

# Tertitten

UHB's medlemsblad nr. 27 des. 73

# Tertitten



*Medlem av NORSKE KUNST- OG KULTURHISTORISKE MUSEER.*



# Tertitten

Medlemsblad for  
URSKOG-HØLANDSBANEN

Nr. 27 utgitt i desember 1973

Redaktør: Finn Halling

Redaksjonens adresse:

Postboks 143,  
1364 HVALSTAD

Foreningens adresse:

Postboks 31, Vinderen,  
Oslo 3.

Postgirokonto:

20 67 71

Bankgirokonto:

5001.30.56983

Medlemskap i D&V 25,- kr.  
Støttemedlemskap 40,- kr.

Årsabonnement  
på "TERTITTEN" 10,- kr.

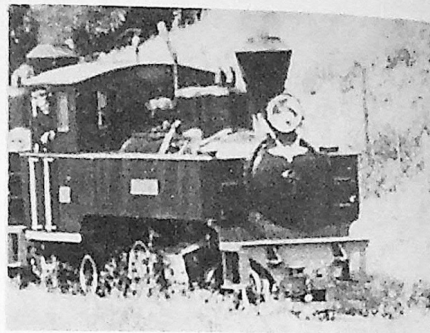
Annonsepriser:

Baksiden 200,- kr.  
1/1 side 100,- kr.  
1/2 side 60,- kr.  
1/4 Side 35,- kr.

Rubrikkannonse med  
høyst 50 - femti ord 8,- kr.  
do. for medlemmer 5,- kr.

Eftertrykk tillatt kun med  
forfatterens tillatelse

Opplag: 400



## Tilbakeblikk

Året 1973 må vel sies å ha vært det mest hendelsesrike i lagets 12-årige historie - et nyrevidert damplok har vi sørget for, 12000 kroner i støtte til revisjonen har vi fått, og vi har hatt den første avsporingen. Medlemsbladet har begynt å komme ut regelmessig igjen, og det er det jeg egentlig skulle nevne her.

Jeg overtok som redaktør ved årsskiftet 72/73, og bladet hadde da ikke kommet ut regelmessig siden vår forrige redaktør skiftet "firma" ved juletid i 1970. Jeg har likt oppgaven som redaktør godt, selv om det kan være litt kjedelig når en er alene om å forsyne et par hundre konvolutter med frimerker, maskinskrivne adresser og diverse stempler. Men arbeidet med bladet er interessant, og jeg håper jeg har greid å tilfredsstille de flestes ønsker når det gjelder valg av stoff. Noen klager har imidlertid fremkommet, bl.a. at bladet inneholder for få og for lange artikler. Det kan vel så være vi skal forsøke å avhjelpe dette til neste år. Og vi mottar gjerne kritikk - såvel positiv som negativ - om hvorledes bladet bør eller ikke bør være.

Så står det bare igjen å ønske alle bladets lesere en GOD JUL og et GODT NYTT ÅR!

Redaksjonen avsluttet 18/11

Finn Halling  
redaktør

FORSIDEN: Urskogbanens åpningstog er nyss ankommet Bjørkelangen den 14.10.1896. På toget og stasjonen vaier flåggene med unionsmerket. På stasjonen har den dynamiske konsul Haneborg montert elektrisk lys. Foto: Kristian Katterud



## Frem til Skulerud og Sørumsand

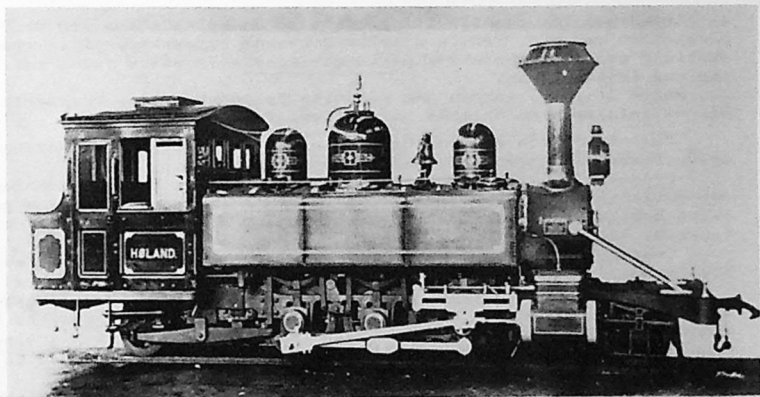
Den 15. desember er 75-årsdagen for Hølandsbanens åpning og strekningen Bingsfoss - Sørumsand kan feire 70 år 7. desember.

Den 14. november 1896 ble Urskogbanen åpnet med store festligheter. Distriktet hadde fått sin egen private jernbane hele 24 km lang - fra Bingsfoss ved Kongsvingerbanen til Bjerkelangen.

Etter at anlegget av Urskogbanen var kommet igang hadde også Hølandsbygdene fått lyst på sin egen bane, dette nymotens transportvidunder som syntes å ha så meget for seg. Man opprettet sin egen jernbanekomite. Ja, endog før Urskogbanen var åpnet innga komiteen, som var valgt av herredstyret i Høland, andragende til Stortinget om at det måtte bli fremmet kongelig proposisjon om statsbidrag til en særskilt bane fra Bjerkelangen til Skulerud uten sammenheng både økonomisk og administrativt med Urskogbanen. Blant de som særlig arbeidet for dette prosjekt var ordfører Iver Bunæs, brukseier H.P. Østbye og lensmann Først.

Forholdet mellom Urskogbanen og den planlagte Hølandsbanen voldt store problemer. I en skrivelse av 20/2 1896 til Hølands jernbanekomite fra anleggstyret i Urskogbanen gis det uttrykkelig beskjed om at Urskogbanens konsesjon ikke var tenkt utvidet.

I et møte i mars samme år uttalte Hølands herredstyre seg om Hølandsbanens betydning. Særlig forbindelsen banen ville ha med Haldenskanalen ble det lagt vekt på. Representanter fra Setskogen protesterte imidlertid mot en eventuell bevilgning. Man hadde gitt 15000 kroner til Urskogbanen og det ville ikke bli kortere fra Setskogen til den nye banen enn til Bjerkelangen.



Baldwin Locomotive Works.

Scranton, U.S.A. & Co.  
Philadelphia.

Hølandsbanens første og eneste lokomotiv "HØLAND" levert til banens åpning.



Skulerud stasjon fotografert av Wilse i 1903. Lokomotivet på bildet er nr. 3 "HØLAND".

Amtmannen var positiv til planene om en Hølandsbane, og driftsbestyreren ved NSB, første distrikt, gjorde oppmerksom på at man samtidig med økte inntekter på Kongsvingerbanen måtte regne med et tap ved Smølsbanen.

For å få slått sammen den påtenkte Hølandsbanen og Urskogbanen til et selskap, avga Hølands herredstyre følgende uttalelse:

"For at erholde sammenslutning mellom en eventuell Hølandsbane og Urskogbanen, garanterer Hølands herredstyreelse:

Principalt, at de af kommuner og private til Urskogbanen tegnede aktier i de første 15 aar efter Hølandsbanens aabning ikke paaføres noget tab, derved, at begge baneanlæg sluttet sammen til et selskap.

Overskud paa Hølandsbanen anvendes først til dækkelse af eventuelle udgifter, forinden aktieeiere kan erholde udbytte udbetalt.

Hølandsbanen overtager halvdelen af udgiftene ved stationsanlægene ved Bjerkelangen og Bingsfos. Hølandsbanens anlægskomite beordres, under forudsætning af, at Urskogbanens anlægsbestyrelse erholder lignende fuldmagt, til i forening med denne at ordne de af sammenslutningen følgende nærmere arrangements.

I tilfælde af, at enighed i noget punkt ikke opnaaes, henskydes spørsmålet under endelig afgjørelse af departementet for de offentlige arbeider".

Forslaget ble vedtatt for begge baners vedkommende etter visse tilføyelser. Da dette spørsmål nå var løst sendte Hølands jernbane-komite fornyet andragende av 9/12-1896 til Stortinget der man andro om 300000 kroner hvorav halvparten skulle være et rentefritt uoppsigelig lån og resten aksjer i banen.

Regjeringens innstilling av 26/2-1897 lød:

"At det maa behage Deres Majestet at bifalde og med høieste underskrift forsyne vedlagteudkast til naadigst proposition til Stortinget angaaende bevilgning af statsbidrag til anlæg for privat regning af en tertiærjernbane fra Bjerke-  
langen til Skulerud".

Ved kongelig proposisjon av 3/3 samme år ble innstillingen bifalt:

"Vi Oscar, af Guds naade konge til Norge og Sverige, de  
Gothers og Venders,  
Gjer vitterlig:

Hans Majestet skulde ved hoslagte at lade følge gjenpart af den norske regjeringers underdanigste indstilling i sagen med bilage indbyde Stortinget til at fatte følgende:

Beslutning:

Stortinget samtykker i, at der til anlæg for privat regning af en tertiær jernbane fra Blakjer-Urskogbanens endepunkt ved Bjerkelangen Station til Skulerud i Høland paa saadane vilkaar, som af Kongen bestemmes, ydes et tilskud af statskassen stort indtil kr. 291000,00 forsaavidt koncession paa banen naadigst meddeles.

Af det nævnte statstilskudd ydes kr. 126000,00 som rente- og afdragsfrit laan, for hvis tilbagebetaling i tilfelde af, at anlægget ikke fuldføres eller koncession af andre grunde fortabes, der stilles saadan sikkerhed, som af vedkommende regjeringsdepartement maatte forlanges, samt restbeløbet indtil kr. 165000,00 mod, at staten erholder aktier i banen paa lige vilkaar med de øvrige aktionærer.

