

Norsk Jernbaneklubb firade 50 år



Norsk Jernbaneklubb hade i samband med ångtågsutfärd på Gamla Vossebanan (idag museumsbana) den 8 juni 2019 satt upp sin stora jubileumsaffisch på godsboden på Garnes station i Arna kommun utanför Bergen som idag är banans slutstation. FOTO: GUNNAR KAJANDER

Norsk Jernbaneklubb (NJK) firar detta år 50 år och i jubileumsprogrammet ingick en rundresa med Norsk Museumstogs (NMT) veteranståg mellan Grorud station (Oslo) och Bergen. Som medlem av NJK var det en frestande anledning för denna (nord) norska bodensare att vistas några dagar i hemlandet för en nostalgiresa över Hardangervidda. Därmed bar det iväg med nattståg söderut för att med tågbyte i Hallsberg ta sig vidare till Oslo.

Samling i Grorud

Fredag morgon den 7 juni var det samling på Grorud station på lokalsträckan mot Lillestrøm, som nås på 12 minuter med pendeltåget från Oslo S. Där var ett entusiastiskt gäng NJK-medlemmar samlade på perrongen för att kliva på veteranståget med trävagnar från 1900-talets början när det växades in på spår 3. På slaget 09.17 kunde vi rulla

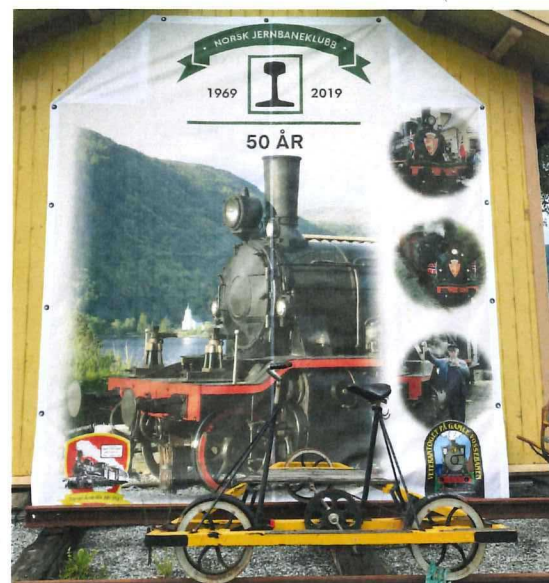
ut på godsspåret (Alnabanen) som tåg 1305 mot Grefsen station med veteranen El 13 2142 (levererad till NSB 1961) som dragare på första etappen till Hønefoss.

Stationsmuseum

Från Grefsen fortsatte vi på Gjøvikbanen till Roa där vi avvek in på Roa – Hønefosslinjen för ett första stopp på Grindvoll station för fotografering och kaffeservering. Idag är det ingen reguljär persontrafik på denna linje, som i huvudsak används för godstågstrafiken på Bergensbanen. Stationen på Grindvoll är emellertid väl omhändertagen av privat ägare som gjort ett trevligt stationsmuseum med väntsal och bibliotek med järnvägslitteratur.

Byte till ånglok

Vid 11.30-tiden var det dags att kliva ombord för vidare färd mot Hønefoss där det väntade ett något längre uppehåll för



Norsk Museumstogs veteranståg gör uppehåll på Gulsvik station på Bergensbanan på sin jubileumstur till Bergen för Norsk Jernbaneklubb 7 juni 2019. Dragare är gamla NSB-ångaren 30a nr 271. Lokpersonalen utför smörjning och annat underhåll.



Norsk Museumståg på återfärd från Bergen till Oslo på jubileumstur för Norsk Jernbaneklubb den 9 juni 2019, nu med gamla NSB-drageren El 13 2142, har stannat för tågmöte på Finse station, Norges högst liggande, 1 222 meter över havet. FOTO: GUNNAR KAJANDER

byte till ånglok. Hønefoss är knutpunkt för tre linjer, Bergensbanen, godsstråket mot Roa på Gjøvikbanen och Randsfjordbanen som i Hokksund förbinder Bergensbanen med Sørlandsbanen och Drammen-/Askerbanen mot Oslo S.

