

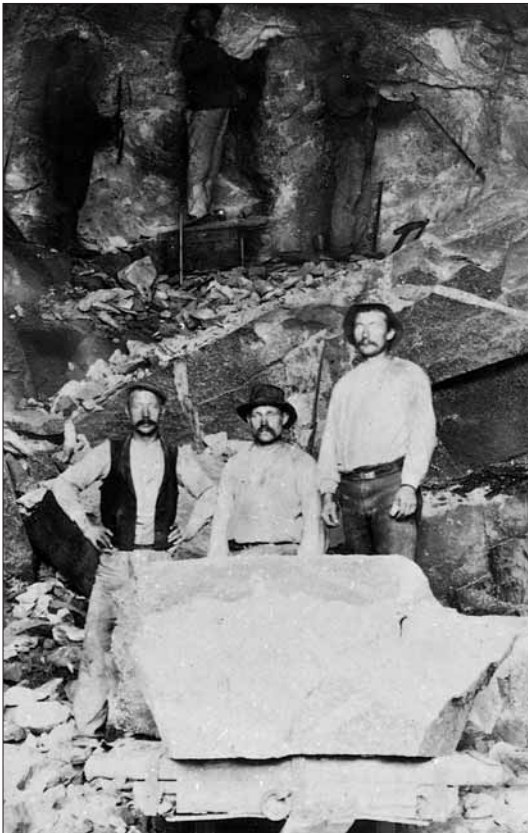
TEMA: Samferdsle ⑦76

KART: ④441

Finse

«Blandt vildeste fjelde i ødeste tragt
en bane fra Bergen vi færdig har lagt.
Paa skinnerne ruller det lastede tog,
hvor ulven for aar siden jog.
Fra øst- og til vestland et færdselens baand
er knyttet af rallarens dygtige haand;
men lønnen var liten, som staten os gav,
– kun ofte en kranseløs grav!»

(Bergensbanevisa eller «En ny Rallarsang fra Høifjeldet
paa Bergensbanen» av Ferdinand Iversen 1908).



Rallarane er vortne ståande som ei av dei mest
særprege yrkesgruppene frå industrialismens
gründertid; ein eigen kultur.
Frå Tunnell 38 ved Hallingskeid.



Den gamle
anleggs-
vegen frå
Finse til
Myrdal er
populær
som
sykkelveg
– ein
fascine-
rande tur
i høgfjellet.

T.h.:
Finse
stasjon

BERGENSBANEN

Alt i byrjinga av 1870-åra vart det sett fram krav om jernbanesamband mellom Bergen og Austlandet. Første strekninga frå Bergen til Voss stod ferdig i 1883. Linjealternativa vidare var mange: Lærdal-Valdres, Aurland-Geiteryggen, Raundalen-FINSE og Ulvik-Finse. Etter lang strid vart det til slutt semje om at midtlinjevalet, Raundalen-Myrdal-Finse, var det beste alternativet. I 1894 vedtok Stortinget at Bergensbanen skulle byggjast, men berre strekninga Voss-Taugevatn. Dette var eit politisk spel for å få resten av landet med på planane. I 1898 vart det vedteke å leggja banen vidare austetter frå Taugevatn og til Oslo. Dette høgfjellsprosjektet var eitt av dei mest krevjande jernbaneprojekt i Europa. Bergensbanen skulle leggjast over veglause fjellet.



Den roterande snøploegen i aksjon på Finse i 1910.

Før jernbanebygginga kunne ta til, måtte det byggjast anleggsvegar frå Voss, Flåm og Geilo fram til alle avsnitt av anlegget. Dette vart i røynda ny kjøreveg frå Palmafossen til Uppsete og frå Flåm til høgfjellet, i alt 122 km. I anleggstida vart det frå april/mai til oktober dagleg kjørt 70-100 hestelass til fjells.

Det største arbeidet var GRAVHALS-TUNNELEN, som vart tyngre enn ein hadde rekna med, fordi fjellet var så hardt (gneis). Her arbeidde dei på 3 skift veke etter veke i 6 år. Austsida hadde dei planlagt å handbora 1,6 km, men då framdrifta gjekk for seint, sette dei inn lufttrykkbor med elektrisk kraft frå Kjosafossen.

Lina VOSS-MYRDAL vart opna for drift sommaren 1906. Frå juni 1908 vart strekninga VOSS-GULSVIK trafikkert. Onsdag 24. november 1909 kjørte det første passasjertoget frå Bergen heilt fram til

Oslo. Den samanhengjande jernvegen Bergen–Oslo vart høgtideleg opna av Kong Haakon 27.11 1909. Rallarane kom frå heile landet, òg frå Sverige og Finland. Første fagforeininga på Voss var «Fram», foreininga for rallarane.

Skjeringar, fyllingar og tunnalar burde få oss til å stansa og tenkja over slitet som her er lagt ned. Trykkluffboring var berre nytta i Gravhalsen. Elles er kvart einaste borehol handbora.

Damplokomotiv drog mest alle tog over fjellet fram til 1957. Skiftet til diesel skjedde dei neste to-tre åra. Frå 1964 var heile Bergensbanen elektrisk driven. Då Bergensbanen var ny, vart banen rekna for eit meisterverk i ingeniørkunst og eit nasjonalt storverk.

På fjellet kan ein sjå det imponerande arbeidet som er gjort med vegen, med murar og bruer. I dag er Rallarvegen mykje nytta til sykkelurar.

