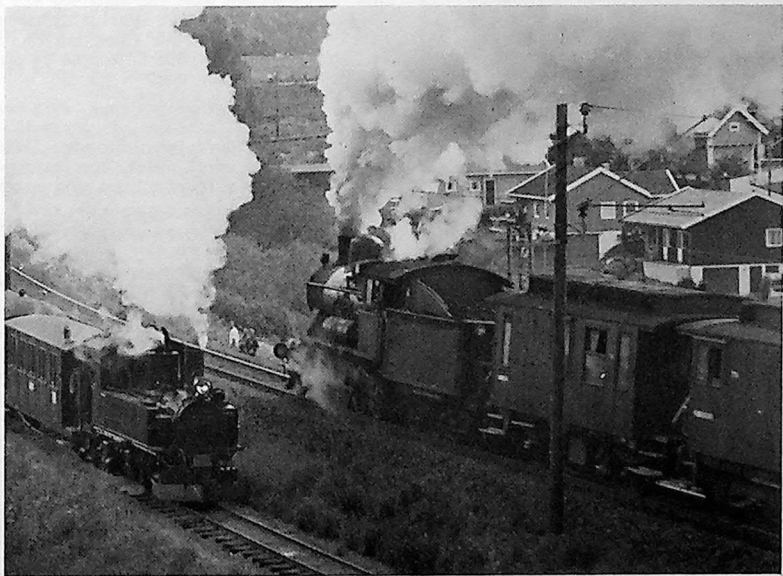


Tertittten

Tertittten

URSKOG - HØLANDSBANENS MEDLEMSBLAD NR. 40 DESEMBER 1978



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

Medlem av NORSKE KUNST- OG KULTURHISTORISKE MUSEER.



Tertitten

Medlemsblad for
URSKOG-HØLANDSBANEN

Nr. 40 utgitt i desember 1978

Redaksjon: Gaute Narverud
Stein Olav Hohle
Hans P. Grøner

Redaksjonens adresse:

Postboks 31, Vinderen
Oslo 3

Postgirokonto: 2 06 77 18
Bankgirokonto: 6201.20.01628

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

Annonsepriser:

Baksiden kr 300,-
1/1 side " 200,-
1/2 side " 110,-
1/4 side " 65,-

Rubrikkannonse med
høyst 50-femti ord kr 15,-
Do. for medlemmer " 10,-

Ettertrykk kun tillatt med
forfatterens tillatelse.

Opplag: 500

Kjære leser,

Vi er tilbake igjen - og det er lenge siden sist vi lot høre fra oss. Det er bare kommet ut et nummer av "TERTITTEN" tidligere i år, og dermed blir det bare 2 numre i 1978. Det er for lite!

Men vi har ikke dårlig samvittighet av den grunn. Den redaksjonen som vi har etterlyst i lange tider har ennå ikke dukket opp, så vi "gamlekara" sitter fortsatt med jobben.

Når dette bladet er gjennomlest kan man også konstatere at nesten alt stoffet kommer fra redaksjonen det også. Slik burde det i hvert fall ikke være. Det må da være mye å berette som kunne egne seg i bladet.

Vi er heller ikke uvante med spørsmål som: "Kommer det ikke snart noe nytt nummer av "TERTITTEN"? Slike spørsmål til redaksjonens medlemmer kommer gjerne mens man står i leire til anklene et eller annet sted langs banen opptatt med gravearbeider. Det er da man vurderer om spaden også kan egne seg til annet enn å grave med! Skal spørsmålet kunne godtas må det i det minste komme fra en som har fått vannbletter både i hendene og under bena - og helst samme dag!

La det dog være sagt med en gang, vi kommer ikke til å innstille bladet. Vi lever i troen på bedre tider! Imens får våre lesere ta til takke med de få numre som ser dagens lys etter å være skrevet i sene nattetimer.

Så ta dere nå sammen - skriv innlegg til bladet og skaff oss annonser! Takk.

Redaksjonen



Forsiden: Togmøtet på Fyen 10.6.1978
Foto: Erik R. Gjertsen

ORGANISASJON, MÅLSETTING OG RESULTAT

UHB er organisasjonsmessig bygget opp mye i liket med er mindre produksjonsbedrift. Målsettingen er klart fastslått, og resultatet er avhengig av at alle ledd i kjeden fungerer tilfredsstillende innenfor visse rammer. Av disse kan særlig nevnes punktlighet, kvalitet i utførelse og tidsrammer. Sviker det på et av disse punktene blir ringvirkningene merkbare og konsekvensene kan bli kjedelige.

En særlig viktig forutsetning for et godt resultat er evnen til å fastsette en realistisk begrensning av virksomhetens omfang ut fra det erfaringsmateriale som vi idag står over. En for rommelig aktivitetsramme vil uvegerlig medføre et gjennomgående lavere kvalitetsnivå, flere usikkerhetsmomenter og mindre trivsel for den enkelte. Noen vil føle seg presset av det krav til innsats som situasjonen dermed betinger, noen vil miste oversikten - og atter andre vil søke igangsatt misforståtte "oppryddings- og reorganiseringssaksjoner".

Det alvorligste er opplagt mangelen på oversikt - det fører til ødsel med penger og arbeidskraft. Skal vi også i fremtiden kunne forvente bevilgninger fra det offentlige og gratis arbeidsinnsats fra våre medlemmer, må ikke prosjekter og andre tiltak anta slike dimensjoner at et godt og nyttig resultat ikke kan fremstå innen en rimelig tidsramme. Bare utilstrekkelig vedlikehold av det som alt er bygget og skal være i funksjon er verre enn halvferdige prosjekter der oppsparte billettinntekter ligger og surner.

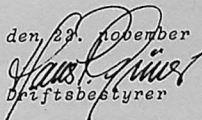
Det ligger også en fare i å overvurdere egen kompetanse og vår alminnelige evne til å forstå og kunne betjene teknikkens finurligheter. Vi må alltid ha klart for oss at egne særlige kunnskaper innenfor gitte fagområder, når de kommer til uttrykk gjennom hjelpemidler og installasjoner som skal betjenes av flest mulig for å kunne oppfylle målsettingen, representerer ledd i funksjonskjeden som lett kan bryte - og dermed står også anleggets funksjonsdyktighet som sådant i fare. Dette tjener hverken målsettingen eller resultatet.

De hjelpemidler som UHB måtte ta i bruk skal ikke representere unødvendige prøver på vårt prestasjonsnivå. Det å drive banen som et levende museum og ta vare på den perle i vår kommunikasjons-historie som UHB er, representerer i seg selv en mer enn stor nok oppgave - utfordringen er formidabel.

Vi har etter mitt beste skjønn nådd meget langt siden stiftelsen i Oslo Rådhus for godt og vel 17 år siden. Den gangen visste man i prinsippet hva man ville, men var ikke riktig klar over hvordan man skulle klare det. Nå vet vi hvordan man skal klare det, vi må bare få helt klart definert målsettingen for de nærmeste årene. Skal vi satse på den enkle, solide og kvalitetsmessige løsning - eller skal vi forteatt utvide virksomheten med det samme tempo med det reduserte kvalitetsnivå som den begrensede arbeidskapasitet da uvegerlig vil måtte medføre?

Svaret burde være greit. Vi skal ha et presentabelt og velholdt anlegg der både vi og publikum vil trives - et anlegg som er enkelt og betjeningsvennlig i sin oppbygging. Hverken mer eller mindre burde vi ønske oss!

Høvik, den 29. november 1978


Driftsbestyrer

DET STORE STEVNET

10. juni 1978. Så skulle det altså skje igjen, - 8 år siden sist. UHB's lok nr. 8 "BINGSFOS" møter NJK's lokomotiv Nr. 236.

La oss begynne med begynnelsen. Norsk Jernbaneklubb ble i våres forespurt av NRK-fjernsynet om det kunne stille et damplokomotiv til rådighet for filmopptak på Elverum. NJK, som bare noen måneder tidligere hadde fått 24b 236 hovedrevidert i Stavanger sa seg villige til å bistå NRK med lokomotiv og vogner.

Etter at filmingen på Elverum var avsluttet, planla NJK medlemstur med damp på strekningen Elverum - Oslo Ø. Desserten besto i tur med UHB's nyervervede lokomotiv Nr. 8 "BINGSFOS" på strekningen Bingsfoss - Fossum - Fyen, og ekstra fotokjøring med "BINGSFOS" og 236.

Det var flere NJK'ere og UHB'ere som fotograferte utfluktstoget på strekningen mellom Elverum og Kongsvinger. Dampmaskiner kommer så absolutt best til sin rett på strekninger uten kjøreledning, og 236 etterhenget en toaksling og 4 boggier var et praktfullt foto-objekt. Sist i toget gikk Ao 118 som klubben nylig har overtatt fra NSB.

På Bingsfoss stasjon sto 'Meyern' klar til innsats med 4 "boggier". På stasjonen hersket en lett febrilsk stemning. Var det god nok klaring mellom stilaset til vognhallen og Nr. 8? "Meyern" ble kjørt frem. Joooo, det går bra.

Straks før kl. 19.00 hørtes 236 i det fjerne og betjeningen på "BINGSFOS" lot maskinen få heve røsten. NJK-toget ség inn på stasjonen og en stresset overgang fra normalspor til smalspor var igang. Her var det snau timeplan, bare 45 minutter sto til disposisjon før alt folket igjen måtte være ombord i NJK-toget og på vei mot Lillestrøm.

Etter bare minutter kunne så UHB-toget gi seg iver oppover alle promilene til Fossum med ferdafolket ombord, mens 236 rullet inn til Sjørumsand stasjon for å la et av NSB's tog få komme forbi.



Stevnemøte på Bingsfoss. NJK-toget med 236 forspent siger inn på stasjonen der "BINGSFOS" står klar til å ta over.

