



SJK

# SVENSKA JÄRNVÄGSKLUBBEN

## RESE TJÄNSTEN

### RUNT SÖDRA NORGE.

Välkommen till SJK:s resa i södra Norge den 14 - 17 augusti 1977. Resan går med ordinarie tåg och båt, och omfattar 1106 km med tåg och ca 200 km med snabbbåt mellan Stavanger och Bergen.

### DAGSPROGRAM.

	ank	avg	anm
Söndag 14/8	Oslo V	9.10	STAVANGEREKSPRESSEN. Reserverade platser i vagn 484.
	Lieråsen		Tunnel 10722 m.
	Grovane	13.33	Extra uppehåll för SJK. Var vänlig påskynda avstigningen.
			Resa med museibanan Setesdalsbanen. En 4,7 km lång bana med ångdrift. Spårvidd 1067 mm. Vi åker till banans andra ändpunkt vid Beihølen och åter till Grovane. Fotokörningar kan anordnas.
	Grovane	15.30	Ht 701 gör extra uppehåll för SJK:s påstigande. Vagn 585 reserverad.
	Kristiansand	15.50	16.10
	Kvineshei		Tunnel 9482 m.
	Hægebostad		Tunnel 8892 m.
	Gyland		Tunnel 5717 m.
	Moi	18.01	
			Lundevang Motel. Beläget ca 500 m från stationen.
Måndag 15/8			Möjlighet för de som önskar att åka Tor Flekkefjord på morgonen.
	Moi	7.15	
	Sira	7.23	7.30 Tågbyte.
	Flekkefjord	8.00	8.05
	Sira	8.30	8.32 Tågbyte.
	Moi		8.40
	Egersund	9.26	10.40
			Visning av NSB ånglok typ 63a, "Stortysk" reserverad för museum.
	Stavanger	12.00	Tid till fri disposition. Möjlighet att äta lunch.
			15.10 Westamaran-båten till Bergen avgår från Ryfylkekaien. Samling 15.00.
	Bergen	19.25	Reserverade platser.
			Bibelskolen Sommerhotell. C.Sundtsgaten 22.
			Beläget strax intill båtens tilläggsplats.

Tisdag 16/8 I Bergen hela dagen.  
 Färd med Fløibanen upp på Fløyfjellet. Samling vid stationen vid Vetrilidsalm. kl 10.45.  
 På kvällen besök hos Norsk Jernbaneklubb, Bergensavdelningen. Närmare detaljer om detta meddelas i Bergen.

Onsdag 17/8	Bergen		8.35		
	Ulrikken				Tunnel 7661 m.
	Gravahalsen				Tunnel 5311 m.
	Myrdal	11.10	11.30		Tågbyte.
	Flåm	12.23	14.55		Lunch på Heimly Lodge, nära stn. Lunchen serveras kl 13.00.
	Myrdal	15.36	15.52		Tågbyte.
	Taugevatn				Banans högsta punkt 1301 m.ö.h.
	Finse	16.33			Uppehåll på Norges högst belägna stn, 1222 m.ö.h.
	Finse		17.43		BERGENEKSPRESSEN. Vagn 464 reserverad.
	Oslo Ø	22.00			Slut. Nattåg mot Stockholm kl 22.25, mot Göteborg kl 22.40.

#### Några påpekanden.

- Något uppehåll för lunch har tyvärr inte varit möjligt att lägga in på söndagen. Hungriga rekommenderas att besöka tågets kafeteriavagn. Lagg märke till att Ht 701 ej har någon servering bortom Kristiansand.
- Som tidigare meddelats har övernattning ej kunnat ordnas i Flekkefjord, utan i stället i Moi. De som önskar åka ToR Moi- Flekkefjord (ingår i resans pris) skall anmäla detta före ankomsten till Kristiansand. Övriga återfår kostnaden för denna avstickare, ca 16 Nkr.
- Lunch kan erhållas på Heimly Lodge i Flåm på onsdagen till en kostnad av 40 Nkr, barn 20 Nkr. Anmälan om deltagande görs senast på måndag förmiddag.
- Allt beträdande av järnvägsområde utanför för allmänheten upplåtet område, vilket omfattar perronger, övergångar etc., sker helt och hållet på egen risk. Var vänlig respektera förbud och anvisningar på stationerna.

#### Några sevärdheter i Bergen.

- Utsikten från Fløyfjellet.
- Bryggen med medeltida trähusbebyggelse.
- Håkonshallen, en av Nordens äldsta profana stenbyggnader. Från 1200-talet.
- För den av lokaltrafik intresserade kan nämnas att Bergen har Nordens enda kvarvarande trådbussar. Två av stadstrafikens linjer har trådbussar.

# SISTE TOG ER GÅTT

## - flere steder i Aust-Agder

Aust-Agder fylke har en nor-  
gesrekord som er verd å se nær-  
mere på. I løpet av 15 år er vel  
15 mil med jernbaner blitt ned-  
lagt i dette fylket. Dette er  
samme distanse som jernbanen fra  
Oslo til Bø eller godt og vel  
strekningen Kristiansand - Nes-  
landsvatn. Som en "dårlig" nr. 2  
finner vi Vestfold fylke som har  
nedlagt 80 km jernbaner - alle  
private, forøvrig. Men i Aust-  
Agder er det, med ett unntak, bare  
statsbaner som er nedlagt.

Man kan - med rette - spørre  
seg om vårt fylke skal være det  
som er mest utsatt for statsfor-  
valtningens rasjonalisering og i  
dette tilfelle distriktsnedbygg-  
ing. Det kan jo unektelig se noe  
rart ut når politikerne vil  
"legge forholdene tilrette" for  
en større industrireise i  
f. eks. Amlie, og så samtidig  
fjerner jernbanen til stedet. Av  
erfaring vet vi at skal noen  
større industri inne i landet få  
utvikle seg til noe, så er det  
transporttilbud jernbanen kan gi,  
grunnlaget for trygge arbeids-  
plasser, og et trivelig miljø.

