

## 27. Snekkerverksted og lager, Mæl.

Snekkerverksted og lager på Mæl er oppført på midten av 1900-tallet. Det består av en lagerdel i vest og en forskjøvet treromsbygning med verksted og kontor i øst. Bygningen er samlet 12x8 meter. Den har saltak tekt med bølgeblikk og er oppført i reisverk. Vestre del har stående låvepanel og østre del stående tømmermannskledning, alt beiset. Bygget har tre torams vinduer og ett trerams vindu, samt gjenkledd loftsvindu på østgavl. Sørfasaden har to enfløyede panelte dører og en tofløyet port med låvepanel på vestre del. Nordre fasade har tilsvarende port i vestre del. Østre del står på betongsåle, mens vestre del har langsgående betongfundament på hver langsida fylt med naturstein i mellom.

Bygget fremstår som autentisk og med integritet. Bygget har tilstandsgrad 2, jf. NS 3423.



## 28. Smie og traktorstall, Mæl.

Smie og traktorstall på Mæl består av en eldre smie i vest og en i 1964 påbygd stall for jernbanetraktor/robel i øst. Bygget er samlet 19x6 meter, smia er 6x6 meter og traktorstallen 13x6 meter. Det har betongfundament og saltak tekt med bølgeblikk. Traktorstallen har liggende supanel og smia stående låvepanel, alt beiset. Langsidene til traktorstallen har lange, smale og sammenhengende vindusrekker med 16 vinduer. På nordfasaden er det dessuten et tofagsvindu. Østfasaden har tofløyet port med skråpanel og beslag for innkjøring. Vestfasaden har en enfløyet låvepanelte dør. Sørfasaden har en tofløyet port med skråpanel inn til smia, en fyllingsdør med fire speil og en dør med låvepanel. Interiøret i traktorstallen består av skinner og grav for reparasjoner, og har liggende impregnert furupanel i vegger og tak. Bygningen fremstår som autentisk og med integritet. Den har tilstandsgrad 1, jf. NS 3423.



## 29. Stasjonsmesterbolig, Mæl.

Stasjonsmesterboligen på Mæl er tegnet av Thorvald Astrup i 1908 som stasjonsbygning for Rollag stasjon og sto ferdig i 1909. Den ble tegnet lik Rjukan stasjon. Bygget ble stasjonsmesterbolig i 1917 da den nye stasjonsbygningen sto ferdig. Stasjonen het Rollag stasjon frem til 1921 da den fikk navnet Mæl.

Bygget i to etasjer er oppført i reisverk, er 12x9 meter, og har valmet tak med to kobbhus og et utbygg, alt tekt med skifer. Det er én pipe og to loftsvinduer med 2x2 ruter på nordre takflate. Fundamentet er ringmur av gråstein med brede fuger, mens tilbygget mot sør har betongfundament. Det er kjeller under halve bygget. Ytterveggene har stående hvitmalt kledning med liggende kledning siste 50 cm opp mot taket. Det er skråstilt horisontallist mot grunnmur og ved etasjeskillet. Bordene i hjørnene er bredere enn øvrig kledning.

Nordfasaden mot skinnene har to trefagsvinduer i første etasje og et i annen etasje på utbygget, samt et tofags vindu i første etasje på kortsiden av utbygget. Sørfasaden mot veien har i første etasje et ettfags vindu med 2x3 ruter, to ettfags med 2x2 ruter og et ettfags med 3x2 ruter på utbygget. I annen etasje er et trefagsvindu med 2x3 ruter i hvert fag og et ettfags med 2x3 ruter, samt et tofags vindu med 2x3 ruter i kobbhuset på taket. Øst og vestfasaden har begge i første etasje to tofags vinduer, og i annen etasje to trefags vinduer. På vestfasaden har kobbhuset et tofagsvindu med 2x3 ruter.

Bygget har blitt endret og ombygd flere ganger. På et tidlig tidspunkt omkring eller etter funksjonsskiftet i 1917 ble inngangspartiet mot sør gjort om med et lite utbygg med valmet tak. Opprinnelig inngangsparti og et vindu ble da fjernet. Døren for post og gods på vestfasaden ble erstattet med et vindu. En gang i perioden 1930-1960 ble srossene i vinduene og vindusskoddene fjernet og utgangspartiet i første etasje i utbygget mot skinnegangen i nord kledd igjen. Taket var først tekt med flat rød teglstein, men er siden tekt om med skifer. Omkring 1965 ble svalgangene på hver side av utbygget mot nord revet. Kun én av to piper er tilbake. Bygningen ble totalrenovert innvendig i 1960-årene. Opprinnelig planløsning er ikke bevart. Kun trappeløp og loft har opprinnelig karakter.

Stasjonsmesterboligen på Mæl fremstår med redusert autentisitet og integritet fra byggeår, men akseptabelt fra perioden som stasjonsmesterbolig. Den har bevart sin hovedform og plassering på stasjonsområdet, samt noen arkitektoniske detaljer. Bygget er i teknisk dårlig stand med bl.a. et tak som må skiftes. Det vurderes til å ha tilstandsgrad 3, jf. NS 3423.



*Stasjonsmesterbolig Mæl,  
sørvestre hjørne.*

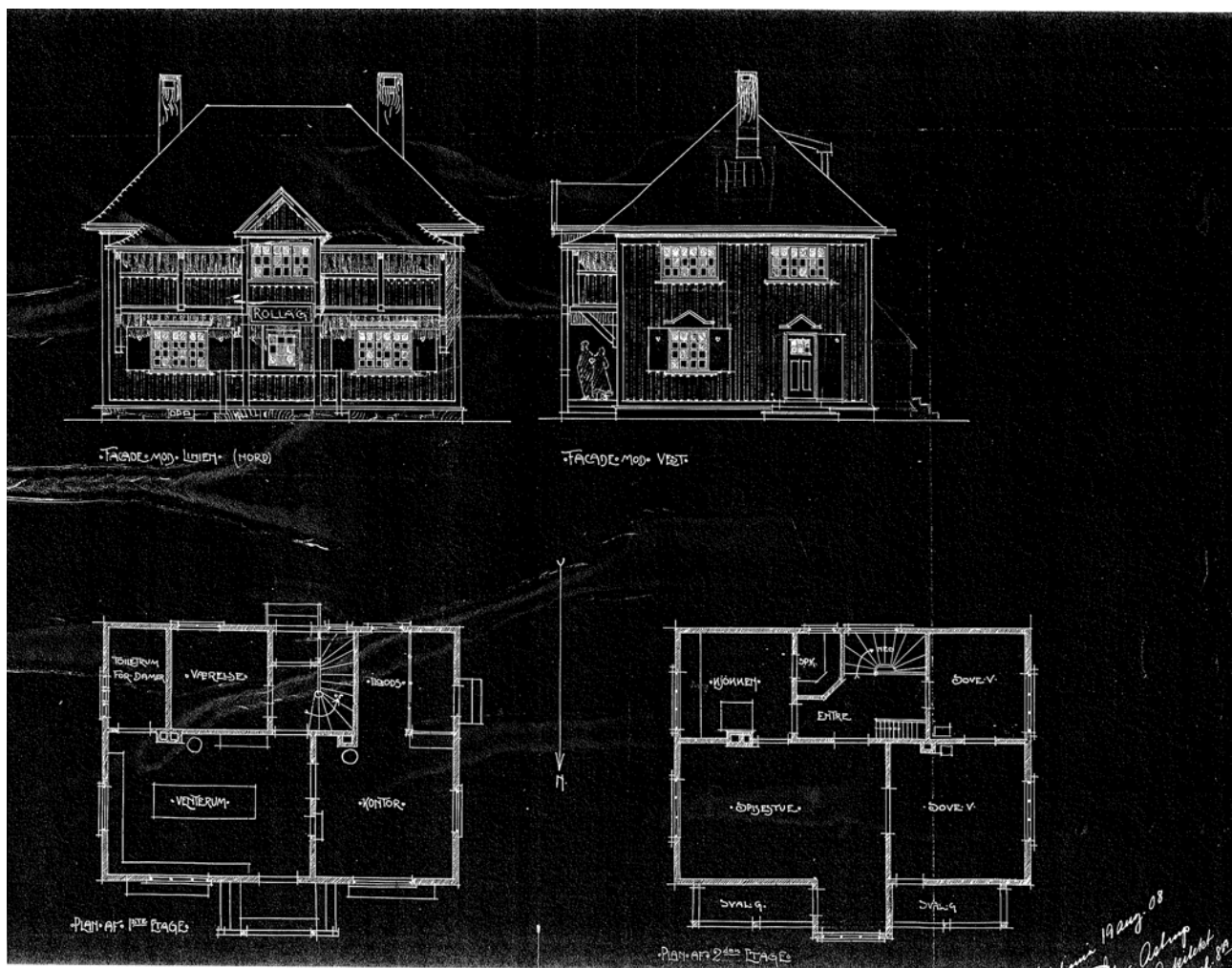




Stasjonsmesterbolig Mæl, østre fasade til venstre og nordre fasade under.



Stasjonsmesterbolig Mæl tegnet av Thorvald Astrup som stasjonsbygning i august 1908.



## 30. Stasjonsbygning, Mæl.

Stasjonsbygningen på Mæl med trekk fra bl.a. jugend og klassisisme er tegnet av Thorvald Astrup i 1916 og sto ferdig året etter. Den erstattet den gamle stasjonsbygningen fra 1909. Bygningen ble plassert på motsatt side av skinnegangen, slik at logistikken rundt stasjonen ble endret.

Bygget er 12,5x10 meter, har saltak tekt med papp og to piper på søndre takflate, samt et lite buet kobbhus med vindu med sprosser inndelt som vifte. Det er utskårne detaljer på vindskiene og spir på gavlene. Bygget har betongfundament og stående kledning med vekselpanel og pilastrer. På nordfasaden er det liggende kledning mellom pilastrenes topp og taket. Nordfasaden har tre treramsvinduer med 2x3 ruter i feltene nede og lenkeformete sprosser på overfeltet. Den har videre to panelte dører og en panelt dør med glassfelt med sprosser over. Sørfasaden har et treramsvindu med 2x3 ruter i feltene nede og lenkeformete sprosser på overfeltet, og en fyllingsdør med fire speil og glassfelt med sprosser over inngangen. Gavlene har to treramsvindu med 2x3 ruter i feltene nede og lenkeformete sprosser på overfeltet, og et treramsvindu med 2x3 ruter i annen etasje.

Venterommet i første etasje har stående originalkledning på veggene og rutete linoleum på gulvet. Taket har hvitmalte trebord. Hjørnet ved ekspedisjonsluken har søyler med utskåren jugendornamentikk. Det er høyttaler over inngangsdøren. Venterommet for 2. klasse har samme overflater og er bygd om til kjøkken, trolig i 1959. Det er salgsåpning med heiseluke på midten og dør i hjørnet mot øst. Rommet har hjørneskap, vegghyller og speil.

