

Tertitten

Medlemsblad for
A/L URSKOG-HØLANDSBANEN
Nr. 23, Utgitt i des. 1972



Selskapet driver på idealistisk basis «Tertitten»; smalsporet dampdrevet museumsjernbane ved Sorumsand, Akershus fylke.

Medlem av NORSKE KUNST- OG KULTURHISTORISKE MUSEER.

Lagets adresse: Postboks 31,
Vinderen, Oslo 3.

Postgiro: 20 67 71.

Medlemskap kr. 25,- pr. år.

Redaksjon: Stein Olav Høhle
Hans P. Grøner



DRIFT OG VEDLIKEHOLD

Vi har avsluttet vår 7. driftsesong,- og det med et ganske godt resultat. Ikke så å forstå at vi er helt fornøyd, men den følgende oversikt skulle vise at vi i et hvert fall ligger så godt an som med rimelighet kan forventes:

Det er kjørt 11 søndager med 4 togpar hver. Ingen ekstratog er kjørt etter siste ordinære avgang. Dette skyldes trolig at vi endelig har fått satt opp et stort skilt med avgangstidene ved parkeringsplassen.

Antall reisende inklusive chartertog: 2294.

Gjennomsnitt pr. tog: 45,5.

Antall befordrede personer 1966-1972: 17345

Antall enkeltreiser 1966-1972: 33911.

Antall lok.km. Høland 1972: 240

" " " Setskogen 1972: 167 I alt 407 lok.km.

Lok.km. for begge lok 1966-1972: 2633.

Vogn km. i personførende tog: Bfo5: 332

AB03: 332

Co1 : 246

TC01: 299

G-9 : 15

G-13: 9

N105: 12

K-19: 9 I alt 1254 vogn km.

Vi har ikke hatt noen kjøreuhell av betydning og ingen skader av noe slag. Ved et tilfelle var "Høland" nære på å spore av under omkjøring på Fyen i den nederste vekselen, men føreren rakk å stoppe før loket falt igjennom etter at løpehjulet gikk rett frem mens første drivaksel gikk i avvik.

Tilgangen på personale har vært god og interessen blant de aktive viser en tydelig økning.

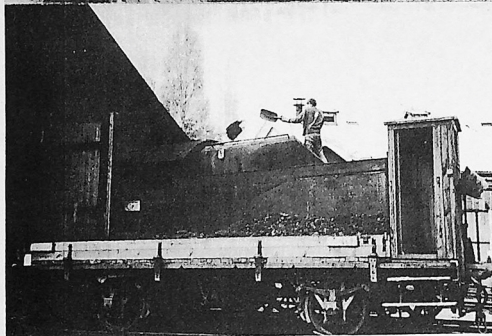
Vi har i årets løp fått utdannet 3 nye lokomotivfyrbøtere som kan autoriseres før driften starter i 1973 og står dermed godt rustet hva angår lokpersonale.

Det har ikke vært salg av mineralvann og kjeks i toget i år da vår tidligere erfaringer er så som så. Det synes imidlertid å være et behov tilstede for denne service. Om vi ikke kan få engasjert utenforstående i denne tjenesten til neste år, bør vi gjenoppta salget.

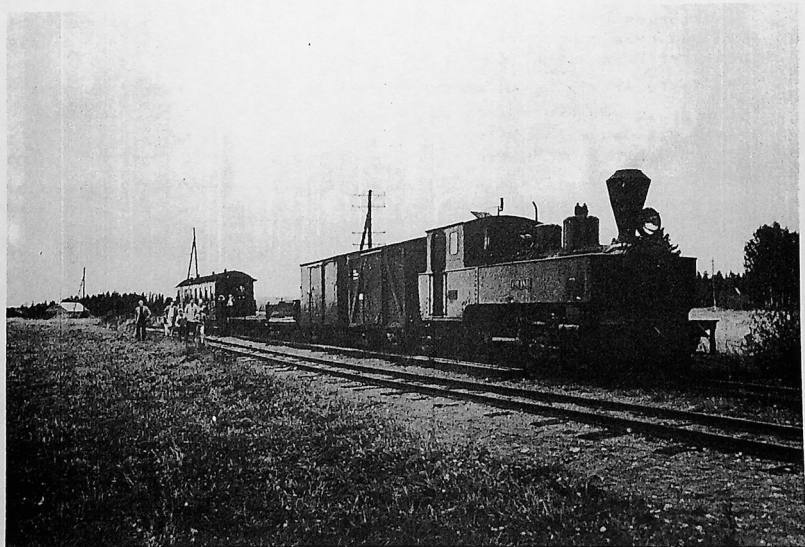
Til driften er anskaffet 12-15 tonn kull fra utrangerte lok ved NSB. Vi regner dermed med å ha kullreserver frem til 1976-77. Dette har stor verdi for oss da kull er steget betydelig i pris de siste årene.



Forlengelsen til
Presterud er på-
begynt.



Kullhenting på
Elverum i juni.
Lok nr.452 lettes
for en full tender.



Siste personførende
tog på Fossum 10.
september. Merk tog-
ets sammensetning.

Vår nye stasjonsbygning på Sørumsand ble svært vellykket. Vi kan nå yde publikum en bedre service og i regnvær er det plass til utrolig mange i nye bygningen. Stasjonsbygningen har også gjort det langt mer hyggelig å være t.p. på Sørumsand. Dette må sies å være meget gledelig da det tidligere ofte har vært vanskelig å få denne stillingen besatt.

Av oversikten på side 2 vil det fremgå hvilket materiell som har vært benyttet i driften.

På lokomotivene er det i sommerens måneder vesentlig gjort forefallende arbeider. I tillegg er alt elektrisk utstyr på "Setskogen" fjernet og loke* er utstyrt med parafin frontlamper av samme type som det hadde ved levering i 1909. Dog mangler den øverste og største lampen som skal stå foran på loket. I en antikvitetshandel i Oslo var to slike lamper utstilt for salg i sommer, men prisforlangende på over 3000 kroner for parret var helt uakseptabelt.

På vognene er det gjort noe mer omfattende arbeider. Bfo5 har fått et strøk teak-olje. Døren mellom reisegods- og personavdelingen ble demontert og bragt til Teknisk Museum hvor den ble forsterket med nye plater på begge sider etter å ha vært sparket inn av den lokale ramp som vi har lært så vel å kjenne. Verksmester Skarfeldt i Lodalen var ikke snauere enn at han skaffet oss ca. 15 garderobeskap som nå står i reisegodsavdelingen i vognen. Hver av de mere aktive medlemmene har med dette fått eget låsbart garderobeskap.

ABo3 er delvis slipt og grunnet på nytt utvendig. Da vi ikke har båndsliper må resultatet sies å være diskutabelt. Det er montert vindusglass i begge utgangsdørene - noe som har falt meget vellykket ut. Innredning av 1. klasse i den gamle postkupeen nærmer seg det avsluttende arbeidene. Det blir 5 meget bekvemme plasser i avdelingen. Setlene som brukes har ligget lagret i Go26. 1. klasse-skilt til å ha utenpå vognen hadde vi ikke, men til vår store glede kom ing. Jacobsen på Sørumsand Verksted innom en søndag og hadde da med seg et sett skilt som passer perfekt. Ved samme anledning fikk vi også overrakt over 800 fraktmerker fra UHB. Vi er også lovet et stort innrammet veggkart over UHB med hele rundturen inntegnet. Dette kartet lot i sin tid driftsbestyrer Prydz lage.

Fra neste år vil igjen togene på UHB føre "plysch-cabin".

Go26 er skrappt ren for gammel maling og inpregnert for vinteren. Til våren vil den bli malt mørk grønn. Da vognen ble skrappt kom UHB til syne med store hvite bokstaver på døren. De vil bli malt på nytt.

På K-19 er fjærstroppene på den ene akselen byttet ut p.g.a. stor slitasje. Vognen er i stort behov av nytt plan, men dette er likevel et arbeide som ikke kan prioriteres.

TC01, vår sommervogn, har fått forlenget det ene stigtrinnet slik at overgang til vognen er muligjort. En del av gulvet er også byttet ut.

På baneavdelingen begynte vi svakt i år, men har tatt grundig igjen utover sommeren og høsten.

Deler av linjen ble først sprøytet i juli etter at vi lenge hadde vært plaget av ugresset. Særlig i Bingsfoss-bakken ble vi flere ganger stående fast p.g.a. sliring. Noe senere ble det også foretatt opprensning av linjen og rydding langs sporet med nedskjæring av trær og grener som raget inn i profilet eller hindret utsikten.

De fleste av sporvekselene er nå utstyrt med tøybolter for at de ikke skal bli slarkete. Det er her forøvrig grunn til å nevne at det ville hjelpe en god del om man la penseloddene over istedenfor å kaste dem! Noen av penseloddene er også malt røde og hvite, men noen er ved en feiltagelse malt omvendt

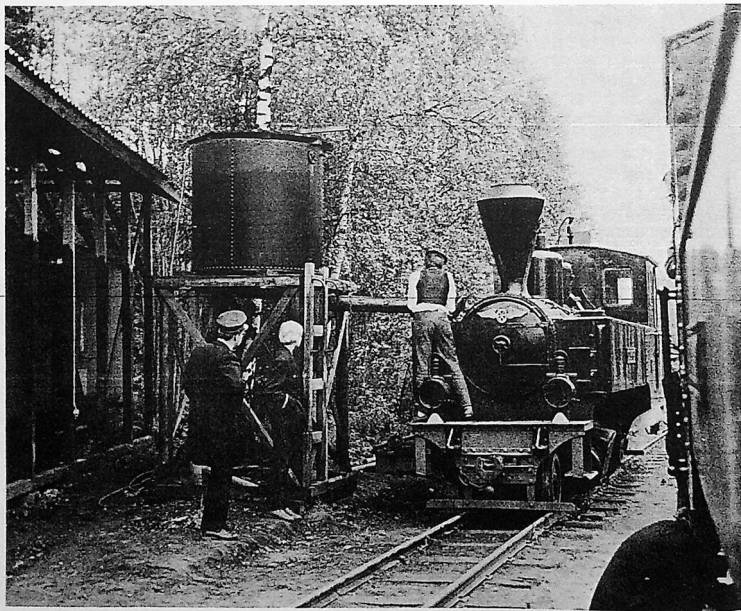
Det er byttet hele 220 sviller. Utskiftingene har funnet sted på øvre strekning og ved innkjøringene til Bingsfoss. Dette betyr at vårt banelegeme nå er blitt betydelig sterkere enn tidligere. Under årets befarung av banen hadde man da heller ingen betenkeligheter med å tillate en hastighetsøkning til 25 km/t. Dog er man enige om å avgrense seg til 15 km/t i 20 o/oo fall av hensyn til bremsingen.

Den nye planovergangen ved Sætra har skaffet oss urimelig my ekstra bry. Den tilstøtende vei er ikke drenert med den følge at overgangen fylles igjen med grus og leire. Vi har derfor måttet grave opp overgangen atskillige ganger. Det er beklagelig at eieren av den tilstøtende vei ikke har foretatt de nødvendige dreneringsarbeider langs veien for å hindre ovennevnte forhold.

Utpå høsten ble det foretatt en del grøfting langs sporet nedenfor planovergangen til Stortrøen. Dette var tvingende nødvendig for å hindre utvasking av sporet. Om mulig ville det være ønskelig med ytterligere grøftegraving denne høsten, men om dette lar seg gjøre vites ikke i skrivende stund.

Etter avslutningen av sesongen ble forlengelsen mot Sørumsand påbegynt. NSB stilte hjullaster til disposisjon og i løpet av noen timer ble traseen planert og en ny grensetvist født. Det hele dreide seg om noen få kvadratmeter. Episoden var kort, men heftig. Vi fikk æren av å bli beskyldt for forfalskning av kart og det hele. Oppsynsmann Rud ved Statens Vegvesen kom så for å se på forholdene og vår nabo måtte fragå sin påstand om kartforfalskning. Det hele endte i minnelighet.

Ved en senere anledning ble det så kjørt på 50 m³ grus på traseen og planering av denne fant sted. De første 25 svillene ble så kjørt frem. Resten av arbeidet med forlengelsen må vente til våren.



REVISJON OG RESTAURERING. 6

Da "Setskogen" skulle fyres opp siste gang i høst i forbindelse med uttørring av kjelen, fikk vi en ikke ubetydelig lekkasje i et av røkrørene. Første tegn på at kjelen var moden for revisjon hadde meldt seg. I de påfølgende dagene var det intens aktivitet for å få bragt på det rene om en revisjon av kjelen eventuelt kunne finne sted alt denne vinteren. De samme karene som hadde stått for revisjonen av "Høland" ble forespurt om de kunne tenke seg nok et damplok. Den saken var klar - det var bare å komme med loket. Dernest måtte det skaffes plass til loket ved verkstedet i Oslo. Ikke nei i noens munn, det var bare å komme så skulle nok alt ordne seg. Som sagt så gjort. 4. okt. ble loket lastet opp på bil og transportert til Oslo. Dagen etter ble det overført til avsporingstraller og kjørt fra Bispegaten og opp i Lodalen, men ikke rett til verkstedet. Først tok vi en tur innom ishuset hvor loket ble vasket rent for olje og skitt. "Værre enn å vaske 5 El.14-lok", erklærte formannen i ishuset. Det måtte vaskes 2 ganger. Fra rengjøring gikk det så rett inn i verkstedet hvor loket nå står.

