

# Tidlig rutebilkjøring i Folldalen

## Rutestrekningene Alvdal–Hjerkinn og Folldal–Atna

Nord-Østerdalsmuseet har overtatt mye arkivmateriale etter Bilruten Alvdal-Folldal-Hjerkinn, drevet av Embret Mellesmo (sr.) fra 1922 til 1950. I tillegg fins litt materiale etter den kommunale rutebildrifta fra før 1922 (Alvdal-Folldal kommuneautomobil). Med dette som utgangspunkt, og med innhenting av informasjon fra andre arkivkilder, muntlige kilder, samt litteratur, er denne artikkelen skrevet, med hovedvekt på den tidlige rutebilvirksomheta i Folldalen og Atndalen. En tar for seg historia fram til sammenslutninga i rutebilnæringa ved dannelsen av A/L Alvdal-Folldal-Hjerkinn-Atna Bilruter fra 1951.

Først gis et lite innblikk i den generelle historia, så litt om tidlige bilruter i Nord-Østerdalen, før en går inn på rutebilkjøringa i Folldalen og Atndalen spesielt.

### *Innledning*

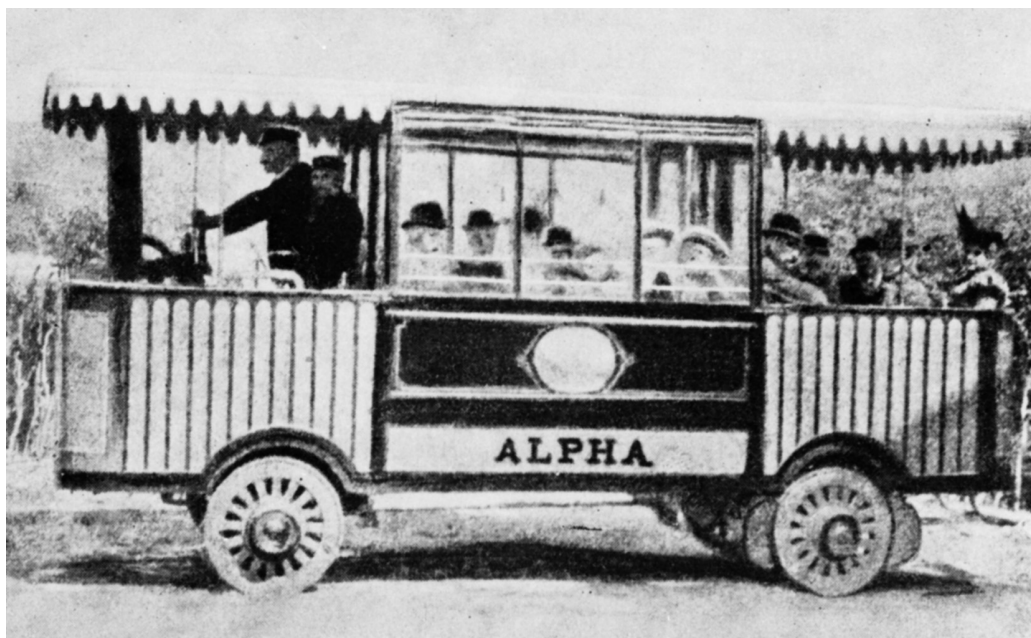
Det var generelt økende samferdsel og transport utover 1800-tallet. Dampbåter kom i gang langs kysten og på større innsjøer. Veiene var dårlige, men utover århundret kom det mer fart i utbygginga av veinettet og etter hvert jernbaner. Noen forsøk på diligenseruter sist

på 1800-tallet vart ingen suksess. Her i distriktet var det den gamle skyssordninga som utgjorde rutetrafikken. Jernbana vart åpna gjennom Østerdalen i 1877, og varekjøringa gikk etter det i all hovedsak til og fra stasjonene.

I Norge vart det gjort noen forsøk med landeveislokomotiver, bl.a. ei rute fra Lillehammer oppover Gudbrandsdalen i 1871, men det vart ikke noe varig.

Det som er regna som den første virkelige bilen i Norge, altså med forbrenningsmotor, kom til landet i 1895. Den var tiltenkt å trafikkere i Gudbrandsdalen og Romsdalen, nærmere bestemt strekninga Otta – Åndalsnes. Det vart imidlertid med noen prøveturer, og bilen kom aldri så langt som til Romsdalen. Den vart satt i rute Tretten – Ringebu i 1896, men det var mye problemer, så det vart ingen varig drift. Bilen hadde liten trekkraft, med en motor på bare 5 HK!

Noen nye forsøk med dampdrevne kjøretøyer kom sist i 1890-åra. I den sammenhengen må nevnes Paul Henning Irgens, som var født i Os i 1843, og som faktisk var en pioner i norsk bilbygging. Han hadde sist i 1890-åra klar den sannsynligvis første norskbygde bilen. Men han fikk aldri satt denne i



*Paul Henning Irgens, født i Os i 1843, var faktisk en pioner i norsk bilhistorie.  
Her er hans dampdrevne buss "Alpha" fra 1899.*

produksjon. Irgens bygde dampbussen Alpha i 1899, som vart prøvd både i Bergen og Trondheim, men det vart ingen suksess.

Mange hadde etter hvert fått trua på bilen, og det kom inn flere søknader om rutebil drift fra 1899 av, fra forskjellige steder i landet. Blant anna gjelder en søknad strekningen Koppang – Rendalen. Mange av disse tiltakene kom bare til idestadiet. Tekniske problemer, dårlige veier for biltrafikk, svake bruer, og delvis også motstand mot biltrafikk, var utfordringer for disse bilpionerene.

1908 er et merkeår for rutebilnæringas historie i Norge, og regnes som gjennombruddsåret. Den tekniske utviklinga hadde kommet lengre, og holdningene til biler var på tur til å endres. Det var så vidt passert 100 registrerte kjøretøyer i Norge. Johan Aarøe starta dette året en rutebil som

kom lenger enn til prøvestadiet. Denne Norges første bilrute gikk på strekninga Molde – Batnfjordsøra og hadde første ordinære turen 1. juni 1908. Bilen var en Unic med plass til 5 passasjerer, registrert i Kristiania som motorvogn nr. 92.