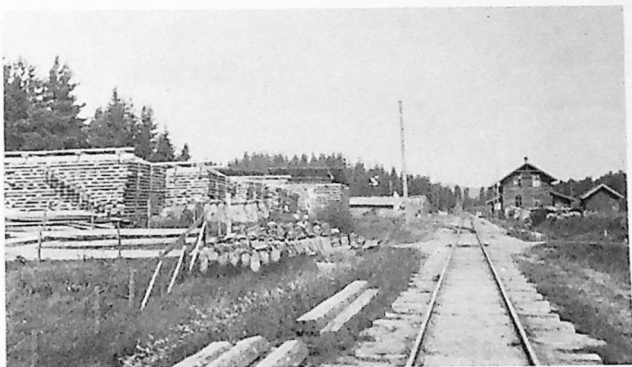
Hans kongelige Majestet forbliver Norges Riges Storting med al kongelig naade og yndest velbevaagen.

Givet paa Stockholms Slot den 3die Marts 1897.

O S C A R  
(L.S.)

G. Gram

Lehmann



Hornåseng stasjon omkring 1915. På dette tidspunkt het stasjonen Kommæs. Det var her Gina Sannerud var stasjonsmester i mange år.





Løken stasjon våren 1904 eller sommeren 1903. Tog mot Bjerkelangen forlater stasjonen. I bakgrunnen Løken kirke. Bak toget skimtes også vanntårnet. Det ser ut som toget trekkes av gamle nr.3 "HØLAND". Foran stasjonshuset står en pumpetralle med påmontert redskapskasse. Brekkvognen bakerst i toget er bygget til Urskogbanen. Det var 2 av disse vognen og de forsvant desverre lenge før banen ble nedlagt. Bildet er en avfotografering av et av Normann's første prospektkort.

Ved kongelig resolusjon av 6/11 ble "en af Hølands herredsstyrelse valgt jernbanekomite" meddelt rett til å anlegge og drive en jernbane med sporvidde 750 mm fra Bjerkelangen til Skulerud i henhold til lov om "anlæg af jernveie til almindelig benyttelse" av 12/8-1848.

Kontraktør Sørensen, som hadde anleggelsen av Urskogbanen, og forevrig de fleste andre privatbanene som på denne tiden ble bygget i Norge, fikk også tilslag på sitt anbud inngitt for byggingen av Hølandsbanen og kontrakten ble sluttet 8/12-1897.

Kontrakten omfattet alt ved banen inkl. slippers, telefon, stasjonsbygninger og skinner. Banen skulle avleveres 1/12 neste år fullt ferdig, og mulkten for overskridelse av tidsfristen ble satt til kr. 300,- pr. uke for overskridelse av den fastsatte avleveringsdato. Banen kom alt i alt på kr. 641700,00.

De topografiske forhold gjorde at Hølandsbanens trase ble betydelig mer gunstig enn Urskogbanens. Største stigning ble 15 o/oo og minste kurveradius 250 m med unntak av en kurve (200m). Banen ble profilert og utført etter normalen for bredt spor av billigste klasse.

Av mer omfattende arbeider var en del større fyllinger. Over Riserelven, Hemneselven og Hølandselven ble det bygget broer. Til banen ble anskaffet et nytt lokomotiv (bilde på side 3) No 3 "HØLAND" som ble innkjøpt fra Baldwin i Philadelphia for kr. 18900,-. Dess-

uten anskaffet man 2 passasjervogner, 2 kombinerte passasjer- og brekkvogner samt 12 godsvogner.

Sørensen klarte å avlevere begge baner til avtalt tid. Den 15. desember 1898 ble Hølandsbanen åpnet. Rundt om i bygdene valet flaggene, noen "rene", andre med unionsmerket. Innvielsesfesten ble holdt på Nordre Skulerud, og alle var velkomne. Stortingsmann Tukken fra Redenes brukte flaggstriden som emne i sin oppleddede tale, og senere ordfører Simonsen hadde skrevet sang på melodien "Ja, vi elsker....", hvorav et vers sluttet slik:

"Snegl deg ikke frem med gampen!

Den ei lenger holder tagt!"

Fra samme dag var Urskog-Hølandsbanen en realitet. De to selskapene var gått sammen med en felles direksjon.

Omlastingen på banens nordlige endepunkt Bingsfoss skapte store problemer p.g.a. den lille plassen som sto til disposisjon. Alt ved anlegget hadde man derfor tatt hensyn til en senere forlengelse til Sørumsand. I 1900 fikk banen et statstilskudd og et rentebærende lån for forlengelse og sammenslutning på Sørumsand.

Den 7. desember 1903 ble den siste biten av UHB, som kom på ca. 143000 kroner, tatt i bruk. Banens totale lengde var nå 56,8km.

Skrevet etter materiale stillet til rådighet av Trygve Panhoff.

HPG



Skulerud stasjon med blandet tog trukket av nr. 4 "SETSKOGEN" i august 1959, året før banen, som hadde vært av så uendelig stor betydning for det distrikt den betjente, ble nedlagt.  
Foto: Svend Jørgensen, Danmark.

En gang i 1870-årene hadde herredsstyret i et av våre dalfører besluttet å yte bidrag i form av gratis tomteplass for en jernbanelinje som skulle anlegges gjennom en del av herredets områder. Det gjaldt en smalsporet jernbane på noen få miles lengde som hele fylket skulle være med om, hvorav dette ene herredet skulle bidra med godt og vel en halv mile banelengde.

Nå var ikke saken avgjort i og med denne beslutningen i herredsstyret. Det var ti-tolv oppsittere som måtte avkjøpes grunn, fordi jernbanen måtte gå gjennom deres eiendommer. Det



## Da gamle Sivert sloss med jernbanen

En historie fra jernbanens barndom av John Korsell

ble riktignok regnet med at disse jordeierne ville være rimelige i sine krav, i betraktning av den interesse de selv og alle andre i bygdene måtte ha av å få nær tilknytning til byen og fylket for øvrig.

Men flere av disse oppsitterne syntes hele denne jernbaneplanen var noe herk og fanteri, et påfunn som en ikke visste hvor ville ende. En fikk greie seg med gampen og kjerra som fetrene hadde gjort i uminnelige tider. Dessuten ville jernbanen trekke alskens fark til bygdene, og kullosen fra det gnistrende uhyret kunne odelegge markene, ja kanskje antenne husene og således spre død og fordervelse over folk og fe.

Det ble satt i gang en voldsom agitasjon mot jernbanen, og stemningen ble ytterligere opphisset, da Nils Stueflaten, som var lesar, kunne bevise at det endog var ugudelig, for hadde noe menneske sett i skriften at jernbanen nevntes? På det møtet hvor Stueflaten slynget ut disse vektige ord, opptrådte også gamle Sivert Neverud. Han var en av dem som i tilfelle måtte avgi mest grunn, banen måtte gå omtrent tvers gjennom eiendommens hans, for ellers måtte det bygges bru over et stort dalsøkk. Derved ville Siverst eiendom bli betydelig forringet, og kommunen hadde derfor tilbudt seg å avkjøpe ham hele eiendommen, eller makeskifte den med annens grunn. Nektet han å gå med på det, måtte kommunen gå til ekspropriasjon av det område som var nødvendig.

Sivert så ikke på saken med lesar Stueflatens øyne. Han var bare gammeldags, en bonde som var glad i sin fedrenejord, og som av den grunn ikke ville selge eller bortbytte en eneste kvadratmeter, og langt ifra til noe sånt som disse «moderne greiene».

— Kommer noen opp te min gard for å eksersere eller hva dere kaller det for, skal de bli kasta ut, det skal jeg være mann for, og heilt aleine au! ropte han gnistrende sint ut over forsamlingen, hvor mange av herredsstyrets medlemmer var til stede.

Det var ingen tom trusel, for at det var krefter i ham visste alle. Det var ikke mange i bygda som kunne ta de løft som den over sytti år gamle Sivert klarte. Han fikk sterk applaus for sitt innlegg, og etterpå ble det vedtatt med stort flertall at bygda ikke ville ha denne forbistrede

jernbanen innpå seg. Saken måtte opp igjen i herredsstyret, flere medlemmer hadde skiftet mening under det sterke presset de hadde vært utsatt for, men det var likevel flertall for å fastholde den tidligere beslutning. Det ble også besluttet å ekspropriere grunn hos syv oppsittere som hadde nekte å selge.

En dag kom lensmannen, et par av jernbanens ingeniører og noen arbeidere opp til Sivert Neverud for å stikke ut bancområdet. Lensmannen var med for med sin autoritet å hindre at Sivert la seg på tverke for arbeidet.

Det var ved St. Hans-tider og Sivert sto og slo høy da han fikk øye på gruppen som nærmet seg. Han ble ildrod av sinne, slengte ljaen fra seg og sprang mennene i møte.

— Kva har dere her å gjera? Kom dere ut, og det litt svint! skrek han. Han knyttet nevnen like opp i synet på lensmannen og grep deretter fatt i en av arbeiderne som satte i å le og ville fortsette videre.

— Skjøner du'n te norsk! illskrek han og slengte mannen voldsomt bortover jordet. Da lensmannen foreholdt ham at det kunne bli en farlig historie for ham, hvis han forsøkte å hindre en lovlig besluttet ekspropriasjon, grep den rasende Sivert fatt i ham, løftet ham opp og bar ham bort til skigarden, lømpet ham over og ned på veien.

— Jeg gir fanken i både deg og loven, nå veit du det, og kommer du att, åker du samme veien! skrek Sivert.

Lensmannen var ikke i stand til å snakke for bare raseri. Han plukket sammen papirene som var falt ut av mappen hans, og var helt forvirret over dette utrolig frekke angrep på offentlig tjenestemann.



Sivert grep nå en stokk og kom svingende med den mot de andre mennene som sto måpende av forbauselse over hva de hadde vært vitner til. Men da kom det fart i dem. En svær rusk blant arbeiderne løp mot ham og fikk vristet stokken fra ham. Etter et kort basketak måtte Sivert bite i gresset. De var nok jevnbyrdige i krefter,



men arbeideren var ung og smidig. Sivert ble holdt nede til lensmannen kom og satte håndjern på ham.

En av ingeniorene forsøkte å snakke fornuft med den rasende mannen. Han snakket om jernbanen som et stort kulturelt framskritt, men det var spilte ord på Sivert. Han bare glodde olmt på ingeniøren og sa han kunne holde kjefst.