La oss se litt nærmere på  
disse 4 jernbanene som Aust-  
Agder fylke har mistet i årene  
1953 til 1967:

### LILLESAND - FLAKSVANDSBANEN

Lillesand hører til de meget  
få kystbyer som ikke er velsig-  
net med et elveutløp. Topdals-  
elven renner ut i Topdalsfjorden  
ved Kristiansand og er den nær-  
meste elven til denne i sin tid  
så driftige skipsfartsby. I 1880-  
årene fant man ut at en jernbane  
fra Flaksvatn og ned til Lille-  
sand ville føre tømmeret via  
byens havn og skip - med de for-  
tjenester dette ville gi. Spør-  
smålet om å anlegge denne jern-  
banen ble tatt opp i "Indrede-  
partementet" i desember 1884 av  
amtmanden i Nedenes, og de  
første linjeundersøkelsene ble  
gjennomført allerede året etter.  
Forutsetningen var at dette  
skulle bli en lokalbane ca. 16,5  
km lang, med største stigning 25  
promille. Sporvidden skulle være  
det vanlige smalspor, 1067 mm, og  
skinnenes dimensjon skulle være  
15 kg pr. m. Altså en meget lett-  
bygget bane. Anleggskostnadene  
ble anslått til 462 000 kr.

Stortinget vedtok banepro-  
sjektet 22. juni 1891, og ved Kgl.  
resolusjon av 7. oktober 1892 ble  
det interkommunale selskap Lille-  
sand-Flaksvand jernbane gitt 30  
års konsesjon for jernbanedrift  
på den 16,6 km lange strekningen  
mellom Lillesand og Flaksvatn i  
Birkesnes. Lillesand var den før-  
ste aksjonær med 120 000 kr i  
andel. Staten tegnet seg for



Rise Station.

Rise stasjon med åpningstoget i anledning Arendal-  
Amliebanens midlertidige åpning til Froland 23/11 1908.

100 000 kr og ga dertil et til-  
skudd som var like stort. Nedenes  
amt (nå Aust-Agder fylke) tegnet  
seg for 20 000 og ga tilskudd på  
like mye. Det resterende av  
kapitalen, 418 250 kr, ble tegnet  
av de øvrige kommuner rundt  
Lillesand.

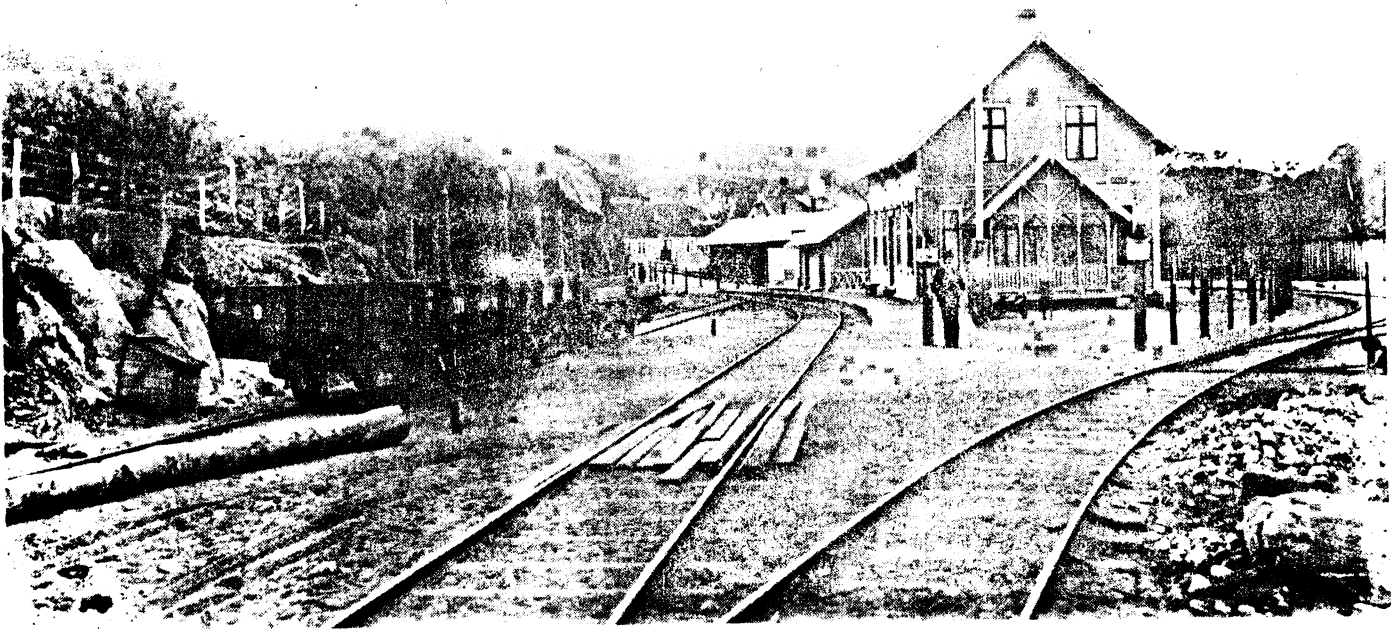
Etter en anleggstid på  
nesten 4 år var banen ferdig og  
ble høytidelig åpnet i nærvær av  
en rekke notabiliteter 4. juni  
1896. Til banedriften ble det  
anskaffet to like damplokomotiv-  
er som hver veide 15 tonn med  
kull- og vannbeholdning. Loko-  
motivene hadde akselordning C og  
fikk nr og navnene No 1 "LILLE-  
SAND" og No 2 "FLAKSVAND" med  
byggenumrene 2042 og 2043 fra  
Sächsishe i Chemnitz (nå i DDR).  
Lokomotivene hadde meget liten  
kull- og vannkapasitet. Kullene  
måtte bl. a. lepes inn gjennom  
førerhusets dør til en liten  
innvendig kullboks. Maskinene ble  
levert 15. mars 1895 for utkjør-  
ing av ballast i sporet. Vogn-  
materiellet var 11 stakevogner,  
14 kassevogner, 3 personvogner og  
2 bremse- og konduktørvogner.  
Alle vognene var 2-akslet.

