store.

Banen har sitt navn fra elven Rauma som renner fra Lesjaskogvatn og ut i Romsdalsfjorden. Lesjaskogvatn har forøvrig utløp i begge ender.

Med en nedstigning på hele 650 meter, tilhører Raumabanen utvilsomt Norges flotteste turistbaner.

Den begynner pent og pyntelig. Vi passerer Lesjaskogvatnet. Her ble 13 Gloster Gladiator jagerfly fra den britiske 263 squadron bombet i senk på isen den 25. april 1940, da Lesjaskogvatnet ble benyttet som feltflyplass. Det ene Heinkel 111 bombeflyet som deltok i angrepet styrtet senere ved Lesja, og finnes i dag restaurert ved Forsvarets Flysamling på Gardermoen.

Først etter Bjorli begynner den eventyrlige nedstigningen. Her er det så

bratt at toget bruker begge dalsidene nedover i store slynger. Inne i den 1340 meter lange Stavnemtunnelen snur faktisk toget 180 grader før det kommer ut igjen i motsatt retning rett under sporet vi var på for kort tid siden. På den andre siden av dalen ser du den praktfulle Vermafossen med et fall på 381 meter.

Snart ruller toget inn i Kylling tunnel hvor det på nytt snur. Deretter kommer toget ut på den kjente Kylling bru som antageligvis er et av de mest fotograferte objektene i Norge. Om natten er Kylling bru flombelyst, og er et imponerende skue.

Deretter passerer toget Romsdalshorn, Karlskråtind, Mongeura og Vengetindene. Er du heldig, får du kanskje øye på fjellkltrere eller basehoppere. Du har kanskje hørt om Kongen av Romsdalshorn, veiarbeideren Arne Randers Heen? Han besteg faktisk toppen hele 233 ganger. Den siste gangen som 80-åring.

Etter halvannen times togreise kommer du inn til Åndalsnes. Av mange kalt alpebyen ved fjorden. Herfra er det bussforbindelser til Molde, Ålesund, Trollstigveien og Geiranger. En rekke cruiseskip ankommer Åndalsnes i løpet av sommersesongen. Cruiseturistene blir i dag kjørt av Norsk Museumstog med sine veteranog opp til Bjorli om sommeren.

Det var forresten på Raumabanen at en av krigens mest kjente transporter foregikk, nemlig transporten av Norges Banks gullbeholdning. I april 1940 ble gull for 240 millioner kroner flyttet fra Norges Banks i Oslo til Lillehammer med lastebiler. Her ble 12 jernbanevogner lastet opp med gullkasser. Toget gikk nordover tidlig om morgenen den 19. april og innholdet var strengt hemmeligholdt. Toget kom vel fram til Åndalsnes den 20. april og en del av innholdet, 200

kasser, ble lastet over på det britiske marinefartøyet Galathea som lå ved kaia. Resten av kassene skulle av sikkerhetsmessige grunner fordeles på to andre fartøyer. Lastingen ble imidlertid avbrutt, og toget ble kjørt opp til Romsdalshorn stasjon hvor situasjonen var tryggere for bombing. Her ble det stående under bevoktning til 25. april. Da det ble rapportert om tysk frammarsj i Gudbrandsdalen, ble de resterende gullkassene lastet over på 24 lastebiler og fraktet landveien til Molde. Konge og regjering hadde alt rømt samme vei, og etter mye strev var gullet i sikkerhet.

### Videre mot Dovrefjell...

Etter Dombås kjører toget gjennom den 743 meter lange Grønbogen vendetunnel der toget endrer retning 180 grader. Toget gjør en sving nordvestover for å overvinne høydeforskjellen mellom Dombås og Fokstua. Banen stiger med 293 meter fra Dombås til Fokstua. Etter et kvarter passerer vi Fokstua stasjon på 951,6 meter over havet. En flott arkitektonisk jernbanestasjon midt på den åpne fjellvidda. Her som ellers over høyfjellet legger man fort merke til den utsøkte stilen på stasjonsbygningene. Stasjonen ligger i Dovrefjell nasjonalpark som utgangspunkt til Fokstumyrene vest for stasjonen. Nasjonalparken ble fredet allerede i 1923, og er kjent langt utover landets grenser for sitt unike plante og fugleliv. Den gamle Fokstua fjellstue ligger bare 10 minutters gange fra stasjonen.

Neste stasjon Hjerkin. Den er Dovrebanens høyestliggende stasjon på 1017 meter over havet. Herfra er det bussforbindelser til Folldal og til Alvdal i Østerdalen.

Fra 1968 til 1993 drev Folldal Verk gruvedrift i Tverrfjellet rett ved stasjonen. Malmen (kobber, sink og svovel) ble fraktet med egne tog til Borregaard i Sarpsborg. Hele 5000 tog

Trondheim 5,1 m.o.h  
gikk herfra i denne perioden. Inntil nylig var det også et stort militært skyte- og øvingsfelt her.