— Vil du gi deg nå, Sivert, skal jeg glemme din atferd isted og du skal slippe håndjernene, forsøkte lensmannen seg med.

— Om jeg så skal komma på slaveri, så skal jeg sørge for at det ikke blir noen jernbane over min eigedom, lensmann! knurret Sivert.

Alle sammen gikk fra gubben og lot ham ligge der og rase, mens de tok fatt på oppmerkjingsarbeidet. Det tok et par timers tid, og da gruppen kom tilbake der Sivert lå og brukte munn, sa lensmannen strengt:

— Våger du å flytte på de merkene som er oppsatt bortover her, så kan ikke jeg spare deg. Da blir du arrestert straks. I morgen begynner arbeiderne å grave og jeg skal sørge for at du holder deg i ro.

Lensmannen fjernet lenkene, og da knyttet Sivert begge nevvene mot ham og svarte:

— Det skal'nte gå jernbane over min eigedom!

— Da Sivert var alene igjen på jorden gikk det verst sinnet av ham, og han tok til å grunne på hva han skulle finne på. Han skjønte at han kom ikke langt med å bruke makt, alene som han var

mot, en slik overmakt. Men at han ville bøye seg? Aldri i verden!

Plutselig lyste det opp et smil i hans rynkede fjes. Joho, de skulle få begynne å grave imorra ja, hoho! knegnet han fornøyet for seg selv.

På formiddagen neste dag kom arbeidstroppen. Lensmannen var med igjen og hadde et par storvoksne karer i følge med seg. Sivert mottok dem med skjellsord, men da lensmannen så at merkene sto urørte, brydde han seg ikke om sinnet hans, men sa smilende:

— Det gleder meg at du har tatt fornuften fangen. Hadde du revet merkene hadde jeg vært nødt til å arrestere deg.

— Det skal'nte gå jernbane over min eigedom! knurret Sivert.

— Sludder, Sivert!

Forbitrede rop fra arbeiderne fikk lensmannen til å snu seg og spørre om hva som var på ferde.

— Den forgjorade bonden har strødd gjødsel hele veien. Se her, lensmann; ropte en av arbeiderne.

Innenfor det med staker oppmerkete område lå det i fottjukke lag med duftende gjødsel.

— Hvordan kan du finne på slikt? spurte lensmannen opprørt.

— Etsteds skal mokka væra! svarte Sivert og gliste innfullt.

— Du får se til å få den vekkjort straks!

— Ho, har du noe du skal ha sagt her? Jeg tenker'n Sivert Neverud legger gjødsel der han sjøl vil. Ligger den i veien for jernbanen kanskje?

Lensmannen svarte ikke, mer, isteden grep han og hans hjelper fatt i ham, Sivert fikk håndjern på igjen, og to av gårdskaene hans ble satt til å kjøre vekk gjødselen. Det tok hele formiddagen og der sto ti mann og nektet å ta et spat tak for plassen var befriet for snyteriet.

— Du skal få en drøy mulkt for dette! sa lensmannen da arbeidstiden var over for den dagen.

— Det skal'nte gå jernbane over min eigedom! ropte Sivert. Han sto på sitt, han, og firte ikke en tomme.

Neste dag hadde Sivert fylt igjen det som arbeiderne hadde gravet opp.

— Det kan'te vokse jordens grode i en grav! sa Sivert til lensmannen.

Sorenskriveren ila ham hundre kroner i mulkt for disse affærene, men det bet ikke på Sivert. Han kastet jorden til igjen flere ganger, eller han kjørte lassevis med stein og fylte groftene med. Men da han en dag ledet vann ned i groftene brast all tålmodighet. Etter ordre fra politimesteren ble han arrestert. Han skulle holdes

fengslet til arbeidet på hans eiendom var ferdig.

Ville Sivert gi seg nå? Sorenskriveren tok ham i forhør den dagen han skulle loslates og foreholdt ham hvor dumt og hensiktsløst det var å drive denne kamp mot myndighetene.

— Det er nå bære det skriver, at jeg vil'nte ha jernbane over min eiendom!

— Så får De sannelig bli sittende til De får fornuft! svarte sorenskriveren og ila ham en ukens arrest til.

Sivert hadde sine forsvarere i bygda, ja til og med i herredsstyret! Var det nå riktig å fare slik fram mot en gammel mann? Om jernbanen var besluttet og de andre hadde gitt opp sin motstand, burde man kanskje velge alternativet viadukt likevel selv om det ble kostbart. Etter en lang debatt fikk ordføreren i oppdrag å besøke Sivert i arresten og love ham et ekstra beløp for å holde fred.

— Jeg skal'nte ha no penger hverken for jora mi eller for å holde fred, jeg skal ha min rett! Det skal'nte gå jernbane over min eiendom! var det eneste svar ordføreren fikk av Sivert.

Da arbeidet var ferdig på Siver's eiendom og området inngjerdet, ble Sivert løslatt, men ble hektet igjen samme kveld, mens han drev på med å rive ned gjerdet. Flere ganger gjentok dette seg, men Sivert var døv for enhver henstilling om å gi opp sin håpløse kamp.

Så nærmet dagen seg da jernbanen var ferdig og skulle åpnes. Sorenskriveren tok ham igjen for seg og formanet ham om at nå måtte han endelig gi seg. Et anslag mot jernbanen etter at den var tatt i bruk var en ganske annen ulvrlig sak enn den obstruksjon han hittil hadde gjort seg skyldig i. Kom menneskeiv i fare kunne det bety dødsstraff.

Dette gjorde endelig Sivert betenkt. Han lovet at han ikke skulle rive gjerder eller øve hærværk på noensomhelst måte.

Den store dag var kommet da det første tog skulle passere gjennom bygda. Det flaggedes over alt og langs linjen var det pyntet med vimpler og kulørte emblemer. Det var en prins med toget, ledsaget av honoratiorees. Sivert hadde fått en ekstra advarsel dagen forut, men lensmannen ble beroliget da Sivert forsikret at han skulle holde seg i ro.

Linjen gjorde en kurve på seg like for den kom inn på den hos Sivert eksproprierte grunn, og her hadde Sivert gjort sine forberedelser en times tid før toget skulle passere.

Jernbanens driftsingeniør førte åpningstoget. Da toget hadde passert kurven fikk han se noe merkelig på skinnene. Han fløyte flere ganger, men da det viste seg virkningsløst, hadde han

ikke annet å gjøre enn å sette bremsene på. Med skarpe hvin stoppet toget og de forskrekkede honoratiories myldret ut for å få vite hva som var på ferde.

Tvers over jernbanelinjen lå gamle Sivert og lot som han sov, og den største stuten hans lå ved siden av ham og tygget drov med en diger haug høy foran seg.

— Hvordan kan De finne på å legge Dem på skinnene! ropte driftsingeniøren opprørt, idet han rusket i ham, men Sivert bare glodde på ham uten å svare.



— Det er Sivert som er ute med strekene sine igjen! forklarte ordføreren i bygda.

Politimesteren og lensmannen trengte seg fram for å få Sivert og stuten fjernet hurtigst mulig.

— Du lovet å holde deg i ro! ropte lensmannen hvit av sinne.

— Det gjør jeg au. Jeg legger meg hvor jeg vil på min eiendom! svarte Sivert rolig, mens han myste opp på de mange gullgalonerte herrer som sto omkring.

— Dette er det stiveste — — — vil De reise Dem øyeblikkelig! ropte politimesteren.

— Ikke nei. De! skal'nte gå jernbane over min eiendom! svarte Sivert.

Det ble det vildeste røre. Prinsen fikk seg fortalt Siverts historie og han sto og lo så han ristet. Han syntes det var et fornyelig innslag i dagens ellers nokså stive og formelle program. Da toget ruslet videre sto han og vinket til den rasende gubben som fastholdt av flere håndfaste karer sto og raste mot toget som tilslutt hadde beseiret ham.

Sivert slapp straff for sitt siste påfunn. Myndighetene forsto at hans kamp mot jernbanen var blitt en besettelse hos ham, men på den annen side måtte han jo uskadeliggjøres. Det ble innkjøpt en i alle henseender bedre eiendom til ham, og der falt han etterhvert til ro.

— Her skal det iallfall ikke gå noen jernbane! kunne Sivert si. Og det fikk han jo rett i.

over til-



A/S NORSK-ENGELSK TOBAKKFABRIKK (NETO)



# DOVREGUBBEN

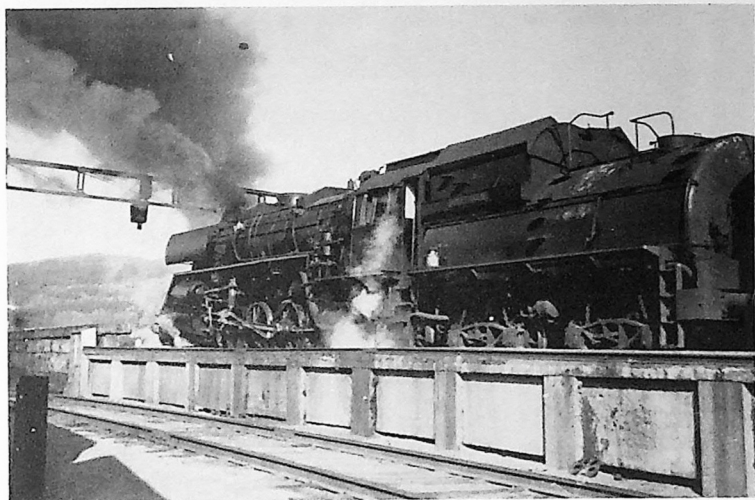
av Bjørn Næss

Jeg vil først få rette en takk til Svein Knudsen for en meget god artikkel om "Dovrebyggene" i "Tertitten" nr. 25, men da det etter min mening er fremkommet noen uriktige opplysninger, vil jeg komme med noen ord i sakens anledning, da "Dovrebyggene" er å regne som mitt spesialfelt.

