

Forfatter: Ivar Erlend Stav
Født: 1944
Bustad: 1389 Heggedal
Yrke: Jurist og kunsthistoriker,
pensjonert konservator
E-post: ivar.es@online.no

På sporet av ingeniør Helge Sandberg Fra Stjørdal via Sør-Kina til Selburuten

Artikkelen viser en ingeniør med den allsidigheten som var typisk for profesjonens virkefelt i første del av forrige århundre, både geografisk og med hensyn til arbeidsoppgaver. Hovedkildene har vært artikler, delvis med vitenskapelige ambisjoner, som han selv skrev og illustrerte, om forholdene i Kina og Selbu. Dessuten avisartikler og arkivmateriale fra Vegvesenet om Selburuten, eller Statsbilruten Hell-Selbu. Artikkelen er tidligere publisert i Norsk Jernbanemuseums årbok 2013. Her er den litt omarbeidet, og har mer om Sandbergs familie. Det nye materialet kommer i stor grad fra hovedpersonens sønnesønn Bjørn Ovessønn Sandberg.

Bakgrunn

Helge Sandberg ble født 9. april 1886 i Levanger. Foreldrene var Martin Sandberg og hustru Olene, f. Evensen. I 1890 ble faren utnevnt til lensmann i Nedre Stjørdal. Etter middelskoleeksamen i



Helge Sandberg som nyutdannet fra TTL i 1909.

Foto: Mathias Røstad, Spesialsamlingene, Gunnerusbiblioteket, NTNU (MR-09373).

1901 var han to år til sjøs, i 1904 med «Germania» av Trondhjem for rederiet A/S Germania og «Arizona» av Drammen for H. Kjøsterud & Sønner. Begge var gamle seilskip (barker), bygd i Canada i henholdsvis 1878 og 1869. Året etter tok han styrmannseksamen med høyeste karakter. Han hadde planlagt en maritim karriere, og forberedte seg til opptak på Sjøkrigsskolen i Horten. Men der ble han i september 1905 avvist på grunn av svakt syn. Utdannelsen fortsatte da på Trondhjems Tekniske Læreanstalt, hvor han som student nr. 1002 avla eksamen på ingeniørlinjen i 1909.

Til Kina

Allerede høsten samme år dro han til Kina. Fra 1910 finner vi ham i Shanghai, først som elektromontør hos Scott Harding & Co., deretter, 1910–11, som tegner i Shanghai Waterworks Co. Ltd., til han i 1911 ble assistent hos E.J. Müller, Consulting Engineer. Samme året begynte hans jernbanekarriere, som *assistant engineer* ved Canton–Hankow Railways, i Chen Chorv, South Hunan, frem til 1917. Han var i hvert fall hjemme én gang i løpet av Kinaoppholdet. En notis i Trondhjems Adresseavis varslet om at han den 30. mai 1914 skulle gifte seg med Mathilde Kristiane Roll, datter av lensmann Roll i Gimsøy, Lofoten. Vielsen skjedde i Stjørdal.

I 1915 ble han forfremmet til *senior assistant engineer*. Adressen i 1916 var Changsha, China. Etter hjemkomsten holdt han foredrag om sine reiser og oppmålingsliv i Kina i Det norske geografiske selskap, 25. mars 1920.

Jernbanen Canton–Hankow

Dette jernbaneprosjektet kunne vurderes som den viktigste stambanen i Kina, og skulle knytte Sør-Kina med Yangtze-dalen til Canton, med Peiping (=Peking=Beijing) og den transsibiriske jernbanen. Hvis den var bygd etter de opprinnelige forutsetningene, kunne den ha gitt Kinas politiske historie et annet forløp, og motvirket isolasjonen og separatisttendensene i Canton, før og etter den kinesiske revolusjonen i 1911. I 1898 ble det undertegnet kontrakt mellom den kinesiske regjeringen og det amerikanske selskapet China Development Company om bygging av banen. Arbeidet startet to–tre år senere, men stoppet opp av ulike årsaker. I 1911 gikk regjeringen i Peking inn på en låneavtale med en utenlandsk finansgruppe som blant annet omfattet jernbanen Hankow–Canton. Den skulle bygges under ledelse av britiske ingeniører, og det var her Sandberg kom inn. Prosjektet tok tid. Åpningen fant sted høsten 1936. (Hankow var en bydel i Wuhan.)

Notes on South Hunan

I 1932 opplyser han å ha skrevet en geografisk beskrivelse om Hunan for det britiske Royal Geographical Society.

Det var nok hans håp at hans lange artikkel skulle bli publisert av dette faglig prestisjetunge selskapet. I en epost derfra har jeg fått opplyst at så ikke skjedde. Den var sendt inn til vurdering, men ble avvist. Dels fordi den var kommet flere år etter oppholdet og derfor ble ansett som foreldet, dels at det faglige innholdet ikke var tilstrekkelig spisset.

