



ARNA ROTARYKLUBB

Charterdato: 23 oktober 1961

President	Ingeborg Eliassen
Innkommende president	Jan Otto Hammersland
Past president	Jon Heimset
Sekretær	Odd Fosse
Kasserer	Sveinung Bøe Mjelde
Styremedlem	Bjarte Fadnes

MÅNEDSBREV

April 2011



Møte 04. april

Presidenten ledet møtet, 25 medlemmer tilstede.

3-min. Ivar hadde øverste administrative leder i RI som tema. Alle er kjent med at presidenter på klubb og RI nivå velges for ett år. Det er kanskje ikke like godt kjent at RI har ca 650 heltidsansatte rundt omkring i verden som ledes av en generalsekretær stasjonert i Chicago. RI har nå tilsatt John Hewco i stillingen med tiltredelse 1 juli 2011. John Hewco er utdannet jurist fra Harvard Law School, og har mastergrad fra Oxford. Hewco har blant annet vært partner i et stort internasjonalt advokatbyrå. Av store saker administrasjonen jobber med nå, kan nevnes gjennomføringen av Polio +, og videreføring av samarbeidet med Bill & Melinda Gates foundation.

Sveinung orienterte om at minnesteinen over russiske krigsfanger nå er ferdig restaurert til en kostnad i underkant av budsjett.

Han informerte også om at det så langt er solgt ca 200 billetter til avslutningskonserten neste søndag. Kirken har kapasitet til ca 330 besøkende

Kveldens hovedprogram var ved regiondirektør Lars Stendal i Jernbaneverket. Han startet med å minne oss på at NSB ble delt i 2 i 1996. Bakgrunnen var at jernbanedrift (dagens NSB) skulle konkurransesettes, mens skinnegang og eiendom (Jernbaneverket) ikke skulle konkurransesettes.

Jernbaneverket Vest har ca 100 ansatte i Bergen, og ca 50 ansatte i Stavanger og i Kristiansand. 20 år med manglende bevilgninger til nybygging og vedlikehold har ført til store driftsproblemer. Nå ser vi en ny epoke med store ambisjoner og vilje til satsing på jernbane. Betydelige bevilgninger de senere år gir allerede synlige forbedringer på oppetid.

Den kalde vinteren 09 – 10 viste tydelig hvilke utfordringer det er å drive jernbane i vår klimasone. Temperatursvingninger fører til at skinnegangen utsettes for store belastninger. Skinnene legges i ca 24 grader celsius. Ved lave temperaturer "krymper" skinnegangen, og kan forårsake skinnebrudd. Ved høye temperaturer utvider skinnene seg med fare for solsleng. Andre klimakonsekvenser er ras og steinsprang, og bergensbanen har et rasbelte som strekker seg fra Arnanipatunnelen til Finsetunnelen. Det arbeides stadig med linjeomlegging og rassikring. Jernbaneverket har en trinnvis beredskap for kjørebegrensninger. Det gjøres risikovurderinger basert på store nedbørsmengder, fare for store snøras, og store temperatursvingninger.

Gods på bane har vekst. Terminalen på Nygårdstangen håndterte 108000 TEU – enheter (containere) i 2009. Budsjett 2010 var på 123000 TEU. Jernbanen står for ca 40% av godstransporten inn og ut av regionen, og er klart størst. Bil tar 35%, og båt 25%. Det er i dag ingen kobling mellom havn og bane.

Terminalområdet på Nygårdstangen er på 85 dekar, men behovet ligger rundt 350 + 150 dekar. All terminalutbedring må i dag gjøres innenfor eksisterende areal. Fremtidige terminalalternativer er til utredning, og Arnadalen er et av totalt 12 teoretisk mulige alternativer.

Flåmsbanen er Norges tredje mest besøkte attraksjon. I 2007 reiste 400000 utenlandske turister med Flåmsbanen, og denne trafikken gir reiselivet i Flåm en årlig omsetning på ca 300 mill.

