

TAUBANER FOR VIDEREKOMNE

FOTO: HAKON BONA FEDE



DINGLEBANENE

Høyt henger de, gamle er de og skumle er de. Mens turister flokker til nye og moderne gondolbaner, er Norges luftigste taubaner ikke for hvem som helst. ▶



LUFTIG: De luftige taubanene til Taffjord Kraft er ikke for hvem som helst, men et praktisk fremkomstmiddel for de uten høydeskrekk.



Tekst og foto: **Håkon Bonafede**

Her er det ingen fangbrems. Ryker vaieren er det takk og farvel! Ansiktet til assisterende driftsleder Knut Stokkenes bryter ut i et bredt flir mens han studerer reaksjonen hos undertegnede.

– Men det har gått bra i alle år, og taubanen får årlig inspeksjon av Jernbanetilsynet, beroliger han.

Fryktinngytende luftig

Taubanen på Nausanosi i Luster kommune er en skikkelig gammeldags dinglebane som kan skryte av å ha Norges minste og trangeste gondol. Åpen fra livet og opp er den også, der vi henger i en rød tønne 80 meter over terrenget på vei oppover.

Vi bor i et fjelland fullt av taubaner. Alt fra skitrekk til turistattraksjoner som Fløibanen og mektige Loen Skylift. I tillegg finnes mange mindre, men desto mer luftige taubaner som ble anlagt til bergverk, televerksendere på fjelltopper og kraftverksutbygging – og som ikke er tilgjengelige for publikum. Vi Menn tok mål av oss å prøve noen av de luftigste.

Nausanosi er den siste gjenværende taubanen fra utbyggingen av kraftverkene i Fortun. Et slags levende kulturminne over de siste rallarene som bygde svære demninger og vanntunneler inne i fjellene. De som bodde på brakke hele året og bare dro hjem til jul, påske og sommerferie.

Banen sto ferdig i 1961 for å frakte folk og utstyr i tomannsgondolen de 380 høydemeterne opp til tunnelen på 970 meters høyde som leder inn til ventilkammeret ved vanninntaket.

I dag fremstår banen akkurat slik den var for nesten 60 år siden. Både master og gondol er nymalte og fine som et tegn på godt vedlikehold.

Og ja, den er i jevnlig bruk. I tillegg til de månedlige prøveturene er den en del av beredskapen til Skagen kraftverk. Dersom det oppstår uregelmessigheter ved kraftproduksjonen, kan det være av avgjørende betydning for



NAUSANOSI: Det er lite som slår utsikten fra ei tønne på vei opp til en fjelltopp.

Stokkenes og kollegaene å komme seg raskest mulig opp til ventilkammeret uansett lys og værforhold. Og der er den enkle taubanen mer pålitelig enn helikopter.

Hydros kraftverk i Fortun forsyner smelteverket i Årdal med strøm, så en driftsstans kan fort bli dyr.

Stokkenes styrer ferden oppover med walkietalkie som har forbindelse til kollega Birger Fuglestad i kontrollrommet på

nedre stasjon. Med et ratt styrer han elektromotoren som drar oss oppover. På en solskinnsdag som dette er opplevelsen majestetisk, midtveis mellom grønne fjell og daler. Verre er det å dingle frem og tilbake i vindkastene en kald vinterdag. Blåser det mer enn 18 sekundmeter kan ikke taubanen benyttes.

Ingen døde siden 1974

I 40 år jobbet Bjørn Norberg i en ståtaufabrikk og i Taubanetilsynet frem til han pensjonerte seg. Årene etter har han benyttet til å skrive bok sammen med kona

Perly Folstad Norberg. Denne måneden utkommer «Taubaner i Norge» der han beskriver samtlige.

– Det har ikke vært dødsulykker med taubaner i Norge siden fire personer omkom i havariet på Ulriksbanen i Bergen i 1974. Med kravene til sikkerhet og inspeksjon er taubaner en meget sikker transportform i dag, mener Norberg.

Allikevel kunne selve jobben som inspektør innebære en kalkulert risiko før arbeidsmiljølov og HMS-regler ble vanlige.

– Det mest risikable var å ta seg fra kabinen over til mastene som skulle inspiseres. Adkomsten går gjennom takluken dersom man ikke kan bruke døren. Uansett ville det være et mellomrom mellom gondol og mast som kunne være kinkig, forteller han.