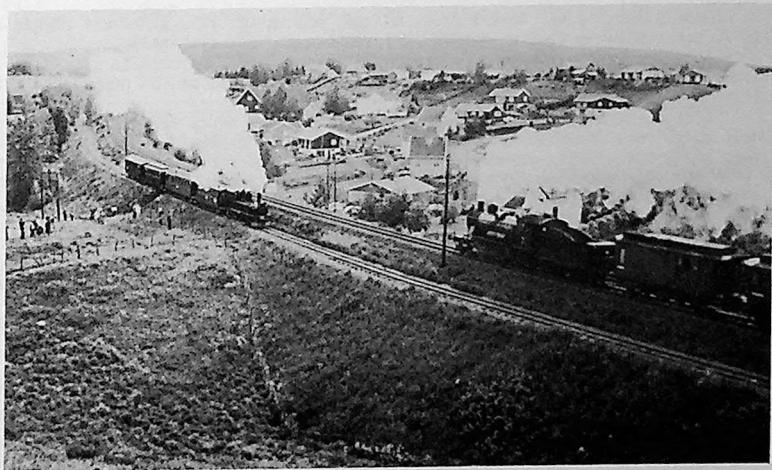
Omkjøringen på Fossum og kryssingen med NSB på Sjørumsand gikk begge greit. UHB-toget rullet ned til Bingsfoss igjen og NJK-toget rygget ut til Bingsfoss - det ble passering motsatt vei. Det store møtet skulle være på Fyen. UHB-toget stoppet derfor ikke i Bingsfoss og gutta på 236 måtte legge om og begi seg tilbake til Fyen.

Utfluktsdeltagerene kom seg opp i skråningen som ble så berømt og anerkjent under SJK besøket 8 år tidligere og de to togene stilte seg klar til dyst i hver sin ende av Fyens-feltet. Signaler ble gitt, dampen ble sluppet på og den STORE FOTOKJØRINGEN var igang. Som tidligere sagt, det var hele 8 år siden sist. Med ulende fløyter og regulatorene på full åpning bruste maskinene mot hverandre og kameraene klikket iveri, om og om igjen. Dette var sannelig litt av en opplevelse.

Hektisk påstigning på NJK's utfluktstog avsluttet det hele, og etter et kort farvel med fløytene dro togene hver til sitt.

Etter det hele så var over og man bega seg på hjemveien mett av en begivenhetsrik dag slo det meg hvilken fantastisk frivillige innsats som ligger bak en slik begivenhet og hva som gjør den mulig. Hvor mange 1000 timer ligger det bak disse få minuttene, hvor mange år med jobbing og topp innsats? Neppe så svært mange utenforstående har noen forestilling om dét, men en del av oss vet det og setter uendelig stor pris på den jobb som er gjort. Keep going!!

Erik R. Gjertsen



Fyen 10. juni 1978 kl. 19.39. Togene er i ideel foto-posisjon med fullt pådrag og hylende fløyter. Beboerne på Fyens-feltet strømmet ut på veier og gårdsplasser. Hva i all verden er dette?

Foto: Erik Borgersen

Vi har avsluttet vår 13. driftsseason, og 13 ble et lykketall. Det ble ny besøksrekord nok en gang. Vi har hatt ialt 6.047 besøkende fordelt på 19 trafikkdager og 75 togpar. Det gir et gjennomsnitt på 81 reisende pr. tog. Som det fremgår av statistikken på neste side hadde vi best besøk i juli måned, mens høsten var heller dårlig sammenlignet med 1977. Hva som er årsaken til denne svikten har vi ikke noen klar formening om, men det gode resultatet i juli skyldes nok i stor grad den artikkel om UHB som sto i NAF's medlemsblad "Motor" for juli måned.

Av de besøkende er ca. 930 skolebarn. Det er for det meste førskoler og 1-4 klassinger som har besøkt oss. Skolebarna ble i det alt vesentlige kjørt siste uke før ordinær drift startet. Vi hadde et betydelig antall forespørsler om skolebarnskjøring som vi måtte takke nei til. Det skyldtes at vi på samme tidspunkt holdt på som verst med oppføringen av vognhallen på Bingsfoss, og da hadde vi ikke kapasitet til å ta for mye kjøring ved siden av.

Årets første tog ut var forøvrig ekstratog for NJK lørdag 10. juni som er omtalt annet sted i bladet.

3 av driftsdagene satte vi opp med 2-togs kjøring etter den rute som er gjengitt nederst på denne side. Dessverre ville skjebnen det slik at akkurat disse dagene var besøket moderat - togene burde vært satt inn på andre dager, men hvem kunne forutsi det? Selve avviklingen av 2-togs driften gikk helt uopåklagelig, og det er ingen tvil om at kryssingene på Bingsfoss gir en virkelig fin stemning.

Før driften tok til gjennomgikk alt trafikpersonalet fornyet skriftlig sikkerhetsprøve. Nytt Tjeneste- og Signalreglement var utarbeidet og trykket opp i A5-format. Trafikksjefen har utarbeidet reglementet og vår banemester fikk "gleden" av å være modell.

Av vårt personvognmateriell har alt vært i bruk så nær som "polakken" CF11. Den er ikke ferdig innredet og måtte derfor tilbringe sommeren i Vognhallen. Cl2, den andre "polakken" har derimot vært flittig benyttet, den har tilbaketog atskillige km i nye og ukjente omgivelser. Vognen romler og rister mer enn våre bogvogner, noe vår formann Wiegels mener bare øker atmosfæren av smalspor og gamle dager.

Alle 3 damplok har vært i bruk. Høland, som nesten ikke fikk rørt på seg i 1977, har trukket de fleste lassene. Erfaringene med vår nyanskaffelse, Nr. 8 "BINGSFOS" er fortsatt bare gode. Loket har nå også fått navneskilt i messing av samme type som på de andre to. Det tar seg unektelig godt ut. Ny dampfløyte har loket også fått - og den lar seg høre!

Stasjonsbygningen har vært smekkfull av folk som aldri før, vi har alt måttet male om gulvet. Dessuten har vi fått nye trapper med skikkelige heller. Stm. Bingsfoss har gjort nydelig arbeide. Salg av brus og kjeks foregår fortsatt fra en liten "kåk" som står ved siden av stasjonsbygningen - noe landhandleri er det ikke blitt til denne sommeren heller. Nå er det faktisk ikke noe igjen av det på Bingsfoss. I år skulle det settes opp - trodde vi, men arbeidet kom sent igang. Da det endelig begynte å skje noe tok det ikke lang tid før det var stopp igjen. Imens lå materialene utover bakken og råtnet. Til slutt ble man enige om at eneste redning for tømmeret var lagring inne på tørr låve. I slutten av oktober ble så tømmeret lastet opp og kjørt bort. Og det var det - foreløpig.

12. «TERTITEN»

Sporvidde 750 mm

12. Sørumsand-Fossum (dampdrevet)

A/L URSKOG-HØLANDSBANEN

Trafikeres bare om sommeren.

Rute nr. 13 - 1978.

Gjelder søndager i tiden 18. juni til 10. september.

Pl. 21 1.2.3	Gl. 41 3	Bl. 23 1.2.3	Gl. 43 3	Bl. 25 1.2.3	Gl. 45 3	Pl. 27 1.2.3		Bl. 22 1.2.3	Gl. 42 3	Bl. 24 1.2.3	Gl. 44 3	Pl. 26 1.2.3	Gl. 46 3	Pl. 28 1.2.3	
10.45	11.20	12.00	12.34	13.15	13.47	14.30	Fra Sørumsand.....	Til	11.42	12.21	12.56	13.37	14.08	14.51	15.26
	11.23	x	12.37	x	13.50		Fra Fyen.....	Til	11.40	12.18	12.54	13.34	14.06	14.48	15.24
	x	x	x	x	x		Fra Småfoss.....	Til	x	x	x	x	x	x	x
	x	x	x	x	x		Fra Bingsfoss.....	Til	11.30	12.07	12.45	13.23	13.57	14.37	15.15
10.53	11.31	12.08	12.47	13.23	13.59	14.38	Fra Bingsfoss.....	Til	11.13	11.54	12.28	13.09	13.42	14.20	15.00
	x	x	x	x	x		Fra Fjeldvang.....	Til	x	x	x	x	x	x	x
	x	x	x	x	x		Fra Satra.....	Til	x	x	x	x	x	x	x
11.00	11.39	12.16	12.55	13.30	14.07	14.45	Til Fossum.....	Fra	11.05	11.46	12.21	13.01	13.35	14.12	14.52



Og her følger årets statistikk. Vi har hatt 19 trafikkdager. C bak datoen står for chartertog. Tallet i parentes bak lok.km-angivelsen angir hvilket lok som er benyttet.

Dato	10/6C	12/6C	15/6C	18/6	25/6	2/7	9/7	16/7
Totalt	100	630	130	339	512	299	442	781
Antall tog	1	4	1	7	5	4	4	5
Antall pr. tog	100	158	130	48	102	75	110	156
Lok km.	12(8)	30(6)	9(4)	21(4) 27(6)	33(6)	27(6)	30(6)	35(4)
Vogn km.	39	150	36	192	145	108	111	188

Dato	23/7	30/7	2/8C	6/8	13/8	20/8	24/8C
Totalt	746	353	110	401	273	272	130
Antall tog	5	7	1	4	7	4	1
Antall pr. tog	149	50	110	100	39	68	130
Lok km.	33(8)	21(4) 27(6)	9(6)	27(8)	28(6) 23(4)	27(6)	12(6)
Vogn km.	141	171	36	108	213	108	45

Dato	27/8	3/9	10/9	17/9	1978	Totalt
Totalt	174	152	128	75		6047
Antall tog	4	4	4	3		75
Antall pr. tog	44	38	32	25		81
Lok km.	27(6)	27(4)	27(8)	21(6)		533
Vogn km.	102	84	68	47		2092

Totalt antall lok km. for SETSKOGEN inkl. -ekstrakjøring ble	145 km
" " " " " HØLAND " " "	305 km
" " " " " BINGSFOS " " "	102 km
Tilsammen	552 km

Totalt antall reisende	1966 - 1978:	43.160
" " enk.reis.	1966 - 1978:	85.216
" " personkm.	1966 - 1978:	255.648



Nye reviderte boggier
fra "Verkstedet Lodal-
en" kjøres frem foran
vognhallen.