Nå forestår utskifting av alle kjelrørene og fullstendig rengjøring av kjelen. Deretter står muligens noen stagbolter på programmet. Vann-tankene skal få ny topp og kanskje også nye innervegger. Videre må det legges nytt gulv i førerrommet og sveises en del rustskader. Glidelagerene på krysshodene var også svært nedslitt. De er nå tatt av for sveising av fresing. Dette arbeidet er trolig utført når dette leses.

Etter at de mekaniske arbeidene er utført, skal loket pusses opp i sin helhet. Farvevalget har alt vært diskutert og enkelte prøver er gjort. Det ser ut som vi blir stående ved en mørk rødblå farve.

Ikke før var "Setskogen" på plass i Lodalen så ankom "Kongevogna" fra Sulitjelmabanan. Vi fikk ikke kjennskap til transporten før 2 dager før vognen ankom. Da ringt stasjonsmesteren i Fauske og spurte hvor det ble av overføringsvognen - hadde vi tenkt å beholde den? Neppe, vi hadde ikke sett noe til den. En rask undersøkelse bragte i erfarung at den befant seg på Hamar. En kisivogn til Jernbanemuseet var lastet opp sammen med "Kongevogna", og på Hamar hadde man ikke begynt avlastingen av denne. Overføringsvognen hadde da stått "anonym" på Hamar i nærmere 2 uker.

Å hevde at "kongevogna" var i god stand ville være en noget drøy påstand. Det viste seg å være mer råte i tak og vegger enn først antatt. Dette resulterte i at det ble nødvendig å rive opp den ene siden av taket samt skifte ut vel 2m av den ene sideveggen fra og med bunnbjelken og til taket. Det er nå lagt nytt tak og veggen er i sin helhet fornyet. Vi har fått mange gode råd av jernbanens folk i forbindelse med disse arbeidene.

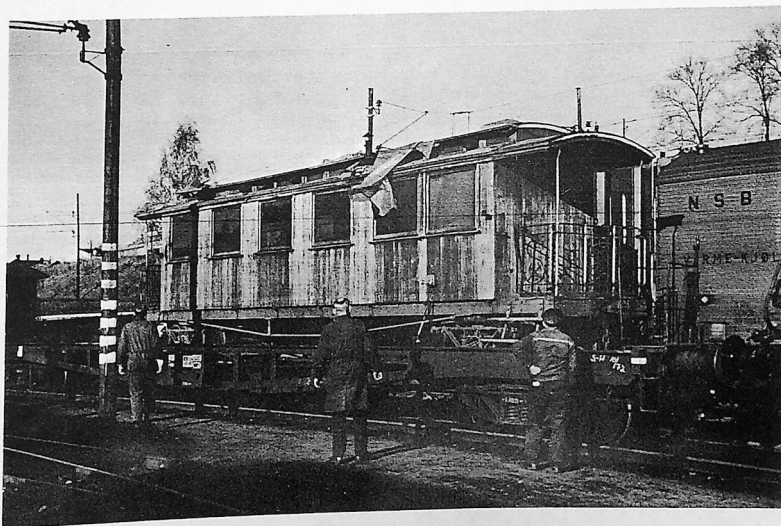
Men det står mye igjen på vogna som Kong Haakon VII reiste med i 1937. Ny tjæreapp må legges på taket og veggene må slipes og lakkas etter først å være behandlet med oksalsyre. Innvendig forestår full oppussing og innredning. Det blir et hardt og tidkrevende arbeid, men det viser resultat alt nå.

Om det kunne fortsette fremover som det har gått til nå, ville det ikke være urealistisk å anta at vogna kan komme i drift sommeren 1973, men her er det et vesentlig usikkerhetsmoment. Til nå har vognen stått i vognverkstedet i "gamlestallen", men noen fullmakt til å bli her foreligger ikke. I skrivende stund (1.12) har vi frist til 8.12 - da må vogna ut av verkstedet. Dette er meddelt oss av konstruktør Ragnvald Nilsen som lenge har insistert på at vi måtte ut. Det er meningen at vi skal flytte til "langstallen" på Lillestrøm. Her er halvparten av vinduene knust, døren kan ikke låses og varme og elektrisitet er ikke tilgjengelig. For å si det enkelt: Her kan ingenting gjøres med vognen. Den må bare pakkes inn i en presenning slik at den ikke blir ødelagt av alle lekkasjene i taket.

Enhver videre restaurering av "kongevogna" må da innstilles inntil vi har funnet et mer brukbart oppholdssted for vår nyanskaffelse.



"Setskogen" parkert på Fetsund under en "brus og pølse pause".
Nedenfor vår nyervervelse umiddelbart etter den var ankommet til
Lodalen. Verksmester A. Holt tar doningen i besiktigelse. Vognen
ble straks etter kjørt inn i verstedet for avlasting da overførings-
vognen måtte sendes til Fauske omgående.





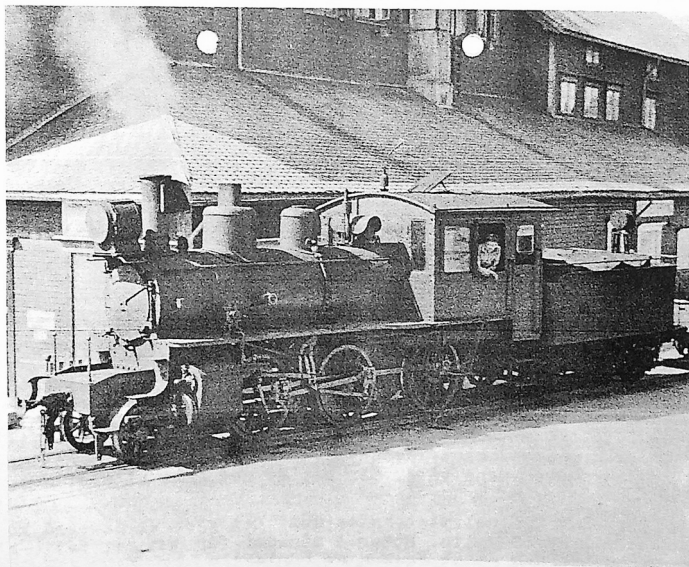
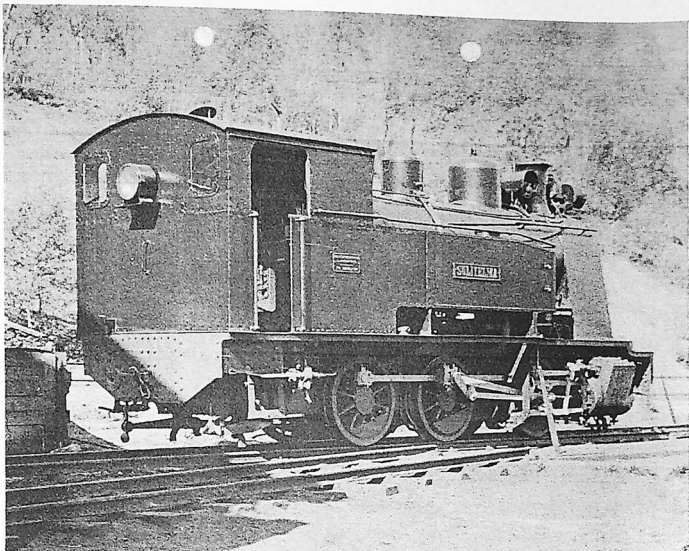
A/S SULITJELMABANEN: Hva skjedde med materiellet?

Den 23. juli i år sa Sulitjelmabanen takk for seg etter 66 års drift. Vi beklager. Det var god grunn til å felle en vemodig tåre og istem-
me vår trafikksjefs uttalelse: "Den banen går rett til himmelen".
Med dette var den siste smalsporbane her i landet med ordinær gods-
og passasjertrafikk nedlagt. En viktig historisk og jernbanemessig
epoke er slutt.

Spekulasjoner og ønsker om hvor det mest bevaringsverdige av materi-
ellet skulle få fortsette sin eksistens hadde vært aktuelt samtale-
emne blant jernbaneinteresserte i snart et år. Vår kollega i sør,
Setesdalsbanens Hobbyklubb, fikk nå en enestående og siste anledning
til å skaffe seg gedigent og jernbanehistorisk sett, særegent materiell
samt en hel mengde reservedeler til revisjon og vedlikehold av vogner.
Styret i den samme forening begrenset imidlertid sin "liste" til å om-
fatte 2 boggi-personvogner, en meget verdifull redskapsvogn og motor-
vognen. Et standpunkt som ut fra undertegnedes mening synes latterlig
kortsynt, siden så meget av det resterende materiellet var bevarings-
verdige og dessuten hadde trafikkert Setesdalsbanen inntil dennes ned-
leggelse i 1962. Det er forkastelig å ta makelighetshensyn ved denne
siste og store mulighet til å få hjemført smalspormateriell til Setes-
dalsbanen. At klubben sikret seg motorvognen var bra, da den var i
best stand av trekkraftmateriellet. Den ble levert av Strømmens Værk-
sted i 1957 for den ikke ring sum av 750 000 kroner. Motorvognen
har to Leylandmotorer som tilsammen utvikler 240 hk, og den gir fra
seg en lyd eller vellyd, som endel vil si, som høres ut som en krysn-
ing mellom Leyland sporveisbuss og en "Vikan" motorvogn. Eksteriør-
messig har den meget til felles med sistnevnte.

BCo3 eller "Kongevogna" som er en mer kjent betegnelse på samme vogn
fikk Urskog-Hølandsbanen. Den er nå kommet velberget fram til "gamle-
stallen" i Lodalen og en omfattende revisjon pågår. På turen sørover
på NSB's overføringsvogn hadde den følge med en av kisivognene fra
Sulitjelmabanen, litra Ø, og den ble lastet av i Hamar med bestemmes-
sted Jernbanemuseet. Den var det eneste museet fant plass og grunn(?)
til å bevare av Sulitjelmabanens rullende materiell. Å sikre seg et av
de norskbygde diesellokomotiver var ikke aktuell politikk. At et lok
som "Saulo" bygget hos Levahn i 1966 og utstyrt med en V16 motor på
521 hk skal ende i smelteovnene til Jernverket er en stor skam. Jern-
banemuseet hadde her en sjanse til å få bevart et uhyre skjeldent lok,
men den gang ei. En rusten og medtatt kisivogn blir den eneste repre-
sentant for 1067-perioden på Sulitjelmabanen som er funnet verdig til
en plass på Jernbanemuseet. Gud bedre, eller for å si det med Goethe:
"Gegen die Dummheit kämpfen eben die Götter vergebens".

Etter at henholdsvis Setesdalsbanens Hobbyklubb, Jernbanemuseet og
A/L Urskog-Hølandsbanen hadde fått den kvote vogner de respektive
etablissementer hadde på ønskelisten, var det ennå flere vogner og lok
igjen som var av historisk verdi og burde bevares for ettertiden da
det som før nevnt var absolutt siste gang slikt smalspormateriell ville
bli tilgjengelig. Norsk Jernbaneklubb søkte av denne grunn om å få et
diesellok + 6 vogner. Et tilgjengelig sted å hensette materiellet var
imidtertid NJK's problem. En henvendelse ble i den anledning gjort fra
NSB's side overfor Setesdalsbanen's styre med forespørsel om klubben
kunne motta det materiell som var innbefattet i NJK's søknad. Det utro-
like skjedde. Blankt avslag var svaret på henvendelsen. Nok en gang



2 av Sulitjelmabanens damplok. Øverst "SULITJELMA" bygget av Sächsische Lokomotiv und Maschinenfabrik AG, Chemnitz. Nedenfor lok nr. 82 eller 85 som Sulitjelmabanen overtok fra Vestfoldbanen i 1950. Loket er bygget av Thune i 1915. Bildene er de originale arkivbildene til A/S Sulitjelmabanen.

kunne det være fristende å sitere den store tyske dikter. For styrets skyld håper jeg inderlig at det ikke er klar over hvilket tilbud det takket nei til. Det aktuelle materiell var nemlig i god stand og godsvognene var dessuten fylt av verdifulle reservedeler som koblinger, aksler, lamper, seter, fjærer, dressiner etc. + ny motor og gearkasse til motorvogna.

Nå ser det imidlertid ut til at dette materiell skal reddes unna skraphaugen likevel. Vel og merke etter initiativ fra privatpersoner som syntes det ville være for ille om vognene og deres verdifulle last skulle gå tapt. Størstedelen av det materiellet som Norsk Jernbaneklubb hadde tinget på kjøpte "de tre" av skraphandler London for 13000 kroner. Det var altså tre aksjonærer hvorav en enkelt investerte hele 10000 kroner. Et sjansespill vil sikkert enkelte si, siden transportproblemet og å finne et nytt hensettelsessted vil by på vanskeligheter. Men jeg både tror og håper at ettertiden vil betrakte denne transaksjon som en i sin tid nødvendige og verdifull redningsaksjon for bevaringsverdige smalspormateriell. Den resterende del av Sulitjelmabanen's materiell er altså nå hogget opp, blant det alle lokomotivene!

Stein Olav Hohle

HÆRVERK PÅ URSKOG-HØLANDSBANEN.

Det har på mer enn en måte vært en anstrengende høst på UHB. Etter at vi lenge har vært forskånet for grove hærverk har denne virksomheten nå hatt et betydelig oppsving.

Først gikk det utover Bingsfoss hytte der alt som kunne knuses ble knust hvoretter man nærmest raserte alt som fantes i bygningen.