Norberg minnes en episode ved Statkrafts taubane i Kobbelv

« Den har ingen nødbrems. Ryker wiren, fær du ned



I TØNNA: Knut Stokkenes på vei til Nausanosi en fin høstdag. Den gamle taubanen er også viktig å ha av beredskapshensyn når været er for dårlig til å bruke helikopter.



INGEN BREMS?: Knut Stokkenes synes det er ganske artig å informere om at den gamle taubanen ikke har nødbrems.



før den ble nedlagt i 1989: Inspektørene befant seg 48 meter over bakken og skulle klatre fra kabinen over til Norges høyeste taubanemast. Ved en misforstå-

VETERANBANE: Utstyret er gammelt, men fungerer som det skal mens Birger Fuglesteg styrer banen på Nausanosi.

else begynte kabinen å kjøre mens sistemann var i steget over til masten. Det kunne gått veldig galt hvis ikke de andre med nød og neppe hadde fått tak i ham og holdt ham fast.

– Ellers kunne det jo være utfordrende å klatre opp i høye stiger med en 30 kilos magnet i den ene hånden for å kontrollere tilstanden til ståltauet, humrer han.

– Og å sitte på taket av tønne-gondolen på vei opp Nausanosi for å innsisere wiren er også en luftig opplevelse man ikke glemmer.

Frost-ulykke

I dag er de fleste anleggs- gods- taubanene historie. Noen av dem ble dessverre også åsted for tragiske uhell. En av dem skjedde på taubanen som gikk opp til fjernsynsmasta på Reinsfjellet på Nordmøre.

De tre arbeiderne var kommet 6–700 meter opp da trallen de satt i stanset 15 meter over bak-

ken på grunn av strømbrydd. Aftenposten beskrev hendelsen i en nøktern notis 23. november 1965: «Leif Farstad fra Romsdal klarte å fire seg ned i et tau, men da Karsteyn Bakke skulle forsøke, falt han ned i den froste steinuren under og ble drept momentant. Årsaken til fallet var antagelig at Bakke ikke klarte å holde seg fast fordi hendene var blitt kraftløse i frosten.

Tredjemann på transporttrallen, Patrick Sannes fra Osmarka, foretrakk å bli sittende stille da han så at arbeidskameraten falt. Han ble senere brakt ned svært forfrosen, og sendt til sykehus i Molde».

Den åpne lastegrinden var bare beregnet på varetransport og forbudt å bruke til personbefordring, men i den sterke kulden hadde de overtrådt forbudet for å komme seg raskest mulig opp på fjellet.

Verdens ende

Ulykken fikk følger for kravene til redningsutstyr på de private taubanene. Dagen etter



FOTO: SVEIN GUNNAR REMME

NØDFIRING: Jogeir Almstad gir Vi Menns journalist et lynkurs i hvordan man redder seg ned hvis man blir hengende 90 meter over bakken.

turen på Nausanosi henger jeg i et redningstau fra taubanevogna til Tafjord Kraft oppe i Rødalen på Sunnmøre.

Vogna minner mest om en åpen slede sveiset sammen av stålrør, med tre benker festet bakoverlent slik at man skal sitte normalt på de bratteste partiene av den 1390 meter lange luftseila-sen opp til kraftverkinntakene på 1300 meters høyde på Øvste Koppene.

– Len deg godt bakover slik at kroppen nesten peker nedover, da går hodet klar av sleden når du slipper taket med føttene, formaler damvokter Jogeir Almstad mens jeg jobber med taubremsen på vei ut av sleden.

Jogeir er et oppkomme av gode historier og prater ustoppelig med kraftverksjef Svein Gunnar Remme, men akkurat nå har han ansvaret for å gi en journalist opplæring i klatreseler og rappelleringsutstyr.

Vi skal opp i 90 meters høyde over bakken, og rappelleringskurset for å kunne fire seg trygt ned er et krav for å være med dersom nettopp strømmen skulle gå.

