

Taubane 1 Folldal – Alvdal

Innledning

Historien forteller at det allerede var en taubane i drift ved Verket 1904 -05. Denne ble bygget under prøvedrifta av gruva og gikk fra elva Folla og opp på Kamferhaugen – ovafor Verket. Denne skulle transportere sand og grua fra elva, som ble tippet i gamlegruva for å fylle igjen og stabilisere de gamle gruveromma. Taubanen ble drevet med dampmaskineri og gikk under navnet Sandbana.

Våren 1906 inngikk gruveselskapet avtale med Olav Strålberg og Ivar Mortensen om å leie fallrettighetene i Einunnfossen. Her ville Verket bygge kraftverk som kunne levere strøm til heiser og drift ved gruva og til drift av taubanen. På endestasjon i Alvdal ble det i starten bare brukt dampmaskin til drift. Her ble det gjort avtale med Statsbanene om bygging av malmottak med siloer og kjøpt opp grunn til sidespor mellom anlegget og Alvdal stasjon.

Allerede høsten 1906 ble det inngått avtaler med grunneierne om tillatelse til framføring av kraftlinjer mellom Einunnfossen og til Verket i

Folldal. Det var 70 eiendommer som måtte passeres og linjetraseen skulle være 5 m bred.

Videre måtte det samme avklares med grunneierne langs taubanetraseen. Her var det 80 eiendommer som måtte gi sitt samtykke. Traseen skulle være 8 meter bred, Verket måtte betale kr 20 pr. mål for uproduktiv skog og mark, mens det på dyrka jord ble betalt kr 30 pr. mål. Hele taubane prosjektet var planlagt av ingeniør Gustav Thorkildsen som arbeidet for et tysk firma (Pøhlig), mens trekonstruksjonene ble tegnet av arkitekt Jens Løvseth fra et Trondheimsfirma. Det var en lengde på 34 km fra Verket til Alvdal og det var 333 taubanebukker, noen ca. 20 meter høye og med et gjennomsnitt på 100 meter mellom hver bukk og til sammen 820 kibber med en last på 330 kg gods til Alvdal, altså 270600 kg samtidig på linja. Tur retur Alvdal tok ca. 7 til 8 timer, som var ett skift.

Drifta

På etterjulsvinteren 1907 startet det hele opp og som varte i 62 år. Da var strømmen kommet og taubanen ferdig



*Taubanestasjonen på Grimsmoen, 1927/28.
Repro: Nordøsterdalsmuseet 28958.*

bygget. Alt på rekordtid, selv om det var store problemer med kulde så fungerte alt. Det var bygd 4 mellomstasjoner, Grimsmoen, Sagbekken, Renslia og vinkel 1. Det var motordrift på Grimsmoen, Renslia og Vinkel 1. Trekklinja gikk her rundt, slik at det var omkobling på de stasjonene som hadde motorer. På disse stasjonene måtte mannskapet følge ekstra nøye med slik at kibbene kom seg videre inn på den nye trekklinja som skulle trekke kibbene videre. Særlig på vinterstid kunne det gå tregt, og da kunne kibbene hope seg opp hvis man ikke var oppmerksom. Smøring av kibbene var nødvendig og måtte gjøres regelmessig på bestemte stasjoner. Det var 2 smøre- nipler på hver kibb.

Vinterstid var taubanen særlig utsatt for vind over fjellet og det hendte at kibbene blåste inn i bukkene og forårsaket skader som kunne føre til kortere eller lengre stopp. Det var særlig trekklinja som var utsatt, ved brudd på denne kunne kibbene hope seg opp eller i bakker trille tilbake og hoppe av bærekablen. Det kunne også skje at de rev ned bukker før linja ble stoppet.



*Taubanearbeidere i sving, 1933.
Repro: Nordøsterdalsmuseet 34269*

Dette førte til lengre stans av taubana. Ved slike uhell måtte alle langs linja delta i arbeide med å få bana i gang igjen. Det var også store problemer med å få tømt kibbene på Alvdal, da godset spekte fast i kibben og i siloene. Mange har nok slått seg varm mange ganger med slegga på dette.

