

Kontakt: ulf.skauli@gmail.com – SMS: 98022344

GRATIS INFORMASJONSMATERIELL TIL REISENDE PÅ NUMEDALSBANEN.



Velkommen til Numedalsbanens øvre del.

- En beskrivelse av banen mellom Veggli og Rødberg.
- Grunnlaget for fredningen av banen.
- Kort om historien bak banen.



Velkommen til en tur på en sjelden jernbane !

Fra **Veggli** snevres dalen sammen, og linjen slynger seg fram igjennom skjæringer og minimumskurver fram til **Kjerre holdeplass** (4,5 km. Fra Veggli)

Deretter kommer **Fossebrekke stoppested**, i et vakkert landskap.

Etter ytterligere 2 km. Passeres kommunegrensen mellom Rollag og Nore og Uvdal.

Så går banen igjennom fjellpartiet Geiteryggen , i to tunneler.
Den lengste er 600 m. lang og den andre 120 m.

Berggrunnen her er løs og usikker, så tunnelene har flere partier hvor de er utmurt.

Så går linjen i en liten jernbro over Sundeelven, og kommer fram til **Kravikfjord holdeplass**, (9,5 km. Fra Veggli.)

Nå kommer fjellpartiet Helleklev. Her går linjen på store murer ut mot Kravikfjorden, i mange minimumskurver og i stigninger og fall på opptil 12 promille.

I den nordre enden av Kravikfjord kommer linjen fram til **Eidsstryken holdeplass**.(14,5 km. fra Veggli)

Eidselven passeres på en fagverksbru med spenn på 30 m. og linjen går forbi Nore stavkirke og fram til **Norefjord stasjon**.(18,5 km. Fra Veggli)

Fram til hit har minimumskurvebegrepet vært brukt ved radius 250 m.

Nå blir landskapet så kupert at definisjonen endres til en radius på 180 m.

Langs Norefjorden går linjen i mange slike kurver.

Fram til **Svensrud** er stigningen moderat. Her passeres en bru med 5 m. spenn over Vetterstøelven, som her er lagt i en utsprengt slukt.

Linjen går så under en overgangsbru for vei til Svensrud, og kommer fram til **Midtstigen stoppested/vokterbolig**.

Deretter kommer linjen fram til **Søre Sandnes stoppested**.

Dette er et sjeldent sted ! Kanskje det eneste stedet ved norske jernbanespor at det fremdeles står en **lembrakke**. Dette var modul-brakker, - pre-fabrikkerte lemmer, som ble satt opp midlertidig på ulike steder i anleggstiden, før de ble flyttet videre...

Ett sted ble en slik stående igjen: Her på Søre Sandnes !

Så kommer et opptrekk på 4 km. Fram til **Gvammen stasjon**.(27 km fra Veggli)

Stigningen er 12,3 promille og linjen går igjennom 5 kortere tunneler, og det er store skjæringer og fyllinger.



Gvammen stasjon var opprinnelig planlagt som linjens endestasjon. Stasjonen er i dag i privat eie, men du er selvsagt velkommen til å bruke den som rasteplass/utgangspunkt for turer!

Her finner du også en «**BokBytteBu**», dersom du trenger lesestoff, og du finner en meget uvanlig og omfattende meteorittutstilling! ; «**The Gvammen Reference Collection of Meteorites**», som på mange måter er et ytterpunkt i et bredt internasjonalt kosmologimiljø, og kan brukes i alle fag/studie/undervisningssammenhenger.

Kontakt oss gjerne om dette! (Kontakt:ulf.skauli@gmail.com – SMS: 98022344)



The Gvammen Reference Collection of Meteorites

På Gvammen stasjon er det også mulig å telte gratis for de som ferdes på Numedalsbanen!

Området her er et rikt botanisk og geologisk område, og «**Spisevogn for Løse Fugler og Tilhørende Ekorn**» gjør det mulig å observere en lang rekke arter!

«**Stasjonsmesterens avtræde**» finner du også på Gvammen; det er den opprinnelige doen fra 1926, hvor det i dag er en utstilling av all de norske frimerkeutgivelsene i den tiden Numedalsbanen levde, fra 1926 til ut 1988.