I tiden etter 1925 ble det en pause i anskaffelsen av damplok. På Dovrebanen viste det seg at loktype 30b ble for lett i gjennomgangstogene, og for å holde ruten måtte de i stor utstrekning kjøres med lok i forspenn mellom Dombås og Trondheim. For å få lokomotiver som var sterke nok, ble det i begynnelsen av tredveårene bestilt 3 stk. 8-koblede persontoglokomotiver for denne strekningen. Da det her gjaldt å få størst mulig hastighet på togene i de store stigninger på Dovrebanen, ble det lagt an på å få bygd inn størst mulig heteflate. Det ble derfor ved byggingen av disse lokomotiver anvendt elektrisk sveising. For å kunne tillate så stor adhesjonsvekt som mulig, ble lokomotivene utført med 4 sylindere (overheter-compoundlokomotiver). For å få vekten fra den store kjelen jevnt fordelt, ble det anordnet en løpeaksel foran og 2 løpeaksler bak drivhjulene - hjulanordning 1'D2'. Tenderen ble utført med helsveiset sylindrerformet tank uten



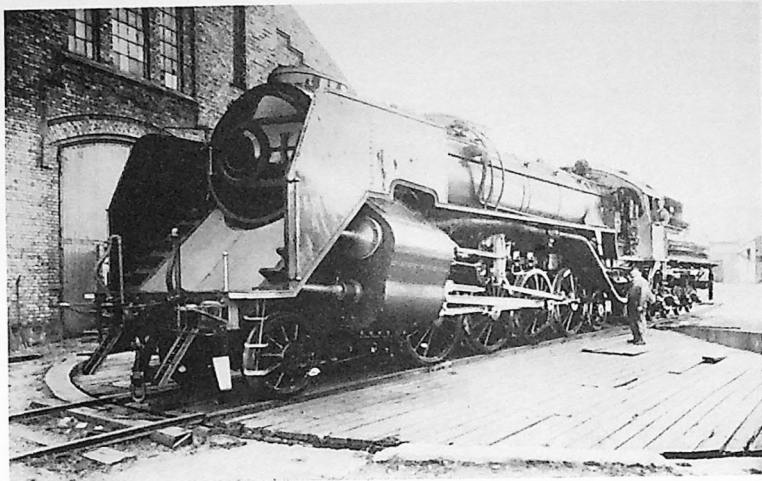
ramme, men tankens bunnparti ble påsveiset de nødvendige forsterkninger for overføring av vekten til boggiene og for opp-tagelsen av buffer og draginnretninger. Løpeakselen foran ble forbundet med forreste koplete aksel (Krauss-Helmholzbog-gi), idet denne ble gjort noe aksialt forskyvbar. Den toakslede løpeboggi bak drivhjulene ble gjort svingbar om en taap i lok-rammen beliggende mellom boggiens forreste aksel og bakre driv-aksel. På et av lokomotivene ble bakboggien påmontert en så-kalt "Booster" og hjulene forbundet med koppelstenger for å kunne nytte vekten på bakboggien som adhesjonsvekt i godstog. Forsøket falt ikke heldig ut og "Boosteren" ble senere fjernet.



Selve lokomotivet med tender veide i driftsferdig stand 157 tonn, og med den valgte hjulanordning hadde det meget gode løpeegenskaper. Den noe kompliserte konstruksjon gav anledning til visse vedlikeholdsmessige vanskeligheter, men lokomotivene har med hensyn til effekt helt ut fylt de forventninger man hadde. I Dovrebanens største stigninger kunne lokene med en togvekt på 350 tonn holde en hastighet av ca. 60 km/t.

I årene 1940-41 fikk Dovrebanen ytterligere 4 lokomotiver som med enkelte modifikasjoner er av samme konstruksjon som de 3 første. Det var nr. 470-471 levert fra Krupp, Essen og nr. 472-473 fra Hamar og Thune.

Maskinene som ble levert fra Krupp var de maskiner verketstedet Marienborg hadde minst vanskeligheter med. Da disse to ble bestilt, sendte NSB hovedtegnene av 463, men tyskerne fant jo fort ut at maskinene var altfor kompliserte, så nye tegninger ble til og vi fikk to maskiner motsvarende en viss tysk Bauereihe. Det ble også levert bestilling til Krupp på



7 maskiner til, tilsvarende 470-71, men ordren ble senere trukket tilbake da NSB allerede hadde begynt å tenke på dieseldrift på våre baner, i og med at Krupp hadde levert Di.1, Norges første diesellok.

Jeg kan også nevne at Krupp leverte en del lok til Østerrike tilsvarende våre tyske "Gubber" noen år etter krigens slutt.

De 7 "Dovregubber" vi da hadde fått ble p.g.a. krigen hensatt på forskjellige steder i Trøndelag. En av grunnene var at "Gubbene" forlangte skikkelig kull, ikke torvstrø-utgaven som ble brukt da. Tre maskiner ble hensatt på Støren, nedkøpet og flere viktige deler fjernet så tyskerne ikke skulle ta lokene med seg under tilbaketrekningen. Det skjedde blant annet i Danmark, hvor flere lok forsvant til Tyskland. Tre lok var hensatt på Marienborg og et på Storlien, etter informasjoner jeg har fått av pensjonerte lokførere i Trondheim distrikt.

Thune leverte en del reservedeler til "Gubbene", slike ting som kjellerør, veivstenger, hjullagre etc. etc., deriblant også en komplett førerhytte. Alt dette var lagret på Søberg stasjon i et skur som elektroavdelingen nu har. Reservedelene forsvant sammen med "Gubbene" til jernverket i Mo i Rana.

"Dovregubbene" var lokførernes stolthet og fyrbøtternes store skrekk, og det var litt av et syn når de passerte Marienborg verksted med daghurtigtoget til Oslo. Da var det å "stå på" så den harde stigningen opp til Heimdal skulle greies i 60 km/t.

Selv kan jeg huske en episode i 1953 hvor jeg var kommet fra Røros og skulle krysse natthurtigtoget til Oslo på Støren. Med dette toget var hans majestet Kong Haakon den 7. med følge



forøvrig makelig plassert i kongevognen, som nu står ute på Jernbanemuseet. Vi ble stående å vente, så hørte vi plutselig fløyta på "Gubben". Toget skulle ikke stanse på Støren; men for et syn - 2 "Dovregubber" i kobbelt, nr. 463 og 470. Der sto jeg i den lyse sommerkvelden og skulle forsøke å forevige dette mektige inntrykket med et gammelt fotoapparat. Men bildet ble bare en grå masse. Det er i hvert fall noe en aldri glemmer, "Dovregubbene" med en togstamme på 12 boggi-vogner - det var jo den tiden folk reiste med toget.

Det var bare en av "Dovregubbene" som ble navnet, nr. 463, og navnet ble selvsagt "DOVREGUBBEN". I begynnelsen var navnet innskåret i gullskrift på eikeplater. Disse ble senere fjernet og erstattet med messingskilt, plassert på begge sider av tenderen. Disse skiltene forsvant mens lokene stod hensatt på Marienborg, og er det noen som kan gi et lite tip om hvor de er nu, vil jeg være evig taknemlig, da de burde komme Jernbanemuseet i hende.



Meningen var at de øvrige maskiner skulle få navneskilt også, men Hovedstyret i NSB mente det fikk bli med den første. Noe annet er det at lokstallbetjeningen på Marienborg og lokførerne forøvrig hadde navn gående, nr. 464 het "PEER GYNT", takket være sine gode løpeegenskaper, nr. 465 het "MOR AASES DØD", på grunn av en del uhell den var oppe i, deriblant et uhell hvor maskinen sto på dreiskiven på Dombås. Ingen lokfører var i hytta, men fyrbøteren holdt på å smøre utvendige lagre, da maskinen plutselig setter i gang, går tvers gjennom stallportene, inn i stallen og skremmer omtrent vannet av to lokstallbetjenter. Den ene reagerer såpass at han hopper på maskinen, får reversert den, hopper av igjen da han var

redd for at dreiskiven ikke stod riktig, og maskinen damper rolig ut og stiller seg på skiven som om ikke noe var skjedd. Det synlige tegnet etter ferden var en stallport som var gått over i historien som opptenningsved. Fyrbøteren fikk sjokk, uheldet ble etterforsket og man kom frem til at "Boosteren" som nr. 465 hadde da måtte ha vært innkoplet på en eller annen måte. Det ble i hvert fall ingen tjenestelike merknader, hverken for lokfører eller fyrbøter. Et annet uhell skjedde også med nr. 465 hvor "Boosteren" ble innkoplet ved en misforståelse da loket var oppe i godt og vel 90 km/t over Fokstumyrene. Det lød et smell og veivstengene på løpeboggien forsvant lang ut på myra. "Boosteren" ble senere fjernet, så eksperimentet med å la "Gubbene" gå i godstog var ikke vellykket. Loket var jo et hurtigtogslok, så godstogene fikk loktype 63 ta seg av.

