

Jernbane

NR. 7 - 2009

magasinet

En magnet

Nye Lysaker stasjon virker som en magnet på næringslivet. - Ingen ting slår å ta toget, mener direktør Tommy Ødegård i Microsoft Norge, som dekker 70 prosent av de ansattes reisekostnader - hvis de reiser kollektivt.

Side 4-9



Jernbaneverket

Framifrå verdsarv

På ni år vart nokre få bondegardar omskapte til ein av dei mest moderne byane i Noreg med ei unik transportåre. 100 år etter er Rjukan og Rjukanbana på sporet fram mot ein plass på UNESCO si verdsarvliste.

Tekst: PER-BJØRGE MOLTUBAKK **Foto:** HANS-DIETER FLEGER

Etter langvarige, økonomisk tronge tider ser framtida for Rjukanbana lysare ut enn på fleire tiår. For få år sidan var stiftinga som eig Rjukanbana, togmateriell, ferjene, slipp, verkstad og andre bygg, farleg nær økonomisk samanbrot og frykta at bana skulle ende som ein skraphaug.

Vendepunktet

Ironisk nok har dårlege tider elles gjeve pengedryss frå Regjeringa si tiltakspakke. Fire millionar kroner fall på Rjukanbana medan 2,5 millionar gjekk til jernbaneferjene Storegut og Ammonia på Tinn-sjøen. Og no er desse verna av Riksantikvaren.

– Vi har alltid mangla pengar, seier mangeårig styremedlem i Stiftelsen Rjukanbanen og

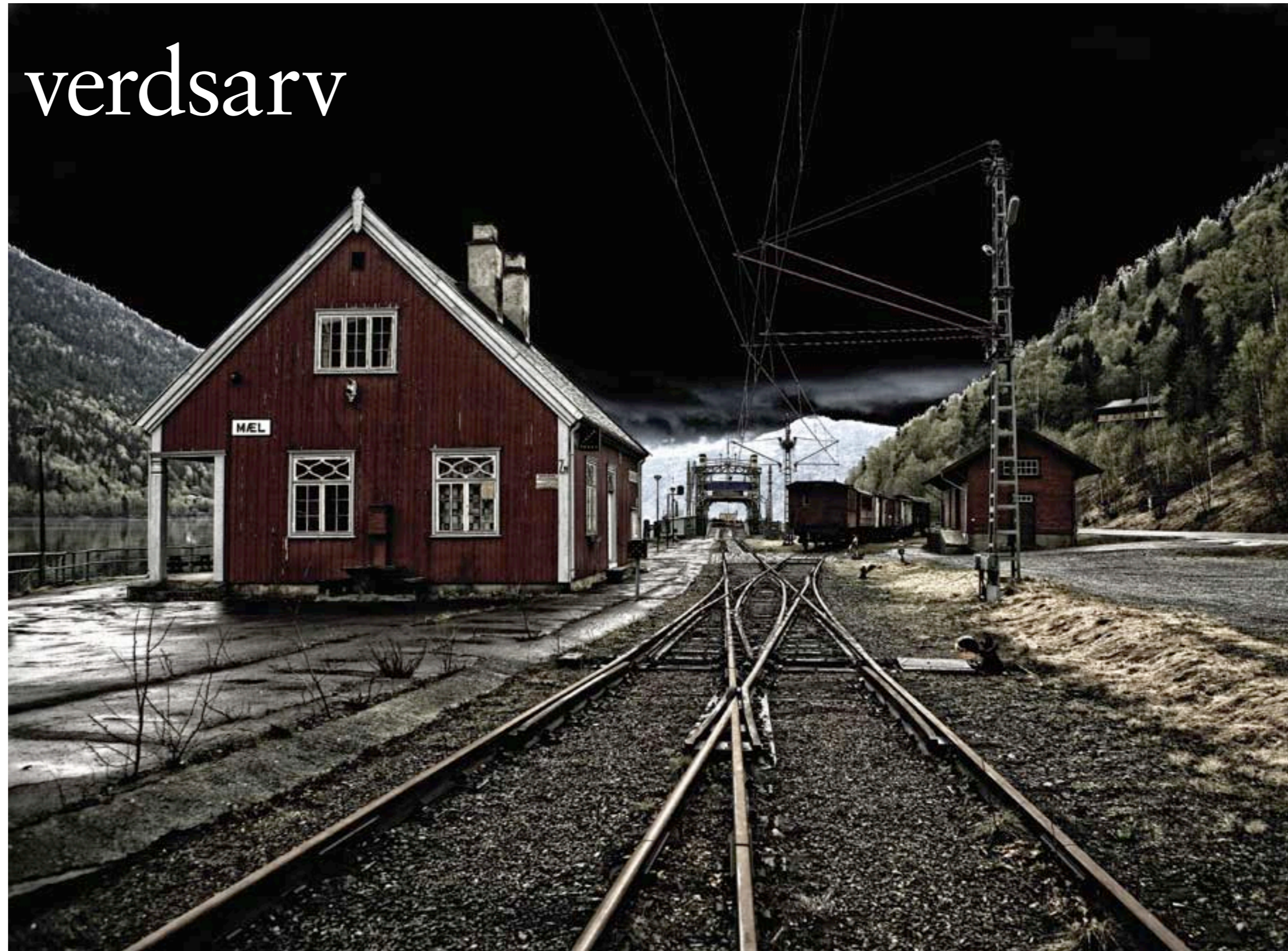
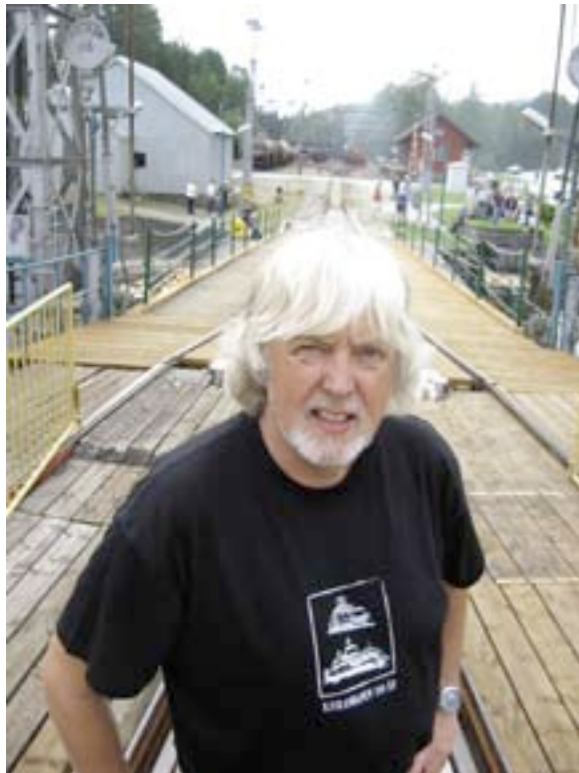