Det arbeides med å få kjøretiden på Bergensbanen ned i 4 timer og 30 minutter. Den største bidragsyteren er Ringeriksbanen som alene vil redusere kjøretiden med ca 1 time. Andre elementer er flere og forlengelse av kryssingsspor på Vossebanen, tunnel mellom Trengereid og Takvam for å øke hastigheten, og dobbeltspor Arna Bergen. Dobbeltsporet gir økt frekvens og større sikkerhet, og detaljplanlegging av prosjektet er i gang. Dobbeltsporet er kostnadsberegnet til 2 – 2,5 milliarder med byggestart 2012/2013, og ferdigstilling 2016/2017.

Til slutt fikk vi et raskt innblikk i mulige fremtidsscenarioer. I 2040 mener jernbaneverket vi får en godsmengde på Bergensbanen 3 ganger dagens, og lokaltoget Arna/Bergen har 6 avganger i timen. Siste bilde viste en fremtidsskisse av Arna stasjon. De av oss som får oppleve den, har store endringer i vente.

Og, ..en eventuell høyhastighetsbane mellom Oslo og Bergen vil ikke gå på dagens Bergensbanetrase.

Ref.: Odd

Møte 11. april

I presidentens fravær ledet Jan Otto møtet, 28 medlemmer tilstede.

Det var ingen 3-min på møtet.

Jan Otto introduserte Ivar Gubberud, leder for Museet Gamle Vossebanen. Arna Rotary Klubb har tidligere gitt jernbaneklubben støtte til arbeidet med å bevare gammelt jernbanemateriell, og denne møtekvelden var satt av til en oppdatering og et historisk tilbakeblikk.



Norsk Jernbaneklubb ble stiftet i Oslo i 1969. Et lokallag ble etter hvert stiftet i Bergen, og de hadde i starten tilholdssted på jernbanetomten på Minde. Der begynte også restaureringen av et damplokomotiv som var tanken å få i drift på Nesttun – Os banen. Revheim ved Hordamuseet var engasjert i prosjektet. Prosjektet viste seg etter hvert å være for vanskelig å realisere, og ble stoppet.

Jernbaneklubben i Bergen startet opp uten støtte, og baserte seg utelukkende på dugnad og velvilje. I 1983 gav Gubberud ut en bok om Vossebanen på eget forlag. Det var et krevende prosjekt der alt var selvgjort. Boken ble godt mottatt, og ble en kjærkommen inntektskilde for klubben.

I 1975 begynte arbeidet med å overta Garnes stasjon. Et bilverksted som holdt til på området måtte ut, og først i 1985 kunne klubben flytte inn på Garnes. Et stort restaureringsarbeid som omfattet hele stasjonsområdet måtte til. Mye manglet og måtte skaffes eller lages. Blant annet manglet svingskive ved lokomotivstallen. Fundamentet for svingskiven var inntakt, og en egnet svingskive på 15 m ble funnet og fraktet til Garnes fra Krøderbanen. Utfordringene stod i kø, men Gubberud hadde et motto; ”kan andre, så kan jeg”.

I 1992 var restaureringen av damplokomotivet ferdig, og allerede samme året ble veterantoget brukt til å frakte gjester mellom Koengen og Minde under Cutty Sark - regattaen. I 1993 kjørte veterantoget strekningen Garnes – Arna, og samme året startet også arbeidet med å få åpnet skinnegangen opp til Midtun. Det skulle vise seg å bli en vanskelig

og slitsom prosess. I Grimen ønsket noen beboere å ta skinnegangen i bruk som sykkelsti og vei frem til noen hytter som var omgjort til helårsboliger. Saken ble politisk, og kommunen og jernbanetilsynet var inne i bildet. Etter mange og lange drakamper fikk jernbaneklubben til slutt tillatelse av et overveiende flertall i bystyret. Kampen hadde vært lang og utmattende, og klubben og aktiviteten var nok preget av det i tiden etter.

I 1999 var Bergensbanen 90 år, og jernbaneklubben markerte det ved å kjøre veteran tog med 2 damplokomotiver over til Oslo. Å kjøre damplokomotiv på dagens trase er en utfordring fordi det mangler nødvendig infrastruktur for kullfyrt fremkomst.



Fra jubileumsturen i 2009.

Toget kan frakte 5,5 tonn kull og ca 11 tonn vann. Kullbingen varer strekningen Bergen – Oslo, men vanntanken vil være tom før ankomst Voss. En slik tur må med andre ord planlegges med fylling fra tankbil/brannbil flere steder underveis. Det er viktig å kjøre ”økonomisk” ved å passe på at trykket i dampkjelen ikke overstiger 12 kg/kvcm. Hvis det skjer, blåser sikkerhetsventilen i ca 45 minutter, og mye energi og vann går tapt.

