

Område: Finse

Jernbanen, ein lineær transportfunksjon

Teknisk-industrielle kulturminne langs Bergensbanen

Ulvik herad

Innleiing

Det er med stor undring vi registrerar at dette området ikkje er teke med. I innleiinga peikar RA på at den industrielle revolusjonen har hatt stor innverknad på Hordaland og det vert mellom anna vist til bygginga av Bergensbanen. Det vert også vist til dei tidlegaste busetnadene på Hardangervidda.

Dette store tidsspennet finn vi i Finse-området i Ulvik herad.

RA har i tidlegare rundskriv peika på at det vert høve til å koma med spørsmål, kommentarar og eventuelle innspel til endringar. Det har ikkje vore høve til å laga eit fullstendig framlegg, men dei mest vesentlege momenta er med.

Skildring av området

Særskilde kjenneteikn i høve oppleving er jernbana, Rallarvegen, Rallarmuseet Finse, Finsevatnet, Hallingskarvet nasjonalpark/Finse biotopvernområde . Finse stasjon er høgste stasjon på Bergensbanen (1222 moh). Firnsæ (sjøen, vatnet langt borte) .Vi snakkar om kommunikasjonar og ferdslar i eit landskap med stor tidsdjupn.

I området finn ein desse elementa:

- #Stikningar og stikningsbuer frå anleggstida
- #Anleggsvegen,Rallarvegen bygd for hand langs traseen
- #Mastefundament for den første telefonforbindinga
- #Jernbanetraseen med tunellar, skjeringar, bruer m.m
- #Vaktarbustader teikna av landet sine fremste arkitektar
- #Snøoverbygg i ulike "stilarter"
- #Snøskjermer
- #Finse "stasjonsby" med sin banehistorikk

Landskapskarakter

Finse markerar ferdsløvegangen mellom aust-og vestlandet. Finse stasjon og delar av den gamle jernbanetraseen mot Lågheller er landskapet prega av busetnad og jernbaneinstallasjonar. Hardangerjøkulen har ein strek innverknad på området. Ved Finse samlast fleire gamle ferdsløvegar gjennom fjellet. Finsevatnet er eit sentralt landskapselement.

Nasjonal interesse

Bergensbanen er Nord-Europas høgstliggjande jernbanestrekning og hadde kosta eit heilt statsbudsjett då banen opna i 1909. Landet sitt største samferdsle- og industriprosjekt . Den skulle bli det store tekniske meisterverket i norsk jernbanebygging og ein bane av den største nasjonale verknad i ei tid då det vart bygd meir jernbane i Noreg enn noken gong både før og seinare. Det var på det meste 2.200 mann som arbeidde under anlegget og i alt 15.000 mann var innom anlegget.

Ingeniør Torbjørn Lekve (1845-97) frå Ulvik var ein sentral person i høve planlegging og bygginga av bana. Han var ein periode sjefsingeniør under bygginga, men som fleire andre sjefsingeniørar fekk han ikkje oppleve opninga i 1909. Det er reist ein bauta av han på Finse stasjon.

Som ein kuriosita kan nemnast at far til dikteren Olav H. Hauge var rallar under bygginga av banen. Her møtte han budeia Katrina Hakestad frå Ulvik. Så utan bana hadde det ikkje blitt nokon nasjonalskald.

Norsk Jernbanemuseum har det faglege ansvar for gjenstandar og utstillinga ved Stiftinga Rallarmuseet på Finse. Ei ny utstilling opna i 2009 i samband med Bergensbanens 100-års jubileum. Utstillinga vart fullført i 2010.

”Norges fremtids gjennombrudd” vart det sagt og syngt då Bergensbanen sto ferdig i 1909. Landets til då største statlege byggearbeid var endeleg avslutta etter mange år. Gleda over at resten av landet endeleg var knytt til Bergen var enorm, og landet hadde verkeleg god grunn til å feira seg sjølv.