ABO3, smertens barn.
Den ser ikke verst ut
på bilder, men skinnen
bedrar.



Nr. 8 "BINGSFOS" har
gått siste tur i 1978.
Personalet renser rør
mens kjelen blåses
ned. Deretter bar det
rett i vognhallen for
vinteren.

Strøm har vi også fått. Ifjor kom strekket frem til vognhallen, og tidlig på våren ble det ført videre til Bingsfoss ad enbeskjeden "bakvei" som gjør at linjen knapt merkes inne på stasjonsområdet. Det er også hengt opp telefonledning i strekket med egen linje for tilkobling til Televerkets linjer. I april 79 kommer telefonen til Bingsfoss. Hvilket nummer vi får vet vi ennå ikke, men til sommeren kan vi få kontakt med dem som har forsovet seg!

På tross av at vognhallen har slukt både mye tid og penger, er det blitt gjort en bra vedlikeholdsinnsats også i 1978. Vi har riktignok ikke byttet så mange sviller, men noen sporjusteringer er det blitt, og dertil litt grusing.

Kryssingssporet på Fyen har vært en plage nesten hele sommeren. Svært mange tog har vært overlange og vi har måttet benytte diesellok til hjelp ved omkjøring av lokomotivet. Etter avsluttet sesong begynte vi på en forlengelse av sporet på 25 m. Før vi ga oss for høsten fikk vi flyttet sporvekselen og skjøtt opp gjennomkjøringssporet samt justert det hele. Det er også kjørt frem grus til forlengelsen av omkjøringssporet, skinner ligger klare og sviller er kappet. Tidligst mulig på våren må vi så få lagt inn de 25 m som mangler, men det skulle gå greit nå som alt er lagt vel til rette.

Så får vi i rask rekkefølge nevne at Col har fått en nyrevidert boggi og at Go26 skal få en tilsvarende til våren. Boggien står klar i vognhallen. Cl2 står på bukker idet hjulgangene er sendt til dreining - det trengte de!

Alle damplok har fått et godt og nitid ettersyn gjennom sesongen. Feil som oppstår noteres i kjørebooken, og neste gang man skal ha maskinen kan man slå opp i samme boken hvor det er notert at feilen er utbedret. Det er slik det skal fungere!

Vår vognvisitør har forøvrig grepet til malerkost og spann. Gl3 er blitt hvit med store store UHB-bokstaver på dørene og sorte beslag. Den er blitt nydelig! Go26 er delvis skapt og malt om igjen i sin helhet. Dertil har den fått de samme store UHB-bokstavene på dørene, men i hvitt - akkurat som i gamle dager. Godt arbeide!

ABO3 er blitt et smertens barn. Riktignok har den revidert understell, men vognkassen står mye tilbake for hva man skulle ønske. Råten i veggene er omfattende og noe MÅ gjøres. Vi har kort tid tilbake for 2. gang søkt Norsk Kulturråd om tilskudd til vognkasserevisjon gjennom kulturfondet. Vi har denne gangen fått avsted en, etter vår oppfatning, vel dokumentert søknad så vi håper på det beste, men det er mange om midlene og begrensede beløp til disposisjon.

Vi er blitt gravemaskineiere også. Fra NSB har vi fått overta en utrangert Nordest gravemaskin på 7,5 tonn. Maskinen er langt fra ubrukar, men den krever både konsentrasjon og koordinasjon fra føreren om en skal få til fornuftige "bevegelser". Foreløpig er den bare kjørt av en flatvogn på Sørumsand samt av og på en trailer i forbindelse med transport til Fossum hvor den er lagret for vinteren. Det gikk da på et vis. Ingen har forsøkt å grave med den. Det er foreslått 3 dagers kurs på høyfjellshotell før man begynner å grave drenggrøfter langs UHB med den - det er nemlig drenggrøfter langs banen som skal bli dens arbeidsområde. Mange av grøftene er nokså gjengrodde og andre steder mangler de helt. Gjennom skikkelig grøfting blir banelegemet tørt ut og svillenes levetid blir lengre. Det er nødvendig.

Alt i alt ble 1978 et meget godt år, men innsatsen har nok tatt hardt på enkelte. Det har lett for å bli slik at litt for mye faller på de samme personene. Det ser man jo ikke minst på hvor sjelden nettopp "TERTIITEN" frekventerer postkassene rundt omkring. Nå går det rykter om at enkelte tidligere "hyperaktive" er iferd med å avslutte studiene, - så håp er det.

UHB har også deltatt i møte- og kursvirksomhet denne sesongen. Stein Olav Hohle møtte på NKKM's årsmøte i Stavanger og Olaf Wiegels har vært på kulturvernkonferanse i Akershus fylkes regi på Hurdalssjøen. Videre har Hohle gått på et ukelangt kurs i museumsadministrasjon på Sjøfartsmuseet. Dette kurset var kommet istand etter initiativ fra NKKM.

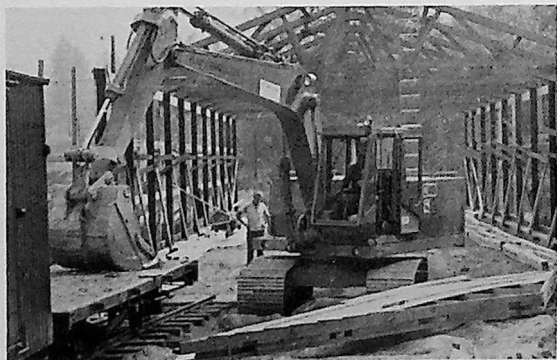
Vi må nok se i øynene at vi ikke godt kan fortsette med samme utbyggingstakt, nå står alt under tak vel beskyttet. Tiden er inne til å konsentrere seg om en nivåheving av museets vedlikeholdsmessige standard hva angår både bane, bygninger og materiell.



Fyen kr.spor skal bli 25 m lengre. Vekselen er flyttet og legges inn på nytt sted.



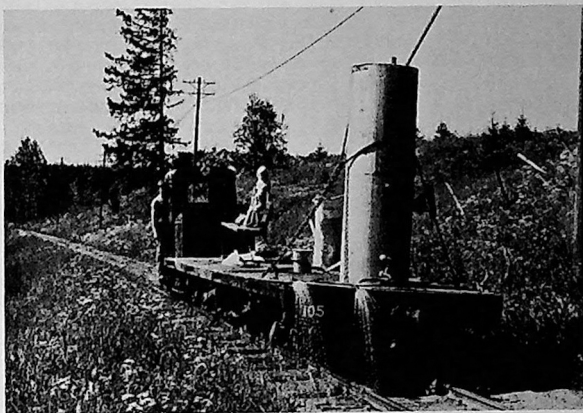
Vår nyanskaffede grave-maskin - vidunderet som ingen ennå kan betjene.



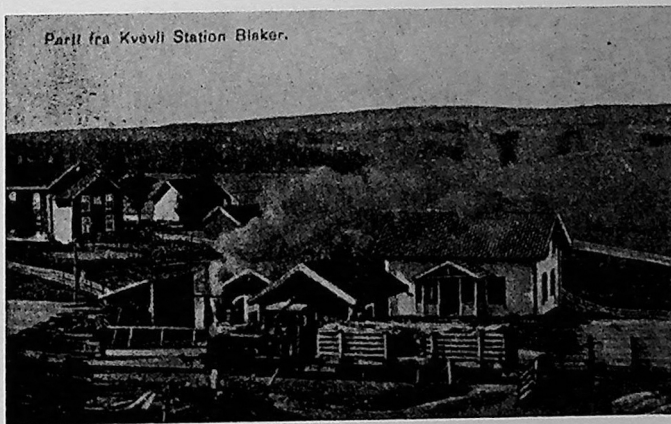
Gravemaskiner kan brukes til så mangt. Her er det rangering av vogner med 16 tons maskin som blir utført. Denne karen kunne betjene en gravemaskin!

UGRESSPRØYTING PÅ UHB.

Som et ledd i den stadige vedlikeholdelsesprosess av bane og materiell, som vi er pålagt som museum, har igjen vårt ugressbekjempelsestog - TINFOS og LIERMOSEN vært ute. Denne sesongen ble øvre strekning - Bingsfos - Fossum - sprøytet. På bildet ser vi foruten "sprøyteføreren" Frederik M.-M. også et av banens yngre medlemmer, Ragnhild Flatabø Narverud som interessert ugressbekjemper.



FRA GAMMEL TID---- Vi har denne gang funnet et postkort fra århundreskiftet som viser trelasttog på Kvevli. Dersom bildet kommer frem bra, vil man her se et lokalt LeMans-oppgjør mellom en av Kvevlis lokale hunder og Urskogbanens nymotens damphest.