I starten gikk det 2 tog i  
hver retning hver dag, men søn-  
dagsdriften opphørte snart  
utenom sommersesongen. Det var  
13 fast ansatte ved banen. Første  
driftsåret (1896/97) ga et under-  
skudd på 123 kroner og 14 øre.  
Dette tegnet ikke godt! Men det  
andre driftsåret ga et overskudd  
på Kr. 3 811,93 og det tredje et  
overskudd på ca. 3 400. Fjerde  
året ga underskudd på 1854 kr,  
og slik gikk det opp og ned år  
for år - mest ned - dessverre.  
Banens største trafikk hadde man

i driftsåret 1902-03, og siste  
året med overskudd var i 1908.  
Staten har dekket 2/3 av under-  
skuddet begrenset til 18 000 pr.  
år, og kommunene resten. Men  
Staten har dekket 2/3 av under-  
skuddet begrenset til 18 000 pr.  
år, og kommunene resten. Men  
banen forfalt og trafikken for-  
svant. Typisk er trafikkstati-  
stikken som for 1950 forteller  
at det i dette året ble fraktet  
269 passasjerer med toget. Men så  
stod det også i ruteboken at  
"passasjertog kjøres ved behov".  
De 6 200 tonn gods som banen  
fraktet samme år, er heller ingen  
mengde for en jernbane. Godset,  
som vesentlig var tømmer fra  
Flaksvatn for skiping over Lille-  
sand, var også stadig avtagende  
i mengde, ganske enkelt fordi  
bilene besørget transporten bil-  
ligere, uten omlasting, og dir-  
ekte til forbrukerne. Man kan jo  
spørre seg hvorfor tømmeret fra  
Flaksvatn først skulle kjøres  
med jernbane til Lillesand, for  
så å slepes på sjøen til Krist-  
iansandsbedriftene når bilveien  
til disse bedriftene fra Flaks-  
vatn ikke var stort lenger enn  
jernbanetransporten alene. Blant  
de som konkurrerte med jernbanen  
var selskapet selv, som fra 1928  
hadde supplert jernbanedriften  
med bilruter, ja sogar også ut-  
videt dette til å drive med  
gods- og tømmertransport på lan-  
deveien.

De siste årene banen eksist-  
erte var den kun i drift i som-  
merhalvåret. Man så derfor det  
faktum i øynene at det kunne  
komme en vår uten at lokomotiv-  
ene ble fyrte opp.

Det var ikke staten som nedla



Lillesand stasjon i tiden omkring banens åpning. Foto fra ca. 1896.

Flaksvannsbanen, men det var selskapet selv som fant ut at det måtte opphøre med jernbanedriften og konsentrere seg om bil-driften, og fremfor alt å holde opp med å konkurrere med seg selv og sende regningen til staten. Vi må også være klar over at da Lillesand-Flaksvannsbanen ble bygget, var planen for vestlandsbanen (nå Sørlandsbanen) at denne skulle føres fra Herefoss via Flaksvatn til Kristiansand, noe som ville gitt Lillesand forbindelse med vårt lands øvrige jernbanenett. Imidlertid ble jo Sørlandsbanen lagt over Oggevatn og Grovane. En interkommunal komite satte seg i 1948 i sving for å bygge Flaksvannsbanen frem til Grovane, men omkostningene ville bli altfor store i forhold til den forventede trafikk, fant man ut. Jernbanekommisjonen av 1949 foreslo å legge banen om til normalspor og å forlenge den 16 km til Vennesla, og i den andre enden til Roresand, 15,5 km.

Den 1. juli 1953 ruslet det siste toget på strekningen, uten noen høytidelighet av noen slag. Alt banens materiell ble solgt som skrap for 120 000 kr.

I dag ligger riksvei 402 tildels på banens trase, men for de som interesserer seg for "jernbanearkeologi" kan en i dag finne forstøtningsmurer, skjæringer, stasjonsbygg, lokomotivstall m.v. etter Lillesand-Flaksvannsbanen.

	Km
Lillesand	0
Stene	-
Møglestu	2
Storemyr	5
Eigeland	7
Tveide	11
Birkeland	14
Flaksvatn	17

#### GRIMSTAD - FROLANDSBANEN

Grimstad-Frolandsbanen var i likhet med den forannevnte bygd for å gi Grimstad muligheter for skipping av tømmer og andre varer fra sitt oppland. Denne banen ble også bygget smalsporet (1067 mm) - og kort, bare 22 km lang. Men det vesentligste var at den var et bindeledd mellom en by - Grimstad - og landets øvrige jernbanenett. Banen ble bygget som privatbane fra Grimstad til Froland, og åpnet for trafikk 15. september 1907. Ifølge PS nr 17 s.3 gikk første passasjertog med kommunestyre og damer 23. juni samme år. I 3 år var denne banen en isolert privatbane, men da Arendal-Åmli-banen ble åpnet i 1910\*, fikk Grimstad jernbane-forbindelse med fylkets "hovedstad" Arendal, via Rise stasjon. Grimstad fikk dermed også forbindelse med et større oppland.

De forutseende menn som stod bak dette private baneselskap regnet sikkert med at banen i sin tid skulle knyttes til den kommende stambane, Sørlandsbanen, og at dette ville gi trafikk og inntekter, det siste såvel direkte som indirekte.

Linjen fikk en tilsynelatende unødig krøll om Roresand. Så unødig var den likevel ikke, fordi en vesentlig godsmengde, og da først og fremst tømmer, kom over Roresand. Her som i Lillesand var det tømmertransportene som var ryggraden i banens økonomi den gangen.

Som trekkraft til banen ble anskaffet 2 like tanklokomotiver med 3 drivaksler og en løpeaksel foran. Disse maskiner ble bygget ved Thune mek. Værksted og veide med fulle vann tanker 19 tonn, hvorav 15 tonn på drivhjulene. Drivhjulsdiameteren var 910 mm og største hastighet var 40 km/t. Lokomotivenes heteflate var på