Fra år 2000 ble det større fremdrift og aktivitet i klubben. Allerede i 1995 hadde klubben en spisevogn på ønskelisten, og blickene falt på en spisevogn fra 1936 som ble solgt til Sverige i 1981/82. En spisevogn var ønsket fordi det ville være en estetisk attraksjon i veteran toget, og det ville være mulig å selge ”pakker” som dekket andre og mer spesielle behov. Svenskene ville ikke gi fra seg spisevognen til en akseptabel pris, men etter forhandlinger ble det avtalt at de kunne godta en overlevering dersom jernbaneklubben på Garnes kunne fremskaffe en Svensk vogn i bytte.

Det ble gjort funn i Danmark, og jernbaneklubben fikk tilslag på et vrak av en spisevogn fra 1906 for 10.000 NOK. Så startet et omfattende restaureringsarbeid på den gamle vognen, og det ble etter hvert klart for klubben at de satt på en vakrere og mer spesiell vogn enn den norske fra 1936 som stod i Sverige. De vurderte nå å beholde den svenske spisevognen selv, og begynte å planlegge hjemtransport. Så kom meldingen om at en ung pyroman hadde tent på vognen, og alt ble flammens rov. Den etterfølgende forsikringssaken endte i et akseptabelt forlik, og klubben hadde nå midler til å fremme et nytt tilbud på vognen som stod i Sverige. Det ble nei igjen, men etter ca 1 år ble det enighet om tilbakekjøp av spisevognen. I desember 2006 ble vognen hentet, men uten godkjente bremseser, måtte Gubberud følge med som manuell bremseser på vognen fra Myrdal til Voss.

Originalt var spisevognen utstyrt med kullfyrt komfyr, men den var tatt ut. Damplokomotivet leverer ikke strøm til komfyr og kjøleanlegg, så derfor er det plassert et aggregat på 46 kva i en liten følgevogn bak spisevognen.

I 1997 var nedbygging av tunge statsinstitusjoner på agendaen, og daværende samferdselsminister, Sissel Rønbeck, påla jernbanen å utarbeide kulturhistorisk verneplan. Magne Fugelsøy i Jernbaneverket var sentral i dette arbeidet. Vossebanen er 1 av 6 nasjonale traseer som står på verneplanen, og da ble det også bevilget noen midler til vernearbeidet. Så kom byantikvaren inn i bildet, og det er nå utarbeidet en detaljert kulturhistorisk forvaltningsplan der hele traseen er kartlagt. Museet Gamle Vossebanen er en realitet, og strekningen Midtun – Garnes blir fredet i 2011.

Det er ingen tvil om at utfordringene for entusiastene i jernbaneklubben er mange. Restaurerings- og vedlikeholds prosjekter står i kø, og mye av materiellet som trengs er vanskelig å få tak i. Det er imidlertid en lettelse å se at forståelse for, og vilje til kulturhistorisk verning har ført til resultater. For tiden jobber klubben med å bygge vognhall på Seimsmark. Grunnmuren står ferdig, og neste steg blir å skaffe midler til selve bygningen.

Videre ønsker og planer er flere spesialvogner som øker attraksjonen til Museet Gamle Vossebanen. På listen står "Terbovenvognen", som er en spesialbygd utsiktsvogn som i dag står på Åndalsnes. Vognen har blant annet hatt berømteter som Krutsvov og kongen av Siam som passasjerer. På ønskelisten står også lokomotivet som fraktet kong Håkon VII fra Oslo til Lillestrøm 9 april 1940. Lok'et står i England, og så langt er et bud på kr 200.000 avvist.



Veterantoget passerer Indre Arna på vei til Midtun.

Jan Otto takket Ivar Gubberud for et engasjerende foredrag, og avsluttet med å si at ARK i 2011 vil bidra med kr 25.000 til et øremerket formål i jernbaneklubben.

Ref.: Odd

Møte 18. april

Presidenten ledet møtet. Dette var mandag i påskeuken, og derfor rent pratemøte. 8 medlemmer møtte opp.

Ref.: Lars