

Tertittten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad nr.59 oktober 1984

Tertittten



Selskapet driver på idealistisk basis „Tertittten“, smalsporet dampdrevet museumsjernbane ved Sorumsand, Akershus fylke.

Medlem av NORSKE KUNST- OG KULTURHISTORISKE MUSEER.

Andelslaget

Urskog-Hølandsbanen

Selskapet driver på idealistisk basis „Tertitten“.

smalsporet dampdrevet museumsjernbane ved Sørumsand, Akershus fylke.

Medlem av NORSKE KUNST- OG KULTURHISTORISKE MUSEER.



Adresse: **Postboks 711**
Sentrum
0106 Oslo 1

Bankgiro: 6201.20.01628
 Postgiro: 2067718

Kontortid: Hver mandag 17.00 - 19.00, søndre tårn, 4 etg,
 Oslo Sentralstasjon (Østbanen).

Telefon: (02) 41 83 59

Telefon i driftssesongen: (02) 72 72 65 Bingsfoss st.

Kontaktpersoner:

Fung. styreformann Roar Stenersen, tlf (02) 53 07 49
 Driftsbestyrer Finn Halling, tlf (02) 11 17 30 - 79 45 73
 Museumsforvalter Harald Tyskerud, tlf (02) 77 84 89

Medlemsskap: Støttemedlem: 100 kr
 Aktive: 50 kr

Tog kjøres hver søndag fra tredje søndag i juni til siste søndag i august. Alle tog kjøres med damplokomotiv. På Bingsfoss er det bygget opp et gammelt stasjonsmiljø. Der er det servering, og mulighet til å bese museets samling av rullende materiell.

Avgangstider fra Sørumsand: Kl. 11.30, 12.30, 13.30, 14.30.
 Billettpriser: Voksne t/r kr. 15,- , Barn t/r kr. 7,50.

All henvendelse om kjøring av ekstratog m.v. rettes til banens adresse

Tertitten

Medlemsblad for
Urskog-Hølandsbanen
nr. 58 juni 1984 opplag 1000

Redaktør:

Erik Borgersen

Redaksjon:

Roar Stenersen
Aud K. Brevig
Stein Olav Hohle

Redaksjonens adresse:

Postboks 711, Sentrum
0106 Oslo 1

Annonsepriser:

Baksiden..... 1000,- kr.
1/1 side..... 600,- kr.
1/2 side..... 300,- kr.
1/4 side..... 150,- kr.

Rubrikkannonser med høyst
50 ord: 25,- kr.
do. for medlemmer/andelshavere,
15,- kr.

Redaktøren forbeholder seg
retten til å forkorte,
supplere eller forkaste innlegg
og artikler etter vanlig praksis

Til salgs:

Eldre nummer av medlemsbladet
som er til salgs:

Nr 31 - 49, 51 - 59 : Kr 10,00
Nr 50 (jubileumsnr) : Kr 15,00

Ikke bare

nye aktive, men også en økt entusiasme blant "gamle" medlemmer har vi registrert i år. Folk stiller opp i mengder, enten det gjelder et røsk på baneavdelingen eller på kontoret for å hjelpe til med utsendelsen av "Tertitten". Fjeldvang er atter full av overnattingsgjester, å drive med UHB er ikke bare "slit", men også avkobling.

Takk for en hyggelig sommer, vi treffes på Bingsfoss, Grorud, Lodalen og kontoret!

Erik Borgersen

Innhold

Styret.....	5
Ved sesongslutt.....	6
Første kvinne som lokfyrb..	9
Work Camp.....	11
Registrering og katalogisering.....	15
88 år med smalt spor langs Otra.....	22
Smalspor i Sørøst-Polen...	39

DEADLINE

Stoff til neste nummer av Tertitten må være redaksjonen i hende innen 1. november.

TIL SALGS

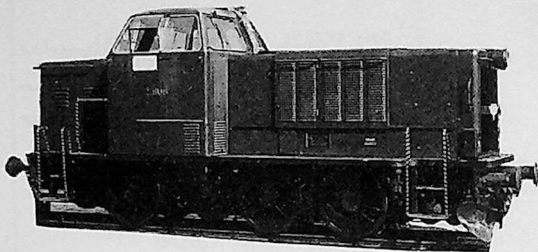
5 eldre sort-hvitt postkort selges samlet, kr.10

Farve postkort, 3 forskjellige, pr.stk kr. 3

Bestilles fra banens adresse

Nyhet:

NSB Di 2 (Mak'en) i HO



NMJ's norske
linje fortsetter

NMJ/HOBBY-TEKNIKK'S MODELL AV NSB DI 2

En meget interessant modell fra NMJ/Hobby-teknikk, NSB Di2 med Mak hytte. Mak'en leveres som byggesett med alle nødvendige deler, som etsede og støpte deler i messing, buffere, dekaleringer. Ferdig formede hyttedeler og motordeksler forenkler byggingen sterkt. Meget godt egnet som førstegangsbygge. Understell må kjøpes separat.

NSB Di 2 med Mak-hytte, Mak'en, ble levert til NSB i 1954 - 1958, og har en lengde over buffere på 10000 mm. Tjenestevekt 45 tonn, største hastighet 50/80 km/t, og det er bygget 6 lok med denne hytte-utførelsen, og til sammen 54 stk av type Di 2. De første lokene er utrangert.

NSB Di 2, byggesett komplett overdel	Kr 495,-
Understell, Fleischmann, likestrøm	Kr 390,-
Märklin lok art. 3149, vekselstrøm	Kr 432,-

Vi beklager at vi ikke kan levere bare understell til Märklin, men vi har isteden valgt å gi en tilbudspris på loket som tilsvarer understellprisen løst.

Romerike Hobbysenter

Stromsveien 102
2010 STRØMMEN
Tlf. (02) 71 31 96.

200 m fra Sagdalen h.p.
19 km fra Oslo sentrum.
2 km fra Lillestrøm.



NORSK MODELLJERNBANE

Postboks 76
1920 Sørumsand

Tlf. (02) 71 31 96
(02) 72 72 29

1:87 HO
Postgiro 5 77 40 39
Bankgiro 6201.05.04460



Styret



ROAR STENERSEN (29)
FUNG. STYREFORMANN
ELEKTRIKER



FINN HALLING (29)
DRIFTSBESTYRER
KONTORSJEF



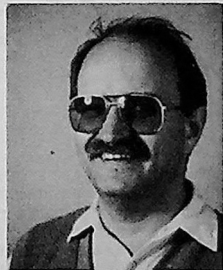
NILS ARE MAGERØY (29)
STYREMEDLEM
JERNBANEFULLMEKTIG



OLE-JONNY FLATEBY (41)
STYREMEDLEM
SKIFTEKONDUKTØR



BJØRN HALLING (35)
STYREMEDLEM
SERVICEINGENIØR



NILS AASHEIM (41)
FYLKESOPPNEVNT
STYREMEDLEM
LEKTOR



BJARNE ROGAN
1. VARAMANN
FORSKNINGSSTIPENDIAT

ERIK BORGESSEN (27)
2. VARAMANN
LOKOMOTIVFØRERASSISTENT



STYREFORMANN THOR MELLIN-ØLSEN HAR PERMISJON GRUNNET SITT VERV SOM STYREFORMANN I FORBUNDSMUSEET I AKERSHUS.



Foto: Jan Haugen

Ved sesongslutt

Ved driftsbestyrer Finn Halling

Driften

Totalt antall besøkende i 1984 er 5032, og dette er en økning på 1171 fra ifjor. Det er kjørt 62 togpar. Siste år med høyere antall besøkende enn i år var 1981 med 5120, men da ble det kjørt 6 togpar og 1 driftsdag mer. I rekordåret 1979, da vi hadde 6450 besøkende, ble det til sammenlikning kjørt 70 tog fordelt på 19 dager. Gjennomsnittsbelegget pr. tog blir slik: 1979 92,1 i 1981 72,3 i 1983 75,7 og i 1984 81,2 besøkende pr. tog.

Størsteparten av økningen i 1984 kommer fra chartertrafikken. For første gang ble det satset bevisst på kjøring av tog for skolene, og primo mai gikk vi ut med tilbud til de fleste grunnskoler i Akershus om klasseturer. Responen var over all forventning, og på fire hektiske dager besøkte 1476 lærere og elever museet. For UHB er skolebarnkjøring meget verdifullt, og vi vil legge opp til enda mer omfattende kjøring i 1985.

Som de fleste vil se av tabellen er besøkstallene

meget jevne i år. "Normaldagen" har 314,5 besøkende, og 10 av 16 driftsdager ligger innenfor en ramme på +/- 50 besøkende fra gjennomsnittstallet. Tidligere år med mange besøkende har dagstallene variert fra 14 til 791 (1979). Det er i ethvert henseende gunstig med stabile besøkstall, men det krever en god del arbeid og litt flaks å få det slik. PR-innsatsen må være kontinuerlig - som i år - slik at UHB til enhver tid eksisterer i de mulige besøkendes bevissthet, og at de dermed har bestemt seg for at "en gang i sommer skal jeg besøke UHB." Ved sporadisk og sjokkartet PR-innsats oppdager plutselig mange mennesker at UHB eksisterer og "vil dra dit i morgen." Da opplever man dager med f.eks. 791 besøkende (1/7 1979), som neppe gir annen opplevelse enn sild i tønne. Dette frister nok heller ikke til gjensitt.

Viktig er det også at slitastjenen på materiellet blir mindre når togene ikke er overfylte. Standard-togsammensetningen i år har vært CF11, C12, C01, BC010 og CF05, som

Driftsstatistikk for 1984 - 19. drifts sesong

1. Chartertog

	5/6	7/6	13/6	15/6	
Tog 11/12	90	20	124		
Tog 13/14	96	250	115	85	
Tog 31/32	95	105	85	140	
Tog 33/34	121	-	150	-	
I alt	402	375	474	225	1476

2. Rutetog

	17/6	24/6	1/7	8/7	15/7	22/7	29/7	5/8
Tog 21/22	59	41	42	66	47	74	93	87
Tog 23/24	105	45	97	104	111	113	122	146
Tog 25/26	66	33	106	42	89	96	66	98
Tog 27/28	48	35	84	80	42	57	40	50
I alt	278	154	329	292	288	340	321	381
	12/8	19/8	26/8	2/9				
Tog 21/22	45	52	120	62				
Tog 23/24	64	122	93	140				
Tog 25/26	20	99	121	84				
Tog 27/28	14	57	52	28				
I alt	143	330	386	314	3556			

gir ca. 120 sitteplasser, og kun et tog har hatt ståplasser. Sommervognen har vært benyttet som forsterkning 26/8 og 2/9. Når BC03 er driftsklar neste år, vil behovet for sommervognen falle bort, og med BC02 ferdig rekonstruert om noen år har vi trolig dekket behovet for passasjervogner i overskuelig fremtid. Jeg forutsetter at vi fører videre dagens PR-arbeid og ikke opplever astronomiske økninger i besøks-tallene.

Banearbeid

Vedlikeholdsarbeidene med sporet har vært mer omfattende i 1984 enn på mange år. Behovet var også påtrengende; linjen minnet stedvis mest om en havebane.

Grunnforholdene langs UHB er vanskelige, med store innslag av leire. Grus er som alle vet bedre egnet som ballast enn leire, og en omfattende masseutskiftning og løfting av sporet har lenge

vært påkrevet. Arbeidene kom for alvor i gang under dugnadsleiren i sommer, og i løpet av 3 travle uker ble strekningen forbi Fjeldvang, og fra Presterud til undergang Kongsvingerbanen gjort ferdig.

I 100 m-kurven ved Fjeldvang var ballastmangel og falsk overhøyde det største problemet, og innerstrengen måtte på det meste løftes 70 mm. Ved Presterud var sporet berg- og dalbane og måtte løftes opptil 150 mm. Som et mål på arbeidet kan nevnes at det nesten hver dag under dugnadsleiren ble kjørt ut 2 vognlaster med grus. Senere har vi gått løs på strekningen mellom undergang Kongsvingerbanen og tunnelen og spor 1 i Fyen. Sporet var spesielt ille før tunnelen, og det måtte spas ut og kjøres vekk 5 vognlaster med jord og leire. Enda flere vognlaster med grus er fylt på senere.

Parallelt med denne totalopprustning av sporet, skiftes



Klar til innsats om morgenen 1/9. Denne dugnadsdagen fikk vi spadd opp leine og kjørt ut grus mellom undergang Vingerbanen og Tønsberg tunnel. Samt justert og pakket hovedspor i Fyen.
Foto: E. Borgersen

alle dårlige sviller. Vi tar sikte på å få tatt hele banestrekningen på samme måte i løpet av de nærmeste årene, og legger opp til at all svilleskifting i hovedspor skjer i forbindelse med justeringen. I 1984 er det skiftet drøyt 50 sviller.

Siden det ikke fant sted noen vegetasjonsbekjempelse på banen i 1983, var veksten i sporet intens på forsommeren i år. Behovet for sprøyting var påtrengende, og i juli slo vi til med nylaget sprøyteutstyr, drevet av vår gamle bensindrevne vannpumpe. Sporsprøytingen var effektiv og tok knekken på det meste av vegetasjonen i tre meters bredde. Vi erfarte dog at det bør sprøytes enda lengre ut til sidene neste gang.

Fjordårets brann tilsa grundig bråtebrenning langs sporet på våren i år slik at gammelt tørt gress ikke skulle ligge langs sporet som en lunte når driften kom igang. Dessverre førte bråtebrenningen på et sted delvis til det den var ment å forhindre, og en stor del av ungsbogen mellom planovergangene på øvre strekning gikk tapt. Det har ikke vært noe branntilløp i sommer, og det synes som UHB-lokene er betydelig bedre til å holde på gnistene enn Meyer'n.