Han fikk den omsider publisert på hjemmebane, og det i en hyggelig kontekst: I festskriftet som Det Norske Geografiske Selskab utga til sitt 50-årsjubileum i 1939. Artikkelen gir

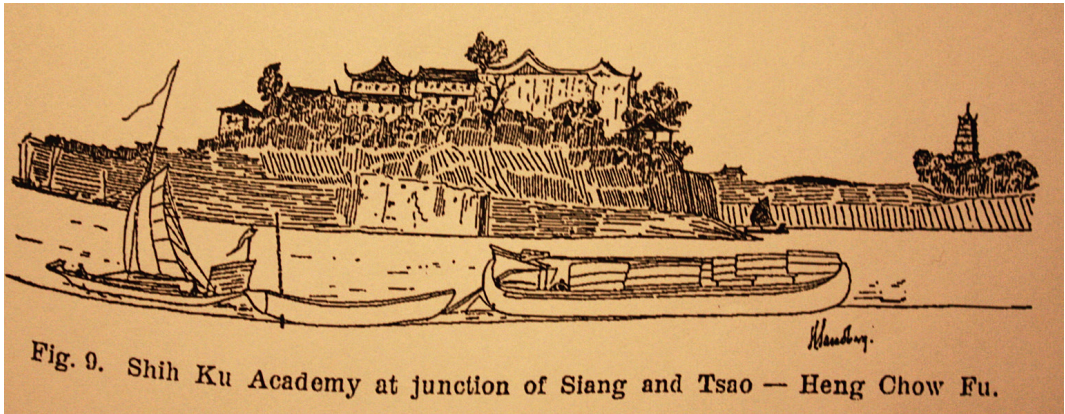


Fig. 9. Shih Ku Academy at junction of Siang and Tsao — Heng Chow Fu.

Fra Kina. En av Sandbergs tegninger i Notes on South Hunan.

et sammendrag av informasjon som ble samlet inn under landmålingsarbeid utført for Canton–Hankow Railway i årene 1912–14. Ekspedisjonen ble ledet av Frank Ware Dees, med Sandberg som assistent – og eneste andre utenlandske medlem. Det innsamlede materialet, som også omfatter astronomiske observasjoner og beskrivelser av landskap, næringsliv og befolkning, ble sammenlignet med opplysninger som tidligere var innhentet ved to tidligere undersøkelser. De var utført av hhv. den amerikanske ingeniøren William Barclay Parsons i 1902 og den tyske vitenskapsmannen baron von Richthofen (publisert 1912).

Dees og Sandberg kom til dels fram til andre resultater, både de konkrete målbare og de mer kvalitative vurderinger. For eksempel syntes von Richthofen at folk i Syd-Hunan var ytterst uvennlig, mens Sandberg, med få unntagelser, fant at de oppførte seg bra, til og med var hjelpsomme. Siden det neppe var så lang tid mellom baronen og nordmannen gjorde sine erfaringer, kan vi jo lure på om det forskjellen gjenspeiler ulike måter de to nærmet

seg lokalbefolkningen på. I sin nekrolog over Sandberg i Norsk Geografisk Tidsskrift nevner Fridtjov Isachsen «De usedvanlig vakre tusjtegninger som er reproduisert i den ovennevnte artikkel vitner om hans kunstneriske evne.»

Ingeniørkarrierer i utlandet

Det var ganske vanlig at norske ingeniører tok arbeid i utlandet, enten det nå var eventyrlyst, faglige utfordringer, arbeidsmuligheter eller bedre lønn som lå bak. En rask gjennomgang av matriklene for Trondhjems Tekniske Lærestanstalt viste et stort antall med arbeid ved utenlandske jernbaner eller beslektede virksomheter som sporvei, undergrunnsbane og lokomotivfabrikk. De fleste dro til USA. En viss parallell til Sandberg var Einar Jønsberg Müller, som tok eksamen ved TTL i 1896 og straks begynte ved jernbanen Beira–Fort Salisbury i Mosambik. Etter et år der og noen år i Sør-Afrika og USA kom han til China i 1903 som brokonstruktør ved ingeniørvesenet i Shanghai. Fra 1905 bodde han i Wuhu, og arbeidet som overingeniør ved jernbanene i Ahui-provinsen. (Alstad 1916 s. 394). Senere etablerte han egen entreprenørforretning i Shanghai, med jernbetongkonstruksjoner som spesialitet – og ble utnevnt til ridder av 1. klasse av St. Olavs orden i 1924 (Alstad 1932 s. 32).

Hjem – til NSB

I 1917 fikk han «hug til si heimlege strand» og ble ingeniør ved statsbanenes brokontor, før han i 1919 gikk over i stilling som kontrollør ved Hakavikanlegget – kraftverket som ble bygd for å skaffe strøm til elektrifiseringen av Drammensbanen. Nærmere detaljer om hans virksomhet her er ikke funnet.

Sauda

I løpet av 1920 begynte han som avdelingsingeniør og transportsjef ved Aktieselskapet Saudefaldene, som sto for utbyggingen av kraftverkene i Saudavassdraget. Disse var planlagt for leveranse til karbidfabrikker som EFP (Electric Furnace Products Company, Limited). Anleggsarbeidene hadde startet i mars 1915. Til de forberedende arbeidene hørte bygging av kai med lossekraner, bygging av ferje for transporten over Storlivann, og taubaner fra øvre enden av det og opp til Dalvann. Trallebane mellom disse vannene kom samme år. Den første strømmen ble levert høsten 1919.

Saudafaldene anskaffet tidlig lastebiler. Selskapets bilpark besto i 1922 av en personbil og tre lastebiler. Hesten måtte supplere bilene. Tung last, som maskindelene til kraftstasjonene, vanskelig terreng og hardt vinterklima slet hardt på folk og materiell. Av byggeprosjekter, helt eller delvis i Sandbergs tid kan nevnes dammer for Holmevann som var inntaksmagasinet for Dalvann kraftverk, og Finflåt dam (1919–22), Svarthølen dam (1922), Svartevanndammen (1916–22), Øvre Sandsvanns tappetunnel (1917–23) og Dalvann kraftverk (ferdig 1922). Våren

1921 ble det gitt tillatelse til videre utbygging av stasjon 1 Storlivann og bygging av linje til Etne for kommunal kraftforsyning i regionen.

Det ble tidlig bygd et ganske omfattende nett av industrispor i Sauda, men dette og rullende materiell tilhørte EFP, ikke Saudefaldene.

