

Tekst:
Tove Solbakken

Valdresbanen i hundre, og litt til



Da siste ordinære rutetog gikk på Valdresbanen 31.januar 1988, trodde mange kanskje at en nær hundreårig norsk jernbanetradisjon var over. Det viste seg å ikke stemme. Allerede i juli året etter kjørte det første turisttoget inn på Fagernes stasjon og ble møtt på perrongen av hundrevis av applauderende framførte. I dag kjøres fremdeles turisttog mellom Eina og Dokka og foreningen Nye Valdresbanen arbeider kontinuerlig for å fremme banen og drifte museums- og turistkjøringen. Dette sier noe om hvor viktig toget var for dalen. Den 108 kilometer lange banen er den eldste jernbanestrekning som er blitt lagt ned i Norge, og ifølge jernbanehistoriker Nils Carl Aspenberg, kanskje den som har skapt de sterkeste følelsene. Banen var en del av Valdres' identitet, og kan ikke erstattes av turistbuss og flyplass. La oss ta et historisk tilbakeblikk på en av våre mest karakteristiske nedlagte sidebaner.

Begynnelsen

Valdresbanen fra Eina til Fagernes hadde 26 stasjoner og holdeplasser. Allerede i

1875 drøftet den kongelige jernbanekommisjonen spørsmålet om å bygge jernbane i Valdres. Ulike forslag ble diskutert, sågar å legge Bergensbanen gjennom dalen, men denne ble i stedet ført gjennom Hallingdal. Det var klart at banen måtte bli privat, med statstøtte, og størst lokal interesse var det for en bane fra Dokka. Stortinget ga sin tilslutning 20.mai 1899 og 1902 ble den første strekningen fra Eina til Dokka åpnet. I 1903 ble Valdresbanen forlenget til Tonsåsen, i 1905 til Aurdal, og så til slutt helt fram til Fagernes i 1906.

Til tross for statlig tilskudd ble det økonomiske problemer. Banen ble dyrere enn beregnet, og da skinnegangen kom fram til Tonsåsen, var pengene brukt opp. Entreprenøren gikk konkurs og Stortinget måtte trå til med flere midler, så arbeiderne kunne få lønn, om lag 4 kroner dagen. De lempet stein, sprengte fjellknauser og la skinner. Mange lokale arbeidet på anlegget, men også en del tilfeldig "villslusk" hadde fått jobb. Det ble meldt om at de førte med seg mye leven, slåssing og drik-

king under arbeidet. De fleste rallarne var heldigvis dyktige og hadde rykte på seg som gode arbeidsfolk.

Valdresbanen bygget så billig som overhodet mulig. Den fulgte i stor grad terrenget og det ble bare sprengt tre små tunneller. Det ble også brukt billig skinnegang, noe som selvsagt ikke svarte seg på sikt. Svillene råtnet raskt og måtte skiftes, dessuten tålte skinnegangen maks 40 km/t.

Livet langs banen

Valdresbanen ble raskt populær og fikk en gunstig trafikktvikling. Mens den fremdeles var privat, fram til 1937, gikk banen med overskudd, og ga grunnlag for gode og trygge arbeidsplasser. Arbeidsmiljøet var svært godt, selv om det kunne bli lange, tunge og slitsomme dager. Det ble først og fremst satsset på gods- og persontransport, men fra 1909 ble det også turistene viktige. To nye, flotte personvogner ble satt inn i Valdresexpressen. Med motorvognen "Kristine Valdresdatter", som oppnådde en toppfart på 100km i timen, kunne turen mellom Eina og Fagernes gjøres unna på to og en halv time. Turisttogene kjørte Kristiania-Fagernes på fire timer. Verten på Fagernes hotell sto smilende og tok i mot sine gjester hver gang toget ankom stasjonen.