\* Midlertidig åpnet 23.11.1908

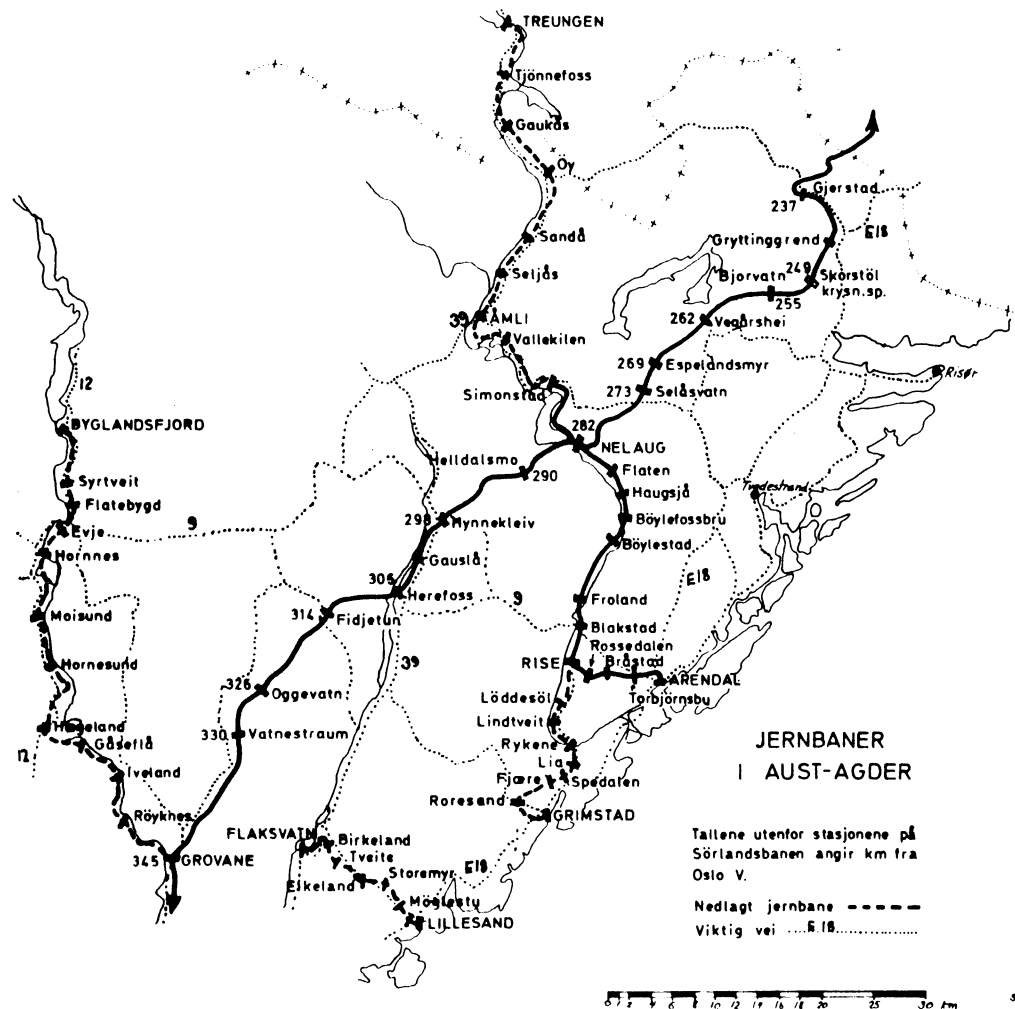
nær 30 m<sup>2</sup>, ristflaten nær 0,6 m<sup>2</sup> og kjelens arbeidstrykk var 11 kg/cm<sup>2</sup>. Disse 2 maskinene var nærmest godstog- og assistanse-lokomotiver. (Bilde av disse lok i PS 17 s. 3).

Baneselskapet slet tungt økonomisk og bare vel 4 år etter åpningen - 24/1 1912 - overtok staten banen, ikke minst fordi staten så denne bane som et ledd i den da tildels vedtatte Sørlandsbane. Da Sørlandsbanen etter hvert nærmet seg distriktet i begynnelsen av 1930-årene, ble det aktuelt å bygge om den smalsporede Grimstadbanen til normalspor. Men det skulle gå ett helt år som Grimstadbanen ble liggende isolert fra det øvrige jernbanenett igjen. Ett år etter at Sørlandsbanen hadde nådd Arendal og Arendalsbanen hadde fått normalspor, fikk så Grimstadbanen sitt normalspor fra 9. november 1936, og var dermed tilknyttet Europas jernbanenett.

Det fortelles riktignok at en stortingsmann fra fylket i skrift og tale advarte mot denne ombygging til normalspor. Men dette straffet seg, for han ble ikke gjenvalgt ved neste valg. Alternativet til normalspor var dengang nedleggning av banen, og det ble reist forslag om det allerede i 1932.

Da Stortinget neste gang skulle behandle Grimstadbanen i forbindelse med budsjettet for 1958/59, gikk det annerledes, og den 31. august 1961 rullet siste tog på strekningen.

Det ble en vemodig siste reis, men det ville være ulikt oss underfundige sørlendinger om den ikke kalte på smilet. Det var avskjedsblomster og kransepålegging, hver eneste plass var besatt på det siste toget som ironisk nok besto av et "Vi Kan"-sett. Ja, ikke bare utsolgt. Det var plass til 200 reisende, og på nedturen var det minst 250, så vi kan ikke klage på kapasitetsut-



nyttelsen den dagen. Med morgentoget siste søndag før nedleggelsen var det bare 7 reisende, derav bare en som skulle med ekspressen til Oslo, 5 skulle på tyttebærtur og den syvende var avisen "Tidens" medarbeider, som gjorde seg følgende refleksjoner: "Trafikken på banen har hele tiden vært svak og grunnen er opprettelse av bilruter langs og tvers av banen. For Grimstads vedkommende betyr det absolutt ikke noen økonomisk eller trafikkmessig skade. Vanlige reisende kommer like hurtig til Nelaug ved å benytte buss til Arendal eller Rise, og hva vanlig fraktgods angår, blir Grimstadbanen lite brukt. Selvfølgelig slenger det en pakke dann og vann, men å opprettholde en kostbar stasjon når jernbane-forbindelsen, slik den er i dag, ikke er nødvendig, er ikke bare dumt, men sløseri med offentlige midler. Vi sender Grimstadbanen en kjærlig tanke, men etter vår mening er den like ubrukelig på landejorden som seilskuter er det på havet".

