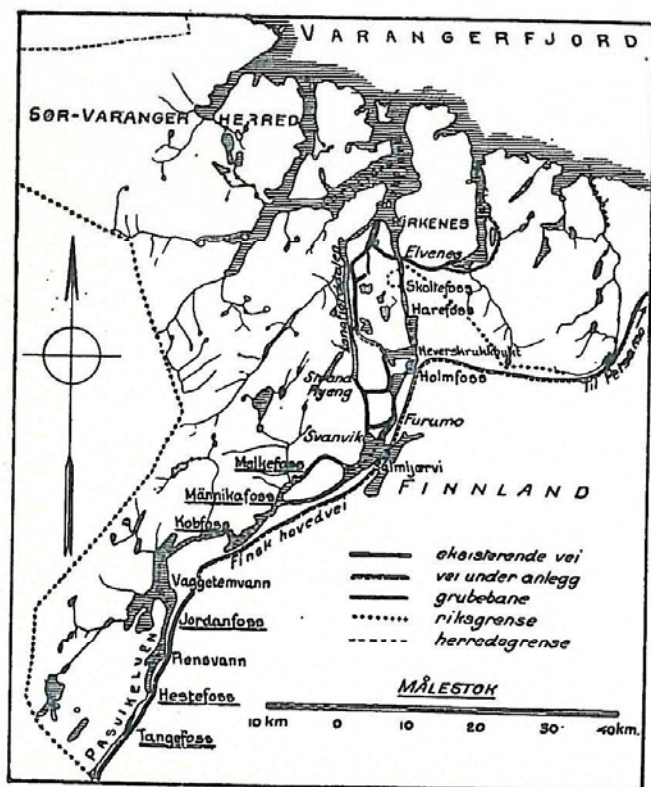


TRALLEBANER I PASVIK

Av overingeniør K. Fixdal.



Pasvikelven — der paa en strækning av ca. 110 km danner grænsen mot Finland — bestaar paa denne strækning av en række større og mindre vand, utvidelser av elven, som indbyrdes er forbundet med korte elveløp. Disse danner en del fosser og stryk som hindrer baattrafikken i elven — der ellers har et rolig løp. Landet paa begge sider av vassdraget er skogklædt — væsentlig med furuskog — og der er adskillig dyrkbar jord. Al skog og grund paa norsk side eies av staten.

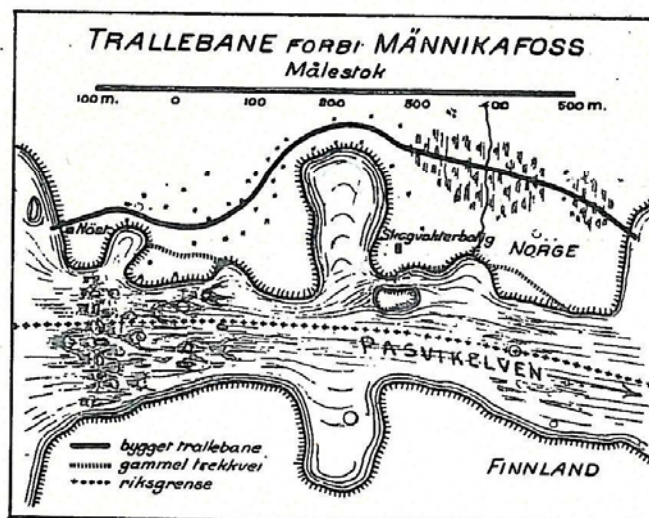
I 1869 blev der av staten igangsatt kolonisasjon paa forskjellige steder i Sør-Varanger, hvoriblandt i Pasvikdalen ved Salmijærvi og i den nærliggende Langfjorddal, og til lettelse for denne kolonisasjon blev der anlagt vei over Langfjordeidet samt mellem Strand i Langfjorddalen og Svanvik ved Salmijærvi. I aarene 1903—1905 blev der ogsaa bygget vei mellem Ryeng og Neverskrubbukta. Adkomsten til Pasvikdalføret var dog, trods anlægget av disse veier, meget besværlig, saa resultatet av koloniseringen ikke svarte

til forventningene. Efter at utnyttelsen av de store malmforekomster i Sør-Varanger var begyndt, blev der dog gjort større tiltak til utnyttelse av Pasvikdistriktene ved anlæg av veier, trallebaner m. v.