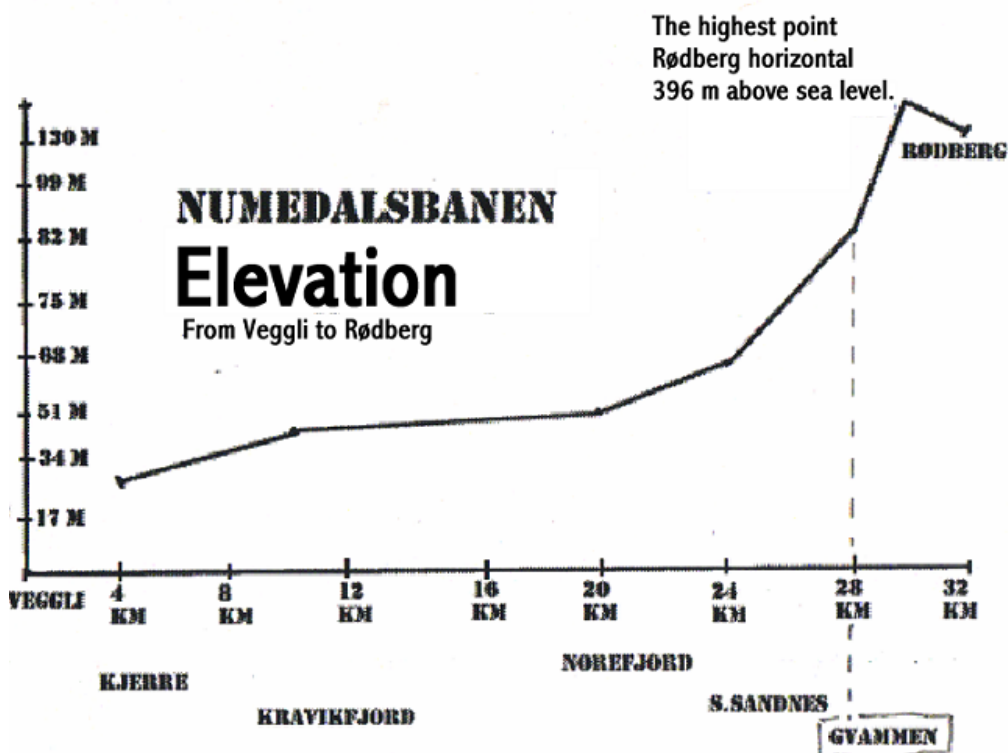
Dessuten finnes det bord og sitteplasser for rast, og et dobbelt sjakkbord for ro! ☺

I området ligger inngang til Nore 2 anlegget, og utløp for turbinvannet til Norefjorden, samt større transformatoranlegg.

Her var også et sidespor til et vinsj/tralle opplegg for transport ned i dalbunnen. Mye av dette ble revet høsten 2001.

På begge sider av Gvammen stasjon ligger små og imponerende steinbruer.

Så bærer det virkelig oppover!



Største stigninger blir nå 25 promille i en lengde på 3 km.

Først kommer 6 tunneler med samlet lengde på over 500 meter....

Så kommer sporet fram til **Rødberg horisontal**, i et vilt og uveisomt fjellterreng.

Her ligger også Rødberg vokterbolig, som også var stoppestedet kalt "Toppen".

På Rødberg horisontal (ca. 500 m. lang) når Numedalsbanen sitt høyeste punkt: 396 m. over havet.

Her var det forutsetningen at en eventuell bane for tilknytting til Bergensbanen skulle utgå, og resten av Numedalsbanen skulle være et sidespor for Nore Kraftanlegg.

Så faller banen ned mot Rødberg (fall på 25 promille) i skarpe kurver ned mot Opdalselven.

Her er en ekstremkurve med radius 125 meter på en fagverksbro over eleven med et spenn på 35 m. for både vei og bane. Denne brua er et nokså unikt stykke samferdselshistorie!

Her finner du en KIWI butikk rett ved jernbanelinja. Den har utvidet åpningstid, siden dette er en utpreget turistdestinasjon.

Ned til høyre for "Rørsentret" som ligger ved hovedveien der du har stoppet omtrent, går det en fin turvei rundt Rødbergdammen. Her kan du virkelig se Nore 1 anlegget i all sin prakt !

Dammen er nedtak for vann som går i tunnel over til Nore 2, og som kommer ut i Norefjorden ved Gvammen stasjon.

Så kommer linjen inn på **Rødberg stasjons** stasjonsområde 32,3 km. fra Veggli.

Inne på området til Rødberg stasjon finner sidespor inn mot kraftanlegget, en snu-skive hvor toget ble vendt for turen nedover igjen og lokomotivstall.