Deretter kom turen til vognene. Inntrengerene har åpenbart firkantnøkkel for de låser seg inn og knuser vinduene innenifra og ut! Som om ikke dette var nok så har man i tillegg sparket ut hele innmaten i døren mellom 1. og 2. klasse i ABo3. Så har vandalene hatt en "hyggelig" stund i 1. klasse-avdelingen før besøket er avsluttet må å rive stoppen av armlenene på stolene.

Ved en annen anledning har man moret seg med å knuste glassene i alle parafinlampene, trekke ut vekene og så til slutt ødelegge litt på selve lampene. Heldigvis har vi noen reservedeler til parafinlampene, men skal det fortsette slik som det nå er kan vi ganske enkelt ikke henge opp den slags luksus i vognene. Det har forøvrig også vært innbrudd i garderobeskapene våre, men her er det ikke stjålet noe - man har bare ødelagt.

Anmeld forholdet til politiet, sies det. Det gjør vi da også konsekvent, men til ingen nytte. Etter 3 måneder får vi det faste grønne skjemaet med beskjed om at "saken er henlagt p.g.a. bevisets stilling".

Vi har funnet frem en artikkel om JÆRBANEN som vi synes er så interessant av vi har valgt å trykke den uavkortet i bladet.

Trykken yder ikke fotografiene noen rettferdighet, men det får så være. Det er dog verd å merke seg at bildet av Sulitjelmabanens lok nr. 82 eller 85 på side 9 som kom fra Vestfoldbanen, opprinnelig ble bygget til nettopp JÆRBANEN.

Vi har samtidig også tatt med en beskrivelse av de motorvognene som nå finnes på Setesdalsbanen, men som også ble bygget til JÆRBANEN.

JÆRBANEN I DRIFT GJENNEM FEMTI ÅR

Av fltv. distriktchef Just Broch.

Styre og stell.

Efter noget over tre års godt og flittig anleggsarbeide blev Jærbanen åpnet for almen trafik den 28. februar 1878. Som toppfigurer for driftsledelsen blev der op-

stillet en trehodet direksjon. Den øverste toppfiguren var amtmannen i Stavanger amt. Som driftsbestyrer blev ansatt han som hadde vært leder av anlegget, ingeniør Johan David Lorange.

Direksjonen blev stående til 1ste april 1883. Da økedes toppfigurenes tall til seks, hvorav to stortingsvalgt. De blev opstillet i hovedstaden. Det var den nyskapede styrelsen for Norges Statsbaner.

Det synes som driftsbestyreren har hilst dette med en viss glede. Det var vel fordi at det forlød at en hel del av de arbeider som før var blitt gjort ved hver enkelt bane nu skulde gjøres ved centralstyrelsen. Det skulde bety en forenkling.

Driftsbestyreren er nok blitt litt skuffet. Han forteller at så lenge banen hadde sin egen direksjon måtte han fabrikere fire sjematiske opgaver. Ti år efter var det femten. I alle banens journaler fra 1893 til 1905 står på registret anført under «S»: «Styrelsens brev ikke registrert på grunn av sin tallrikhet.»

I januar 1892 skriver driftsbestyreren til trafikkdiriktøren i styrelsen: «Kjære herr direktør. Var det ikke mulig at vi som sitter ute i distriktene og har nok å tas med, såvidt mulig kunde bli spart for statistiske spørsmål formentlig fremsatt av unge fremadstrebbende menn. Nylig fikk vi et opus med skjemaer til utfylling omhandlende alle mulige og umulige ting vedrørende stasjoner, den er så innviklet at skal det omhyggelig besvares vil det kreve et halvt års arbeide for en dyktig mann, og enda kan det hende at de mange innviklede spørsmål vil få en forklaring som ikke er riktig og som derfor vil kreve megen korrespondanse for å kunne besvares.»



Driftsbestyrer Johan David Lorange.

Styrelsen er jo nu borte. Istedet har vi Hovedstyret. Også ved dets kontorer finnes der forhåpentlig mange mange fremadstrebenne menn.

Et par dager efter at banen var blitt åpnet for trafikk skrev en jernbu i en av Stavangeravisene: «Nu har vi da den omtalte jernbane. Nå kommer toget brakende, prustende, støiende innenfra for å nå Jærens ende. Det er noget majestetisk ved et jernbaneløp som iler gjennom en storartet natur.»

Og ikke en sjel på de kanter lot til å være i tvil om at disse «majestetiske» togene ikke bare vilde være til velsignelse og gagn for både det materielle og åndelige liv på Jæren, men at de også rent forretningsmessig vilde lønne sig godt.

De penge som kommuner og private hadde lagt ned i banen var vel nærmest gitt som patriotiske bidrag til fremme av en stor og god sak. Men bakom demret der nok et slett håp om utbytte i en fremtid som ikke var så svært langt borte. At dette bare skulde bli en vakker drøm ante visst ingen. Hvor godt det enn gikk med banen, noget utbytte for de kommunale og private aksjeiere var det aldri tale om.

Til å begynne med tegnet all bra. Ikke tale om det første ordinære tog som gikk fra Stavanger. Det førte med sig syv pesonvogner, som på det nærmeste var fullastet. Storstedelen var lystreisende, heter det i Stavangeravisene. Det var folk som hadde villet se på Jæren og tilfredsstille sin nysgjerrighet efter å få kjøre med jernbane. Man mente nok at trafikken vilde avta når man hadde fått gjort disse nysgjerrighetsreisene og jernbanene var blitt en daglig vane.

Og avisene fikk rett, om de enn efter to måneders drift kunne skrive at trafikken ved jernbanen enn var livlig. En søndag var tilstrømningen av lystreisende så stor at der ikke fantes pesonvogner til å opta dem alle. Fire kuvogner måtte fullastes til dels med annen klasses passasjerer.

Det å kjøre ikke bare fe, men også folk i kuvogner skulde bli noget ikke ualmindelig på Jærbanen.

Lystreisende blev det snart smått med. I begynnelsen av 1880-årene blev tidene ytterst dårlige. Som en stormflod brøt de inn over Stavanger. Med pesontrafikken gikk det i lang tid akterover. Der gikk hele ti år med for å nå op igjen på den hoiden som den hadde stått på i de første glade Jærbanedagene.

En trost var det jo at godstrafikken gav bedre resultater. Vel var hele godsmengden som årlig transporteret i banens første tid ikke større enn at den godt kunne rummes i buken på en av de store oceandampere. Men den blev dog større enn ventet. Beregnet var den til 198 000 tonnkilometer. Den blev 211 000. Det at den var i stigning i de første åttitårene viser at de dårlige tidene ikke hadde knekket arbeidslysten ute på Jæren.

Lorange med sin utpregede økonomiske sans søkte straks å bedre stillingen ved å spare mest mulig på driftsutgiftene. Jærbanens nærmeste oppgave som lokalbane, sa han, måtte være ved et efter de stedlige forhold avpasset tarvelig utstyr og en enkel driftsordning å tilfredsstille distriktets behov for et tidsmessig samferdselsmiddel. Men sanstundes måtte man ikke glemme at for en bane som for en betraktelig del var basert på private aksjer var det en simpel plikt å se hen til fortjenesten og passe godt på at banen ikke påførtes noe tap som den ikke hadde noen forpliktelse til å bære.

Og for å virkeliggjøre dette sitt program arbeidet Lorange energisk og utholdende i alle deler i de årene han var driftsbestyrer. Utrettelig i medgang som i motgang. Medgang blev det lite av. Motgang desto mere. Lorange var en mann som i høi grad hadde selvstendighetens æresfølelse.

Da trafikkdirektøren som for styrelsen kom, var departementets jernbanetekniske driftsassistent, så de dårlige resultater av første års drift henstillet han til direksjonen å overveie om der ikke kunde foretas innskrenkninger. Han henviste til en ny lokalbane i Jylland som sers egnet sig til å gi vink om i hvilken retning besparelsene burde gå.

Lorange var ikke sen til gjennom direksjonen å gi svar. Han gjør først oppmerksom på alle de hindringer som legges iveien for dem som eter all evne søker, å spare. Banen er til for publikuns skyld, heter det jo. Man forlanger rummeligere plass, varme kupeer o. s. v. Og så skal man la personalet ha fri om søndagen. Banen må jo være kristelig. Og det koster penger. Man forlanger av en husmannsbane at den skal gjøre tjeneste ytterst billigt, være villig og tjenesteaktig til enhver tid, men sanstundes skal den være jevnkødt med en herremannsbane. Den skal gi samme høist vidtløftige innberetninger og detaljere sitt regnskap i det nødvendige. Og statistikken, den vil ha mere enn rimelig.

Det var dog gjort mange forsøk på besparelser. Jærbanens utgifter pr. dag var mindre enn ved noen annen av våre jernbaner. Der fantes heller ikke noen bane hvor funksjonærene var så allsidig utnyttet. Kontorister var hjelpestatsjonsmestere, billettører og telegrafister. Pakklusforvalteren var billettør. Budene var portører og konduktører. Telegrafistene var pakklusekspeditorer og billettører. All mulig økonomi for personalets vedkommende var gjennomført.

Men kunde man få drive Jærbanen som den banen i Jylland som trafikkdirektøren henviste til kunde det nok spares mere. Den har nemlig ikke noen direksjon, ikke utgift til noen trafikkdirektør med kontorchef, assistent m. v., ingen statistiske rapporter, et gjennemgående lettvint bokholderi m. v. og så, fremforalt, der fikk driftsbestyreren handle i frihet.

Efter dette kunde ikke trafikkdirektøren annet enn i sitt budgetforslag uttale sin anerkjennelse av driftsbestyrer Lorange's iherdige bestrebelsel for å oppnå den efter omstendighetene muligst økonomiske drift.

Men allikevel — noen yndst hos de høiere vedkommende fikk aldri Lorange nyte godt av. De likte nok ikke dette at han gang på gang fremholdt at de mange bånd som var lagt på en statsbane burde løses for Jærbanens vedkommende. Han vilde sogar gå så langt som å ville sloife eller i all fall mest mulig forenkle uniformen. Det var nemlig et tegn på korporasjon, som han sa, og dermed fulgte det reglementsmessige, det ved instruks foreslåtte. Og det trengtes ikke ved Jærbanen. For der holdt man sig til loven og profetene.

Var Lorange ofte en torn i oiet på de høiere vedkommende, var han det nok også på publikum. Det fant at den fra overst til nederst gjennemførte sparsommelighet var et uforvarlig kniperi. Man må ikke glemme at jernbanen skal fremme utviklingen, sa godtfoot. Og noe sant kan det vel være i det at Lorange ikke var tilstrekkelig lydhor overfor utviklingens krav. Men det er sandelig ikke alltid så greit å være stor både som

sparemann og som fremskrittssmann. Sagt blev det også at den vane alltid først å si nei til hvert krav som blev stillet, selv sådanne som han straks efter fant berettiget, til slutt hele så festet i ham at han hadde vanskelig for i det hele å si ja. Som Jaabek. Østern på heitet de også navnet Jaabekianer på ham. Der i øst var det forresten som om Jærbanen hadde fått et privilegium på å være den syndeubukken blandt våre jernbaner som all spott og gjon skulde øses ut over. Ingen spurte efter om det var sant eller ikke.

Lorange søkte alltid efter beste evne å være imøtekommende overfor trafikanter og det reisende publikum, fra første stund av, i det store som i det mindre. Gang på gang ga han sitt personale ordre om at elskverdig og hensynsfull mot de reisende måtte man alltid være. Første driftsåret utsendte han et sirkulære sålydende: «Da der kan tenkes muligheten av at passasjerer ved et togs stansning ved en stasjon kan være nødt til å gå ut i et eller annet ærend, men dog akter å følge samme tog videre, skal jeg henstille til de herre stasjonsmestre å ha spesielt oppmerksomheten henvendt herpå for så vidt som mulig å forebygge at folk i slike tilfeller blir akterutkjørte.» Lorange kjente Jærbanen. Han kunde i enkelte henseender være nok så treg.

I de første driftsårene var det en jærba som hver dag sendte melk til byen. Det var tyve pottar ad gangen, og så meget var for besværlig å bære til jærbanen i ett spann. Han måtte gjøre det i to. Men nu var banens takster slik innrettet at man måtte betale samme frakt for et spann enten det så inneholdt ti eller tyve pottar. Nu skulde han altså betale for to spann, men hadde han hatt de tyve pottene i ett vilde han slippe med halve frakten. Hvad gjorde han så? Han bar melken ned til stasjonen i to spann hver med sitt lakk. Men var han vel fremme satte han et stort lakk over begge spannene. Og jærbanens folk så bare på hatten og ikke på de to hodene som var under. Mannen fikk betale bare for ett spann. Og driftsbestyreren lo da han fikk beretning om dette. Det var sannelig godt gjort. Og han ga ordre om å la fem være like. Som ofte ellers også, når det svarte regning.

I det hele har det vel ikke vært noen bane her i landet som har vært så imøtekommende og hensynsfull overfor trafikantene. Det var således noe enestående når Lorange lot alle togene medta fraktgods og lot sommerretens posttog ta med bedervelige varer til almindelig fraktsats. Han innførte også en grei og enkel ekspedisjon. Så langt som det lot sig gjøre sparte han sine funksjonerer for de skriverier og formaliteter som blomstret så smukt ved de andre banene. Og funksjonærene var ham takknemmelige nok for det. Men ellers var det smått med takk.