I driftsåret 1955 var det bare 1000 mennesker som reiste over strekningen pr. måned. I tillegg kom litt lokalbetonet småtrafikk. Fordelt på 4 tog i hver retning pr. dag, blir det ikke flere passasjerer, enn at en drosje kunne besørge disse transportene over hele strekningen. Og holder NSBs oppsett over banens driftsunderskudd,

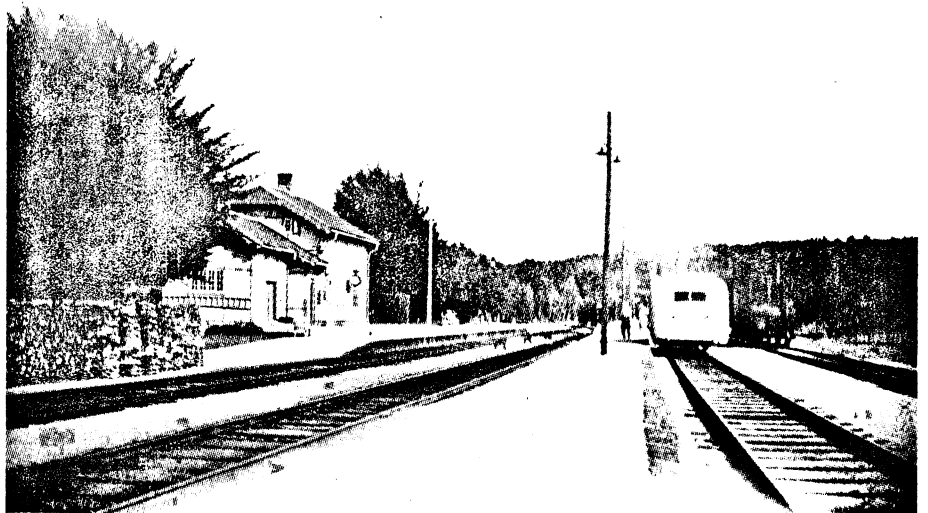
kunne staten ha betalt drosjen uten å ta betaling av passasjerene, og enda spart penger.

Det bor ca. 2500 mennesker i Grimstad sentrum. Ned gjennom tidene har disse ofret meget penger for å være tilknyttet et jernbanenett. Først da det private selskap ble startet, så ved distriktsbidrag ved ombyggingen og ellers. Men en reise pr innbygger hver 2½ måned er likevel for lite til å holde liv i et skinnegående kommunikasjonsmiddel, hevdet fylkestrafikkjefen

i Aust-Agder i en artikkel.

Men vurderingen av jernbanens berettigelse må ikke bare baseres på persontrafikken. Godstrafikken kan ha sin store betydning og hadde det nok. Sendt og mottatt gods i 1955 var ca. 24 tonn pr dag. Men det viste en faretruende synkende tendens. Tømmeret var blitt helt overført til bilene, og de øvrige godsarter gikk mer og mer med bil og båt.

Det vil alltid være vanskelig å ta ut en enkel banestrekning



Cmb 18247, "Kristine Valdresdatter", på Rise stasjon ca. 1950.

og si om den er taps- eller overskuddsforretning i sum for landets jernbaner. Men like sikkert er det at en altfor kynisk nedlegging av ulønnsomme baner vil kunne medføre at passasjer- og godstrafikken søker andre kommunikasjoner enn jernbanen, og at nedleggelse av en lokalbetont bane vil kunne medføre at de øvrige jernbaners trafikk forsvinner en del.

En meget interessant vogn-type ble i begynnelsen av 50-årene brukt på Grimstadbanen. Dette var den såkalte "Kristine Valdresdatter", en skinnebus bygget for Valdresbanen i 1935. Denne bussen var strømlinjeformet med "gullfiskhale" og hadde boggi foran og en enkel drivaksel bak. Videre hadde den vel 40 sitteplasser og en bensinmotor på 120 hk. (Detaljer om denne vogn i "Tertitten" nr 24 og 29).

Grimstad ble altså den første norske by som mistet sin direkte forbindelse med landets øvrige jernbanenett.

	Km	⊖
Grimstad	0	1.7
Roresand	3	54.2
Fjære	8	47.6
Spedalen	9	47.0
Lia	12	18.2
Rykene	15	35.5
Lindtveit	17	55.0
Loddesøl	19	44.5
Rise	22	44.8

⊖ = m.o.h.

#### SETESDALSBANEN

De to første banene vi har behandlet her var bygget som privatbaner, mens de to siste vi skal se på var statsbaner helt fra starten av. Det gikk høye bølger i diskusjonen om hvor Sørlandsbanen skulle gå. Om det skulle være en kystbane eller en innlandsbane var hovedspørsmålet, forstyrret av utallige distriktsønsker og hensyn. Men det ble verken det ene eller det andre. En innlandsbane ville være en mer direkte linje mellom Østlandet og Rogaland, og da med forgreninger til de større byer langs kysten, i første rekke Kristiansand og Arendal. En kystbane ville ha knyttet byene - og de er mange - langs kysten godt sammen. Og langs kysten bor den alt overveiende del av befolkningen på Sørlandet, som

ellers i landet. Bl.a. av militære grunner ble banen en mellomting. En kystbane lagt så langt inne i landet at den ikke skulle kunne rammes av den tids marineartilleri. Bare på ett - på det mest strategiske og utsatte - punkt, nemlig i Kristiansand, ble banen lagt ned til kysten. Dog ble det bygget en direkte forbindelse - "nordre tilsving" - ca. 2 km utenfor byen, som gjør det mulig å kjøre gjennomgående tog på Sørlandsbanen uten å kjøre nedenom byen og havnen.

Opprinnelig var det tanken at Setesdalsbanen skulle få 750 mm sporvidde, men det ble det vanlige norske smalsporet 1067 mm. I juli 1891 ble arbeidet på banen høytidelig påbegynt av kong Oscar II som under sitt besøk i anledning av Kristiansands 250 års jubileum, tok "tre kraftige spadestik" som han trillet bort av den gallauniformalte arbeidsminister. Dette sted er i dag markert med en pen stenblokk til venstre for sporet like før en kjører inn på byens stasjon.

Fra Kristiansand til Grovane var det byggmester S. Sørensen som forestod byggingen, mens det ovenfor var NSB selv. Linjen fra byen og til Grovane, som man antok skulle bli en del av Sørlandsbanen, ble bygget som smalspor av klasse II med 180 m minste kurveradius. Største stigning var der 16 promille. Ovenfor Grovane var det III klasses smalspor med ned til 100 m kurver og største stigning 20 promille. Skinnevekten var 20,5 kg pr m for hele banen.

Ved Sørlandsbanens linjeføring falt Setesdalsbanens antatte status som tilknytningsbane for en stor by bort. Den opplevde derfor ikke å bli bygd om til normalspor i sin helhet. Setesdalen selv klarte ikke å tilføre banen trafikk nok for at den skulle ha livets rett fullt ut. Godstransporten med banen har bare hatt noen størrelse av betydning mens nikkilverket på Evje var i drift. En del tømmer og trelast har også gått med banen.