Utover sommeren kom flere ruter i gang, og allerede året etter var det 23 ruter i Norge. I 1913 hadde tallet godt passert 60, og av disse var det åtte ruter i Hedmark. De indre østlandsfylkene var sterkt med i utviklinga, mens Nord-Norge kom seinere med. I 1938 var det blitt 180 ruter i Hedmark. Da var det etter hvert blitt noe statstilskudd til rutebil drift.

Rutebilene kom helst der det mangla jernbane eller dampskipsrute. Det var to typer ruter: transporttilbud for lokalbefolkninga og ruter retta inn mest mot turisttrafikken. Det kom en

stagnasjon i økningen i antall bilruter under verdenskrigen 1914-18, men senere var det ei jevn økning. Mellomkrigsåra var faktisk ei veksttid for bransjen, og ved utbruddet av andre verdenskrigen var det blitt nær 1600 ruter.

Det kom i stand ei nasjonal regulering av biltrafikken med vår første motorvognlov vedtatt i 1912 og gjort gjeldende fra 1. april 1913. Myndighetene kunne innskrenke eller forby biltrafikk, men veiene vart raskt åpna for bilene. Ervervsmessig transport av personer eller gods med motorvogn i rute måtte ha løyve fra amtsveistyrene.

De første rutebilene var det vi i dag ville kalle for personbiler – store og romslige biler med plass for opptil 7-8 personer. Men det var også lastebiler i bruk. Folk fikk finne seg plass mellom varer på det åpne lasteplanet. Det vart også satt benker på lasteplanet for persontransport. Forlenga personbiler med litt flere sitteplasser, ofte med et svært enkelt hjemmesnikra overbygg eller ”karosseri”, var ganske vanlige. Og lastebiler kunne få et hjemmesnikra bygg bakpå i stedet for lasteplan og gjøre tjeneste som ”buss”. Det vi i dag ville kalle busser kom først omkring 1920, med opptil over 20 seter. Da vart det vanligere med busser, og stadig større busser, og sjeldnere med personbiler som rutebiler. Det var mange som bygde karosserier på et innført chassis, og på det meste var det 140 karosserifabrikkar i Norge. Det kan da nevnes at også i vårt distrikt vart det bygd slike enkle karosserier, i hvert fall på Tyll-dalen snekkerverksted.

I rutebilismens barndom var det kjøring bare sommerhalvåret de fleste ste-

der – sesongen varte gjerne fra mai til oktober. Om vintrene overtok hestene trafikken att. Men utover 1920-åra vart sesongen forlenga for stadig flere ruter. Brøyting vart en del av konsesjonsvilkåra på noen ruter.

Engerdal herredsstyre sendte i 1917 et forslag til fylket om å utrede spørsmålet om vinterbiltrafikk. Det vart det ikke noe av. Men brøyting med treplog enkelte steder i fylket utover 1920-åra gjorde at noen ruter gikk helårlig. Et forsøk med beltebil på strekninga Elverum – Trysil var ikke særlig vellykket. Uti 1920-åra kom bilploger på markedet. Ruten Alvdal – Hjerkinna vart kjørt med plog, og ruten gikk hele året fra 1928 – den første høg fjellsvei med helårs rutedrift.



*Brøytinga inngikk ofte i konsesjonene til rutebilene. Her er rutebilen Alvdal – Folldal – Hjerkinna, trolig øverst i Folldalen omkring 1930.*

*Foto P. K. Lien.*

*Nordøsterdalsmuseet minø.pkl6620.*

Andre verdenskrig kom til Norge våren 1940 med store utfordringer for bransjen: rutemateriell vart rekvirert,

det vart mangel på drivstoff og nødvendig med ombygging til gassgenerator-drift, mangel på olje, deler og gummi, og det var reiserestriksjoner. Ved freden i 1945 var materiellet nedslitt, og det var mye færre vogner. Men ruter kom i gang att etter hvert. Og det var et stort og økende behov for transport, med følgende stor utskifting av busser og lastebiler de første åra etter krigen.

Rutebildrifta kom ofte i gang som resultat av privat initiativ. Noen bilruter vart drevet av kommunale selskaper og noen av aksjeselskaper. Men utover mellomkrigsåra vart små enmannsbedrifter det vanligste. Bilrutene hadde også en del konkurranse fra lastebiler som tok med passasjerer, samt drosjer.

Utover etterkrigsåra var det ei stor økning i transporten. Det kom en ny samferdselslov i 1947 som førte til regulering av all yrkesmessig transportvirksomhet. Det vart oppnevnt samferdselsnemnder i fylkene. Og det vart lagt opp til ei omfattende regulering av næringa – og rasjonalisering. Både myndighetene og Norges Rutebileieres Forbund gikk inn for sammenslutninger. Dette var ikke de små aktørene i næringa alltid så enige i, men det vart gjennomført stadig flere steder – mer og mindre frivillig. For øvrig hadde dette kommet i gang litt i 1930-åra, men fikk større fart etter krigen. Statsbanenes Bilruter ønska mange steder å kjøpe opp de små private selskapene, og rutebileierforbundet så nok sammenslutninger til større og sterkere selskaper som et middel mot dette.

Dermed var det mer slutt på enkeltmannsforetakene. På det meste var det over 1000 rutebilselskaper i Norge, men gjennom fusjoner og oppkjøp er dette

tallet sterkt redusert. For øvrig var sentralisering og rasjonalisering noe som hørte etterkrigstida til, for eksempel på skolesektoren, der det naturlig nok førte til mer skolebartransport.

Fra 1949 kom prinsippet om områdedekonsesjoner, og dette året kom ei stor sammenslutning i Hamarområdet. Det gikk også mot sammenslutning i Nordøsterdalen, noe en skal komme tilbake til helt til slutt i artikkelen.