Den opprinnelige åpne svalgangen mot venterommet og ekspedisjonen ble i 1959 kledd igjen på midten til en gang. Ekspedisjonsrommet i første etasje har rød linoleum på gulvet og malte plater på veggene, taket er trukket. Rommet har ekspedisjonsluke med skranke med skuffer og billettstemplingsmaskin, og billettskap og veggklokker, samt 1960-tallsskrivebord med signaltavle for Mæl stasjon. På veggen ved skrivebordet er styringstavler og teknisk rom med finerdører. Trapperommet har samme overflater som venteværelset og rekkverksstolper med enkel dekor.

Stasjonsbygningen på Mæl fremstår som autentisk og med integritet, hvor også utstyr som ekspedisjonsluke og signaltavle er bevart. Bygget ble satt i stand i 1993 og er i relativt god stand. Det er vurdert å ha tilstandsgrad 1, jf. NS 3423.



*Stasjonsbygning Mæl,  
nordre fasade.*





*Stasjonsbygning Mæl, sørvestre hjørne.*



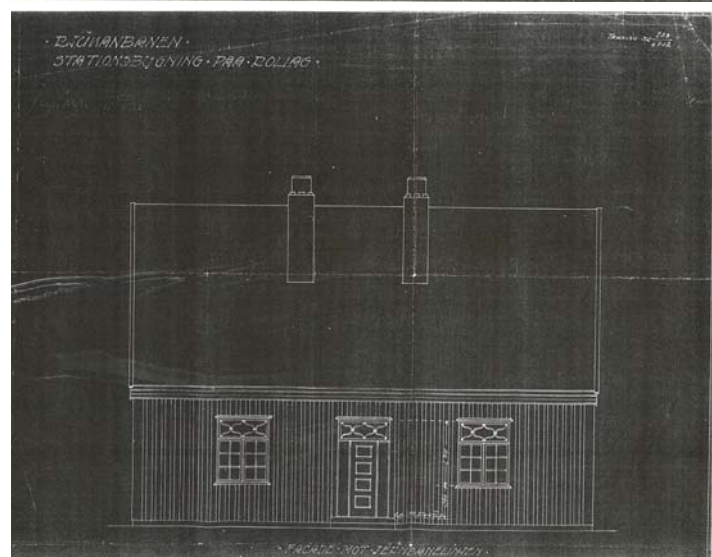
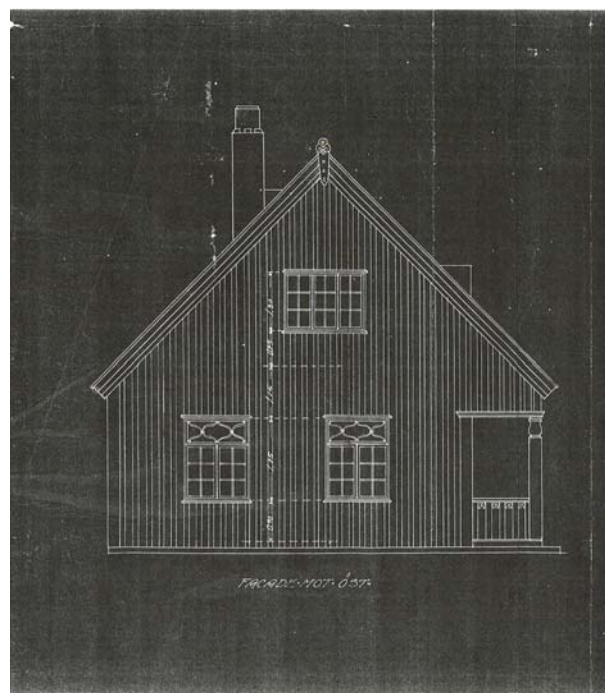
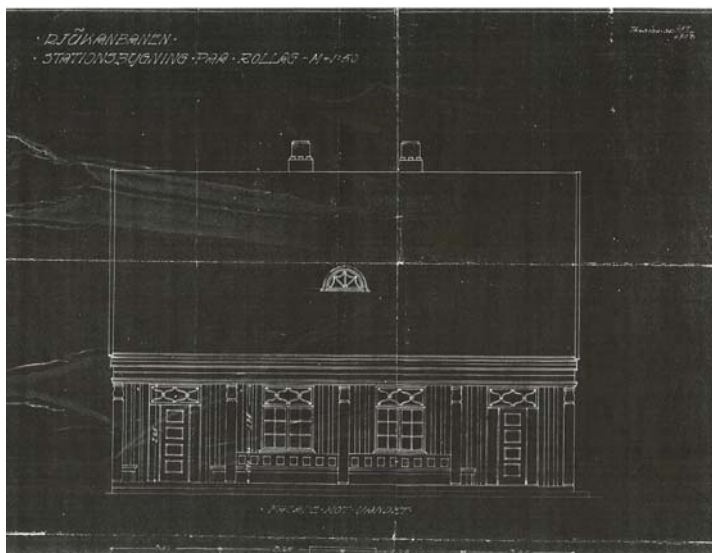
*Dekordetaljer på Stasjonsbygning Mæl.*



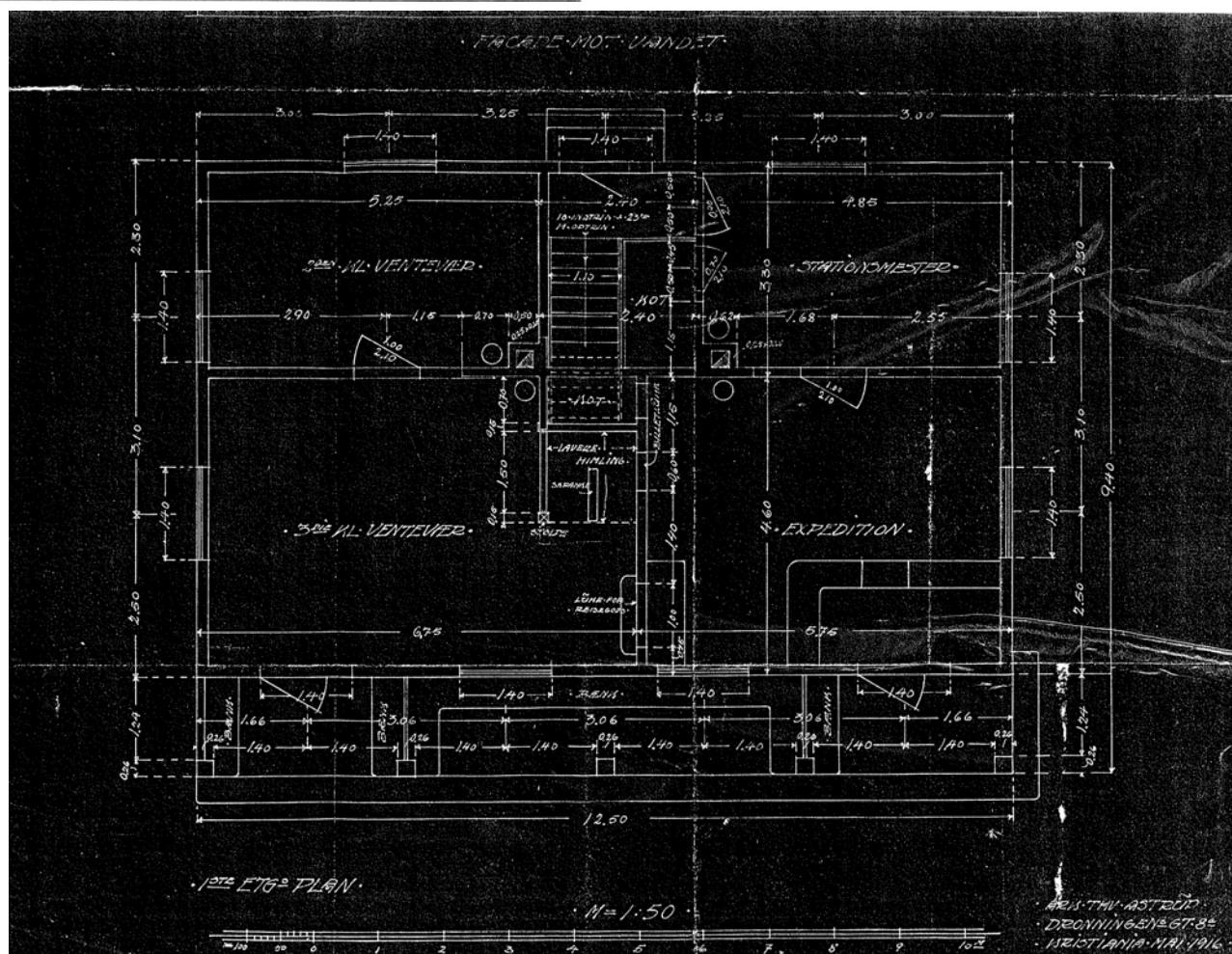
*Stasjonsbygning Mæl, ekspedisjonsrom med skrivebord, signaltavle og styringspanel.*



*Stasjonsbygning Mæl, østre fasade.*



Stasjonsbygning Mæl ble tegnet av Thorvald Astrup i 1916.





## 31. Toalettbygg, Mæl.

Toalettbygningen på Mæl, skiltmerket RJBs bygg nr.11, ble oppført omkring 1950 og er 4,5x4,5 meter. Det står på støpt betong, har stående tømmermannskledning i varierende bredde (18-15 cm) og flatt papptekket tak. Det har fem små ettfags vinduer, og to panelte dører med smalt vertikalt glassfelt. Bygningen erstattet det opprinnelige toalettbygget fra 1909 tegnet av Thorvald Astrup, tilsvarende det på Tinnoset. Dette sto først ca. 20-30 meter øst for det som i dag er stasjonsmesterbolig, men fra 1916 der dagens toalettbygg er plassert.

Toalettbygningen fremstår som autentisk og med integritet. Bygget er i relativt god stand. Det er vurdert å ha tilstandsgrad 1, jf. NS 3423.



## 32. Godshus, Mæl.

Godshuset på Mæl, skiltmerket RJBs bygg nr. 10, er 15x5 meter. Det har støpt betongfundament på hver side og pilarer under midten. Jernbaneskiner fra 1908 er benyttet som dragere. Det har liggende kledning, saltak tekt med papp og et stort takutstikk båret av skråstilte trepilarer. Vestre gavl har to trerams sprosede vinduer med tre ruter. Østre gavl har et ettfags liggende, sprosset vindu med 2x6 ruter og en fyllingsdør med glassfelt over. Sørfasade har en tofløyet panelt port, tilsvarende nordfasaden. Nordfasaden har videre to fyllingsdører og en utbygd trerampe med luker under.

Godshuset var i sin opprinnelige utførelse av samme type som på Rjukan, Tinnoset og Notodden, tegnet av Thorvald Astrup i 1908. Det sto opprinnelig sammen med stasjonsmesterboligen, men ble i 1943 flyttet, bygd om og utvidet til dagens plassering og utforming. Midtre del er trolig den opprinnelige. Godsrommet med porter på hver side i byggets midtre del er bevart.

Godshuset er bygd om og flyttet og fremstår derfor som lite autentisk fra byggeår, men det har beholdt en integritet. Det er vurdert å ha tilstandsgrad 1, jf. NS 3423.