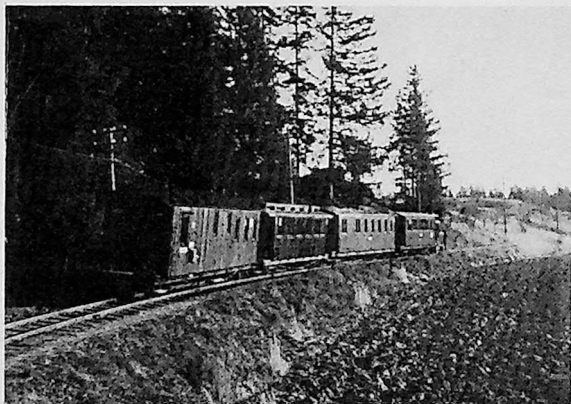


VOGNHALLEN - VART HITTIL STØRSTE BYGGEPROSJEKT

I 1977 fikk UHB bevilget midler av Kulturfondet til innkjøp og oppsetting av vognhall. Et av våre primære forebyggende vedlikeholdstiltak ville da få et heldig resultat. Byggesettet ble innkjøpt og fraktet til Bingsfoss. Her ble området grovplanert og grus kjørt ut med en CAT 941 B beltelaster, velvilligst utlånt av Pay & Brinck A/S.

Men - praktiske vansker oppsto, og mer skjedde heller ikke med prosjektet det året. Det har de ansvarlige fått høre lenge etter at vognhallen sto ferdig oppført i juni i år. På den annen side, hvis man koker suppe flere ganger på de samme knokene, blir den etter hvert smakløs.

Vi innså at det ville være sløsing med vår arbeidskraft å gi seg i kast med å oppføre en bygning på 324 m² grunnflate. Derfor ble byggmester Arne Fagersand på Sørumsand kontaktet. Han sa seg villig til å begynne i slutten av mai. Foruten Fagersand var hans bror Øyvind med og en tredje bygningsarbeider, Bjørn (vi ble selvfølgelig på fornavn med gutta). Øyvind Mjelde og undertegnede var nemlig med som håndlangere. Det ville være lite lønnsomt å la fagfolk gå og bære materialer, fant vi ut.



"Canossa-toget" til Fossum i oktober 77. Vognhallen var ikke ferdig og vognmateriellet måtte til Fossum for siste gang - og det ble det!

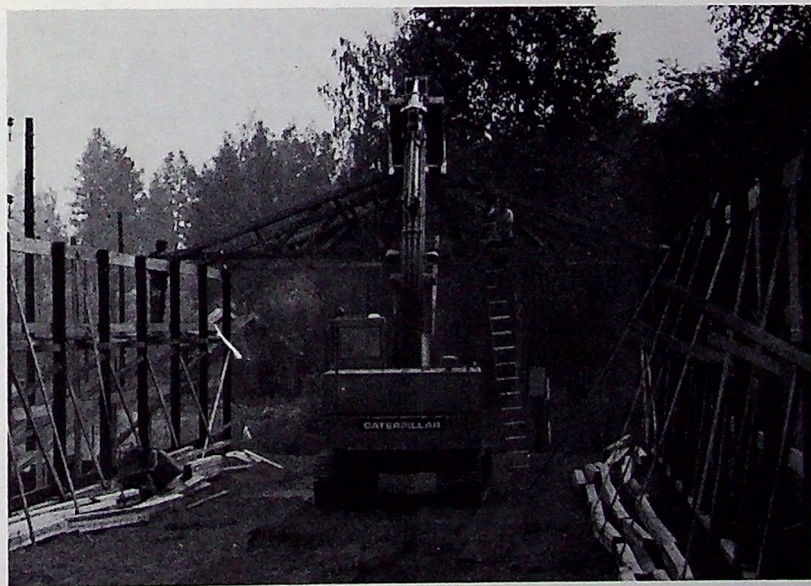


Den spede begynnelse - Liermosen lastet med takstoler står trygt forankret i snemassen i april 1978.

A gå i detaljer om gangen i arbeidet ser jeg ingen grunn til, men du verden for et tempo bygningsarbeid-
erene holdt! I de første dagene var det ingen hvil utover matpausene. Av den grunn ble det gjort store frem-
skritt både i høyden og bredden i løpet av noen få dager. Som Øyvind kort bemerket en gang: "Jøss, hvis du står med ryggen til og ruller deg en røyk, så har de fått opp en vegg i mellomtiden".

Dagen kom da takstolene skulle heises på plass. Fagersand hadde fått tak i en gravemaskineier som hadde kjørt maskinen ned til Bingsfoss kvelden før. Øyvind og jeg ble stående med tintallerkenøyne, for maken til manøvrering hadde vi aldri sett. Han presterte å sette på plass 11 takstoler på 1½ time. Samtidig spratt Fagersand som et ekorn fra stolpe til stolpe og svertet takstolene for at de ikke skulle ramle ned.

Til høyre: Fagersand fester takstolene etter hvert som de kom mer på plass.



Takstol nr. 3 settes på plass. Det er ikke gått mange minuttene. Beundringen for den fenomenale manøvreringen antar de store høyder.



Det hele sett litt
"från ovan".

Jeg fikk utvidet ordforrådet mitt under byggeperioden. Gurten og garpen er nå velkjente begreper. For utenforstående kan disse to ordene høres ut til å ha en betydning ca. midt imellom en rotvekst og en rovfugl. Bygningsinteresserte vil sikkert se foraktelig på slik ignoranse. Garpen er den del av undergurten som hviler på stolpen, mens overgurten brukes som spikerslag for åsene. Skjønnte den ærede leser noe mer nå? I hvert fall - korreksjoner til min forklaring mottas ikke med takk.

Etter at åsene og vindavstiverne var spikret fast, kunne monteringen av takplatene begynne. I hvert felt på den solvendte siden er det en overlysplate som slipper dagslys inn i vognhallen. Det har vist seg å være en estetisk og strømsparende løsning. Estetisk fordi man har følelsen av å stå inne i et sneoverbygg på Bergensbanen, som en sa. Ingen dårlig sammenligning.

Monteringen av veggplatene ville bli en prøve på om man hadde vært nøye nok med "skjelettet". Mange er det etterpå som har stått og siktet langs veggene. Konklusjonene er enslydende: "Dette var folk som kunne jobben sin". Siden ble føreskinnene og portene montert. De av oss, som har et følsomt øre, har lagt merke til det velkjente "klakk - klakk" når trinsehjulene ruller over en skinne-skjøt. Anerkjennende nikkning viser at vedkommende har et vidt perspektiv på sitt assosiasjonsregister.

I midten av juni sto vognhallen ferdig. Jeg har glemt å nevne at været var strålende hele tiden, hvilket naturligvis lettet arbeidet. Dette byggeprosjektet ga oss mye nyttig lærdom og erfaring. Enkelte bommerter ble gjort av byggekomitéen, men "vi har lært av feila".

Til slutt vil jeg få takke byggmester Fagersand og hans medarbeidere for et usedvanlig hyggelig samarbeide og for det fine verk de utførte.

Stein Olav Hohle

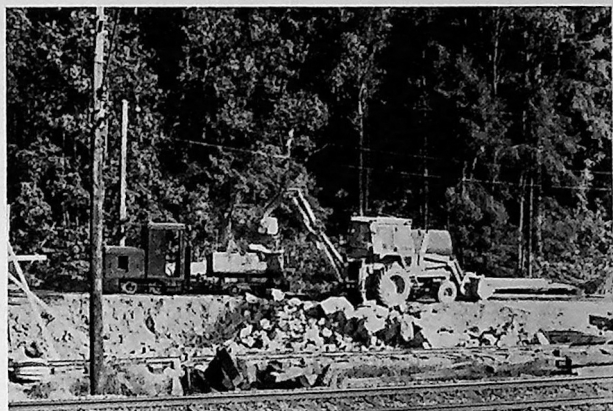
Dermed sto vognhallen klar, men det var ikke "klart for inn" i hallen. Det fjellpartiet som stoppet oss høsten 77 måtte fjernes. Ryggen som måtte sprenges vekk var på hele 40 m². En ettermiddag ble kompressor, hor og dynamitt hentet på Sørumsand og bragt til Bingsfoss. Dagen etter tok arbeidet til. Etter 2 dager var hele ryggen sprengt bort, lastet opp i vagger og tippet unna. Det ble ikke mindre enn ca. 120 tonn stein. Og så kunne sporleggingen begynne for alvor.

Inne i hallen er det lagt kortere sviller en vi vanligvis bruker. Dette gjør det bl. a. lettere å bytte ut svillene om de skulle bli på å råtne selv om de ligger inne. Hele området fra avvik hovedspor og inn i hallen er lagt med 15 kg/m

skinner spikret direkte på stillene. Underlagsplater til 15 kg/m skinnegang er dessverre blitt mangelve.

Det sporet som ligger nærmest Kongsvingerbanen er forøvrig trukket gjennom hallen og skal fortsette et stykke på baksiden. Det er meningen at vi her skal kunne hensette "kjøredninger" som er lite i bruk og ikke tar skade av å stå ute.

HPG



Sprengningen er avsluttet og steinmassene lastes opp for bortkjøring.



GRØNER

Rådgivende ingeniører
VANN-, AVLØP- OG RENSSETEKNIKK

INGENIØR
CHR. F. GRØNER A.S.

MNIF MRIF

Ski · Kongsvinger · Sarpborg · Fredrikstad · Porsgrunn · Kristiansand · Bergen · Ferde · Trondheim · Tromsø · Finnsnes

Hovedkontor:
Maries vei 20, 1322 Høvik. Tlf. (02) 12 33 50

Frogn Kloakkrensaneanlegg
19.000 p.e.
Byggherre: Frogn Kommune
Arkitekt: Borge Bringsværd jr.

UHB MED TILBUD TIL FUNKSJONSHEMMEDE?

Vi har denne sommeren og nå i høst fått henvendelser fra organisasjoner og foreninger som arbeider for funksjonshemmede med spørsmål om vi kan ta imot handikappede på Urskog-Hølandsbanen. Det har også vært spørsmål om vi har muligheter til å befordre større grupper av funksjonshemmede - gjerne etter fast avtale slik at man kan legge opp reiseprogrammer for slike grupper der UHB inngår som en fast post på programmet.

