

Rjukanbanen i 100

Den 9. august 2009 feirer Rjukanbanen 100 år, og denne utstillinga er Norsk Industriarbeidermuseum sine måte å hedre bursdagsbanen på. Rjukanbanen vil for alltid være knytta til den moderne industriens inntog i Norge, men har også en viktig plass i den internasjonale krigshistoria. Banen har gjort industrieventyret på Rjukan mulig, og fortjener en stor plass i vår kollektive bevissthet.

Rjukanbanen ble bygget i forbindelse med Norsk Hydro sine store fabrikkprosjekter på Rjukan. Det var behov for å få transportert råstoffer til produksjonen inn, og ferdige produkter ut til kysten. Banen blei Norges første normalsporede, elektriske jernbane i 1911. Rjukanbanen bestod opprinnelig Vestfjorddalsbanen og Tinnosbanen, og strakk seg fra Rjukan til Notodden.

Da Rjukanbanen ble åpnet av Kong Håkon 9. august 1909, var det en sammenhengende transportlinje fra Rjukan til Skien. Først 16 km jernbane fra Rjukan til Mæl, så jernbaneferga på Tinnsjøen fra Mæl til Tinnoset, en strekning på 30 km. Deretter en 30 km jernbane fra Tinnoset til Notodden, og siste strekninga fra Notodden til Skien gikk som lekertrafikk på Telemarkskanalen og var på 54 km. En sammenhengende transportlinje på 130 kilometer. Transportstrekningen blei drifta av Norsk Transportaktieselskab.

Rjukanbanen inngår i et teknisk-industrielt kulturminne som er blant de unike i verden og er et viktig element i Riksantikvarens forslag om å få industristedet Rjukan på Verdensarvlista.

I samarbeid med Stiftelsen Rjukanbanen jobber Norsk Industriarbeidermuseum for å få konsolidert Rjukanbanen inn under museets stiftelse, og dermed sikre vedlikehold og drift av banen som en museumsbane.

I jubileumsutstillinga i Galleri Vemork, fokuserer vi på perioden banen var i drift, fra 1909 til 1991. Vi har delt historien til banen inn i tre deler, som hver har fått sitt eget rom i galleriet.

I det første rommet ser vi på bakgrunnen til Rjukanbanens eksistens og beliggenhet, åpninga og avslutninga av banen, hva som blei transportert, samt arbeidskonflikter og ulykker ved banen.

Det andre rommet tar for seg selve toget, lokomotivene og fabrikkområdet.

I rom tre har vi gitt plass til fergene og arbeidsprosessen med å kjøre toget av og på fergene.

De fysiske minnene som i dag er igjen av Rjukanbanen er viktige, men kanskje enda viktigere er menneskene som befolket industrien. Vi har derfor gitt arbeiderne ved Rjukanbanen plass langs vindusveggen.

En bildefremvisning tar oss med på en reise fra Rjukan til Menstad og viser stasjonsbygningene før og nå på Bratsbergbanen og Rjukanbanen. Mange av bygningene er bevart og har i løpet av de siste tiåra fått nye funksjoner.

I et kort klipp fra filmen *Det siste Toget* fra 1991 vises lasting av vognene inne på fabrikk og biter av togreisa på strekningen mellom Rjukan og Mæl.

Materialet i utstillingen er i hovedsak hentet fra våre egne samlinger.

Alle fotos, med unntak av sju, tilhører Norsk Industriarbeidermuseum. Disse er bildene av Kloumann og ”Trikken”, som tilhører Norsk Folkemuseum, samt fem fotos i bildefremvisinga som tilhører Roy Olsen.

Kilder:

Arkiver og samlinger ved Norsk Industriarbeidermuseum.

Bratsbergdemokraten 10. Og 11. august 1909

Hos Hydro- diverse årganger.

Fremskridt 9. og 10. august 1909

Kjenner de Hydro?(1959)

Materielldatabasen (Norsk Jernbaneklubb); <http://forsk.njk.no/mdb/>

Stasjonsdatabasen (Norsk Jernbaneklubb); <http://forsk.njk.no/stdb/>

Informanter:

Hans Bråthen

Øystein Haugan

Roy Olsen

Litteratur:

A/S Interessentskabet for Dampskibsfart på Tinnsjøen gjennom 50 aar 1864-1914 av Halvor Gjøystdal

Dampskipstrafikken på Tinnsjøen av Tom Johansen og Lasse Klavenes.

Hydros historie, bnd I, II og III

Mellom barken og veden (2004) av Tom Nilsen

Norsk biografisk leksikon

Rjukan, bnd I, II og III av Helge Dahl.

Rjukanbanen - På sporet av et industrieventyr (1995) av Gary Payton og Trond Lepperød.