Tilbake til NSB

Praksisen i Sauda må ha vært meget allsidig. Men den økonomiske situasjonen for Saudafaldene var usikker på denne tid. Hensynet til aldrende foreldre kan også ha spilt inn. Etter et par år søkte han seg tilbake til NSB og mer hjemlige trakter. Pr. 19.1.1923 er han registrert som assistentingeniør ved Nordlandsbanernes forarbeider og anlegg (Sunnan–Grongbanen,) med brutto lønn kr. 5500. Men da strekningen Sunnan–Snåsa ble åpnet for ordinær drift 30.10.1926, var han for lengst over i en ny stilling. Det var der han skulle markere seg sterkest, som bestyrer av Statsbilruten Hell–Selbu (for enkelhets skyld heretter kalt Selburuten). Han hadde fått stillingen i konkurranse med 60 andre søkere. Av de 25 som distriktssjef Ruud i Trondhjem vurderte, kom Sandberg på 2. plass, etter ingeniør Carsten Søliland fra Molde, som hadde eksamen fra NTH i 1921 og var flyver. Men Søliland foretrakk en tilsvarende stilling ved Karmøyruuten. På lista sto for øvrig også Peter Munch, som da var ingeniør i Østfold veivesen, hvor han senere ble en dynamisk sjef. Som vi skal se, fikk Sandberg betydelige utfordringer, både i forhold til klima og materiell, økonomi og publikum.

Bakgrunn



Kart fra sommerrute i Sandbergs tid, trolig 1926.
I Vegvesenets arkiv, Statsarkivet i Trondheim.
Foto: Forfatteren.

Dette hadde lenge vært ønsket om en jernbane til Selbu. Våren 1920 dukket prosjektet opp igjen i Adresseavisen: *Opvask inden Selbubanekomiteerne* er overskriften 3. mai, 5 dager senere nevnes Selbubanen i forbindelse med en mellomriksbane over Røros. Men i stortingsproposisjonen om anlegg av nye jernbaner som kom i 1922 var Selbubanen helt ute. Den var ikke en gang tatt med i oversikten over de linjer som Hovedstyret ikke fant å kunne ta med i landsplanen. Proposisjonen viste til den komiteen som i 1921 hadde sett på prinsippene for vurdering av

jernbanebygging, inklusive spørsmålet om bilruter i stedet for sidebaner.

Ifølge bygdeboka fikk Peder Skjervold opprette en bilrute mellom Hell og Selbu i 1914. To år senere gikk han i kompaniskap med tre skysskaffere og etablerte Hell-Selbu Automobillag som kjørte tur/retur en gang daglig. Den 30. april 1923 ble det holdt et automobilmøte i Selbu kommunelokale, ledet av overingeniør Rode, sjefen for Statens veivesen i Sør-Trøndelag. Det ble orientert om planene for statlig bilrute fra Veidirektørens side og NSB-sjef i Trondhjem distrikt, Ruud. Sentrale deltagere var ordførerne i Selbu og Tydal. De var vel i utgangspunktet positive, bekymringene gikk mest på konsekvenser for kommunale kostnader til veivedlikehold. Bekymringer

av annen art hadde de deltagere som på denne tid drev bilruter i området, med en 12-seter, 3 vanlige personbiler og to lastebiler. Mulige kompensasjonsformer ble nevnt, men ikke konkretisert.

Det ble parallelt arbeidet for statsbilruter i Lågendalen, mellom jernbanestasjonene Larvik og Kongsberg og mellom Haugesund og Skudeshavn (Karmøyruuten). Den siste skulle være forlengelse av planlagt, men aldri realisert, jernbane til Haugesund. Stortinget fattet vedtak om opprettelse av disse rutene 14. juni 1924.

Organiseringen av Selburuten

Selskapet hadde et eget styre, ledet av distriktssjef Ruud i NSB Trondhjem distrikt. Videre en distriktsrepresentant. I Sandbergs tid var det gårdbruker P. Norbye, Selbu, som hadde flere skarpe avisinnlegg mot driftsbestyreren. Og endelig overingeniøren i Statens veivesen Sør-Trøndelag (fylkesveisjefen), Rode, som skulle få betydelig innflytelse, både på grunnlag av sin biltekniske ekspertise og forvaltningsansvar etter motorvognloven. Dessuten ved at veivedlikeholdsoppgaver skulle bli utført av ruten for Veivesenets regning. (Siden den nordlige del av traseen lå i Lånke kommune i Nord-Trøndelag, måtte han konferere med sin kollega der.)

Foruten Sandberg besto staben ved starten av 6 sjåfører, en mekaniker og en kasserer/bestyrerassistente. Ekteparet Sandberg bosatte seg da i Klevstua (Klevstuggu), i Selbu. Eiendommen var i 1891 utskilt til arkitekt og lærer på Trondhjems Tekniske Lærestanstalt, Olaf Alstad. Han tegnet ferieboligen som ble bygd der. Vi må gå ut fra at Sandberg hadde hatt ham som lærer på TTL. Huset står og er fortsatt i bruk som feriebolig.

Selburuten fikk sin base i Nesta, 40 km fra Hell. Her ble det høsten 1925 oppført en enkel kombinert verksted-/garasjebygning med jordstampet gulv.