Rødberg som tettsted fantes ikke før den omfattende anleggstiden på 1920 tallet, hvor både kraftverksanlegg og vei/ jernbaneanlegg omformet store deler av dalen, og dannet tettstedet Rødberg.

God tur tilbake !



Her begrunnelsen for fredningen av banen:

VEDTAK OM MIDLERTIDIG FREDNING I MEDHOLD AV KULTURMINNE-LOVEN § 22.4, JFR. § 15 og 19.

I medhold av Kulturminneloven § 22.4, jfr. § 15 (og 19) har Buskerud fylkeskommune i dag fattet vedtak om midlertidig fredning av Numedalsbanen fra og med Flesberg stasjon til og med Rødberg stasjon i påvente av at "Forslag til nasjonal verneplan for kulturminner i Jernbanen" blir ferdigbehandlet.

Det midlertidige vedtaket omfatter all original infrastruktur med stasjoner, holdeplasser, samtlige bygninger og innretninger for lasting/lossing, drift, vedlikehold og beboelse, sidespor, lasteplasser, broer, tunneler, over- og underganger, grøfter, stikkrenner, gjerder, kontaktledningsanlegg, skinnetyper med åpne skinneskjøter, svilletyper med befestigelse, telefon/telegraf, signal og sikringsanlegg, snø- og rasoverbygg, snøskjermer m.m.

Spesielt understrekes at materiell som er lagt ut til vedlikeholdet av banen, så som sviller, alle typer gammel befestigelse (plater og skinnespiker) som ligger i og ved siden av sporet samt skinner og sporveksler enten de ligger i opplag eller fortløpende langs sporet.

Banestrekningens helhetlige og tidstypiske miljø skal tillegges vekt i all planlegging.

Myndighet til å fatte slikt vedtak er delegert fylkeskommunen ved Miljøverndepartementets vedtak av 30. juni 1989 med endringer fastsatt 23. desember 1992.

Fylkeskommunen begrunner det midlertidige vedtaket med banestrekningens høye autentisitetstiltak både hva angår infrastruktur og bygninger. Det er den eneste banen i utkastet til nasjonal verneplan som er foreslått i bevaringsklasse A, dvs. fredningsklasse, som representerer perioden fra 1920-årene.

Bygningsmassen er enhetlig og på det nærmeste komplett. Stasjonsbygningene består dels av arkitekttegnede bygninger, dels av ombygde brakker fra anleggets tid, hvilket ikke finnes andre steder. Numedalsbanen er en av de få hvor trallebuer, hvilebuer og holdeplasskur fortsatt står. Banen har dessuten god bredde i lasteramper og andre lasse/losse-innretninger, tilpasset dalens næringsgrunnlag. Som den eneste på verneplanens A-kategori har banen tømmerkran(er). Her finnes også A-kategoriens eneste steinhvelvbro og kombinerte broer for vei og jernbane.

Banen fremstår som en helhetlig og god representant for jernbaner etter siste verdenskrig da motorvogner i persontogene og damplokomotiv i godstogene rådet grunnen. Også som representant for jernbanene gjennom våre typiske dalfører, kan Numedalsbanen fremstå som en god representant.

Verneplanen er under behandling, og i påvente av at den blir ferdig har fylkeskommunen funnet det ønskelig å gå til midlertidig fredning for å sikre at banen er intakt når endelig verneplan for jernbanens kulturminner foreligger.

Antikvarisk sett er det liten sannsynlighet for at banen vil få en annen status enn fredningsklasse under den videre behandling.

Øyeblikkelig fredning er blitt nødvendig på grunn av at det i det senere er registrert at det er gjort inngrep som er uforenlige med fredningen.

Opplagte sviller har en tendens til å forsvinne.

Ved Gvammen stasjon er det revet vinsjtårn/vinsjhus og ved Rødberg bru er det asfaltert over skinnegangen.

Tidligere er det revet en hvilebu og der foreligger også flere innspill om bruk av banens grunn til forskjellige andre formål.

For å forhindre videre desimering av kulturminnet har fylkeskommunen gjort vedtak om midlertidig fredning for derved å sikre banens verdier inntil den nasjonale verneplanen foreligger.

Vedtaket innebærer at ingen deler av banen med tilhørende infrastruktur, særlig gjelder dette svillelager og vedlikeholds materiell som det ikke lenger er mulig å skaffe andre steder, kan fjernes og at alle inngrep skal godkjennes av kulturminnemyndighetene som i første instans vil være Buskerud fylkeskommune inntil permanent fredningssak er gjennomført.

.....

