

Brattvågbanen

(BVB)

Bakgrunn

Utgangspunktet er "et sted på Vestlandet", en privatfinansiert forlengelse av Raumabanen med sidelinjer. Her befinner vi oss stadig i 1993. Navnet "Brattvågbanen" kommer fra grunnleggerens bosted da banen ble bygget. Utover navnet har banen i dag ingen tilknytning til stedet Brattvåg.

Geografisk plassering

Tilknytningslinjen til NSB er, som Raumabanen, dieseldrevet mens BVSS egen hovedlinje er elektrifisert. I tillegg har man en dieseldrevet fjellinje. Hovedstasjonen, Goffvåg, betjenes av lokal- og fjerntog. Det er en utstrakt samtrafikk med NSB over Åndalsnes, bl.a. gjennomgående persontog til Oslo. Innleid (på permanent basis fra NSB) og eget materiell vedlikeholdes i Goffvåg som har en, etter manges mening ganske overdimensjonert, lokstall med alle verkstedsfasiliteter.

Reisende til Goffvåg forvirres iblant over å komme til en stor stasjon midt i ingensteds. Pga. landskapet må man gjennom en tunnel for å komme til byen, som ligger ved sjøen. Kommunikasjon har aldri vært enkelt på Vestlandet. Det er også terrenget som gjør at fjellinjen til Pettili og Fnøftåsen unngår nedleggelse. Til tross for aktiv propaganda fra enkelte politiske partier foretrekker befolkningen, ikke minst det lokale næringslivet, en trygg jernbane fremfor en usikker og skredfarlig vei som vil bli så dyr at den vil kunne true lokalsamfunnets eksistens. Å legge vei på banetrasséen er ingen løsning, da dette ville forutsette nedleggelse av hovedlinjen, noe alle finner utenkelig.

Distriktet er et internasjonalt kjent feriedistrikt. Av den grunn kommer det tidvis også utenlandske personvogner. I tillegg er Goffvåg en industriby med hovedvekt på skips- og fiskeindustri. Høy kvalitet og spesialisering sørger for en intens innen- og utenlandsk godstrafikk, de siste årene endog vognlaster til/fra Russland (til dels fortsatt merket SZD!).

Internasjonale forbindelser

Utenlandske baneforvaltninger og -selskaper har funnet BVBS bratte stigninger og krappe kurver i et hardt og skiftende klima velegnet for utprøving av nytt materiell. Gjennom årene har en del blitt stående igjen, enten av politiske eller av andre årsaker. Bl.a. ble et DR-ellok type E44 med tre vogner stående igjen midt på 1950-tallet da østtyskerne trakk seg ut, og den kalde krigen umuliggjorde tilbaketransport. Fra tid til annen har disse vært benyttet til lokale tog, siden NSB ikke kan stille tilstrekkelig leiemateriell til rådighet. I 1990-91 ble dessuten flere lok, vogner og to motorvognsett leid inn fra DR. Disse vil bli overtatt i 1994 da det er meningen at de skal ut av DBs driftspark i løpet av 1995-96. Betalt leie ble ansett som kjøpesum. BVB fikk derfor et kjærkomment tilskudd til sin egen driftspark for en svært rimelig penge og kunne frigjøre seg fra en del av båndene til NSB. Det østtyske materiellet beholder sine DR-numre, noe som ikke minst interesserer en stadig økende skare av DR-entusiaster (Se nedenfor!).

Av øvrig "gjenglemt" materiell kan nevnes et italiensk ellok (FS fant det for kostbart å skifte ut den spesialbygde transformatoren. At loket i det hele tatt ble utstyrt med vekselstrømstransformator, var mer et salgsfremstøt enn et behov for prøvekjøring.), et par mindre vesttyske el- og diesellok og et V200 som ble stående pga. havari kraftoverføringen.

Loket står stadig hensatt og entusiastmiljøet diskuterer å reparere det på dugnad mot å få overta loket.