Kristine Valdresdatter

I 1936 ble Valdresbanen overtatt av staten. I de første krigsårene var trafikken større enn noen gang, men mot slutten måtte persontrafikken innstilles. Det var en svært nedslitt bane som sto til NSBs disposisjon ved krigens slutt. Fra 1948 til 1953 ble samtlige sviller skiftet ut, og ny skinnegang lagt. Det ble også bygget en stor tunell ved Høgeberget. Turisttrafikken fortsatte og var fremdeles populær. Det måtte settes opp ekstratog i påsken og skoleferien og flotte brosjyrer ble trykket opp. Konduktør Ottar Røe minnes at hvert tog kunne ha 10-12 vogner, alle smekkefulle, med ståplasser. I 1954 kjørte fem ekstratog fra Fagernes 2.påskedag, i 1960 seks tog. Mange var så lange at det ble benyttet tre damplokomotiver, to foran og ett bak. I tillegg hadde de nye superraske motorvognene BM86 kortet ned reisetiden fra Oslo med over en time. "Valdresekspressen fikk begeistret mottagelse" skrev Aftenposten. Optimismen var stor. På Valdresbanen hadde man til og med mulighet til å støte på en av verdens beste skøyteløpere. En 4.plass på 5000 meter fra OL i Squaw Valley i 1960 fikk han etter hvert med seg, Torstein Seiersten, som arbeidet som bl.a. konduktør. Han benyttet arbeidstiden til å trene. Når godstoget passerte Dokka-brua, hoppet han av og løp ved siden toget opp til Nordsinni. Etter avlastning av gods, satte han seg opp i et roapparat han hadde i konduktørvogna, og rodde til Tonsåsen. Der tok han en dukkert.

Melk og tømmer og jernbanepersonale

Godstrafikken har alltid vært viktig for Valdresbanen. Selv etter nedleggelsen av persontrafikken, gikk det godstog på banen i NSBs regi i flere år. Helt fra starten av var aktiviteten høy, og det hendte ofte at så

vel togpersonalet som stasjonsbetjeningen tok i et tak, og sjauet hundre kilos melsekker så ryggen nesten ble krokete. Dette forteller Johan Skrukli, som var overkonduktør mens banen fremdeles var privat. Han begynte med 25 øre timen i lønn, og arbeidsdagen varte i ti timer. Dette var i 1909. Etter hvert ble Skrukli stasjonsbetjent på Fagernes og da han ble fast ansatt i 1913, hadde han en månedslønn på 85 kroner. Det var ansett som godt betalt. Eivind Pigstad fra Dokka begynte ved Valdresbanen i 1936. Han var nygift og startet opp som lokomotivpusser. Han forteller om den natten under krigen da tyskerne var ved Hornkleiva, på vei mot Valdres. ”Den natta hadde jeg fem lokomotiv som skulle vekk fra tyskerne. Vel framme på Fagernes måtte far kjøre militære mot Tonsåsen, der var det kamper. Ved Bjørgo kom et tysk fly som de norske soldatene begynte å skyte på. Det tyske flyet besvarte skytinga med å slippe bomber mot toget. Heldigvis gikk det bra og de norske soldatene bestemte seg for å returnere til Fagernes”.

Stasjoner og holdeplasser

I privatbanetiden var Valdresbanens kjennemerke røde stasjonsbygninger med grønne vinduskarmer. De var stort sett satt opp av tømmer, bygget billig, og man hadde ikke råd til hus på alle stasjoner på en gang. Det kom etter hvert. Personalet var de første årene ikke utdannet, ofte ble konene til banearbeiderne ansatt som stasjonsmestere og funksjonærer. De hadde ansvar for billettsalg, togekspedering og post. Høytaler fantes ikke og togavgangene ble varslet med en stor bjelle.

Eina var hovedstasjonen for Gjøvikbanen og Valdresbanen. Den var betjent hele døgnet helt fram til nedleggelsen og hadde hele 39 ansatte så sent som i 1988. Her var det godsekspedisjon og billettsalg, og i gamle dager lasting av kveg og distribusjon av medisiner. Jernbanekafeen ble drevet av Aslaug Lier og Kirsten Fiskevold. Den ble nedlagt et halv år etter nedleggelsen av banen.