Fra tidligere tider dro setesdølene til byen, som den gang var Arendal, over Åmli. Men da jernbanen ble bygget de 78 km

mellom Kristiansand og Byglandsfjord i 1896, snudde forholdene seg, og "byen" ble Kristiansand. Da det etter siste krig ble reist spørsmål om ombygging av banen til normalspor eller nedlegging, ble det arbeidet hardt for begge deler. Kristiansand hadde en egen Setesdalsbanekomite som aktivt slet for en Nokså vanskelig oppgave. Og Aust-Agder fylke - hvori hele Setesdal ligger, ivret for en opprustning av banen. Stortingsmelding 58/1956 omhandler Setesdalsbanens ombygging til normalspor og forlengelse over Hovden og Haukeli til Ustaoset på Bergensbanen. 272 km ny bane. Dette var så sterkt i bildet at en ved omleggingen p.g.a. Gåseflåanlegget sprengte ut tunneler og skjæring for normalspor. Ved bygging av et amm.arsenal et sted langs banen ble det bygget kun normalspor inn i fjellanlegget på denne tiden - et spor det hittil aldri har fått gått tog på.

Setesdalsbanen fikk til Åpningen 2 stk 6-koblede og .2 stk 4-koblede tanklokomotiver. Disse hadde en løpeaksel foran og en bak drivhjulene. Et av Grimstadbanens lokomotiver\* ble til slutt overført til Setesdalsbanen. Fra Vestfoldbanen fikk banen 2 motorvogner.

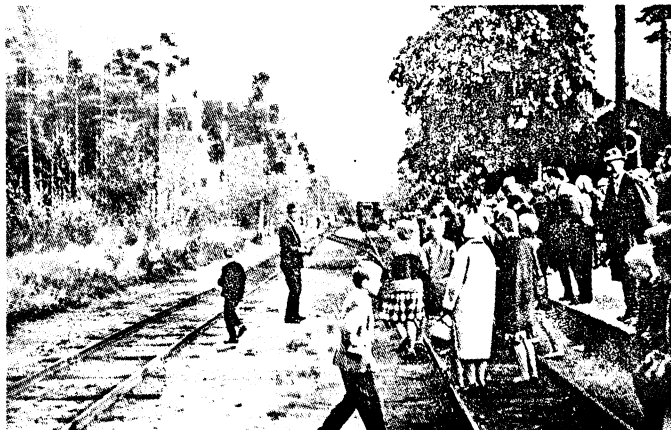
En historie fra Setesdalsbanen opplevde min bror under sin rekruttskoletid på Evje. En søndag kveld i februar 1960 med sterkt snøfall og med ett av damplokomotivene tøffende og tildels spinnende på snøleipe skinner i opptrekkene fra Grovane til Hægeland. En mann i toget med pipa i munnen står og lener seg ut av vinduet. Vips faller hans pipe ned i snøkanten ved siden av linjen. Mannen er snar, løper tilbake i vognen og ut, plukker opp sin umistelige pipe og løper på toget igjen! Bløt nysnø var nok ikke de gamle damplokomotivers beste venn - det gikk i rykk og napp.

I september 1961 hadde forfatteren av disse linjer gleden av å gjøre tjeneste som tran-

\* Et av GFB's lok (nr. 1, senere AAaB nr. 13) kom til Setesdalsbanen. Også to lok fra Vestbanene (Xa 64 og IV nr. 87 "Harald") ble brukt på KBB's nederste del.



Hornnes stasjon i 1950-årene.



Siste driftsdag på Setesdalsbanen. Byglandsfjord stasjon 2. september 1962.

sportfører på et militært ekstratog fra Grovane til Evje i Nattens mulm og mørke, etter en reise med nattoget fra Oslo V. Toget hadde 3 vogner. Da var trekraften motorvogn og det gikk non stop oppover med imponerende hastighet. Det så ikke ut til å være en dødsyk og avfeldig bane de ca 150 vernepliktige ble transportert med helt til leirporten. Jeg snakket med lok- og togføreren om banens beslede skjebne i form av et Stortingsvedtak om nedleggelse nøyaktig et år etter. Det var nok ikke håp lenger. Nedteilingen var nok i full gang. Et minimum av vedlikehold og maksimum av resignasjon. Stortinget hadde besluttet at banen skulle nedlegges fra 1. september 1962, og dagen før gikk det siste ordinære toget på strekningen Grovane-Byglandsfjord. Det ble arrangert avskjedsturer på banen med spesielle souvenirbilletter. Etter nedleggelsen ble skinner kappet opp i skiver, forniklet og preget med Setesdalsbanen 1896 - 1962. Disse skiver er nå blitt relikvier blant slike som leser dette bladet du nå har i hånden.

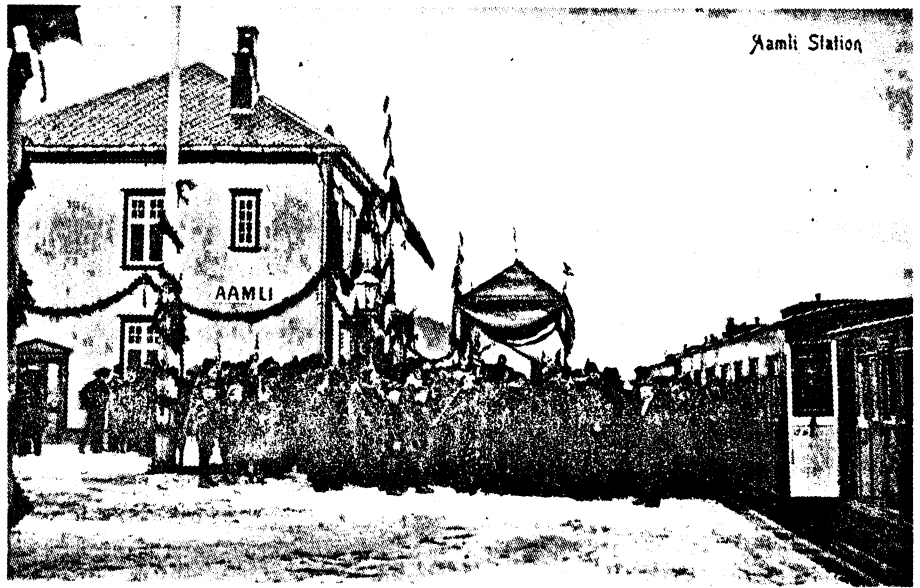
Det er ikke alle som tror på "et liv etter døden"! Men når det gjelder Setesdalsbanen, så er dette blitt en delvis virkelighet. Den vel mest interessante strekningen fra Grovane til Beihølen, ca 4,7 km, har siden året etter nedleggelsen vært drevet som museumsbane, og de jernbaneentusiastene som driver der har maktet å skape et meget interessant miljø med landets siste rullende lokomotiver og vogner på 1067 mm spor, engang landets mest utbredte, nå kun disse kilometrene av den engang så stolte Setesdalsbanen.