I slutten av 80-årene skriver han til et av de stortingsvalgte medlemmer av jærbanestyrelsen, at det ikke å se sig respektert er tungt, og det gjør ikke mindre ondt for den små enn for den store. Man kaver og strever. Man hoster påskjønnele i form av spark og krenkelser.

Og i et annet brev fra denne tid heter det om hvad han kaller «pressestormakten», at dens krav er uten ende. Nu vilde den sogar ha fribeholdt til jærbanen. Men det vilde ikke være riktig om den det fikk. I alle fall på en jærbane som er grunnnet på aksjer, og hvor aksjeeierne med rette kan spørre hvad pressen har gjort for å hjelpe banen. Å nei! den har gjort alt annet. Straks

der kommer en meddelelse om noget galt ved jærbanen sluker avisene den råt uten å undersøke om den er riktig eller ikke. Jo mere uhyrlig og hårrørende usannsynlig meddelelsen ser ut, med desto større fryd blir den slukt. Lorange la aldri skjul på sin mening om pressen, den var et losaktig vesen. Det kan da ikke undre at det rett som det var blev skutt efter ham fra de redaksjonelle batterier. Men Lorange skjøt som regel ikke igjen. Han hadde annet å gjøre, så han, enn å forsynne bladene med spaltefide. Han fant dog at pressens optreden var et tungt tillegg til de mange andre beklagninger som Jærbanen skafiet den der stod som den styrende.

Men da banen 25-årsdag kom, i 1903, da tok pressen hyrdeløiten frem. Og blåste på den en vakker melodi. Det var en glede å kunne hilse Lorange på den samme plassen som ved Jærbanens åpning for de fem og tyve år siden, en bane som takket være ham hadde erobret sig en smukk og fremtredende plass blandt den nye tidens befordringsmidler.

Vakkert skrev også avisene om Lorange da han året efter, mai 1904, tok avskjed. Men især da han den 29. november året efter døde. Særlig blev det fremholdt at hans navn i denne landsdel lenge vilde bli minnet, da han var med i det grunnleggende arbeide for så mangt og meget. Store og mangeartede var hans interesser. Jaabekianeren Lorange var i så mangt forut for sin tid. Han hadde åpent øie for betydningen av våre fossor for noen annen hadde tenkt noe større på dem. Han var alltid varmt interessert for industrien som for husfliden. Han var med på foretagender som boring efter kull på Jæren og forsøk på å fremme østersavl. Hans interesser var dog langt fra bare materielle. Museet og teatret i Stavanger nød godt av hans virkelyst. Han var også i sin tid en av de ivrigste foregangsmenn for reisingen av Haraldstøtten ved Haugesund.

Lorange hadde flere offentlige tiltitshverv. I årreker var han formann i tilsynscommiten for dampskib på Stavangerkanten. I 1890 forestod han den praktisk tekniske ledelse av Munkekirkens restaurasjon i Stavanger.

Når jeg har dvelt så pass lenge ved driftsbestyrer Lorange og hans virke, er det fordi at dette har vært grunnleggende. Jeg har også villet bidra mitt til å stille ham på den fremtredende plass i de norske statsbaners historie som han har krav å stå på. Den veien han stakk ut for et fornuftig og økonomisk styre og stell har de følgende driftsbestyrere og distriktssjefer søkt å følge efter beste evne. Derfor har det også gått så bra med Jærbanen som det har gjort.

Trafikk.

Like for verdenskrigens utbrudd i 1914 kunde «Stavanger Aftenblad» skrive, at det hadde lest en notis i Oslo-avisene om våre statsbaners økonomiske fremgang siste februar måned. Der nevntes noen baner hvor fremgangen hadde vært størst. Blandt dem var Bergensbanen. Men, karakteristisk nok, det var en bane som man i Oslo og øst på ikke fant det umaken verd å nevne, og det var Jærbanen, skjønt fremgangen på den i samme måned var omtrent det dobbelte av hvad den var på Bergensbanen. I det hele viste statistikken at Jærbanen var en av våre beste baner m. h. t. trafikken

utvikling. Nest Oslo—Gjøvikbanen var den den bane hvor persontrafikken i de siste ti år var steget sterkest, hele 90 pct. Ved Bergensbanen hadde stigningen bare vært omkring 40 pct. Regnet efter driftslengden var trafikken på Bergensbanen ikke så lite mindre enn på Jærbanen. Men så går jo også Bergensbanen lange strekninger over ode heia mens Jærbanen, for størstedelen, går over dyrket og dyrkbar jord. Den var nu nådd frem til et driftsoverskudd av over 1000 kr. pr. km.

I 1918, firti år efter åpningen, er det 228 000 kroner. Året før hadde det vært noget større, 250 000 kr. Men nedgangen skyldtes de høiere kulpriser. Resultatet måtte sies å være aldeles utmerket når man sammenlignet det med resultatet av jernbanedriften omkring i landet forresten.

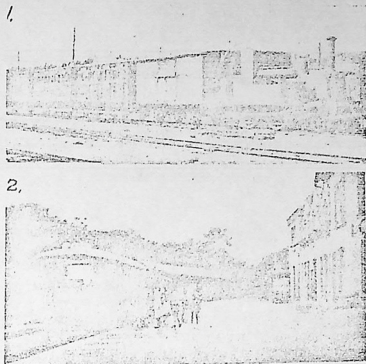
I kgl. prop. av 1920 heter det at av aksjebanene er Jærbanen den eneste som ikke har gitt underskudd. Det enestående overskudd var da 250 000 kroner eller omkr. 5 pct. av anleggskostnaden. Da fant staten tiden inne til å sluke banens aksjeeiere. For en billig penge. Jærbanen måtte som ren statsbane også regnskapsmessig gå ilag med Egersund—Flekkefjordbanen. Til lykke for denne og til skade for sig selv.

Forresten gikk det tilbake over alle linjer. I 1922—23 var det ikke noe jernbenedistrikt i landet hvor trafikken var gått så tilbake som i Stavanger distrikt, og dog var driftsoverskuddet det året steget til omkr. 400 000 kroner. Det neste året falt det ned igjen, men nådde året efter op til samme holden. Der inntektene gikk fort nedover, driftsutgiftene gikk dog langt fortere. Det blev gjennomført den strengeste økonomi i Lorange's ånd. Det føres jo ikke mere noget særs regnskap for Jærbanen. Men man har så mange års erfaring i denne henseende å bygge på, at man tilnærmelsesvis riktig nok kan opgi dens overskudd i de siste årene allikevel. I 1923—24 var det så høit oppe som i 600 000 kroner. Jærbanen skulde da ha gitt 10 pct. av anleggskostnaden.

Når trafikken gikk så tilbake skyldtes det de dårlige tider og konkurransen med bilene. Disse går tildels i ruter parallelt med jærbanen. Disse ruter fant veidirektøren i 1925 aldeles utmerket. Det var billigere for kystfolket å bruke dem enn å kjøre med jærbanen. Og det vilde jo være urimelig å hindre en for folket hensiktsmessig ordning av samferdselsmidlene. Det har veidirektøren så evig rett i. Og det har jærbanen heller aldri tenkt på. Når den gjentagende har gjort noen ophevelser i anledningen er det for å hindre det uanartlige i at staten understøtter ruter som konkurrerer med dens egne jærbaner.

Konkurransen med bilene har især gått ut over lokaltrafikken. Det var derfor et utmerket og tidsmessig forslag som distriktssjefen fremsatte i 1925, at den bilrute som før eller senere måtte komme mellom Stavanger og Sandnes på veien langs jærbanen skulde overtas av denne selv. Dette forslag blev grundig overveiet og ført behandlet av høiere vedkommende i hovedstaden. Efter to år omtrent, og det er jo en forbausende kort tid departementalt sett, kunde Stortinget bevilege de fornødne midler til innkjøp av autobusser og bygging av stallrum for dem. Samstundes bevilgedes til innkjøp av motorvognar til bruk i lokaltrafikken på jærbanen.

Alt i de første 90-årene hadde Lorange optatt spørsmål om anskaffelse av sådanne. Men også i dette ser det ut til at de har blåst en sur vind imot ham fra ho-



1. «Hurtigtog» på Jærbanen i 1880-Årene.
2. Motorvogn på Jærbanen i 1927.

vedstaden's hoider. Et halvt år før han tok avskjed står der i «Stavanger Avis» en artikkel om motorvogn som om ikke nettop skrevet, dog visselig er inspirert av ham. Med nektene tall påvises hvor meget billigere det er å kjøre en moderne motorvogn av Daimlertypen enn de små lokaltogetene. Der er forresten ikke bare på Jærbanen at en motorvogn vil være på sin plass, heter det. Men et sted bør begynnes. Jærbanen egner sig særs til forsøk. Her er forholdene enkle og resultatet lett å overskue.

I midten av september 1927 kom de to første motorvognar til Stavanger distrikt. De er bygget ved jærbaneverkstedet i Trondheim. Utmerket er de i enhver henseende med plass til 24 personer og et bagasjerum bak. Det er anledning til å henge på en almindelig personvogn. Største fartshastighet er 55 km. i timen.

Søndag den 2. oktober startet en av «skinnebussene» på en priemierturné helt ned til Flekkefjord. Representanter for pressen og noen andre få utvalgte var innbudt å være med. Det heter i bladens referater om turen at bussen overalt blev mottatt med all mulig honnør. Men sauer, hester og kyr som var vant til de prustende, pesende, røkspyende lokomotivene bykset demonstrativt avgårde ved synet av den nye farende maskinen som hverken dro pusten eller roiket. Pressemennene fant at bussen bare hadde en mangel, men den var også vesentlig. Den manglet et «intimt kabinet».

Toggang.

Toggangen på Jærbanen begynte meget beskjedent med to tog daglig mellom Stavanger og Egersund. Det var et formiddagstog og et ettermiddagstog. Morgenetog fra Stavanger gikk kl. 8, det fra Egersund kl. 6. Ettermiddagstoget gikk fra Stavanger kl. 16.20, fra Egersund kl. 18. De brukte 3 timer og 20 min. på veien. Det var jo en pen og moderat fart. Selv dampen får et roligere temperament på Jærbanen, sier Arne Garborg i sin «Fra det mørke fastland». Men så føier han straks til: «Allikevel må man vel si at det går fort mot i min

barndomstid da vi krop op alle disse bakkene med brunen og bylasset. Man brukte en dags vei på en strekning som man nu klarer på et par timer.»

Morgenetog fra Egersund gikk altså to timer for enn det fra Stavanger. Det var noe som voldte en svare brudulje. Magistrat og ordførere i Egersund klaget i anledningen. Når morgenetogs ankomst til Stavanger var satt så tidlig skulde det jo være av hensyn til en betimelig forsyning av byens torv. Men da, mente de, måtte også Egersund på sin side vises samme hensynsfullhet. Hertil bemerket banens direksjon at Stavanger by var det punkt hvorom den største trafikk kom til å dreie sig. Stavanger var jo ti ganger større enn Egersund. Vistnok er denne by en hyggelig plett, skrives i «Stvgr.-avis», særdeles anbefalelig for utleide embedsmenn som i ro vil nyte fruktene av et dådrikt liv. Men allikevel måtte man ved anordning av toggangen ta vesentlig hensyn til Stavanger. Deri hadde også trafikkdirektor og departement vært enig.

Men harmen i Egersund var stor. Til slutt kokte den over på et allmannamøte i august 1879. Dirigenten, byens konsull, åpnet møtet med en lengere tale. Egersundenserne var tålmodige folk, sa han, men deres tålmodighet måtte dog briste ved den behandling de hadde vært utsatt for av jernbanedireksjonen som hensynsløst trådte deres interesser under føtter. Særlig vilde han påtale at toget om søndagen kom mens presten stod på prekestolen. Å ja, det er en syndig verden man lever i. Forresten hørte ikke hr. konsullen til dem som billiget oppsigtighet mot øvrigheten. Det strider både mot moralsk og kristelig lov. Men enhver overordnet bør ikke vise ringakt overfor underordnede når de i ærbødighet fremsetter en avvikende mening. Han vilde foreslå at formannskapet inngikk til Regjering eller Storting med en fremstilling av den skadelige innflytelse ordningen av morgenetogs avgang utoved på Egersund ledsaget av en anmodning om at toggangen måtte bli forandret med tilbørlig hensyn til byens ønsker og krav. Enstemmig tilslutning. Byens lodsoldermann vilde stille det forslag at ingen Egersundenser som ikke elsket sin fødeby av noe opriktig hjerte. Ti det omhandlede lysttog til Stavanger hadde med noe over hundre passasjerer drøfta.

Etter hvad det fortelles i Stavangeravisene var der mangen Egersundenser som ikke elsket sin fødeby av noe opriktig hjerte. Ti det omhandlede lysttog til Stavanger hadde med noe over hundre passasjerer drøfta.

Det blev så ordnet slik at om lørdagen blev togets avgang fra Stavanger satt til kl. 6. Det fikk de i Egersund noie sig med. Lorange hadde forresten meget imot denne ordning. Det hadde alltid stått for ham at de engang etablerte ruter burde være mest mulig urolige. Det var ikke heldig å foreta sådanne forandringer, av hvilke der i årenes løp fant flere sted. Derfor hadde, som «Stgr. Aftenblad» i 1900 kan fortelle, Jærbanen mangen gang ergrert Stavangerne. Hadde de skullet reise med et tog om hverdagen, så hadde just det tog bare gått om søndagen, og hadde de engang vært så uheldig å skulle reise en søndag til et eller annet sted, ja så hadde likeså selvfølgelig akkurat presis det tog ruslet bare om hverdagen.