### *Tidlige bilruter i Nordøsterdalen*

Den første bilruta i Rendalen kom visstnok i gang allerede i 1909, da AS Rendalens automobilselskap fikk tillatelse til å trafikkere ruta Koppang – Otnes. Denne ruta vart fra 1914 overtatt av Ytre Rendal kommune. Året etterpå starta Øvre Rendal kommune rute Hanestad – Øvre Rendal. Seinere kjørte også Undseth Automobilselskap rute på den strekninga.

Den første bilruta ellers i Nordøsterdalen vart starta av tynsetingen O. J. Steen på strekninga Alvdal – Folldal. Bilen var en Mitchell, og Steen kjørte sin første tur på ruta lørdag 30. mai 1913. Snart overtok et kommunalt selskap denne bilruta, og i 1922 vart den overtatt av Embret Mellesmo. Det skal også nevnes at i 1911 søkte "M. Müller, dr. Øwre og A. Kristensen om tilladelse til automobiltrafik gjennom Foldalen fra Lille Elvedalen – Hjerkin, subsidiært amtsgrænsen". Sistnevnte er Andreas Christensen, som sammen med fru Ellen hadde kjøpt Steien hotell i Alvdal i 1907. Herredsstyret i Lilleelvedalen (Alvdal og Folldal) erkjente ønskeligheten av et raskere befordringsmiddel, men ville ikke anbefale søkna-

## **Ruter i gang i distriktet i 1914**

*Koppang – Rendalen, først drevet av aksjeselskap, fra 1914 av Ytre Rendal kommune.*

*Alvdal – Hjerkinn, starta 1913 av O. J. Steen, fra 1914 drevet av Alvdal og Folldal kommuner.*

*Tynset – Kvikne, forsøk 1906 og 1910 førte ikke fram, starta 1914 av O. J. Steen.*

*(kilde: Norges Rutebileieres Forbund. Avd. Hedmark. 1930 – 1955).*

den før veien var ferdig ombygd, og det vart ingenting av dette initiativet.

Det var søkt om tillatelser til rutedrift Tynset – Kvikne allerede i 1906 og i 1910, men det vart ikke noe av disse initiativene. Men da O. J. Steen fra Tynset hadde overlatt ruta Alvdal – Folldal til kommunal drift, søkte han og fikk i 1914 tillatelse til å kjøre strekninga Tynset – Nytrøa/Røstvangen, og videre til Ulsberg ved bestilling. Kvikne-Tynset automobilselskap, eid av de to kommunene, starta våren 1916 kjøring Tynset – Ulsberg. Bilen streika og ny bil vart kjøpt til neste sommer. Det var vanskeligheter med drifta, som gikk med tap, og selskapet vart oppløst ved utgangen av 1935. Året etterpå overtok Ole Bjørnsmoen denne ruta.

Øst på dalom kom det i gang bilruter midt i 1920-åra, både Tolga stasjon – Hodalen – Øversjødalen, starta i 1924 av O. Holøyen, og Os stasjon – Sæter, starta samme året av Peder M. Langøien. Os kommune overtok den sistnevnte bilruta i 1949. Fra Tyllaldalen til Tynset starta Olav A. Hokstad bilrute i 1928. To år seinere starta M. Finstad rute Finstad – Brydal – Tynset. Aasmund S. Haugseggen fikk konsesjon på rute Dalsbygda – Os i 1938. På strekninga Vingelen – Tolga starta Knut Storhaug rute i 1946.

Det var der det ikke var jernbane at bilruter kom først i gang. Derfor starta



*Første rutebilen i Os, kjørt av Peder M. Langøien. Dette er en typisk rutebil av si tid, med et enkelt hjemmesnekra karosseri.*

*Nordøsterdalsmuseet minø33895.*

første bilruta Alvdal – Tynset først i 1934, drevet av Lauritz Andersen fram til Martin Tronslien overtok i 1948.

I Sollia kom det søknad om rutebilkjøring allerede i 1910, men den vart avslått på grunn av dårlige veier. Et forsøk vart gjort i 1914, men vart ikke varig. Fra 1919 kjørte Ole Tangen bilrute mellom Atnbrua og Atna. Denne vart først overtatt av Sollia kommune, og i 1935 av Sollien Handelsforening AS og da utvida til Nesset. I 1931 starta Asbjørn Rogstad fra Folldal rutebilkjøring på strekninga Folldal – Strømbu, seinere til Nesset. Det kan også nevnes at bilrute Enden – Ringebu, altså over Venabygdsfjellet, "kan endnu ikke anbefales" av fylkesveistyret i 1935, men to

### **Statsbidrag til ruter i Nord-Østerdalen 1925**

<i>Rena – Sjølisand</i>	<i>AS Rena-Sjølisand automobil</i>	<i>kr 1.500,-</i>
<i>Koppang – Hornset</i>	<i>Ytre Rendal kommune</i>	<i>kr 3.000,-</i>
<i>Atna – Atnebru</i>	<i>Sollia kommune</i>	<i>kr 2.000,-</i>
<i>Hanestad – Undset</i>	<i>Ø. Rendal kommune</i>	<i>kr 1.000,-</i>
<i>Alvdal – Hjerkin</i>	<i>Embret Mellesmo, Alvdal</i>	<i>kr 4.500,-</i>
<i>Tynset – Kvikne – Ulsberg</i>	<i>Kvikne-Tynset kom.bil</i>	<i>kr 4.500,-</i>
<i>Tolga – Øversjødalen</i>	<i>O.Holøyen, Hodalen</i>	<i>kr 500,-</i>
<i>Os st. – Sæter</i>	<i>Peder Langøyen, Os</i>	<i>kr 800,-</i>

*(kilde: Hedmark fylkesveistyre, Forhandlingsprotokoll, Fylkesmannen i H. 2657)*

år seinere får Sollien Handelsforening konsesjon på denne ruta.

*Alvdal – Folldal kommuneautomobil*  
Arbeidet med å få i gang ei kommunalt drevet bilrute starta i herredsstyret i Lil-lelvedalen allerede i 1912 eller 1913. En komite la i mars 1913 fram for her-

redsstyret ei plan med omkostnings-overslag for ei automobilrute mellom Alvdal og Hjerkin. Plana vart bifalt av herredsstyret, som også antok et tilbud fra O. J. Steen på Tynset. Den endelige avtalen mellom ham og herredet vart godkjent av herredsstyret, og Steen kjørte som nevnt ruta fra 30. mai 1913.