Vognmaterieil

Det var opprinnelig hensikten å bruke en buss med beltedrift på bakakselen etter et norsk system ved herrene Bendtsen og Undset. Det var mulighet for meier på forhjulene. Myndighetene anskaffet en GMC som ble påbygd et lukket karosseri med

stor glassflater, i Selbu gikk den derfor under navnet «Glasskåpet». Beltedriften og karosseriformen var inspirert av de inntrykk en avdelingsingeniør i Veidirektoratet hadde fått under en studietur til Sverige. Men beltedriften viste seg uhensiktsmessig under prøvekjøring i Trysil på etter vinteren 1925 og bussen ble bygd tilbake til konvensjonell drift før den ble satt inn i Selburuten.

Selskapet var bundet til å kjøpe materiellet til de private som tidligere hadde drevet rutetrafikken. Det fremgår at dette både var uhensiktsmessig, nedslitt og blitt for godt betalt. Sandberget ønsket å bli kvitt disse bilene.

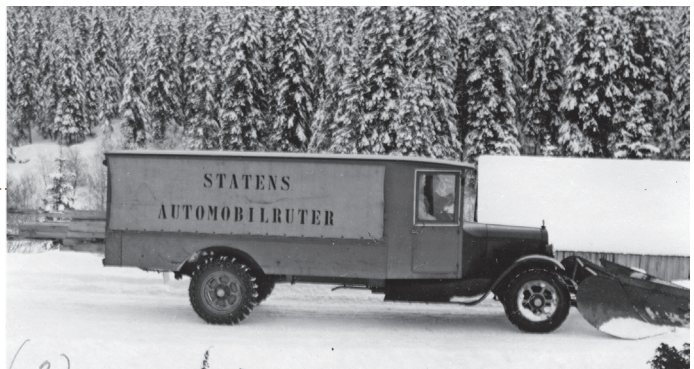
Fra Veivesenet fikk ruten overta to åpne FWD lastebiler. De viste seg for uøkonomiske til godstrafikk, men var med sin firehjulsdrift uvurderlige som brøytematerieil. I tillegg disponerte ruten to firehjuls tilhenger.

I 1927 ble bilparken utvidet med tre nye Graham Brothers lastebiler, noen med overbygd plan, og en tohjuls tilhenger. Sandberg fikk her vist nye sider av sitt talent, nå som bildesigner. Avisen Nidaros skriver 29. august det året om tre nye Graham Brothers lastebiler, med «chaufførhus» og lasteplan samt tilhenger bygd ved rutens verksted etter planer utarbeidet av driftsledelsen med henblikk på lokale forhold. En 1,5 tonner med overbygd plan for Tydalsruten og to 2-tonnere, hvorav en med overbygd plan. Den andre, med tilhenger, var for trelasttransport Selbu–Hell. Alle førerhus og lasteplan samt tilhengeren var bygd ved rutens verksted, etter planer utarbeidet av driftsledelsen (dvs. Sandberg) med henblikk på lokale forhold.



GMC-bussen ved første avgang fra Hell stasjon, 9. november 1925.

Fra venstre NSB distriktssjef Nils Ruud, driftsbestyrer Helge Sandberg, sjåfør Einar Flønes, verkstedformann Torgeir Sakshaug, sjåfør Ole A. Nykkelmo, kontorist Olav Rognes, poståpner Paul Birch (med stort skjegg), stasjonsmester på Hell st. Jens Magnussen, trafikkelev E. Wæraas, handelsreisende Brostrøm (eneste betalende passasjer) og sjåfør Erling Woldseth. Foto: Østeraas, Stjørdal Historielag.



Selburutens lastebil, tegnet av Sandberg og bygd av lokale håndverkere.

Foto: Ukjent, Norsk Jernbanemuseum (JMF19068).

Tre- og malerbeidene var «ualminde-
lig vakkert og solid utført» av snekker
Ola Ingebrigtsen, Stjørdal med snekker
Haldo Emstad, Selbu som assistent.
Alle beslag og tilhengeren ble utført
av rutens reparatør Torgeir Sakshaug,
assistert av smed Anton Langlie, Selbu.
Tilhengerhjulene var det snekker Lars
Valstad, Stjørdal, som sto for.

Men Sandberg var lite fornøyd med
GMC-bussen. I treårsberetningen skriver
han at den er dårlig ventilert og har et
dårlig karosseri. Motoren er for svak.
Det medfører stadig gearkjøring, unødige
larm, høyt bensinforbruk og sterk slitasje
på drivmekanismen. Han foreslo derfor
å skifte den med en ny, på Graham
Brothers chassis og fikk Strømmens
Værksted til å tegne karosseri. Året etter
kom det imidlertid en ny Studebaker
buss, mens GMC-en ikke ble utrangert før
i 1936. Overingeniør Rode i Veivesenet

Sør-Trøndelag hadde klar uttalelse i
brev av oktober 1928 til sin kollega i
nordfylket. Han vil ikke motsette seg
forhåndsgodkjenning av ny buss:

Derimot vil jeg beklage dersom [...] [den]
vil faa et hjemmegjort utseende og bli
ubehagelig å kjøre i paa grunn av den
korte akselavstann sic) og det noget
uforholdsmessige karosseri. Det er jo
nettopp for aa unngaa den likefremme
tortur, som det nu er aa kjøre i den
omnibus som Selburuten benytter, at
man skulle faa en ny omnibus.

Trafikktall første driftsår (9.11.25–
31.10.26) opplyst av Sandberg i brev
31.5.1927 til overingeniøren i Veivesenet.

Vognkm	143 718 (hvorav 11 010 med tilhenger)
Personkm	245 828
Tonn/km	86 192



*Selburutens "Studebaker Junior" Nr. 151e.
Satt i drift 1928 (22. november)
Foto: Ing. Helge Sandberg.*

Selburutens lastebil, tegnet av Sandberg og bygd av lokale håndverkere.
Foto: Ukjent, Norsk Jern-banemuseum (JMF19068).