FOTO: NORSK JERNBANE MUSEUM



STOR TRAFIKK: På høgda vart det transportert nærare ein million tonn gods på bane og båt i året, og ein reknar med at til saman fire millionar passasjerar vart frakta med Rjukanbana fram til persontrafikken vart lagt ned i 1970.



I RØRSLE: – Vi skal setje transportåra saman som eit teknisk-industrielt kulturminne. Det er viktig at ting blir brukte og er i rørsle, seier verdsarvkoordinator Øystein Haugan.



RÅDDE VATNET: Tidleg på 1900-talet såg ein føre seg at jernbana skulle binde saman landet, med jernbaneferjer på tvers av fjordane. Men så tok bilen over, og det vart vegtransport og bilferjer i staden.



COMEBACK: – Allereie rett etter at Storegut vart bygd, byrja Hydro arbeidet for nedlegging, fortel Olav Mjellekås, den eldste som er att av mannskapet på Storegut. 9. august var dei båe på Tinnsjøen att.

► Notodden-ordførar Lise Wiik: – Vendepunktet var at riksantikvaren fekk auge på transportåra i samband med spørsmålet om verdsarv og Rjukan by. Då meinte han at nettopp transportåra er det mest unike i samanhengen. Derfor sørgde han for pengar.

Industrihistorisk eventyr

Denne transportåra var ein hjørnestein i industrireisninga på Rjukan. Teknologien var ikkje komen langt nok til at ein kunne frakte straum over lange avstandar utan store tap. Elektrisiteten måtte nyttast nærast kjelda. Slik vart Rjukan ein industristad.

– Det som skjedde på Rjukan, sluttar aldri å fascinere meg, seier fylkesmann Kari Nordheim-Larsen i Telemark: – På Rjukan, eller Saaheim som det heitte der då, var det nokre få fattigslege bondegardar. På ni år vart Rjukan bygd opp til å verte ein av dei mest moderne byane i Noreg, med kyrkje, sjukehus, skular, kommunikasjonsårer

– og heimar med vatn, lys og vassklosett. Det er eit industrihistorisk eventyr.

Har forseinka forfallet

– Før vi fekk verdsarvperspektiv på arbeidet, hadde vi berre årsbudsjett på 500 000 kroner. Det har ikkje vore meir enn at vi har makta å forseinke forfallet, seier Øystein Haugan, dagleg leiar i Stiftelsen Rjukanbanen og verdsarvkoordinator for Rjukan.