Dessverre, - pr. idag har vi ingen mulighet til å greie dette. Våre vogner



Til venstre viser vi et foto av en vogntype som ville egne seg godt til transport av funksjonshemmede.

Denne vognen går på banen i High Chaparral i Småland, Sverige.

Flere slike vogner kan trolig skaffes fra Polen.

egner seg slett ikke for rullestoler. Den smale døren midt på endeplattformen gjør det nærmest umulig å få inn en rullestol. Den eneste mulighet er reiseogdsvogna, men dette er ikke stedet å tilbringe en reise på UHB. Ombygging av noe av vårt museumsmateriell slik at rullestoler kan tas med kan ikke komme på tale.

Skal vi kunne gi funksjonshemmede et tilbud, og det vil vi svært gjerne, har vi ikke annet alternativ enn å se oss om etter en vogn som kunne passe til formålet. Vogntypen har vi funnet. I Sverige finnes det slike vogner innkjøpt fra Polen. Det som gjør vogntypen egnet er inngangsdørene på midten av vognsiden. Ved å bygge opp en enkel rampe på Sørumsand stasjon ville vi kunne rulle de funksjonshemmede rett inn i vognen uten at de må forlate rullestolen.

Denne vogntypen finnes både som 2-aksling og boggyvogn. Begge typer har vårt profil. Boggivognen vil gi plass til ca. 15 rullestoler dersom setene tas ut. For at vognen også skal kunne brukes til vanlige reisende om det skulle bli behov for det, kan den utstyres med løse seter som kan tas ut når vognen skal brukes til transport av funksjonshemmede.

Skal så UHB gi seg ikast med et slikt prosjekt? Svaret må vel bli et "ja", men ikke akkurat nå! Det må også være en forutsetning av vi får en vogn som er i god stand, noe større revisjonsarbeide kan vi ikke ta på oss med det første i denne forbindelse.

Vi vet idag ikke med sikkerhet om en vogn som egner seg til formålet lar seg skaffe, og eventuelt til hvilken pris. Endel undersøkelser er gjort og vi venter stadig på informasjon om mulighetene til å kunne gjøre en handel. Det er imidlertid viktig å slå fast at UHB ikke har forpliktet seg til noe som helst. Det står oss helt fritt for om vi vil benytte oss av tilbudet når det måtte komme.

I tidens fyldest får så banens ledelse vurdere et eventuelt tilbud, om vi kan bestride kostnadene og om vognen med rimelig innsats kan gjøres brukbar til formålet.

At behovet er tilstede er det ingen tvil om, det har vi alt fått dokumentert.



SPREDTE GLIMT VED GAUTE NARVERUD.

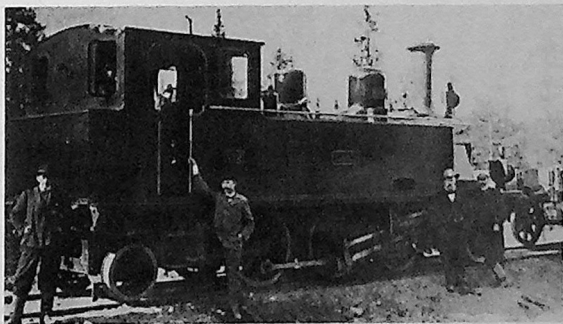
Valdresbanen fra Eina til Fagernes ble åpnet for full drift den 29. september 1906 - dette var den første jernbaneåpning Kong Haakon VII var med på. Banen hadde da allerede vært i drift på kortere strekninger i noen år.

Valdresbanen ble bygget som privatbane med en etter forholdene meget god standard, 20,5 kg/m skinner og normalspor. Imidlertid var det utallige kurver med radius 180 m på banen, og folkevittigheten fant ut at kontraktøren, S. Sørensen hadde satt sine initialer i tracéen.

Banen gikk i alle år (praktisk talt) som privatbane med et beskjedent overskudd, men allikevel lå ikke vedlikeholdet av det rullende materiell noe efter. Ved Statsbanenes overtagelse den 1. juli 1937 ble det bemerket at alt materiell var i god stand. Banen var derimot ikke lenger tilpasset tidens krav, og betydelige vedlikeholdsarbeider ble igangsatt. Samtidig ble personalmengden øket.

I "Tertitten" har vi tidligere omtalt mye av Valdresbanens rullende materiell, denne gangen vil vi bringe noen historier fra "pionertiden".

Nedenfor ser vi lok. no. 2, "LAND" under gruskjøring, driftsbestyrer Thv. Sørensen tilhøyre med hatt. Han var sønn av kontraktøren.



Under anlegget av banen bestod hvert lag av 10 mann, som hadde opplasting av skinner om natten for å få arbeide uavbrutt om dagen. Halvparten av laget tok nattskiftene, slik at de andre fikk sove annenhver natt. Betalingen var 5 øre pr. skinne og 2 øre pr. sville; lask, skruer og dogs gikk med uten ekstra godtgjørelse.

For skinnelaggingen ble det betalt 17 øre pr. løpende meter 180- og 200-meter kurver, for slakere kurver og rett linje ble det betalt 16 øre pr. meter.

Ofta lå skinnelaget langt foran grusingen, slik at man måtte bruke traller for å få frem skinnene, hvilket gjorde akkorden enda dårligere. Laget ble så enige om å gå til streik - konflikten varte i 3 dager. Det ble gitt pålegg til 17 øre pr. meter for alt - og dette ble godtatt!!!

Senhøsten 1902 ble banen åpnet for midlertidig drift frem til Dokka, og det oppstod mange problemer. Det var blant annet en del godstrafikk, og på grunn av manglende sporplass på Dokka, måtte lokomotivene tilbringe natten på Odnes. Her bodde også Driftsbestyreren, da det ikke var annet enn noen ganske få hus på Dokka den gang. Dokka har således vokset frem med jernbanen.

En vinterdag lik før jul 1902 skulle det kjøres sporrensertog. Det var kommet et kraftig snefall om natten, hvilket banen den gang var dårlig forberedt på. Plogen ble festet til en lang trestang bakover til en dressin. Ved hver planovergang ble plogen løftet ved at stangen ble trykket ned. Dette gikk bra i kilometer, men ved Thonvoldbrua hektet plogvingen seg i en jernbolt, slik at fung. baneformann Kristian Teppan ble vipet til værs, så han for over gjerdet og landet på hodet i snehaugen. Dbs. Sørensen kjørte maskinen og var oppmerksom på hendelsen. Da han så Teppan krabbe uskadet opp igjen, slo han latterdøren på vidt gap og kjørte videre til Odnes, men herfra returnerte man raskt til Dokka med plogen festet mere forsvarlig til en grusvogn.

De første vintrene var det utrolig meget skorningsarbeide, både sviller og boks ble lagt under. Ikke var det tilgang på lange skinnespiker og ikke strekkbolter så det var merkelig at det gikk uten større uhell. Enkelte netter måtte man låne lykter og stallykter på gårdene omkring. Et gode hadde man imidlertid, det var rikelig tilgang på materialer, for kontraktør Sørensen hadde dampsag på Odnes.

392		Valdresbanen.	
3. Kl. Tur.		Fra Fluberg til	
0,36	Bjørnstad	0,36	0,36
0,72	Dinnes	0,72	0,72
1,08	Hov	1,08	1,08
1,44	Fald	1,44	1,44
1,80	Dokka	1,80	1,80
2,16	Skrull	2,16	2,16
2,52	Herdalen	2,52	2,52
2,88	Tressand	2,88	2,88
3,24	Etna	3,24	3,24
3,60	Eina	3,60	3,60
3,96	Tonsenstun	3,96	3,96
4,32	Bjergo	4,32	4,32
4,68	Oppa	4,68	4,68
5,04	Aura	5,04	5,04
5,40	Leira	5,40	5,40
5,76	Fagerne	5,76	5,76
6,12	Fra Fluberg	6,12	6,12
6,48	3. Kl. Tur.	6,48	6,48
6,84	396	6,84	6,84

Valdresbanen.	
3dje Klasse.	
Eina	
til	
Nordsinn	
Kr. 1,90.	
Eina -	
Nordsinn	
70702	

2. Valdresbanen.

Mellem og	Kristiania O.				Gjøvik				Eina		Fagernes	
	Tur		Tur & retur		Tur		Tur & retur		Tur		Tur	
	II kl.	III kl.	II kl.	III kl.	II kl.	III kl.	II kl.	III kl.	II kl.	III kl.	II kl.	III kl.
	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
Trevånd	5,85	3,70	9,20	5,80	1,25	1,25	3,25	2,15	0,60	0,50	5,10	3,50
Skeulli	6,05	3,90	9,50	6,20	1,45	1,45	3,75	2,55	1,00	0,70	4,70	3,30
Fald	6,23	4,00	10,00	6,10	2,35	1,55	4,15	2,75	1,30	0,90	4,20	3,00
Hov	—	—	—	—	—	—	—	—	1,40	1,00	4,10	2,80
Bjørnerud	6,75	4,40	11,00	7,20	2,85	1,95	5,15	3,65	1,70	1,20	3,90	2,70
Fluberg	7,05	4,60	11,60	7,60	3,15	2,10	5,75	3,95	2,00	1,40	4,50	3,20
Dokka	7,45	4,80	12,40	8,00	3,65	2,35	6,55	4,35	2,40	1,60	3,10	2,20
Nordmann	—	—	—	—	—	—	—	—	2,70	1,90	2,80	1,90
Eina	8,35	5,50	14,20	9,40	4,45	3,05	8,35	5,75	3,20	2,30	3,20	2,30
Tomsassen	8,95	5,90	15,10	10,20	5,05	3,45	9,55	6,55	3,90	2,70	3,60	2,60
Bjørge	—	—	—	—	—	—	—	—	4,60	3,20	0,20	0,60
Aurdal	9,85	6,50	17,20	11,40	5,95	4,05	11,35	7,75	4,50	3,20	0,70	0,50
Leira	10,35	6,90	18,20	12,20	6,45	4,15	12,35	8,65	5,30	3,70	0,20	0,20
Fagernes	10,55	7,00	18,60	12,40	6,65	4,55	12,75	8,75	5,50	3,80	—	—

Disse takster gjelder paa Valdresbanen for alle tog. Paa Gjøvikbanen beregnes ved befordring med *Aurtoget* mellem Kristiania og Eina, naar saadant kjøres, et tillegg av: tur II kl. kr. 1,00, III kl. kr. 0,85, tur & retur II kl. kr. 1,55, III kl. kr. 1,30.