Allerede etter den første sesongen,



*John Steen med den første rutebilen på strekninga Alvdal – Folldal ved Alvdal stasjon. Dette var typisk nok en litt romslig personbil. Fra Bygdefolkets eige familiealbum/Alvdal bibliotek.*

# Lilleelvedal kommunes automobilrute

Lilleelvedal—Foldals værk—Hjerkin.\*)

Alle hverdage fra 25de august 1913.

(Herved ophæves ruten av 12te juli).

Km.	Stoppsteder.	Kl.	Km.	Stoppsteder.	Kl.	
0	Fra Lilleelvedal	9.30 fm.	0	Fra Hjerkin	2.30 em.	*) Mellem Foldals værk og Hjerkin kjøres kun efter bestilling og maa betales for mindst 4 reisende.
19	> Einabu(broen)	10.15 >	17	> Dalholen	3.21 <	
25	> Moan (øvre)	10.30 >	26	> Foldals værk	3.50 <	
32	> Grimsbo	10.51 >	30	> Krokhaugen	4.02 <	
41	> Krokhaugen	11.18 >	39	> Grimsbo	4.29 <	
45	> Foldals værk	11.30 >	46	> Moan (øvre)	4.50 <	
54	> Dalholen	11.57 >	52	> Einabu(broen)	5.08 <	
71	Til Hjerkin*)	12.48 em.	71	Til Lilleelvedal	5.50 <	

Bilen stopper paa signal ved Gjelten og Follien. Pris pr. km. 17 øre. Barn under 12 aar det halve. Mindstepris kr. 1.00. Reisetøi 15 kg. frit. Pakker medtas for 10 øre pr. kg. Mindste pris 30 øre. Pakker avhentes paa de steder i ruten, hvor bilen stopper. Pladser kan forutbestilles for opgaende hos telegrafist Grue, Lilleelvedal; for nedgaende hos materialfv. Heksem, Foldals værk. Nærmere oplysninger ved henvendelse til telegrafist Grue, Lilleelvedal-

Rutetabell fra 1913.

ønska tydeligvis kommunen å overta hele drifta av bilruta. Det var Steens sønn John O. Steen som hadde kjørt ruta, og som kommunen forhandla med om høsten. Og i desember forelå for herredsstyret et forslag om kommunal rutebil drift. Denne gikk ut på at kommunen skulle overta Steens bil, en Mitchell, samt kjøpe en bil til, en Overland. Hva kommunen skulle betale for Steens bil framgår ikke av møtereferatet, men den andre kosta 5500 kroner.

Begge disse var av typen romslige personbiler. Fra årsskiftet 1913-14 vart Lilleelvedal herred delt, så virksomheten fikk navnet Lille-Elvedal – Foldal kommuneautomobil. Det felles herredsstyret ansatte også telegrafist E. Grue på Alvdal jernbanestasjon som forretningsfører for selskapet. Han var da kontaktperson for bilruta på Alvdal, mens materialforvalter Anders Heksem ved Follidal Verk var kontaktperson i Follidal.

I kommunejubileumsboka fra 1937 står det at overtakelsen av bilruta skjedde fra 20. juli 1914. Og det synes som at det tok tid å bli enig om formalitetene. Besiktigelsen av Mitchell'en skjedde ikke før i juni, og betalinga for bilen skulle skje med en halvpart 1. juli 1914 og resten ett år etterpå. Bevilling til bilrutedrifta fikk kommunene av fylket i april 1914. Men samtidig ser en at denne ruta på en rutetabell fra august 1913 kalles "Lilleelvedal kommunes automobilrute", hvilket klart antyder at det var kommunen som drev ruta. Dessuten viser en bevart regnskapsprotokoll at det kommunale selskapet hadde rutedrift helt fra 1913.

På høsten i 1914 vart regler for kommuneautomobildrifta vedtatt, og likeså takster. Disse var for voksne 10 øre per kilometer, minstetakst 75 øre, barn halv pris. Reisende kunne medbringe inntil 15 kilogram bagasje gratis, og vekt over dette etter pakketakst, som var 10 øre per kilogram, minstetakst 15 øre per pakke. For sykler var det 2 kroner, for hunder 7,5 øre per km. Det vart også vedtatt takster for ekstrakjøring utenom rute. En ser at disse takstene var lågere enn de som står oppført på rutetabellen fra august 1913.

Men sjøl om kommunene overtok ruta, så var det John Steen som var fast sjåfør de første tre åra. I 1914 var Simon Trøan reservesjåfør, året etterpå kjørte Embret Mellesmo mange turer, og Asbjørn Bredesen noen turer. I 1916 var det stort sett Martin Tronslien og Olaf Vangen som kjørte, mens Embret Mellesmo hadde noen få turer.

Ruta vart kjørt daglig gjennom sommersesongen, fra mai og så lenge det gikk an. En regnskapsprotokoll fortel-

ler at ruta starta 7. mai i 1914, og 1. mai de to neste åra. Både i 1914 og 1916 vart det kjørt helt ut året, men i 1915 gikk siste turen 12. november. Rutestrekninga vart utvida til Hjerkin, uten at det er helt klart når dette skjedde. Og siste året som det kommunale selskapet drev, i 1922, kom det i gang ei rute til på strekninga Folldal – Hjerkin. Dette har nok sin bakgrunn i åpninga av Dovrebana året før, som førte mye trafikk til og fra Folldal både av personer og gods over fra Alvdal til Hjerkin stasjon. Bilruta gjennom Folldalen korresponderte med daghurtigtogene på Hjerkin og Alvdal.