I forelæg for Stortinget i 1910 angaaende bevilgninger av Finnmark skogfond uttaler Landbruksdepartementet:

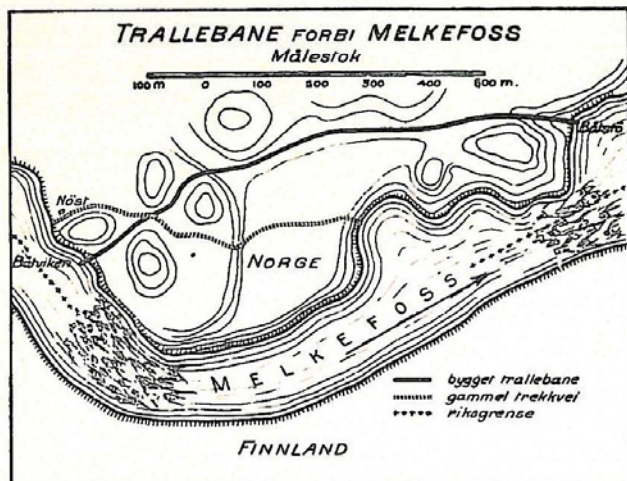
« — — — at man snarest ved forbedringer av kommunikasjonsforholdene bør lette koloniseringen i Pasvikdalføret, som nu især efter utnyttelsen av de utstrakte jernmalmfelter i Sør-Varanger er begyndt, synes at ha en lovende fremtid for sig som et vordende jordbruksdistrikt — — — »

Blandt de forslag til utbedring av kommunikasjonsforholdene som fremkom, var ogsaa forslag til lettelse av baattransporten og fløtningen i Pasvikvassdraget. Efter Landbruksdepartementets foranstaltning blev undersøkelse herover utført i 1909 av vassdragsvæsenet. Den for anledningen utsendte ingeniør fremkom i 1910 med forslag i to alternativer. Fælles for disse alternativer var anlæg av trallebaner til transport av baater og gods forbi de tre fosser, Melkefoss, Mennikafoss og Kobfoss. Departementet fandt at der burde gjøres et forsøk med de foreslaatte trallebaner, hvorefter der i terminen 1910—11 blev bevilget kr. 6000 til anlæg av trallebane forbi Mennikafoss. Denne trallebane blev valgt dels fordi denne foss var den vanskeligste at passere — og dels fordi der var bosatt en skogvokter, der



kunde føre tilsyn med banen. Anlægget blev efter anmodning utført av daværende avdelingsingeniør Rode.

Det viste sig at trallebanen fuldt ut svarte til de forventninger, man hadde stillet til den. Skogforvalteren i Aust-Finnmark uttalte saaledes i skrivelse av 2. oktober 1911: «— Fremkomsten forbi fossene blir saa meget lettere at man kjender sig ikke igjen paa de før saa slitsomme



steder, likesom baatene nu ikke blir utsat for den sterke slitasje som ved at trekkes paa bakken over stok og sten — — —»

Efter dette vellykkede forsøk blev der besluttet at bygge trallebane ogsaa ved Melkefoss. Avdelingsingeniør Rode hadde for denne bane utarbeidet plan og overslag — lydende på kr. 8000,00. Denne sum blev bevilget av Finnmark Skogfond med en halvdel i hver av terminene 1912—13 og 1913—14, og banen blev bygget av veivæsenet i 1914.

I krigstiden blev der ikke gjort mere med anlæg av trallebaner. Først i 1919 blev der git bevilgning av Finnmark Skogfond til trallebane forbi Kobfoss, og denne blev bygget i 1920.