	Km	⊙
Kristiansand	0	5.5
Dalane	3	26.2
Strai	7	21.5
Aukland	9	10.8
Mosby	10	7.3
Kvarstein	13	28.6
Vikeland*	15	43.1
Graslia	17	47.6
Vennesla	18	61.2
Grovane	20	43.1
Røyknes	28	101.9
Iveland	34	124.9
Gåseflå	39	161.5
Hægeland	44	170.5
Hornesund	52	171.5
Moisund	56	175.1
Hornnes	63	175.9
Evje	67	184.5
Flatebygd	69	189.1
Syrtveit	74	194.1
Byglandsfjord	78	206.5

\* Nå Vennesla stasjon.

#### TREUNGENBANEN

Lokalt ble denne betegnelsen brukt for sidelinjen fra Nelaug og nordover til Treungen. Men denne banen ble bygget i to etapper. Først Arendal-Åmlibanen og så 3 år etter den øverste delen. Strekingen Arendal-Nelaug er jo i full trafikk og synes ikke å være omfattet av noen nedleggelsestrusel i øyeblikket.



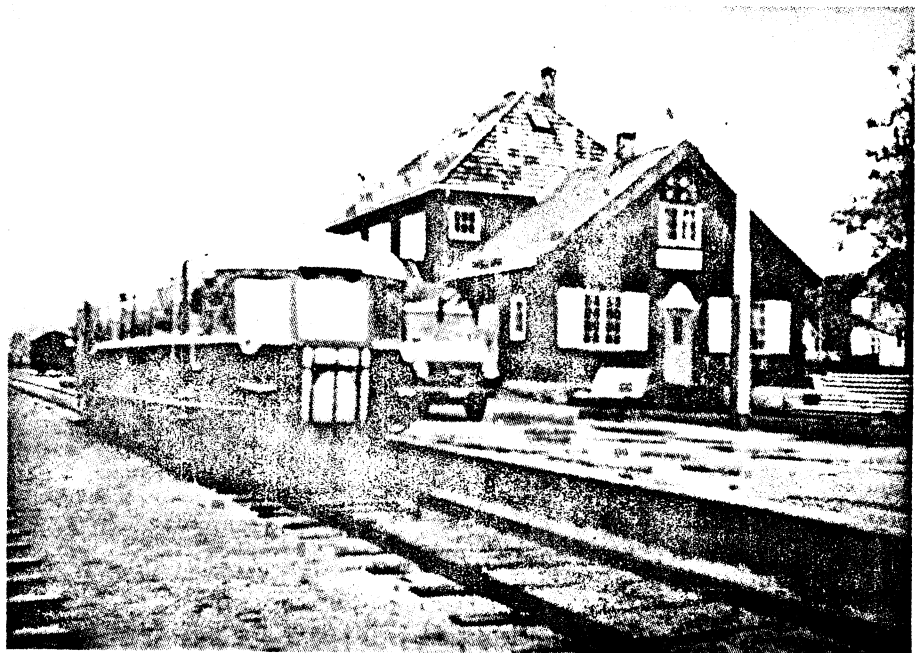
Aamli stasjon med åpningstoget for Arendal-Åmlibanen 18.12.1910.

Arendal-Åmlibanen ble vedtatt i 1894 og det tok hele 16 år å bygge den. Dette skyldtes at myndighetene prioriterte byggingen av Bergensbanen på denne tid, og at bevilgningene ble meget knappe til en så lokal banestump som denne. Et annet problem hadde en her ved at det var sterk uenighet om banens innføring i Arendal. Man bestemte seg omsider for å legge stasjonsanlegget i utkanten av byen. Denne uenighet forsinket nok anlegget en del. For den øverste delen av banen fikk en også forsinkelser. Den første verdenskrig medførte en overflod av vanskeligheter for de jernbaneanlegg som hørte til jernbaneplanen av 1908. Det er bare to av dem som i så henseende gikk fri, og den ene av disse ble den 33 km lange banen fra Åmli til Tveitsund (Treungen). Denne bane hadde en største stigning på 14 promille og minste kurveradius på 250 m. Den ble planert for

normalspor, men fikk smalsporet overbygning slik Arendal-Åmlibanen hadde. Smalspor skulle denne banen ha til stambanen kom i kontakt med den.

Fra Åmli går banen i Nidelvas dalføre og følger stort sett riksveien. De 20 første km er ensformige moer. Man kommer så fra Aust-Agder inn i Telemark i den øvre enden av dalen, hvor Nidelva går i foss og stryk, hvor man har steile fjell og tyngre lende. Ved Høgfoss går man over til vestsiden av elven på en vakker stenhvelvbro med 40 m spenn. Broer er det forholdsvis mange av, de fleste av dem er stålbroer over de mange småelvene som strømmer ned i hovedvassdraget.

Den 14. desember 1913 ble Treungenbanen åpnet for trafikk. En av Arendalsavisene skrev i den anledning at det nå var levert bevis for at en så betydelig begivenhet som åpningen av en jernbane kan finne sted uten



Bmdo 87 på Treungen stasjon 27. mai 1966.

teatraliske fakter og festlighet-er. Med åpningstoget var bare distriktsjefen og en del jernbanefunksjonærer som ville bringe jernbaneforbindelsen sin lykkeønsking. Det var flagg på stasjonene langs linjen og på Treungen var det fremmøtt en hel del mennesker som ropte hurra da toget kom. På stasjonene ellers var det tynt med folk og hurra-rop. Banen hadde kostet litt under 10 millioner eller omlag 300 000 kr pr km. Overslaget av 1908 var ca 2,5 millioner, men det var for en bane med smalsporret planering.

Treungenbanen fikk som smalsporbane lite nytt materiell, da man på denne tiden bygde om en del smalsporbaner til normalspor og dermed fikk 1067-materiell til overs.