Den første togordning blev i sine store trekk bibe-

holdt til 1880, da den blev utvidet med et middagstog mellem Stavanger og Sandnes. Så blev det i ti års tid ikke noen utvidelse.

Så blev man nødt til å foreta en sådan. Dampskibene i kystfarten fra Oslo hadde forandret sommerruten således, at den istedetfor kl. 15 kom kl. 12 til Egersund. Vilde man nu fremdeles ha passasjerer fra dampskibet med, måtte man sette igang et særrett middagstog fra Egersund kl. 13.15; dog bare om sommeren.

I 1901 utvidedes sommerruten med et tog til. Nu blev det fire tog over hele linjen. Og i 1905 fikk man efter mange vanskeligheter og vidervedigheter «Vigrestadtoget», et tidlig morgenetog fra Serjæren til Stavanger, som gikk tilbake senkvelds.

I Jærbanens siste selvstendighetsår, 1919—20, kjørttes der fire tog hele linjen over, et mellem Vigrestad og Stavanger og åtte lokaltog mellem Stavanger—Sandnes. Der kjørttes da 976 togkilometer pr. dag mot de 304 man begynte med. En tredoblet toggang altså.

I mars 1912 skrev en jærbu i «Stvgr. Aftenbl.» at byfolkene ikke hadde noen grunn til å klage over jærbanens styre og stell. De tog de brukte kjørtte jo som passasjeretog og som følge derav kjørtte de fort. Det første toget fra Stavanger om morgenen kl. 9 hadde jo fått hedersnavn av hurtigtog. Det rente avsted med en fart av 55 km. i timen hvor det var fortest av sig. Det stanset heller ikke mere enn nødvendig. Likedan var det med togene som byfolkene kjørtte tilbake med. Også de kjørtte noenlunde fort. Men anderledes var det med de stakkars landsfolkene. De var tålelige folk som tok til takke med alt hvad man bød dem. Togene for dem var de rene, skjære godstog selv om de i tabellen stod opført som blandede.

Det var forresten en gammel klage den at banen ved fastsettelse av togrutene tok for lite hensyn til jærbuene. Alt i mai 1888 hadde således en jærbu skrevet i Stavangerpressen, at styrelsen for Norges statsbaner var et underlig vesen. Nu vilde den med sommerruten begynne å konkurrere med postdampskibene om passasjerene over Jæren. Den var så utrolig naiv at den med høist tarvelig utstyrte vogner som «stagers» og «knager» noe ganske ordentlig trodde å kunne fiske dampskibspassasjerer så den ved fastsettelsen av sommerruten kunde ta overveidende hensyn til dem. Jærbuene hadde alltid trodd at denne vesle banestumpen, bortsett fra hvad den skulde bli med fortsettelse til utlandet, foreløbig skulde tjene til utvikling og lettelse i den lokale førelse. Men de eneste som synes å kunne glede sig ved hr. driftsbestyrerens gunst var de sjøsyke damene.

Når jærbuene trodde at stavangerne alltid var så fornøiet trodde han visst feil. En samstundes hjerteutrydelse i «Stvgr. Avis» fant at det var skrekkelig ergerlig å se at vår lille jærbane, som kunde være til så megen sunnhet og glede for vårt folk, gikk til ro med høna, mens solen ennå skinte og den varme dag var på sitt behageligste. Vilde man ta sig en lysttur på en helligdag eller fridag, så var det vel meningen overalt ellers i den civiliserte verden at den dag vilde man ha oppført og fullt besatt til man la sig om kvelden. Men i Stavanger blev man riktignok tvunget hjem klokken halv ni om kvelden sammen med småbarna, høna og Jærbanen. Mens Vossebanen hadde tog til ut på natten hadde Jærbanen, den vilte stridige tingesten sin sovniige hverdagsrute hele vinteren og sommeren uten andre ekstraforan-

staltninger om den at avgangstiden rokkedes frem og tilbake med et kvarter, snart den ene, snart den andre veien. Og hvad det medførte var ikke av gødelig art.

Det var dog urettferdighet i dette. Lorange gjorde ikke så lite for å skaffe folk billige togreiser om søndagen. Og disse billigtogene kom hjem først lenge efter at hona var gått til ro.

I krigstiden var der naturligvis noen uregelmessigheter i toggangen. De var dog i Stavanger distrikt ikke så store som på østlandet. På Flekkefjordsbanen f. eks. var der ingen innskrenkning. Men på Jærbanen sløfjedes noen av lokal togene, og en sesong innstilledes siste tog til Egersund, hvilket selvfølgelig fremkalte et sant ramaskrik fra dem som pleide å reise med det tog sør for Sandnes. Det var naturligvis så at enhver vilde ha det tog som huet ham best. Alle andre tog kunde uten skade innstilles, bare ikke det. Det var sandelig ikke så greit når hensyn skulde tas til Jæren, Stavanger, Sandnes og Egersund samt posten og dampskibene og mange andre mulige og umulige vesener.

Sterk misnøie vakte det også at der en tid ikke kjørt med lokal tog efter kl. 20.30, om søndagen ikke efter kl. 19.30. Det at der ikke kjørt noe tog senkvelds hindret således villabeboerne på lokal togstrekningen fra å dra i selskap til slekt og venner i byen, å gå på teatret, på kino o. s. v. Især da bilene i den tid ikke visste hvor meget de skulde ha. Man hadde vel andre befordringsmidler også, f. eks. apostlenes hester. Men de er jo senkvelds ikke så driftssikre som jærbanen.

Til å begynne med stod innskrenkninger ved Jærbanen ikke i forbindelse med noen kullmangel. Derimot hadde kl. 19.30. Det at der ikke kjørt noe tog senkvelds man små oljeholdninger, og dem var det ikke så lett å få fornyet. Staten ønsket også innskrenkninger for å skaffe midler til ekstraordinære arbeider i tilfelle av arbeidsløshet.

Men så forverret kullsituasjonen sig slik at man måtte gå til en ruteordning under forutsetning av vedfyring i stor utstrekning, med vesentlig langsommere kjørsel over det hele.

Kullene kostet den tid 240 til 250 kroner pr. tonn. Veden kostet gjennomsnittlig 75 kroner favnen bragt op på lokomotivet. Regnet man at 2 favner ved svarte til 1 tonn kull blev det jo adskillig besparelse ved å fyre med ved. Der blev straks satt igang tretti mann med vedhugging langs linjen både på Jærbanen og Flekkefjordsbanen. I plantingene luftet man ut alt det som kunde brukes. Den vedhugsten gikk jo bra. Men 3 å 400 favner om måneden — hvad monnet det? Man gjorde også endel vedinnkjøp. En tid så det nokså trist ut med utsikten til å få ved i noen utstrekning å tale om. Men det varte ikke så lenge for det lysnet. Man fikk for en forholdsvis billig penge noen mindre skogbevokste eiendommer i Drange ved Flekkefjordsbanen. Og inne i Vikedal i Ryfylke blev skog kjøpt til uthugst. I den anledning la man sig til en motorkutter som sattes i regelmessig trafikk mellom Stavanger og Vikedal. Denne kutteren gjorde det utmerket i noen år. Takket være den og skoghugsten i Vikedal og Drange blev veden til lokomotivfyringen ikke så verst dyr.

Så drev da uværskylene på dette område over. Toggangen blev igjen normal. (Forts.)

KONTINGENTEN 1973

Vedlagt dette nummer av "Tertitten" følger postgiroinnbetalingsblankett for medlemskontingenten 1973.

Vennligst ta turen innom postkontoret så snart nyttårsfeiringene er over.

Vi har hatt mange store utbetalinger nå like før jul - det koster ikke så rent lite med både lok- og vognrevisjoner på en gang!

Med hilsen kassereren.

JÆRBAENEN I DRIFT GJENNEM FEMTIL ÅR

Av fhv. distriktchef Just Broch.

(Fortsettelse fra side 91 i nr. 5, 1935.)

Toghindringer. Uhell.

Noget som i de første driftsårene imellem hindret togene i å komme frem etter rute var sandflukten på Sorjæren. Men det har lyktes å få denne plagen helt vekk ved beplantning av flyvesandstrekningen her, vesentlig med marehalm. Det blev også brukt slagg til dekning. Den viste sig god i å hindre blåsten fra å få tak i sanden og rive den op. Når den så hadde festet sig blev der plantet buskfuur.

Verre var det med snehindringene. De har ofte voldt tilfelds ganske store uregelmessigheter i den ordinære trafikk.

Sne er det vel ikke i det hele stort av på Jæren. Det er år det er så godt som ikke noget. Men kommer der en vinter med barifrost og sydveststorm tyker det grannet sne som finnes sammen fra lange strekninger og fyller skjæringene.

Slike snevintre har man ikke hatt så sjelden, sann gjennomsnittlig hvert fjerde år. De har kostet jærbanen adskillig.

Den første slomme snevinter hadde den i det andre driftsår fra like før jul til ut i mars. I helgen var snøværet slik som det aldri har vært nogen julehelg før, saes det. Sneploegen måtte til hver helligdag for å brøite vei for de kirkesøkende. I baneskjæringene kunde det blåse sammen snefonner som var like til seks meter høie. Kampen som jærbanen førte med snestormen var en trosteslig kamp. Best var det kan hende man hadde gjort som de på Østlandet fortalte om Jærbanen. Når

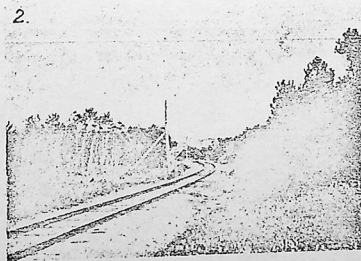
sneer der kommer, sa de, slik at den blir en hindring for togene, så innstiller man helt enkelt driften, og man tar den først op igjen når sneen er smeltet. Det er en av de historiene ostlendingen har moret sig med å fortelle om Jærbanen. Å nei! banefolkene der har nok alltid kjempet tappert med sneen. Ofte syntes man å være så sikre på seiren. Så rok det op igjen og man måtte begynne på nytt så snart det stilnet av så nogenlunde. Under den første kampen man hadde var linjen ni ganger drivfull av sne. Like så mange ganger blev den skuffet ren. Lensmann M. A. Grude skriver i boken «Meddelelser om Jæder-jærbanedrift og virksomhet i dens første 25-årige driftsperiode», utgitt av ham og Lorange: «Av erfaring hadde man lært at så lenge det blåste nytt det ikke å gjøre noget. Vi lå da og ventet på stille vær. Imidlertid var stykket sønnenfor Klepp avskåret fra Stavanger så landsbygden var hindret fra å komme til byen. Dette hadde vart i otte dager, og matbeholdningene var blitt små los flere. I fem dager holdt man på jærbanen med å arbeide, men forgjeves. Så den syvende dagen var det blitt maksvær, og jærbanen var begynt å arbeide med kraft, dels med lokomotiv, dels med skuffing. Men det gikk smått frem. Man stod på Time stasjon og kunde høre lokomotivet arbeide, men å nå det var ugjorlig. Mere og mere utålmodig blev befolkningen. Den åttende dag var tålmodigheten forbi, og da motte Timebuen op mannsterk på stasjonen, ti nu var man kjed av å vente lengere. De vilde alle gratis hjelpe til å få toget frem. Det lyktes dog uten hjelp.»

Året etter hadde man «rennedrev», så kalles på Jæren snefokket, så tidlig som en av de siste dagene i november. Et tog kjørte sig fast midtjærs. I julen hadde man togtlans.

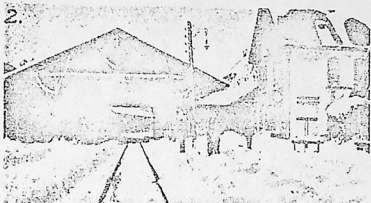
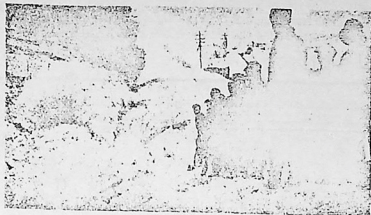
Man søkte nu å verge sig mot sneen ved opførelse av sneskjærmer. De fikk stå sin prøve i 1884. De bestod den med glans. Så blev der opsatt flere. Der blev til dels plantet bakom dem. Det tar visstnok tid innen trærne blir så høie at de kan hegne mot sneen. Men er først høiden nådd kan man la skjermene forfalle.

I 1887 var det rennedrev igjen, men så hadde man forholdsvis snefri vinter til januar 1892. Da voldt en snestorm fra nordost stort bry. Så var det ikke noget å tale om før i 1899. Den 20. februar stod det i «Stavanger Aftenblad» med store, fete bokstaver: «Snestorm. Jæren i den lille beleiringsstilstand». Det røk og det føk. Hvor jærben var kommet måtte han bli. I Høiland måtte alle gjestene på en basar overnatte i basarlokalet, da hver en adgang var stengt av snefonner. «Jærbanen» heter det i bladet, «dette smertensbarn har åpenbart spilt ut sin rolle som kommunikasjonsmiddel. Arbeidet med snebrøitninger har man måttet innstille. Det tyker sammen igjen alt hvad to hundre arbeidsnever og to lokomotiver har skuffet til side.» En hel uke var det ikke noget tog mellom Stavanger og Egersund.