Direkte billetter utstedes ikke paa Valdresbanen i lokaltrafik.
Tur- & returbilletter utstedes ogsaa mellem *Grefsen, Rog, Lønner, Gran, Jaren, Reinavold, Jernaker, Haul, Røikvik, Lena, Sveiva, Drammen, Gulsjøen, Houngund, Annol, Gjøfhus, Vikesund, Honefoss, Ilen, Kongsberg, Kruderen og Hørgen* og endel av Valdresbanens stasjoner.

For befordring av barn samt for gyldighetsfrist, ophold underveis og frivægt av reisegods er reglerne de samme som mellem Statsbanens stasjoner (se side 102 & 107).
Overvegtsfragten for reisegods er fra Kristiania til Leira og Fagernes og omvendt 6 øre pr. kg, mellem Kristiania og de øvrige stasjoner 5 øre pr. kg og mellem Gjøvik og Valdresbanens stasjoner henholdsvis 5 øre og 4 øre pr. kg, mindste pris 30 øre. Paa Valdresbanen lokalt er overvegtsfragten 4 øre pr. kg mellem Eina og Leira, Eina og Fagernes og Trevånd og Fagernes, forøvrigt 3 øre pr. kg, mindste pris 20 øre.
For veelepeder som reisegods beregnes for Statsbanens og Valdresbanen hver for sig de paa side 106 opførte avgifter.

Ovenfor ser vi Valdresbanens takster for sommeren 1911.

En gang var ekstraarbeider Ole Kristiansen med på en dressintur han sent glemte. Han satt der det ikke var noen lem på dressinen, som trillet i god fart ned Burudsfallet. Buksen hans tullet seg rundt akslingen, selene røk, og han gikk ned gjennom rammen. Han stod der nærmest naken, men merkelig nok uten brukne ben. Teppan kjørte ham hjem, det var en skogstrimmel ved linjen slik at han kom seg usett frem.

Når våren kom og telen gikk, var det et svare strev med å holde banen farbar, mange steder sank skinnegangen ned i leirvelling, og alt hva man fant ble lagt under. Togene ble fremført med sakte fart, men var nærmest helt oversmurt med leire.

Nedenfor er sommeruten 1911 Eina - Fagernes, på neste side er ruten Fagernes - Eina.

Rute 24. Eina—Fagernes. (Privatbane: Valdresbanen).

km	Stasjoner	Maj, juni og september.						Juli og august.					
		Jt. 6		Pt. 2		Pt. 4		Jt. 6		Pt. 2		Pt. 4	
		U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	
	<i>Fra Kristiania O.</i>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	<i>Grefsen</i>	—	—	8,65	—	—	—	—	—	8,05	3,50	3,15	—
	<i>Til Eina</i>	—	—	8,24	—	—	—	—	—	8,24	4,07	2,7	—
	<i>Fra Gjøvik</i>	—	—	11,39	—	—	—	—	—	11,39	6,51	7,21	—
	<i>Til Eina</i>	—	—	10,40	—	—	—	—	—	10,40	5,50	5,60	—
	<i>Fra Eina</i>	—	—	6,42	—	—	—	—	—	6,42	2,6	4,45	—
0	<i>Fra Eina</i> R.	—	—	11,58	—	—	—	—	—	11,58	6,15	7,12	—
8	- Trevånd	—	—	12,16	—	—	—	—	—	12,16	5,85	8,11	—
16	- Skeulli	—	—	12,31	—	—	—	—	—	12,31	5,40	8,12	—
20	- Fald	—	—	12,43	—	—	—	—	—	12,43	5,10	8,18	—
23	- Hov	—	—	12,52	—	—	—	—	—	12,52	7,11	9,21	—
28	- Bjørnerud	—	—	1,02	—	—	—	—	—	1,02	5,70	9,12	—
33	- Fluberg	—	—	1,14	—	—	—	—	—	1,14	7,15	9,12	—
39	- Odnes	—	—	1,37	—	—	—	—	—	1,37	8,11	10,12	—
47	<i>Til Dokka R.</i> X	Kun	Kun	1,46	—	—	—	Kun	—	1,46	8,11	10,12	—
	<i>Fra Dokka</i>	—	—	2,06	—	—	—	—	—	2,06	8,12	—	—
54	- Nordmann	—	—	2,23	—	—	—	—	—	2,23	8,20	—	—
65	- Eina	—	—	2,50	—	—	—	—	—	2,29	2,50	—	—
78	- Tomsassen R.	—	—	3,23	—	—	—	—	—	3,23	0,12	—	—
81	- Bjørge	—	—	3,50	—	—	—	—	—	3,50	1,10	—	—
94	- Aurdal	—	—	4,03	—	—	—	—	—	4,03	0,25	—	—
105	- Leira	—	—	4,22	—	—	—	—	—	4,22	0,10	—	—
109	<i>Til Fagernes</i>	—	—	4,30	—	—	—	—	—	4,30	10,15	—	—

¹⁾ Ved Eina lyttes vogner, unntatt med tog 2 i tiden 15. juni—15. sept., samt tog 8. Dampskib paa Randsfjorden se rute 26. ²⁾ Sløpper kun hellegd og kun paa signal.

Ved Dokka serveres varm mat for reisende med tog 2; desuten forefindes her frokostkurver for reisende med tog 8 og 5.

(Prentsbane: Valdresbanen). **Rute 24. Fagernes—Eina.**

km	Stasjoner	Mai, juni og september.			Juli og august.		
		Gt. 1 U, III	Pl. 1 U, III	Pl. 3 U, III	Gt. 1 U, III	Pl. 1 U, III	Pl. 3 U, III
0	Fra Fagernes	5.22	6.50	2.10	5.22	8.05	2.10
4	- Leira	5.11	7.00	2.19	5.11	>1.17 ¹⁾	2.19
13	- Aurdal	5.22	7.23	2.41	5.22	8.31	2.41
18	- Bjergo	5.23	7.37	2.53	5.23	>1.17 ¹⁾	2.53
31	- Tonsåsen R.	6.48	8.11	3.27	6.48	9.06	3.27
44	- Eina	7.17	8.27	3.54	7.17	>1.17 ¹⁾	3.54
55	- Nordslinn	7.42	9.01	4.17	7.42	>1.17 ¹⁾	4.17
62	Til Dokka R. X	7.58	9.10	4.32	7.58	10.00	4.32
70	Fra Dokka	8.28	9.31	4.45	8.28	10.10	4.45
70	- Odnes	8.51	9.51	5.02	8.51	10.24	5.02
76	- Fluberg	9.12	10.07	5.17	9.12	10.36	5.17
81	- Bjørnerud	9.26	10.19	5.28	9.26	>1.17 ¹⁾	5.28
86	- Høy	9.44	10.33	5.40	9.44	10.55	5.40
89	- Fald	10.15	10.43	5.50	10.15	>1.17 ¹⁾	5.50
94	- Skrukål	10.34	10.56	6.22	10.34	>1.17 ¹⁾	6.22
101	- Trevand	10.52	11.12	6.32	10.52	>1.17 ¹⁾	6.32
109	Til Eina ²⁾	11.10	11.30	6.33	11.10	11.35	6.33
	Fra Eina	11.43	11.43	6.42 ³⁾	11.43	11.43	6.38
123	Til Gjerik	12.26	12.36	6.42 ³⁾	12.26	12.26	7.21
	Fra Eina	11.47	11.47	6.32	11.39	11.47	6.32
203	Til Gryfven	3.27	3.27	9.44	2.52	3.27	9.44
210	- Kvitelien G.	3.45	3.45	9.38	2.14	3.45	9.38

¹⁾ Dampskib paa Hadsjøfjorden se rute 26.

²⁾ Ved Eina byttes vogner, utførelse med tog 3 i tiden 15. juni—15. septbr, samt tog 5.

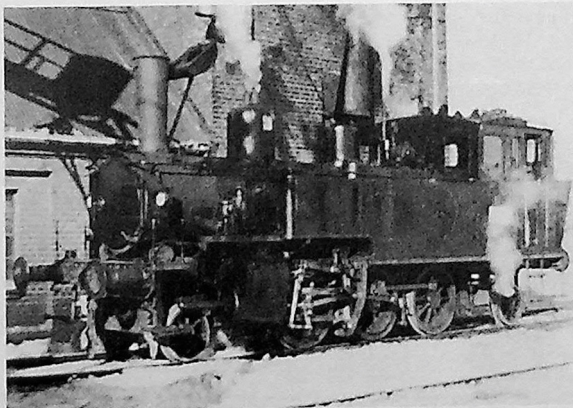
³⁾ Kun hverdage og kun III kl.

⁴⁾ Stopper kun hellegage og kun paa signal.

