

# Nostalgi på V

Togvogna rister litt, og rytmiske dunk fra skjøtene i skinnegangen framkaller barndomsminner fra helgeturer til besteforeldre i Aurdal. Men det var for lenge, lenge siden, da togene gikk helt til Fagernes...

**L**oket er i dansk eie, forteller Nicolai Christie fra Oslo. Han er korrekt kledd i blå uniform, og konduktørveska henger over skulderen.

– Det drives av to motorer, ja Rolls Royce-motorer, faktisk, smiler han bredt. Som styreleder i AS Valdresbanen har han, sammen med blant andre daglig leder Nils Håkon Sandersen, flere funksjoner.

– Sandersen, forteller han muntert, er både kasserer, konduktør og (motor-) «sagfører»... Det siste kan trenge, krattet gror tett enkelte steder langs sporet.

På denne turen har de gleden av å kjøre sammen med entusiaster fra Nordisk Jernbane-Klub i Danmark. De er på sin årlige reise med tog, denne gangen i samarbeid med Norsk Museumstog, og skal fortsette videre fra Roa til Bergen.

AS Valdresbanen tilbyr ellers turer mellom Eina og Dokka om sommeren, og i løpet av tre søndager har omtrent 380 passasjerer benyttet seg av tilbudet. I tillegg kan man leie dresiner, enkle eller tandem, og trække seg fram langs jernbaneskinnene fra Dokka og oppover mot Bjørge.

**Byggingen av Valdresbanen** ble satt i gang i 1900. Ett arbeidslaglag begynte på Eina, et annet på Odnas. På det meste var 1000 mann i arbeid på banen!

I 1903 nådde de Tonsåsen, Aurdal i 1905, og endelig, 29. september 1906 ble banen høytidelig åpnet av kong Håkon VII. Jernbanen kom til å bety enormt mye for utviklingen av samfunnet de neste 70 årene. Men etter hvert som veiene ble bedre, tok lastebiler over mer og mer av varetransporten, og folk fikk egne biler. På 80-tallet spilte ikke lenger Valdresbanen noen viktig rolle, og det ble bestemt at den skulle legges ned.

Men det skjedde ikke uten protester...

**– Det er to separate lag** for dem som er interesserte i Valdresbanen, sier Christie videre. Nye Valdresbanen ble dannet i 1988. Den er ganske uformell, og består av mennesker som gjerne vil bevare toget og sporene. Men etter hvert kom det strengere regler for å drive en jernbane, og krav om et ansvarlig selskap som måtte stå for driften. Så i 1993 ble AS Valdresbanen opprettet. Men vi har et svært tett samarbeid og deltar stort sett på hverandres møter.

– Vi er vel 20-30 aktive personer, men har over 550 medlemmer i foreningen, skyter Nils Håkon Sandersen inn. Og det øker hvert år. Hvert eneste medlem er gull verd for oss, og vi ønsker oss flere som er aktive. Gjerne fra Land, frir han smilende og oppfordrer til å kikke på internett siden valdresbanen.no.

**Så hviner det** i bremsen, og et langt fløyt skjærer gjennom luften. Konduktøren skyn-der seg ut, toget skal passere en trafikkert overgang.

– Det skal brukes manuelle signal ved alle slike, forklarer Christie, fordi ingen er vant til at det går tog her lenger. Farten når vi krysser er ikke mer enn ti kilometer i timen, så sikkerheten skal være godt ivaretatt. På andre strekninger holder vi om lag 30.

Men hva er det egentlig som fascinerer slik ved tog?

– Kulturhistorien, mener Sandersen, og Christie nikker enig. – Togene er en like viktig del av den som stavkirkene! Togtrafikken var Dokkas navlestreng, slår de to fast. Hele Dokka ble jo bygd opp omkring jernbanen, og det samme gjelder for Fagernes.

– Dessuten var stasjonen et knutepunkt og treffsted, skyter Bjørge Markus Huth inn. Han er også engasjert i AS Valdresbanen. – Her gikk folk for å kikke på trafikken, togene og de som kom eller dro. Ja, selv om ingen ser ut til å bry seg om jernbaner i dag, så legg merke til hva som skjer når en skal legges ned. Da tropper de opp og protesterer!