Nogen snevinter å tale om hadde man så ikke før i 1907. Da blåste det 2. januar op en storm så det var umulig for folk og fe på Jæren å komme frem på veiene. På Norbø, midtjærs, stod det samlet tre tog med fem maskiner. Det stilnet heldigvis dagen etter. Flere hundre mann gikk da iver med å skuffe av alle livsens krefter.



1. Sneskjerm av gamle sviller.
2. Treplantning mot flyvesand.



1. Snebroiing med lokomotiv.
2. Snevinter på Stavanger stasjon i 1919.

To år etter, i desember 1909, blåste der op en snestorm så svær at taksteinen i Stavanger fløi om som stormfluger. Så forteller bladene ialfall. På Forus blåste ekspedisjonshuset over ende og havnet på myra et godt stykke derfra. Utover hele Jæren var der rennedrev til stor ulempe for Jernbanetrafikken.

I februar 1917, det var den verste vinteren i løpet av fem og tyve år, heter det, stormet det frem slike snemasser over Jæren, at alle veiene blev ufremkommelige. Barna rakk ikke frem til skolen. Og kulden gjorde snefommer av inntil to meters høide steinharde. Hvordan det da var på banen kan man lett tenke sig. All trafikk på strekningen fra Sandnes til Flekkefjord blev innstillet. På lokalstrekningen kjørte tog sig fast. Dagen efter stillet det. Men fire dager efter kom stormen og rennedrevet igjen og ødela alle de broiingsarbeider som var gjort.

Den 18. desember 1919 skriver «Stavangeren». «Fimbulvinter igår. Togtrafikken på Jæren avbrutt. Veiene utarbare». Fra Jæren meddeles at «han var beint fram fesiige». Bare lokaltrafikken kunde holdes gående. Og dagen efter skriver bladet: «En uhyggelig natt i Odlandskjæringen. Demokratiske forhold. Det var antagelig firti til femti passasjerer med dagens siste tog fra Egersund. Da det kom til broen over Odlandskjæringen blev det stående bommende fast. En del av passasjerene søkte å nå Varhaug stasjon, men det var lettere sagt enn gjort. Snedrevet var så tett og pisket dem slik i ansiktet at de endog måtte krype frem. Et par av passasjerene opgav da forsøket og vendte tilbake til toget. I alt var der et halvt snes passasjerer tilbake i dette, og de rokte og gjorde sig det så bekvemt som mulig. Takket være overkonduktor Ravn som ved anledningen optrådte som deres forsyn i mere enn en henseende gikk det over forventning. Han hadde kaffe og den kokede han ofte og delte med passasjerene. Mat var det smått

med og kopper og denslags fantes ikke. Men et glass var der, og det gikk fra munn til munn. Og passieren gikk forholdsvis livlig. De forskjellige opfatninger rystedes så velsignet sammen og man blev som et lite samfund kun med den tanke å klare stormmatten best mulig. Men én ting var man enig om: å innstille overkonduktor Ravn til den store gullmedalje.»

Så hadde man ikke nogen snehindringer å tale om før i 1924. Om morgenen den 29. februar røk det op en av de mest hårdnakkede snestormer som har vært. Utover Jæren stod det i en eneste råk. Meterhøie snefonner sperret trafikken på landeveiene. Bilene stod flere steder urokelig fast. Melkekjøerne kom ikke frem. Det elektriske ledningsnett på Sørjæren fikk medfart at man flere steder var uten strom. Skolebarna lå værfast på gårdene nærmest skolen. Bauen blev bloket av verdige snemasser. I enkelte skiuinger lå sneen i høide med telegraftrådene. Det var ikke tale om å kunne gjøre noget så lenge den rasende stormen iøk slik i vei. Men så snart råd var blev enhver arbeidsiør jærub mobilisert til snerydning på baue og vei. Fem dager stod stansen på.

Efter uværet lå Jæren merkelig fremmed og forandret. De grå vidder var alle svøpt i hvitt. Havet var falt fullstendig til ro. Nesten ikke et vinnpust. Plantningene på Nærbo frembød et vidunderlig skue. De hadde på en ganske effektiv måte vernet linjen mot sneen. Til gjengjeld lå de selv begravet i hele berg av sne. Tre-toppene var på de mest utsatte steder enten helt dukket under eller de raget op som merkelige snepyramider.



Snerydning i 1924.

Det var et svært arbeide som blev utført i slike tider. Jærbanen la sig ordentlig i selen og holdt ut til siste stund uten vrøvl og sludder.

Fjorten dager etter, natten til den 19. mars, kom der sne igjen, dog bramfritt og stille. Men utover formiddagen meldtes det fra Jæren at det stod tykt som en vegg i sydost, så de var forberedt på det verste. Viben førte en kummerlig tilværelse. Dagen før var det bitende kald, og viben samlet sig i flokker og trykket sig godt ned i sneen. Denne gang gikk det dog over forventning. Jærbanen klarte sig godt. Solen og nattefrosten, like ned til $\pm 18^\circ$, dannet en så sterk skorpe på de løse snemasser utover flaten at blåsten ikke klarte å rive dem op.

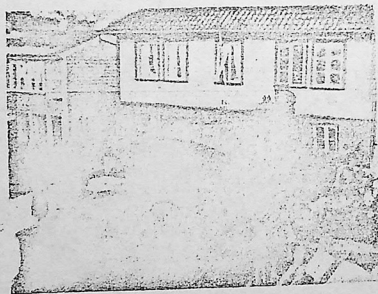
En del av de ikke små utgifter man hadde med sne-skuffing m. v. skapte man imellem dekket ved å la lyst-tog med byfolk og bladfolk få se på de verdige snemasser utover Jæren.

I et referat som en pressemann gav av en sådan lyst-tog heter det, at da man gikk fra Sandnes fikk man beskjed om, at hvis man hadde hodet sitt kjært måtte man la være å stikke det ut av vinduet.

Naturligvis har man under toggangen og under skifting på stasjonene hatt en del uhell, hvorav noen dessverre så alvorlige at de medførte døden. Og selvfølgelig har man hatt flere av de uhell som er blitt karakterisert som lett hendelige, slike som avsporinger på stasjonene. En av disse er så eiendommelig at den bør fortelles.

Fra det sted, Eie sporveksel, hvor Flekkefjordbanen tar av, faller linjen ned til Egersund med 1 på 100 i hennimot 1 km lengde like ned til Aresnes bro umiddelbart foran innkjørselen til stasjonen. Banen går så over denne broen og inn på Egersund stasjon i en lengde av 250 meter. Hvor sporene ender mot Kirkegaten er der opsatt vognstopper av svært forankret stein. Nevnte gate, som ikke er mer enn 4.7 meter bred, går omtrent rett-vinklet på linjereitingen, er altså på den ene siden begrenset av stasjonstomten, på den andre av husrekken.

Den 13. mars 1917 kom morgentoget fra Stavanger med 22 vogner, hvorav de fire nærmest etter lokomotivet var lastet med sild. Da toget, som med almindelig fart rullet nedover fallet mot Egersund var kommet til planovergangen som fajansefabrikken her har, omtrent



Lokomotivet på avveie i Egersund 13. mars 1917.

100 meter fra Aresnes bro, syntes lokomotivføreren at toget likesom fikk et «eftersett» og begynte å rulle fortere. Han gav da faresignal. Alle bremser blev satt på, sandstrøeren blev brukt, men allikevel gikk lokomotivet forbi stasjonsbygningen og like mot vognstopperen. Det tok den svære forankrede steinen med sig, skjøv den tvers over gaten og blev stående der som en bom for all ferdsel. Bufferen tippet inn gjennom vinduet i første etasje til et av gatens hus. To vinduer blev trykket inn 15 cm. Heldigvis hadde folk på gaten da de så toget komme, mens lokomotivet gav det ene signalet etter det andre, fått renne undav, og i det rummet hvor bufferen tippet inn var der ingen. Lokomotivet kom ikke til nogen skade. Bare pløgen splintredes.

Det er ikke tvil om at uhellet skyldes at skinnene var blitt glatte av sildelake som rant ned fra de sildelastede vognene. Og den smører bedre enn grønsåpe, er det blitt sagt. Dessuten hadde der ved fajansefabrikken foregått sildelastning — hvor foregikk ikke sådan i den tiden, både i by og bygd på de kanter — og de folk som hadde gått over sporet hadde med beneve dratt med sig silderisp, hverav en del var blitt hengende på skinnene.

Et annet uhell var også eiendommelig nok til å fortelles. Her gjaldt det liv. Men man slapp med skrekken. Da toget en dag kom til Ganddal stasjon savnet man en ku som hadde vært med fra Sandnes i den for den slags reisende bestemte vogn. Døren stod åpen, og kua hadde på en eller annen måte tatt «reisens», og vistnok satt livet til, var man redd for. Man fikk straks fått i en håndtralle for å kjøre nedover mot Sandnes og hente den døde. Men nettop som man skulde dra avsted, hvem andre får man se komme linjen oppover enn kua. Rolig og fredelig og tilsynelatende i beste humør ruslet den inn på stasjonen, hvor der blev stor gjensidig glede ved møtet med togpersonealet. Den blev straks innstallert i vognen sin, og toget kjørte videre en smule forsinket. Kua kom i god behold til bestemmelsesstedet.

Materiell.

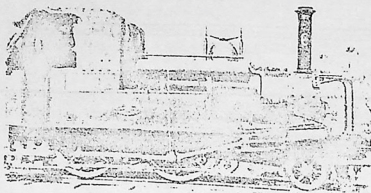
Det materiellet som man har kjørt med på Jærbanen var lenge så som så. Ikke noget å skryte av nettop.

Av de seks lokomotivene som det var forutsetningen at banen skulde ha, fikk man bare de fire. Det var Phartenope, Hygeia, Tjalve og Roskva. Viktoria og Metis uteblev. Først i 1891 fikk banen et lokomotiv til. Det kom fra Drammen—Randsfjordbanen. I Jærbanens siste selvstendighetsår, 1919—20, hadde man åtte lokomotiver, altså det dobbelte av hvad man hadde fra først av.

Blandt det materiellet man hadde å begynne med var der noget så fint som en «salongvogn». Denne fine vognen, som kunde ta 26 passasjerer, er nu bygget om til en inspeksjonsvogn. Så hadde man fire stykker annen og tredje klasses vogner med 128 plasser. 15 tredjeklasses vogner med 608 plasser samt 3 post- og stoppevogner med en tredjeklasses kupé med 8 plasser. Det blev tilsammen 776 plasser. Vognene var allesammen kortvogn naturligvis. Det kunde imellem være snaut nok med plassene. Men så tok man kuvogner forsynt med benker til hjelp.

Som salongvognen i sin slags var de andre plassvognene i sin, tarvelig oplyste når det var mørkt og endda tarveligere opvarmet når det var kaldt. Av lamper var der en i hver av de tre kupéene i de avdelte og to i de

1.



2.



1. Gammelt lokomotiv.
2. Lokomotiv av nyere type.

ikke avdelte, det vil si i de tredjeklasses vognene som ikke var delt i kupéer. Var lampene i god stand og oljen upåkkelig var belysningen slett ikke så verst. Man kunde godt skimte hverandres ansikt. Og «man så godt sin eigen roik, og pipa smakte».

Nogen egentlig varmeinretning hadde man til å begynne med ikke i tredjeklassevognene. Men i annen klasse hadde man avlange lave beholdere overtrukket med gulvteppetoi, en å to i hver kupé. Om dem heter det i et brev fra driftsbestyreren til styrelsen i 1888 at «de fylles med vann fra dampkjelen eller vannstasjonen umiddelbart før toget går, og når de 76 km. er kjørt er de ennå lukne». Disse fotvarmere var vistnok ufullkomne, men driftsbestyreren hadde dog truffet flere som sa at de var meget bedre enn varmeapparatene, da disse lett forårsaket forkjølelse. Det kunde man forresten også risikere med fotvarmerne, hvis man da brukte dem som skammel. Hvad man dog som regel gjorde. Ti «Stavanger Avis» skriver at det høieste man kan opnå av oppvarming i Jærbanens vogner er nogen med tui omviklede varmtvannsbeholdere hvorpå der kan settes op til åtte føtter.

De anbragtes som regel i annen classes kupéer. Men det hendte nok en eller annen sjelden gang at man kunde sette dem inn i de avdelte tredjeklasses vognene. I de ikke avdelte aldri. I nititiårene fikk dog disse også sin oppvarming. På setet midt i dem blev der, når vinteren kom, satt op nogen små s. k. kanonovner. Når det led mot sommeren blev de tatt ut igjen. «Stvgr. Amtst.» hilste med glede denne oppvarming. Oviene gjorde et koselig og hjemlig inntrykk. Det var dog nogen ulemper ved dem. I midten av vognen var det så varmt som under ekvator, ved endeveggene så kalt som ved polene.

Visstnok var der i søndre og nordre halvdel en temperert sone. Men i den var der ikke noget å sitte på.

Nogen år efter at banen var åpnet kom der en klage over at Jærbanen ikke hadde nogen damekupéer, spesielt på annen klasse. I den anledning oplyste driftsbestyreren at man når det ønskedes brukte å reservere en kupé i kompositivognene for damer. Men det var en stor sjeldenhet at noget sådant ønske fremkom. Damene brydde sig ikke stort om damekupéer. Heller ikke om de kupéer hvor røking var forbudt. De jærske og stavangerske kvinnfolk likte sig ubetinget best blandt mannfolkene i røkekupéene.

I 1894 kom den første boggvogn til Jærn, hvor den blev hilset med stor glede. Det var jo bare en enkelt svale, mente Stavangeravisene, men den budet dog sommer.