## 33. Fergeleie, Mæl.

Fergeleiet på Mæl er fra 1909 og er til dels oppgradert, forsterket og endret ved flere anledninger etter det. Første gang alt i 1913. Fergerleiet består av en rekke ulike elementer.

Det har en fergebro bestående av klinket jernunderbygning som heises etter vannstanden, og en overbygning med trebord og jernbaneskiner i ett spor som deles i to i overgangen mot fergen. Den hviler på et betongfundament inn mot land. Fergebroen har nyere gjerdestolper i jern med tau i mellom på sidene. På hver ytterside av fergebroen er det en gangbro med trebord som hviler på trepæler. Gangbroene har eldre rekkverk i jern, og nyere lyktestolper. Alt av rekkverk var opprinnelig i tre. På rekkverket til nordre gangbro er det festet en avlang og smal kasse til jordingsstangen for kjøreledningen.

På et betongfundament ved enden av gangbroene står en fagverksgalge i klinket jern med lykter, vaiere, trinser, isolatorer, lodd m.m. Galgen er 7,5 meter bred og 9,2 meter høy og står på støpt betongfundament. På galgen er det påmontert tåkelys som ble forsterket i 1971. Til galgen hører vinsjehuset med heismaskineri som står på nordre side inn mot galgen. Vinsjehuset er 4,7x3,5 meter med eternittplater på trekledning på vestre og eldste del, og med tømmermannskledning på østre tilbygde del. Pulttaket er tekt med sink på vestre del og papp på østre del. Den eldste delen i vest har port med to dørblad mot vest, og betonggulv, bordtak og liggende trebord på veggene inne hvor heisemaskineriet står. Den nyere delen i øst har en enkel bordkledd dør. Vinsjehuset ble oppgradert og fikk endret utseende i 1963, samtidig med vinsjehuset på Tinnoset. Opprinnelig sto heismaskineriet under et halvtak, men ble bygd inn ca. 1920.

I forlengelsen av fundamentet for galgen er det fendervegger. Disse var opprinnelig i tre, men ble bygd om med betong trolig først etter 1950. På nordre side består fenderveggen av en ca. 10 meter lang støpt betongvegg med stående kledningsbord festet til liggende lekter på innsiden mot fergen. Oppe på fenderveggen er det eldre rekkverk i rundt jern, flaggstang, pullert og en lanterne (grønn). Lanteren er trapesformet, ca. to meter høy og utført i grønnmalt klinket jern med lanterne på toppen. På sørsiden er oppbygningen den samme med en lengde på ca. 40 meter, men med forsterkning av innbygde trepæler. Her er det nyere rekkverk i firkantet form. Oppe på fenderveggen er det tilsvarende utformet lanterne (rød) og to pullerter. På søndre gangbro og fendervegg er det plassert to metallskap.

Fergeleiet fremstår til tross for endringer og forsterkninger som autentisk og med integritet. Det er behov for nærmere tekniske vurderinger av tilstand.







*Fergeleie Mæl, søndre side med gangbro, lyktestolper, fergebro og klinket galge med betongfundament.*



*Fergeleie Mæl søndre side med fendervegg i betong.*

*Fergeleie Mæl. Under: fergebro med gangbroer på sidene. Til høyre: nordre fendervegg med pullert, flaggstang og lanterne.*







*Fergeleie Mæl, søndre fendervegg med trepæler og rekkverk. Galgen i bakgrunnen.*



*Fergeleie Mæl, lanterne på nordre fendervegg med grønt lys.*



*Fergeleie Mæl. Over til venstre: Vinsjehuset med galgens heismaskineri for fergebroen. Over til høyre: Kasse til jordingsstang for kjøreledning. Til venstre: detalj fra rekkverk på nordre gangbro. Under: detalj fra fergebroens feste mot land med klinket ledd.*









## 35. Urdalsodden fyrlykt.

Urdalsodden fyrlykt er av den eldste standardtypen for Hydro fra 1908. Den er oppført i 1911, og hadde blink hvert 6. sekund med røde sektorer langs land. Nordre røde sektor ble utvidet i 1972. Den er bygd opp tilsvarende som Haakanes fyrlykt (se objekt 34), men har et panelt dobbelt dørblad. I dørbladet er det bl.a. skrevet: "Urdal tirsdag 21/3 1916", "Onsdag 6/10 1915", "tent 30-8-1945", "byttet flaske 11-12-86".

Inne er fyrapparat (lykt), hylle for fyrapparat, måler og to rør for sylindrer med acetylgass, luftehette og holdere for farget glass bevart. Fyrapparatet (lykten) er merket "System ASA Dalen" og ble anskaffet fra Sverige i 1936.

Ved siden av fyrlykten er det bevart en 11,3 meter lang renne utført i jern på støtter ned mot vannet for frakt av gassflasker. Den er trolig fra 1960-årene.

Urdalsodden fyrlykt fremstår som svært autentisk og med integritet. Den har knust lykt og vindusglass, noe råteskader nederst, to fuglehull på landsiden og ødelagte hengsler, og den har dårlig overflatebehandling på tak og vegger. Fyrlykten vurderes derfor til å ha tilstandsgrad 2, jf. NS 3423.



*Urdalsodden fyrlykt, holdere for farget glass.*



## 36. Ormsodden fyrlykt.

Ormsodden fyrlykt er av den eldste standardtypen for Hydro fra 1908. Den ble oppført i 1908, og hadde blink hvert 5. sekund med røde sektorer langs land. Den er bygd opp tilsvarende som Haakanes fyrlykt (se objekt 34). Fyrlykten har et panelt enkelt dørblad. I dørbladet er det bl.a. skrevet "malt 30-7-1931" og "fyret tent 12-8-1949".

Inne er fyrapparat (lykt), hulle for fyrapparat, måler og to rør for sylindrer med acetylgass, luftehette og holdere for farget glass bevart. Fyrapparatet (lykten) ble anskaffet fra Sverige i 1936.

Ved siden av fyrlykten er det bevart en ca. 14 meter lang renne utført i jern på støtter ned mot vannet for frakt av gassflasker. Den er trolig fra 1960-årene.

Ormsodden fyrlykt fremstår som svært autentisk og med integritet. Den har knust vindusglass, noe råteskader nederst, skadet fundament, skadete lister nederst, samt dårlig overflatebehandling på tak og vegger. Det er mye vegetasjon rundt som må ryddes, og mose mot treverket ved fundamentet som må fjernes. Fyrlykten vurderes derfor til å ha tilstandsgrad 2, jf. NS 3423.





## 37. Langøya fyrlykt.

Langøya fyrlykt er av den eldste standardtypen for Hydro fra 1908. Den ble oppført i 1908 og hadde blink hvert 5. sekund. Den er bygd opp tilsvarende som Haakanes fyrlykt (se objekt 34). Fyrlykten har et panelt enkelt dørblad. I dørbladet er det bl.a. skrevet "malt 31/7 1931" og "malt 5/8 1949".

Inne er fyrapparat (lykt), hulle for fyrapparat, to rør for sylindrer med acetylgass, luftehette og holdere for farget glass bevart. Fyrapparatet (lykten) ble anskaffet fra Sverige i 1936.

Ved siden av fyrlykten er det bevart en ca. 10 meter lang renne utført i jern på støtter ned mot vannet for frakt av gassflasker. Den er trolig fra 1960-årene.

Langøya fyrlykt fremstår som svært autentisk og med integritet. Den har skadete lister, mangler noen lister og beslag, har knust fyrapparat (lykt) og svært slitt og dårlig overflatebehandling. Det er mye vegetasjon rundt som må ryddes, og mose mot treverket ved fundamentet som må fjernes. Fyrlykten vurderes derfor til å ha tilstandsgrad 2, jf. NS 3423.





## 38. Stangodden fyrlykt.

Stangodden fyrlykt er av den eldste standardtypen for Hydro fra 1908. Den ble oppført i 1908 og hadde blink hvert 5. sekund. Den er bygd opp tilsvarende som Haakanes fyrlykt (se objekt 34), men har et panelt dobbelt dørblad. I dørbladet er det bl.a. skrevet "eftersett torsdag 16/12 1915" og "malt 4/8 1931".

Inne er hylle for fyrapparat, to rør for sylindrer med acetylgass og luftehette bevart. Fyrapparat (lykt) og annet utsyr er tapt.

Ved siden av fyrlykten er det bevart en ca. 11 meter lang renne utført i jern på støtter ned mot vannet for frakt av gassflasker. Den er trolig fra 1960-årene.

Stangodden fyrlykt fremstår som autentisk og med integritet, selv om fyrapparatet (lykten) mangler. Den er angrepet av maur, har hull i kledningen, nyere betongstøp liggende over bunnlist og foran det ene dørbladet, skadet lufthette, og svært slitt og dårlig overflatebehandling. Det er mye vegetasjon rundt som må ryddes. Fyrlykten vurderes derfor til å ha tilstandsgrad 2, jf. NS 3423.



## 39. Dalen fyrlykt.

Dalen fyrlykt ved Kvartsbruddet er av den nye typen fyrlykter for Hydro fra 1962. Den ble oppført i 1962 og hadde blink hvert 5. sekund. Den er i helsøpt hvit plast og står på et høyt betongfundament på berg. Den er sirkelformet med 1,8 meter i diameter og høyde på 1,75 til takutstikk. Den har dør i plast hengslet med bolter utenpå. Det er en liten betongtrapp opp til døren. Fyrlykten har en loddrett krummet vindusrekke opp mot taket med sprosser og 8 ruter. Det er 6 stk luftehull rundt fyrlykten. Inne er stativ i metall med hylle for fyrapparat, måler og to rør for sylindrer med acetylen-gass, rødt farget glass og luftehette bevart. Fyrapparat (lykt) og annet utsyr er tapt.

Dalen fyrlykt fremstår som autentisk og med integritet, selv om fyrapparatet (lykten) mangler. Den har sprukket glass, mindre skader etter trær og stein, og mosegrodd trapp og fundament. Det er noe vegetasjon rundt som må ryddes. Fyrlykten vurderes til å ha tilstandsgrad 1, jf. NS 3423.





## 40. Fanteneset fyrlykt.

Fanteneset fyrlykt er av den eldste standardtypen for Hydro fra 1908. Den ble oppført i 1908 og hadde blink hvert 5. sekund. Rød sektor fra stake nordover og vestover, og rød sektor over grunnen ved Kleiva. Den er bygd opp tilsvarende som Haakanes fyrlykt (se objekt 34). Fyrlykten har et panelt enkelt dørblad. I dørbladet er det bl.a. skrevet. "malt 10/8 1931".

Inne er hylle for fyrapparat, to rør for sylindrer med acetylegass og luftehette bevart. Fyrapparat (lykt) og annet utsyr er tapt. Ved siden av fyrlykten er det bevart en ca. 15 meter lang renne utført i jern på støtter ned mot vannet for frakt av gassflasker. Den er trolig fra 1960-årene.

Fanteneset fyrlykt fremstår som autentisk og med integritet, selv om fyrapparatet (lykten) mangler. Den mangler vindusglass, har ødelagte dørhengsler, ødelagte og manglende listverk og råteskader nederst på kledningen. Den har svært slitt og dårlig overflatebehandling. Det er vegetasjon rundt som må ryddes. Fyrlykten vurderes derfor til å ha tilstandsgrad 3, jf. NS 3423.