Tre av banens fire planoverganger volder oss problemer. Nedenfor begge Sætraovergangene

ser sporet ut som et elveleie, og heving av veien ved overgangene ved hjelp av pukk og subbus har knapt bidratt til å avhjelpe problemene. Det ser ut til at vi må skifte ut all masse i over-



gangene, drenere skikkelig og heve sporet i forhold til veien slik at sporet blir høyere enn veien på begge sider. Den nye overgangen på Sørumsand ser imidlertid ut til å bli et større problem. Sporet er lagt i pukk, og armert betong er lagt oppå, slik at sporet ligger i en stor betongblokk. Overgangen er vel fem meter bred, og skinetopp er ca. 70 mm lavere midt i overgangen enn på sidene. Det lar seg ikke gjøre å pakke opp sporet i overgangen, og det er således ikke mulig å hindre at den fortsetter å synke. Betongen i overgangen har endatil forvitret betydelig. Løsningen må etter alt å dømme bli at dagens betongovergang fjernes og erstattes med en god, gammeldags trelemovergang med grusbullast som lar seg pakke opp.

Det er ikke foretatt noen baneutvidelser i 1984, men det er ventet at alt vil være klart for fullføring av sporet inn til trekanten i 1985.

Maskinavdeling

Det er Høland som har fått størst oppmerksomhet av våre rullende enheter i år. Loket trakk sitt første rutetog 5. juni, og bortsett fra en charterdag har Høland trukket lassett hele sommeren igjennom uten nevneverdige problemer. Etterarbeider og justeringer er imidlertid ikke til å unngå når lokomotivet har vært fullstendig demontert. Enkelte tilløp til problemer har det vært - som tildels er blitt overvurdert-, men disse er raskt blitt rettet opp. Før neste sesong bør det foretas noen flere etterarbeider, bl.a. justering av stengene.

Lok nr. 8 er blitt benyttet en dag, men også da oppsto sprekke i et kjellrør, og loket ble satt bort i påvente av rørsift.

Allt rullende materiell forøvrig har oppført seg tilfredsstillende, og har kun fått rutinemessig vedlikehold i år. På BC010 oppsto brudd i en blad-fjær i fjor, og denne fjæren er reparert.

Første kvinne som lokfyrbøter

Så skulle altså det skje at Norge fikk sin første kvinnelige lokomotivfyrbøter. Og selvsagt var det på Urskog-Hølandsbanen.

For de aktive på vår bane kom ikke det særlig overraskende. Anne Hilde Gudmundsen har deltatt aktivt mange år i virksomheten vår. I 4 sesonger har hun tjenestegjort som lokomotivfyrbøter aspirant og også deltatt i revisjonen av Høland. Kvalifikasjonene skulle det derfor ikke skorte på når hun nå kan sy den første snoren i lua.

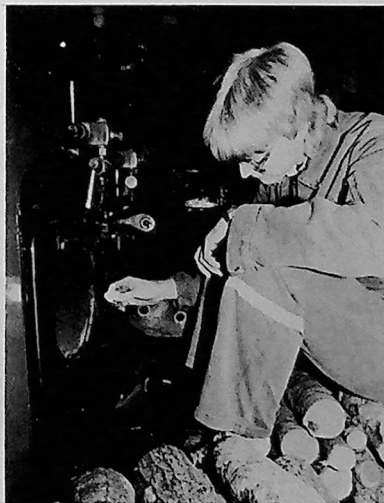
Samtidig har også Ole Jonny Flateby blitt ferdig med aspirant-tida og fått fyrbøtergodkjennelse.

Etter vårt reglement kan autorisering til lokomotivfører skje etter 3 år som fyrbøter.

Vi ønsker våre to fyrbøtere lykke til!

Erik Borgersen

Anne Hilde flyner opp Høland



*Elektriske Installasjoner i
Bolig- Industri- Lager og Kontorbygg-*

Utføres av:

**Ørnulf Wiig
Installasjon A.s**

1300 SANDVIKA — TELEFON 54 29 95

Ørnulf Wiig



DE FINNER OSS PÅ FØLGENDE STEDER:

Ørnulf Wiig
ELEKTRISK FORRETNING

Vis- a-vis Rådhuset
Sandvika - Tlf. 54 02 27
Lamper og småartikler

Ørnulf Wiig
MASKIN A/S

Gågaten
Sandvika - Tlf. 54 27 17

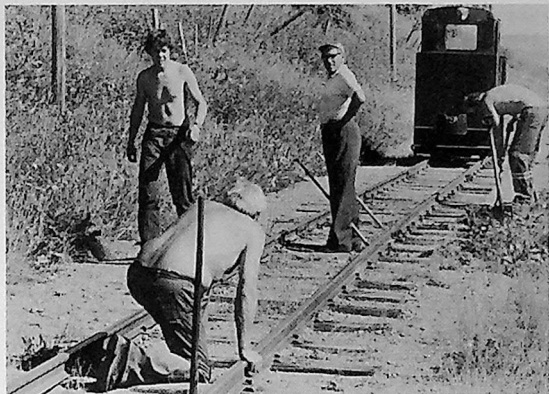
Ørnulf Wiig
INSTALLASJON

Brynsveien 17, Sandvika
Tlf. 54 29 95

ÅPNINGSTIDER I FORRETNINGENE:

Hverdager: kl. 8.30-17.00

Lørdager: kl. 8.30-13.00



Hovedoppgaven i år var banearbeid. Her driver Tyskerud, Trond Dehli, Gunnar Ihlebæk og Ole-Johnny Flateby med å justere sporet. Etter dem kom "pakke-gjengen". (Foto: Erik Borgersen)

Work Camp

Det lyktes oss å få holde dugnadsleir i år også. Den ble avviklet i tiden 22/7 - 11/8 med 9 deltakere fra 8 forskjellige land. Service Civil International, eller Internasjonal Dugnad som er det norske navnet, arrangerer hvert år dugnadsleirer rundt om i Europa. Disse leirene skal være et bidrag til fred og forståelse over landegrensene, og fungerer også som et rimelig ferietilbud. Vertsskapet, dvs. de som ønsker arbeid utført stiller kost og losji for deltakerne. (se forøvrig Tertitten nr. 56).

Leiren i fjor ga oss et godt erfaringsgrunnlag for årets leir, både når det gjaldt arbeidsoppgaver, tilrettelegging av arbeidet og fritidstilbud for deltakerne. I år var det langt større interesse fra de aktive hos oss til å delta. 2 - 3 aktive UHB'ere, samt Harald Tyskerud var tilstede hele tiden. Det var også Ellen Aasheim som fungerte som leirleder for Internasjonal Dugnad.

Hovedoppgaven i år var banearbeid, og da spesielt sporjustering. Gunnar Ihlebæk var med hele tiden og ledet dette arbeidet. Ihlebæk har selv jobbet ved baneavdelingen på banen i driftstiden.

Først ble 100 m.kurven ved Fjeldvang justert. Overhøyden ble lagt på 38 mm, innerstrengen måtte noen steder løftes 70 mm! En fortsatte så med strekningen Presterud - undergang Vingerbanen. Her var sporet i særdeles elendig forfatning, ja rene berg- og dalebane, og uten tilstrekkelig ballast. Hver dag ble det kjørt ut 2 vognlaster med grus. Vi savnet flere grusvogner. K 19 duger dårlig, mens Mf 108 naturligvis er som skapt til dette arbeidet. Stortrøen sørget for opplesing av vognene på Fossum.

Grøften i 100 m.kurven ble rensket og har nå jevnt fall.

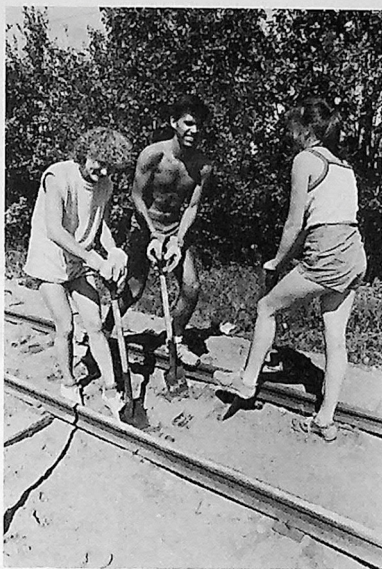
Alle de nye svillene som har ligget på Sørumsand ble lesset inn i GGw-vognen (Go 108) og denne fungerer nå som svillelager. På Fyen ble det bygget en rampe for lagring av sporvekselmateriell, og dette ble samlet inn fra de forskjellige "lagringsplasser". Løse dogs ble slått ned langs hele strekningen.

Mens ett til to arbeidslag hele tiden holdt på med banearbeid, drev en gjeng med å male. Jekkene ble børstet, grunnet og malt. Det var tålmodighetsarbeid, og ble pertentlig utført. Lokstallen ble



(Øverst fra venstre) Janella, Dudley, Javier, Christoph, Peter, Ellen, Susanne, Dolores, Gunnar Ihlebæk, Anne Hilde og Paul.

Foto: Terje Akerhaug, Arbeiderbladet.



Auli, Javier og Janella pakker sviller. (Foto: Erik Borgersen)

malt et strøk, og Fjeldvang ble beiset. Også på Bingsfoss hytte ble det utført malearbeid. Noen skilt som ble malt opp i fjor ble satt opp langs linjen.

Tidligere felte trær ble kjørt inn og kappet opp til ved. Nå har vi godt med ved en stund.

Kjøkkentjenesten ble tatt hånd om av to deltakere hver dag.

I fjor merket vi at deltakerne ble noe lei etter hvert. Fjeldvang er nok ikke stedet å tilbringe 3 uker av sin ferie. Vi prøvde derfor å gi dem noen tilbud i fritiden. Allerede første fredagen stiftet de bekjentskap med vertshuset på Sørumsand, det var vellykket. Lørdagen arrangerte Stein Olav Hohle en buss-sightseeing gjennom Oslo til Modum der vi så på Blaafarveværket og videre opp til Norefjell. Begge helgene ga Oslo Sporveier deltakerne fribilletter. Vi forsøkte også å gjøre deltakerne mer oppmerksomme på mulighetene på Sørumsand.

Et par grillkvelder med dans på Bingsfoss var også populært.

Sørums kommunen ved ordføreren tok seg av deltakerne en kveld. De ble tatt med til Hvam, og også vist rundt i kommunehuset. De fikk informasjon om kommunen og bevertning. Deltakerne satte stor pris på kommunens gjestfrihet.

Også andre tiltak ble gjennomført, bl.a. et besøk på en gård, og en kveld inviterte likegodt Ihlebæk hele gjengen hjem til seg.

Takk til alle leirdeltagerne for vel utført arbeid og en spesiell takk til Ellen Aasheim, Gunnar Ihlebæk og Harald Tyskerud samt alle UHB-ere som var med!

Erik Borgersen



Grillkveld med dans på plattformen på Bingsfoss!

Her er Jan Haugen i ferd med å grille pølser.

(E. Borgersen)



**A/S INGENIØR GRAN,
Drammen**

har levert kjelerør til
lokomotivet HØLAND

**A/S INGENIØR GRAN er
grossistfirma innen:**

VVS

VA

ELEKTRO



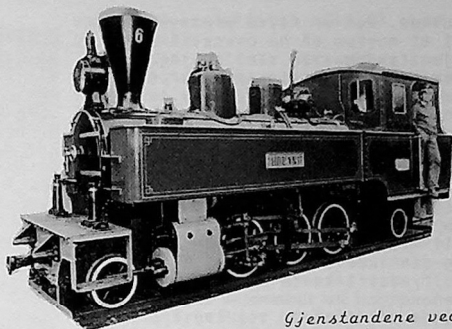
A/S INGENIØR GRAN

Postboks 1, 3001 Drammen

Tlf. 03/83 76 70

Registrering

OG KATALOGISERING AV
URSKOG-HØLANDSBANENS
GJENSTANDSMASSE



*Gjenstandene ved
vårt museum varierer i
størrelse. Her damploket Holand
som har registreringsnr. UHB-0002.*

Av
Bjarne Rogan

En del gamle UHBere vil kanskje stusse litt over denne overskriften og stille spørsmålstegn ved nytten og nødvendigheten av å sette i gang et slikt arbeid. Rekonstruksjonen, vedlikeholdet og driften av banen går jo upåklagelig -ressurssituasjonen tatt i betraktning- og de aktive medlemmene sitter inne med mye kunnskap om de forskjellige enhetene ved banen. Hver for seg har de god oversikt over gjenstandsgruppene de selv stiller med, både når det gjelder funksjonsprinsipper og bruksmåte, og dels også historikken bak gjenstandene fra den tid banen var i ordinær drift.

Likevel er den formelle dokumentasjonen av UHB-gjenstandene en viktig oppgave for den nylig gjenopplivede museumsavdelingen ved banen. Til eventuelle skeptikere vil jeg staks skynde meg å tilføye at et slikt musealt dokumentasjonsarbeid ikke på noen måte vil gå på bekostning av eller føre til begrensninger i den praktiske driften av banen. Originalgjenstandene skal fortsatt få rulle på skinnene selv om de blir aldri så mye innført i protokoller og katalogisert på kort og antagelig også på EDB.

Denne artikkelen har et dobbelt siktemål. Dels er den ment som en orientering til UHBs medlemmer om hva registrering og katalogisering av en museumssamling egentlig er, hvordan dette arbeidet arter seg med

UHB-gjenstandene, og hvilken nytte vi kan ha av en slik katalog. Som sådan er artikkelen et bestillingsverk fra TERTITTENS redaksjon. Dessuten ønsker jeg selv å drøfte visse spørsmål i tilknytning til arbeidet med denne spesielle samlingen og orientere framtidige brukere om de prinsipper som er lagt til grunn for registreringen. Jeg mottar gjerne synspunkter på dette.