I 1916 søkte Lilleelvedal – Foldal Automobilselskap arbeidsdepartementet om statsbidrag til automobilruten Lilleelvedal – Hjerkin. Herredsstyrene støttet søknaden, og Folldal herredsstyre påpekte "... de særdeles billige takster som selskapet har holdt ...". Dette året inngikk selskapet kontrakt om kjøp av en "Fiat ruteautomobil og en "Signal lasteautomobil på to tonn. Rutebilen var bygd på et entons understell, en seks seter med bagasjebærer bak ifølge ei skisse. Begge bilene kosta 12.750 kroner fritt levert i Alvdal.

Takstene var i 1919 kommet opp i 25 øre per kilometer, minstepris 1 krone, og barn under 12 år halv pris. Baggasje inntil 10 kilogram var fritt. Pakker kosta 10 øre per kilogram, minstepris 40 øre. Det var altså ei betydelig prisstigning på fem år, men en må da huske på at det var dyrtid og sterk prisstigning under første verdenskrig.

På et felles kommunestyremøte i 1919 framkommer det at rutebildrifta i sommermånedene mai – august hadde gitt et overskudd på vel 11.000 kroner,



sikkert før avskrivninger. Handelsmennene klagde over at det ikke var en lastebil til. Bilstyret ønska å gå til innkjøp, men kommunestyrene bestemte mot 5 stemmer ikke å kjøpe. Men de bestemte å bygge en garasje på Alvdal. Denne vart bygd nede i Steigjelen på Alvdal. Bilstyret hadde kjøpt en Overland for 10.300 kroner, og kjøpet vart godkjent. Forretningsfører for bilselskapet var nå Per Jensen. Bevarte forsikringspoliser fra 1920 viser at selskapet i hvert fall hadde tre ruteautomobiler: Overland, King og Fiat.

Etter endringa av kommunenavnet fra Lille-Elvedal til Alvdal i 1917, vart også selskapets navn endra til Alvdal-Folldal kommuneautomobil.

I 1920 søkte Johannes Dalen om tillatelse til å trafikker strekinga Alvdal – Folldal med lastebil, noe kommunestyret i Folldal ikke ville anbefale. Han fikk da også avslag fra fylkesveistyret på sin søknad. Kommunestyret i Folldal protesterte også dette året mot at fylkesvegstyret og vegdirektøren ga private tillatelse til å drive automobil drift i Folldal, altså i konkurranse med det kommunale selskapet. Her nevnes både Folldal Verks lastebil og Ingmar Borkhus' personbil.

Sist på 1920 søkte Alvdal-Folldal automobilselskap om statsbidrag til forsøk med vintertrafikk. Kommunestyret i Folldal uttalte i denne sammenhengen at de så ulempene for trafikken og særlig varetransporten, altså med slede-transport på brøyta veier, men de ville gjerne ha denne biltrafikken for postbefordring og personbefordring. Kommunestyret pekte særlig på at både lege, dyrlege, lensmann og prest bodde i Alvdal. Kommunestyret mente "... at

denne trafikk har framtiden for seg og de innvundne erfaringer vil være til nytte ikke bare for bygdene men for hele landet". Men det skulle enda gå noen år før det vart vinteråpne veier i bygda.

Det er vanskelig å finne noe særlig om økonomien i det kommunale rutebilselskapet. Det ser ut til at det gikk rimelig bra økonomisk de første åra, men det ser imidlertid ut til at det vart ei stor gjeld å hanskas med etter hvert. Ei kontrabok med "Foldalens sparebank" viser at kassakredittlånet ved årsskiftet 1921-22 var på over 40.000 kroner. Men det kan jo også være andre grunner til at den videre skjebnen til selskapet kom opp til vurdering. En komite vart i hvert fall nedsatt for å utrede deling eller opphør av selskapet. Dette vart lagt fram i 1922. Alvdal kommunestyre ønska at Folldal skulle overtok alle aktiva og passiva. Folldal kommunestyre var enig i deling, men med realisering av biler og øvrige aktiva, og at Folldal overtok ruta. Det vart også på samme tid vedtatt å kjøpe tomt til garasje av Rismoen, altså like ved sentrum i Folldal.

Det vart imidlertid enighet med Embret Mellesmo om salg av biler og andre aktiva til ham dette året. Kommunene hadde fortsatt att to lastebiler, Indiana og Signal, i fellesskap, men etter hvert overtok Folldal kommune disse bilene. Dermed var det fortsatt lastebil drift i kommunal regi, sjøl rutebil kjøringa vart solgt til privat drift. Og i 1932 valgte kommunestyret i Folldal etter tilråding fra bilkomiteen å selge de salgbare delene av bilene, da reparasjoner ville bli uforholdsmessig kostbart. Dermed var den kommunale bildrifta definitivt slutt.

### *Bilruten Alvdal-Folldal-Hjerkinn*

Embret Mellesmo overtok altså den kommunale bilruta i 1922. Han overtok da to biler, selskapets garasje i Steigjelen, samt lån som selskapet hadde, med åtte prosent rente. Mellesmo hadde for øvrig allerede i 1919 tilbudt å kjøpe personbilene av det kommunale selskapet. Men kommunene mente det var lagt mye arbeid for å opparbeide denne ruta, og utsiktene til lønnsomhet var lysere enn før. Selskapet hadde nemlig fått tilsagn om å overta postkjøringa Alvdal – Hjerkinn med statsbidrag på 2000 kroner. Derfor avlo kommunene tilbudet da.

Embret Mellesmo hadde gått på Aurora Chauffeurskole i Kristiania (Oslo) og skaffa seg førerkort i 1913. Han kjørte en del for den kommunale bilruta i hvert fall i 1915, samt hele året 1918 og deler av 1919. Og i 1915 hadde han begynt med postkjøringa på strekninga Alvdal – Folldal – Hjerkinn. Denne foregikk i starten med motorsykel. Om vinteren var denne utstyrt med ski, og med kjelke bak. Mellesmo kjøpte for øvrig også Steien hotell på Alvdal i sist på 1916. Og i 1922 overtok han altså den kommunale bilruta.