Ved kgl. res. av 2. mars 1923 blev der stillet til raadighet et beløp til bygning av trallebaner forbi Jordanfoss, Hestefoss og Tangefoss — i overensstemmelse med de for nødsarbeider gjældende regler og under ledelse av fylkets veivæsen. Undersøkelse blev utført i 1923 og arbeidet paabegyndt sommeren 1924. Banene — der blir færdig høsten 1925 — vil koste 65 000 kroner.

Foruten disse trallebaner i Pasvik blev der i 1920 bygget trallebane over Langfjordeidet — mellom Langfjorden og Langfjordvand — som bygdeveianlæg med statsbidrag. Av tabellen vil sees længder og omkostninger for de forskjellige trallebaner.

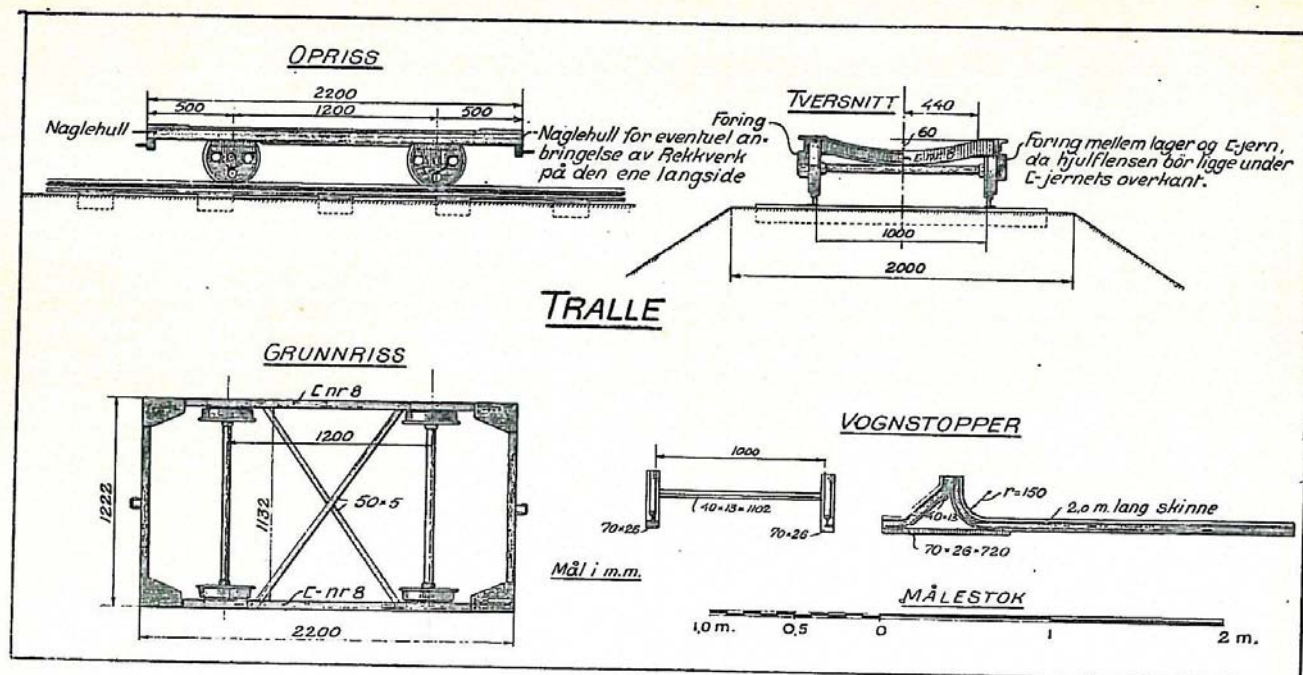
Anordningen av trallebanene er helt enkel. De bestaar av en skinnegang, hvis ender er ført ned under vand saa dypt at baatene kan føres op paa en paa skinnegangen løpende tralle, som trekkes eller skyves forbi fossen. Trallens konstruksjon sees av skissen. Sporvidden er 1000 mm, skinnene er 7 kg eller 9 kg decauvilleskinner. Der er væsentlig anvendt tversviller. Ved baneendene — undervands — er dog anvendt langsviller, for at lette utførelsen og for lettere at kunne trekke baneendene op til undersøkelse og reparasjon. Desuten er langsviller anvendt enkelte steder over myrpartier. Til de tre først byggede trallebaner har skogvæsenet levert sviller paa plassen uten utgift for anlæggene. Vognstoppernes konstruksjon sees av skissen. Til optrækning av trallen de største stigninger — op fra elven — er der anbragt krabbekraner. Disse brukes imidlertid sjelden, idet to mand uten vanskelighet trekker en almindelig lastet baat op de største stigninger. Nogen særskilt bremseindretning er ikke anordnet; bremsing foretaes ved at veie en stang — aare — mot et hjul.