HVORFOR REGISTRERE OG KATALOGISERE EN SAMLING?

UHB er en museumsjernbane, og som sådan er det også et museum. Utad, dvs. vis åvis publikum, fungerer vi som et museum (og det vel så bra som mange andre).

Organisasjonsmessig er banen tilknyttet Norske Kunst- og Kulturhistoriske Museer (NKKM), og økonomisk sett faller vi inn under den statlige/fylkeskommunale støtteordningen for halvoffentlige museer. Dertil er det også naturlig at vi innad bør tilfredsstille et elementært krav til museumsdrift, nemlig at vi på en oversiktlig måte kan gi en enkel og kortfattet redegjørelse for den gjenstandsmassen vi har påtatt oss å forvalte.

Det er registreringen og katalogiseringen som i første omgang skiller mellom en mer tilfeldig gjenstandssamling og et

museum. Det er flere grunner til at et museum må ha oversikt over gjenstandsmassen sin, og jeg skal her bare nevne et par hoverpunkter med relevans til UHB. Selv om dagens aktive UHBere som nevnt sitter inne med god oversikt over de forskjellige gjenstandsgruppene, kan vi ikke forvente at det vil være slik i all framtid. Mye av den historiske kunnskapen vil med tiden forsvinne, eller i det minste bli mye vanskeligere tilgjengelig, om den ikke dokumenteres på en tilfredsstillende måte. Neste generasjon av UHBere - la oss håpe at de vil finnes- vil kanskje stå foran f.eks. den nylig ankomne sporsperra på Bingsfoss eller innkjørssignalet på den kommende stasjonen på Sørumsand og gruble på om disse gjenstandene egentlig stammer fra privatbanetiden eller fra NSB-tiden, eller om det er opprinnelige UHB-gjenstander i det hele tatt. Kanskje kommer de fra Valdresbanen eller helt andre steder? Og er dette den løfteskassa vi har fått deponert fra Norsk Jernbanemuseum, eller er det den der borte? Da vil det være nyttig å kunne lese av registreringsnummeret på gjenstanden og deretter gå til protokollen, slå opp nummeret og finne svaret. Vi vet i dag alt dette og vil huske det en god stund framover, men vi må sikre at denne kunnskapen også er tilgjengelig for de som skal ta over etter oss. Registreringen (og den tilhørende merkingen) er den eneste sikkerheten vi kan ha for at vi/våre etterfølgere i framtiden skal kunne identifisere de enkelte gjenstandene, store eller små, og en systematisk katalog er garantien for at vi uten for mye strev skal kunne lete oss fram til de opplysninger vi ønsker.

Det er dessuten viktig at utenforstående kan få relativt lett adgang til opplysninger om våre gjenstander og banens historie, enten dette skjer ut fra en allmenn kulturhistorisk interesse eller i forskningsøyemed. I egenkap av et museum tillegges vi gjenstanden en kulturhistorisk kildeverdi, og det vil i prinsippet være av stor betydning for den enkelte samferdsels- eller jernbaneorienterte forsker, som vil benytte opplysninger fra flere



*Sluttsignallampe.
reg.nr. UHB-0052.*

jernbanemuseer/museumsjernbaner/ tekniske museer eller eventuelle andre samlinger, at han via enkeltkataloger eller felles EDB-kataloger kan søke på bestemte gjenstandsgrupper, f.eks. på landsbasis.

Registrering og katalogisering er den første vitenskapelige behandling av museums-gjenstanden. All museumsdrift og all forskning forutsetter orden i sysakene, og en slik dokumentasjon er det første skrittet. Systematikk er grunnlaget for ny kunnskap og en slik dokumentasjon vil på lengre sikt bare bidra til å styrke den utadrettede virksomheten og drift- en av museumsjernbanen.

HVA ER EGENTLIG REGISTRERING OG KATALOGISERING?

Når vi registrerer en gjenstand gir vi den et individuelt nummer og fører den inn i en (hoved)protokoll, med en kortfattet beskrivelse som i første rekke skal tjene til å identifisere gjenstanden ikke kan bli forvekslet med noen annen gjenstand i

samlingen.

Sammen med beskrivelsen skal det i protokollen også inngå opplysninger om eiendomsretten til gjenstandene og hvordan de er ervervet. For UHBs vedkommende er det for øyeblikket ikke så mange gjenstander som er deponert (enkelte fra NSB, Norsk Jernbanemuseum, Postmuseet). Men vi vet at det ved nedleggelsen av banen gikk en rekke gjenstander over på private hender eller til foreninger (alt fra lykter o.l. til et helt lokomotiv), og det er et ønskemål for oss at en del av dette med tiden kan tilbakeføres. Ved de fleste museer er det vanlig at deler av samlingene bare er deponert fra andre institusjoner eller privatpersoner. For eventuelle deponenter til UHB vil det være betryggende å vite at museet holder formell orden på eiendomsrettsspørsmålet, og ved eventuelle gaver vil være tilfredsstillende for giveren å vite at donasjonen er behørig registrert for all framtid.

Alle registrerte gjenstander skal føres inn i protokollen, og dette dokumentet er det eneste sikre grunnlaget vi har for å kontrollere om alle gjenstander virkelig er tilstede i damlingen. Mens katalogen (se nedenfor) er basert på løskortsystem (løse kort kan komme bort), må protokollen være innbundet. Protokollen skal i prinsippet være like lenge som samlingen består, og det stilles derfor visse krav til papirkvalitet, innbinding og oppbevaring.

Mens protokollen skal sikre identifikasjon av gjenstandene, betyr katalogiseringen at vi tilrettelegger gjenstandssamlingen som informasjons- og kildemateriale. Å katalogisere en gjenstand er å plassere den (dvs. katalogkortet) i en eller flere kategorier i et klassifikasjonssystem. Ved hjelp av katalogen skal vi kunne gå inn på en bestemt gjenstandsgruppe (gjenstander av samme type, med samme funksjon, fra samme produksjonssted, o.l.). Dersom vi ønsker å finne ut f.eks. hvor mange signallamper eller parafinlamper vi har, hvilke typer det er, hvor de stammer fra, hvilke vogner eller stasjonsbygninger de er plassert i, o.l.), kan vi slå rett opp på disse gjenstandsgrupp-

ene og på en lettvtint måte få svar på spørsmålet.

I sin enkleste form er en museumskatalog bare et emnekartotek, slik de fleste av oss kjenner det f.eks. fra et bibliotek. En større museumssamling vil gjerne ha flere parallelle kataloger, basert på forskjellige kriterier (hovedkatalog/emne katalog, topografisk katalog, navnekataloger). For UHBs vedrelativt begrensede og oversiktlige samling vil det bare være behov for en hovedkatalog/emne katalog. Aktuelle hovedemner er grupper som lokomotiver, vognmateriell (gods/person), bygninger og faste installasjoner, banemateriell, inventar (vogner/stasjoner), arbeidsredskap (håndverktøy og rullende enheter), uniformeffekter, signalutstyr, med diverse underinndelinger. For at katalogen skal få størst mulig bruksverdi bør imidlertid søkemulighetene være mest mulig like ved beslektede kataloger (Norsk Jernbanemuseum og de andre museumsjernbanene), og den endelige katalogordningen vil først bli foretatt etter at spørsmålet er drøftet med representanter for disse institusjonene. Et samarbeid på dette feltet er meget ønskelig. Det vil dessuten være av større viktighet både for UHB og for den jernbanehistoriske forskningen i sin alminnelighet at en felleskatalog opprettes mellom slike beslektede institusjoner, enn at vi f.eks. innlemmes i en felles EDB-katalog for Akershus-samlingene.

Til katalogiseringen brukes standard katalogkort utarbeidet av NKKMs EDB-komitefor bruk ved de kulturhistoriske museene. Dette er et kort i A4-format med faste rubrikker og koder for de forskjellige datakategoriene (viktig med tanke på EDB-behandling), samt plass til fotografi(er) og beskrivelse i fritekst. Kortene har faste rubrikker for gjenstandens benevnelse og eventuelle særnevninger, type og funksjon, datering, brukssted og produksjonssted, materiale, farger, mål, m.m.m. I tillegg til den relativt kortfattede gjenstandsbeskrivelsen på katalogkortet skal dette også være påført henvisninger til andre fotografier av gjenstanden (negativnumre), til dokumenter (f.eks. type- og konstruksjonstegn-

inger), til litteratur om gjenstand-
en, og også til eventuelle
restaurerings- og revisjonsproto-
koller (for større gjenstander som
lokomotiver og vogner). Dersom en
UHBer ønsker å sette seg detaljert
inn i historikk, konstruksjons-
detaljer, eventuelle ombygninger
o.l. for f.eks. en av personvognene,
noe som vil være meget aktuelt i
forbindelse med restaureringsarbeid-
er, vil katalogkortet raskt kunne
gi brukeren en oversikt over til-
gjengelig/kjent litteratur og doku-
menter om vogna.



*Innkjørsignalapparat
fra Raufoss stasjon.
Reg.nr. UHB-0043*

REGISTRERINGSARBEIDET VED UHB OG OPPRETTELSEN AV EN UHB-KATALOG

UHB-medlemmene vil oppdage at
de enkelte gjenstandene i samlingen
etterhvert vil bli påmalt et nummer
med svart eller hvit tussj. Dette er
registrerings- eller museumsnummer-
et. Nummeret består av vår museums-
signatur "UHB" (registrert i NKKM)
og et løpenummer. Museumsnummeret

er plassert på et minst mulig iøyen-
fallende sted, men likevel slik at
det skal være lett å finne. På
store enheter som vognene vil det
være påført både innvendig og ut-
vendig.

Normalt gis gjenstandene i en
samling nummer etterhvert som de
ervertes av museet (aksesjon), men
dette er ikke aktuelt for en aller-
ede eksisterende samling som Urskog-
Hølandsbanen. Her må gjenstandene
bare gis hvert sitt nummer i en
fortløpende rekkefølge, f.eks. fra
UHB 0001 til anslagsvis UHB 0500.
(Likt antall sifre i alle tall gjør
ev. EDB-behandling lettere-derfor
de 4-sifrede numrene). Nye gjen-
stander som ervertes (tilveksten)
vil bli tildelt påfølgende numre
etter hvert som de kommer inn.

Vårt eldste lokomotiv, Setskog-
en, har fått æren av å bli UHB 0001,
og lokomotivet Høland er blitt UHB
0002. Etter lokomotivene er vognene
registrert (UHB 0006-UHB 0013 for
personvognene og UHB 0014-UHB 0021
for godsvognene), deretter kommer
løftekassene (UHB 0028-UHB 0029),
deretter signal- og stillverkens-
heter, osv. En slik innplassering i
sammenhengende serier er praktisk
når man går løs på en uregistrert
samling, men det er egentlig like-
gyldig om vogner, uniformseffekter,
ovner, reservedeler osv. gis numre
om hverandre. Dersom vi skulle være
så heldige å få tilbakeført/deponert
lokomotivet Bjørkelangen, vil dette
få et høyt museumsnummer, langt
etter de tidligere registrerte loko-
motivene. Systematikken i samlingen
er likevel sikret gjennom katalogen,
der et eventuelt kort på Bjørkelang-
en vil bli plassert sammen med kort-
ene for de andre lokomotivene.

Registreringen av UHBs samling-
er stiller oss ellers overfor visse
praktiske problemer og vurderings-
spørsmål. Hvor skal vi sette grens-
en for det som skal regnes til
museets gjenstandssamlinger? Hvordan
skal vi behandle baneanlegget og
hva skal vi gjøre med alt reserve-
og bruksmateriellet? Hva med f.eks.
alle reserveskinner, skinnespiker
(dogs), lasker og underlagdplater?
Det er vel naturlig å gi den sam-
ede utlagte skinnestrengen med side-
spor et eget registreringsnummer.
Videre bør det gis egne registrer-
ingsnumre til et løst eksemplar av

en 15 kg skinne og en 20,5 kg skinne, med tanke på at disse 2 eksemplarene- som representanter for anvendt materiale i privatbanetiden og NSB-tiden- skal magasineres og eventuelt benyttes i utstillingsøyemed. Det samme gjelder 1 eller 2 eksemplarer av lasker, skinnespiker, underlagsplate, sporveksel med hjertestykke o.l.

Videre har UHB en god del verktøy og driftsmateriell som ikke er originale UHB-gjenstander (håndverktøy, vagegr, diesellokomotiver, gravemaskin, grus- og sprøytevogn m.m.m.), i tillegg til både damplokomotiv og passasjervogner av fremmed opprinnelse (f.eks. Sulitjelmabanevogna BC010 fra 1912). Ut fra den uttalte målsetting at UHB skal rekonstruere et definert og avgrenset historisk jernbanemiljø, kan det synes tvilsomt å innlemme disse gjenstandene i museets samlinger, noe som vil bli tilfellet dersom disse gis et registreringsnummer og katalogiseres. Fra medlemshold har jeg møtt en viss skepsis til tanken om at disse gjenstandene skal inngå i museets samlinger.

Jeg har stor forståelse for foreningens antikvariske målsetting, men mener likevel det er riktig å se registreringen og katalogiseringen av UHBs gjenstandsmasse i et litt videre perspektiv. Disse gjenstandene, som på sett og vis faller utenfor den antikvariske rekonstruksjon av den gamle banen, har i seg selv en kulturhistorisk og jernbanehistorisk verdi som det i de fleste tilfeller vil være vel verdt å dokumentere.