Etter tre års prøvetid – hva nå?

I et notat peker Sandberg på noen momenter for evt. videre drift. Her er et utvalg:

- Det er det uomgjengelig nødvendig å kassere også resten av det gamle personbil- og lastebilmateriell som ble overtatt fra de gamle rutebilnehavere i 1925
- For å trygge en kontinuerlig vinterdrift er det nødvendig å foreta betydelige endringer i den nåværende garasjeinnredningen, med bedre isolering og støping av gulvet. Videre: Vannledning fra eget vanninntak – varmtvanns sentralopvarming til så vel oppvarming av garasjen som varmt vann til bilene om vinteren.
- Ruten lider under mangel på direkte telefonforbindelse med Hell stasjon. Sjåførene må under snøbrøyting ved hjelp av transportable felttelefonapparat på strekningen Tømra–Elverli kunne komme i forbindelse med Selbu og Hell stasjon.

I stortingsproposisjonen (nr. 69 1928) refereres en klar uttalelse fra Selbu herredsstyre: Ruten anses som en livsbetingelse for distriktet, og fremholder som et krav at den blir opprettholdt som «statsforanstaltning». Det vil være et utålelig tilbakeskritt om den skulle bli innstilt. Tydal kommune og fylkesmannen slutter seg til konklusjonen. Også distriktsstyret anser at driften må fortsette, i en eller annen form, men klarer ikke å bli enig om en felles uttalelse. Overingeniøren i Veivesenet utgjør mindretallet og mener at ruten bør overlates til private.

Driften på slutten av Sandbergs tid.

Etter ytterligere tre års prøvetid var det stadig usikkerhet og diskusjon om fortsatt statsdrift. Adresseavisen har førstesideoppslag 18. januar 1932: Forsøksvis statsdrift av Selburuten ett år til. Den 2. mai 1932 melder avisen om fortsatt statsdrift, et underskudd beregnet til kr. 12.600 og at trafikken de senere år har vært i jevn nedgang. Den 20. samme måned er overskriften *Vil Staten oppgi Selburuten?* Flertallet i Stortingets vei- og jernbanekomite er for privat drift. Foreløpig får den fortsette som før, men komiteen uttaler at hovedstyret i samarbeid med veidirektøren bør undersøke hvorvidt en dyktig og erfaren bilrutemann er villig til å overta ruten og får konsesjon for så lang tid at han kan ta risikoen. Han måtte i tilfelle tilpliktes å holde moderne materiell og kjøre de nødvendige turer. I Adresseavisen 6. juni 1932 er overskriften: *8 bileiere i Selbu anmeldt for ulovlig rutekjøring. Jernbanen går til aksjon for å redde Selburuten.*

«Sneryddning. Erfaringer fra forsøksdriften ved Statens automobilruter 1925–31»

Et hovedmål med forsøksdriften var å holde ruten i gang til Selbu på helårsbasis. Alt ansvar for snøryddingen på rutestrekningen Hell–Selbu ble overdratt til selskapet. Strekningen gikk fra havets overflate og hadde et høyeste punkt på 500 m. over havet og skulle være representativ for de rutestrekninger som det generelt kunne være aktuelt å trafikkere på denne tiden. (Høyfjellstrekningene falt utenfor.) Som Sandberg selv påpeker, ville det å holde

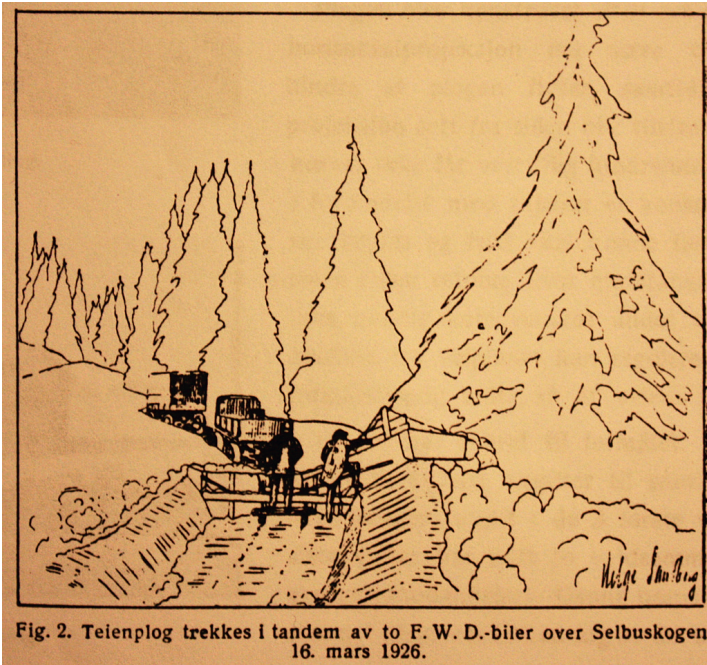


Fig. 2. Teienplog trekkes i tandem av to F. W. D.-biler over Selbuskogen 16. mars 1926.

Fra Selbuskogen. Sandbergs tegning i «Snerydning. Erfaringer fra forsøksdriften ved Statens automobilruter 1925–31».

en bilrute i gang også vinterstid, på en økonomisk forsvarlig måte og uten driftsstans, være et generelt forlangende fra publikum, særlig næringslivet. Et annet hovedmål var det å vinne erfaring med ulikt brøytemateriell.

Sandberg besto denne prøven. De tre første årene var det enkelte forsinkelser, men aldri innstilte turer. Senere var det ikke forsinkelser en gang. Sandberg skrev en omfattende artikkel om dette med den overskrift som er gjengitt ovenfor. Den ble prisbelønnet, men kilden forteller ikke om hvilken pris. Den ble først publisert i *Meddelelser fra Norges Statsbaner*, litt senere også i *Meddelelser fra Veidirektøren*, hvor den burde være særlig relevant. Overingeniør Rode var sur fordi den ikke var sendt dit først.