– Noko er likevel redda. Storegut og Ammonia har gjennom åra hatt kvar sin pensjonist vi har lønt med 1G for jamt ettersyn. Dei to har passa på, smurt, turna og sett til at det har vore varme om bord gjennom vinteren. Derfor er båe båtane eitt hundre prosent innvendig, fastslår Haugan. Korleis dei ville sett ut utan vedlikehald, er ikkje lett å seie. Verdsarvkoordinatoren fryktar det kunne vore omfattande øydeleggingar.

– Då kunne nok båtane hatt store frostskeidar, hugs på at Tinn-

sjøen har ei reguleringshøgde på fire meter. Dersom ingen såg etter, ville det gått gale. Dei to er omtrent næraste nabo til kvar sin båt.

Dame og unge

– Dette er båten min, det seier Ivan Kristoffersen som ser etter Storegut. Ivan var med på å klynke båten saman i 1956. Då kom han til Tinnsøset, trefte ei fin dame og blei verande. Ivan har passa på båten som om det var ungen hans sidan 1991.

– Han er ein fantastisk fyr, roser Haugan.

Glommen Mek. Verksted i Fredrikstad bygde delane til Storegut før dei vart frakta til Tinnsøset på bane. Der brukte ein rundt eitt år på å setje Storegut saman på slippen. Ved sjøsetjinga var Storegut Nord-Europas største innsjøferje.

Lang veg – trongt nålaue

– Arbeidet med verdsarv er ein lang prosess, og der er det ikkje vi som bestemmer. Dersom vi har gjen-

nomføringskraft, kan vi kanskje få det til, seier riksantikvar Nils Marstein. Han manar til måtehald rundt verdsarvsprosjektet: – Berre grundig dokumentasjon, grundig kvalitet og eit produkt som folk har interesse for og glede av internasjonalt, er godt nok. Det er ikkje nok at vi synest noko er flott eller unikt – det må vere einestående. Arbeidet framover går ut på å syne at dette er noko som går utanpå alt anna.

Meir pengar

Det er likevel ikkje alt som går på skjener for verdsarvsatsinga. I fleire omgongar er det stole kontaktledning frå Rjukanbana og Tinnsøbana.

– Det som har skjedd, er utruleg trist, men vi skal gjere det som står i vår makt for å setje Tinnsøbana i stand, lovar Magne Fugelsøy, ansvarleg for verneplanarbeidet i Jernbaneverket: – Vi har fått meir pengar frå kulturminneprosjektet for neste fireårsperiode. Det gjev

større økonomisk olbogerom, og vi set i verk fleire tiltak allereie neste år.

Jubileum og optimisme

Jubileumsferda, som 9. august markerte at det var hundre år sidan Kong Haakon opna Tinnsøbana, var ei stor hending for veldig mange. Mange minne kom fram, skapte optimisme og tru på at Rjukanbana og ferjene på Tinnsjøen kan kome i drift. For somme var nok ferda større enn for andre. Nittiårige Olav Mjellekås er eldstemann mellom dei som har vore mannskap på Storegut: – Det var ei oppleving å kome seg ut med Storegut att. Eg hadde ikkje trudd det skulle skje, men det blir vel siste turen min ut på Tinnsjøen. Når ein er så gammal som eg er, veit ein ikkje kor lenge ein er oppegåandes.

– Einestående i verda

Verdsarvsatsinga er breiare enn Rjukan, det er eit fellesprosjekt for industrihistoriske kulturminne

knytte til kraftproduksjon på industristadene Rjukan, Notodden, Odda og Tysedal. Saman gjev desse eit bilete av 1900-talet, då den andre industrielle revolusjonen la grunnlag for vekst og velstand. Sjølv om verdsarvelementa er mange, er transportåra nærast for ein navlestreng å rekne når innsatsen vonleg gjev uttelling i verdsarvstatus.

– Rjukan skil seg ut med eit heilskapleg grep i planlegginga i si tid. Eit særst viktig element i dette er transportåra. Slik sett var tenkinga som låg bak dei tekniske løysingane med jernbane frå Rjukan til Mæl, ferje til Tinnsøset og tog til Notodden for vidare transport fullstendig avgjerande for å gjennomføre Rjukanprosjektet. Det er heilt einestående i verdssamheng, seier riksantikvar Marstein, med etterhald om at han ikkje har gjennomført noko komparativt studium: – Her er heilskapen avgjerande og transportåra er derfor eit vitalt element i ein eventuell nominasjon.