F.eks. gravemaskinen er av den typen som lenge har vært i bruk ved NSBs anlegg; grusvogna (Mf 108) er opprinnelig en malmvogn med bremsehus som har vært i drift ved Thamshavnbanen helt fra 1. verdenskrig, osv. Disse gjenstandene dokumenterer vår nære industrialiserte fortid og vår jernbanehistorie, og er i seg selv verneverdige. Av denne grunn bør vi være såpass romslige at vi foreløpig dokumenterer disse gjenstandene, nota bene med det forbehold at det tydelig framgår i protokoll og katalog at disse gjenstandene ved siden av vedlikeholdet av det opp-

rinnelige UHB-materialet, vil det ikke være noe til hinder for at disse registreringsnumrene utgår av samlingen.

Det viktigste argumentet for å innlemme disse "fremmedelementene" i samlingen, er et eventuelt framtidig katalog- og forskningssamarbeid med andre institusjoner. Enheter med samme opprinnelse som vår Mf 108 finnes ved Thamshavnbanen, som nå er gjenoppstatt som museumsjernbane. Og Norsk Jernbanemuseum, som skal vise norsk jernbanehistorie i hele sin bredde, har såvidt vites ingen NSB-gravemaskin. UHB skal ikke av slike grunner begynne å samle fremmed jernbanemateriell, men de gjenstandene vi allerede har og benytter i drift og vedlikehold bør dokumenteres.

En siste tanke som skal luftes her, gjelder katalogiseringen. På grunn av UHBs målsetting om å rekonstruere et gitt, lokalt avgrenset jernbanemiljø, bør vår katalog kanskje ses i et litt videre perspektiv enn vår gjenstandsmasse alene skulle tilsi. I forsknings- og restaureringsøyemed vil det være verdifulle å supplere katalogen med henvisninger til og opplysninger om UHB-gjenstander i privat eie (og inntil en eventuell felles EDB-katalog er opprettet, også UHB-gjenstander ved Norsk Jernbanemuseum, Norsk Teknisk Museum og ev. andre steder). Katalogkort over slike gjenstander -men naturligvis uten UHB-registreringsnr.- kunne settes inn i de respektive emneavdelingene i katalogen.

-----0-----

Arbeidet med å registrere og katalogisere samlingen er godt i gang, selv om mye gjenstår. TERTITTENS lesere vil ved en senere anledning bli informert om den registrerte gjenstandsmengden og den endelige katalogsystematikken.

UHB-SALG

Felleskort UHB-NJK-SB	<u>kr. 5</u>
Store tegninger	<u>kr.15</u>
Bestilles fra banens adresse	

Gjør det i Kreditkassen, du også.

Nå kan du få opptil 3.200 kroner mindre i skatt hvert år.



...og få 8% og 10% rente!



KREDITKASSEN

-sparing med skattefradrag

- Lillestrøm

Hovedkontor: Pilestredet 70

60 00 00

60 27 70

Avd. Fossvn. 24 - Oslo 5

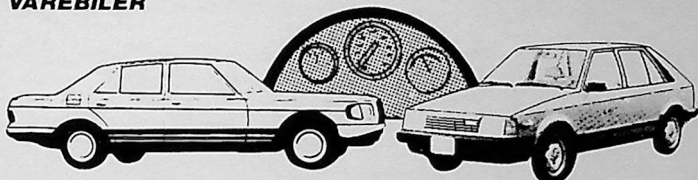
35 01 33 | 35 02 26

TELEFONSVARER ORIENTERER OM
SERVICE UTOVER VANLIG KONTORTID

**PERSONBILER LASTEBILER
SMÅ OG STORE BUSSER
VAREBILER**

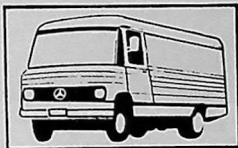


**CAR
RENTAL
NORWAY**



Med våre nye 16 m³ kasse-
vogner som rommer hele
flyttelasset. Se våre rimelige
returpriser/returgebyr på
enveis leie.

Week-end tilbud:
Fri km på kassevogner.

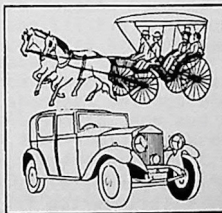


**LIMOUSINE
SERVICE**

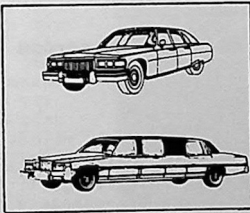


**35 01 33
60 27 70**

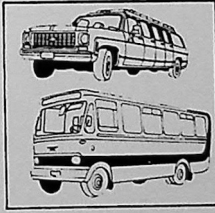
**BUSS
CHARTER**



Spesielt for bryllup:
Landauer m/ kusk eller
Rolls Royce veteranbil.



Elegante limousiner
Business representasjons-
biler m/ mobiltelefon.



Moderne turistbuser, og lang-
turvogner med air-condition
for turer i inn- og utland.

WINNEBAGO

mobilt hjem fullt
utstyrt for 6 personer.

Til feriebruk
til forretningsformål



Bilet Bilutleie A/S
Pilestredet 70 - Oslo 3
Fossvæien 24 - Oslo 5
Telex: 17093 Bicar N



Foreningen
Setesdalbanen 20 år

(E. Bongensen)

88 ÅR MED SMALT SPOR LANGS OTRA

av Roar Stenersen

Vår kollega Foreningen Setesdalsbanen har nylig feiret sitt 20 års jubileum. Selve jubileumsdagen var 14. juli, og hele den påfølgende uken ble det kjørt 2 daglige tog i korrespondanse med tilbringertog fra Kristiansand. Dette var heller ikke noe hvilket-som-helst tog, men NJK's lok 411 og tilhørende trevogner. 3000 reisende var fasiten etter dette fellesarrangementet mellom Setesdalsbanen (SB), Norsk Jernbaneklubb og NSB Kristiansand distrikt.

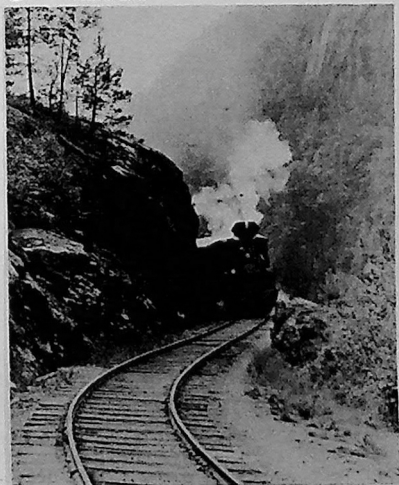
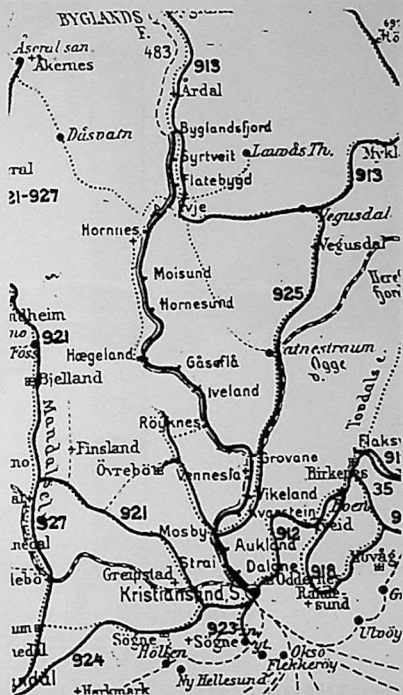
Nå er det etterhvert bra mange av oss UHB'ere som trekker sydover til Grovane for å besøke/jobbe eller tjenestegjøre på Setesdalsbanen. Det flotte anlegget og gode tonen der nede gjør det virkelig et besøk verd. Men hva vet vi om Setesdalsbanen? Foreningen har så langt ikke gitt ut noen publikasjon om emnet, selv om kunnskapsnivået ligger høyt. Det er derfor denne artikkelens mål å belyse Setesdalsbanens historie fra åpningen frem til i dag.

Forspillet

Tanken om en bane opp fra Kristiansand til Setesdalen ble bragt på bane i 1873. Setesdalen var praktisk talt isolert grunnet få og dårlige veier. Opprinnelig var Kilefjorden målet for banen, men takket være banens energiske forkjempere, Ingeniørkaptein Peter Rasmus Krag (hans to sønner Vilhelm og Thomas ble store diktere) ble det vedtatt at banen skulle føres helt opp til Byglandsfjordens sydende. Søknad om bevilgning i 1882 ble avslått av departementet. Rundt 1886 blusset spørsmålet opp igjen denne gangen som følge av tertiærbanenes (tredjerangs) billige byggemåte. Samferdselskomiteen førte opp SB i denne kategori, hvilket automatisk betød smalspor, 1067 mm eller 800 mm. Først i 1889 foreslo regjeringen banen bygget, og forslaget ble vedtatt av Stortinget i 1890.

Anlegget

Anlegget av SB ble startet i juli 1891. Banen var vedtatt bygget med sporvidden 1067 mm, tertiær utførelse med minste kurveradius 100 m og største stigning 1:50. Kostnadsberegningen lød på ca 4 millioner kroner. Statsbanenes egne ingeniører skulle forestå byggingen fra Grovane til Byglandsfjord, mens anlegget fra Kristiansand til Grovane ble satt bort til den kjente kontraktør S. Sørensen. Statsbanenes anleggsleder var Lars Lysgaard, som med en stab på 4 avdelingsingeniører skulle lede arbeidet. Grunnet planer om en Vestlandsbane (les Sørlandsbane) ble strekningen Kristiansand-Grovane anlagt som smalsporbane kl. II med minste kurveradius 160 m og største stigning 1:62. Skinnevekten var 20,5 kg/M for hele banen. Banen fikk 5 tunneler og 3 store broer av jern, total lengde ble 78 km. Banens vanskeligste parti var fra Grovane til Ryknes, her lå de største stigningene, og de skarpeste kurvene anlagt på noen Statsbane til da. Strekningen





Kristiansand stasjon rundt århundreskiftet.

Kristiansand- Grovane, og fra Kilefjordens sydende til Byglandsfjorden var relativt greie bortsett fra de to store fagverksbroene ved Kvarstein og Hornnes.

4 lokomotiver ble levert fra Dubs & Co i Glasgow i 1894. 2 med akselfølge 1'C 1' , og to hurtigtogslok med hjulstilling 1'B 1' .

Etter 4 års anlegg ble prøvedrift satt i gang i november 1895. 4 personvogner ble levert dette året. Det var 2 tredje-klasse/postboggivogner (CDo) fra Skabo, og to tredje-klasse (Co) vogner fra Strømmens Værksted.

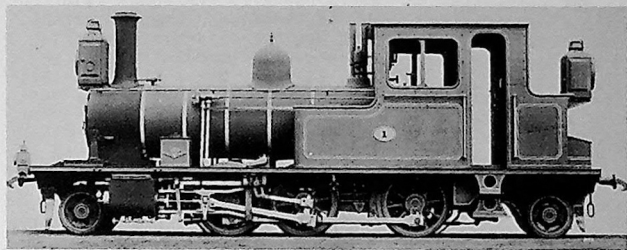
Banen ble åpnet ett år senere nærmere bestemt 25. november 1896, av statsminister Hagerup.

Anleggets totale kostnad ble 4,6 millioner kroner, et svært godt resultat sammenlignet med tidligere års baneanleggs enorme budsjettoverskridelser.

Driften kommer i gang

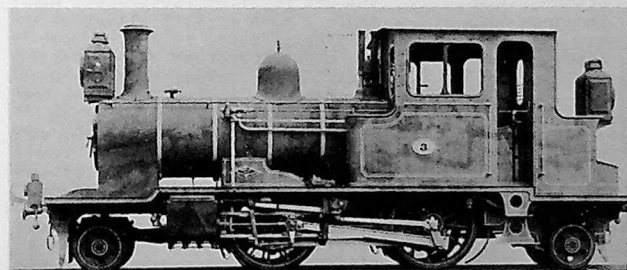
Banen åpnet dalen for omverdenen, og jordbruk og skogsdrift tok seg kraftig opp. Det var også malmforekomster som tidligere var umulige å frakte vekk, som nå ble drivverdige. Reisetrafikken tok seg også bra opp, slik at man allerede i 1897 gikk til anskaffelse av 4 nye personvogner fra Strømmen og Skabo. Disse var lik de 4 første utført som midtgangsvogner med lukkede endeplattformer. 2 nye personvogner fulgte i 1900 fra Skabo, også disse i samme utførelse som vogn 1 - 8.

Til nå hadde man avviklet trafikken med 4 lok, men dette holdt ikke lenger. 2 nye lok ble bestilt hos Andreas Lauritz Thunes mekaniske verksted i Kristiania. Den første ble bygget i 1901 og den andre i 1902. I 1912 fikk banen levert sitt



Lok 1,2,5 og 7 var alle av type XXI, akselfølge 1'C 1'
Øvrige spesifikasjoner:

Vekt driftsklar stand:	23,2 tonn
Høyeste akseltrykk:	4,9 tonn
Høyeste hastighet:	40 km/t
Sylinder-trekkraft:	2300 kg
Drivhjul diameter:	914 mm
Kullbeholdning:	0,8 tonn
Vannbeholdning i tankene:	2,1 tonn
Lengde over koblinger:	8,3 m



Lok 3,4 og 6 var 1'B 1' maskiner av type XXII, og var Setesdalsbanens hurtigtogslok.

Vekt driftsklar stand:	21,5 tonn
Høyeste akseltrykk:	6,0 tonn
Høyeste hastighet:	55 km/t
Sylinder-trekkraft:	1850 kg
Drivhjul diameter:	1146 mm
Kullbeholdning:	0,8 tonn
Vannbeholdning i tankene:	1,8 tonn
Lengde over koblinger:	7,9 m

Alle lok har følgende felles spesifikasjoner:

Kjeltrykk:	10 kg/cm ²
Ristflate:	0,7 m ²
Slaglengde:	457 mm
Boring:	279 mm (Nr.7: 292mm)

syvende lok fra Hamar Jernstøberi, dette skulle bli det siste nye lok SB fikk i hele sin driftstid.