Bygginga var eit nesten uoverkommeleg oppdrag med mange motstandarar, utført av nytenkjande og dyktige ingeniørar og arbeidsvante rallarar. Heilårsarbeid i høgjellet med elektriske boremaskiner sette ein ny standard for anleggsarbeid i Noreg. Det same gjorde løns- og kostforholda for anleggsarbeidarane.

Etter at bana kom i drift, har snørydding vinterstid langs høgjellsstrekninga vore ein mannskapskrevjande oppgåve som framleis gjev denne bana andre utfordringar. Bana, som går frå fjord til vidde, omgitt av vinterlege forhold store deler av året, er tillagt ein symbolverdi alle andre jernbanestrekningar kan misunne den.

Utstillingane på Rallarmuseet handlar både om anleggsarbeidet og snøryddinga i åra etter. Saman med ei autentisk rallarbrakke og smie, filmklipp frå hundre års drift, samt gamle og nye rallarviser gir utstillinga eit levande bilete på livet langs bana.

Museet held til i østre lokomotivstall på Finse. Rallarmuseet eiger også Fagernut vaktarbustad som ligg langs Rallarvegen.

Rallarmuseet skal føra vidare den spesielle historia til Bergensbanen. Museet har fast utstilling om bygginga av høgjellsstrekninga på Bergensbanen. Som viser den politiske kampen for høgjellsstrekninga i åra frå 1871 og arbeidet med bygginga fram til opninga i 1909. I museet kan ein også sjå eldre filmar frå Bergensbanen.

Temautstillinga ”kampen mot snøen” syner arbeidet med å halda Bergensbanen open heile vinteren gjennom fotografi, reiskapar og historisk snøryddingsmateriell. Museet har og original smie og Kafé Rotaren med servering og suvenir sal.

Rallarmuseet har etablert eit Dokumentasjonscenter for å dataregistrera bygge og driftshistoria til heile Bergensbanen.

RA freda i 2002 Fagernut vaktarbustad, Slirå vakatbustad/rallarbrakke og Sandå stikningsbu.

Fagernut vaktarbustad ligg 1310 m.o.h ved Rallarvegen 10 km vest for Finse stasjon. Fagernut er den høgastliggande vaktar- og arbeidarbustaden i landet. Han vert no driven av Rallarmuseet som dokumentasjon av ein vaktarbustad.

I dag er Fagernut ein informasjons- og serveringsstad med sal av rallarvaflar, sluskesuppe, drikke, postkort, med meir.

Rallarmuseet vart til som eit resultat av djup kjærleik til, og respekt for, den bragda det var å få bygd Bergensbana. Initiativtakar var dåverande hotelldirektør Tron Bach, som òg var den som fekk i gang sykling langs Rallarvegen. Mange gode krefter, som Ulvik Herad, Finse vel, hotellet, NSB og Norsk Jernbaneklubb, slo seg saman i ei stifting for å oppretta eit dokumentasjonsenter for Bergensbana i 1986. Hardanger folkemuseum tok aktivt del i planlegginga av museet. Lokale jernbanefolk og entusiastar samla inn gjenstandar som låg att i brakker og ute langs sporet etter anleggstida. Eit arkiv med fotografi og dokument om bygginga og drifta vart bygd opp, og ein gjennomførte intervju med tidlegare tilsette jernbanefolk som hadde hatt Bergensbana som arbeidsplass. Noko av snøryddingsmateriellet som har vore i bruk er utstilt ute på den store plassen framfor museet. Fotografia og gjenstandane er no lagra på Norsk Jernbanemuseum på Hamar.

Sårbarheit, tolegrensar og forvaltning

Kommuneplan og ulike forvaltningsplanar er opptekne av omsynet til reinsdyra/fjellrev i området og det er laga ein handlingsplan for bruk og drift av Rallarvegen.