Våren 1926 søkte Mellesmo og fikk tillatelse til også å sette i gang ei lastebilrute mellom Folldal Verk og Hjerkinn. Seinere vart dette ei kombinert laste- og personrute. Like før krigen vart tilbudet utvida med ei rute til mellom Folldal og Hjerkinn, og etter krigen kom det ny rute mellom Folldal og Alvdal. Fra 1928 vart det trafikkert fast på hele strekninga opp til Hjerkinn også på vinteren, og dette skal være den første høg fjells rutebilstrekinga med helårsdrift i Norge. Det var for øvrig ru-

tebilene som hadde snøbrøytinga, og nettopp fra 1928 inngår også snøbrøyting i regnskapet til Bilruten Alvdal-Folldal-Hjerkinn.

Ekspedisjonsstedene for rutebilene var i starten hos Grue på Alvdal stasjon og materialforvalter Heksem på Folldal Verk. Seinere hadde Bilruten Alvdal-Folldal-Hjerkinn egen ekspedisjon på Steien hotell, samt på følgende steder: Einabu (Berger Røsten), O. H. Rønning i Grimsbu, baker Andersen på Folldal Verk, og for Dalholen først på gjestgiveriet, sia flytta til Folltun.

Bilene i de første åra var litt romslige personbiler – gjerne 7-setere, som jo var typisk for denne tidlige perioden. I 1917 skrev Mellesmo kontrakt om levering av en Overland modell 85 med "bagagegrind" – en bil som nok var



*Den ene av de to bussene som Embret Mellesmo kjøpte i 1928. Avfot. Ola Aaeng Næsteby.*

brukt i postkjøringa. Etter at han overtok rutekjøringa, vart det flere bilkjøp,

delvis med innbytte. Gjennom mellomkrigsåra leide han også tidvis biler. I 1928 kjøpte Embret Mellesmo de første bussene. Det var en 20-seters og en 24-seters. Den ene var en ren buss, mens den andre var kombinert, med et lasterom bakerst. I 1938 kom det ei fornying av bussparken, da han investerte i to nye 24-seters busser. Disse vart kjøpt av Olruds Auto på Hamar, og karosseriene vart bygd i Brumunddal. Den ene av disse bussene hadde et tak som kunne åpnes opp, og den vart kalt for "sol-skinnsbussen". Den hadde også skinnseter i elefantskinn. Samtidig med disse to bussene kjøpte Mellesmo også en Dodge 7-seter, og investeringa var totalt på 50.000 kroner – en stor pengesum på denne tida.

Mellesmos bilpark under krigen bestod av to busser, en lastebil og en 7-seters personbil. De fem krigsåra var vanskelige år for transportnæringa.

Bensinmangelen førte til overgang til gassgeneratordrift. Det var da et stort arbeid å sørge for nok knott til dette.

Embret Mellesmos virksomhet vart tidlig så stor at han trengte å ansette folk. Simon Trøan var muligens første sjåføren hans. Sia var det Olaf Vangen og Martin Tronslien gjennom flere år. Alle disse er også nevnt som sjåførar for den kommunale bilruta. Tronslien begynte egen transportvirksomhet da han i 1948 overtok ruta Alvdal – Tynset. Fra omkring 1931 var Esten Rønningen ansatt, og seinere Ola Strømsøyen, Magne Flaten, Odd Øian og Sindre Steien.

#### *Andre bilruter og konsesjoner i Folldalsområdet*

En av bilpionerene i Folldal var Ingebrigt Stenhaug. I 1926 søkte "chauffør I. Stenhaug" om å få sette i gang daglig



*Ingebrigt Stenhaug var en av bilpionerene i Folldal. Her er hans buss fotografert foran Søstrene Jørgenshaugs kafé på Steia i Alvdal. Foto: P. K. Lien. Nordøsterdalsmuseet minø.pkl4148.*

lastebilrute i sommerhalvåret mellom Solheim (mellom sentrum og Krokhaug) og Hjerkinn. Her kan minnes på at Dovrebanen var åpna i 1921, hvilket brakte mye transport til og fra Folldal over fra Alvdal til Hjerkinn stasjon. Søkningen vart anbefalt av kommunestyret, og Stenhaug fikk tillatelse fra fylkesveistyret i februar 1927. I 1929 søkte den samme Stenhaug sammen med Trygve Stai om å få kjøre ei kombinert laste- og passasjerrute på samme strekninga. Også dette fikk kommunestyrets anbefaling, men denne gangen vart det avslag fra fylkesveistyret.

Under krigen, trolig fra 1941, overtok Ingebrigt Stenhaug mjølkebilruta fra Kakelldalen til Folldal meieri, etter krigen også fra Moldalssetra. Stenhaug hadde også buss og drev leilighetstransport utenom rute med denne under navnet I. Stenhaug & Sønner. Konesjon for dette søkte han om i 1947.

Asbjørn Rogstad var også tidlig ute i rutebilnæringa i Folldal. Han søkte i 1930 om tillatelse til rutekjøring på strekninga Krokhaug – Strømbu tre ganger ukentlig fra 1. juli 1931. Kommunestyrevedtaket lød på at: ”søknaden anbefales på det beste samt om mulig bidrag fra staten til nevnte rute”. Fylkesveistyret ga endelig tillatelse til denne ruta, samt person- og godskjøring ”til ubestemte tider”. Rogstads rute vart, visstnok i 1935, utvida til Nesset i Sollia. Samtidig vart ruta i Sollia, som før gikk fra Atna til Atnbrua også utvida til Nesset. Her var det Sollien Handelsforening som kjørte. Rogstad kjørte ruta tirsdag, torsdag og lørdag fra 1. juni til 1. november, og midt i 1930-åra var persontaksten 10 øre per kilometer og gods 40 øre per tonnkilometer. Sei-



*Asbjørn Rogstad starta bilrute fra Folldal og bortover Atndalen i 1931.*

*Nordøsterdalsmuseet minø25479.*

ner kjørtes denne ruta visstnok to turer hver dag.