I 1912 hadde altså banen fått hva vi noe upresist kan kalle "originalmateriellet"; 7 lok, 10 personvogner, samt et stort antall åpne og lukkede gods-vogner.

Vi tar en oversikt:

Lokomotivene:

1. Dubs & Co Glasgow	1894
2. " "	"
3. " "	"
4. " "	"
5. Thunes mek. verksted	1901
6. " "	"
7. Hamar Jernstøberi	1912

Personvogner:

Mellom 1895 og 1900 fikk banen 10 personvogner levert fra norske fabrikker som følger:

Vogn nr	Type	Bygget	År
1-2	CDo	Skabo	1895
3-4	Co	Strømmen	1895
5	BCo	"	1897
6-7	Cfo	Skabo	1897
8	Co	"	1897
9-10	Co	"	1900

Alle utført som midtgangsvogner med lukkede endeplattformer.

Alt materiell ble utstyrt med automatisk trykkluftbrems av type Carpenter fra ca. 1900. Setesdalsbanen var faktisk Norges første bane med gjennomgående luftbrems i alle tog, et av argumentene for dette var at man dermed kunne spare inn gjerdevedlikeholdet!

Trafikken artet seg positiv for banen fra 1900 og utover. Malmforekomstene fra Evje Nikkelverk (åpnet 1900) var lovende, og utskipningen til Kristiansand utgjorde en betydelig del av banens godsvolum. En annen malmforekomst ble også drevet. Det var feltspatt som ble skipet over til Belgia til glasstøyiindustrien der. Denne malmen ble lastet opp på Evje og Iveland. En tredje stor godsartikkel de første par-tre decennier var tønneustav. Det var i en periode dusinvis av små og store sagbruk langs banen

som produserte dette ene produktet, dette opphørte dog rundt 1930.

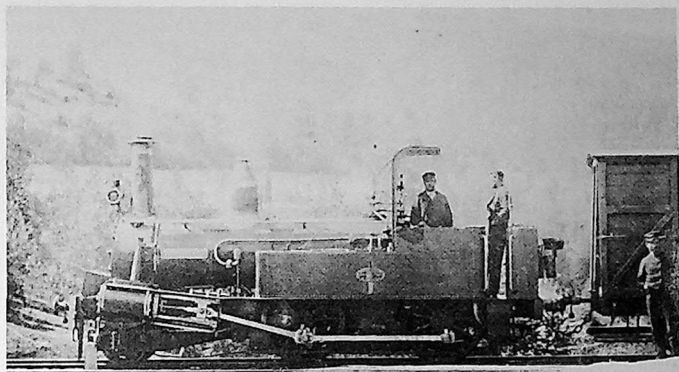
Bebyggelsen rundt Kristiansand begynte etterhvert å spise seg utover i landdistriktene, så rene lokaltog ble satt i rute mellom Kristiansand og Grovane, persontrafikken ellers på banen var alminnelig god, men ikke overveldende. I første verdenskrig gikk trafikken som normalt, men kullmangelen ble plagsom. Man greide seg allikevel gjennom krigen uten å fyre med ved, selv om dette ble forsøkt.

Mellomkrigstid- Nedgangstid

Ved første verdenskrigs ende i 1918 startet også en epoke med forandringer og modernisering på Setesdalsbanen.

Første skritt i så måte var mer av visuell karakter, nemlig innføringen av de for Setesdalsbanen så typiske "prærieskorstener" eller sentrifugalskorsten som det heter på fagspråket. Man hadde i alle år vært plaget av gnistkasting fra lokene, og særlig under forsøkene med vedfyring under første verdenskrig ble dette problemet akutt. Lok 5 var den første maskinen som fikk denne særegne pipa, det var i 1919, og året etter fikk nr. 1 samme behandling. 2 og 3 fulgte i 1924. I 1926 dukket nr. 5 opp med den gamle tynne pipa igjen, men året etter var den byttet ut for annen gang. Enden på det hele ble at alle lok fikk denne skorsteinstypen.

I 1922 ankom et "nytt" lok med båt til Kristiansand. Lokets nummer var 87 og dessuten hadde den navn. "Harald" sto det på Kjelen, og "Harald" var virkelig en gammel sliter i Statsbanenes tjeneste. Han så dagens lys allerede i 1866, hos Beyer Peacoch i Manchester, som leverte "Harald", "Sigurd" og "Tryggve" til Drammen-Randsfjordbanen. Siden hadde han og de to andre vært på Arendal-Aamlibanen, og nå havnet han altså på Setesdalsbanen for å tjene sine siste år der. Lok 87 (x 4) type IV "Harald" ble satt inn i skiftetjenesten i Kristiansand, samt lokaltogene til Grovane, men bare for å bli utrangert i



Drammen-Randsfjordbanens lok nr 4 "Harald" fotografert i 1870-årene på Randsfjordbanen. Loket kom senere til Setesdalsbanen.

1927.

I 1923 fikk banen enda et "nytt" lok, denne gang en "skikkelig" maskin, mye større enn Setesdalsbanens egne. Det var lok 64 av type Xa (SLM Winterthur 1899) som kom fra Drammen-Skienbanen (Vestfoldbanen). Nr. 64 veide hele 28 tonn, og viste seg å være alt for stiv og tung til å bryte med 100 meters kurver, så det ble lokaltogene mellom Kristiansand og Grovane, samt tømmer- og planketrafikken til/fra Hunsfos Brug på Vennesla, som ble dens arbeidsområde.

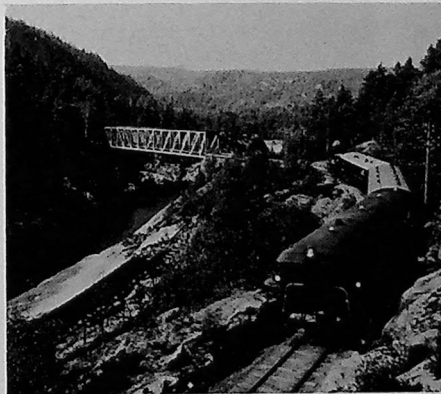
Ved Sørlandsbanens fremføring til Kristiansand i 1937 forsvant imidlertid denne trafikken fra smalsporet, og nr. 64 ble returnert tilbake til Drammen-Skienbanen i 1938.

I 1925 gjorde ett nytt teknisk mirakel sin entré på SB. Dette året dukket lok nr. 2 frem med Sunbeam dampgenerator og Pyle lyskastere, dette var naturligvis et stort skritt fremad, og alle lok fikk utstyret påmontert umiddelbart etterpå.

11/5 1927 skjedde en av banens meget få ulykker med dødelig utgang. Noen hadde glemte å koble bremseledningen i sydgående godstog fra Byglandsfjord. Ved Evjemoen fikk toget så stor fart at to G-vogner i toget skar ut og

sporet av. Vognene ble splintret til pinneved i omgivelsene. To velfødde Setesdalsgriser måtte bøte med livet da de prøvde å stanse avhopperne med trynet. Det hører med til historien at begge vognene tjenestegjorde som "Martin" (Litra M = lavkarmet grusvogn) resten av sin tid.

1927 ble virkelig det året den nye tid gjorde sitt inntog på SB. Det året kom nemlig banens to første motorvogner. De var to-



*Tog ved Paulen bro
Foto: E. Borgersen*



Lokaltog til Grovane på Kristiansand stasjon i 1931. Vi ser 2 av banens første motorvogner samt den eneste tilhengervogner.



Tabrikkfoto av Cm 2655 på Marienborg verksted i Trondheim. Levert til Arendal-Aamlilabanen, senere overført Jærbanen. Vogna er av samme type som Setesdalsbanens motorvogner.

akslede med Buda bensinmotorer, teakkledning og førerrom i en ende, slik at de måtte vendes etter hver tur. Vognene var bygget på NSB Marienborg vst. i Trondhjem. Disse vognene kom virkelig til å revolusjonere persontrafikken, ikke bare på SB, men vel så mye ellers i landet også. To like vogner kom fra Strømmens verksted i 1930, og i 1931 leverte Marienborg en to-akslet tilhenger til dem. En av disse motorvognene, nr. 2664, finnes i dag på Jernbanemuseet på Hamar.

I alle disse årene hadde SB vært selve livsnerven gjennom Setesdalen, og Kristiansands nordøstre distrikter, men i 1938 skjedde en forandring som reduserte banen til en sekundær sidebane. Åpningen av Sørlandsbanen frem til Kristiansand.

”Reisende til Byglandsfjord bytter tog på Grovane”

Førrige århundres plan om en Vestlandsbane var i ferd med å realiseres, i 1938 var banen, nå kalt Sørlandsbanen, ferdig til Kristiansand. Denne ble bygget normalsporet, som kjent, og det betød sporbrudd. Allerede i 1890 årene var Grovane sett ut som avgreningsstasjon for de to baner, og slik ble det. En stor omlastningstomt ble bygget, lokomotivstall, verksted m.m. Man innførte løftekasssystemet etter modell av UHB, og en portal-kran ble reist på Grovane. Til skiftingen på Grovane fikk banen i 1937 overført lok nr. 13 fra Arendal-Aamlibanen Dette var tidligere Grimstad-Frolandsbanens lok nr. 2 bygget i 1905 hos Thune, men nr. 13 forfalt



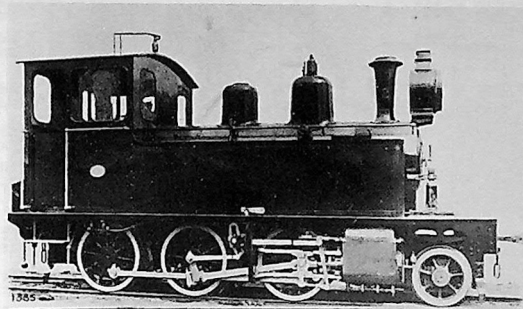
Bensinmotorvogn 2672, som kom fra Jernbanen, langs Kilefjorden.
Teinet av Sigmund Borgen.



Pt. 2655 har nettopp ankommet Byglandsfjord stasjon kl 17.50, og motorvogna er på vei rundt Cfo 737. Foto: Svend Jørgensen.



Lok nr. 5 med sudgående godstog på Evje i 1962. Toget består av 4 flatvagnar m. loftekassen og Cfo 115 bakerst. Foto: Hesselink.



Grimstad-Frolandsbanens lok nr. 2. Bygget av Thune 1907. Overført av NSB. Gikk på Arendal-Treungen. Overført Kristiansand 1937. Benyttet til skifting på Grovane.

til hovedrevisjon allerede i 1938, så tjenestetiden ble ualminnelig kortvarig, i det denne HR ikke ble utført.

Loket ble hensatt, og en skb 201 tok over. Gamle lokfolk mener dog å huske at nr. 13 stod hensatt på Grovane helt til 1953, NSB's fortegnelse derimot oppgir maskinen hugget i 1946.

Den andre verdenskrig bragte ikke med seg store stridighetene til Setesdalen, så banen ble spart for sabotasjehandlingene og annen ødeleggelse. Krigen bragte også nyheter til SB i form av nytt materiell. Ved Sørlandsbanens fremføring til Stavanger i 1944 kom to av Jærbanens bensinmotorvogner til SB. Flekkefjord-Egersund-Stavanger var jo smalsporet inn til da, og det nyeste materiellet herfra ble overført andre baner som fremdeles var smale, det vil si SB og Drammen-Larvik. Disse motorvognene var svært moderne for sin tid, bygget på Strømmen i 1931. De var boggi-vogner med aluminiumsvognkasse, utrustet med to 6-sylindrede Hercules bensinmotorer. To motorvogner til av samme type kom fra Vestfoldbanen i 1949-50, ved dens omlegging til normalspor.

Disse var også fra Jærbanen, overført til Drammen i 1944. SB hadde nå 8 bensinmotorvogner og rene damp-personotog ble en saga blott, bortsett fra de legendariske påsketoqene, og

enkelte militærtransporter til Evje.

Motorvognenes inntog på SB førte altså til redusert behov for damplokene. Derfor ble lok nr. 4 utrangert allerede i 1934, og lok nr. 3 i 1944. Vestfoldbanens nedleggelse førte til at flere personvogner ble overført derfra. Det resulterte i at de siste av originalvognene fra 1895-1900 forsvant. SB hadde gjennom årene fått overført 12 boggi-personvogner av forskjellige typer. Den siste personvognen fikk banen så sent som i 1953. Det var Co 163 som kom fra Egersund. Denne vognens historie er forøvrig ganske spesiell.

I smalsporttiden hadde Egersund det ufordelaktige system at alle tog måtte bakke inn til bystasjonen fra hovedlinjen Flekkefjord - Stavanger. Slik kunne man selvsagt ikke drive når stambanen var ferdig. Derfor ble strekningen gjennom bygatene i Egersund beholdt som smalspor i form av tredjeskinnebane. Fra 1944 til 1949 ble vogn 163 og 'Hugin' (som i dag står på Stavanger stasjon) brukt i denne lokaltrafikken mellom Egersund nye og gamle stasjon. Etter at "Hugin" ble utrangert i 1949 gikk "Ulke" nr. 25 (NSB type 7) i samme ruta. Man hadde derved et lokaltog bestående av et bredsporet lok og en smalsporet vogn! Dette opphørte i 1953, og vogn 163 kom til SB og "Ulke" 25 til Jærbanemuseet på Hamar.