**Ivan Jensen fra Roskilde** er en annen som alltid har elsket tog. Som barn sto han ofte på stasjonen og stirret på lokomotivene som kom inn, og han har selvfølgelig vært med i Nordisk Jernbane-Klub siden starten. Jensen har deltatt i planleggingen av turen, og fungerer som reiseleder for danskene.

– Formålet med Nordisk Jernbane-Klub er å arrangere turer og utflukter for medlemmene, og hvert år tar vi en ukers reise i de nordiske landene, forteller han. Vanligvis drar vi med vårt eget tog slik som her, bare ikke når vi er i Finland. Der har de en annen sporvidde, så det går ikke.

**I en av kupeene** sitter 88 år gamle Kirsten Rudfeldt fra Charlottenlund, en forstad til København. Det lyse, grå håret er satt nett opp på hodet, og hun har et fornøyd glimt i øyekroken.

– Jeg har reist mange ganger med jernbaneklubben, forteller hun, og ville forsøke i år også. Man kommer til mange interessante steder som man ellers aldri ville få se, og så er det behagelig reiseselskap, konstaterer hun fornøyd og viser til ekteparet på setet rett overfor.

Aase og Aksel Albertsen fra Aalborg. – Disse to er så snille og hjelper meg med bagasjen, sier hun, og vi kjører hele turen med samme togsett. Det er fint!

Utenfor vinduet glitrer Randsfjorden i solskinnet, og de om lag hundre passasjerene får se Land-bygdene på sitt beste.

**Over høytaleren** høres en innføring i lokalhistorie; om hvordan folk før jernbanen kom måtte ta dampskip opp fjorden, og så hest og vogn videre fra Odnas mot Valdres. På norsk og dansk fortelles det også at sikkerheten på Valdresbanen har vært god. Det var én avsporing omkring 1950, hvor en mann ble kastet ut gjennom vinduet og skar seg opp noe i nakken. Han uttalte til avisen at han aldri ville kjøre tog igjen, det var altfor farlig!

Dessuten var det en avsporing i Aurdal i 1966, da et godstog kjørte for fort og havnet hundre meter ute i en åker. Ingen ble skadet. Siden dette var et gammelt damplokomotiv, valgte man å hogge det opp der det sto, i stedet for å ta kostnadene med å få det tilbake på sporet. En bonde som hjalp til ble påkjørt idet han krysset skinnegangen, og havnet på sykehus hvor han ble liggende i flere uker. Da han kom hjem hadde han



**Liv og røre:** Nesten som i «gamle dager» på Dokka stasjon.

med seg en søt sykepleierske, og historien endte med ekteskap og to flotte barn. Så kan man spørre seg om dette var et togehull, eller egentlig et toghell?

**Langs skinnegangen** farer skog og gårder forbi, mange steder står folk og vinker. Så nærmer vi oss endestasjonen. På Dokka er perrongen levende som i gamle dager, man venter på toget! Smågutter kikker nysgjerrig på vidunderet, voksne minnes hvordan det var før. Deilig lukt av middag frister inne fra stasjonsbygningen, det er liv og røre overalt. Nå skal de om lag 100 passasjerene bispises, før turen går tilbake via Eina, Hønefoss og Bergen.

For oss andre kommer nye sjanser til å oppleve en reise på skinner, for AS Valdresbanen fortsetter å kjøre sin lokale togrute noen søndager til utover seinsommeren.

Tekst og foto: **Runa Bjone**  
redaksjonen@oa.no



**Drivstoff:** Sverre Lindahl (tv) og Per Karlsen sørger for drivstoffet for tilbaketuren.

# aldresbanen



**Smil!** Også konduktøren måtte ut og knipse noen bilder.



**Sprek turist:** 88 år gamle Kirsten Rudfeld synes det er behagelig å reise med jernbanen.



**Tog-entusiast:** Nicolai Christie mener at Valdresbanen er en del av kulturarven vår, på linje med landets stavkirker.



et for å fylle tanken på loko-



**Ivrige fotografer:** Det var lagt inn noen stopp langs ruta, slik at deltakerne kunne fotografere toget i idylliske omgivelser.



**På tur i Norge:** Det danske ekteparet Aase og Aksel Albertsen fra Aalborg hadde vært på Dokka en gang tidligere i regi av Nordisk Jernbane-Klub, men da i buss.