



Fra kjøringen på Rjukanbanen 22. juli i år. Foto: Helge Sunde.

Med tog og ferje på tur fra Rjukan til Mæl og Tinnoset t/r

Av Øivin Moen

Først litt historikk om Rjukanbanen

Strekningen Notodden–Tinnoset + jernbaneferge på Tinnsjøen + jernbane Mæl–Rjukan ble åpnet av kong Haakon 9. august 1909. Bakgrunnen for banen var Norsk Hydros utbygging av kraftkrevende storindustri på Notodden og Rjukan. Allerede i 1911 ble banen elektrifisert, som den første normalsporede jernbanestrekning i Norge. De første årene var det videre båttransport på Heddalsvannet og Norsjø til og fra Skien og havgående skip, men fra 1917 ble denne transportmåten erstattet med jernbane (Bratsbergbanen). Da Hydro avsluttet sin virksomhet på Rjukan, ble grunnlaget for Rjukanbanen borte, og den 4. juli 1991 gikk det siste ordinære godstoget på banen. Fra 1991 var det kun sporadisk togtrafikk, men til 100 års-markeringen for banen i august 2009 ble det satt i gang to dagers drift.

Etter dette har det vært full stopp. Mange regnet vel aldri med at det igjen skulle gå tog på Rjukanbanen, men en gjeng entusiaster arbeidet for å ta opp igjen trafikken som veteranbane. Endelig, i juli 2016, rullet det igjen tog mellom Rjukan og Mæl i korrespondanse med jernbanefergen Storegut på Tinnsjøen. Storegut ble sjøsatt på Tinnoset i 1956. Trafikken var da så stor, at det var behov for

en ferje i tillegg til Ammonia og Rjukanfoss, som hadde gått på Tinnsjøen siden 1929. Fergen Hydro ble senket på Tinnsjøen 20.2.1944, som avslutning av kampen om tungtvannet under 2. verdenskrig. Både Storegut og Ammonia er fredet. Ammonia ligger for kai ved Mæl; den kan ikke gå for egen maskin, men kan besøkes ved kai. Ammonia er Europas eneste dampdrevne jernbaneferge. Storegut er Nordens største innlandsferge og Norges eneste jernbaneferge i drift i dag.

Den 5. juli tok jeg selv turen, nesten på dagen 25 år etter at det siste ordinære toget gikk fra Rjukan. Togene mellom Rjukan og Mæl og fergen Storegut til og fra Tinnoset gikk tirsdager og fredager i juli. Togmateriellet er to motorvogner fra 1950-årene pluss et Henschel diesellok fra 1961, opprinnelig brukt som skiftelok. Elektrisk drift er for tiden ikke mulig. Strekningen Rjukan–Mæl er 16 km og tar ca. 40 minutter i bedagelige 30 km/t. Denne dagen var Knut Jarle Berg konduktør/ombordansvarlig, Hans V. Braathen stasjonsmester/txp på Rjukan stasjon, og Bent Lærum lokfører. Underveis til Mæl fikk vi guiding av representanter fra NIA, Norsk Industriarbeidermuseum, som har det administrative ansvaret for driften. På Mæl stasjon ved