## 41. Raa fyrlykt.

Raa fyrlykt er av den nye typen fyrlykter for Hydro fra 1962. Den ble oppført i 1962 og hadde blink hvert 5. sekund med hvite sektorer over farleden, røde sektorer over land på østsiden og grønn sektor over grunnen på Kleiva og Fanteneset. Den er i helsøpt hvit plast og står på et høyt betongfundament på berg. Den er sirkelformet med 1,8 meter i diameter og høyde på 1,9 meter til takutstikk. Den har dør i plast hengslet med bolter utenpå. Det er en liten betongtrapp opp til døren. Fyrlykten har en loddrett krummet vindusrekke opp mot taket med sprosser og 8 ruter. Det er 6 stk luftehull rundt fyrlykten. Inne er stativ i metall med hylle for fyrapparat, fyrapparat (lykt), måler og to rør for sylindrer med acetylgass, rødt og grønt farget glass og luftehette bevart. Det er en jernstige fra vannet og opp til fyrlykten.

Raa fyrlykt fremstår som svært autentisk og med integritet. Den har kulehull i glasset og mosegrodd trapp og fundament, samt rusten stige. Det er noe vegetasjon rundt som må ryddes. Fyrlykten vurderes til å ha tilstandsgrad 1, jf. NS 3423.





## 42. Brennemo fyrlykt.

Brennemo fyrlykt er en blinklanterne som ble satt opp i 1962 med en grunnfalte på 58x58 cm og høyde på 3 meter. Den hadde hvit sektor fra Kleivagrunden nordover, grønn sektor fra Kleivagrunden sydover og rød sektor over land sydover. Fyrlykten er en stålkonstruksjon bygget opp av fire 3 meter lange skråstilte vinkeljern (40x40 mm), 58x58 cm i bunn og 30x30 cm i topp hvor fyrlykten står på en dørkeplate. Den har skråavstivere i 20x5 mm flatjern på den ene siden, og er utstyrt med en stige i sveisede 16mm rundjern med sikkerhetsbøyle i enden. På toppen er det festet en heiseanordning, 30mm rundjern, for oppheising av gassflasker. Stigen fra fundamentet er 2,35 meter høy. På baksiden er det festet en trekasse, 190x46x56 cm, med trestak dekket av galvaniserte plater. I kassen er måler og to rør for sylindrer med acetylgass. Hele konstruksjonen er tredd ned på et betongfundament. Fyrlykten har omkring 1970 blitt flyttet lengre inn på land etter et ras.

Brennemo fyrlykt fremstår som svært autentisk og med integritet. Det er noe rustskader. Fyrlykten vurderes til å ha tilstandsgrad 1, jf. NS 3423.



## 43. Tinnoset fyrlykt.

Tinnoset fyrlykt ble satt opp i 1939, og er utført som et åttekantet fyr i støpjern med diameter på 1,7 meter og høyde på 1,82 meter opp til underkant av vinduer. Den har skrå vindusrekke opp mot taket. Den er satt sammen av enkeltstående jernplater skrudd sammen med bolter på innsiden, og er fundamentert på en 2 meter høy betongkloss på 2,2x2,15 meter. Det er en enkel jernstige opp til fyrlykten. Det er overdekket lufting midt på alle platene. Døren er festet på utsiden og er merket "A/S S. H. Lunde & Co. Mek. Verksted Oslo". Fyrlykten har tak i malte røde plater og med luftepipe på toppen. Den har en egen heiseanretning i rundjern for heising av gassflasker. Inne er stativ i jern for fyrapparat, to festeringer for gassflasker og luftehette bevart. Fyrapparatet (lykt) er bevart, men er 2011 midlertidig fjernet for istandsetting.

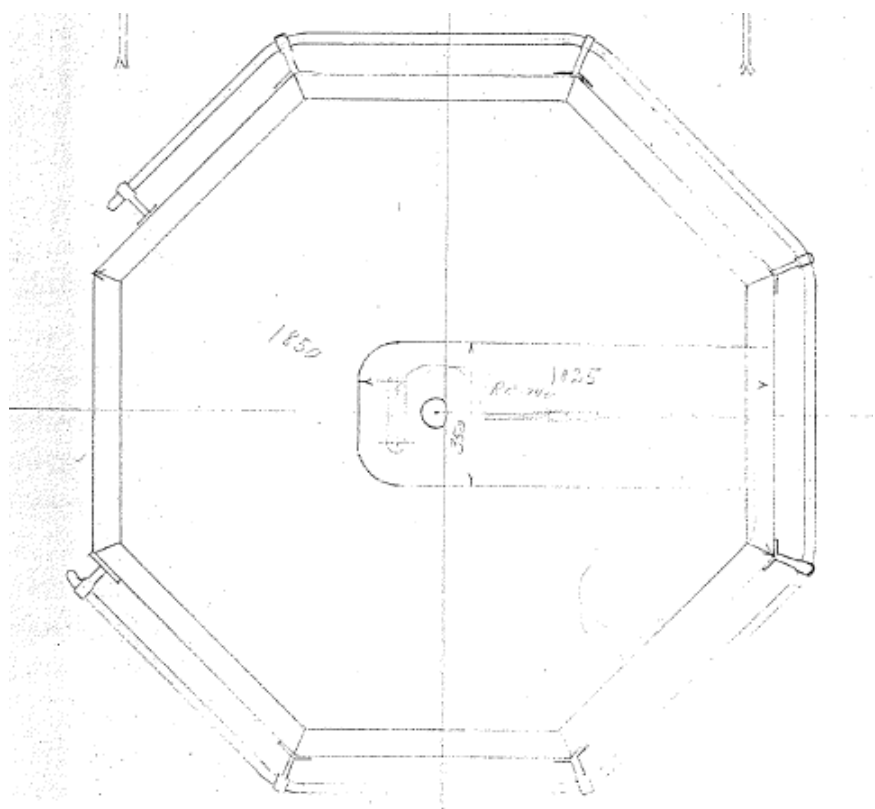
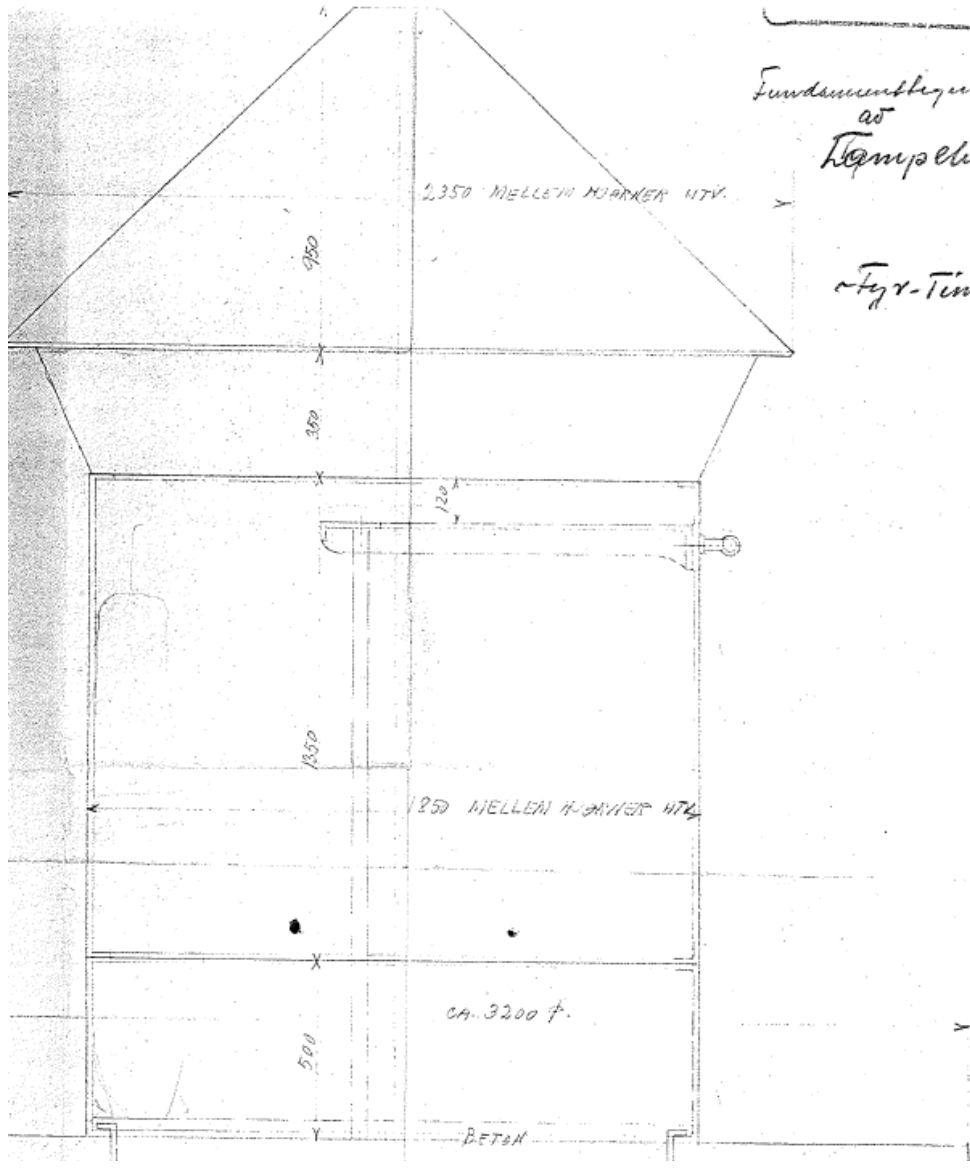
Tinnoset fyrlykt fremstår som autentisk og med integritet. Den ble satt i stand i 2009 og er i god stand, men stigen er rusten og dårlig festet. Fyrlykten vurderes til å ha tilstandsgrad 1, jf. NS 3423.





Fundamenttegning  
af  
Tinnoset

Fyr-Tinnoset



Originaltegninger av Tinnoset fyrlykt fra 1939.

## 44. Fergeleie, Tinnoset.

Fergeleiet på Tinnoset er fra 1909 og er til dels oppgradert, forsterket og endret ved flere anledninger etter det. Fergeleiet består av en rekke ulike elementer.

Det har en fergebro bestående av klinket jernunderbygning som heises etter vannstanden, og en overbygning med trebord og jernbaneskinner i ett spor som deles i to i overgangen mot fergen. Den hviler på et betong- og natursteinsfundament inn mot land. Fergebroen har nyere gjerdestolper i jern med tau i mellom på sidene. På hver ytterside av fergebroen er det en gangbro med trebord som hviler på jernstolper. Gangbroene har eldre rekkverk i jern, og nyere lyktestolper. Alt av rekkverk var opprinnelig i tre. På rekkverket til østre gangbro er det festet en avlang og smal kasse til jordingsstangen for kjøreledningen. Vestre gangbro var de første årene utstyrt med smalsporet trallebane.