Reidar Negård fra Sollia kjørte ei rute Sollia – Atna skole – Grøtgarden fra 1940. Han og Asbjørn Rogstad søkte så i 1949 konsesjon på hele rutestrekninga Folldal – Sollia – Atna stasjon. Folldal kommunestyret anbefalte søknaden, men Sollia kommunestyre gikk imot og ville heller gi konsesjon til Sollien Handelsforening. Fylkesveistyret ga imidlertid konsesjon til Rogstad og Nergaard for 10 år med den forutsetninga at ruta ved eventuell rasjonalisering skulle legges til Følldalsområdet. Her ser en at fylkesmyndighetene var i ferd med å legge til rette for sammenlutninga som skulle komme i rutebilnæringa i området.

Einar Sandom i Atndalen søkte i 1937 om mjølkebilrute Atndal – Følldal meieri. Året etterpå fikk han lov til å ta med passasjerer og gods på ruta til og fra gardar som leverte mjølk. I 1939 fikk Sandom for øvrig snøbrøytinga på strek-

ninga fra Stadsbuøyen til ungdomslokalet i Atndalen.

Asbjørn Rogstad søkte i 1937 om tillatelse til rutebilkjøring mellom Folldal Verk og Nordre Geitryggen gruve. Kommunestyret anbefalte søknaden, men det vart muligens ikke noe av. Året etterpå fikk i hvert fall Reidar Tørhaug tillatelse til befordring av personer med motorvogn i rute på strekningen "Folldals Verk – N. Gjetryggen grube", tre turer daglig, med takst på 50 øre tur-retur. Kommunestyret mente at "Ruten anses påkrevet hvorfor den anbefales". Folldalsverket hadde i 1935 satt i gang full drift i Nordre gruve, så behovet for biltransport dit fra sentrum var nok så absolutt til stede. For øvrig innvilga formannskapet i Folldal i 1940 kommunal garanti til Reidar Tørhaug for lån til kjøp av vedgassgenerator.

Torleif Borkhus starta visstnok mjølkerute på strekninga fra Sletten i øvre Folldal til meieriet i 1936, skjønt det er først i 1938 en ser at søknad om ruta kommer til kommunen. I 1939 fikk han tillatelse til såkalt kombinert rute Borkhussæter – Dalholen. Han kjørte disse rutene også etter krigen.

Tormod Thompson starta også med mjølkebilrute. Han søkte i 1938 tillatelse til befordring av mjølk med bil i rute på strekninga Einabu – Folldal meieri med avstikkere til Skarvåsen og Kakelldalen for årene 1938-41, 3 dager i uka, samt leilighetskjøring på sæterveiene til 6 øre per kilometer. Mjølkeruta i Kakelldalen gikk visstnok over til Ingebrigt Stenhaug i 1941, mens Thompson fortsatte de øvrige rutene, også etter krigen.



*Reidar Tørhaugs buss, som gikk som arbeidsrute mellom Folldal Verk og Nordre Geitryggen. Nordøsterdalsmuseet minø30184.*

Nevnes skal også mjølkebilruta fra Tollevshaugsætra i Grimsdalen, via Folldal til Dovre ysteri, som fikk tillatelse fra fylkesveistyret i 1933. Dette var før det vart bygd bilvei gjennom Grimsdalen fra Dovre. Her var det forskjellige transportører gjennom åra, alle dovringer. Søknad i 1934 fra J. Storruste om tillatelse til også leilighetsvis personbefordring på denne ruta vart ikke anbefalt av kommunestyret i Folldal, da dette mente det ville skade den faste bilruta Alvdal – Hjerkinna og komme i konkurranse med enkelte private bileiere i kommunen.

I tillegg til de rutene som er nevnt her, var det flere som søkte om tillatelse gjennom åra. Her skal bare nevnes Laurits Andersen på Alvdal, som i 1930 søkte om tillatelse til rutekjøring Alvdal – Hjerkinna. Søknaden vart anbefalt av Alvdal kommunestyre, mens Folldal kommunestyre mente "... at den nuværende ruteordning fullt ut tilfredsstillende behovet sammen med de andre innen kommunen som driver vare- og personkjøring...". Han søkte også året etter, men søknadene kan ikke sees innvilga av fylkesveistyret. Ellers var det flere lastebiler som trafikkerte veiene, men uten konsesjon på bestemte ruter.

Til slutt skal nevnes litt om skolerutene. Disse vart det behov for fra 1948,

da den store skolesentraliseringa kom i Folldal, med nedlegging av skolene i Ryeng, Grimsbu og Husom kretser med sentralisering av elevene til Kirkekretsen skole på Krokhaug, og Slåen krets sentralisert til Dalen skole. Skolebilrutene som vart oppretta på strekningene Slåen – Krokhaug og Tømmerøien – Krokhaug, viste seg å være ettertrakta, med flere søkere. Konsesjon vart av fylkesveistyret gitt til Asbjørn Rogstad og Reidar Tørhaug i fellesskap. Det vart knytta ei forutsetning til konsesjonen, nemlig at den seinere skulle overtas av den driftsenheten som ville bli danna for rutebiltrafikken i samband med rasjonaliseringa. Altså også her et grep fra fylkesmyndighetene i forhold til den kommende sammenslutninga i rutebilnæringa i området.

### *Sammenslutninger*

Rutebilordninga i Folldal var sak i kommunestyret mange ganger i åra 1945-47. Det gikk inn for at staten skulle overta drifta av ruta Alvdal – Hjerkinna, og at hovedstasjonen for ruta måtte være i Folldal. Men etter en runde hos Alvdal kommunestyre og politimesteren, konkluderte overingeniøren for veivesenet i Hedmark med at det ikke var noen grunn til å gjøre forandringer i drifta av

#### **Ruter i Folldal og Sollia 1938:**

<i>konsesjonshaver</i>	<i>strekning</i>	<i>driftsdager</i>	<i>lengde (km)</i>	<i>ant. biler</i>
<i>T. Thompson, Grimsbu</i>	<i>Einabu – Folldal</i>	<i>156</i>	<i>48</i>	<i>1</i>
<i>R. Tørhaug, Folldal</i>	<i>Folldal Verk – Geitryggen gr.</i>	<i>300</i>	<i>11</i>	<i>1</i>
<i>A. Rogstad, Folldal</i>	<i>Folldals gruver – Nettet</i>	<i>156</i>	<i>37</i>	<i>3</i>
<i>E. Mellesmo, Alvdal</i>	<i>Alvdal – Hjerkinna</i>	<i>301</i>	<i>75</i>	<i>5</i>
<i>Sollien Handelfor. AS</i>	<i>Atna st. – Nettet</i>	<i>275</i>	<i>58</i>	<i>2</i>

*(kilde: Norges Rutebileieres Forbund. avd. Hedmark. 1930 – 1955)*

ruta. Også året etterpå gjorde Folldal kommune en henvendelse til staten om å overta bilruta, uten at det førte fram.