Banen ble så permanent fredet av Riksantikvaren i 2014, og er i dag Norges lengste kulturminne!





Historien bak banen, - i korte trekk:

Så fort det var kommet jernbane til Kongsberg(november 1871) begynte man å arbeide for jernbane videre oppover i Numedalen.

Ordføreren i Rollag Jens Tråen ba om at det ble utsett 3 menn til å avholde et møte på gården Tråen, sammen med utsendinger fra Rollag og Nore herreder.

Dette møtet skulle:

...at insende Forslag og bestemme Utgiften paa Communerne angaaende paatenkt Jernbanelinie gjennom Numedal.

I november 1874 holdes et lignende møte.

I 1874/5 sier Flesberg kommune seg villige til å tegne aksjer for 34 000 daler i en jernbane fra Bergen igjennom Numedal på noen betingelser:

...at staten innen 1880 bestemmer seg for å bygge banen.

...at Nore og Rollag tegner seg for tilsammen 66 000 daler

Det velges en ny Jernbanekomite i 1876 i Flesberg.

Deretter dør dette initiativet ut, og det er ikke kjent noe framlegg fra denne siste komiteen.

1880 årene vokste det fram en klar politisk intensjon om jernbane til Bergen.

Og da overing. Th. Lekve foretok sin befaring i 1884, for å kartlegge høyfjellsovergangen,-og knyttet denne til en bane igjennom Numedal til Kongsberg, var mange i Numedal sikre på at den nye banen til Bergen kom til å gå igjennom dalen !

Ing. Lekve la vekt på at denne banen visstnok var den korteste, og at den var best når det gjaldt snøforholdene på vidda.

Lekves arbeid ble fulgt opp med detaljstukket bane og økonomiske overslag, som undersøkelsessjefen la fram i 1891

I 1891 foretok også overing. M. Rostad en befaring av et alternativ til den linje Lekve hadde trukket opp.

Rostads linje gikk utenom Kongsberg, -direkte fra Darbu/Hokksund til Lampeland i Svene.

All denne aktiviteten førte selvfølgelig til at folk i Numedal fikk store forhåpninger om banen til Bergen.

Derfor stilnet initiativet av igjen, -en ytterligere komite som ble nedsatt i Flesberg i 1886, lar heller aldri høre fra seg....

Det later til at banen ble tatt som en selvfølge, -og at man bare satt og ventet på framtiden og fordelene...

Jernbanedrift utviklet seg i løpet av årene fra Trånmøtet i 1873 og fram mot 1900.

Jernbanens anvendelighet og teknologiske krav, gjorde at en bane til Bergen måtte være en bredsporet bane og ikke en smalsporet som det opprinnelig var tenkt.(og som hadde vært forutsetningen under ingeniørenes arbeid i Numedal)

Dermed ble det et spørsmål om bredde. – og da framsto Hallingdal som et mer egnet alternativ enn Numedal

Altså må ”Initiativet gjenvinnes”, og først nå begynner numedalsbanens forkjempere å etablere et politisk press.

Våren 1896 etableres den første ”Numedalske Jernbanekomite”
Leder er telefondirektør Nielsen fra Drammen.

Sommeren 1896 avholdes et stort møte i Drammen (19 juni)
70 representanter fra alle kommuner og byer som ville bli berørt av en eventuell bane deltok.

Møtet vedtok en resolusjon, som ble oversendt regjeringen,-hvor det bl.a. het:

- at alternativet igjennom Numedal ikke har fått en fullstendig og grundig undersøkelse
- at alternativet igjennom Numedal har minst like stor berettigelse som noe annet alternativ

I mai 1897 ba man stortinget om at en beslutning om Bergensbanen ikke måtte bli tatt dette året, da det gjensto betydelig utredningsarbeid vedrørende alternativet igjennom Numedal. 10 stortingsrepresentanter sto bak denne henvendelsen.

Den 2. juni 1898 velger Stortinget Hallingdal som Bergensbanens trasse´ og den første ”Numedalske Jernbanekomite” nedlegger sitt arbeid.

Men komiteen anbefaler herredstyrene i Numedal å arbeide for en bredsporet bane fra Noresund til Kongsberg.

I 1904 blir en bane fra Kongsberg til Noresund stukket opp av Jernbaneundersøkelsen.

Sognepresten i Nore: Alfred P.M. Larsen blir formann i ”den Annen Numedalske Jernbanekomite”

Komiteen ber i 1907 staten om midler til omberegninger til bredt spor i den tidligere stukne trasse, -og begrunner med herredenes oppkjøp av Møkstufoss i Veggli.