Togferiørling på side 24

73. Kristiansand—Byglandsfjord. Topstjerne i Grønske med alle tog til og fra strækningen Byglandsfjord—Grønske.

(Elektrisk drift, Kristiansand—Grønske)

St. Km	Stasjon	Til		Fra		Til		Fra		Til		Fra		Til		Fra	
		2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	
0	Fra Stasjon	120,30	8,30	10,14	10,14	10,14	10,14	10,14	10,14	10,14	10,14	10,14	10,14	10,14	10,14	10,14	10,14
1	Flakkefjord	135,50	7,15	10,18	10,18	10,18	10,18	10,18	10,18	10,18	10,18	10,18	10,18	10,18	10,18	10,18	10,18
2	Til Kristiansand	151,70	6,10	10,21	10,21	10,21	10,21	10,21	10,21	10,21	10,21	10,21	10,21	10,21	10,21	10,21	10,21
3,5	0 Ifra Kristiansand X	6,45	6,55	8,15	12,15	12,15	11,15	11,15	15,15	16,15	16,15	17,15	18,15	19,10	20,15	21,10	21,15
2,2	3 - Dalsne	6,20	6,59	8,20	10,20	12,20	13,20	14,20	15,20	16,20	17,20	18,20	19,15	20,15	21,15	22,20	23,20
21,5	7 - Strø	6,73	7,25	8,25	10,25	12,25	13,25	14,25	15,25	16,25	17,25	18,25	19,20	20,20	21,20	22,25	23,25
10,8	9 - Aukland	6,50	7,20	8,30	10,30	12,30	13,30	14,30	15,30	16,30	17,30	18,30	19,25	20,25	21,25	22,30	23,30
24,6	13 - Kvernåsen	6,34	7,09	8,34	10,34	12,34	13,34	14,34	15,34	16,34	17,34	18,34	19,30	20,30	21,30	22,35	23,40
43,1	15 - Vikeland	6,40	7,19	8,40	10,40	12,40	13,40	14,40	15,40	16,40	17,40	18,40	19,35	20,35	21,35	22,40	23,45
41,5	17 - Grønås	6,43	7,22	8,43	10,43	12,43	13,43	14,43	15,43	16,43	17,43	18,43	19,40	20,40	21,40	22,45	23,50
41,1	201 Til Grønske X	6,50	7,29	8,50	10,50	12,50	13,50	14,50	15,50	16,50	17,50	18,50	19,45	20,45	21,45	22,50	23,55
31,2	Til Drømman	8,25	8,25	9,25	9,25	10,25	10,25	11,25	11,25	12,25	12,25	13,25	13,25	14,25	14,25	15,25	15,25
36,5	Til - Ols V. X	9,10	9,10	10,10	10,10	11,10	11,10	12,10	12,10	13,10	13,10	14,10	14,10	15,10	15,10	16,10	16,10
31,2	Fra Ols V. X	21,20	21,20	22,20	22,20	23,20	23,20	24,20	24,20	25,20	25,20	26,20	26,20	27,20	27,20	28,20	28,20
10,9	Fra Grønske	9,00	9,30	10,30	11,30	12,30	13,30	14,30	15,30	16,30	17,30	18,30	19,30	20,30	21,30	22,30	23,30
14,5	281 - Ravnås	9,16	9,50	10,36	11,36	12,36	13,36	14,36	15,36	16,36	17,36	18,36	19,36	20,36	21,36	22,36	23,36
14,5	281 - Glåsil	9,26	10,15	11,26	12,26	13,26	14,26	15,26	16,26	17,26	18,26	19,26	20,26	21,26	22,26	23,26	24,26
17,0	3 - Hoveland	9,45	11,10	12,45	14,10	15,45	17,15	18,45	20,00	21,15	22,30	23,45	25,00	26,15	27,30	28,45	30,00
17,5	52 1 - Hoveland	9,52	11,17	12,52	14,17	15,52	17,17	18,52	20,07	21,22	22,37	23,52	25,07	26,22	27,37	28,52	30,07
17,5	56 - Hoveland	10,19	12,15	14,19	16,15	18,19	20,15	22,19	24,15	26,19	28,15	30,19	32,15	34,19	36,15	38,19	40,15
18,5	67 1 - Eriks	10,30	12,40	14,30	16,40	18,30	20,40	22,30	24,40	26,30	28,40	30,30	32,40	34,30	36,40	38,30	40,40
18,9	1 - Eriks	10,39	12,59	14,39	16,49	18,39	20,49	22,39	24,49	26,39	28,49	30,39	32,49	34,39	36,49	38,39	40,49
19,1	591 - Stabrygd	10,50	13,05	14,50	17,05	18,50	21,05	23,10	25,20	27,30	29,40	31,50	34,00	36,10	38,20	40,30	42,40
20,5	78 1 Til Grønske X	10,50	13,05	14,50	17,05	18,50	21,05	23,10	25,20	27,30	29,40	31,50	34,00	36,10	38,20	40,30	42,40

Stasjonens herde over havet 1 meter.

Togst. stopper om det trængs ved visse holdplæser.

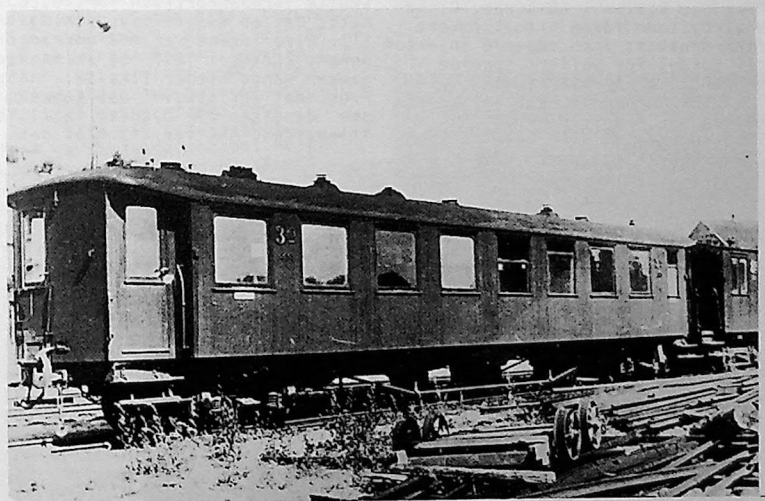
F. Fast stopp holdplæser

73. Byglandsfjord—Kristiansand (Elektrisk drift, Grønske—Kristiansand)

St. Km	Stasjon	Til		Fra		Til		Fra		Til		Fra		Til		Fra	
		2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	
01	Fra Byglandsfjord X	21,00	21,00	22,00	22,00	23,00	23,00	24,00	24,00	25,00	25,00	26,00	26,00	27,00	27,00	28,00	28,00
9	1 - Flakkefjord	21,00	21,00	22,00	22,00	23,00	23,00	24,00	24,00	25,00	25,00	26,00	26,00	27,00	27,00	28,00	28,00
11	1 - Eriks	21,00	21,00	22,00	22,00	23,00	23,00	24,00	24,00	25,00	25,00	26,00	26,00	27,00	27,00	28,00	28,00
21	1 - Ravnås	21,00	21,00	22,00	22,00	23,00	23,00	24,00	24,00	25,00	25,00	26,00	26,00	27,00	27,00	28,00	28,00
24	1 - Hoveland	21,00	21,00	22,00	22,00	23,00	23,00	24,00	24,00	25,00	25,00	26,00	26,00	27,00	27,00	28,00	28,00
34	1 - Hoveland	21,00	21,00	22,00	22,00	23,00	23,00	24,00	24,00	25,00	25,00	26,00	26,00	27,00	27,00	28,00	28,00
34	1 - Hoveland	21,00	21,00	22,00	22,00	23,00	23,00	24,00	24,00	25,00	25,00	26,00	26,00	27,00	27,00	28,00	28,00
34	1 - Hoveland	21,00	21,00	22,00	22,00	23,00	23,00	24,00	24,00	25,00	25,00	26,00	26,00	27,00	27,00	28,00	28,00
34	1 - Hoveland	21,00	21,00	22,00	22,00	23,00	23,00	24,00	24,00	25,00	25,00	26,00	26,00	27,00	27,00	28,00	28,00
34	1 - Hoveland	21,00	21,00	22,00	22,00	23,00	23,00	24,00	24,00	25,00	25,00	26,00	26,00	27,00	27,00	28,00	28,00
34	1 - Hoveland	21,00	21,00	22,00	22,00	23,00	23,00	24,00	24,00	25,00	25,00	26,00	26,00	27,00	27,00	28,00	28,00
34	1 - Hoveland	21,00	21,00	22,00	22,00	23,00	23,00	24,00	24,00	25,00	25,00	26,00	26,00	27,00	27,00	28,00	28,00
34	1 - Hoveland	21,00	21,00	22,00	22,00	23,00	23,00	24,00	24,00	25,00	25,00	26,00	26,00	27,00	27,00	28,00	28,00
34	1 - Hoveland	21,00	21,00	22,00	22,00	23,00	23,00	24,00	24,00	25,00	25,00	26,00	26,00	27,00	27,00	28,00	28,00
34	1 - Hoveland	21,00	21,00	22,00	22,00	23,00	23,00	24,00	24,00	25,00	25,00	26,00	26,00	27,00	27,00	28,00	28,00
34	1 - Hoveland	21,00	21,00	22,00	22,00	23,00	23,00	24,00	24,00	25,00	25,00	26,00	26,00	27,00	27,00	28,00	28,00
34	1 - Hoveland	21,00	21,00	22,00	22,00	23,00	23,00	24,00	24,00	25,00	25,00	26,00	26,00	27,00	27,00	28,00	28,00
34	1 - Hoveland	21,00	21,00	22,00	22,00	23,00	23,00	24,00	24,00	25,00	25,00	26,00	26,00	27,00	27,00	28,00	28,00
34	1 - Hoveland	21,00	21,00	22,00	22,00	23,00	23,00	24,00	24,00	25,00	25,00	26,00	26,00	27,00	27,00	28,00	28,00
34	1 - Hoveland	21,00	21,00	22,00	22,00	23,00	23,00	24,00	24,00	25,00	25,00	26,00	26,00	27,00	27,00	28,00	28,00
34	1 - Hoveland	21,00	21,00	22,00	22,00	23,00	23,00	24,00	24,00	25,00	25,00	26,00	26,00	27,00	27,00	28,00	28,00
34	1 - Hoveland	21,00	21,00	22,00	22,00	23,00	23,00	24,00	24,00	25,00	25,00	26,00	26,00	27,00	27,00	28,00	28,00
34	1 - Hoveland	21,00	21,00	22,00	22,00	23,00	23,00	24,00	24,00	25,00	25,00	26,00	26,00	27,00	27,00	28,00	28,00
34	1 - Hoveland	21,00	21,00	22,00	22,00	23,00	23,00	24,00	24,00	25,00	25,00	26,00	26,00	27,00	27,00	28,00	28,00
34	1 - Hoveland	21,00	21,00	22,00	22,00	23,00	23,00	24,00	24,00	25,00	25,00	26,00	26,00	27,00	27,00	28,00	28,00
34	1 - Hoveland	21,00	21,00	22,00	22,00	23,00	23,00	24,00	24,00	25,00	25,00	26,00	26,00	27,00	27,00	28,00	28,00
34	1 - Hoveland	21,00	21,00	22,00	22,00	23,00	23,00	24,00	24,00	25,00	25,00	26,00	26,00	27,00	27,00	28,00	28,00
34	1 - Hoveland	21,00	21,00	22,00	22,00	23,00	23,00	24,00	24,00	25,00	25,00	26,00	26,00	27,00	27,00	28,00	28,00
34	1 - Hoveland	21,00	21,00	22,00	22,00	23,00	23,00	24,00	24,00	25,00	25,00	26,00	26,00	27,00	27,00	28,00	28,00
34	1 - Hoveland	21,00	21,00	22,00	22,00	23,00	23,00	24,00	24,00	25,00	25,00	26,00	26,00	27,00	27,00	28,00	28,00
34	1 - Hoveland	21,00	21,00	22,00	22,00	23,00	23,00	24,00	24,00	25,00	25,00	26,00	26,00	27,00	27,00	28,00	28,00
34	1 - Hoveland	21,00	21,00	22,00	22,00	23,00	23,00	24,00	24,00	25,00	25,00	26,00	26,00	27,00	27,00	28,00	28,00
34	1 - Hoveland																



Lok nr. 7 hensatt på
Grovane 1964
Foto: Lars Liaen



Co 333 hensatt på Sundland etter Vestfoldbanens omlegging i 1949
Vognen ble overført SBO og er den fortsatt.

Vestfoldbanens omlegging til normalspor førte til at Setesdalsbanens damplokomotiver ble noe modernisert. Banen hadde som nevnt Carpenter automatiskvirkende luftbrems. Kompressorene til dette anlegget var den såkalte "Carpenterpumpen", en liggende ettstegs dampkompressor med relativt liten kapasitet. På den smalsporede delen av NSB hadde man byttet ut disse til fordel for doble compoundpumper, de såkalte "Yankee-pumper" fra New York Air Brake Co. Mange slike var nå blitt overflødige i Drammen. De ble derfor sendt til SB og påmontert deres damplok, så etter 50 års drift fikk lokomotivene det utseende vi i dag kjenner. En annen forandring fra det opprinnelige var at alle de gjenværende damplok (1,2,5,6,7) fikk sanddom oppå kjelen, istedet for sandkassene forran plaskekassene over hjulene, etterhvert som de fikk nye kjeler i 40-årene. Disse kjelebyttene førte til at lokene fikk Greshams ikke sugende injektor til fordel for Sellers sugende injektor, på fyrbøtersiden.

Reisende med Setesdalsbanen før og nå, kan ikke ha unngått å legge merke til alle kraftverkene

i Utras nedre løp. Disse kraftverkene, med tilhørende damanlegg førte til at banen måtte trekkes opp i liene flere ganger i sin tid. Første gang var ved anlegget av Nomeland kraftstasjon i 1921. Banen ble da lagt om i 6 km lengde. Neste omlegging var i 1952 ved Gåseflå, under anlegget av Iveland kraftstasjon. Her ble banen lagt om i ca. 5 km. lengde, og hevet ca 7 m. Siste omlegging var på Beihølen i 1957, da Steinsfoss kraftstasjon skulle bygges.