Som nevnt i innledninga vart det arbeidd i retning sammenslutninger og rasjonalisering i rutebilnæringa etter krigen. Også rutebileierforbundet engasjerte seg, og for Folldalsområdet foreslo dette at rutene i området skulle slås sammen i ett selskap som skulle få som oppgave å avvikle all transport innen Folldal herred samt trafikken Alvdal – Folldal – Hjerkin, at det burde legges en tidsmessig rutebilstasjon i Folldal, og at ruten Alvdal – Folldal – Hjerkin burde kjøres ut fra Folldal.

Også Hedmark fylkesveistyre, samt etter den nye samferdselsloven Samferdselsnemnda i Hedmark fra 1948, hadde rutebilordninga oppe til behandling flere ganger disse åra. Det trakk ut i tid å komme fram til ei ny ordning i Folldalsområdet, men i 1950 ga

samferdselsnemnda løyve til personbefordring/kombinert befordring og godsbefordring i herredene Folldal, Alvdal og Sollia med noen unntak, til A/L Folldal-Alvdal-Hjerkin-Atna Bilruter – et andelslag som da var under etablering. Et unntak var mjølkebilruta mellom Dovre ysteri og Tollefsshaugsætra i Grimsdalen, som Dovre ysteri hadde konsesjon på.

Det andelslaget som fikk områdekonsesjonen i 1950 bestod av alle enkeltkonsesjonærene for de faste rutene i området. Etter forutgående drøftelser med en representant fra Norges Rutebileieres Forbund, møttes disse 22. juni 1950 og fastla retningslinjer for sammenslutninga. Andelslaget vart stifta 5. mars 1951 på Steien hotell, men selskapet fungerte fra 1. januar dette året. Styreleder vart Embret Mellesmo. Han gikk inn med hele seks vogner. De andre andelseierne var: Torleif Borkhus med



*De sju konsesjonærene i Folldalsområdet (Alvdal-Folldal-Sollia) som i 1950 gikk sammen og danna AL Alvdal-Folldal-Hjerkin-Atna Bilruter (AFHA Bilruter). Foran f.v.: Asbjørn Rogstad, Embret Mellesmo, Reidar Tørhaug. Bak f.v.: Tormod Thompson, Torleif Borkhus, Reidar Negård, Einar Sandom. Foto: Ola Nyeggen.*

to vogner, Tormod Thompson med tre vogner, Asbjørn Rogstad med fire vogner, Reidar Negård med en vogn, Reidar Tørhaug med tre vogner og Einar Sandom med en vogn. Selskapet overtok vognmateriellet etter takst, og stifterne fikk tilsvarende andeler i selskapet.

Ellers i Nord-Østerdalen vart det ikke fullstendig sammenslutning, men samarbeid av konsesjonell karakter. Disse sammenslutningene var Tynset Bilruter som et samarbeid mellom konsesjonærer i Tynset og Kvikne, samt Rendal Bilruter og Tolga Bilruter. Alle disse sammenslutningene kom i 1950. I Os var det kommunal rutebil drift.

### *Avslutning*

Sjøl om den aller første oppstarten av bilrute i Folldal var på privat initiativ, så vart det kommunal rutebil drift gjennom flere år. Sia overtok flere små private aktører, før det etter krigen kom til sammenslutning til et større selskap. Hele denne utviklinga er veldig typisk for rutebilnæringa i Norge.

I rutebilnæringas første tid var det forholdsvis få biler i området. Det var først utover 1930-åra at det vart særlig økning i antall biler. Men det er vel et uttrykk for en økende biltrafikk når kommunestyret i Folldal i 1928 vedtok å henstille til lensmannen å pålegge veivokterne å utarbeide møteplasser i geilene. Utviklinga var ellers stor i rutebilnæringa som ellers i samfunnet etter krigen, og omkring 1950 kom altså sammenslutningene, også i Nord-Østerdalen. Men det får bli tema en annen gang.

### *Kilder*

#### Arkiver:

Lille-Elvedal herred,  
herredsstyreprotokoller  
Alvdal kommune,  
herredsstyreprotokoller  
Folldal kommune,  
herredsstyreprotokoller  
Hedmark fylkesveistyre,  
forhandlingsprotokoller  
(SAH: Fylkesmannen i Hedmark)  
Samferdselsnemnda, møtebøker  
(SAH: Fylkesmannen i Hedmark)  
Alvdal – Folldal Kommuneautomobil  
(NØM: privatarkiv nr. 126)  
Bilruten Alvdal – Folldal – Hjerkin  
(NØM: privatarkiv nr. 131)

#### Muntlig informasjon:

Embret Mellesmo

#### Litteratur:

Norges Rutebileieres Forbund.  
Avd. Hedmark. 1930 – 1955  
Ivar Sæter: Foldalen. 1920 (s.463)  
Einar Steimoeggen: Alvdal. Ei bygdebok. Bygda gjennom tidene.  
Bind I. 1966 (s.363)  
Kommunejubileet 1837 – 1937.  
Tynset – Alvdal – Folldal. 1937  
Gaute Losnegård: Norsk  
rutebilhistorie. 2007  
Tynset bygdebok. Topografi. Geologi.  
Historie. Bind III. 1978 (s. 434ff)  
Bjørn Brænd: Sollia. 2. 2007

Takk til Anders Wahl i Alvdal kommune og Kirsti Sletten i IKA Opplandene for hjelp med kopier fra kommunearkivene.