

1876 Slaget om Meråkerbanen

Det heter seg at stjørdalingene kun har tapt to slag i historien, ett mot Harald Hårfagre og det andre om traséen til Meråkerbanen. Hva gjelder førstnevnte ”tap”, så bruker vi i god trønderånd å si at vi lot ham vinne, han var tross alt vestlandskongen - så det var om å gjøre å få ham sørover igjen fortest mulig. Litt mer pinlig var nok det neste slaget, tusen år senere. På slutten av 1800-tallet ble Stjørdal dominert av *de fem store*: Hesselberg på Værnes, Soelberg på Hognes, Aune på Ree, Richter på Mæle og Løken på Bye. Dette var proprietærer, som etter hvert ønsket å tone ned det avstandsmessig begrepet og kalte seg derfor brukseiere. Hesselberg var den største hva gjaldt landområder. Soelberg var politikeren. Aune kvegmannen, Richter handelsmannen og Løken spritprodusenten. På Værnes hos Hesselberg, hos offiserene, i prestegården og på Mæle var det høyrefolk, mens Soelberg, Aune og Bye var venstrefolk. Til sammen hadde de all makt. Mer er det ikke å si om den saken.

Meråkerbanen går fra Trondheim, gjennom Stjørdalen og over grensen til Storlien. Den 102 km lange linjen ble idriftsatt den 17. november 1881, og høytidlig åpnet av kong Oscar II i juli 1882. Strekningen har 60 broer og 59 planoverganger. Historisk og formelt sett er den nyere Nordlandsbanen, som grener av ved Hell et sidespor til Meråkerbanen. I 2006 og 2007 ble Meråkerbanen rustet opp for 56,5 millioner kroner for å kunne overta mye av den veibaserte godstrafikken mellom Trøndelag og Jämtland. Akseltrykket ble økt fra 20,5 tonn til 22,5 tonn, som er norsk standard. Samtidig økte hastigheten på godstogene fra 50 til 80 km/t. Fra Hell til Kopperå stiger jernbanen med 325 m. Trafikkinntektene dekker trolig mindre enn 10 % av kostnadene ved å drive dette tilbudet. Det er selvsagt ikke samfunnsøkonomisk lønnsomt. Staten kjøper visstnok togtjenester på Meråkerbanen for minst 10 millioner. Selv om trafikken skulle øke med flere ganger dagens, blir denne strekningen neppe samfunnsøkonomisk lønnsom å betjene med tog. Men vi lar slike forhold ligge nå, og går tilbake til det ”historiske”.

Da Meråkerbanens trasé gjennom Stjørdalen skulle velges var *de fem store* interesserte i å få banen via Stjørdal, altså på nordsiden av Stjørdalselva. De ønsket å legge sporet fra Hell nordover Langøra, bro over Stjørdalselva til ca. Halsøkrysset (E6/E14), så følge ”E14” østover, med sidespor opp til brenneriet på Bye gård. Dette ble kalt nordsidealternativet. Trondhjemmerne ville ha banen på sørsiden av Stjørdalselva: sørsidealternativet. Debatten gikk. Striden tilspisset seg.

Diverse krefter engasjerte seg for å få til en jernbane over til Sverige. En av de mest ivrige var stiftsamtmann Motzfeldt, som var stortingsmann fra Sør-Trøndelag. I 1870 vedtok Stortinget å undersøke saken. Karl Løken på Bye var den fremste innen Stjørdalen. Han fikk gjennom kommunestyret nedsatt en komité som skulle arbeide for å få jernbane gjennom Stjørdalen på nordsiden av elva. Det ble kalt sammen til et møte hvor 51 personer tegnet aksjer. Samtidig ble det satt frem tanker om et alternativ over Verdalen og Inndalen. Skatvalingene hadde interesse av det. I 1871 lå det planer ferdige i Stortinget. Flere alternativ kom på bordet. Jernbanedirektøren gikk inn for sørsiden siden det ville by på problemer å komme forbi de



