



SPORWEGJUBILEUM IN NOORWEGEN

HET VIJFTIGJARIG BESTAAN VAN DE LIJN

Geschiedkundig overzicht.

Op 27 november 11. was het juist vijftig jaar geleden dat wijlen koning Haakon VII van Noorwegen, de vermaarde spoorlijn inhuldigde die de hoofdstad met de tweede stad van het land verbindt. Deze plechtige inhuldiging had plaats te Voss op ongeveer 100 km. ten oosten van Bergen, waar meer dan drieduizend personen samengekomen waren om de bouwers van dit waarachtig technisch meesterwerk toe te juichen: de pioniers, de ingenieurs en de arbeiders die talloze moeilijkheden hadden moeten overwinnen.

In 1871 had een privaat comité de opdracht gekregen, aan het Noors Parlement — de Storting — een ontwerp van spoorwegverbinding tussen beide steden voor te leggen. Het eerste ontwerp, dat vier jaar later aangenomen werd, behelsde slechts een klein gedeelte van de lijn en op 11 juli 1883 was Voss verbonden met de Hansastad Bergen, die op dat tijdstip ongeveer 35.000 inwoners telde. Tien jaar later was een tweede deel voltooid en op 20 december 1900 werd de lijn Grefsen - Jaren, langs Roa, voor het normaal verkeer opengesteld.

Maar de verbinding tussen Oslo en Grefsen en die tussen Voss en Roa moest nog tot stand gebracht worden. Indien de eerste werken zonder al te veel moeilijkheden verliepen, dan was dit echter niet het geval voor de eigenlijke lijn van Bergen, die zich een weg moest banen door het vaak ontoegankelijke bergland dat de oostelijke en de westelijke streken van Noorwegen van elkaar scheidt en waarvan het hoogste punt, gelegen op 60 graden noorderbreedte, 1.301 m. boven de zeespiegel uitsteekt.

Enkele sprekende cijfers zullen ons, veel beter nog dan woorden, aan deze ontelbare technische moeilijkheden herinneren. Er waren ongeveer 2,5 miljoen arbeidsdagen en meer dan 700.000 kg. dynamiet nodig om 2 miljoen kubieke meter aarde en rotsen weg te ruimen en om 184 tunnels te graven met een totale lengte van 47 km., waarvan de langste — Gravaalsen — 5.311 m. meet. Vooral eer aan de eigenlijke spoorbaan te kunnen denken, diende men toegangswegen aan te leggen en te zorgen voor de voorlopige huisvesting van de 15.000 werklieden die ter plaatse moesten verblijven. De totale kostprijs van deze bouw werd op 50 miljoen Noorse kronen van die tijd geraamd (meer dan een miljard Belgische frank).

De datum van 9 oktober 1907 was een grote dag in de geschiedenis van de lijn: het was inderdaad op deze datum dat de sporen, die uit het westen en uit het oosten kwamen, verbonden werden nabij het huidige station Ustaoset.

Deze hoofdlijn van 492 km. werd achteraf aangevuld met twee zijlijnen: Voss — Granvin die naar de Hardangerfjord afdaalt, en Myrdal — Flaam in noordelijke richting. Deze laatste, die op 1 mei 1942 ingehuldigd werd, betekent voor

Noorwegen een ontegensprekelijke toeristische aantrekkelijkheid. Over een afstand van minder dan 20 km. treft men er 20 tunnels aan en het hoogteverschil bereikt 866 m. tussen Myrdal en Flaam, aan de boorden van de majestatische Sognefjord, nog een meesterwerk van de Noorse burgerlijke bouwkunde.

Het materieel.

Tegenwoordig omvat het in dienst zijnde tractiematerieel 9 elektrische locomotieven, 6 motorwagens en 6 diesellocomotieven, terwijl er in 1883 slechts 6 stoomlocomotieven waren, genummerd van 1 tot 6 en die respectievelijk de volgende namen droegen: Hugin, Munin, Gere, Freke, Brage en Idun. Vóór de elektrificatie, in 1949, reden op deze lijnen 54 locomotieven van verschillend type.

In de zomer loopt het verkeer zelden vertraging op, maar in de winter worden de spoorbanen vrij spoedig door de sneeuw belemmerd. Om een volledige en langdurige stilstand van het verkeer te beletten, beschikken de Noorse Spoorwegen thans op deze lijn over drie draaiende sneeuwruimers en over een sneeuwruimer met vleugels. Op sommige plaatsen in het hooggebergte, heeft men, bovendien, een soort « sneeuwschermen » moeten inzetten, voor het lawinegevaar. Er werden 129 zulke schermen opgesteld over een lengte van 84 km.

De bewezen diensten.

De hevige interpellaties die in 1894 in het Noors Parlement naar aanleiding van het slotontwerp gehouden werden, zouden wellicht achterwege gebleven zijn indien men had kunnen voorzien dat in 1909 reeds, 75.000 personen het station van Finse, het hoogst gelegen station van Noord-Europa, zouden voorbij gereden zijn en dat in 1958 meer dan 337.000 reizigers het traject Oslo — Bergen of omgekeerd zouden afgelegd hebben.

Zo gebruiken Noren en vreemdelingen dag en nacht deze lijn die, vertrekkende van de westkust, een vruchtbare vallei doorloopt, vervolgens midden de naald- en berkenbossen de beklimming van de hoogvlakten aanvat waar zij de weilanden en de eeuwige sneeuwvelden bereikt, alvorens af te dalen naar Oslo, « waar het hart der Vikings nog steeds klopt ».

De aan gang zijnde elektrificatie zal toelaten de huidige duur van de reis, die 6 uur bedraagt, geleidelijk in te krimpen. Na de rotsen en de sneeuw getrotseerd te hebben, strijdt de spoorweg tegen de tijd en draagt aldus bij tot de ontwikkeling van het toerisme in Noorwegen, door het comfort aan de veiligheid te paren.

Nils LUEHR

HET SPOOR

OSLO-BERGEN



Sneeuwscherm