Nedleggelse

Utover i femtiårene ble det mer og mer innlysende at SB's dager snart var talte. Evje nikkelverks nedleggelse i 1946 reduserte drastisk godsvolumet, og banen var for gammel, tungvint og sen i den moderne tid. Det var klart at skulle jernbanedriften fortsette, måtte det en massiv opprustning til. Alle lokene var fra omkring banens åpning i 1896, og skinnegangen mange steder like så. Problemet var likevel det samme som da banen ble bygget; vei-standard. Det var klart at det



Siste tog
til Høge-
land st.
2.9.62
Foto:
Jan Tollfsky

måtte bygges ny og bedre vei i banens trafikkområde, om banen skulle nedlegges. Og det ble lovet.

31. august 1962 ble bestemt som nedleggingsdato. Setesdalsbanen var den siste av NSB's engang så tallrike smalsporbaner, og oppmerksomheten rundt nedleggelsen oversteg sannsynligvis feiringen ved åpningen 66 år tidligere. Ekstratog etter ekstratog gikk opp gjennom dalen, og flaggene valet på halv stang. Til og med BBC kom for å lage program om banen.

Søndag 2/9 1962 gikk aller siste tog over banen. Dette besto av lok 2 og 5, seks personvogner, samt en motorvogn bakerst. Setesdalsbanen var død.

Rivingen av skinnegangen tok til på våren 1963, og innen utgangen av sommeren var sporet fjernet helt ned til Beihølen kraftverkdam. Vannstanden ble der hevet slik at den gamle traseen nå er neddemmet. De siste 5 km ned til Grovane ble liggende urørt inntil videre. Det var nemlig planer om museumsbane-drift på denne strekningen.

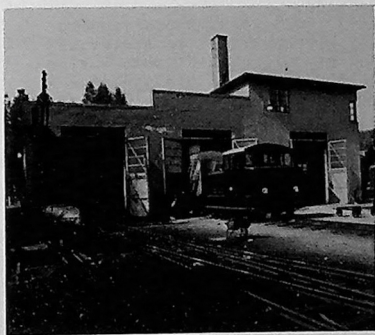
Slik var situasjonen i 1964 da "Setesdalsbanens Hobbyklubb" ble stiftet. Et fåtall vogner, 4 damplok og to av boggimotorvognene sto hensatt på Grovane. Lokstall og verksted var inntakt, selv om alle verktøymaskiner o.l. var fjernet. Lok 2 var i best stand, og lok 7 i dårligst.

En god del jernbanefolk var engasjert i bevaringsplanen, og damptogene, denne gang kalt "hyggetog", begynte å kjøre igjen sommeren 1964. Lok nr. 2 fra 1894 ble ansett som mest egnet, og denne maskinen sto for all togframføring til og med sommeren 1978. I 1965 ble lok nr. 7, som sto hensatt ute på tomta, hugget opp. Lok nr. 1 var tidligere oppstilt på Grovane stasjon som minnesmerke over Setesdalsbanen. Begge disse lokene ble utrangert et par år før nedleggelsen. Foreningen disponerte således lok 2, 5 og 6, alle med kjeler fra begynnelsen av 40-årene og ellers i rimelig god stand.

I 1968 ble foreningen kastet ut av Grovane stasjon, og måtte etablere en ny stasjon noen hundre meter lenger bort. Overhengende fare var det for å miste



Lok nr. 5 med tog



Lokstall- og verkstedbygningen på Grovane.
Foto: E. Borgeisen

lokstall og verkstedbygget, da Vennesla kommune hadde planer om industri på området.

Ved Sulitjelmabanens nedleggelse i 1972 overtok foreningen en god del materiell herfra. Meget spesiell var motorvognen "Sulitjelma", bygget i 1957. Denne vognen er virkelig



"Sulitelma"
på Grovane 1983
Foto: E. Borgersen

noe av det smukkeste kjøretøy man kan tenke seg på smalt spor, og er som skapt for banens krappe kurver. Den er forøvrig så sterk at den tar med seg to boggivogner oppover til Beihølen. Vognen har fått en gjennomgripende hovedrevisjon/restaurering på Grovane.

De to bensinmotorvognene som ble bevart etter nedleggelsen er derimot hinsides, i alle fall den ene som ble hugget for et par år siden. Det viste seg at de var så dårlige at vognkassene faktisk brakk av sin egen tyngde! Den gjenværende vogna har fått begge motorene fjernet, for å minske belastningen. Tross dette buler sideveggene faretruende. Man skulle nesten tro, eller ønske, at Strømmens Verksted kunne ta seg av den. Det er tross alt eneste gjenlevende vogn av dette firmaets første motorvogn med selvbærende (ikke nå lenger) vognkasse med aluminiumsplatekledning.

Siden 1979 har lok 5 stått for all togfremføring. Loket ble revidert i tidsrommet 1975-79, og erstattet således nr. 2 som ble tatt inn til full hovedrevisjon som fremdeles pågår.

En milepæl i foreningens historie var i mai 1981 da man fikk opprettet en heldags driftsbestyrerstilling. Carl Fredrik Thorsager har fungert i denne stillingen, senere kalt museumsbestyrer, frem til i dag.

Med årene har man fått både sivilarbeiderposter og arbeidsløshetsstøtte til hjelp, slik at det i dag periodevis er 10 - 12 mann i heldags jobb på museet. Dette har vist seg nødvendig for Setesdalsbanen har prosjekter som kan få en til å lure på om smalspore står overfor en renessanse i Norge. Det er ikke noe igjen av 60-årenes "hobbybane" eller "hyggetog" selv om de fortsatt er hyggelige nok. Banen, eller skal vi si foreningen, har utviklet seg til å bli landets fremste MUSEUM i sin gren, og dette gir oss anledning til å se på fremtiden for Setesdalsbanen.

Setesdalsbanen i morgen

Tittelen på dette siste kapitlet er ikke tilfeldig, for en ting er klinkende klart: Setesdalsbanen vil forbli. Banen har reist seg som fugl Fønix av asken, og konkurrerer med dyreparken ved Kristiansand om å være Sørlandets største turistattraksjon.

I dag, som etter nedleggelsen ender banen brått i damkronen på Beihølen. Dette skal imidlertid rettes på snart. I forbindelse med anlegget av en ny kraftverkstunnel fra Beihølen fylles den neddemmede traseen mot Røyknes opp, og ved anleggets ferdigstillelse i 1986 er det gitt klarsignal til å forlenge banen ca. 3 km. til den tidligere stasjonen. Museumsbanen vil

da bli 8 km. lang, med skikkelige stasjonsanlegg med svingskive i hver ende. Man arbeider også i skrivende stund med å føre banen inn til Grovane stasjon igjen. Etter utkastelsen herfra i 1968, har NSB bygget ut CTC på Sørlandsbanen, slik at Setesdalsbanen må føres inn til stasjonen på egen trasé, uten noen form for fellesspor. Dette krever en ny bro over elven som skiller stasjonen fra verkstedområdet og Setesdalsbanen forøvrig. Man håper å ha broen på plass allerede i høst, men når togene kan starte fra Grovane stasjon igjen er uvisst, fordi anlegget her medfører en totalomlegging av sporarrangementet, samt fotgjengerundergang under Sørlandsbanen inne på stasjonen.

På materiellsektoren utvides det også. I sommer er Co 12 fra Thamshavnbanen satt i drift. Denne vognen er bygget om fra 1000 mm til 1067 mm sporvidde, nytt bremsesystem er montert, samt fullstendig utvendig og innvendig oppussing. Likeledes pågår restaurering av DF 52 fra 1881. Denne vognen, 103 år gammel, ble funnet på Nøtterøy for noen år siden, og er så gjennomgripende restaurert at det vel bare er langbjelkene i rammen, samt noe reisverk som er tilbake på det opprinnelige. Til gjengjeld er vognen bygget opp igjen så pinlig nøyaktig at vognbyggeren Hans Skabo ville ha nikket anerkjennende. Tomta på

Grovane er forøvrig full av lignende "emner", som med tiden vil bli restaurert.

Et par-tre lok-emner finnes også. Lok 6, det siste av 1'B 1' lokene finnes fortsatt på Grovane, men har ikke kjørt siden 1962. Loket fikk full HR ved Sundland i Drammen i 1954, men gikk bare sporadisk etter dette, så man regner med at det ikke vil medføre for store vansker å få den driftsklar igjen.

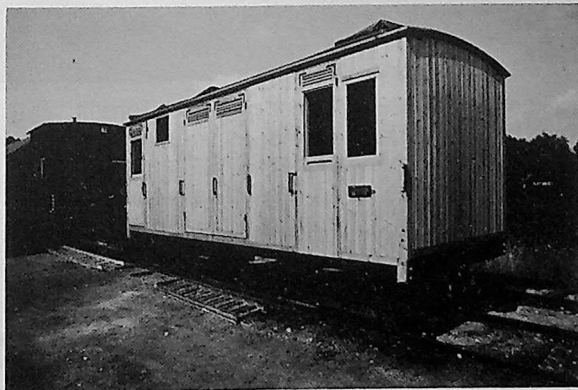
NSB's lok nr. 81 er også på Grovane nå. Denne maskinen sto på Jernbanemuseet på Hamar i en årrekke, men ble altså overlatt foreningen Setesdalsbanen for noen år siden. Det er heller tvilsomt å regne med at vi får se denne forran togene, da den er en smule for lang for banens krappe kurver. Konklusjonen her må bli at det er nok å gjøre i årene som kommer. Man fristes nesten til å rope ut: Rydd plass på Byglandsfjord, Setesdalsbanen kommer tilbake!

KILDER:

Østvedt: De Norske Jernbaners Historie

NSB Smalsporfortegnelser 1917-1948

Øvrige opplysninger kommer fra Carl Fredrik Thorsager og Hans Co. Sørensen, begge tilknyttet Foreningen Setesdalsbanen.



DF 52, senere DF 52, fra 1881 under restaurering på Grovane. Foto: E. Borgersen

Det er nesten flaut uten damp



Men, El 16 kan by på 6000 hk under panseret, fordelt på 4 motorer à 100 kW. Dette trekker en vognvekt på 800 tonn – med maksimal hastighet på 140 km/t. Bremsesystemet har automatisk kombinasjon av trykkluft og elektrisk pådrag.

Med hilsen til Tertitten fra

ASEA - PER KURE A/s



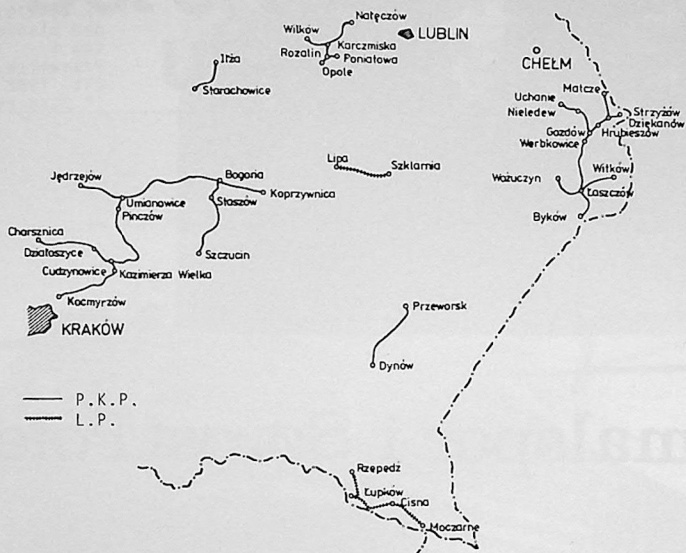
Px 49-1791
med blandet
tog i
Przeworsk.
Okt. 1982
(P.Staszewski)

Smalspor i Sørøst-Polen

av Piotr Staszewski

Historien om smalsporbanene i Sørøst-Polen begynte før første verdenskrig da denne delen av vårt land var delt mellom Østerrike-Ungarn og Russland. Den østerrikske sektor var et underutviklet område, derfor ble det bare bygget statsbaner der. I russisk sektor gjorde myndighetene byggingen av nye baner vanskelig av strategiske grunner. Imidlertid klarte noen sukkerfabrikker (Niedlew, Mircze, Klemensów, Milejów, Garbów, Wozuczyn, Zagloba m.fl.) å bygge deres egne smalsporede baner.

Den første smalsporlinje i Russisk sektor hadde 750 mm sporvidde (Den russiske militære kommando tillot bare denne smalsporvidden). Denne banen ble bygget av firmaet Arthur Koppel for sukkerfabrikken i Niedlew i 1901. I 1912 begynte sukkerfabrikken i Wozuczyn å bygge deres egen smalsporbane i retning av Laszczów. I 1916, da Østerrikets hær okkuperte dette området, ble disse banene første del av det store 760 mm-systemet bygget av "Kaiserliche und Königliche Heeresbahn Nord, nå kalt "Kolej Hrubieszowska". I 1918, da Polen overtok banen, ble den en del av P.K.P. (Polske Statsbaner). I tredveåra ble banen bygget om til 750 mm. sporvidde. Den yngste del av denne banen, linja fra Dziekanów til sukkerfabrikken i Strzyzów, ble bygget av tyskerne



Over: Kart over smalsporbanene i Sørøst-Polen

Under: Personvogn fra Kolej Bieszczadzka på jernbaneanemuseet i Cisna. Slektskapet med våre polske vogner sees tydelig. C 12 og CF 11 har gått på denne banen.



i 1940.

Den totale lengde av banen er i dag 144 km. Passasjertrafikk er det på strekningen Strzyzów - Laszczów, forbindelse med normalspor og lokomotivstall er det i Werkkowice.