Endelig er her et stort GM-diesellok fra Santa Fe RR. Hvordan det havnet her, er uklart. Enkelte (iflg. "velinformerte kilder" hos GM) mener det ble prøvekjørt i forkant av NSBs Di4-bestilling og ble stående fordi man ikke ble enige om kostnadene for tilbakesending. Iflg. andre (like "velinformerte kilder" hos SFRR) skulle loket til Bjørnevatnsbanen i Finnmark og kom hit for tilpasning til norske forhold. Kjøpet ble avlyst pga. innskrenket drift i Sør-Varanger, og ingen vedkjente seg ansvar for loket. BVBs dokumenter i saken er kommet bort, og hverken hos NSB eller i Sør-Varanger finnes noe som kan kaste lys over saken. Loket har fortsatt amerikanske koblinger. BVB er ikke interessert i loket, og siden det begynner å dra på årene, virker det som om de amerikanske eierne også kan tenke seg å få saken ut av verden raskest mulig.

Entusiastmiljøet

Goffvåg har et stort og aktivt miljø av jernbaneentusiaster som har satt flere norske damplok i drift samt en eldre, norsk motorvogn (Cmb16). Denne brukes av BVB til ekstratog på Fjellinjen mellom Pettili og Fnøftåsen på store trafikkdager. Man har også gjenoppbygget en av de gamle trikkene fra Bergen. Delene har man dels skaffet til veie ved dykking i Puddefjorden i Bergen, dels ved innkjøp av tilsvarende deler fra gamle, tyske trikker. Det forhandles med BVB om tillatelse til å elektrifisere Fjellinjen med 600V likestrøm og kjøre trikken der. Man vil da kunne avlaste linjens motorvogn, ikke minst i forbindelse med ferienesongene, da det ikke er alltid man kan regne med at motorvognene fra Goffvåg er tilgjengelige. Elektrifiseringen tenkes gjort i forståelse med Bergens Elektriske Sporvei og vil i så fall kreve en viss utbygging i Fnøftåsen, bl.a. av verkstedskapasitet for mindre reparasjoner. BVB er imidlertid noe tilbakeholdende, fordi man først må få avklart om prosjektet kan komme i strid med egne planer (Se nedenfor!).

Entusiastmiljøet i Goffvåg har klart å utvirke at en del av NSB-materiellet er blitt malt i "før-design"-farger, både grønt og rødbrunt med tilhørende påskrifter. NSB har gitt tillatelse til dette forutsatt at kostnadene dekkes lokalt. Til gjengjeld forbeholder NSB seg rett til å disponere materiellet til evt. veterantog i egen regi. Entusiastmiljøet har også restaurert en rekke trevogner. I høysesongene hender det at BVB setter disse inn i ordinære tog! Mye lar seg gjøre i et distrikt med ekstremt dårlige veier.

I senere år har en gruppe fra det østlige Tyskland etablert seg i Goffvåg med egne damplok og en liten togstamme, et resultat av at folk fra DR var her for å lære opp personell på DR-lokene. Denne gruppen som kommer hit med sine gamle, østtyske biler av merkene Trabant og Wartburg, medvirker til å holde E44'en i kjørbær stand og har med stor iver deltatt i vedlikeholdet av de lokale entusiastenes damplok av tysk opprinnelse. Man har også nære forbindelser med tilsvarende miljøer andre steder, både innen- og utenlands.

Også her finner vi noen som er galere enn andre. Blant de tyske entusiastene finner vi "Zeppelinergruppen" som utfra fotografier har rekonstruert von Kruckenbergers propell-drevne eksperimenttog fra 1931. De valgte imidlertid å bygge den med boggier i stedet for enkeltaksler. "Zeppernes" kommentar til dette er: "Det var slik den burde vært bygget, og det var eneste muligheten til å forbedre konstruksjonen – med mindre vi skulle gi den jetmotor!".

Moderniserings- og utbyggingsplaner

Nylig har BVB-ledelsen vært på studiereiser i inn- og utland. Resultater er vidtrekkende planer for ut- og ombygging. I første omgang er det bygget ny innføring fra forbindelseslinjen til NSB. Dette reduserer reisetiden, samtidig som man eliminerte flere vanskelige, rasfarlige partier og bedret regulariteten. Det samme oppnådde man med en ny forbindelse mellom Hoved- og Fjellinjen. Denne omleggingen var nødvendig for å kunne modernisere materielltilbudet på Fjellinjen. Innen utløpet av 1990-tallet håper man også å starte byggingen av nye strekninger og knytte flere industristeder med vanskelige, utviklingshindrende veiforhold til nettet, bl.a. Gobblivik, Bøftebukt og Tittenes. Forhandlingene er innledet med både grunneiere og myndigheter, og målet er en ny linje driftsklar til 150-årsjubileet for jernbanen i Norge.