I 1916 begynte en å drive Søftestad gruver på østsiden av Nisservann 18 km nord for Treungen. Gruvene inneholdt fosforholdig jernmalm og har vært kjent siden 1811. Til å begynne med fraktet man malmen på Nisservann i en leker som tok 100 tonn, og lastet så over på jernbane på Treungen. Gruvedriften var nedlagt i enkelte perioder da konjunktorene var for lave. 33 000 tonn ble de senere år transportert med jernbanen. Det ble da brukt såkalte "tobber" (åpne containere) til denne malmtransport, og den foregikk med store lastebiler fra grubene til Treungen hvor tobberne ble heist over på åpen jernbanevogn. Og i Arendal ble så disse heist over og tømt i skip. En av grunnene til at en tok i bruk tobber var omlastingen på Nelaug i smalsporperioden til 1946. Da Søftestad gruver ble nedlagt i 1965 forsto en straks at Treungenbanens skjebne ville bli den samme. Tidligere hadde passasjertrafikken gått med dampbåt på Nisservann til Treungen. Etter hvert hadde den gått over til buss langs vannet, og så måtte båten gi opp. Så begynte bussene å kjøre veien

langs jernbanen. Tømmeret ble fløtet i Nisser og tatt med toget til å begynne med. Etter hvert gikk tømmeret over på bil og bilen kjørte også veien langs jernbanen.

Det var en tid krefter som arbeidet for en forlengelse av Treungenbanen til Vråliosen eller Kviteseid. En tid var det på tale å legge selve Sørlandsbanen fra Bø over Kviteseid til Treungen og Nelaug.

Men det ble altså nedleggelse, selv om 539 underskrivere i distriktet protesterte. Lørdag 30. september 1967 kl. 17.25 ga overkonduktør Arve Javnnes klar-signal for Bmdo 87.52 - siste passasjertog fra Treungen. Det ble også da flagget, men denne gang på halv stang - langs banen. Siste tog var smekkkfullt, og blant de siste passasjerene var menn som i sin tid med slegge og feisel hadde slått seg frem i stein og fjell for at spor og tog skulle komme frem. Det var ikke slik de hadde tenkt seg det!

Nidarå tømmeralgslag har lagt sitt hovedsagbruk på Simonstad, og derfor er de nederste 8 km av Treungenbanen fremdeles i daglig drift som industrispor.

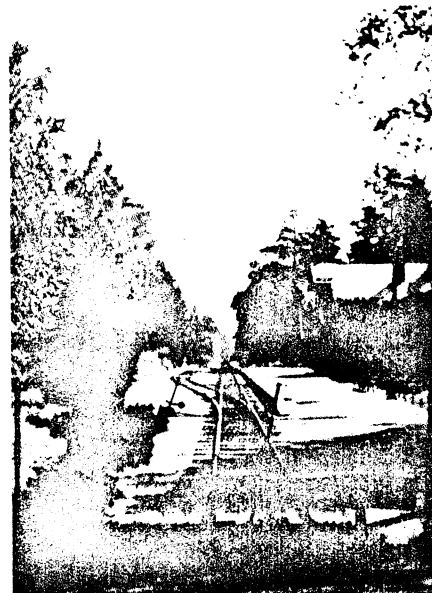
	Km	□
Arendal	0	7.6
Torbjørnsbu	1	21.2
Bråstad	5	38.9
Rossedalen	8	70.3
Rise	10	44.8
Blakstad	14	46.1
Froland	18	48.0
Bøylestad	24	75.0
Bøylefossbru	27	
Haugsjå	29	122.6
Flaten	32	140.4
Nelaug	36	140.0
Simonstad	44	143.4
Vallekilen	53	148.8
Åmli	58	152.1
Seljås	64	157.4
Sandå	68	159.8
Øy	74	164.1
Gaukås	79	167.6
Tjønnefoss	85	225.1
Treungen	91	248.6

## KOMPENSASJONSVEIER M. V.

Disse nedlagte jernbaner vi her har omtalt er etter nedleggelsen blitt kompensert med veier av tildels bra standard. Asfalt, gule striper, slake kurver og stigninger o.s.v. De fleste kompensasjonsveiene ligger stort sett på banetraseene. Noen av veiforbindelsene er gjort kortere enn banen var. Grimstad har fått en kortere vei til Rise. Fra Mosby til Hægeland går riksvei 12 direkte og Treungen har fått en direkte vei til Drangedal i tillegg til kompensasjonsveien sydover til E 18.

Vi må se disse jernbaner ut fra sin tid og det behov de dekket da. Det er ingen tvil om at de åpnet lukkede daler for utenverdenen og ga bedre livsmuligheter i de lokale miljøer. Disse distriktene vi her har berørt har meget å takke sine jernbaner for.

Arild S. Sommerset.



Byglandsfjord st.

## JERNBANENE I AUST-AGDER FYLKE

Banestrekning nevnt i rekkefølge etter åpningsdato	Vedtatt av Stortinget		Åpnet		Oppr. lengde i km	Sporvidde i mm		Elektrisk drift fra	Nedlagt drift fra
						Opprin- nelig	Ombygd til normal fra		
LILLESAND - FLAKSVATN	22/6	1891	4/6	1896	16,6	1067			1/7 1953
KRISTIANSAND - GROVANE	8/7	1890	27/11	1896	20,0	1067	14/5 1938	1/6 1949	
GROVANE - BYGLANDSFJORD	8/7	1890	27/11	1896	58,4	1067			1/9 1962 (1)
GRIMSTAD - RISE	20/5	1899	15/9	1907	22,1	1067	9/11 1936		1/9 1961 (2)
ARENDAL - NELAUG	2/3	1894	18/12	1910	36,5	1067	10/11 1935		
NELAUG - ÅMLI	2/3	1894	18/12	1910	21,6	1067	21/7 1946		1/10 1967 (3)
ÅMLI - TREUNGEN	9/7	1908	14/12	1913	33,2	1067	21/7 1946		1/10 1967
NESLANDSVATN - NELAUG	17/11	1923	10/11	1935	60,7	1435		26/9 1948	
NELAUG - GROVANE	17/11	1923	22/6	1938	63,9	1435		1/6 1949	

- Merknader: (1) Strekningen GROVANE - BEIHØLEN (4,7 km) bevart og drevet som museumsbane fra 10/7 1963. Trafikeres kun i helgene i sommerhalvåret.  
 (2) Opprinnelig bygget til Froland som privatbane. Statsbane fra 24/1 1912.  
 (3) Strekningen NELAUG - SIMONSTAD (8 km) opprettholdt som industrispor til Nidarå sagbruk.