Historien til smalsporsystemet som nå kalles "Kolej Naleczowska" er nokså tilsvarende. I 1911 begynte sukkerfabrikken i Zagloba nær Wilków å bygge en bane med 750 mm. sporvidde i retning Naleczów, en stasjon på en bredsporet linje (1524 mm). I 1916 fullførte den østerrikske hær linja fram til Naleczów og bygget en ny strekning, Karczmiska - Opole. I 1937 bygget den Polske stat linja fra Rozalin til en ny elektromekanisk fabrikk i Poniatowa.

"Kolej Naleczowska" har en lengde på 51 km, passasjertrafikk er det på hele systemet bortsett fra Karczmiska - Wilków. Sporbruddstasjon er Naleczów og lokstall er i Karczmiska.

Lxd2-300
nr. 21276/71
med overførings-
vogner i
Karczmiska.
Sept. 1983
(P.Staszewski)



De to første delene av det lengste smalsporsnett i sørøst-Polen, nå kalt "Kolej Jedrzejowska", ble også bygget av den østerrikske hær på okkupert Russisk område. Det var de to banene Jedrzejów - Staszów og Charsznica - Działoszyce med 600 mm sporvidde, åpnet i 1916. Etter første verdenskrig ble disse banene overtatt av P.K.P. I 1926-28 bygget den lokale administrasjon i Pińczów deres egen bane for å knytte sammen disse to linjene. Denne strekningen ble nasjonalisert i tredveåra. Den siste delen av dette systemet, Bogoria - Koprzywnica, ble åpnet i 1945. Total lengde er 314 km. Passasjertrafikk: Jedrzejów - Bogoria - Szczucin, Umianowice - Pińczów, Charsznica - Kazimierza - Wielka. Sporbruddstasjoner: Jedrzejów, Charsznica. Lokstaller: Jedrzejów, Bogoria, Kazimierza Wielka.

Starachowice - Ilza er den yngste smalsporbanen i Sørøst-Polen. Denne 750 mm-banen ble åpnet i 1951.

Passasjertrafikk er det på den 20 km lange banen (Ett togpar daglig). Sporbruddstasjon og lokstall i Starachowice.

Przeworsk - Dynów -banen ble bygget i 1904 i den østerikske sektor som en 760 mm privatbane. I mellomkrigsåra var den fortsatt et aksjeselskap, men under statlig kontroll i 1918 - 26. Etter andre verdenskrig ble den nasjonalisert og i femtiåra ble den bygget om til 750 mm sporvidde. På denne banen er det en 612 m lang tunnel, det er den eneste tunnel på polske smalsporbaner.

Passasjertrafikk er det på hele den 46 km lange strekningen, sporbruddstasjon og lokstall i Przeworsk.



Px 49 1799
i Przeworsk.
Okt. 1982
(P.Staszewski)

Alle disse fem linjenettene er administrert av P.K.P.'s øst-distrikt i Lublin og dets smalsporavdeling i Chelm. Trafikken på disse banene i 1983 var ca. 1.260.000 tonn gods og ca. 400 000 passasjerer. Kull og sukkerroer utgjorde en stor del av godstrafikken.

Alle de mange smalsporbanene til sukkerfabrikkene er nå nedlagt, men noen fabrikker (Opole, Strzyzow, Werbkowice, Wozuczyn, Przeworsk, Kazimierz, Wielka) har forbindelse med statsbanene og har egne skiftelok.



Lyd2/WLS 180
nr. 45 i kull-
lageret ved
sukkerfabrikken
i Strzyzów.
Aug. 1983
(P.Staszewski)

Det er også to smalsporbaner som eies av administrasjonen for statens skoger. (LP=Lasy Pánstwowe =Statens skoger)

Eldste smalsporbane i Østerrisk sektor var Lupków - Cisna, nå kallt Kolej Bieszczadzka.

Denne 760 mm -banen eid av aksjeselskapet Lupków-Cisna-banen, ble bygget i 1898. I 1928-34 var den under statlig kontroll. Under andre verdenskrig bygget tyskerne den om til 750 mm-bane. Etter krigen var Bieszczady-området et lite bebodd område, og banen ble overtatt av skog-administrasjonen. I 1954-64 ble den reparert og forbedret, og nye linjer ble bygget slik at banens lengde nå er totalt ca 70 km. Passasjertrafikk er det på strekningen Rzepedź - Lupków - Cisna. Sporbruddstasjoner er Lupków, Rzepedź. Lokstall er det i Cisna.



Blandet tog i
Lupków med lok
type Lyd2.
Aug. 82.

(P.Staszewski)

Eneste 600mm-bane, bortsett fra noen mindre industribaner, i dette området av Polen er skogsbanen Lipa - Szklarnia. De første kilometerne av denne banen ble bygget tyskerne under andre verdenskrig. Etter 1945 fortsatte anlegget av banen slik at banen nå har en lengde på 43 km. Banen har ingen persontrafikk. Sporbruddstasjon og lokstall i Lipa.

Godstrafikken på disse to skogsbanene er hhv. 100 000 og 20 000 (omtrent) kubikkmeter pr år.

Kolej Bieszczadzka er en del besøkt av jernbaneinteresserte fra andre land. De andre banene er nesten ukjente for utlendinger, enda de er svært interessante. Alle går gjennom vakre landskap, i kupert terreng gjennom skogene med mange skarpe kurver og bratte stigninger. Historien om Kolej Naleczowska forteller at denne banen har det største antall kurver fordi han som bygget banen tjente ekstra på hver ekstra kilometer.

Banen Starachowice - Ilza vil antagelig bli nedlagt snart mens de andre banene som er omtalt her nok vil se det 21. århundre.

LITT OM LOKOMOTIVENE

Før 1926 var alle smalsporlok på polske baner bygget i utlandet. Tyske 0-D-0 lok var mest benyttet på 600 mm, mens Russiske 0-C-0 lok var mest brukt på 750 mm -spor. Det var forøvrig lok av mange andre Tyske, Østerrikske, Ungarske og Russiske typer.

I mars 1926 bestilte Pińczowskie Koleje Dojazdowe fra lokfabrikken i Chrzanów to lok for tjeneste med 130 tonns tog over kurver på 25 m radius og stigninger på 1:50. Allerede samme året kom disse lokene, som var de første smalsporlok bygget i Polen, i drift. Lokene som hadde akselfølge 0-D-0, viste seg å være både sterke og økonomiske i drift. Allerede i 1927-28 ble det bestilt 4 lok til. Den siste maskinen av denne type, Tx26-422, er bevart i Smalspormuseet i Wenećja.

I 1930-31 bygde lokfabrikken i Warszawa 21 lok av type Px 29. Dette var den største serien av smalsporlok som ble bygget i Polen før krigen. Omtrent halvparten av dem gikk i Sørøst-Polen til i begynnelsen av 70-åra.

I 1950-55 bygget lokfabrikken i Chrzanów omtrent 120 lok av en forbedret utgave av Px 29, kalt Px 48 og Px 49. Fortsatt er mange av disse lokene i drift på smalsporbaner over hele Polen.

Første skinnebuss for 750mm-sporvidde kom til P.K.P.'s øst-distrikt i 1964, diesellok type Lyd 1 i 1967 og Lxd 2 i 1968.

De 5 statsbanene som er nevnt i denne artikkelen har nå 10 damplok type Px 48 og Px 49 (Lokstallene i Bogoria og Przeworsk), 3 skinnebuss MBd1 (Werbkowice), 39 diesellok Lxd2 og 12 lok Lyd1. Vognparken består av rundt 40 passasjervogner, mer enn 1300 gods- og interne vogner og omtrent 200 overføringsvogner. Overføringsvogner er i bruk på nesten alle statsbanene, unntatt er strekningen Przeworsk - Dynów.

Lyd1 lokene viste seg å være for svake for fjellbanen i Bieszczady. Derfor anskaffet man en sterkere loktype, Lyd2, i 1977. Nå består materiellet på denne banen av seks Lyd2 lok, 8 nye passasjervogner bygget opp på godsvognrammer, og noen hundre tømmer- og plattformvogner. Banen har sitt eget museum i Cisna med to preserverte damplok (Px 48/ Kp 4), noen passasjer- og godsvogner som har trafikkert banen.

De første diesellok på skogsbaner var 600 mm skiftelok av type WLS50 bygget i 50-åra. To av dem er fortsatt i drift i Lipa sammen med de større V10C lokene som ble importert i 1977. I Lipa er det 3 passasjervogner (internt bruk), 150 tømmerboggier og 30 plattformvogner.

Diesellok

Type	Sporvidde	Fabrikant	H.k.	Transmisjon	Aksel.	Vekt
Lyd1 WLS150	750	Chrzanów	150	Mekanisk	C	16 t
Lyd1 WLS180	750	Zastal	180	Mekanisk	C	18 t
WLS50	600	Verkst. Poznań	50	Mekanisk	B	7 t
Lyd 2	750	23.aug fabrikken	300	Hydraulisk	C	19 t
Lxd 2	750	Bukaresti	450	Hydraulisk	B'B'	32 t
V10C	600	Babelsberg DDR	100	Mekanisk	C	16 t
MBd1	750	P.K.P.Lisewo	100	Mekanisk	B	10,5 t
Skinnebuss						

Damplok

Type	Tx26	Px48	
Sporvidde	600	750	
Fabrikk	Lokfabrikk Chrzanów		
Byggeår	1926-28	1950-55	
Akselfølge	0-D-0	0-D-0	
Trekkraft, h.k.	120	180	
Hjuldiameter	650	750	
Fast akselavst.	780	1900	
Total akselavstand	2300	2900	
Cylinderdiameter	310	320	
Slaglengde	320	360	
Vekt, tom tonn	15,4	20	28 med tender
Vekt driftsklar	20,4	22	40 med tender
Rist flate, m ²	0,88	1,47	
Heteflate	35	40	
Overheter	-	13,4	
Kjeltrykk, kg/m ²	13	13	
Vann m ²	2,8	-	6 i tender
Kull t	1	=	4 i tender
Total lengde mm	6440	6998	12 826 med tender

Px 48 og Px 49 er like bortsett fra tenderen. 4 aksl på Px 48, 3 på Px 49.



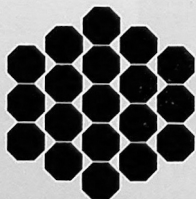
Skinnebuss MBd1-125 på stasjonen i Werbkowice. Aug. 83.
(P.Staszewski)



*VI GÅR EN KULL-
ALDER I MØTE!*

*Tertitten går
kullalderen i
møte med
kull fra*

N O R C E M



IMPORT

LAGRING

DISTRIBUSJON

FYRINGSTEKNOLOGI



Kull

**NORCEM - GÅRDEN
POSTBOKS 253
3470 SLEMMESTAD**

TEL.: 78 03 60

TLX.: 71149

Cementdivisjonen

VIKTIG MELDING TIL ELEKTROBRANSJEN!



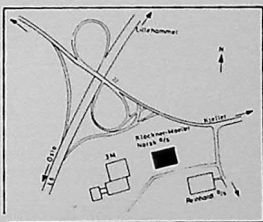
Du finner oss på Skjetten, like ved 3M bygget, når du kjører E6 nordover fra Oslo.

Vi representerer vest-tyske kvalitetsprodukter, som elektriske og elektroniske

- Kontaktorer og hjelpeleier
- Betjeningsutstyr
- Endebrytere – trykkgivere
- Vendere
- Kapslinger
- Elementautomater – sikringer
- Sikringsbrytere

komponenter/systemer, samt sikringsmateriell innen industri og marine.

- Motorvern-brytere
- Kompakteffektbrytere
- Sikrings – last – skillebrytere
- Strømskinner
- Energifordelinger
- Komplette styringsanlegg
- Mikroprosessor-systemer



Vi i KLÖCKNER-MOELLER er innstilt på å holde en høy servicegrad og er ivrig etter å fortelle mer om disse produktene, og gjerne gi Dem en mer utfyllende demonstrasjon.

Det ville være hyggelig om De tok kontakt med oss over telefon 74 20 10 eller like gjerne avla oss et besøk her i HVAMKRYSETT, HVAMVEIEN 4, 2013 SKJETTEN.



KLÖCKNER-MOELLER
NORSK A/S (02) 74 20 10



SOULIEREN B&L

Stasbanene

Nå har det skjedd mye med toget. Nytt materiell på Dovrebanen, – nytt materiell på Sørlandsbanen. Innebygde forbindelser fra vogn til vogn med dører som åpnes og lukkes automatisk, slik at man slipper både støy og trekk. Friskluftanlegg som bytter ut luften 45 ganger i timen, og som kan reguleres individuelt for hvert sete. Jo det har skjedd mye både på Dovrebanen og Sørlandsbanen, og etterhvert begynner det å skje noe på andre baner også.

Innen årets utgang er 100 nyoppussede og moderniserte vogner i full trafikk over hele Norge.

Serveringstilbudet er forbedret. Unn deg noen av de dagfreske smørbrødene så forstår du hva vi mener. På første klasse i ekspresstogene er forresten et lett måltid inkludert. I tillegg finner du dagens aviser liggende fremme.

Litt lett musikk og NRK's nyheter «serveres» også underveis.

Sovevognene er under oppussing og

tilbudet er vesentlig bedre selv om vi har redusert prisene betydelig. I tillegg til togbilletten kan du få enkeltværelse for kr 170,- på 1. klasse, og velge mellom dobbeltværelse til kr 85,- eller 3 sengs værelse til kr 50 pr. person på 2. klasse. Rabattene er blitt enklere og bedre – og togene går både oftere og fortere nå enn før. Så ta deg en tur. Nå er det blitt stas å reise med toget.

Billigere og bedre også.

Stasbanene - en bedre måte å reise på.