Jernbaner som verdsarv stad

ICOMOS v /Anthony Coulls drøftar dette temaet i ein artikkel.

”Jernbane er å forstå som ein lineær transportfunksjon, resten er detaljar. Ein fundamental vurdering er at jernbaner først og fremst er sosio-tekniske system kor det er vanskeleg å skilje det sosiale frå det tekniske aspektet. Dette står i sterk kontrast til jernbane entusiastar sin» lokosentrisme».”

Dei har 4 kriteria for internasjonalt viktige jernbaner:

Kriteria 1. Kreative løysingar og framifrå ingeniørar

Kriteria 2. Influert av innovativ teknologi

Kriteria 3. Eineståande eller typisk eksempel

Kriteria 4. Døme på økonomisk eller sosial utvikling

Deira konklusjon er:

”Jernbaner er blant dei mest viktige industri - stader som er verdige nemninga verdsarv stader. Eit knippe av utvalde eineståande stader vil kunne vise fram den store påverknaden som jernbanen har bidrege, og på mange måtar held fram med å bidra til sosialt, økonomisk ,politisk, kulturelt og teknisk evolusjon, i kvart land på kloden.

Deira lange historie har produsert ein rik arv som kan jamstellast med andre aspekt av det moderne samfunnet. Framleis bruk er viktig slik at den noverande generasjonen kan få oppleve resultata frå jernbanen si fortid.. Visse aspekt av deira arv står i fare for ein lite gjennomtenkt modernisering og fornying. Som verdsarv kan det hjelpe å sikre ei framtid kor det ein oppnådde av fortida er godkjent og blir satt pris på som ein integrert del av den kontinuerlege evolusjonen av jernbanen inn i det neste hundreår.”

Oppsummert.

Bergen, som i si tid var ein viktig motor for å få realisert Bergensbanen, får no nominert dei 7 Byfjella sine, Odda som industri- og vasskraftlandskap, og så må Finse & Bergensbanen som kan opplevast Co2 fritt på «Noregs tak», få ein plass. Eller inn i framtida som verdsarv slik Unesco ordla seg då fyrste jernbanestrekninga Semmering i Austerrike som fekk slik status i 1998:»Naturområde med stor naturleg venleik vart lettare tilgjengeleg og som eit resultat vart det utvikla ein ny stad kor ein kan opphalda seg og feriera og med det vart det skapt ei ny form for kulturlandskap». At RA ikkje tek med dette store tekniske meisterverket i norsk jernbanebygging og ein bane av den største nasjonale innverknad, må vera ein fagleg "avsporing".

Teknisk-industrielle kulturminne er tema i kulturminneplanen som Ulvik herad no arbeidar med (og med stønad frå RA).

Rallarmuseet med sin høgfjellstrase med jernbane og anleggsveg er det einaste i sitt slag av verneverdige jernbanetrasear i Noreg.

Ein verneplan for dette området vil gjera staden til eit levande museum. Rallarvegen si rolle som sykkel-og gangveg har gjeve titusentals menneske nærkontakt med dette langstrakte kulturminnet. Noken har karakterisert ferda langs Ralarvegen som Noreg sitt lengste museum eller "opplevingssenter" med opningstid avgrensa til 3 sommarmånader. Den menneskebygde jernbanekulturen har vekse saman med høgfjellsnaturen og med det skapt eit særprega kulturlandskap. Banen har i over 100 år vore ein spektakulær passasjer- og turistbane og vart i 2005 kåra til ein av dei ti finaste jernbanestrekningane i heile verda (reiselivseksperter i Chicago Tribune).

Dette området meiner vi er eit viktig nasjonalt ansvar. Alle involverte partar, Riksantikvar, Miljøverndepartementet, andre aktuelle departement, NSB, Jernbaneverket, Norsk Jernbanemuseum, Hordaland fylkeskommune, reiseliv m.fl. bør gjera sitt til at eit "sporskifte" kan bli ein realitet.