Turen inn til Tafjord er i seg selv en opplevelse av å komme til verdens ende. Det siste strekket



BYGGET FOR TØFFINGER: Vanlige folk tar T-banen til jobb. Tunnelarbeidere under byggingen av kraftverket Tafjord 5 hadde en annerledes reisevei når de skulle til fjells i 1982.

inn langs fjorden går gjennom lange mørke veitunneler der bekker av vann fra taket gir inntrykk av å kjøre gjennom en bilvaskehall. I 1934 raste en stor del av fjellpartiet over tunnelen ned i fjorden 700 meter under, og den etterfølgende 60 meter høye flodbølgen som skylte inn over land tok livet av 40 mennesker.

I dag er Tafjord også navnet på et kraftkonsern som eier flere kraftverk i området. Elva som renner gjennom bygda har vært gjennom tre kraftverk på veien ned før den renner ut i fjorden. Fjellene rundt er som sveitser-

oster fulle av vanntunneler, de som har regnet på det har kommet frem til at det er over 100 kilometer av dem.

Kurerer høydeskrekk

Helt fra 1920-tallet har det vært taubaner alle plasser i fjellene, men bare to er igjen i dag. Rødal I er Norges største godstaubane med en løftekapasitet på tre tonn. Den ble brukt til å frakte opp tungt anleggsutstyr. Rekordene er et gruvelokomotiv som ble brakt opp i deler. Nå er banen midlertidig ute av drift i påvente av ny nødbrems.

Ståltauet til nabobanen, Rødal II, ser ut som en sytråd i forhold. Men banen er kun for person- og mindre godstransport når man skal opp og inspisere ventilkamrene høyt til fjells, og holder i



massevis for å bringe oss trygt opp.

– Nødbremsen er lagt opp slik at den holdes åpen av det hydrau-



NESTEN VERTIKAL: Kraftverksjef Remme tar turen ofte og lar seg ikke affisere av at vogna går nesten vinkelrett oppover på trallebanen.

like oljetrykket. Skulle alt svikte, slår den inn automatisk, beroliger Jogeir.

Det er bare å feste sikrings-

tauet til sleden og nyte synet av fossefall og blankskurt fjell på veien opp. Det som måtte være igjen av høydeskrekk ble jeg kurert for tidligere på dagen.

Da kjørte vi Norges bratteste trallebane som fortsatt er i drift. Den er tilknyttet kraftverket og befinner seg i Jimdalen innenfor Tafjordbygda.

Den er 450 meter lang og går opp til en 750 meter lang tunnel inn til ventilkammeret på toppen. En del av trippen med tunnelmasse raste ut i fjor og rev med seg de nederste 100 meterne av trallebanen. Det innebærer klatring på et provisorisk stillas for å komme seg opp til skinnegangen.

Den minner om en utgave av unnarennet til Holmenkollbakken på steroider. Mens unnarennet har en maksimal vinkel på 36,7

grader, er trallebanen 64 grader på det bratteste.

– Dessverre kan vi ikke tilby sittebenk denne gangen, flirer kraftverksjefen. Trallebanen består av en flat vogn med en lem nederst som man kan lene seg på. Jeg tar sjansen på å stå i den øverste delen av trallen for å ta bilder nedover av de to karene.

Trallebanen har vært brukt til å frakte mye tungt utstyr gjennom årene, til og med vekten av en beltelaster.

Men Jogeir kan ikke dy seg:

Ingen nødbrems

– Den har ingen nødbrems. Ryker wiren, fær du ned. Men den er godt vedlikeholdt, legger han til.

Skinnegangen blir brattere og brattere. I begynnelsen sto jeg godt tilbaket. Nå kjennes

BRATT: Trallebanen i Jimdalen får unnarennet til en hoppbakke til å virke flatt. Det er i motbakke det går oppover, konstaterer Jogeir Almstad og Svein Gunnar Remme.

kroppen nesten vertikal mens jeg presser ryggen bakover mot trallegulvet for ikke å dette forover.

Det minner om opplevelsen fra Nausanosi når Svein og Jogeir forventningsfylt studerer ansiktsuttrykket mitt.

– Det er ikke uvanlig at første gangsfarende på trallebanen blir livredde og utbryter «aldri mer!», ler Jogeir.

– Men det er i motbakke det går oppover. Det skulle vært bane på alle fjelltoppene, det er den fineste måten å komme seg opp på, trøster han. □