bratte mælene ved Flora og Gudå. Det ble parert med at banen kunne gå over Langøra, gjennom Halsen til Hegra - og så krysse over til sørsiden. Øvre Stjørdal tegnet aksjer for 10 000 daler (3/4 på Hegra og 1/4 på Meråker). I Nedre Stjørdal gikk det ikke så lett. Hele seks fremlegg om aksjetegning ble forkastet, men omsider ble det med 15 mot 7 stemmer vedtatt å tegne seg for 5 000 daler. Fem skatvalsbygg stemte imot siden det ikke ble heftet på et krav om at banen skulle gå på nordsiden. Det ble så vedtatt en anmodning om at nordsiden ble valgt, men da stemte lånkbyggen imot. I regjeringa og Stortinget var det liten stemning for nordsidealternativet. Den største motstanderen mot jernbane østover var venstrelederen og senere statsminister Johan Sverdrup. Forholdet mellom Stortinget og Johan Sverdrup i jernbanesaken ble en så stor belastning for Sverdrup at han vurderte å trekke seg. Blant alternativene var Sverdrup ikke fremmed for tanken om en jernbane via Verdal og Inndalen. Andre alternativer var via Hofstad og Skjeldstadmarka til Verdal. Hegrasbyggen og meråkerbyggen ville ha jernbanen på sørsiden av Stjørdalselva. Da Verdalsforslaget ble forkastet støttet innherredsbyggen jernbane på nordsiden. I 1876 fikk Sverdrup med seg de andre i jernbanekomiteén i synet på at linja burde gå om Halsen. En lokal debatt herjet. Hegrasbyggen var på gli. Hegra kommunestyret gikk nå inn for nordsidealternativet. Selbyggene ville ha jernbanen på sørsiden. Lånkbyggen stod mot skatvalsbyggen.

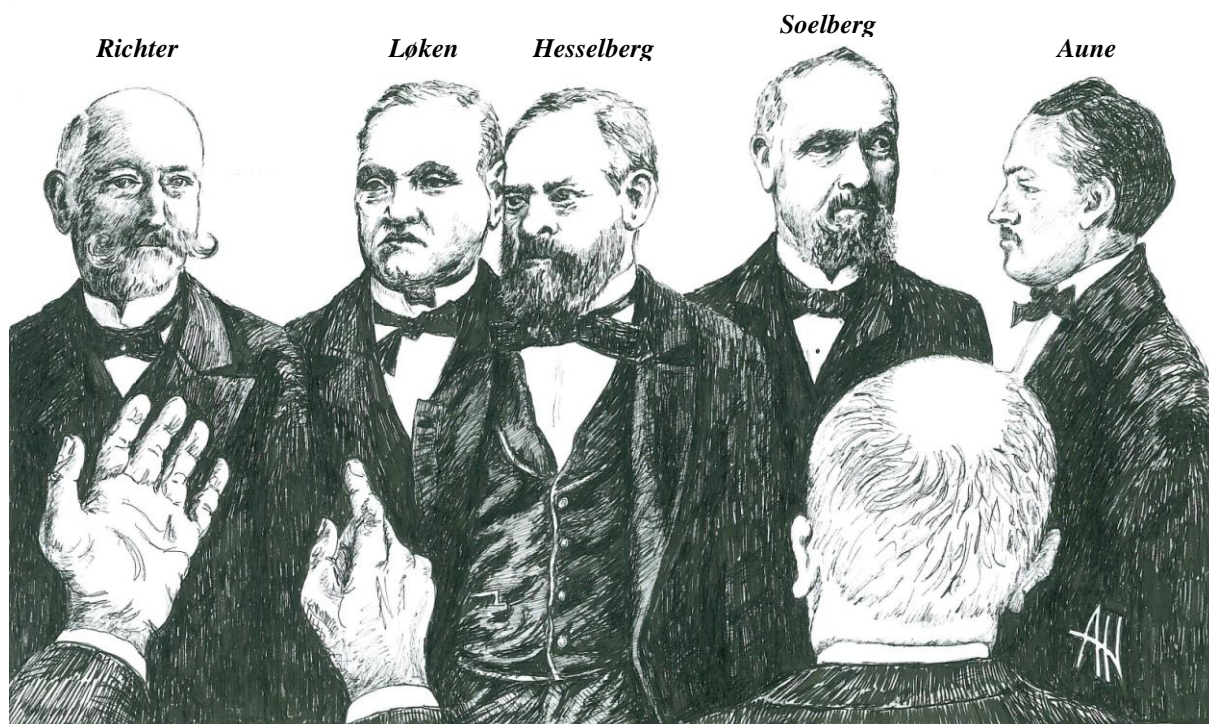
Og det var trolig Trondheims lobbyvirksomhet som ble avgjørende. Trondheim fryktet at en jernbane over Verdal ville styrke den såkalte jemtehandelen på Levanger, med sine historiske tradisjoner. En jernbane på sørsiden av Stjørdalselva ville fjernet dette grunnlaget. Likeledes ville ei fremtidig havn på Halsen, dersom nordsiden fikk jernbanen, ta vekk svensketrafikken fra Trondheim. Sverdrup var imot banen av