Hjerkin er pussig nok et av Norges tørreste steder med bare gjennomsnittelig 222 mm nedbør i året Like ved Hjerkin finnes også Dovrebanens høyeste punkt på 1024 moh, markert med en minnestøtte fra åpningen i 1921.

Oppdal 544,9 m.o.h  
På venstre side ser du den 2286 meter høye fjelltoppen Snøhetta i det fjerne.

Kongsvoll 886,5 m.o.h  
Stasjonsbygningene Fokstua, Hjerkin, Kongsvoll og Drivstua er alle fredet, og regnet som noen av de vakreste stasjonene på det norske banenettet. Det blir sagt at Hjerkin er en studie i arkitekturglede med sine utskjæringer og detaljer.

Dombås 787,7 m.o.h  
Kongsvoll stasjon ligger på 887 moh, og her har det vært fjellstuedrift siden 1670. Bak stasjonen er det en unik fjellhage med over 300 registrerte arter. Her finnes også arter som sannsynligvis overlevde siste istid. De fleste Trondheimstogene stopper her.

Otta 741 m.o.h  
Mange har hørt om Moskus, og Dovrefjell er kjent for sin moskustamme. I 1932 ble 10 dyr hentet fra Grønland, og i dag teller stammen 60-70 dyr. Moskus er ikke redde for noe, og det har faktisk hendt at de har angrepet toget..!

Bingelva 197, m.o.h  
Nord for Hjerkin som ligger på 1017 moh passerer jernbanen først gjennom et storslagent åpent fjellandskap, før den ved Kongsvoll faller bratt ned i den trange og ville Drivdalen. Øverst i Drivdalen er banen lagt i rekke større og mindre tunneler. Her er det murer og fyllingsarbeider av høy ingeniør- og håndverksmessig klasse. På motsatt side av dalen går Pilgrimsleden gjennom den bratte Vårstigen. I nedre del av Drivdalen roer landskapet seg før banen omsider svinger ut i den brede fjellbygda Oppdal

Oslo 2,3 m.o.h





*Jordbrukslandskapet i Drivdalen sett fra tog i fart.*

## Toget har kommet til Sør-Trøndelag

Snart ankommer vi Oppdal. Dette er et tettsted og knutepunkt med stor turisttrafikk. Oppdal er et kjent alpinsted. Gode forbindelser til Kristiansund og Sunndalsøra. Alle tog stopper her. Mange har hørt om Oppdalskiferen som brytes her.

Ved Ulsberg krysser banen Orkladalsføret. Selve elva krysses på Norges største steinhvelvsbru, Orkla bru, med en spennvidde på 60 meter.

Etter Berkåk og Garli faller banen ned i Soknedalen. Berkåk er et kommunesenter i Rennebu kommune med bussforbindelser til Orkanger.

For å få et jevnt fall nordover mot Støren, er banen lagt høyt oppe i vestre dalside på størstedelen av strekningen. Banen følger i hovedsak landskapets kurver, men enkelte steder er banen anlagt på større løsmassefyllinger. Disse er for lengst tilgrodd med oreskog. Banen svinger ut i Gauldalen like sør for Støren.

Men toget ruller stadig videre mot Trondheim, og synsinntrykkene står i kø. Støren er et tettsted og knutepunkt. Rørosbanen kommer inn fra høyre. Mange er kjent med stedsnavnet fra Bør Børson og Størens Bageri.... På strekningen innover mot Trondheim følger banen for det meste den opprinnelige smalsporede Størenbanen inn til Trondheim.

## Trondheim i sikte...

Nå nærmer vi oss Trondheim, men stopper først på Heimdal stasjon som er siste stopp før Trondheim S. Forbi Selsbakk og Skansen Bru er det fin utsikt over Trondheim på høyre side, og vi ser blant annet Nidarosdomen og Tyholttårnet.

Like før Trondheim S kjører vi over klaffebrua Skansen Bru. Denne brua heises opp når større båter skal krysse under brua. Klokken 2125 ankommer vi Trondheim S etter om lag fem og en halv time eller 552,9 kilometer, og Zines togtur på Dovrebanen er over.

Trondheim har masse å by på, og egentlig er det unødvendig å presentere Midt-Norges hovedstad nærmere. Alle har hørt om Nidarosdomen, Kristiansten Festning, Stiftsgården, osv.  
- En trivelig by med mange tilbud.

Trondheimstoget bringer deg raskt og effektivt til en rekke av Norges sentrale natur- og kulturattraksjoner. Det er bare å velge og vrake i hva man vil se nærmere på. Kanskje har du lyst til å hoppe av på enkelte steder for å utforske litt mer...? Eller du kan rett og slett gjøre som vi har gjort: Betrakte Norge fra et behagelig togsete, spise middag, drikke kaffe og kose oss fra Oslo til Trondheim. Det kan trygt anbefales!

Hvis du vil planlegge reisen litt først, så ta en kikk på [www.nsb.no](http://www.nsb.no), ring 815 00 888 eller stikk innom nærmeste betjente stasjon.

**Lykke til!**