Det var mange dyktige folk som arbeidet på taubana. De måtte for eksempel kunne spleise sammen linja, eller bruke feltesse for å varme opp bly som de støpte sammen skjøtmuffene

på bærekablene. Her måtte hver kordel frigjøres og pusses ren med smergelpapir. Bare det å stramme opp igjen linjene var en kjempejobb, taljer, hester og etter hvert traktor, ble brukt. Boforholdene på stasjonene for de som arbeidet langs linja var greie nok etter hvert. Det kunne til tider bli trangt når det skulle arbeides på flere skift. Skiftene var som regel 8 timer, men det ble kjørt lengre skift i perioder, også døgnkontinuerlig. De som var på stasjonene ukependlet som regel og måtte utstyre seg med mat for en hel uke, men den måtte også holde seg. De ordnet seg jordkjeller for å kunne bevare maten. Vi vet også at de prøvde å sette poteter og lignende. Varer kunne også sendes med bana, særlig butikken til brødrene Tallerås på Krokhaug sendte varer, de kleiv opp i en bukk og la varene oppi kibben som passerte. Lønninger i kontanter ble sendt i en spesiell kasse og hver stasjon tok ut sitt. Ukeblader ble byttet ved å sende dette med bana. Det forekom nok at folk tok skyss med bana også, dette var strengt forbud. På Renslia måtte vi gå til Alvdal etter vann, som vi sa, da kommunegrensa gikk i mellom brakka og vannåra. Ellers kunne de jakte, plukke bær og fiske litt. Om vinteren var det å gå på ski, det var brøyta bort til Sagbekkdalen, men derfra var det å gå, det kunne være så som så med føre- og snøforholda. Det var alltid en gledens dag på Renslia når det ble brøyta fram dit.

Våren 1940 ble stasjonen på Renslia også benyttet til å holde vakt etter tyske fly. Når det ble observert fly, ringte de fra Renslia til Verket hvor sirenene ble påsatt. Dette likte direktør Knutsen



*Samuel Bekken framfor taubanestasjonen på Reinslia, ca 1920.
Repro: Nordøsterdalsmuseet 32 440.*

dårlig da han var nazisympatisør. Vi vet at store deler av ledelsen og ansatte ved Verket var motstandsfolk. Det var også en gruppe på Verkets hytte ved Marsjøen som hadde den samme oppgaven.

Det ble hele tida gjort tekniske forbedringer på kibbene og bana, dette for å lette arbeidet for folk. Men samtidig sparte nok også bedrifta personell etter hvert. Selve stasjonsbygningen ble også forbedret slik at mannskapet ble spart for den stygge trekken gjennom stasjonen om vinteren.

Det var egne visitører som gikk langs bana og kontrollerte at alt var som det skulle. De hadde med seg en felttelefon, som de kunne bruke hvis det var noe galt. Telefonlinja gikk ved siden av taubanelinja slik at de kunne klive opp og koble seg på.

De kunne måtte også kunne sette på muffen, dersom noen av kordelene på linjene var røket slik av viren hadde begynt å flise seg opp.

Da flotasjonen i kom i gang i 1935 ble det fint gods som kunne blåse av og dette skapte store forurensninger langs



Endepunktet for taubanen, Alvdal taubanestasjon. Repro: Nordøsterdalsmuseet 25041

ba. Støvet oksiderte og laget svovelsyre som brente av vegetasjon. Noen gardbrukere gikk til sak mot Verket av den grunn. Saken verserte lenge, men endte med forlik. Selv i dag ser vi store skader på bakken etter taubana og det vil nok gå lenge enda før alt er reparert, men det er utrolig hva naturen selv ordner, det er nå 34 år siden taubana ble stoppet og revet.

Det var også taubaner mellom Verket og Nygruva, Nordre Geitryggen

og mellom Søndre Geitryggen og Nordre. I en periode var det også taubane mellom Søndre og Grimsmoen. Mellom disse ble det bare kjørt stein og ikke fint gods. Derfor er det nesten ikke spor etter disse taubanene.

Åge Kristoffersen
Stiftelsen Folldal Gruver
2580 Folldal
www.folldalgruver.no