Når vårflommen kom, gikk det ene jord-skredet etter det andre. Da gjorde Teppan igjen en morsom reise. Han kom på dressin i retning Dokka. Dbs. kom etter ham med loket, og han syntes det gikk litt langsomt, så han gav et støt i lokkfløyten, og i skrekken hugget Teppan kraftig tak i dressinen, og raste utfor og ned fyllingen ut i det kalde vannet. Da han kom opp var han ikke helt blid på sjefen sin!

Da man skulle befare strekningen til Tonsåsen hadde man bygget en spesiell målevogn. Man hadde bygget et reisverk på en grusvogn for å kontrollere bredde og høyde på tunneler og skjæringer. Teppan skulle være med og stod på den utbygde vogn - men ved broen over Dokka elv kom telefonnettet til Vestsiden på skrå over linjen. Dette hadde ingen tenkt på, og følgen blev at telefonledningen tok sprinkelverket og Teppan, så han havnet i den høye stenfyllingen, han blev svært ille tilredt og fikk ½ års sykeleie.

Nedenfor ser vi Valdresbanens lok no. 1, som NSB type 50 nr. 17 ved lokstallen Sundland i Drammen i 1962. Dette var det siste av Valdresbanens lokomotiver som ble utrangert.





Under skifting på Tonsåsen den 11. mars 1905 reiste to fulllastede vogner nedover linjen, som her faller med 22 promille mot Dokka. Man fikk ikke stanset vognene, da bremseklossene var islagt. Vognene fikk en fryktelig fart. Banemester Teppan, lokf. Thv. Andersen og ekstram. Aksel Jensen var kommet til Etna st. med sporrensertog, da det kom beskjed om vognene. Gode råd var dyre, og det måtte handles raskt. Om man sporet av vognene ville linjen bli ødelagt - om man ville la vognene passere var man redd for at de ville møte passasjer-toget, som efter ruten skulle være gått fra Dokka, hvilket det heldigvis ikke hadde gjort. Man besluttet da å kjøre nedover med sporrenseren for om mulig å stoppe vognene. Tiltross for st de kjørte med full fart, nådde vognene dem igjen mellom Etna og Nordsinni stasjoner - heldigvis på en rett linje. Farten var så stor at lokomotivet hoppet flere meter fremover.

Sporrenseren ble knust og den første vognen - lastet med skifersten - ble stående oppe på sporrenseren.

Forøvrig ble det ikke gjort nevneverdig skade. Blant vognene i godstoget på Tonsåsen var det også en vogn lastet med dynamitt, og man hadde ingen garanti for at ikke denne vogn var en av dem som kom nedover - man hadde ikke fått noen beskjed om dette. For denne heltedåden ble hver av redningsmennene belønnet med et lite sølvbeger!!

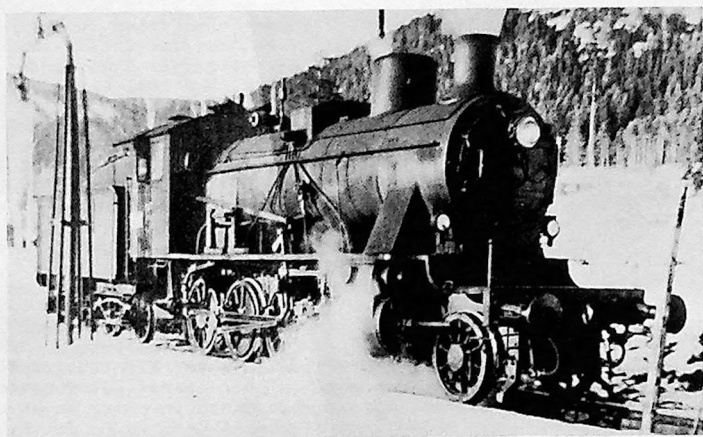
En dag Dbs. var med toget, var det på en av stasjonene gått et sneras fra taket som dekket en del av platformen, og Dbs. bemerket: "Det var følt så skakk platformen Deres er da, Østdahl." Hvortil han svarte: "Ja, sola tar nok ikke like mye alle stan." Da måtte også Dbs. dra på smilebåndet.

En meget avholdt Stm. fikk en dag besøk av noen venner og ville gjerne spandere en pjoletter, men han hadde ikke brennevin. Så kom han til å tenke på at det var kommet en pakke med 4 flasker til en mann som bodde langt fra stasjonen, og han trodde at pakken ikke ville bli hentet så fort. Han tillot seg å låne 1 flaske, og gjemte resten i kjelleren. Men uheldigvis kom mannen og spurte efter pakken, og stm. måtte da meddele at den ikke var kommet.

"Det var meget harmelig", sa mannen; "jeg skal nemlig ha barnedåp imorgen." "Ja, dette var sørgelig", sa stm., "men kan det være deg til litt hjelp, så har jeg 2 å 3 flasker stående som du kan få låne til pakken kommer." Mannen ble både glad og takknemlig da han fikk de tre flaskene. Etter noen dager ringte stm. og fortalte at flaskene var kommet, og mannen innfant seg. Da la han en pen kalvestek på disken og sa: "Denne skal du ha for den store tjeneste du gjorde meg."

"Å komma inn på Vælderstoge på Eina når'n kjæm frå by'n, det er som å være hæme att!"

Nedenfor ser vi lok nr. 147, type 24, som utgjorde hoveddelen av damplokomotiver på Valdresbanen de siste årene før NOHAB'en ble enerådende.



Valdres

er med sin avvekslende natur et av Norges vakreste dalfører. Dette dalføre med sine mange for turister særlig yndede ruter er i de senere år rykket ganske anderledes i forgrunden end tidligere derved, at adkomsten dertil fra de forskjellige kanter av landet søkes gjort saa bekvem som mulig.

Den letteste adkomst til Jotunheimen gaar gjennom Valdres. Man kan saaledes gjennom Valdres naa denne Norges merkeligste fjeldegn uten at tilbakelægge en

eneste kilometer tilfods eller paa hesteryggen. Udmerkede veier fører til de to fjeldsjøer Bygdin og Tyin som trafikeres av motorbanter. (Se billedet.)

Fra Valdresbanens stasjoner utgaar flere kjendte turistveier, hvorav særlig anbefales den lette fjeldovergang mellem Aurdal og Gol stasjoner ca. 40 km (rute 24 og 26). (Rundreisebillet Kristiania—Eina—Aurdal, Gol—Hønefoss—Kristiania koster: II kl. kr. 18,75, III kl. kr. 12,55. Løses ved Statsbanernes Reisekontor, se side 150.)

Fra Heggenes i østre Slidre til Loken eller Fosheim i vestre Slidre fører god vei over Kvithovd (3230 fot), hvorfra hertig utsigt over Jotunheimen.

Om Valdresbanen kan man lese i Theodor Caspari's bok
Fra Bygdevei og Sætersti, Oslo 1926:

----- Det var slike funderinger, som optok mig, da jeg en dag i slutningen av mai 1924 luntet opefter Randsfjorden med Valdresbanen. Som bekjent hører denne bane ikke netop til hurtigløperne blandt vore jernbaner. Og ved denne leilighet hadde jeg gjort mig veien endda længere ved at betro mig til et saakaldt "blandet tog". Det var forresten ublandet nok. Til en ca. halv kilometer lang orm av aapne og lukkede godvogner, hvoriblandt jeg særlig la merke tre svære lukkede godsvogner med varer til Valdres, hadde man elskværdigst koblet to passagervogner. Men allerede længe før toget naadde Dokka, hadde samtlige passagerer, paa tre nær, kvitteret toget. Og øiensynlig hadde denne masseflukt øvet en viss indflydelse paa togpersonalet. Fra station til station blev toget mere og mere et ublandet godstog, opholdet paa stationen stadig længere end farten til næste station, og manøvrene med de tre Valdresvogner mere og mere indviklet. Helt ut vil jeg vel aldrig kunne forklare, hvorfor disse ulykkelige vogner ustanselig blev skjøvet ut og ind paa sidesporene. Men at det laa en lønlig plan bakenom, formodentlig den at gi de yngre og mindre øvede jernbaefunktionærer et ekstrakursus, derom er jeg ikke i tvil.

Av os tre gjenværende passagerer hadde en ældre kone fra Dokka forlængst overgit sig til en sund søvn, som jeg selv til finlæsning av avismentene i "Aftenposten". Bare den tredje av os, en snodig gammel plassmand fra Østre Slidre, var uavladelig paa benene. Med en diger brændevinsbutteli jakkelommen travet han ustanselig frem og tilbake i kupéene, drak og pratet, og bød herunder ogsaa mig en støit. Og da jeg for tredje gang hadde finlæst dødsannoncene, og fremdeles fandt Valdresvognene avsporet, ropte jeg ham an: "Ja, skidt! Kom med en støit allikevel, da! Men si mig først paa ære og samvittighet, De som er fra Slidre, tror De, de tre Valdresvognene naar frem til Fagernes før St. Hans?" "Jau, lel!" svarte min plassmand med fuld overbevisning. "De synes nok trafikken er litt travarlig, De," la han til, "men da skulde De set Valdresføringen for 100 aar siden, da." "Nei, lel!" sa jeg med like stort alvor, "kan De virkelig være 120 aar gammel, da har De virkelig holdt Dem godt." - "Du har vel gjerne vøri med i jobbinga, du som støt regner med saa svære tal," kom det litt underfundig fra plassmanden. ----

----- Men saa kom en dag Valdresbanen til Fagernes, og dermed var Aadalsveien med et slag avsporet. Hvem vilde i en tidsalder, da hurtigheten betyr alt, vælge den langsomme vei - den være aldrig saa vakker - naar han paa en dag uten at rikke sig kunde staa midt i hjertet av Valdres. Dampskibsdækket paa gamle "BÆGNA", engang sort av turister, tømtes med et slag. En og anden handelsreisende paa akterdækket, og en del aadlinger paa 2den plads, det var hele føringen. Aadalselven ble atter henvist til sine gamle kjendinger: fløterne og tømmerstokkene. "Sic transit - -!"