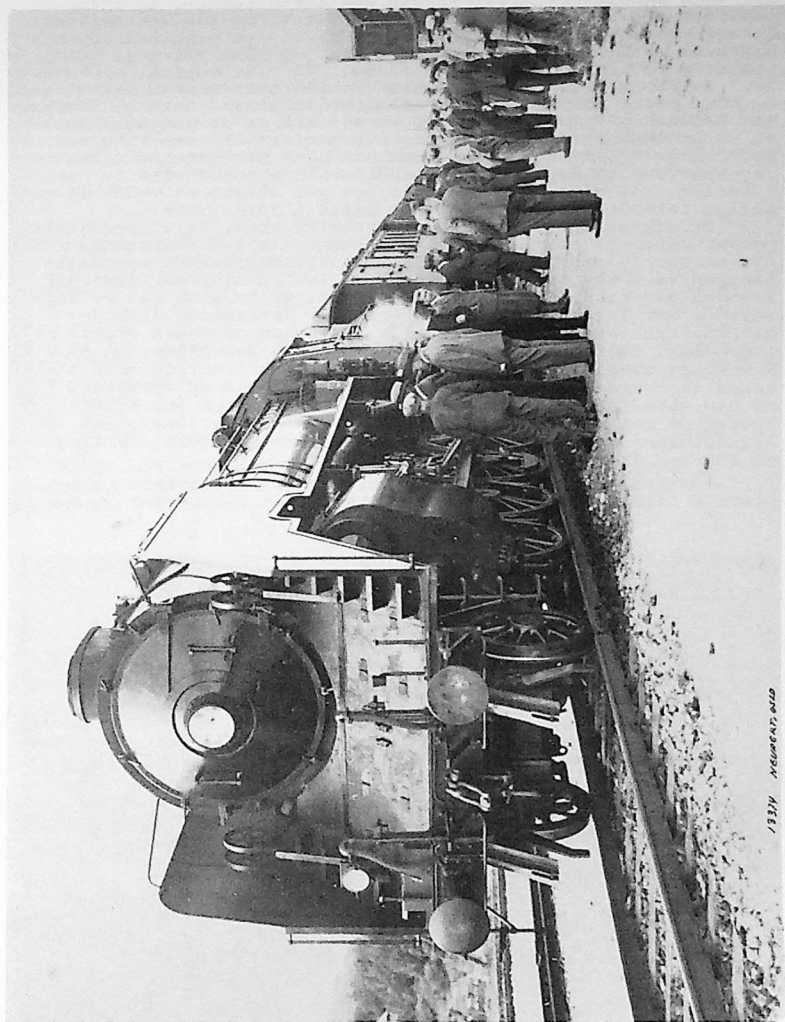
Årene gikk og i 1954 kom den første Di.3 - nr. 602, populært kalt Nohab. Flere og flere diesellok kom og "Dovregubbene" ble hensatt ute på tomta på Marienborg. Her stod de noen år kalde, og plutselig var alle sammen solgt via en skraphandler i Trondheim til jernverket i Mo i Rana. Da var det noen i NSB som satte seg i gang for å få bevart en av dem for Jernbanemuseet på Hamar. Like før maskinene skulle sendes nordover til smelteovnene, ble en maskin regelrett kidnappet og i nattens mulm og mørke slept til Støren. En stortysker ble plassert blant de lokene som skulle nordover. Uheldigvis var det en tyskbygd "Dovregubbe" som ble "reddet". Grunnen til det var at den stod lettest til blant lokene som skulle nordover. Alt skulle skje fort, for det var visse personer som ikke måtte vite hva som foregikk. En god ting var jo at nr. 470 var den maskinen som var i best stand.

Tenderen til nr. 472 ble forresten bevart, ombygd til sprøytevogn, og senere hensatt på Ål, hvor den ble behørig foreviget av Jernbaneklubbens medlemmer i juni i sommer under Bergensturen.

"Dovregubbene" var imponerende i sin størrelse, men vedheftet en del mangler som fulgte maskinene så lenge de var i drift. Eller som en tidligere lokfører fortalte meg, forresten en jovial trønder av beste sort: "Dovregubban var bøtter'dø bar maskina, men dom forlangt' skikkeli' køl på skuffe, ellers gikk dom ikke, men takke mæ tel stortyskeran (type 63), det var værkeli' maskina å kjør. Det var bare å vis dom skuffa, så gikk dom."

En historie er fra en av mine feriereiser til Trøndelag, det var forresten i 1955. Jeg går inn på daghurtigtoget til Trondheim, oppsatt i spor 5 på Østbanen. Togstammen bestod av 13 vogner, 2 stk. El. 11 skulle fra oss til Hamar. Vi ble ca. ½ time forsinket ut fra Østbanen da vi ventet på et reiseselskap med amerikanske jernbanefolk. Endelig kom vi oss avgårde, men ikke noe av forsinkelsen var innhentet ved ankomst Hamar. Der fikk vi lok type 30b som skulle dra oss til Dombås, men ved ankomst Otta var forsinkelsen økt til 45 minutter. Der ble det bestemt at vi skulle få et lok til i forspann. Det ble lok type 63. Vi satte igang, og det var morsomt å se type 63 og type 30b i koppel. Personlig hang jeg i vinduet helt opp til Dombås - ikke akkurat til glede for mine medpassasjerer. På Dombås gjorde jeg selv regning med at loktype 30b skulle ta sine 3 vogner ned til Åndalsnes og type 63 resten av toget inn til Trondheim.

Men ved siden av vanntårnet ventet "Dovregubben" himself,



1934 NEUPERT, NIA

Lok nr. 463 på Hjerkind stasjon. (Foto: Neupert)



nr. 463. Amerikanerne var fremme med fotoapparater og filmkameraer for å forevige dette skuespillet. Og jeg var selvsagt frempå og spurte om det var mulig å få stå på maskinen opp til Hjerkin. "Kom igjen" var svaret, og jeg fikk ordre om å bli sittende rolig på fyrbøterens plass. Vi fikk avgang, og "Gubben" satte igang. Maskinen økte og økte hastigheten hele tiden, og like etter passering av vendetunnelen straks nord om Dombås, var hastigheten godt og vel 80 km/t. Det er da jeg spør føreren om han kan klare å kjøre inn noe av forsinkelsen frem til Trondheim. "Vent og se", sa han bare, og på Hjerkin takket jeg pent for at jeg fikk sitte på, en stor opplevelse for en 15-åring. Så sier fyrbøteren at det går alltid et veddemål mellom førerne av "Gubbene", det gjald å holde ruta.

Utforkjøringen begynte, og det gikk unna. Selv amerikanerne var imponert over hva maskinen kunne klare. Ved ankomst Støren var 35 minutter innkjørt. Stasjonsmesterens lakoniske beskjed var: det er 10 minutter å ta inn ennå. Ved passering Heimdal var hele forsinkelsen innkjørt, og da gikk det av seg selv mot Trondheim. Ved passering av Marienborg fikk jeg det inntrykk at lokføreren hang i fløyta og på tomta svarte andre lok. Lokføreren hadde greid oppgaven med glans, og på Trondheim stasjon gikk reiselederen for amerikanerne bort til loket og overrekte en blomsterbukett til fører og fyrbøter, og han uttalte samtidig at noe slikt som å kjøre inn 45 minutter på den strekningen inklusiv stopp på stasjoner, det skjedde ikke en gang i Amerika. Hvor de fikk blomstene fra, er for meg fremdeles en gåte.

"Dovregubbene" var lette i forhold til yte-evnen, og største tillatte hastighet var 90 km/t, men det hevdes at en



av de tyskbygde "Gubber" hadde prestert hastigheter rundt 130 km/t på lange fine strekninger i Tyskland. En av disse maskiner gikk nok så lenge som prøvelok, og ble virkelig prøvd under alle forhold.

Dovregubbene var prektige maskiner, men ble temmelig kostbare i drift, og i og med Gubbenes utrangering i 1958 var en æra forbi ved NSB. Litt vemodig er det kanskje å tenke tilbake på gutta som kjørte disse maskiner over høyfjellet i sludd og snø, storm og kulde eller i vakkert sommervær. Selv er jeg og flere med meg glad for at vi fikk oppleve Dovregubbene på deres beste.

forts. fra side 30

27/5 C	200	reisende	350,- kr	28/7	12	reisende	1000,-
13/6 C	87	"	300,- kr	29/7	232	"	
13/6 C	13	"		5/8	183	"	840,-
17/6 C	17	"	335,- kr	12/8	290	"	1290,-
17/6 C	83	"		19/8	271	"	1200,-
24/6	177	"	800,- kr	26/8	231	"	1150,-
1/7	253	"	1060,- kr	2/9	189	"	675,-
8/7	219	"	1015,- kr	3/9 C	60	"	
15/7	354	"	1735,- kr	9/9	115	"	590,-
22/7	422	"	1800,- kr				

C betyr chartertog. I de oppførte inntektsbeløp er også inkludert inntekter for salg av bøker, historikker o.l. i stasjonen på Sørumsand.

Finn Halling  
kasserer

Forts. fra side 31

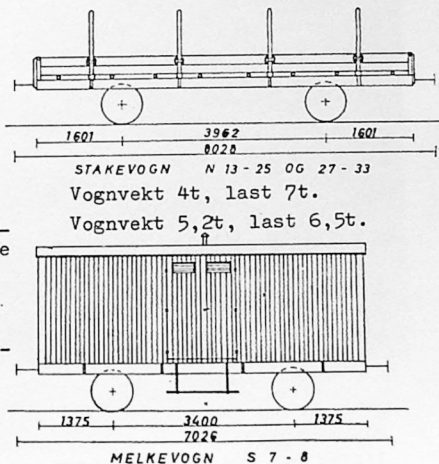
Av godsvogner var det følgende litra (pr. 1914):

Gf nr.	9 -10	lev.	1903
L nr.	11-12	"	1903
M nr.	26	"	1903
N nr.	13-19	"	1903
	nr. 20-25	"	1906
	nr. 27-33	"	1908
	nr. 34-43	"	1911
	nr. 44-53	"	1914
S nr.	7- 8	"	1903

Det ser ikke ut til at banens vognpark var tilstrekkelig til å avvikle trafikken; foruten de nevnte vogner, hadde banen følgende vogner leiet av NSB:

pr. 30/6 1923: 5 personvg., 10G-vogner og 20 N-vogner. Pr. 30/6 1924: 4 personvg., 7 G-vg., og 16 N-vg. Pr. 30/6 1927: 3 personvg., 7 G-vg. og 16 N-vg. Pr. 30/6 1931: 6 G-vg. og 11 N-vg.

Thor Olav Bjerke





# Lillesand—Flaksvandbanen.

Av J. Seemann Berg

P.g.a. sin gode havn har Lillesand i forhold til sin størrelse vært en stor skipsfartsby. I 1895, året før Lillesand-Flaksvandbanen ble åpnet, var det i Lillesand innregistrert i alt 78 skip på tilsammen 25889 tonn. For å ha det fulle overblikk over de nye skipene, lot rederene sine skip bygge så nær kontorene som mulig. Lilleand var i så måte ingen undtagelse.