Sandberg innleder sin artikkel med en oversikt over snøens og isens fysiske egenskaper. Det teoretiske grunnlaget ble belyst med noen praktiske eksempler. Han går så over til å beskrive brøytemateriellet, slik det var opprinnelig og hvordan han på basis av erfaringene utviklet nye, forbedrede typer som ble bygd ved Selburutens eget verksted.

Rutens forploger var av velkjent type produsert av Øveraasen på Gjøvik. På Selburuten viste de seg å ha generelle svakheter ved måten de kastet snøen unna på,

samtidig som de var ineffektive mot all fonnsnøen som lokalklimaet skapte. En ny plog beregnet for FWD brøytebilene ble bygd sommeren 1928. Den svarte til forventningene: De tre siste vintrene var det ikke nødvendig med manuell snørydding, som de tre første vintrene hadde kostet 4700 kr. Sommeren 1930 bygde Selburuten en lettere forplog til bruk under alminnelig rutekjøring.

Fra starten av var ruten utrustet med bakploger, såkalte Teienploger. De var utviklet for hestetrafikk, og hadde flere ulemper når de skulle trekkes av bil, bl.a. eksosfaren for betjeningen som satt bak på plogene. For å løse problemene ble det sommeren 1929 konstruert en sideplog med manøvreringsutstyr for bruk til den ene FWD-bilen. Det var så vellykket at en til ble bygd året etter.



*FWD-lastebil med forplog og sideplog 1931. Helge Sandberg på plogen.
Foto: Helge Sandberg, Norsk Jernbanemuseum (JMF19089).*

Begge plogtypene ble bygget for hånd ved Selburutens verksted av dens egne folk: Reparatør Torgeir Sakshaug og smed Anton Langlete. Sandberg kunne si seg vel fornøyd med produktutviklingen. Arbeidstegningene for de tyngre plogtypene ble overlatt Veidirektøren. (Fra andre kilder har jeg funnet at de var for tunge til å få alminnelig utbredelse.) Forplogen til rutebil, med koblingsutstyr, ble satt i produksjon av A/S Strømmens Værksted. Selburutens brøyteutstyr ble presentert på Trøndelagsutstillingen, den store industri- og håndverksmessen i Trondheim sommeren 1930. Sandberg kunne også heve blikket over brøytekanterne i Selbu. I 1930 skrev han en liten artikkel kalt *Snerydning i USA*.

Dagsposten bragte 5.4.1932 en foto-reportasje under overskriften *Selburutens snerydningsarbeide. Biltrafikens triumf*. Sandberg intervjues og bildene

viser fine brøytekanter og godt vinterføre. Her snakker han om den første epoke (1925–1927) som «skippertakenes» tid, da trafikken ble opprettholdt ubrutt «ved en uvorren indsats, men paakjendingen var paa grænsen av hvad personale og materiel kunde taale», dessuten ble veien i smaleste laget på vanskelig partier. Den andre epoke betegner han «om jeg saa maa kalde – den videnskabelige snerydning.» Noen av de samme bildene sendt han inn med en kort notis til Meddelelser fra Veidirektøren.

Det gode resultatet skyldtes ikke bare plogutstyret. Om høsten ble det satt opp brøytestikker og snøskjermer. Man lot det danne seg en «isbro» på vegen før brøytingen begynte for alvor. Takket være værvarsel i radioen, med lokal tilpasning, kunne snøforholdene forutsies rimelig bra. I tilfelle snøstorm kjørte brøytebilene kontinuerlig.

Men Sandberg var kanskje litt ensidig opptatt av de optimale forhold for snøbrøyting og for rutens egne behov, og ved en anledning glemte han at bygdefolket hadde blitt tilvent en høyere standard på vintervedlikeholdet i rutetraseen. Julenatten 1931 kom det et skikkelig snøfall. Men han så ingen grunn til å beordre brøyting, for det skulle jo allikevel ikke kjøres rutebil 1. juledag og brøytingen var mest effektiv når nysnøen hadde fått satt seg litt. Han hadde ikke i tankene at folk skulle til julegudstjeneste. Folk og hester måtte forsøke å ta seg frem i dyp snø, og Sandberg pådro seg bygdas vrede. Det ble avisskriverier og klage fra lensmannen til Veivesenets overingeniør, som gjorde distriktssjef Ruud oppmerksom på at det var Veivesenet som bekostet snøryddingen og forventet at den skjedde uavhengig av rutetidene. Sandberg fikk nok en klar beskjed...

Til Oslo og sentraladministrasjonen. Nye artikler

Sandberg sluttet i Selburuten våren 1933 for å begynne i en stilling i NSBs sentraladministrasjon hos direktøren for trafikkanleggene. I Jernbanekalenderen for 1935 står han med årslønn på kr. 8100 som midlertidig inspektør. Som ny driftsbestyrer i Selburuten ble ansatt Kristen Lein som hadde vært kasserer og Sandbergs assistent. Klevstua ble beholdt som feriebolig inntil den ble solgt i 1935.

I 1934 skrev han en artikkel av mer juridisk karakter: *Regulering av biltrafikken innen jernbanens trafikkområde*. Dette er den korteste og i dag minst interessante av hans artikler.