Ved enden av gangbroene står en fagverksgalge i klinket jern med lykter, vaiere, trinser, isolatorer, lodd m.m. Galgen er 7,5 meter bred og 9,2 meter høy og står på støpt betongfundament. Til galgen hører vinsjehuset med heismaskineri som står på østre side inn mot galgen. Vinsjehuset er 3,5x3,1 meter med et påbygg venterom for skiftepersonell på 1,8x1,8 meter. Pulttaket er tekt med sink. Huset ble i 1963-1964 utvidet mot øst med 1,3 m og bygd om med nytt betongfundament i forbindelse med brems til heismaskineri. Det ble da også utvidet mot sør med venterom og kledd med grønn eternitt utenpå trekledningen. Det fikk i 1959 nytt heismaskineri fra A.C. Smith & Co AS Oslo. Det ble forsterket i 1980. Venterommet har malt stående kledning inne, rommet for heismaskineriet har bordtak, liggende umalt kledning og betonggulv. Det er enkel panelt dør til venterommet på vestveggen og dobbelt panelt dør til maskinrom mot sør. Opprinnelig sto heismaskineriet under et halvtak, men ble bygd inn ca. 1920.

I forlengelsen av fundamentet for galgen er det fendervegger. Disse var opprinnelig i tre, men er bygd om med betong. På vestre side består den ca. 10 meter lange fenderveggen av trepæler med stående kledningsbord mot fergen. Det er betong med trekledning nærmest galgen. Pælene har skråstilte støttepæler som hviler mot en betongvegg under vann. Oppe på fenderveggen er det eldre dekke og rekkverk i tre. Ytterst står en lanterne fra 1980 i form av en jernstolpe på ca. to meter med grønt lys på toppen. Nærmest galgen står et nytt vannmålerhus på betongfundament, samt en betongpullert. På østsiden er den ca. 40 meter lange fenderveggen bygd opp med kraftig betongvegg med plattinger ytterst og stålpæler med treputer mot fergen. Oppe på fenderveggen er det rekkverk i rundt jern, en lanterne fra 1980 i form av en jernstolpe med rødt lys på toppen, samt en fortøyningsring og en pullert. Ytterst oppe på fenderveggen er plattning for oljepåfyll fra oljerøret som følger fenderveggen. I forlengelsen av fenderveggen er trepæler med støtter som hviler mot en betongvegg under vann.

Fergeleiet fremstår til tross for endringer og forsterkninger som autentisk og med integritet. Det er behov for nærmere tekniske vurderinger av tilstand.







*Fergeleie Tinnoset, østre fendervegg i betong, ca. 40 meter lang.*



*Fergeleie Tinnoset, nordre fendervegg i betong. Putene sett ovenfra.*



*Fergeleie Tinnoset, trepæler i forlengelsen av østre fendervegg. De hviler mot et betongfundament under vann.*



*Fergeleie Tinnoset, plattform for oljepåfyll på østre fendervegg.*



*Fergeleie Tinnoset. Til venstre: trapp opp fra gangbro til østre fendervegg, pullert og flaggstang. Til høyre: lanterne fra 1980 med rødt lys på østre fendervegg.*







*Fergeleie Tinnoset, vestre gangbro med rekkverk og lyktestolpe, fergebro og galge.*



*Fergeleie Tinnoset, østre gangbro med lyktestolpe og kasse for jordingsstang til kjøreledningen.*

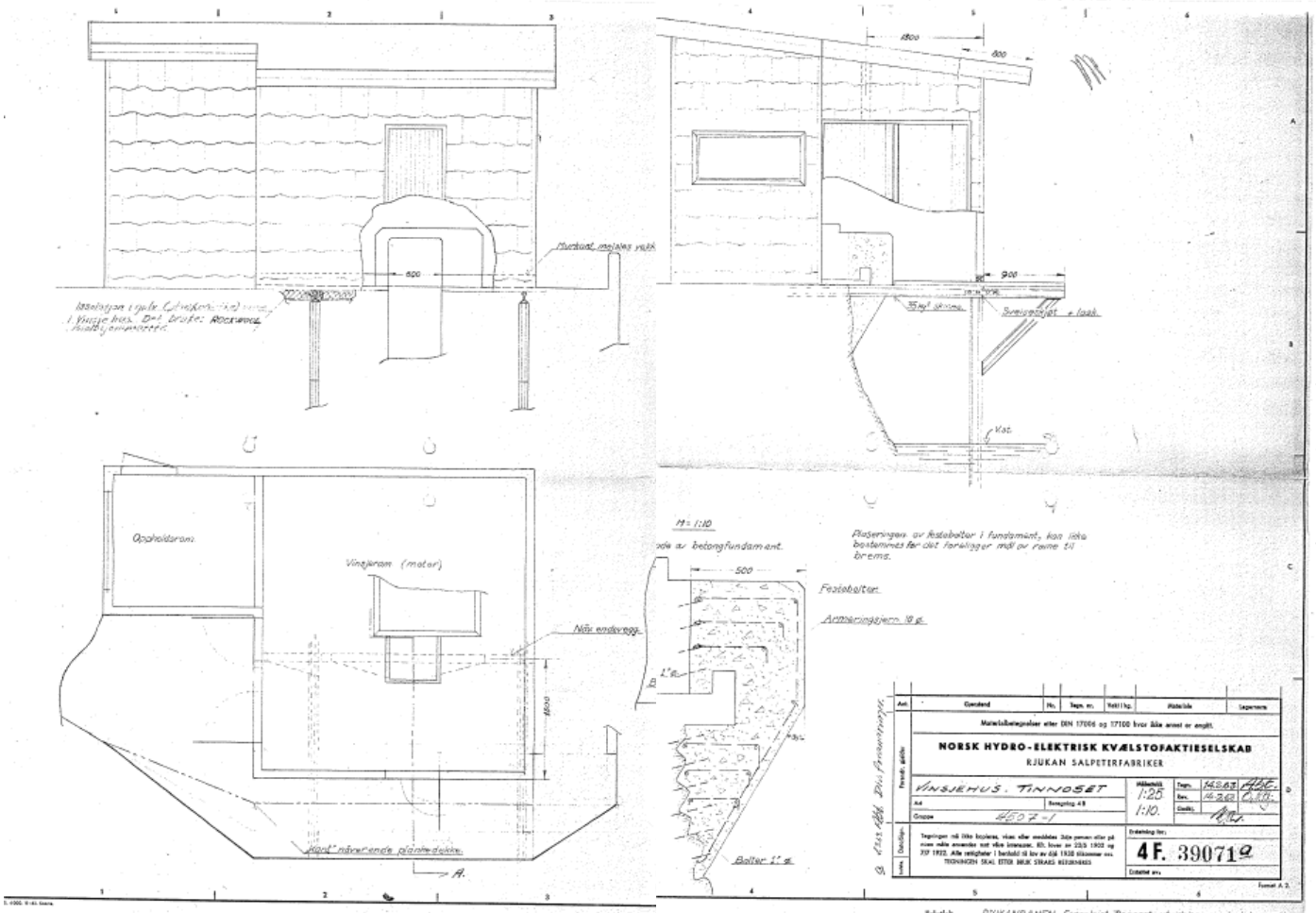


*Fergeleie Tinnoset, østre fenderveggs nordligste part i trekonstruksjon med lanterne fra 1980 med grønt lys.*

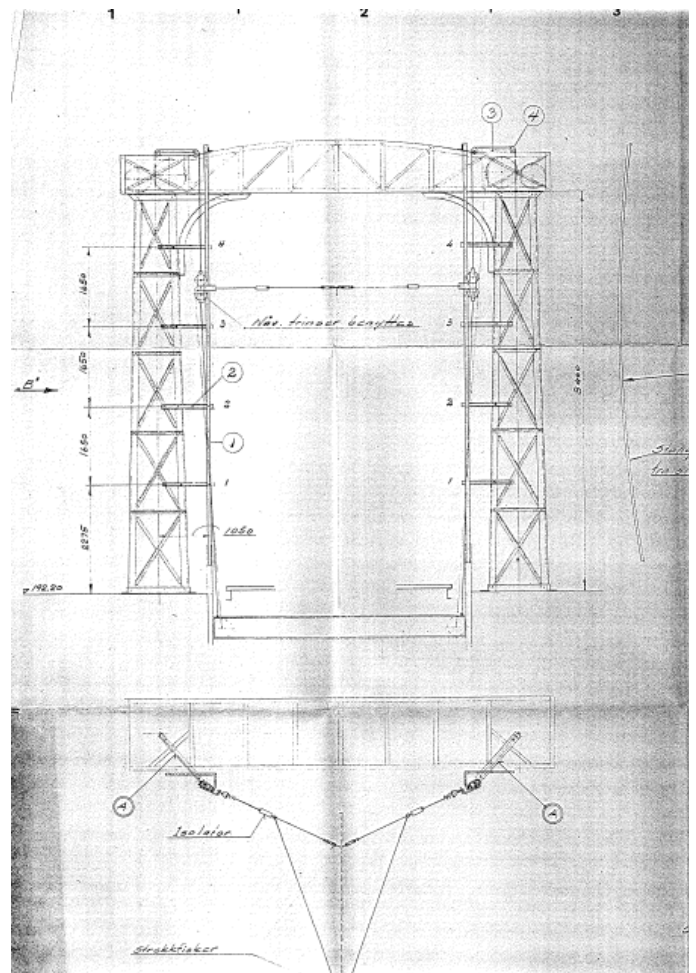
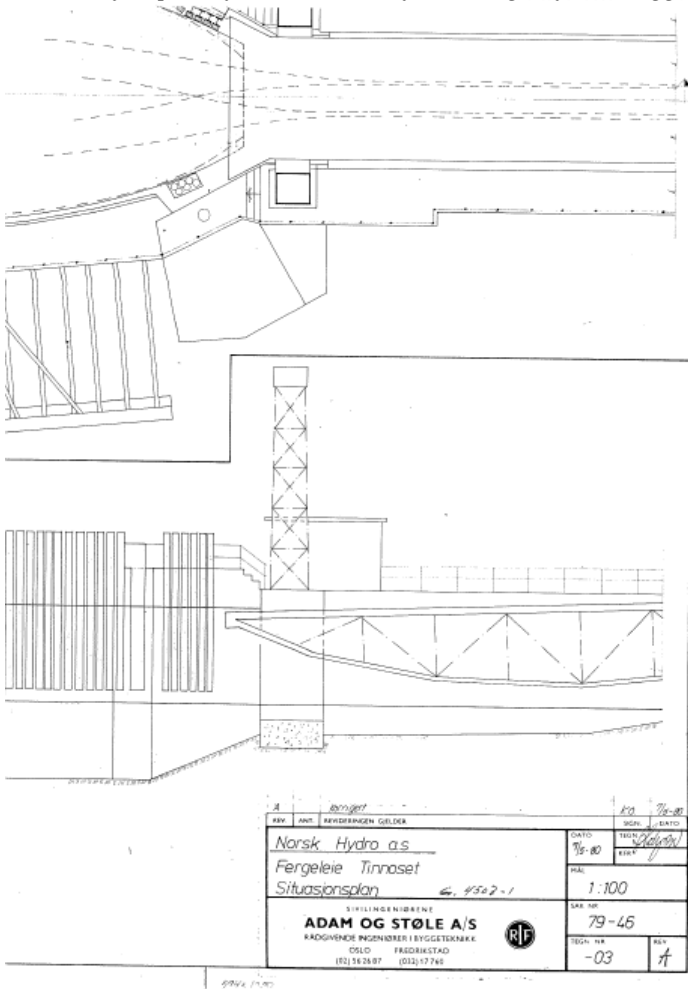
*Fergeleie Tinnoset, Vinsjehuset for heismaskineriet til galgen står østre gangbro.*







Fergeleie Tinnoset. Over: tegninger i forbindelse med ombygging og utvidelse av Vinsjehuset i 1963. Under til venstre: situasjonsplan i forbindelse med forbedring av fendervegger i 1980. Under til høyre: eldre udatert tegning av galgen.