Eina stasjon. Foto: Roy Olsen

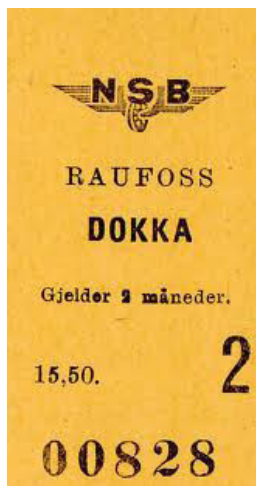


Ved Skrukli stasjon lå et lite pensjonat, og stasjonen var bygdas lille sentrum. Hit kom bøndene kjørende med sine melkepann og folk kom også roende over fjorden, med post og varer. I dag er postkontoret for lengst lagt ned, og stasjonsbygningen blitt flammens rov i en kontrollert brannøvelse, som så mange av Valdresbanens stasjoner.

Dokka er et eksempel på hvordan nye tettsteder vokste opp rundt jernbanen. Før Valdresbanen kom, var det bare skog på Dokka, da stasjonen ble anlagt ekspanderte området raskt. Butikker og hoteller spratt i været, det ble bygget hus, og håndverksbedrifter ble grunnlagt. Jernbanen skapte nye arbeidsplasser. På 30 år, fra 1900 til 1930 hadde befolkningen på Dokka økt fra 15 til 423. Rundt stasjonsbygningen ble det anlagt blomsterbed, drikkefontene, kiosk og restaurantbygning, samt et parkanlegg mot Dokka hotell. "Dokka stasjon, ti minutter opphold og restaurant" kunne man høre konduktørens stemme over høytaleren. Det var ofte lang kø i restauranten, og togpersonalet ventet i det lengste før de blåste toget videre. Lenge fikk man også kjøpt frokostkurver på restauranten. I januar 1989 gikk den siste stasjonsmesteren på Dokka av med pensjon. Da hadde Lars Andreassen vært i tjeneste hos NSB i 42 år.

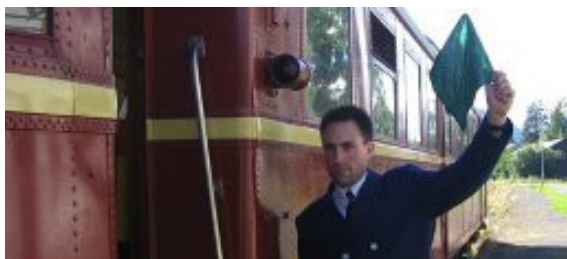
Tonsåsen var tidligere et trafikksentrum, med butikk, bakeriutsalg og postkontor, men aktiviteten har i de senere år vært lav. Heldigvis har Tonsåsen fått sin renessanse. Designerne Arne og Carlos har flyttet inn,

med sine strikkede julekuler, dukker og senere, og skapt høy kjendisfaktor på denne Valdresbanens høyesteliggende stasjon, 682 meter over havet.



Leira stasjon var egentlig sett ut som endestasjon, men senere ble banen forlenget til Fagernes. Ola Nybråten var stasjonsmester på Leira fra 1938 til 1963, og på et gammelt, gulnet fotografi er han avbildet med sin pipe, og morseapparatet, som var i bruk i noen år i privatbanetiden. Kuriøst kan også nevnes at på Leira lå også iskremfabrikken Jotun-is.

Fagernes ble altså endestasjon for Valdresbanen. Aurdal var Valdres' sentrum og det største tettstedet før jernbanen kom, men nå tok utviklingen av på Fagernes. Folketallet økte, og det ble bygget ny vognhall og jernbanerestaurant. I dag er stasjonsbygningen fredet og på stasjonsområdet er det bygget rutebilstasjon, med plattformer for tilreisende busser. Nils Carl Aspenberg kommenterer tørt i sin bok om nedlagte sidebaner i Norge at "antall plattformer ser ut til å være stort i forhold til antall busser".