Den siste artikkelen kom i 1937: *Norges Statsbaners Rutebiltrafikk*. På to sider gir han en konsis oversikt over temaet, med historisk bakgrunn, drift og økonomi på de aktuelle rutene, og etablerte samarbeidsordninger med private selskaper som alternativ til drift i egen regi. Han inndeler i to hovedgrupper. Den første er «De rene statsbilruter», som ble opprettet ved kgl. res. av 31. august 1923 for å vinne erfaring med rutebiltrafikk på helårsbasis som erstatning for jernbaner med liten trafikk. Erfaringene har vært positive, men bare Karmøyruten kunne vise full lønnsomhet. Den andre kaller han «Statsbanenes bildrift i distriktene». Hensikten skulle være å supplere togdriften og gi hurtig trafikkavvikling med hyppige ruter. Det formelle startgrunnlag var en stortingsbeslutning av 8. juni 1927. I Stavanger distrikt startet ruten Stavanger–Sandnes 14. januar 1928. I Trondheim distrikt kom rutene fra byen sørover til Klett (senere Ringvål) og østover til Hundhammeren i gang fra 1. mai 1928, i alt 30 km.

Siste kapittel

Sandberg endte sin allsidige karriere ved å slutte sirkelen: Han gikk tilbake til å arbeide med et jernbaneanlegg. Denne gang gjaldt det Vestfoldbanens ombygging fra smalspor til normalspor. Her tiltrådte han i 1939, og var avdelingsingeniør klasse A fra 1943. Sandberg ble innvilget pensjon ifølge brev fra Generaldirektøren 30. mai 1944. Han var bosatt i Asker da han døde 31. desember 1945 og er begravd på Værnes kirkegård i Stjørdal. Det er også hans kone, som døde i 1965.



Familien Sandberg ved hjemmet sitt Breidablikk i Stjørdal i 1912. Fra venstre står Olene Sandberg (f. Evensen), Martin Sandberg, Nini Sandberg (g. Walderhaug) og helt til høyre trolig Sverre Sandberg. Foto: Østeraas, Stjørdal Historielag.

Opphav og etterkommere

Begge foreldrene, Martin og Olene, f. Evensen, var født i Levanger, henholdsvis i 1853 og 1855. Ved folketellinga i 1875 var Martin oppført som sersjant og kontorist ved Stjør- og Verdal sorenskriverkontor, losjerende på gården nordre Halsan i Levanger landsogn (Frol). Han har da tydeligvis tatt underoffisersskolen, tidens typiske utdanningsvei for gutter fra landet som ville opp og frem. Som lensmann i Stjørdal drev han gården Breidablikk (gnr 102 bnr 10) og i 1910 hadde han datteren Nini Margrethe ansatt som kontordame. Hun ble senere gift Walderhaug. Sandberg med på å innføre ny teknologi: I Norsk

Kunngjørelsestidende (det senere Lysningsbladet) for 27. mars 1896 er han blant medlemmene av det første styret til Aktieselskabet Stjørdalens Telefonsamlag. Han hadde hytte på ei lita øy i et vann lenger oppe i Stjørdalen. Dit pleide han å dra sammen med tre kamerater i Stjørdal: presten, apoteker Lyng og en Qvenild.

Svigerfaren var også trønder og lensmann: Edvard Munch Roll, f. i Trondheim 1849 og ansatt i Gimsøy, på yttersida av Lofoten, fra 1855 til han gikk av for aldersgrensen. Kona Jensine var nordfra, f. i Hadsel 1863. De drev gården Vinje Øvre, gnr. 1 bnr. 1,2 i Gimsøy.

Helge og Mathilde Sandberg fikk fem barn. Eva ble født i Wuhan, Kina. Under krigen var hun grenselos og måtte etterhvert flykte til England. Der jobbet i Norway House, London, for Hjalmar Riiser-Larsen, generalmajor og sjef for det norske flyvåpenet. Hun giftet seg med en engelsk offiser og flyttet aldri hjem til Norge. Etter henne kom døtrene Ingrid og Aud. Begge sønnene ble født i Grong. Per Christopher i 1922 og Ove Helgessøn året etter. De fulgte i farens fotspor på ingeniørveien, begge på NTH. Per var ferdig på berglinjen i 1949

og Ove på kjemi i 1950. I studietida var Ove styremedlem i Studentersamfundet og redaktør av «Under Dusken». Under krigen hadde han rømt til Sverige og blitt sendt til flygerutdanning. Først i Little Norway, utenfor Toronto i Canada, så til England. Som ferdig utdannet flyger var han underveis med skvadronen til Skottland i krigens siste dager. Han døde i 1984 og var da viseadministrerende direktør i Elkem AS. Per døde året etter, som direktør ved AS Sydvaranger. Oves sønn Bjørn har vært i Kina og oppsøkt steder hvor farfaren hadde vært.

Kilder:

Arkivmateriale

- Det norske Veritas register over norske skip for 1904, i Norsk Maritimt Museum.
- Lein, Kristen: Statsbanenes bilrutedrift i 25 år. Selburuta. (Maskinskrevet, 14 s.). Norsk Jernbanemuseum.
- NSB arkiv, brevjournal 8 for ombygging av Vestfoldbanen (1944).
- Vegvesenet i Sør-Trøndelags arkiv, kassetene D-58-8 Selburuta 1925-33 og D-48-8 Bilruter 1928-29, Statsarkivet Trondheim.