## 45. Slipp med maskinhus, Tinnoset.

Slipp med maskinhus er bygd om og endret flere ganger. Den første slippet fra 1909 var 110 meter lang og med en stigning på 1:10. Nytt maskinhus ble bygd 19 meter lengre inn på land i 1914.

Dagens maskinhus ble oppført i 1937 av murer Harald A. Eriksen fra Notodden etter at det gamle fra 1914 gikk tapt i brann etter lynnedslag. Bygget er skiltmerket som Rjukanbanens bygg nr. 5. Det er 11,5x8 meter med et tilbygg fra ca. 1960 med stående tømmermannskledning i nordøst på 4x1,5 meter. Hovedbygget står på støpt betongsåle med forsterkning på nordfasaden, er oppført i pusset tegl og har saltak tekt med bølgeblikk. Takkonstruksjonen er i jern. På vestfasaden er det to vinduer med jernramme 1,09x1,8 meter og sprosser 3x6 ruter, og mellom vinduene en tofløyet jernport 2,08x2,53 meter med betongrampe foran. Sør for betongrampen står en håndklinket rund lufttank (for kompressoren) festet til veggen med stang og med rør inn i bygget. Den er merket som levert av Hartmann Kristiania. Østfasaden har et vindu med jernramme 1,09x1,8 meter og sprosser 3x6 ruter. Nordfasaden har et vindu med jernramme 1,08x3 meter og sprosser 3x9 ruter, og et vindu med jernramme 1,08x1 meter og sprosser 3x3 ruter. Under vinduene er en trelem med liggende kledning, feste i overkant og hull for slippwire.

Maskinhuset består av tre hovedrom med kompressor i sør, verksted i midtrommet, og maskinrom lengst mot nord. Maskinrommet inneholder bl.a. elektrisk drevne tromler med slippwire og tannhjul - et maskineri merket Brown Boveri, Norsk Elektricitets Aktieselskab Christiania. Interiøret består av støpt betonggulv, ståldører, bordtak, og vegger med enten malte plater, pusset tegl eller trekledning. Maskinrommet har åpent tak opp til bølgeblikkplatene.

Slippet er oppført i håndklinket jern, og består av bl.a. slippvogn, støttestag, rulleramme, skinnegang, treblokker (puter) og fire innsiktstårn. Tre av innsiktstårnene er i håndklinket jern og tre etasjer høye med stige og plattformer. Ett innsiktstårn er oppført i tre i en etasje med trapp og plattform. Slippet har en 161 meter lang rullebane som går ut i sjøen med fall 1:12. Slippet hviler på tresviller og punktvisse pilarer i betong, og har nytt betongfundament nærmest maskinhuset. På rullebanen ruller en ca. 113 meter lang rulleramme og oppå denne igjen ruller en ca. 76 meter lang slippvogn. De trekkes langs rullebanen av et opphalingspill med slippwire. Det er også en hjelpe vinsj som drives av trykkluftsanlegg.

Slippens utforming og plassering stammer fra årene omkring 1915, men en rekke deler og elementer er siden byttet og/eller endret. I 1931 ble slippet ombygd med nytt grunnarbeid, nye skinner, forlengelse av slippvogn med 15 meter til totalt 60 meter, ny blokkvogn på egen skinnegang og forandring av forhalingspill. Ved byggingen av M/F Storegut i 1954 ble slippvogn og underliggende rulleramme forlenget 10 meter og putene ombygd; og i 1955 ble slippbanen forlenget 10 meter, kranbanen med 15 meter og slippvognen med 14 meter. Det ble gjort endringer på innsiktstårnene i 1961. Ved slippsettinger i 1969-1971 ble det gjort forsterkningsarbeider og skadeoppsettinger.

Slippet med maskinhus fremstår til tross for endringer og forsterkninger som autentisk og med integritet. Det er behov for nærmere tekniske vurderinger av slippens tilstand. Maskinhuset som bygning har tilstandsgrad 2, jf. NS 3423.



*Slippet på Tinnoset med to av innsiktstårnene.*





*Slippen på Tinnoset, øvre del med maskinhus og innsiktstårn.*



*Slippen på Tinnoset, detaljer av oppbygning med bl.a. tresviller, skinnegang og treblokker (puter).*



*Slippen på Tinnoset, nedre del med oppbygning med bl.a. støttestag, treblokker og to innsiktstårn.*







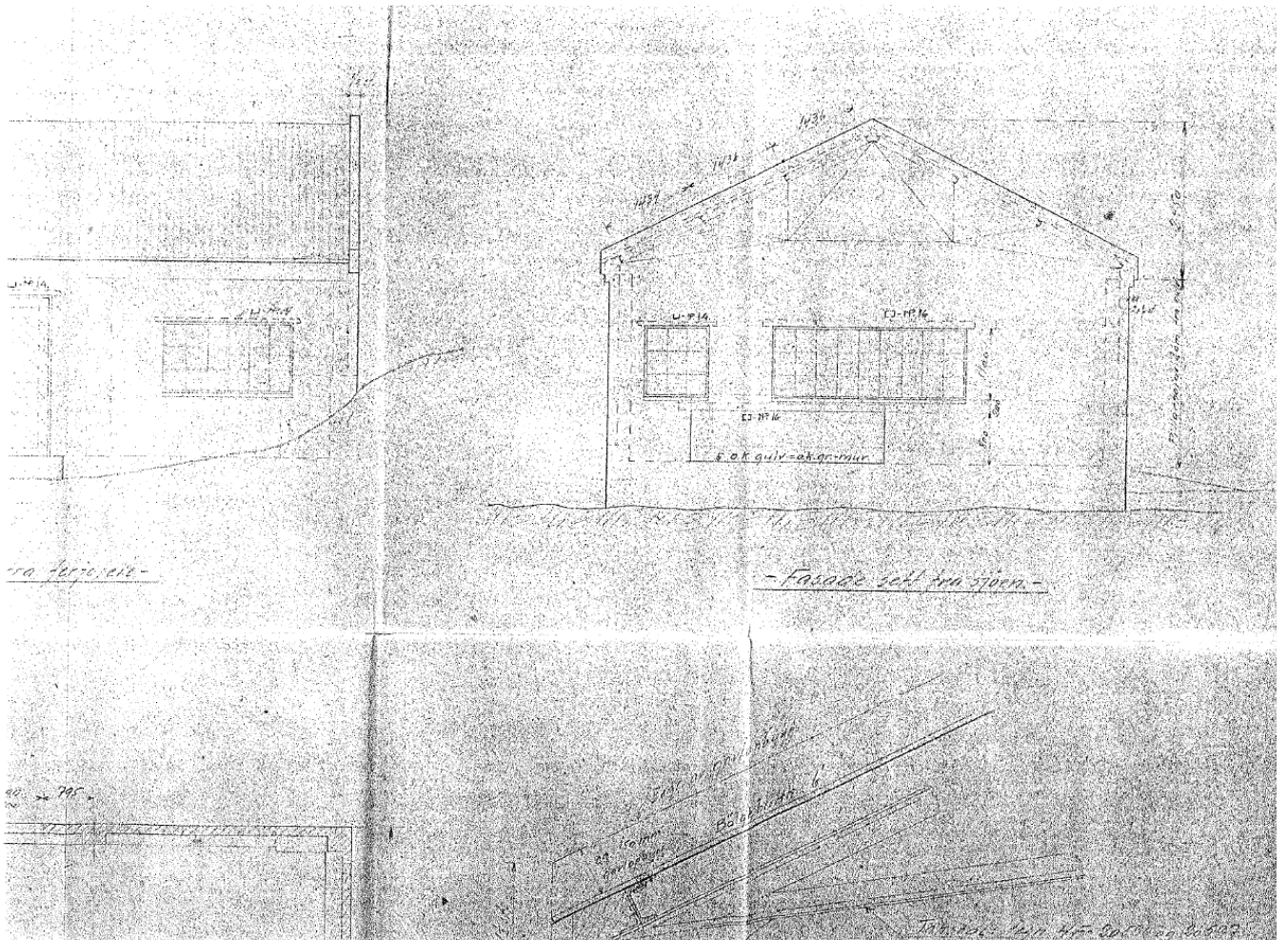
*Maskinhus Tinnoset. Til høyre: vestre fasade med inngang. Under til venstre: håndklinket lufttank. Under til høyre: østre fasade med tilbygg i tre og nordre fasade med luke for slippwire og starten på slippen.*