Stora lokbytet

Efter ankomst Hønefoss var det dags för det stora lokbytet då El 13 2142 växlades in bak i tåget och hedersångaren, tidigare NSB:s 30a nr 271 från 1914, kopplades på som dragare för nästa mellanetapp till Ål i Hallingdal. Kl 12.15 visslade tågmästaren (på norsk togfører motsvarande ombordansvarig) avgång, och vi kunde inleda ångfärden till Ål på den totalt 37 mil långa sträckan som idag är den egentliga Bergensbanen för att ta fatt på etappen genom idylliska Hallingdal.

Vår ångtågsfärd var naturligtvis förhandsannonserad och på flera stationer och även längs linjen stod både barn (även förskolebarn med lärare) och vuxna för att vinka och fotografera när vi passerade. På Flå blev vi omkörd av Vy:s regiontåg 601 Oslo S – Bergen innan vi ankom Gulsvik som var nästa stopp på färden.

Gamla slutstationen

Bygden ligger vid insjön Krøderen och var slutstation på Bergensbanan i två år mellan 1907 och 1909. Den gången fick man fortsätta med ångbåt över Krøderen och vidare med båt mot Kristiania som Oslo hette på den tiden och omvänd om man skulle resa västerut. Det kunde kommunalrådet i Flå kommun berätta om i sitt tal till oss under uppehållet i Gulsvik.

Efter fotografering och en vistelse i det välgjorda stationsmuseet ångade vi vidare mot Nesbyen, som är en större stationsort i Hallingdal, medan vi njöt av vår brunch på vita dukar i en restaurangvagn anno 1926. I Nesbyen väntade tankbil från den lokala

brandkåren för att fylla vatten på en törstig ångare.

Tågklarare

Efter ett kort stopp på Gol (känd vintersportort för många) för fotografering och tågmöte med ett av Cargo Nets kombitåg mot Alnabruterminalen (Oslo) hann klockan just passera 16.00 när vi rullade in på Ål station. Stationen har tågklarare och är dessutom bytesstation för lokförarna på fjärrtågen mellan Oslo S och Bergen.

Många intresserade från Ål med omnejd hade kommit för att beskåda tåget och lokbytet. Här häktades nämligen ånghästen 271 av med förare och eldare för att invänta oss på returen söndag eftermiddag.

På sträckan mellan Ål och Voss över Hardangervidda och vidare till Bergen var det dags för El 13 2142 att åter ta över.

Farfar på Ål

På Ål bodde och tjänstgjorde min finskättade farfar från Lofoten som ånglokförare på Bergensbanan en period på 1920-talet innan han återvände till Narvik och Ofotbanen. Därmed tillbringade även min far några år här som ung. Långt uppe från Nordnorge var nog familjen Kajander ett lite exotiskt inslag i Hallingdal på den tiden.

Vid halvfem vinkade vi farväl till Ål som ligger på 262 meter över havet och tog fatt på den verkliga klätteretappen upp på Hardangervidda. Vi passerade skidorten Geilo och här varierar stigningen mellan 11 och 20 promille upp till Norges högstliggande station Finse på 1 222 meter över havet, dit vi ankom kl 17.40 för ett längre uppehåll med tid för fotografering och tågmöte med Vy:s regiontåg 64 mot Oslo S.

Utmärkt middag

Då hade vi hunnit med en utmärkt middag i

restaurangvagnen. Inte kan man ha det bättre i gott sällskap med andra tågentusiaster från NJK medan man rullar över hemlandets fjällvärld i veterantåg från farfars tid.

Kort efter Finse körde tåget in i den tio km långa Finsetunneln där banans högsta punkt i 233 meter över havet ligger inne i tunneln. Vi passerade Myrdal (867 meter över havet) där den två mil långa spektakulära Flåmsbanan med en högsta stigning på 55 promille går ned till Flåm innerst i Aurlandsfjorden (2 meter över havet).