Konduktøren vinker klart for avgang

Nedleggelsen

Den samme Aspenberg stiller spørsmålet: Hvorfor gikk det galt? Han mener en del av forklaringen ligger i hvordan banen var bygget. Skinnegangen var svært dårlig og hastigheten kunne aldri bli så høy at banen kunne ta opp kampen med ekspressbussene. Lange strekninger av banen går gjennom områder der det knapt bor mennesker. I tillegg ble det bygget flyplass på Fagernes. NSB viste også tilsynelatende liten vilje til å gjøre nødvendige rasjonaliseringer. Samtlige tog gikk med store diesellokomotiver og vogner. Hva med å kjøre motorvogner på strekningen?

Allerede i 1958 sendte NSB ut en liste med oversikt over sidebaner som stod i fare for å bli nedlagt. At Valdresbanen sto på listen, vakte forundring. Utover 1960-tallet kom det stadig rapporter om at banen var ulønnsom, men persontrafikken var fremdeles ganske høy. Det var utover 1970-tallet det virkelig begynte å gå dårlig. Materiellet hadde gått i mange år og begynte å bli slitt. Man forsøkte seg med en egen Valdres-billett, et prisgunstig alternativ, og kapret noen passasjerer på dette, men som nevnt, det faktum at NSB insisterte på å kjøre hundre tonn tunge, drivstoffslukende lokomotiver oppover i Valdres, samtidig som de la ned stasjoner, og til gjengjeld skulle stoppe overalt mellom Oslo og Gjøvik, slik at reisetiden gikk opp, førte til at passasjerene forsvant. Det ble kjempet for banen gjennom hele 1980-tallet, trenden var nedadgående. Da ekspressbussruten kom i juni 1985 falt passasjergrunnlaget ytterligere. Den siste måneden Valdresbanen var i drift, ble den hyllet bønnehørig. Det var følelsesladde taler og avslutningsseremoni, i regi av Valdresbanens venner. Fungerende generaldirektør i NSB, Tore

Lindholdt, ble for øvrig møtt med buing da han entret talerstolen.

Så, klokka 15.40 31. desember 1988 gled et overfylt tog ut fra Fagernes stasjon, i retning Eina. Siste avgang ble fem minutter forsinket fordi det var så mange som ville kjøpe billett. Valdresbanen kjørte for siste gang. Langs hele strekningen hadde folk i dalen møtt opp med flagg og fakler. En epoke var over. Dagen etter skulle ikke toget komme slik det pleide.

Fugl Fønix

Heldigvis var det ikke helt slutt. Det varte ikke lenge før Valdresbanen igjen var på skinnene. Foreningen Nye Valdresbanen driver både turistkjøring og dresinutleie, selv om deler av skinnegangen ikke lenger ligger. I 1991 ble den fjernet mellom Leira og Fagernes, til tross for underskriftskampanje og aksjoner fra Natur og Ungdom. Sammen med gamle Valdresbane-ansatte lenket de seg fast i jernbanesporet. Foreningen disponerer i dag bl.a. tre motorvogner av typen Bm.86 og er organisert som aksjeselskap. I 1990 reklamerte de med ”stress ned, unn deg og dine en avslappende togtur på gamlemåten gjennom vakkert landskap. Det blir 15 minutters stopp med utstilling av jernbanebilder på Trevatn. God togtur!”



Det har vært opp og nedturer og mye politisk kamp, men foreningen holder stand. Helt fram til 1999 gikk det godstrafikk på Valdresbanen. I dag teller det frivillige miljøet rundt banen cirka 60 personer. Dresinturene starter på Dokka, Etna, Tonsåsen eller Bjørgo stasjon og går hele sommersesongen.



Dresinsykling på Valdresbanen

I 2006 ble hundreårsjubileet markert med bokutgivelse og damptogkjøring. Valdresbanen klorer seg fast. Banen ble kanskje ofret for flyplassen, men nå meldes det at flyplassen er en av Norges minste, med lavest passasjergrunnlag. Avisa Valdres skriver at folketallet i Land og Valdres har gått ned etter at banen forsvant. Samtidig hevdes det at banen ble lagt ned fordi folketallet var for lavt. Uansett, Valdresbanen nekter å dø. Det er tross alt godt å vite.