Komiteen viser også til et brev fra Bergmester Meinich datert 9 januar 1907:”...at omhandlende bane vil åpne for stor bergverksdrift i så godt som hele dalen”.

Komiteen fremholder videre at dalens utmerkede klima vil trekke ”mangfoldige sommergjester til dalen”, - og at banen vil egne seg til tømmer og trelasttransport.

I 1909 framlegger Undersøkelsessjefen i NSB sine planer med overslag for både damp og elektrisk drift: henholdsvis 4,6 og 5,6 millioner kroner.

Fogd A. Nærup (Kongsberg),-som var med på møtet i Drammen i 1896 peker ved flere anledninger, både før og etter dette møtet, på Numedalsbanen som en forutsetning for utbygging av Norefallene.(kraftutbygging)

Den 17 mai 1909 åpnes for salg av aksjer til banens anlegg og drift.

Hver aksje kostet 25 kroner.

I Amerika ble det tegnet aksjer for ca. 60.000 kroner.

Private i Numedal tegnet aksjer for godt 25.000 kroner.

De forskjellige kommuner reiste 180.000 kroner.

I 1911 søker komiteen om statlig bidrag for å muliggjøre arbeidet.

Denne søknaden avslås.

Staten fant det ønskelig med en statlig anlagt og drevet bane, da staten i 1907 hadde kjøpt Norefallene for utbygging.

Dermed nedla ”Den Annen Numedalske Jernbanekomite” sitt arbeid

Den tredje komiteen møttes første gang 22 april 1913.

Sogneprest Larsen var leder for denne også,-fram til 1916,da han forlot distriktet.

Han ble etterfulgt av lærer Besse N. Haugejorden

Komiteen arbeidet med fordelingen av distriktbidrag fra de forskjellige Herreder.

Statsbanen presenterte i 1917 et overslag for bygging av banen.

Dette lød på 8 millioner kroner før innkjøp av rullende materiell.

Allerede i mai 1917 økte undersøkelsessjefen overslaget , slik at det nå ble 12 millioner kroner inklusive rullende materiell.

Den behandlende stortingskomite ”begrunner anlegget slik: ”...utbygging av Norefallene er uløselig forbundet med Numedalsbanen som den eneste mulighet for en brukbar ordning av

transportforholdene så vel under utførelsen som under senere drift av anlegget”

Komiteen sier videre at bygging av banen nå ”*utelukkende skyldes ekstraordinære omstendigheter...*”

I komiteframlegget gjøres tekniske vurderinger, og følgende sies: ”*..overveies om kurvene bør gjøres slakere blant annet også av hensyn til at denne bane i sin tid må antas å ville bli en gjennomgangsbane for samtrafikk med Bergensbanen*”

Stortinget vedtar 3 august 1918 bygging av Numedalsbanen.



Noen fakta:

Banen er **92,8** km. lang. 60,5 % av banens lengde er [kurver](#).

De tre lengste ”rette sporlinjer” ligger på strekningen fra [Lampeland](#) til [Veggli](#).

I anleggstiden var det to dødsulykker(i 1926 og i 1927) og to arbeidere omkom.

Byggetiden ble definert til **6,5** år – mot planlagt 3 år.

Antall personer sysselsatt i anlegget i kortere eller lengere periode ble totalt **1907** mann. Til anlegget gikk **7.152.186** arbeidstimer. I arbeidslønn ble totalt utbetalt

13.241.622,49 kroner.

Anlegget brukte 192025 kg dynamitt og 130555 kg. jern.

Anleggets kostnad ble totalt:

325 862 kr. pr.km. jernbane.

Dette resultatet ble 55.927 kroner pr. km. billigere enn det var budsjettert med!

Altså ble banen bygget for 95.7 % av budsjettet.!

Til banelegemet medgikk 118850 stk. sviller.

Til ballast i skinnegangen medgikk 188 900 m³ grus og pukk.

Opprinnelig var [Gvammen](#) planlagt som banens endestasjon.

[Stasjonsbygningen](#) på Rødberg er opprinnelig Nore Kraftanleggs Handelsbygning, som jernbanen kjøpte for omgjøring til stasjon. Kjøpskostnad var 90.000 kroner. Ombygningen kostet ytterligere 28.700.

Fra juni 1926 var det midlertidig trafikk helt fram til Rødberg. Denne ble regelmessig i desember 1926 med tre tog i uken i hver retning.