Mot Bergen

Banan följer vidare den trånga Raundalen med ett jämnt fall på ungefär 20 promille ner till Voss station (56,5 meter över havet) och Vossevangen som är centralorten i Voss kommun (14 600 invånare) Efter en halv timmes stopp i Voss var det dags för föraren att åter kliva upp i hytten på El 13-loket för vidare färd mot Bergen.

Banan fortsätter på nordsidan av Vangsvatnet och följde från Bolstadøyri delvis fjordlandskapet längs Bolstadfjorden och Sörfjorden mot Arna medan den sista etappen in till Bergen S går genom den nya 7,8 km långa nya Ulrikentunneln. Ännu så länge är den enkelspårig med ett mötesspår men kommer att vara färdigutbyggd med dubbelspår 2024 eftersom sträckan är tätt trafikerad både med pendeltåg och närregiontrafik, förutom fjärrtågen och godstågen. Några minuter före tio på kvällen kunde vi rulla in på Bergen S i spår 4:

En fantastisk dag

En fantastisk dag med veterantåg och nostalgi genom ett vackert norskt landskap och över fjället till Bergen med god mat, trevlig personal från NJK, NMT och restaurangvagnspersonal från Sult Catering. Och självklart alla medresenärer från NJK. En upplevelse

värd varje krona.

Efter hotellövernattning i Bergen väntade lördagen med program och arrangemang. Dagen startade med chartrad spårvagn på den två mil långa Bybanan mellan Bergen Centrum och Flesland Flygplats, och avrundades med information och guidad rundvisning på Bybanan AS:s moderna anläggning i Kokstad, nära flygplatsen. Mycket intressant. Därefter spårvagn (Light Train av typ Variotram) och veteranbuss till Gamla Vossebanans station i

stadsdelen Midttun för en tågresa på Gamle Vossebanen med veteranåtgång och rälsbuss i veteranklassen, en upplevelse vi återkommer till i ett senare reportage.

Tre härliga tågdagar

Efter hotellfrukost på söndag var det dags att promenera till Bergen S där veteranåtgången, nu som tåg 1306, väntade i spår 4 för återresa till Grorud station (Oslo). Efter att ha upplevt resan i omvänd riktning med lokbyten, god

mat och hela paketet kunde vi avsluta tre härliga tågdagar när vi halv nio på kvällen klev av på Grorud för att ta pendeln in till Oslo S och hotellet.

Tågsättet bestod av växelvis El 13 2142 och ångloket 30a nr 271 och trävagnar med salong- och kupévagnarna AEo 561, Brg 990, Brg 950 och restaurangvagnarna EO 199 och BEo 18143 samt resgods och konduktörsvagnen F 1025.

GUNNAR A KAJANDER

Kallelse till höstmöte

för medlemmarna i

Malmbanans Vänner

SÖNDAG 27 OKTOBER KL 18.00 I JÄRNVÄGSMUSEET, KARLSVIK

På dagordningen, enligt stadgarna:

Budget för 2019, val av ordförande, kassör och minst tre övriga styrelseledamöter. Vartannat år väljs hälften av övriga styrelseledamöterna. Val av två styrelsesuppleanter, två revisorer jämte en suppleant och valberedning.

Kommande års medlemsavgift fastställs.

Ärenden som av styrelsen överlämnats till mötet för avgörande.

Medlemmars motioner som inlämnats till styrelsen senast 30 dagar före mötet.

EXTRA! EXTRA! EXTRA! EXTRA! EXTRA! EXTRA!



Luleå Trämassefabrik i Karlshäll startade den första december 1912. Efter några år överlämnades företaget åt det mera kapitalstarka Baltiska Trävaruaktiebolaget. År 1918 uppslukades detta av Ytterfors-Munksund. 1925 försattes företaget i konkurs, men återuppstod under namnet Munksund AB. Denna koncern var ägare till Karlshälls Träsliperi under 1930-talet.
Foto: Luleå stadsarkiv

Efter mötesförhandlingarna visar **Lars I Lindberg** från Luleå hembygdsförening ett bildspel om industrierna i Karlsvik, det som nu bara finns ruiner kvar av. Bildspelet skänker han samtidigt till vårt museum.

Styrelsen