Men Lillesand var ikke velsignet med et elveløp. Det nærmeste vassdrag var Topdalselven som munner ut i Topdalsfjorden ved



Fra anleggstiden. Stasjonsbygningen i Lillesand. Lokstallen ligger bak stasjonsbygningen til venstre. Bemerk lageret av uimpregnerte gransviller til høyre for stasjonsbygningen.



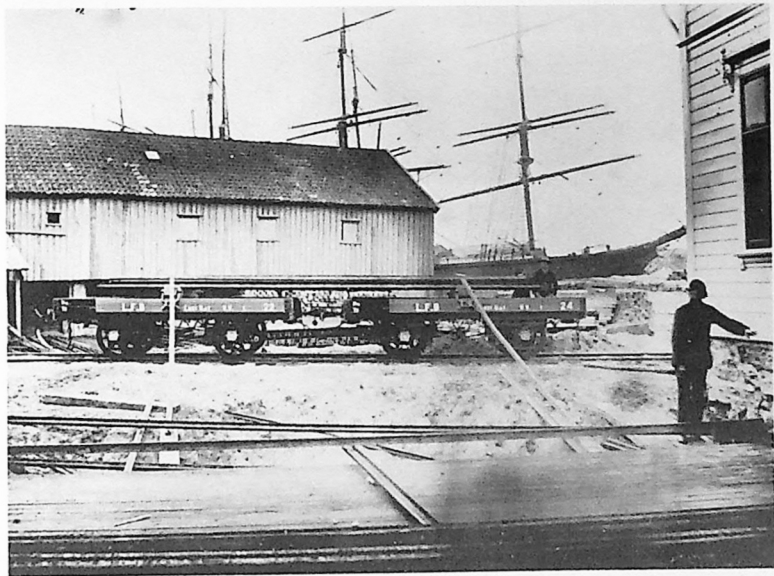
Kristiansand. Det hadde derfor vært en utstrakt veitransport av tømmer fra Flaksvannet, som er en utvidelse av Topdalselven.

Etter hvert som jernbanenettet vokste utover landet, ble forretningsstanden i Lillesand klar over at en jernbane mellom Flaksvann og Lillesand var den beste løsningen på tømmertransportproblemet.

Amtmannen i Nedenes satte tanken i pennen i en skrivelse til "Indredepartementet" av 8. desember 1884. Den første linjeundersøkelse fant sted alt i 1885. Det skulle bli en lokalbane av billigste sort. Ifølge undersøkelsene skulle banen bli 16,5 km lang med en største stigning på 25 o/oo. Sporvidden skulle være 1067mm og skinnevekten 15 kg/m. Man anslo omkostningene til 462000 kroner med tillegg for ervervelse av grunn.

Banens inntekter ble beregnet til 29200 kroner årlig, mens utgiftene ble anslått til 21000 - altså et årlig overskudd på 8200 kroner.

Prosjektet Lillesand-Flaksvandbanen ble behandlet i Stortinget 22/6 1891. Det ble ingen stor debatt, men doktor Klaus Hanssen fra Bergen hevdet at banen ble alt for dyr. Han sa at siden Nesttun-Osbanen kun ville koste kr 8000 pr. km var det fullstendig usensdendig å gjøre LFB nesten 3 ganger så dyr. Hva doktor Hanssen bygget sine



Fra anleggsperioden. Skinnegang som er ankommet Lillesand blir lastet opp på bolster-vogner. Bemerk også det store lager av u-impregnerte sviller i bakgrunnen.

opplysninger på vet man ikke, men Nesttun-Osbanen skulle vise seg å bli dyrere pr. km enn LFB. Den endelige anleggssum for banene ble henholdsvis 27974 for NOB og 27848 for LFB på tross av at NOB bare hadde 750mm sporvidde og til tross for at sistnevnte hadde skarpere kurver og mindre sville- og skinneprofil.

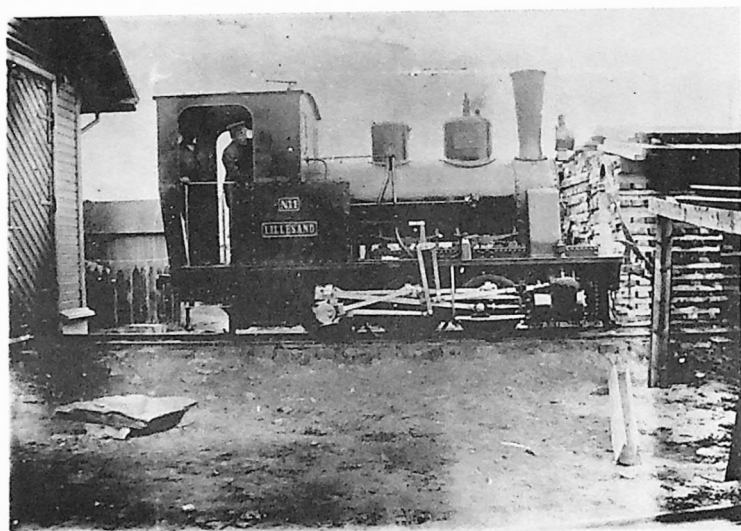
Lillesand-Flaksvandbanen fikk konsesjon 31. august 1892 og konsesjonstiden ble fastsatt til 30 år.

Etter en anleggstid på henimot 4 år sto banen ferdig og ble høytidelig åpnet i nærvær av en mengde notabiliteter 4. juni 1896.

Til banen var innkjøpt to like lokomotiver fra Sächsische i Chemnitz. De veide 15 tonn hver med kull og vann. Lokomotivene fikk navnene No 1 "LILLESAND" og No 2 "FLAKSVAND" med byggenummer 2042 og 2043.

Lokomotivene hadde meget liten kull- og vannkapasitet. Kullen måtte endog lempes inn gjennom døren til en liten innvendig kullboks. Prisen var 14000 D.mark pr.stk. fritt levert og montert i Lillesand innen 15. mars 1895 da utkjøring av ballast tok til på dette tidspunkt.

Til utkjøringen av ballast og skinner ble innkjøpt 11 stakevogner og 14 bolstervogner - alle 25 fra Strømmens Værksted. Vognene ble imidlertid levert uten hjulgang. Leveransen av disse var overlatt til Gebr.von Zypen, Köln, til en pris av 146 D.mark pr. hjulgang. Alle vognene var 2-akslet og hadde en lasteevne på 6 tonn. Videre



No. 1. Lokomotiv paa Lillesand-Flaksvand-banen.

LFB's lok No 1 "LILLESAND" utenfor lokstallen i Lillesand.



Ettermiddagstoget til Lillesand. Et av de få bildene av lok No 2 "FLAKSVAND".

persontrafikken. Siste stasjon var Flaksvand. Her var det et større stasjonsområde med flere sidespor ned til vannet. Bare Lillesand og Flaksvand hadde dreiskive for lokomotivene.

Antall fast ansatte ved LFB åpning var 13. Det første virkelige regnskapsåret gikk fra 1/7-1896 til 30/6-1897 og bragte et underskudd på kr 128,42. Dette var lite oppmuntrende for banens forkjempere som hadde antatt et overskudd på drøyt 8000 kroner. Urskog-Hølandsbanen hadde i samme periode et overskudd på kr 1606,22. Lokomotivene kjørte tilsammen 31967 km dette året og gjennomsnittlig antall aksler i togene var 11,2. Gjennomsnittlig reiselengde i persontrafikken var 10,9 km.

I starten gikk det 2 tog i hver retning om dagen, men etter kort tid ble det ene søndagstoget innstilt og alt måneden etter opphørte driften på søndager. I sommerhalvåret gikk dog begge togene også på søndager.

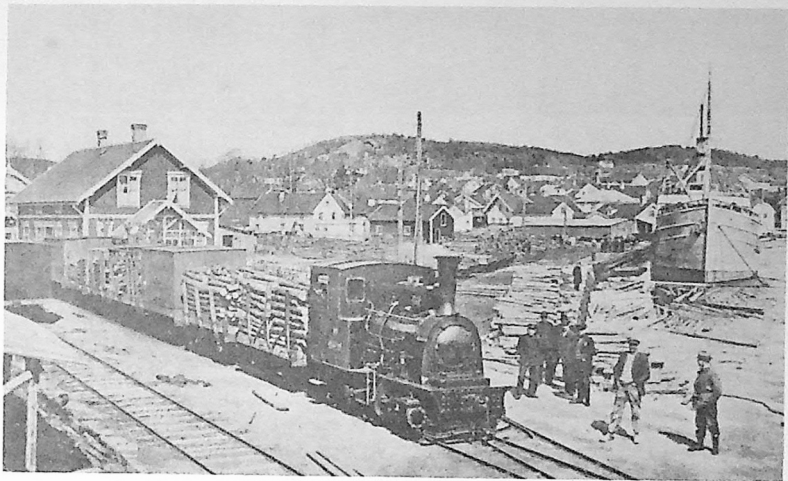
ble det innkjøpt 3 2-akslede personvogner og 2 brekk- og konduktørvogner. Hver personvogn hadde plass til 19 reisende fordelt på 3 kupeer. Vognene var bygget som karerter, men hvor de er bygget er ukjent (kan noen hjelpe?).

Den største stasjonen på LFB var selvsagt Lillesand. Her hadde man lokstall for begge lokomotivene, reparasjonshall for vognene og sidespor nok for det meste av banens rullende materiell. Ut fra Lillesand hadde man den sterkeste stigningen på banen noen 100 meter inntil man kom opp på et slags platå. Her lå holdeplassen STENE. Neste stasjon var MØGLESTU som lå ca. 2 km fra Lillesand. Her var det ordiner stopp, men ingen fast betjening. Så kom man til STOREMYR, ca. 5 km fra Lillesand. Her var det fast stopp, men ingen betjening. Neste stasjon var EGELAND 7 km fra Lillesand. Også denne stasjonen var ubetjent. Første betjente stasjon etter Lillesand var TVEDE som lå på km. 11. Tvede var betjent og hadde sågar noen sidespor. Ved km 14 lå BIRKELAND. Denne stasjonen hadde betjening og var den viktigste stasjonen foruten Lillesand og Flaksvand. Det var stor trafikk til og fra sagbruket på Birkeland som også hadde en stor del av



Nedenfor: Lokomotiv No 1 "LILLESAND" med tog på STOREMYR stasjon. Legg merke til de 2 personvognene og brekk- og konduktørvognen. Det er også verd å merke seg at det ikke er nedfellbare sidekarmar på de 2 første grusvognene (utstyrt med staker.)