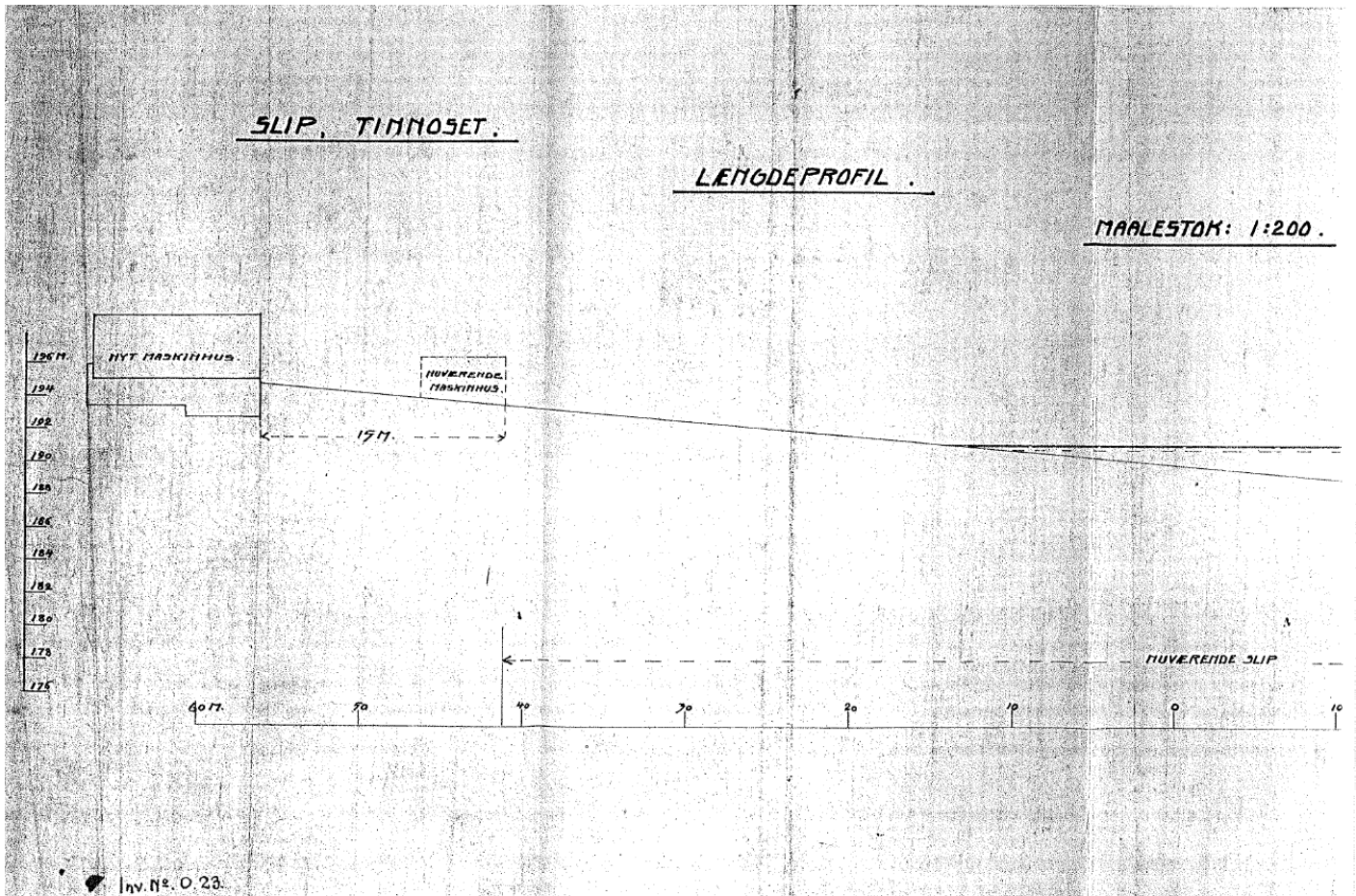
*Maskinhus Tinnoset, maskinrom med slippwire og wireluke.*







Slipp med maskinhus Tinnoset. Over: tegning av nordre fasade ved oppføring av nytt maskinhus i 1937. Under: tegning av lengdeprofilen på slippet ved bygging av nytt maskinhus i 1914.







## 47. Kjelehus, Tinnoset.

Kjelehuset på Tinnoset rommet dampkjele for oppvarming av olje. Bygget er trolig oppført i 1950-årene og brukes som lager i dag. Det er 2,60x3,10 meter og 2 meter høyt bak og 2,24 foran. Det er oppført med pulttak tekt med papp, eternittkledning med hjørnekasser i tre og betongsåle med rampe foran døren i vest. Vestfasaden har et ettrams vindu (85x85 cm) med sprosser 2x2 ruter og en enfløyet dør med stående panel.

Kjelehuset fremstår som autentisk og med integritet. Det vurderes å ha tilstandsgrad 2, jf. NS 3423.



## 48. Lager og verksted, Tinnoset.

Lager og verksted på Tinnoset er trolig oppført i 1950-årene. Bygget er 13x6 meter, står på betongsåle, har vegger kledd med eternitt og hjørnekasser i tre, og saltak tekt med papp. Sørfasaden har to enfløyede dører panelt i diamantform med betongrampe foran. Østfasaden har en tofløyet panelt dør med betongrampe foran, et ettrams vindu med sprosser 1x3 ruter, og en panelt luke opp mot mønet. Nordfasaden har to ettrams vinduer med sprosser 1x3 ruter og et torams vindu med sprosser 1x4 ruter. Vestfasaden har en enfløyet panelt dør.

Bygget består av to hoveddeler, hvor hoveddelen i vest rommer et lagerrom og et lite kontor, og hoveddelen i øst rommer et lagerrom og et verksted, samt rom for brannutstyr.

Lager og verksted på Tinnoset fremstår som autentisk og med integritet. Det har dårlig takteking, slitne takrenner, noe råteskader og skader på veggplater. Det vurderes derfor til å ha tilstandsgrad 2, jf. NS 3423.



*Lager og verksted Tinnoset, søndre fasade.*

## 49. Lager og smie, Tinnoset.

Lager og smie på Tinnoset er sammensatt av tre deler med smie lengst øst, lager med kontor i midten og malingslager lengst vest. Bygningshistorien er kompleks og uklar. Den vestre delen fremstår som eldst. Bygget er 23,7x4,15 m og har en 17x7 m støpt betongflate med takoverbygg i front mot nord. Byggets østre del har støpt betongfundament som går ut fra fasaden og danner trapp på nordfasaden, mens den vestre delen har natursteinsfundament. Alt er i bindingsverk med liggende uhøvlet rødmalt kledning på vestre del og uhøvlet stående kledning på østre del. Bygget har pulttak med bølgeblekk og pipe av metallplater over smia. Nordfasaden har to fyllingsdører med speil, en enfløyet port med fiskebenskledning, og et torams vindu med sprosser 3x1 ruter. Vest- og østfasaden har begge en enfløyet port med låvepanel. Sørfasaden har to gjenkledde, smale ettrams vindu, et smalt ettrams vindu med sprosser 3x1 ruter og to torams vinduer med sprosser 2x2 ruter.

På nordsiden av bygget er det føyd til et overbygg med pulttak motsatt av byggets (til saltaksform). Taket hviler på byggets raftestokker, runde tresøyler og vegg i bindingsverk med stående kledning mot nord. Det er etablert materiallager mot veggen mot nord.

Lager og smie fremstår som autentisk og med integritet. Den vurderes med råteskader, knuste vindu o.l. til å ha tilstandsgrad 3, jf. NS 3423.



*Lager og smie Tinnoset. Til venstre: søndre fasade sett fra øst øverst og vest nederst.*

*Til høyre: Overbygget sett fra øst øverst og vestre fasade nederst.*



## 50. Skinnelager, Tinnoset.

Skinnelager på Tinnoset er oppført i 1950- eller 1960-årene. Det er et 12x3,8 m overbygg uten gulv som hviler på 10 høye trepilarer (fem på hver side). Det er oppført i bindingsverk og sperretak med skråavstivning på midten og i hver kortende. Det har liggende uhøvlet kledning med hjørnekasser. Halve kortenden mot nord er åpen. Bygget har pulttak md bølgeblikk.

Skinnelageret fremstår som autentisk og med integritet. Det har svikt i fundamenteringen, noe som har ført til knekk i det lange taket, og kledning og vindskibord har noen skader. Det vurderes derfor til å ha tilstandsgrad 3, jf. NS 3423.



## 51. Stativ for vaier, Tinnoset.

Stativ for vaier på Tinnoset er et 7x2 meter stativ med betongfundament, en vertikal jernstolpe i hver ende med en tverrstolpe i toppen. Tverrstolpen har fem kroker for oppheng av vaier og er merket med årstallet 1921. Over stativet er det et lite saltak tekt med bølgeblikk.

Stativ for vaier fremstår som autentisk og med integritet. Det er i god stand og vurderes å ha tilstandsgrad 1, jf. NS 3423.

## 52. Hydrobrakke, Tinnoset.

Hydrobrakken på Tinnoset er trolig oppført omkring 1910 og tegnet av Thorvald Astrup. Det ble ombygd i 1947-1948 i forbindelse med arbeider på Rjukanfoss. Da ble bl.a. planløsningen endret. Bygget er 10,4x8,4 m, står på betongfundament, har liggende kledning med hjørnekasser og valmtak tekt med rød og flat teglstein av "hydro-type", samt teglsteinsmurt pipe. Taket ble lagt om på 1980-tallet. Sørfasaden har fire trerams vinduer (176x133 cm) hvor de to ytterste rammene har sprosser 3x2 ruter, og to torams kjellervinduer. Vestfasaden har to torams vinduer med sprosser 2x3 ruter, to torams kjellervinduer, og en enfløyet fyllingsdør i fundamentet med overbygg i form av saltak og støttemurer. Nordfasaden har fire trerams vinduer (176x133 cm) hvor de to ytterste rammene har sprosser 3x2 ruter, og to trerams kjellervinduer. Østfasaden har to torams vinduer hvor ett har sprosser 2x3 ruter og ett 1x3 ruter, et trerams kjellervindu, og en fyllingsdør med glass, betongtrapp foran og overbygg med saltak.

Hydrobrakken på Tinnoset fremstår som autentisk og med integritet. Den vurderes å ha tilstandsgrad 1, jf. NS 3423.



*Hydrobrakke Tinnoset, østre fasade med inngangsparti og nordre fasade.*



*Hydrobrakke Tinnoset, vestre fasade med inngang til kjeller.*



*Hydrobrakke Tinnoset, søndre fasade.*





## 53. Rjukanbanen elektrisk lokomotiv nr. 9 (Rj.B. 9).

Rj.B. elektrisk lokomotiv nr. 9 ble anskaffet fra Sveits sammen med tilsvarende nr. 10 vinteren 1958-1959. De ble produsert av Secheron i Genève i Sveits som leverte det elektriske og Jung i Tyskland som leverte det mekaniske. De er fireakslede boggilokomotiver, veier 60 tonn med akseltrykk 4x15 tonn, er 13,15 meter lange og 4,3 meter høye, har motorytelse på 1080 HK/794 kW, starttrekkraft på 176,6 kN og største hastighet på 55 km/t. De var gjort klare for ombygging fra 11 kv til 15 kv, noe som skjedde i 1966. Lokomotivet var de første årene gulmalt, og fikk "Gulosten" som kallenavn, men ble siden malt grønn som øvrige Hydro-lokomotiv. Var i bruk til nedleggelsen i 1991.

Lokomotivet fremstår som autentisk og med integritet. Lokomotivet har skadde drosselspoler og trenger en nærmere faglig vurdering av tilstand.



## 54. Rjukanbanen elektrisk lokomotiv nr. 10 (Rj.B. 10).

Tilsvarende som Rj.B elektrisk lokomotiv nr. 9, se enkeltminne nr. 53.



## 55. Rjukanbanen passasjervogn B1.

Rjukanbanen passasjervogn litra B nr. 1 er produsert av Skabo jernbanevognfabrikk i 1908. Det var opprinnelig en to akslet 2. klassevogn (litra B) med toalett i midten. Vognen veier 7,6 tonn og er ca. 10 meter lang. Den ble ombygd til salongvogn i 1930-årene, fra 1953 brukt som internvogn og i 1958 bygd om til revisjonsvogn for kontaktledningsanlegget. I 1990-årene ble en del av 1950-årenes endringer fjernet.

Vognen fremstår som autentisk i sin hovedkonstruksjon, men med lav integritet som passasjervogn på grunn av ombygginger. Den trenger nærmere faglig vurdering av tilstand.



## 56. Rjukanbanen passasjervogn C5.

Rjukanbanen passasjervogn litra C nr. 5 er produsert av Skabo jernbanevognfabrikk i 1910. Det var opprinnelig en toakslet 3. klassevogn (litra C). Vognkassen ble totalskadd i brann i februar 1917, og erstattet med gjenbruk av to vognkasser fra tilhengere fra Holmenkollbanen som ble satt etter hverandre og utvidet i bredden. I 1950-årene gikk vognen over til bruk som rullende brakke for baneavdelingen og malt rød – den var tidligere brun.