unionspolitiske hensyn. Han visste at dersom han holdt på Verdal, ville svenskene gå imot - og det ville ikke bli noen jernbane. Nordsidealternativet passet ham også ypperlig. Da ville det trolig bli en lang utsettelse av byggingen. Men Sverdrup og en del andre fryktet nok mer jernbanen av strategiske hensyn dersom det skulle bli en væpnet konflikt.

Saka ble formelt avgjort den 24. april 1877. Sverdrup og representantene fra Nord-Trøndelag var ivrige talsmenn for nordsiden. Men 77 mot 37 stemte for at jernbanen skulle bygges på sørsiden. Banen ble en politisk propaganda for Oscar II og Trondheim. Det ble stor oppgang der linjen kom. Mindre stasjonsbyer vokste opp og dannet små sentra. Halsen (Stjørdal) ble liggende i bakevja i dobbelt forstand. Skatvalsbyggen fikk båtforbindelse direkte med byen. Det som "Løkentida" hadde bygd opp var i ferd med å smuldre bort. Ordspråket ble: "*På Halsen nytter det ikke å få noe til å gå*". De skulle bare ha visst! Stjørdalingene i Nedre Stjørdal tapte slaget om Meråkerbanen. Det så ut som Meråkerbanen skulle bety slutten for Halsen. Nord av Øyanmoen og Værnes var det duket for kun fortsatt røsslyng. Men 100 år etter at jernbanen kom døde stasjonsbyene ut, de enda mindre stasjonene ble nedlagt - og i dag er det Halsen krets som er den suverene dominanten i dalføret. Og at jernbanen kom på sørsiden sparte trolig store arealer med dyrka mark.

Selve avgjørelsen vedrørende sørsidealternativet vs nordsidealternativet falt under den berømte middagen på Bye gård, St. Hanskvelden 1876. Med i selskapet var de fem store: Hesselberg på Værnes, Soelberg på Hognes, Aune på Ree, Richter på Mæle og Løken på Bye. Løken var naturligvis vert. Foruten disse mektige herrer var ordfører Arnstad, prost Rode og Bentsen på Kvithammer til stede. Dette var som tidligere nevnt krefter som kjempet for nordsidealternativet. Alle hadde trolig med sine respektive, som etter selve middagen gikk for seg selv inn i damesalongen. Middagen var til ære for generaldirektør Piel i høye person og overingeniør Paus - som hadde kommet til Stjørdal for å se på saken. Det var en ren lobbyvirksomhet. Det gikk ganske så bra under middagen. Piel var positiv, men utpå kvelden etter noen ”forfriskninger i selskaperlig samvær” som de kalte det, kommer Piel med de innvendinger som var gjort fra Trondheims side og mente at det ville by på problemer å få gjort om planene. Alternativ Nord lå dårlig an. Løken ble noe frustrert, utålmodig som han var, og det ene ordet tok det andre, brennevinet raste og til slutt buser denne impulsive mannen dessverre ut: ”De, herr Piel, sitter her som en lakei for disse fine herrene inne i byen. Det er ikke ærlig spill. Slikt tåles ikke i mitt hus.”



Høvdingene fra Mæle og Ree stemte nok i innabords, men skjønnte at *der gikk toget*. Piel og Paus spretter opp av sine plasser. Piel sier: ”På en sådan oppførsel svarer jeg ikke. Farvel mine herrer.” Fjorten dager etterpå får kommunen brev fra departementet om at banen vil bli bygd på sørsiden. Dette var et av de få slag storkaksene øst av Stjørdal tapte. Men så møtte de heller ikke frem til den offisielle åpningen av banen den 22. juli 1882.