

## Historieglimt 161

### Stavne-Leangen-banen

Stavne-Leangen-banen er en del av norsk jernbanehistorie. Den kan på flere måter illustrere hvordan norske jernbaner er bygd ut etappevis over lange tidsrom og at mange er blitt nedlagt. I Norge i dag dominerer de lange linjene mellom de store byene. Dovrebanen og Nordlandsbanen strekker seg fra Oslo til Bodø. Bergensbanen går mellom de to største byene. Sørlandsbanen binder sammen Oslo, Kristiansand og Stavanger. Dovrebanen kan vise det typiske utbygningsmønsteret. Det som er kjent som vår første bane, Christiania-Eidsvoll, ble åpnet i 1854. Den ble ført videre til Hamar. Så ble strekningen til Tretten åpnet i 1894, til Otta i 1896, til Dombås i 1913 og videre til Støren i 1921. Banen fra Trondhjem til Støren ble åpnet i 1864. Trondhjem-Hell kom i 1881. Nordlandsbanen kom i 1905 til Sunnan, til Grong i 1929, til Storforshei i 1942, til Fauske i 1958 og til Bodø i 1962. På samme måte ble de andre lange strekningene i Norge bygd.

Stavne-Leangen-banen er stadig i en viss bruk i 2015, men det er lenge mellom hvert tog. Mange andre baner er helt nedlagt. Det gjelder særlig mindre sidebaner. I alt er det 40 nedlagte jernbaner i landet vårt! Her skal noen nevnes. Krøderbanen ble åpnet i 1871. Passasjertrafikken stoppet i 1958 og godstransporten i 1985. Den er nå museumsjernbane. Setesdalsbanen var ferdigbygd i 1895, nedlagt i 1962 og er nå museumsjernbane over to kilometer. Flekkefjordsbanen virket 1901-1991. Grimstadbanen ble åpnet som privat bane i 1907, men overtatt av NSB i 1912 og drevet til 1961. Namsosbanen kom i 1933 og passasjertrafikken opphørte i 1978. En rekke mindre baner fungerte i lang tid. Den private Gjøsubanen i Marker i Smaalenene (Østfold) åpnet allerede i 1825 og fungerte til 1926. Den fraktet tømmer mellom sjøene Store Le og Øymarksjøen. I 1847 bygde Engebret Soot Grasmobanen ved Halden. Den ble trukket av hester til 1916 da maskinkraften overtok og drev den til 1938. Bergelinja mellom Dal og Hurdalssjøen virket 1854-1895. Kongens Grube bane ved Røros var i drift fra 1886 til 1910. Mye mer er å fortelle om de nedlagte banene, men nå vendes blikket mot Trøndelag. De fleste baner en bygd i etapper. Meråkerbanen er et unntak. Det tok seks år fra 1869 da den først ble foreslått, til det første spadesticket kom i 1875. Byggingen tok syv år til åpningen helt fra Sundsvall til Trondhjem.

Stavne-Leangen-banen ble først foreslått i 1922, men det skulle ta tid før planen ble satt ut i livet. Tanken var å ha en linje utenom hovedstasjonen på Brattøra slik at særlig gods som skulle videre, kunne ta svingen utenom sentrum. Dessuten var det ønske om å ha en reserveløsning dersom banen gjennom byen skulle bli stengt. Nettopp det skjedde i 1940 da en båt kolliderte med et brukar i jernbanebrua over Nidelva, Nidelv bru. Den planlagte traseen skulle bli seks kilometer lang med bru over Nidelva ved Stavne, tunnel fra Berg til Saxenborg

og videre til Leangen stasjon på Meråkerbanen. De tyske myndighetene ble interessert i planen om reservebanen. Tyske pionertropper bygde en høy smal bro over Nidelva fra Stavne. Den ble av NSB kalt en «kineserbro» og i 1956 fullstendig nybygd. Tyskerne hadde under krigen planen klar for en bane fra Stavne til Leangen, men de kom ikke særlig langt med byggingen. Da det ble klart at krigen gikk mot slutten, ville de likevel skaffe en reserveløsning. De trengte et alternativ til hovedbanen forbi Brattøra da den kunne bombes eller bli skadet av sabotører. Ingeniørtroppene begynte å legge togs Skinner gjennom Sandgata og Olav Trygvasons gate. Anlegget ble ikke ferdig og folkevittigheten kalte anlegget for «Tilbaketog». Det finnes bilder fra dette anlegget.

Stavne-Leangen-banen fikk en ny anleggsperiode høsten 1945 da NSB satte i gang arbeid på Berg. Da skulle tunnelen til Saxenborg graves og sprenges. Ved Berg måtte det først lages tunnel gjennom jord- og leirmasser. Forberedelsene til det vanskelige gravearbeidet gjorde at det først kom i gang i 1946. For å kunne hanskes med massene måtte det monteres et såkalt skjold som tidligere var brukt ved Bøn og Eidsvoll. Da arbeiderne traff på et kvikkleirefelt, måtte det lages trykkammer for å komme videre. Trykket tilsvarte på det meste en vannsøyle på 18 meter og arbeiderne måtte ha jevnlig legetilsyn. Likevel forekom det tilfeller av dykkersyke. Tunnelgjennomslaget kom i 1950. Tyholtunnelen som den ble kalt, gikk 268 meter gjennom jord og leire og 2.517 meter gjennom fjell. I alt er den 2.785 meter lang. Brua over Nidelva er 186 meter lang. Brua ved Saxenborg over Innherredsveien ble ferdig i 1949 og brua over Thonning Ovesens gate kom i 1952.

Stavne-Leangen-banen ble høytidelig åpnet den 2. juni 1957. De første årene passerte det daglig et par godstog i hver retning. Omkring 1972 hadde NSB store planer om bedre utnyttelse av banen til passasjertransport. Det var planlagt stasjoner ved Rønningsbakken og ved Lerkendal. Det ble stort sett med planene. I 1988 ble endelig Lerkendal stasjon bygd og dit går passasjertog på Trønderbanen morgen og kveld om Marienborg og videre. Siden Trondheim stasjon ikke har dreieskive for lokomotiver, benyttes Stavne-Leangenbanen særlig av lokomotiver til Bodø som trenger å komme inn på Trondheim stasjon fra vest for å stå riktig ved returen nordover. Stavne-Leangen-banen er altså i bruk, men bruken er beskjeden sett ut fra de store omkostninger den er anlagt med.