

# Banen som satte standard og ble en livsnerve

**Jernbanen fra Notodden til Rjukan - Tinnosbanen og Rjukanbanen – er i dag et fredet kulturminne. Da den ble åpnet i 1909, var den et mesterstykke i hurtig jernbanebygging. Da den to år seinere ble elektrifisert, satte den standard for elektriske jernbaner i Europa.**

Rjukanbanens ambisiøse formål var å skape en transportåre slik at det var mulig å gjennomføre de gigantiske industri- og kraftprosjektene i Vestfjorddalen. Banen var også nødvendig for å frakte råvarer inn og halv- og helfabrikata ut fra dalen.

Fra åpningen i 1909 til 1916 var banens 47 kilometer lang. Notodden fungerte som havneby og hadde sin egen "Rjukan-brygge". I 1913 så statsminister Gunnar Knudsen at det var gode grunner for å koble Sørlandsbanen sammen med en togforbindelse ned til Skien – Bratsbergbanen. Hydros daværende generaldirektør Sam Eyde lovet støtte til dette prosjektet, men stilte som et vilkår at det også skulle bygges togforbindelse fra Notodden til Hjuksebø. Allerede tre år seinere sto hele banen ferdig.

## **1.500.000 godsvogner**

Mellom 1909 og 1991 tok Rjukanbanen unna en godstransport på 30 millioner tonn. Det tilsvarer om lag 1,5 millioner godsvogner. Men også for persontrafikk var banen selve livsnerven for Rjukan-samfunnet gjennom mange tiår.

Da fabrikanleggene på Herøya ved Porsgrunn sto klare i 1929, var de avhengige av daglige tilførsler av flytende ammoniakk på tankvogner fra Rjukan og Notodden. Ammoniakk var nitrogen-kilden i produksjonen av mineralgjødsel. Forbindelsen fra Rjukan til Herøya var ikke enkel. Over Tinnsjøen måtte transportene foregå på jernbaneferge, og fra Borgestad til Herøya foregikk transporten på lekter. Planen var å kople Herøya til jernbanenettet gjennom Porsgrunn, men det skulle gå mange år før jernbanenettet på Herøya kunne knyttes sammen med Bratsbergbanen og Vestfoldbanen.

## **De største innlandsferger**

Denne "Livsnerven" var også et eksempel på avansert transport. Verden har ikke sett større innlandsferger enn de som trafikkerte på Tinnsjøen. På Tinnsjøen var folk vant til at det gikk rutebåt, men dimensjonene ble helt annerledes da utbyggingene på Rjukan kom i gang: I 1909 ble trefergen "Tinnsjø" satt inn. Vinterstid ble den trukket av slepebåten og isbryteren "Skarsfos". Senere fulgte fergene "Hydro", "Ammonia" og "Storegut". Helt til tidlig på 1990-tallet gikk fergene på Tinnsjøen. I dag er de to sistnevnte fredet og satt i stand til å kunne ta passasjerer. Norsk Industriarbeidermuseum har ansvaret for å ivareta og formidle historien rundt denne delen av norsk transport- og industrihistorie.

Viktigheten og sårbarheten av denne tilførselslinjen ble demonstrert et par ganger i løpet av andre verdenskrig. Dramatikken langs denne transportåren er fremfor alt knyttet til sabotasjeaksjonen mot fergen "Hydro" den 20. februar 1944.