Jernbanekaien i Lillesand omkring 1920.

Det annet driftsår ble atskillig bedre regnskapsmessig enn det første. Man fikk et overskudd på kr 3811,93. Lokomotivene hadde gått nesten 5000 km mer enn foregående år, men både person- og godstrafikken gikk merkbart ned! Året etter gikk det betydelig bedre hva angår trafikk, men overskuddet skrumpet inn med ca. 400 kroner.

Etter 4 år kom det første større underskudd på kr 1854,65. Både person- og godstrafikken gikk radikalt tilbake. Men året derpå steg trafikken igjen nesten like radikalt som den året før hadde gått ned og man fikk et overskudd på kr 7648,93. Et overskudd på kr 8000 som man hadde regnet med oppnådde man aldri.

Størst godstrafikk hadde banen i perioden 1902-03 med 839475 tonn-km. Siden gikk overskuddet jevnt nedover og 1907-08 var siste året banen gikk med overskudd. Man måtte til med å låne penger.

På slutten av første verdenskrig måtte man skjære ned på togtettheten, det var ikke lenger behov for 2 togpar pr. dag. Istedenfor å kjøre et togpar pr. dag, kjørte man 2 tog på mandag, onsdag og fredag. Direksjonen fant dette mest økonomisk da man kunne permittere de ansatte tirsdag, torsdag, lørdag og søndag. Arbeidsstokken ble skåret ned fra 15 til 11.

Men den 750 mm-sporede Nesttun-Osbanen gikk like bra. I 1918-19 hadde denne banen 27 ansatte og et overskudd på kr 30440,95. Men NOB var vesentlig en passasjer-jernbane og fikk følgelig vanskeligheter med busstrafikken som tok til å bre seg. I 1924-25 var overskuddet nede i 4981 kroner og året etter var underskuddet der for fullt med 39118 kroner.

Lillesand—Flaksvandbanen.

Familiebillet.  
Lillesand—Storemyr  
eller omvendt.

4

Lillesand-Flaksvandbanen.

Familiebillet  
Lillesand—Eigeland  
eller omvendt.

?

Lillesand-Flaksvandbanen.

Lillesand—  
Birkeland

Pris 1,70

Birkeland

# Timetabel

gjældende fra og med 1ste november 1920  
og indtil videre.

Km.	Måndag, Onsdag og Fredag	Fm. Em.		Mandag, Onsdag og Fredag	Fm. Em.	
		0	Fra Lillesand		8.00	**3.00
	» Stene	•	•	» Birkeland	9.45	5.05
2	» Møglestu	8.15	3.15	» Tveite	10.05	5.30
5	» Storemyr	8.30	3.35	» Eigeland	10.15	5.30
7	» Eigeland	8.35	3.30	» Storemyr	10.35	5.40
11	» Tveite	8.35	3.45	» Møglestu	10.35	5.30
14	» Birkeland	8.45	4.05	» Stene	•	•
17	Til Flaksvand	9.00	4.15	Til Lillesand	10.45	6.00

Tegnet • betyder, at toget stopper kun paa signal.

\*\* Postskibet fra Brevik paaventes indtil kl. 3.15.

Ekstratog erholdes ved henvendelse til driftsbestyreren.

## Til observation for veifarende som vil passere banens planoverganger:

Av denne tabel vil kunne beregnes til hvilket klokkeslet de almindelige tog i regelen vil passere planovergangene. Da disse tog ikke kan ventes altid at være nøiagtige i den for samme utsatte rute, og da der desuten vil lope ekstratog, er det nødvendig at enhver som vil passere en planovergang, har opmerksomheten skarpt henvendt paa, om tog derfor kan være til hinder.

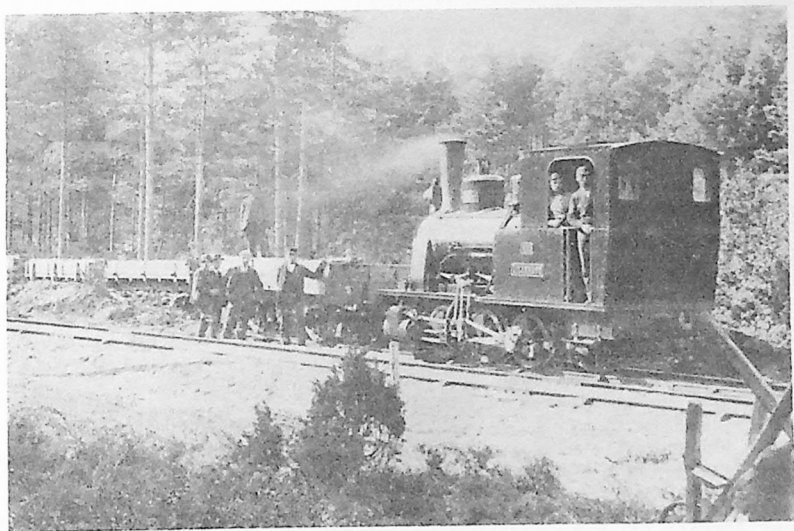


Noe slikt krakk opplevde aldri Lillesand-Flaksvandbanen. Under-skuddet holdt seg relativt jevnt. I 1930-31 var antallet lok.km sunket til 9990 og persontrafikken var gått radikalt ned i løpet av 20-årene. I 1920-21 reiste 10799 personer med toget - i 1930-31 var antallet sunket til 845. Nedgangen i persontrafikken hadde sin årsaklutviklingen av automobilen, alt i 1928 kjøpte LFB sin første buss.

Noen få år senere kjøpte banen sine første tømmerbiler, til den tid å være, ganske store. Disse bilene skulle imidlertid bare ta den trafikk som ikke grenset til banen og som ellers ville blitt tatt hånd om av konkurrenter.

Etter driftsresultatet fra 1930-31 og dømme, så det ut til at LFB i likehet med Nesttun-Osbanen, Lierbanen, Tønsberg-Eidsfossbanen og Holmestrand-Vittingfossbanen skulle ende sitt liv i 30-årene. Men allerede året etter var driftsresultatet betydelig forbedret på tross av at antall passasjerer var sunket til 245. På slutten av 30-tallet kunne banen igjen oppvise nokså trøstesløse tall, men krigsårene var gode for banen. Dessverre er det ikke mulig å skaffe noen eksakte tall fra disse årene. Oppgangen skyldtes trolig først og fremst bensinrasjoneringen som satte et stort antall biler ut av funksjon. Banens persontrafikk steg betydelig. På Urskog-Hølandsbanen var persontrafikken så omfattende i krigens første år at et antall godsvogner måtte "midlertidig innredes for passasjertrafikk". I vår vogn Go26 ble det således montert ovn og parafinlamper på endeveggene.

Gruskjøring med lok No 1 "LILLESAND" i 20-årene.



En av dagene det ikke var trafikk på LFB hadde en gjeng tyske soldater "lånt" en stakevogn. De hadde det travelt med å komme ned fra Birkenes til Lillesand og hadde funnet en gjensett vogn på Birkeland. Da Birkeland ligger betydelig høyere enn Lillesand hadde vognen snart oppnådd en betydelig hastighet. Den mekaniske bremsen hadde hjulpet en del, men i bakken ned til Lillesand mistet de kontrollen. Vognen gikk i stoppbukken med et voldsomt brak og et antall Wehrmacht-soldater var dermed satt ut av spillet for en tid.

Merkelig nok er regnskapet for 1944/45 kjent - året ga et underskudd på kr 17.570,-. I 1945/46 og 46/47 steg underskuddet en del.

Under krigen ble Sørlandsbanen ført frem til Stavanger. Den var blitt lagt nord for den opprinnelige trasé og falt følgelig ikke sammen med LFB. Men da berget ikke kom til Moses, var det nødvendig å forsøke å få Moses til berget. En interkommunal komite med tilslutning fra Lillesand by, Vestre Moland og Birkenes kommuner og senere også fra Vennesla kommune ble sommeren 1948 nedsatt for å undersøke mulighetene for å føre LFB frem til Grovane stasjon på Sørlandsbanen og samtidig ombygge LFB til normalspor slik at banen ble en sidelinje til Sørlandsbanen. Resultatet av undersøkelsene var negativt. Omkostningene ville bli alt for store. Prosjektet ville aldri kunne betale seg, mente man.

Banens 52. driftsår så lenge ut til å skulle bli det siste. Man mente at banen hadde utspilt sin rolle og vegret seg for en fornyelse av konsesjonen, men konsesjonstiden ble forlenget med ytterligere 3 år. Det var opp til direksjonen om man ville nedlegge før konsesjonstiden utløp. Banen skulle årlig få et statstilskudd på 2/3 av et underskudd opp til 18000 kroner d.v.s. i praksis kr 12000.

Det 53. driftsår ble imidlertid en formidabel suksess for den alderstegne banen. Lokomotivene kjørte nesten 5000 km mer enn foregående år og godstrafikken steg til henimot det dobbelte. Persontrafikken var mikroskopisk: 479 reisende.

Ved utgangen av driftsåret 50/51 skulle konsesjonen atter fornyes. Banen hadde nok en gang bevist sin berettigelse ved å frakte 187774 tonnkm gods 1948/49 så denne gangen var det liten tvil om fornyelse av konsesjonen - iallefall for en 3-års periode. Men banens direksjon ville ha konsesjonen forlenget med 10 år. Statsbanenes representant i LFB, distriktsjef John Johnsen i Kristiansand distrikt, mente det ville være umulig å drive en privat jernbane som sto ovenfor så store økonomiske utlegg som LFB dengang gjorde. Begge lokomotivene forfalt til hovedrevisjon i løpet av 3-års perioden. Et hvert utlegg på langt sikt ville være totalt bortkastet om banen ble nedlagt etter 3 år.