E-post og muntlig

- Thor Bjerke, Norsk Jernbanemuseum (NSB arkivmateriale)
- Julie Carrington, Library, Royal Geographical Society, London
- Randi Johnsen, Sandvika (niese)
- Ingar Lien, Selbu
- Arne Langås, Nord-Trøndelag historielag (M. Sandberg i folketelling 1875 og bygdebøker)
- Arve M. Nordsveen, Norsk Telemuseum (opplysninger fra nettstedet DIS-Norge gravminner)
- Bjørn Ovessønn Sandberg, Kristiansand (sønnesønn)
- Eva Sandberg, Oslo (enken etter Ove Helgessøn Sandberg)

Trykte kilder (inkl. Sandbergs publikasjoner)

- Adresseavisen, div. utgaver.
- Alstad, O. (red.): *Trondhjemsteknikernes matrikel 1870-1915*. F. Bruns Boghandel, Trondhjem 1916.
- Alstad, O. (red.): *Tillegg til Trondhjemsteknikernes matrikel*. Aktietrykkeriet i Trondhjem, Trondhjem 1932.
- Arbeidsdepartementet: *St.prp. nr. 117 (1922). Om anlegg av nye jernbaner*.
- Arbeidsdepartementet: *St.prp. 69 (1928). Om fortsettelse av driften av de av Staten igangsatte bilruter ...*
- Bjerke, Thor et al.: *Banedata '94*. Norsk Jernbaneklubb, Oslo 1994.
- Bækkedal, O.: Trygg Øveråsen, i *Stålstuten* nr 4, 2009. (På Wikipedia.)
- Completion of the Canton-Hankow Railway. S. 384 i *Railway Gazette* 4. september 1936.
- Falkenberg, Anders og L. Mathiesen: *Jernbanekalenderen*. Oslo. (Årgangene 1929, 1933, 1935 og 1937.)
- Fougner, Eiliv: *Norske ingeniører og arkitekter*. Kristiania 1916. (s.125)
- Helland-Hansen, K.: *Bilrutedriften s. 457 flg, spesielt Selburuten s. 470-472 i Hegna, Johs B. (red.): Jernbanenes driftshistorie. Teknisk og administrativ oppbygging*. 1957.
- Hårstad, Kjell: *Selbu i fortid og nåtid*, bd. 2. Trondheim 1977.
- Isachsen, Fridtjov: Helge Sandberg. S. 93-94 i *Norsk Geografisk Tidsskrift*, nr 2 1946. (Nekrolog.)
- Haarstad, Kjell og Per O. Rød: *Selbuboka bind IV*, Selbu 1962.
- Jernbanekalenderen 1943/1944.
- Lien, Ingar: Selburuta – den første statsdrevne bilrute. Rutebilens første år i Selbu og Tydal. S. 79-99 i *Trønderveven 2009*. Årbok for Sverresborg Museum og Sør-Trøndelag Historielag. Trondheim 2009.
- Lillehammer, Arnvid: *Soga om Sauda*, bind 4, Sauda 2002.
- Mathiesen, L.: *Jernbanekalenderen 1941*.

- Møller, Dag Juul (red.): *Studentene fra 1943*. Oslo 1968.
- *Norges Statskalender*. Div. utg.
- NSB snebrøitningsbil med forplog og sideplog. S. 5. i *Adresseavisen* 12.6.1930. (Trolig Selburuten, på Trøndelagsutstillingen.)
- Rolseth, Asbjørn: Blindspor i snøen. S. 40-42 i *Norsk Motorveteran* nr. 2 2006.
- Sandberg, Helge: Selburutens sneploger. Erfaringer fra flere års drift. S. 5-6 i *Meddelelser fra Veidirektøren* 1930.
- Sandberg, Helge: Selburutens nye ploger. S. 119-120 i *Meddelelser fra Veidirektøren* 1930.
- Sandberg, Helge: Snerydning. Erfaringer fra forsøksdrift ved Statens automobilruter 1925-1931. S. 84-93 i *Meddelelser fra Norges Statsbaner* nr. 5 1931. Og s. 1-10 i *Meddelelser fra Veidirektøren* nr. 1 1932.
- Sandberg, Helge: Snerydning på Selbuveien. S. 146 i *Meddelelser fra Veidirektøren* 1932.
- Sandberg, Helge: Regulering av biltrafikken innen jernbanens trafikkområde. S. 62 -64 i *Meddelelser fra Norges Statsbaner* nr. 4 1934.
- Sandberg, Helge: Høiesterett er streng mot lastebilene i rute. I *Meddelelser fra Norges Statsbaner* 1937.
- Sandberg, Helge: N.S.B. Rutebiltrafikk 1936-37. S. 115-116 i *Meddelelser fra Norges Statsbaner* nr. 6 1937.
- Sandberg, Helge: Notes on South Huan. S. 329-351, 585-607 (dobbelt pagineringsssystem!) i *Norsk geografisk tidsskrift*. B. 7. H. 7/8. 1939.
- Sandvik, Arvid: Saudakraft i femti år. Aktieselskabet Saudefaldene 1913-1963. Sauda, 1963.
- Selburuten nedsetter godstakstene og har anskaffet nytt godsbil-materiell. Nidaros 29.8.1927.

Digitalt

- Canton-Hankow Railway. Britains gift to China. The Sydney Morning Herald, 21.11.1935.
- <http://newspapers.nla.gov.au/ndp/del/article/17227136?searchTerm=Canton-Hankow+Railway>
- Eksamensprotokollen for Sandberg, Trondhjems Tekniske Lærestanstalt. Byarkivet, Trondheim kommune. <http://da2.uib.no/cgi-win/WebBok.exe?slag=lesside&bokid=ttl03&sideid=243&storleik=>
- Folketelling 1910 M. Sandberg (far). <http://digitalarkivet.arkivverket.no/nm-no/ft/person/pf01036858001868>
- Folketelling 1910 (Sandbergs svigerforeldre). <http://digitalarkivet.arkivverket.no/nm-no/ft/person/pf01036937001656>
- Hjalmar Riiser-Larsen: Wikipedia.