For letvint at kunne føre baaten ind paa trallen, er det om at gjøre at lægge endestasjonene i mest mulig strømfrit vand. Da det som regel blir mindre strøm lenger fra fossen, faar man valget mellem en kortere bane med vanskeligere lastning og en lenger og dermed kostbarere bane med bedre lastning. Ved de byggede trallebaner er strømmen ikke sterkere end at baater med smaa paahængsmotorer kan gaa op til endestasjonen. Allikevel kan det undertiden volde litt bryderi at faa plasert baaten riktig paa trallen. For at hjelpe paa dette er der paa trallen ved Melkefoss — hvor strømmen er sterk — anbragt to opstandere av vinkeljern, forbundet med et rør, paa trallens ene side. Ved at fatte i dette «rækverk» kan man let anbringe baa'en i ret stilling paa trallen. Herunder maa man dog passe paa at trallen ikke avspores. Idet baaten føres ind paa trallen, tar denne an mot trallens øverste — forreste — kant; derved kan den nederste kant vippes op og den nedre hjulgang avspores.

Ved hver trallebane er stasjonert en banevokter der har at føre tilsyn med banen, indkasere avgift og paa forlangende være behjelpelig med overføringen. Den i Langfjorddalen og Pasvikdalen paa norsk side hjemmehørende befolkning kan benytte trallen avgiftsfrit. Andre norske reisende og utlændinger erlægger til opsynsmanden kr. 1,50 pr. tur — med 100 pct. tillæg mellem klokken 9 aften og 7 morgen. De reisende der er fritat for avgift, plikter efter benyttelsen av trallen at føre denne tilbake til dens stasjon utenfor vokterboligen, hvor den avspores.

Den nederste trallebane — ved Melkefoss — kan anvendes fra 140 til 160 dager i aaret. Baattrafikken kan her som regel begynde ultimo mai;

Trallebane forbi:	Bygget aar	Længde i meter	Omkostninger kr.	Omkostningene fordelt paa:		
				Underbygning kr.	Overbygning kr.	Øvrige konti kr.
Melkefoss	1914	944	8 000	2 060	4 780	1 160
Mennikafoss (Skogfoss)	1912	834	6 000	1 780	2 900	1 320
Kobfoss	1920	ca. 300	9 720	3 020	5 620	1 440
Jordanfoss	u der	480	65 000	17 100	36 000	12 400
Hestefoss	an-	1 220				
Tangefoss	bygg	390				