Noen hevdet at de 18000 kronene som hver hovedrevisjon ville koste bedre ville kunne benyttes til et lite 2-akslet diesellok som ville kunne klare trafikken. Myndighetene var enige i at 3 år var for kort konsesjonstid, og konsesjon ble innvilget for 10 år. Banen kunne drives frem til 30. juni 1961.

I 1951/52 var lokomotivkm. nede i 4160. Persontrafikken viste 269 reisende. Godstrafikken var nede i 68810 tonnkm. Underskuddet ble på kr 32966,-.

Året etter skulle vise seg å bli det siste. Bebudede innskrenkninger i skogsdriften i Aust-Agder reduserte trelasttransporten med 25-30% om de ble gjennomført. Konfrontert med denne situasjonen fant ikke direksjonen det forsvarlig å holde hjulene igang. Begge lokomotivene var forfalt til hovedrevisjon - man gikk til en midlertidig stans i jernbanetrafikken mens man fulgt utviklingen på markedet. Både skinnegang og materiell skulle få tilsyn.

Men banen kom aldri igang igjen. 15. juni 1953 skulle vise seg å bli siste dag det gikk tog på LFB. Man hadde funnet ut at hvis man solgte alt materiellet samt skinnegangen ville utkommet av dette være nok til innkjøp av 3 nye tømmerbiler.

Som sagt så gjort: begge lokomotivene, 33 vogner og 3400 meter skinner ble solgt for 120000 kroner. Dermed var det slutt på LFB. Selskapet ble reorganisert under navnet Lillesand-Flaksvand Bilruter A/S. Også dette selskapet er siden oppløst.

Et av de siste togene på LFB med lok No 2 "FLAKSVAND".  
Legg merke til passasjervognene i bakgrunnen.



Flaksvand stasjon noen år etter nedleggelsen.



# DRIFTEN '73

Atter en gang er driftssesongen over, vår åttende i rekken. I alt har vi kjørt over 12 søndager og en lørdag. Togene de tre resterende lørdager ble innstilt, da vi så hvordan resultatet ble denne ene lørdagen (12 reisende).

Personalsituasjonen har vært god, og personalplanen har blitt fulgt sånn noenlunde. Ulykker og forsinkelser av alvorlig art har vi ikke hatt. Den 3. september hadde vi en liten avsporing p.g.a. en sporveksel som lå feil, men ingen ble påført skader av betydning, og toget kunne fortsette uten nevneverdig forsinkelse.

Sesongen startet egentlig 24/6, men da hadde vi allerede holdt på et par uker med chartertog - det første så tidlig som 27/5. Av en eller annen grunn hadde et par aviser bragt melding om at vi begynte driften i begynnelsen av juni, så de første betalende reisende kom allerede 13/6 og fikk være med et chartertog.

Av PR før årets drift må nevnes artikkelen i Norsk Ukeblad, hvor vi fikk boltre oss over et par sider med tekst og bilder (bildene ble tatt en driftsdag i fjor). Vi slapp også til i nitimen med et stort innslag som hjalp godt på passasjermengden, ellers har det begrenset seg til korte notiser i avisene.

Hvordan har så resultatet blitt? Jo, ganske godt, eller for å komme med de tørre tall:

antall reisende inkl. chartertog	3408
antall enkeltreiser inkl. chartertog	6785
antall befordrede personer 1966-73	20753
antall enkeltreiser 1966-73	40696
antall reisende pr. tog gj. sn. 1973	62

Vår beste dag var den 23. juli med hele 422 reisende, ellers har passasjermengden holdt seg på 200-250 reisende pr. dag. Av utenlandske turister, kan nevnes hollendere 3/9 og islandske barn 17/6. Forøvrig har det første chartertoget for neste år blitt bestilt, nemlig den 2. juni, og det er kanadiere som kommer.

Materiellet har også gjort sitt:

Lok. km 1973:	Personvognkm 1973	Godsvlg. km 1973
Høland .. 196	Co 1 ..... 372	G 9 ..... 24
Setskøgen 258	ABo 3 ..... 387	G 13 ..... 24
	BFo 5 ..... 384	K 19 ..... 39
	CTo 1 ..... 300	Go 26 .... 9
		N 105 .... 30
<u>Sum</u> 454	<u>Sum</u> 1443	<u>Sum</u> 126

Per Tallaksen  
Trafikksjef

Selve driften 1973 har innbragt oss ikke mindre enn 14.140,- kr, og for å utdype dette litt nærmere, kan jeg nevne antall reisende og inntektene de forskjellige driftsdager:

forts. s. 19



# Rullende Materieell På Lierbanen

Til åpningen av Lierbanen ble det innkjøpt 2 damplok fra Sächsische Maschinenfabrik, Chemnitz. Lokene, nr. 1 "LIER" og nr. 2 "HOLE", var omtrent identiske med Holmestrand-Vittingfossbanens "HOLMESTRAND", levert fra samme fabrikk. "LIER" og "HOLE" hadde byggenummer 2819 og 2823/1903.

Litt om de tekniske data:

Type	Sylinder			Kjel- over- trykk	Heteffl. (ildb)			Rist- flate	Beholdning			Største hastighet		Adne- sjons- vekt	Materialvekt			
	an- tall	diam. mm.	slag mm.		fordam- pende	over- heter	flote		vann	kull	forover	bakover	km/time		km/time	maskin	tender	sum
	2	220/ 480	400	12	35,5	-	0,7	2,5	0,65					2,05	18,45			

Se for øvrig "Tertitten" nr. 26.

Lierbanens to lok ble trolig solgt til Slemmestad Cementfabrikk etter nedleggelsen, men det har ikke vært mulig å få dette bekreftet.

Ifølge Norger off. Statistikk hadde banen 3 lok i tiden 1922 til 1930, av disse skulle et være leiet av NSB (kan noen si hvilket lok dette var?)

Vogner var det også noen av - nr. 1 og 3 var personvogner litra BC, bygget av Skabo i 1903 h.h. 1904. De hadde 6 plasser på 1. klasse og 32 plasser på 3. klasse. Tilsvarende vogner fantes på andre privatbaner, bl.a. HVB og TEB. Vogn nr. 2 var en CF levert i 1903. Den hadde 8 sitteplasser. Nr. 6 var en karet litra CF med 22 plasser og godskupé og var kjøpt brukt i 1912/13.

forts. s. 19



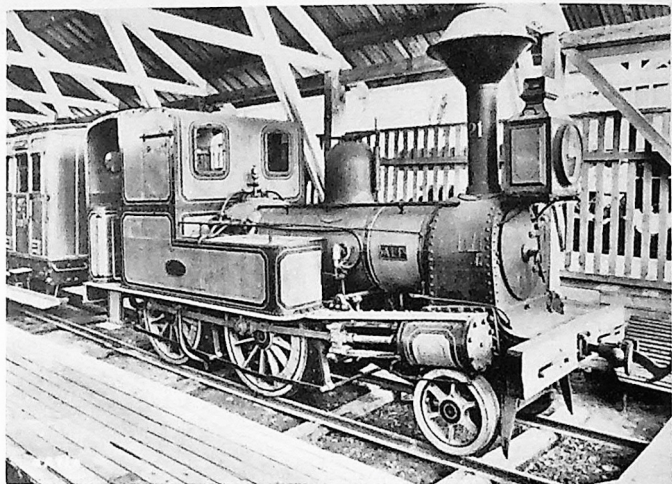
## VOGNHALL - TILFLUKTSROM

Få dager tilbake ble søknad om bidrag til bygging av vognhall på Bingsfoss sendt Kulturrådet. De samlede omkostninger beløper seg til kr. 114.388,-, men en må regne med en del uforutsette utgifter før alt er klart.

Vognhallen er behandlet av alle nødvendige instanser - og Bygningsrådet i Sorum kom med "bomben": Ingen innvendinger, men ifølge lov om sivilt beredskap plikter vi å bygge tilfluktsrom! Ja, tenk det. Nå har undertegnede vært med i UHB i drøyt 9 år, og mange underligg bestemmelser har vi sett, men dette er det mest idiotiske som tenkes kan; tilfluktsrom under en lagerbygning der ingen skal bo midt ute i skauen.

Heldigvis var man i Sivilforsvaret langt mer elastiske enn loven skulle tilsi, vi kan som sikkert regne med dispensasjon fra denne bestemmelse, men det forhindrer ikke at man sitter igjen med en nummen følelse av at det må være mange rare bestemmelser ute og går.

Nå er det bare å håpe at Kulturrådet finner plass til vår høyst nødvendige vognhall på sitt budsjett.



DETTE LOKOMOTIVET HETER ALF OG BLE BYGGET FOR RØROSBANEN I 1870 HOS BEYER & PEACOCK I ENGLAND.

I 1880 BRUKTE MAN 2 DAGER FRA CHRISTIANIA TIL TRONDHJEM. MAN REISTE FØRSTE DAG MED TOG CHRISTIANIA - EIDSVOLD, BÅT EIDSVOLD - HAMAR, OG TOG FRA HAMAR TIL KOPPANG HVOR MAN OVERNATTET. DEN PÅFØLGENDE DAG GIKK REISEN VIDERE MED TOG TIL TRONDHJEM.

ETTER AT RØROSBANEN VAR BYGGET OM TIL NORMALSPOR I 1941 VAR REISETIDEN OSLO Ø - TRONDHEIM REDUSERT TIL 16 ½ TIME.

IDAG, MED MODERNE DIESELLOKOMOTIVER OG KOMFORTABLE SITTEVOGNER, ER MAN FREMME ETTER 9 TIMER.

HVIS MAN VELGER DOVREBANEN, GJØRES TUREN UNNA PÅ 7 TIMER I HASTIGHETER OPP TIL 120 KM/T.



TA HELLER TOGET -  
MØT UTHVILT TIL AVTALT TID!