Og i 1905 syntes sommeren å komme. Da var Vossebanen blitt ombygget til bredspor, og en annen og tredje classes bogievogn fra smalsporet blev overført til Stavanger med fem tredjeklasses korte personvogner. I 1910 fikk Jærbanen nok en boggvogn.

Man skulde tro det nu ikke var så verst med personmateriellet. Men like før krigen kom i 1914 skrev «Stavanger Aftenblad» at iflg. statistikken var nest Oslo-Gjøvikbanen, Jærbanen den hvor trafikken i de siste årene var steget sterkest, hele 90 %. Og efter den kom Flekkefjordbanen hvor stigningen bare var et par prosent mindre. Ved Bergensbanen hadde stigningen i samme tidsrum vært noget over 40 %, altså ikke halvparten engang. Men allikevel hadde den siden 1905 fått sine passasjerplasser øket med 2800 eller nær det tredobbelte, mens Jærbanen med sin dobbelt så store trafikk hadde fått antallet på sine passasjerplasser minsket med 90. Da Stortingets jærbanekomite den tiden hadde vært hørnede på disse kanter var den blitt gjort oppmerksom på

1.



2.



1. Gammelt 3. kl. passasjervogn.
2. Ny 3. kl. passasjervogn.

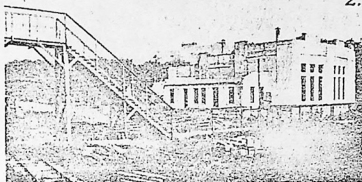
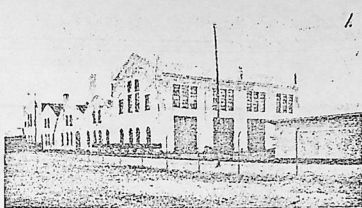
forholdet. Det fortelles at komiteén ikke hadde noget å si på personvognene. Det var rimelig nok, da distriktschefen hadde vært så dum å kjøre komiteén i den eneste riktig fine boggivognen som banen hadde. Derimot fant den etter hvad den kunde se at der var mangel på godsvogner, især kuvogner. «Rimelig nok det også,» skriver bladet. «De som man har er i stadig sirkulasjon så det ikke er noget slags oplag av dem slik som det ofte er tilfelle ved de andre banene. Hertil kommer at kuvognene ikke så sjelden brukes til personbefordring. Derfor har også Stortinget nylig gitt bevilling til tyve nye vogner av den slags. Når det samstundes har nektet å bevilge noget til de av distriktet krevde personvogner, er det vel fordi man finner at personbefordring på Jæren meget godt kan foregå i kuvogner. De er flust gode nok for Stavangeren og Jærbuen.»

Ut gjennom krigsårene steg trafikken så voldsomt at distriktschefen på budgettet 1917—18 fant å burde opføre elleve nye boggivogner. Av disse fikk han én som overførtes fra Arendals distrikt som hadde overflod av den slags vogner. Men smukke lofter fikk man om å få vogner fra Rørosbanen når dennes persontrafikk blev avlastet ved åpningen av Dovrebanen. Det var imidlertid fare for at det kunde være gamle sammenbyggede kortvogner som han fikk, og dem vilde man være dårlig tjent med. Han hadde derfor gjort hovedstyret oppmerksom på at det var på tide at man holdt op med å beaktrakte Stavanger distrikt som et jernbanemuseum.

En av Stavangeravisene var freidig nok til å spørre om hvad det kunde være i veien for til Stavanger distrikt å skaffe slike fine vogner som dem der i siste tiden var blitt skaffet til Oslo—Drammenbanen. Det var et naivt spørsmål, mente en annen avis. Visste da ikke vedkommende at der er forskjell på «kong Salomo og Jørgen Hattemaker». Den første residerer i Oslo, den andre bor i Stavanger.

Det siste året Jærbanen bestod som selvstendig bane fikk den ennå en boggivogn. Så hadde den åtte boggivogner. Hertil kom for distriktet de som var anskaffet til Flekkefjordbanen. Man hadde sogar fått en kongevogn. Riktignok en som var en smule antikvert. Den var blitt utrangert fra Drammenbanen. Men det er jo ikke så ofte at der reiser kongelige på Jærbanen. Det er bare når kommunikasjonskomiteén for Sørlandsbanens vestlige del skal til møte i Flekkefjord.

Flere av de gildeste vognene som man nu har i Stavangerdistriktet er rigget op på eget verksted på understell som er kommet annetsteds fra. Ti dette verkstedet er nu i den stand at det maktet slikt større arbeide. Men så er det også blitt flyttet bort fra Stavanger stasjon hvor det just ikke var stor stasen ved det, til Vaulen, 5 km. derfra. Her fikk man en vel skikket tomt, hvor fremtidige utvidelser vil kunne gjøres lett og billig. Verkstedet, som blev tatt i bruk i 1916, er nu helt tidsmessig med materialoplag, mønstringsrum og bad.



1. Lokomotivverksted ved Vaulen.
2. Lokomotivstall for 8 lokomotiver.

Lokomotivstall med dreieskive er også blitt flyttet bort fra Stavanger stasjon. Den er nu reist på jernbanens tomt ved Hillevågsvannet, bare skilt fra stasjonen ved den store skjæringen gjennom kirkegården. Den blev besluttet i 1909, men blev først ferdig i 1915. Fem år var ødet ved forhandlinger med kommunen, og den er jo ikke alltid så fort av sig, om nogen reguleringsspørsmål og så noget som jernbanens folk ikke rett visste om de skulde gråte eller le av. Stavanger helseråd forlangte nemlig i sin store visdom at der skulde opføres en felles himmelhøi skorstenpipe med passende avtrekkskanaler for hver av de åtte lokomotivene som skulde installeres. En av rådets medlemmer hadde nemlig foretatt en reise sør for Haderslev til Hamburg. I en ny stor og moderne lokomotivstall der hadde han sett en sådan innretning med fellespipe og trekkanaler for de mange lokomotivene som der var. Ah! tenkte vedkommende herre og helserådsmedlem i den store by Stavanger, so ein Ding müssen wir auch haben. Men den gikk ikke da. Etter megen møy og besvær lyktes det jernbanens folk å få innhamret sund fornuft i hodene på et flertall i helserådet. Det var bare et par som viste sig uinnottagelige i så henseende.

Lokomotivstallen kan som sagt rumme 8 smalsporete lokomotiver på fem spor. Men den er bygget for normalspor, så den i tilfelle kan brukes når Sørlandsbanen kommer, forhåpentlig en gang i dette århundre. Intill da er den flust stor nok, da flere av distriktets lokomotiver er fordelt utover linjen, således for Jærbanen på Vigrestad og i Egersund.

Artikkelen inneholdet ytterligere to avsnitt, et om stasjonene ved banen og et om personalet. Disse er formodentlig ikke av så stor interesse som det øvrige, vi har derfor ikke tatt det med.

På neste side følger en beskrivelse av Jærbanens boggimotorvogner.

8. Smalsporet 4-akslet motorvogn (Cimbo-type 1) fig. 14.

På Jarbanen (Stavanger—Flekkefjord) ønsket man nå muligheten av å kunne besørge det meste av persontrafikken med motorvogner. Hovedstyret besluttet da å bygge 4 motorvogner spesielt for denne bane til levering fra A/S Strømmens Værksted.

For å få større sitteplasskapasitet og en komfortablere gang enn det hadde lyktes å oppnå ved de tidligere 2-akslede vogn typer, ble disse nye vogner bestemt utført som boggivogner.

Vognen som er av «enlhetskonstruksjon» uten særskilt understilling, ble — for første gang her hjemme — bygget i duralumin. Den har innbygget førerrom i begge ender, 3 personavdelinger med tilsammen 56 sitteplasser, klosett, et pakkerom og en mindre reisegodsplass. Egenvekten er 38,7 tonn (330 kg pr. sitteplass) og største kjørehastighet 65 km pr. time. Den har faste skinnbetrunkne seter med mellomliggende bord.

Vognen har trekkraft nok til å ta 1 à 2 boggi-vognstilhengere i 19 pro mille stigning.

Fig. 15 viser eksteriør av vognen.

Den har 2 særskilte maskinanlegg som de nye bredsporede 2-akslede vogner (type 14). Motorene står under hvert sitt dobbelsete i midten av vognen og driver hver sin av de indre boggiaksler. Setene over motorene er hengslet og kan svinges til side for adkomst til motorene ovenfra.

Motorene er Buda 6-syl. bensinmotorer på 120 hk ved 1650 omdreininger. Motoren er med tilhørende girkasse opplagt i gummi på en særskilt ramme, som igjen er opphengt i gummi på vognkassen, og er godt lyd- og varmeisolert.

Girkassene er utført etter Statsbanenes tegninger. De har 4 hastigheter uten overgir. Første gir innkobles ved vanlig forskyvning av et tannhjul. De øvrige 3 gir har tannhjulene i stadig inngrep og kobles ved forskyvning av klokoblinger med synkroniseringsanordning. En girkasse på hver vogn har hjelpedrift med overgiring for dynamo og kompressor, som ved de bredsporede 2-akslede vogner.

Girkassetypen er mere utførlig beskrevet i Nordisk Järnbanetidskrift, hefte 4/1939.

Girventilene er av Strømmens konstruksjon — som ved type 14 — og altså med anledning til å gi de motorene hver for seg eller begge samtidig, som foran beskrevet.

Oppvarmingen skjer som tidligere ved motorens kjølevann i ribberør langs sideveggene i forbindelse med en koksfyrt varmtvannskjel under vognen.

Kjølere er anordnet etter Statsbanenes projekt på en helt ny måte, idet de er anbrakt stående ved begge sidevegger i plattform. For å fange fartsvinden er det ved kjølerne anbrakt skjermene på utsiden av plattformveggene. Ved rask kjøring gir dette tilstrekkelig kjøling uten bruk av vifte. Ved tung og forholdsvis langsom kjøring må kjølingen forsterkes ved at føreren setter i gang en elektrisk drevet vifte ved hver kjøler.

Belysningen er som vanlig 12 volt bilutstyr.

Boggier (fig. 16). For å få mest mulig nytte av den begrensede motorkraft ved motorvognene i våre sterke stigninger, må vognene være så lette som mulig. Ved overgang fra 2-akslet til boggi vogn var det derfor av betydning at boggiene ble utført lettest mulig, og i samarbeid mellom A/S Strømmens Værksted og Statsbanene ble det konstruert en helt ny og meget lett boggitype (ca. 2000 kg komplett med bolster), som viste seg å svare helt til forventningene.

Boggi rammen er av II-type med akselkassene lagret i gummi ved enden av sidevængene. I motsetning til vanlige personvognsboggier hvor vognkassen hviler på midten av bolstret med overføring av vognvekten ut til bære-fjærene ved boggirammens sider, blir her vekten ved hver vognside ført direkte gjennom en rullesektor i bolstret til midten av langsgående bærefjærene, opphengt i boggirammen nær akselkassene ved pendlende fjærstropper med dobbelte spiralfjærer og gummi mellomlegg. Med denne anordning får bolsterbjelkene i understillingen og boggiens sidevænger langt mindre bøyingspåkjenning, selve bolstret får bare overføre horisontale krefter fra senterbolten til boggiene, så disse deler kan bygges vesentlig lettere enn ved den tidligere standardutførelse.

Dette prinsipp — som var et brudd med tidligere standardutførelse — har vist seg meget fordelaktig og er senere anvendt på alle norskbygde motorvogner.

Bremses. Motorvognene har automatiske trykkluftbremses i forbindelse med håndbremse virkende på innvendige bremsetromler på alle 8 hjul. Hjuldiametren er 800 mm som ved de tidligere motorvogner.

Vognene, som i første rekke var beregnet for hurtigtogene Stavanger—Egersund—Flekkefjord, ble satt i drift i januar 1933. Sammen med fire 2-akslede motorvogner har de besørget praktisk tatt all persontrafikk i Stavanger distrikt, inntil banen ble ombygget til bredt spor, samtidig som motorboggi vognene tillot en merkbart økning av kjørehastigheten i forhold til de tidligere damptog.

Ved innføring av aluminium i jernbanevognbyggingen og det nye boggi prinsipp har disse vogner i grunnen vært pionerer for den senere motorvognbygging.

Vogntypen er utførlig beskrevet i «Meddelelser fra Norges Statsbaner» nr. 3/1933.

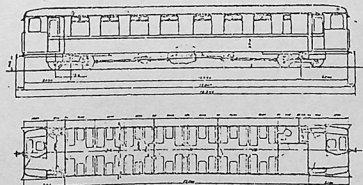


Fig. 14.

NKKM - LANDSMÖTE I MOLDE

21

Vår lille bane ble etter sin nye status som museum innbudt til å sende en representant til de Norske Kunst- og Kulturhistoriske Museers landsmøte i Molde 1972.

Valget faldt da på undertegnede, og jeg vil takke banens direksjon for den tillit som derved ble utvist. En liten smule brått må jeg dog innrømme at det kom på meg, det er ikke hver dag at man blir bedt om noe tilsvarende.

Direksjonen ordnet alt, og torsdag 7/9 kl. 22.00 kunne man entre sovevogn til Åndalsnes. Driftsbestyreren møtte personlig opp og så meg vel avgårde. Stå tidlig opp og se på utsikten, rådet man meg til. Det gjorde jeg da morgenen etter, eneste innvending var at det øsregnet, og at tåken hang helt ned over telegrafstolpene langs linjen. Slikt kan jo hende den beste, det var bare å resignere, dra ned rullegardinen å spise de medbragte smørrebrød.