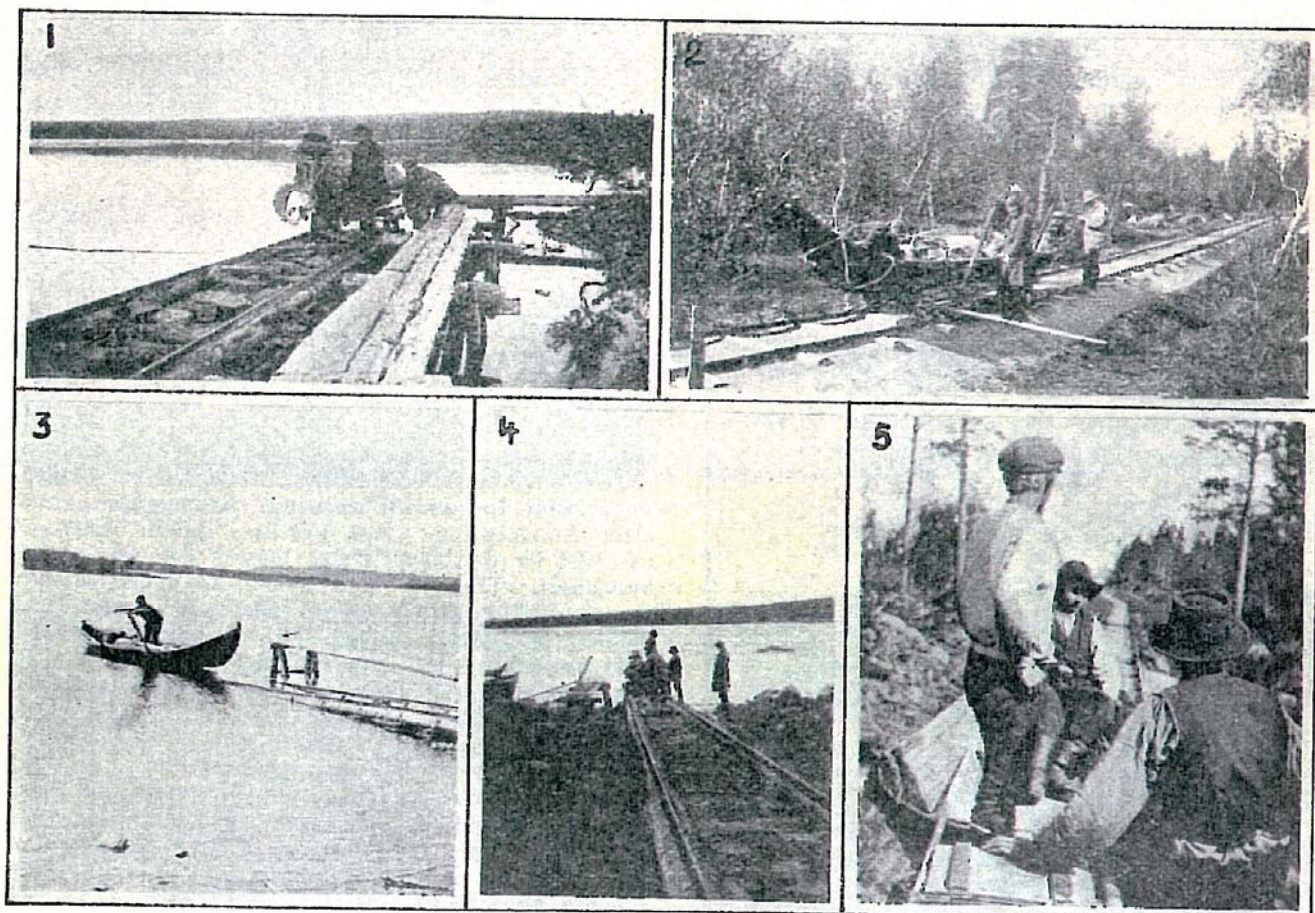
det tidligste en baat har passert banen er 15. mai. Om høsten stopper trafikken omkring 1. november, men dette kan variere noksaa meget.

Ved de ovenfor liggende trallebaner er trafik-tiden kortere. Efter de av tilsynsmændene førte opgaver var antallet av baater i 1924:

Forbi Melkefoss	573	baater
» Mennikafoss	397	»
» Kobfoss	386	»

Antallet av personer som har passert banene, er omtrent det tredobbelte av baatantallet.

Forbi Harefoss og Holmfoss — nedenfor Salmijærvi — er der av den finske stat anlagt trallebaner paa finsk side; derimot er der ikke bane forbi Skoltefoss, som ligger paa grænsen mellem Norge og Finland. De finske trallebaner benyttes mindre end de norske, da den langt overveiende del av trafikken til Pasvikkdalføret gaar via Langfjorden, Langfjordvand til Salmijærvi.



1. Trallebanen ved Mennikafoss, øvre endestasjon.
2. Melkefoss trallebane.

3. Baaten føres ind paa trallen.
4. Trallen med baat sættes ut.
5. Kjøring.