Banen ble offisielt åpnet av Kong Haakon 7. 19.11. 1927.

Banen ble nedlagt, og [siste tog gikk nyttårsaften 1988](#).

I september 2001 utstedte Fylkeskonservatoren i Buskerud [øyeblikkelig, midlertidig fredning](#) av banen fra Flesberg til Rødberg.

Banen fredes endelig og varig i 2014 av Riksantikvaren.





NUMEDALSBANEN

Dresinturens avstander, høyder og stigning:

Fra utgangspunktet ved **Veggli vertshus** er det:

4 km til [Kjerre](#) som er 264,1 m. over havet

(31 m. stigning fra Veggli)

8 km. Til strekningens første tunnel (600 m) som er 269 m. over havet.

(36,5 m. stigning fra Veggli)

10 km til [Kravikfjord](#) som er 270,9 m. over havet.

(37,8 m. stigning fra Veggli)

15 km. Til [Eidsstryken](#) som er 274,6 m. over havet.

(41,5 m. stigning fra Veggli)

19 km til [Norefjord](#) som er 278,8 m. over havet.

(45,7 m. stigning fra Veggli)

23 km til [Midstigen](#) som er 290 m. over havet.

(56,9 m. stigning fra Veggli)

24 km til [Søre Sandnes](#) 291 m. over havet.

(57 m. stigning fra Veggli)

27 km. Til [Gvammen](#) som er 323,3 m. over havet.

(90,2 m. stigning fra Veggli)

32 km. Til [Rødberg](#) som er 370,9 m. over havet.

(137,8 m stigning fra Veggli)

Svillespiker

En jernbane er en teknotop som dokumenterer seg selv på flere forskjellige måter.

Det brukes dokumentasjonsformer som både skal kvittere ut et arbeid, revidere det og samtidig gi nivådefinisjoner i det rullerende vedlikeholdsarbeidet.

Svillespiker er typiske:

De forteller når svillen ble lagt, byttet ut, og angir samtidig hvor neste utskiftingsbehov må antas å være størst.



Svillespikerens hode har tall som angir årstallet for leggingen av den svillen.

Du finner merket på (som regel) på høyre side av svillen.

På Numedalsbanen ble det lagt 118850 sviller.

Ta vare på banen !

Informasjonspamflett fra Gvammen stasjon

Skinnene

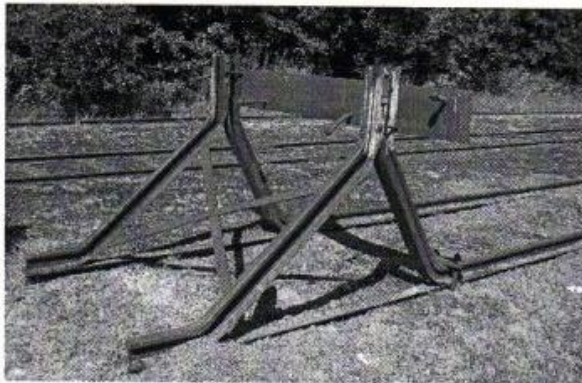
Numedalsbanen ble lagt med gamle skinner som tidligere hadde ligget på andre jernbaner..

Numedalsbanen er ganske lang ,- man trengte da mange slike brukte skinner.

Derfor er det mange ulike skinnfabrikanter som er representert på Numedalsbanen.

På Gvammen stasjonsområde ligger det skinner fra mer enn ti ulike produsenter.

Her er de eldste skinnene fra 1876, og ingen er nyere en 1911.



Bufferen på Gvammen er laget av skinner både fra 1908 og fra 1876

På Gvammen finner du skinner fra:

Maryland steel
Cockerill steel
Cammell LS steel
Krupp Stahlwerk
NESC
Dowlais steel
S. Union
S HB&HV
Mersey steel
SJC
BV Bochum
BLANAVO steel

Jernverkene preget sitt navn på skinnesiden. Her angis også årstallet skinnet ble laget, og skinnens typebetegnelse..

Noen produsenter preget også inne kundens navn. Derfor forekommer tillegget NSB på enkelte skinner, når disse ble laget på bestilling fra NSB

Ta vare på banen !

Om hverdagene og livet på
Gvammen stasjon:

<http://gvammen.net>



Kontakt: ulf.skauli@gmail.com – SMS: 98022344

Kilde for historisk informasjon: «**Sluttrapport for Numedalsbanen**» Hovedstyret for Statsbanene,
1959

Gvammen stasjon 2020