Litt skuffet med hensyn til været gikk jeg på bussen som skulle føre meg til Molde. Men enten man tror det eller ei - før den første fergen var besteget skinte solen fra en nesten skyfri himmel. En liten forespørsel bragte for dagen at den slags værøslag ikke er uvanlig på denne kanten av landet.

Således ankom man til Molde etter ytterligere en ferge og noen mil med buss. Det er alltid hyggelig å treffe kjente når man er langt hjemmefra, og på hotellet ("Romsdalsheimen") kan gjerne anbefales andre reisende) traff jeg direktør Lindtveit som hyggelig nok hadde fått rom vegg i vegg med mitt eget. Det viste seg forøvrig at det bodde en hel rekke møtedeltagere på dette sted.

Klokken 10 neste morgen var alle samlet i den store "Gildehallen" på Romsdalsmuseet, der alt skulle foregå av møter og tilstelninger. Denne "Gildehallen" er bygget av grovt tømmer og er opprinnelig en låve. Den er bygget i 1850 og var opprinnelig 43 meter lang. Den ble tatt ut av bruk i 1950 og Romsdalsmuseet fikk da kjøpt 22 meter, her har man da bygget til et kjøkken og en garderobe samt gjort de nødvendige innredninger. Det er virkelig en praktfull hall i den store stil. Man må si den dannet en særdeles festelig og stilig ramme rundt begivenhetene i disse dager.

Det vil føre for langt å gjengi alle taler og innlegg her, men debatten gikk livlig - bare avbrutt av små pauser hvor man spaserte rundt på det vakre museumsområdet og beundret de gamle bygninger.

Kl. 13.30 var vi Molde Kommunes gjester i byens rådhus, ordføreren talte og man ble servert en udmerket avkokt fisk med tilbehør. Etter denne høytidelige lunch bagav man seg tilbake til forhandlingene. Dagen ble avsluttet med en fantastisk flott busstur til Restaurant Vardestua som ligger på et av de høieste punkter rundt byen. Den utsikt man har her ovenifra kan ikke beskrives - den må oppleves personlig. Her skulle man etter planen ha en aftens i all enkelhet, vi funderte etter hvert litt over hva det måtte innebære her i Molde. Vi ble nemlig presentert et måltid så overdådig at man skjelden har sett maken. Undertegnede begynte faktisk å fundere på hvordan et såkalt "bedre" måltid måtte arte seg på disse kanter av landet.

Resultatet fikk vi utpå aftenen og var i korthet den at restauranten hadde fått et bestemt beløp til rådighet til å ordne med mat og alt annet til en enkel aftens. Beløpet hadde imidlertid vært så rikelig at det viste seg umulig å gjøre det særlig enkelt hvis man skulle få brukt opp pengene. Resultatet, som sagt, ble nærmest en bryllupsmiddag.

Stemningen var høi og talene var flere, men aftensens høidepunkt i så måte ble da tidligere skuespiller - nå museumsbestyrer ved Ringve Musikkmuseum i Trondhjem, Jan Voigt, holdt damenes tale. Skjelden har man sett noen flere seg så godt som de fleste gjorde da. Så tok man bussen ned igjen til Molde og alle var trette og godt fornøiede.

Lørdag den 9. hadde man kommet ganske langt ned på den oppsatte sakliste og forhandlingene gikk greit unna. En sak som opptok alle meget og for- anlediget megen debatt var: "Uttalelse til Stortingets Kirke- og Undervisningskommite angående stortingsmelding nr. 93, 1971/72" Det viste seg å være noe divergerende oppfatning av hvorledes ordlyden i denne uttalelsen burde være og styrets forslag ble ikke umiddelbart godkjent av forsamlingen. Man kom imidlertid til enighet og et noe revidert oppsett av uttalelsen ble til slutt enstemmig vedtatt. Kontingentforhøielse viste seg å være et litt ømt punkt som avstedkom diverse uttalelser, men også her viste det seg mulig å bli enige.

Kl. 12.00 på lørdag var vi innbudt til Fiskerimuseet som lå litt ute i fjorden. På vei ut med fergen ble vi møtt av en gammeldags liten seilbåt med 2 mann ombord. Den var fra museets samlinger. En gammeldags fyrgrøte ute på en pynt var tendt på og alt var gjort for å skape stemning. De har innredet en slags restaurant inne i et av naustene og her var det trekk-spillmusikk, levende lys og god mat og drikke.

Efter maten hadde vi god tid til å bese de fine samlingene. For oss fra Norsk Teknisk Museum var vel Norges første fiskebåt-motor som finnes her av spesiell interesse. Den var innkjøpt av 3 fiskere som hadde slått seg sammen og kom fra England i 1898. Den kostet hele 8000 kroner. Til sammenlikning kostet ikke Norges første bil mer enn 5000 kroner i de samme årene.

Vel tilbake på Romsdalsmuseet gikk man inn i de avsluttende forhandlingene. Som siste post på dagsordenen hadde vi to meget interessante foredrag: "Regionalt samarbeid mellom musea" av Ivar Skre ved Glomdalsmuseet, og "Problemer i forbindelse med etablering av et museum" hvor Tore Fossum fra Norsk Skogbruksmuseum talte om de problemer de hadde hatt og de erfaringer som var gjort ved hans museum. Det siste igrunnen spesielt interessant for oss nå som vel må kunne si at vi befinner oss i starten som museum.

Kl. 20.00 lørdag aften var det stor middag med mange innbudte prominente gjester fra Moldes kunst- og kulturliv. Den høitidelige stemningen ble ytterligere forsterket av de mektige dimensjoner og høie himlinger i museets "Gildehall". Her skulle serveringen egentlig være en slags lokal spesialrett hvor hovedingrediensen var fisk. Like før vi gikk til bords opplyste imidlertid Sverre Berg fra Romsdalsmuseet at p.g.a. dårlig vær hadde det ikke vært mulig å fiske akkurat denne sorten. På ganske kort tid hadde man således satt sammen en annen meny. Og da den kom på bordet kan jeg ikke tenke meg at den sto tilbake for noe som helst i matyøien. Alt smakte ypperlig. Stemningen ble etter hvert meget høi, og efter flere gode taler kom en av museumsrepresentantene og fortalte trønderhistorier. Avslutningen av aftenen ble meget stilfull og sterkt nasjonalromantisk. Per Amdam, formann i styret for Romsdalsmuseet, er en meget stor ekspert på Bjørnsons liv og diktning. Han viste praktfulle lysbilleder fra Møre og Romsdal mens han med megen følelse og nydelig bakgrunnsmusikk leste flere av Bjørnsons vakreste dikt.

Det var en meget grepet forsamling som brøt opp omkring midnatt. Da hadde man åpnet kapellet - Romsdalsmuseets meget spesielle kapell som er bygget over deler fra de fleste kirker og kapeller som har vært i Møre og Romsdal. Jeg var da imidlertid så mett av god mat og mange inntrykk at jeg var nødt til å trekke meg tilbake til hotellet. Jeg kan derfor ikke formidle den sikkert særegne stemning som må ha vært her ved midnattstid.

Søndag den 10. var avsatt til en rundtur med buss i Molde og omegn, og været som i forveien hadde vært temmelig surt, viste seg nu fra sin beste side. Vi startet fra Alexandra Hotell kl. 8.30 fordelt på 2 busser. I vår buss hadde vi Sverre Berg fra Romsdalsmuseet som guide. Han er fantastisk godt kjent i området og kunne fortelle en mengde interessante detaljer om de severdigheter og ting vi reiste forbi. Vi så sletten hvor Romsdalens siste halshugning fant sted, og vi var innom Nesset hvor Bjørnson vokste opp. Han kom til Nesset prestegård i 1838, 6 år gammel. Der var tatt vare

på en mengde interessante detaljer rent eksteriørmessig i området, en allé var f.eks. plantet av Bjørnsons far "Presten". Blakkens grav var også der.

Turen fortsatte etter at Per Amdam, som var guide i den andre bussen, hadde solgt oss et lite hefte, "Med Bjørnson i Nesset". Så ankom vi til det naturskjønne Eiksdalsvannet, og tenk, på stranden lå det 2 gamle skipsdampkjeler som vi antagelig kan få til Norsk Teknisk Museum - det er grunnlaget mest et spørsmål om transport. I salongen på den fergen vi steg ombord i viste det seg å henge et fotografi av en meget gammel dampbåt. Fotografiet ble bragt opp på dekk og avfotografert på stedet av direktør Lindveit assistert av fylkeskonservator Magnussen og muntre tilrop fra oss andre som sto rundt. Fergen var meget hyggelig, og vi trodde lenge at den var av gammel årgang - kanskje ombygget litt - og så var den ny i 1959. Nåja, man kan ikke være ekspert på alt heller, og så var den meget gammel å se til....

Efter tre kvarters båttur blant hva man i gamle dager ville ha kaldt ville og voldsomme fjeldformasjoner, kom vi til en vakker gård på stranden. Nu viste det seg at man hadde sendt folk i ferieveien, og de hadde ordnet det så det var mat på bordene og varme i peisen da vi ankom.

Det ble en virkelig kosetund her inne mellom fjellene, og vi fikk oss fortalt gårdens historie. Den hadde vært drevet inntil 1948, og siden hadde den vært et populært turiststed. I det siste hadde merkelig nok turistene sviktet og den var nu bare i bruk ved spesielle anledninger. Her hadde vi god tid før fergen kom tilbake, og man fotograferte og konverserte livlig i det nydelige været på vollen utenfor huset.

Vi reiste så tilbake og fortsatte turen i det vidunderlige landskapet. Om kvelden tok vi avskjed med hverandre, og alle var enige om at hele arrangementet hadde vært helt igjennom vellykket.

For meg personlig vil jeg si at det som betydde mest var følelsen av fellesskap med mennesker som har de samme interesser - og i en viss grad de samme anskuelser som en selv har.

Og mitt inntrykk ellers er at vår lille jernbane er blitt godt mottatt blant museumsfolk. En del av de tilstedeværende hadde faktisk reist med banen i gamle dager og husket den godt. Heftet vårt om "Tertitten i jubileumsåret" syntes man var godt og interessant, og jeg kunne nok hatt med noen flere eksemplarer.

Kan vi greie å følge opp vår nye status, hva vi selvfølgelig bør, så tror jeg ikke det vil mangle anerkjennelse fra musealt hold her i landet.

Det hele var for meg en kjempeopplevelse, og jeg håper jeg greide å representere "A/L Urskog-Hølandsbanens museum" på en verdig og museumsfaglig måte.

Bjørn Winther Larsen

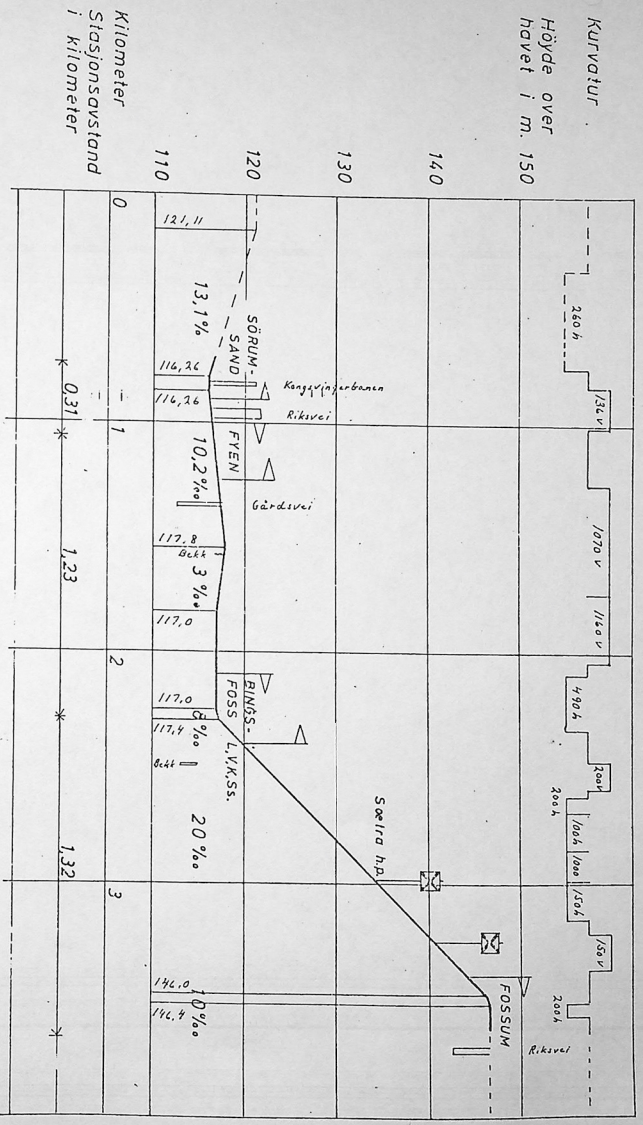
Det var alt for denne gang. På siste side har vi tatt med linjebeskrivelse for A/L Urskog-Hølandsbanen. Den er en del av vårt nye reglement, men formodentlig av interesse for alle våre lesere.

Så gjenstår det bar å ønske alle en riktig GOD JUL og et GODT NYTT ÅR!

Red.

Baneavdelinger
Avdeling nr.

1. avd. 0,94 km 2. avd. 1,14 km 3. avd. 0,84 km



A/L Urskog - Hölandsbanen
— Linjebeskrivelse —