Vognen fremstår som relativt autentisk fra 1917, men med moderat integritet som passasjervogn. Den trenger nærmere faglig vurdering av tilstand.





## 57. Rjukanbanen godsvogn L4 214.

Rjukanbanen godsvogn L4 214 er bygget i Tyskland og en av 646 slike vogner som ble solgt til Norge under 1. verdenskrig på grunn av stor vognmangel. 50 av disse vognene kom til Rjukanbanen i 1919. Den var i bruk for transport av kalkstein og salpeter. Den er en høykarmet kassevogn (litra L) med rammeverk av jern og liggende kledning i tre. Vognen har litraskilt og skilt for Norsk Hydro.



I 1937 fikk vognen jernplate på gulvet for transport av kalkstein. Den fikk hengslet gavli i den ene enden og høye gavler med opplag for presenningsbom. I 1970-årene fikk den montert en oljetank fra Q 363 oppe i vognkassen og sidedørene som var i stål ble da fjernet. Oljetanken er i dag borte.

Vognen er den eneste bevarte i sitt slag i Norge. Den fremstår som svært autentisk og med integritet. Den har råteskader og dørene mangler. Den trenger nærmere faglig vurdering av tilstand.

## 58. Rjukanbanen godsvogn Lo3 144.

Rjukanbann godsvogn Lo3 144 ble bygget av Skabo jernbanevognfabrikk i 1914 og inngikk i en serie på 24 slike vogner. Vognene av litra L4 og Lo3 utgjorde sammen med ammoniakkvognene majoriteten av vognene til og fra Herøya. Denne vognen var i bruk for transport av bl.a. kalk og salpeter. Det er en høykarmet boggikassevogn (litra Lo) med rammeverk av jern og liggende kledning i tre. Den veier 15 tonn, har lasteflate på 21,5m<sup>2</sup> og lasteevne på 32,5 tonn. Vognen har litraskilt og skilt for Norsk Hydro. Vognen ble bygd om i 1960-årene med hengslet endelem i den ene enden. Den var i bruk frem til første halvdel av 1980-årene, deretter kun for internt transport. Den er en av fem bevarte i sitt slag.

Godsvogn Lo3 144 fremstår som autentisk og med integritet. Den trenger nærmere faglig vurdering av tilstand.



## 59. Rjukanbanen godsvogn Tsfo 76.

Rjukanbanen godsvogn Tsfo 76 ble bygget av Skabo jernbanevognfabrikk i 1928. Den ble anskaffet for transport av synteseovner og transformatorer. Vognen er en spesialbygd dyplastvogn med åtte aksler for transport av stort og tungt gods (litra Tsfo = plattformvogn, spesialvogn, bremsehus, boggivogn). Den er 29,5 tonn tung, 18,3 meter lang og kan ta opp til 80 tonn last. Den var i sin tid Europas største godsvogn. Den har bremsehus med stående kledning i tre og panelt dør. Vognen har litraskilt og skilt for Norsk Hydro. Den har opplag for transport av synteseovner over boggiene. Rammen ble forlenget med 1,5 meter under 2. verdenskrig for transport av en 40 MVA-trafo. Vognen er den eneste i sitt slag i Norge.

Vognen fremstår som autentisk og med integritet. Den trenger nærmere faglig vurdering av tilstand. Bremsehuset har råteskader og rammen overflaterust.





## 60. Rjukanbanen godsvogn Tso 75.

Rjukanbanen godsvogn Tso 75 ble bygget av Skabo jernbanevognfabrikk i 1909. Den ble anskaffet for transport av stort og tungt gods. Vognen er en fireakslet spesialbygd dyplastvogn med staker for sikring av last (litra Tso). Den er 14 meter lang og veier 14,6 tonn. Den er mellom boggiene konstruert slik at gods kan plasseres nedsenket mellom rammevangene. Trelemmer kan plasseres over brønnen for å fungere som en ordinær plattformvogn. Vognen har litraskilt. Opprinnelig hadde vognen bremsehus og litra Tsfo, men det ble siden fjernet. Vognen ble tatt i bruk til transport av hjulsatser og skinner, og det ble da det sveiset på skinnekapp på tvers mellom rammevangene over brønnen. Den er den eneste bevarte vognen i sitt slag i Norge.



Vognen fremstår som autentisk og med integritet. Den trenger nærmere faglig vurdering av tilstand.

## 61. Rjukanbanen godsvogn G3 174.

Rjukanbanen godsvogn G3 174 ble bygget av Skabo jernbanevognfabrikk i 1914. Den ble anskaffet for transport av variert gods. Det er en toakslet lukket godsvogn av NSBs standardtype (litra G3) for 12 tonns akseltrykk med stående kledning i tre og skyvedører. Den har en skyvedør på hver side og lufteluke på hver side av skyvedøren. Vognen er ca. 7,7x2,8 meter, den har akselavstand på 3,66 meter, vognkasse-lengde på 6,4 meter, gulvflate på 16m<sup>2</sup> og nyttevolum på 34m<sup>3</sup>. Den er lik NSB sine, men med unntak av dørbeslaget i flattstål diagonalt fra topp til bunn på døren som er særmerket for Rjukanbanen. Vognen har litraskilt. Den er en av tre bevarte vogner av denne typen fra Rjukanbanen.

Vognen fremstår som autentisk og med integritet. Den trenger nærmere faglig vurdering av tilstand.



*FOTO: Fra Bevaringsplan for Rjukanbanens rullende materiell, Norsk Industrierbeidermuseum 2011.*

## 62. Rjukanbanen tankvogn Q3 55.

Rjukanbanen tankvogn Q3 55 er en gammel toakslet godsvogn M (først grusvogn, deretter bolastervogn) produsert for Rjukanbanen av Strømmen Værksted i 1908. Den ble i 1916 ombygd ved at overbygningen ble fjernet og det ble montert en klinket jerntank for natronlut (NaOH) på rammen (litra Q2). Tanken ble siden skiftet med større, og dagens 112 hl tank (Ø:201x525) ble montert i 1940. Egenvekt ble da 8,5 tonn. Rammen ble samtidig forlengt med 70 cm og støttekonsoller ble montert i hver ende. Den hadde da litra Q4, men fikk ny litra Q3 i 1957, og fra 1963 ble den brukt som intern sprøytevogn for ugressbekjempelse. Stige og rekkverk på den ene siden er fra den perioden. I 1986-1991 ble den brukt til transformatorolje. Den har påmalt litra m.m. på rammen og skilt for Norsk Hydro på sidene.

Vognen som tankvogn fremstår som autentisk og med integritet. Den trenger nærmere faglig vurdering av tilstand.



## 63. Rjukanbanen tankvogn Q4 307.

Rjukanbanen tankvogn Q4 307 ble anskaffet fra Skabo jernbanevognfabrikk i 1948 for frakt av ammoniakk mellom Rjukan og Herøya. Denne vogntypen gikk fast i massegodstogene. Den er 7,35 meter lang, har 16,8 tonn vognvekt med tank og rominnhold på 18m<sup>3</sup>. Tanken er en klinket jerntank som er avtagbar for transport på lekter fra Notodden til Herøya. Vognen har litraskilt og skilt for Norsk Hydro.

Vognen fremstår som autentisk og med integritet. Den trenger nærmere faglig vurdering av tilstand.



*FOTO: Fra Bevaringsplan for Rjukanbanens rullende materiell, Norsk Industrierbeidermuseum 2011.*



## 64. Rjukanbanen tankvogn Q4 310.

Rjukanbanen tankvogn Q4 310 ble anskaffet fra Skabo jernbanevognfabrikk i 1948 for frakt av ammoniakk mellom Rjukan og Herøya. Tanken er en helsveiset tank som er avtagbar for transport på lekter fra Notodden til Herøya. Den har samme dimensjoner som de eldre klinkede tankene, men festene er sveiset på tanken i stedet for plassert i en konsoll som på de eldre. Vognen har litras-kilt og skilt for Norsk Hydro.

Vognen fremstår som autentisk og med integritet. Den trenger nærmere faglig vurdering av tilstand.

*FOTO: Fra Bevaringsplan for Rjukanbanens rullende materiell, Norsk Industriarbeidermuseum 2011.*



## 65. Rjukanbanen kjølevogn Hso4 500 119.

Rjukanbanen kjølevogn Hso4 500 119 var én av to spesialvogner som Norsk Hydro anskaffet fra Eidsfos Værk i 1954 for transport av tørris (kullsyreis/Co<sub>2</sub>).

Vognen fremstår som autentisk og med integritet. Den trenger nærmere faglig vurdering av tilstand.



## 66. Rjukanbanen tankvogn Zckk 722 5121-5.

Rjukanbanen tankvogn Zckk 722 5121-5 ble anskaffet brukt fra svenske Korsnäs for transport av konsentrert salpetersyre ( $\text{HNO}_3$ ) mellom Rjukan og Herøya. Tanken ble montert ny i 1966 og er av aluminium som tåler konsentrert salpetersyre. Hos Rjukanbanen fikk vognen litra og nummer Q5 500063, fra 1973 Uh 000 1021-2 og fra 1983 nåværende litra og nummer.

Vognen fremstår som autentisk og med integritet. Den trenger nærmere faglig vurdering av tilstand.



*Foto: Bevaringsplan for Rjukanbanens rullende materiell, Norsk Industriarbeidermuseum 2011.*

## 67. Rjukanbanen bunntømmingsvogn Ø3 882.

Rjukanbanen bunntømmingsvogn Ø3 882 er en toakslet bunntømmingsvogn for transport og fordeling av pukk ved sporvedlikehold. Den er bygd på understell fra Ls48 levert av Skabo jernbanevognfabrikk i 1908 som ble brukt til bunkring av kull på jernbanefergene. Vognen ble lastet opp med kull på land og kjørt om bord på fergen hvor kullene ble tømt ned gjennom spesielle luker på dekk. I 1964 ble den bygd om til pukkvogn. Deler av overbygningen er klinket.

Vognen fremstår som autentisk og med integritet. Den trenger nærmere faglig vurdering av tilstand.



*Foto: Bevaringsplan for Rjukanbanens rullende materiell, Norsk Industriarbeidermuseum 2011.*



## 68. Rjukanbanen sporrenser RS 832.

Rjukanbanen sporrenser RS 832 er en etterhengt sporrenser av gammel type. Understellet stammer fra en bolstervogn levert av Skabo jernbanevognfabrikk i 1913. Den ble ikke oppført i Rjukanbanens materiellister og tilhørte trolig Rjukan Salpeterfabrikk. Den ble ombygd til sporrenser for Vemorksporet i 1935 og står oppført i fabrikkens materielliste merket TRANSPORTAVD 21 fra 1935.

Den fremstår som autentisk og med moderat integritet. Den trenger nærmere faglig vurdering av tilstand.



*Foto: Bevaringsplan for Rjukanbanens rullende materiell, Norsk Industriarbeidermuseum 2011.*