Fra Dr. Yngvar Nielsen's
Reisehaandbog kan vi lese om
Valdresbanen og omkringliggende
bygder:

Still going strong?

1. Nordbanen og Valdresbanen. Hørtigste, letteste Adkomst; udmærkede Turistvogne. N. C. R. 7, b-c.

Christiania—Fagernes, 210 km., i 8 T.; II. Kr. 10.45, III. Kr. 7.00.

Fra Christiania falder Nordbanen sammen med Bergensbanen og følger denne til (58 km.) Roa, S. 103. Nordbanen gaar her h., Bergensbanen v. Nordbanen synker gjennom Viggas Dal, som sees h.; paa dens anden Side enkelte større Gaarde, *Hovland, Frøslø* o. a., medens længere frem *Hvalabykampen* hæver sig op. Dette er Hadelands Bygder, som dog ikke hærned udfolder sig i sin fulde Glans. For at faa se, hvor vakker dette Landskab, i Oldtiden et Bjem for Sagn, navnlig om Harald Haarfagre og hans Kjerlighed til Finnepiggen, virkelig er, maa man op i Heiden, hvor de store, brede Bygder findes med de sødgamle Kirker; et af Østlandets mest karakteristiske, pragtfulde Landskaber.

(61 km.) Lunner (281 m.); *Lunner Hotel* og *Skydsstation*, godt. Kirken oppe i Heiden sees videre længe v., ligesom senere hen Søsterkirkerne paa Gran.

Fra Lunner i store Slynge op til Heiden, hvor h. kort til *Lunner Kirke* (mærkelige gamle Stensculpturer), og saa bakket Vel til 2½ T. S. Gang *Gran*, med de to Søsterkirker og paa Præstegaarden Konventstuen; historisk interessant Punkt. Derfra v. kort Vel (½ T.) til *Lunnder* (pent Kvarter), under Sølsberget (343 m.), i T. op og ned, let Vel og glimrende Udsigt — Fra Gran Chaussees nordover forbi *Haldvanshaugen* (*Tingstad* gamle Kirke h.) til *Brandbu Station* (nedfr.: 6-7 T., hotet lønende.

I den brede Dal, hvor h. Bygdelaget *Aal* og over dette *Hvalabykampen*, samt *Brandbukollen* i N. (68 km.) *Gran* (205

m.); *Hotel Gran*, pent. Søsterkirkerne oppe v. Omkring Stationen stærk Bebyggelse.

Hvalabykampen (561 m.) 2¼ T. op. Fra *Gran St.* h. paa Veien til *Aal*; siden h. til *Hvalaby*, og fra søndre Gaard op en brat Gate til øverste Plads *Journals*. Her opad v. paa svag St. med vid Udsigt. Lidt ned. Gløt h. af *Kjøfjern*. Snart brat Tommerløpse h.; op denne og saa v. paa øverste skolede Top. Vid Udsigt fra Gausta til Synsfjeld.

Siden v. Vandet *Jaren* (194 m.), gennemstrømmet af *Vigga*; dets anden, v. Bred dækkes tildels af Gaarde; øverst Søsterkirkerne. Ret frem *Brandbukollen*. (72 km.) *Jaren* (207 m.). *Horus Hotel*, godt; *Huans Pensionat*; *Marienlyst Hotel* og *Pensionat*. Ogsaa herfra Vei v. op paa Plateaet.

Jaren—*Relkenviken*. *Sidene* nedover *Viggas* Dalføre til (4 km.) *Brandbu* (20 Min. borte paa h. Bred *Hotel Aarvedalbru*, pent, stort), og saa i *Viggas* træge Kløft; over *Elven* og til (7 km.) *Relkenviken* ved *Randsfjorden* (v. fra Stationen *Reitenrik Hotel*). Dampskibsanløb.

Kjøvelen, fører fra *v. Aarvedalbru* ved *Brandbu* over *Høikorslet* (696 m.) til *Høggens* (godt, pent) 28 km. ved Vandet *Eina*.

Hvalabykampen bestiges fra *Jaren* over *Lia* (yndig); op ¼ T.

Fra *Jaren* opad h., med Skue af *Sølsberget*; *Dvergsten* oppe v.; opover i Skog. *Brandbukollen* v. Over *Skjerve*; Udsigt over *Gran* og *Tingelstad* med *Randsfjorden*; atter i Skog; over *Dølenbækken* indenfor *Brandbukollen*, forbi *Bleiken* Gaard til (81 km.) *Bleiken* (365 m.), Nordbanens Glanspunkt, med prægtig Udsigt over *Randsfjorden* (134 m.) og det lille Vand *Mena* (149 m.). Derpaa, med Udsigt v. ned i dybe Dale og atter opover i Skog. H. *Svingensateren* og *Beitingskjærnet*; v. *Gulsjøen* og saa v. (92 km.) *Kutjern* (493 m.), Banens høieste Punkt, svarende til Tønssets Høide; myrede Omgivelser; h. *Kvitlingen* med herlig Udsigt. H. i det fjerne *Ryggen* af *Skreia*. (97 km.) *Haagaar* (429 m.) med Udsigt. Saa lange den store Flate af *Eina* (394 m.) h.; over en Vik, med Sagbrug h. Over *Elven* fra *Skjelbreia*; v. Valdresbanen. Over den nu ganske smale *Eina* til (101 km.) *Eina* (401 m.) i *Vestre Toten*. *Eina Hotel*; *Fjordheim Hotel*. Videre med *Valdresbanen*!

Eina—*Gjøvik*; 23 km. i ¼ T. Nordbanen forisættes herfra videre, nu foreløbig med *Eina* v., i løvnt Lønde forbi flere Gaarde; v. *Vestaasen*, hvor tildels Bebyggelsen gaar helt op. (6 km.) *Reinsvolden* (se nedenfor), væsentlig i Skog til (11 km.) *Raufoss*, med Statens *Patronfabrik*, og saa i Skog nedover *Hunnstena* Dalføre til (14 km.) *Breistakken* (Stoppsted). Elven v. pen Foss, *Papirfabrik*. Udsigten aabnes mod de veldyrkede *Holder* i *Vardal*; saa langs *Elven* (v.). *Cellulosefabrik* v. i vakre Omgivelser. (19 km.) *Nygard* (Stoppsted). Efter *Elven* forbi *Bruseen* (v.) ned til *Mjøsbredden* i (23 km.) *Gjøvik*, 124 km. fra Christiania.

Reinsvolden—*Skreia*; 22 km. paa i T. gennem det frugtbare *Toten*. I Skog forbi *Borbru*; snart efter (9 km.) *Aåbu* (287 m.); *Aåbu Hotel*, ud i *Østre Totens* Storbjgd. Derpaa *Lena* med t *Lena Hotel*, samt 2 ½ km. *Høfs Hotel*, godt. *Rognøy* h. og v. *Høfs Kirke*, Totens gamle Midtpunkt. *Slens Kraby*; saa *Ellen* og *Endestationen Skreia*; *Skreia Hotel* og *Skydsstation*. *Hotel Breidablik*.

Fra *Eina* med *Valdresbanen*, tilbage over *Broen* og saa bort fra *Nordbanen*. *Skjelbreia* h.; fint Skue udover Flaten af dette ypperlige *Fiskervand*. I *Myrlønde*, gennem gammel *Bygd* (*Øst-*

Specialpris på Valdresbanen



Spør etter Valdresbilletten

Oslo - Fagernes

Spør 48 kroner tur/retur med tog.

DOMINUS-REK

Bygden, med omtr. 500 Indb., som indtil Banens Anlæg var aldeles veilos. Ved (109 km.) *Trevand* (386 m.) glimrende Skue; det sydligste *Trevand*, med flydende Holmer og vakker Ø; rundt Vandet i Bue til (116 km.) *Skukkeliin* (394 m.), hvor Kjørevei ned til Randsfjorden. Siden bort fra Vandene til Banens stolteste Parti: v. den dybe Kløft *Halmvasskaret*, Begyndelsen af *Lilleelvns Dal* v. Mægtigt, brat Stup; dybt nede Randsfjorden og *Granum* i *Hov*; i det fjerne Fjeldene i *Hallingdal* og *Valdres*. Banen passerer Tommerrenden fra *Trevandene* og over *Faldsetven* i dyb Kløft. (121 km.) *Fald* (299 m.), høit over Lands Træsliberi; Udsigt over Randsfjorden. *Hvalby* nedenfor v. Videre synker Banen nedover, midt igjennem *Bygden* i *Søndre Land*, med *Hov Kirke* v., siden *Ske*. (124 km.) *Hov* (233 m.). (129 km.) *Bjørnerud* (176 m.). Fladt efter Randsfjordens Strand; paa anden Bred *Nordraak* og *Vilberg*. (134 km.) *Fluberg* (166 m.), med *Fluberg Hovedkirke* i *Søndre Land*. Siden v. Randsfjordens nordligste Parti, *Flubergfjorden*; under den store Trærende, som fører Tommeret fra *Landasvandet* til Randsfjorden (8 km. lang, kostede Kr. 40 000); v. *Røn*. (140 km.) *Odnes* (138 m.). *Odnes Hotel*, stort, godt. Videre forbi *Tingvolden*, det Sted, hvor i gamle Dage Koskydsen over Randsfjorden begyndte, og *Skøien* ind i *Nordre Land*, i vakker Dal til (148 km.) *Dokka* (148.46 m.). Restauration. † *Dokka*. *Dokka Hotel*. *Qvales Hotel*.

Sidovet til *Nordsinuen* eller *Ørrebygden*. Først i Dalen 3 km. til *Ankaltrud* (h.). I Slyngninger op til et øvre Plateau, hvor flere Gaarde. H. Li. Veien svinger oppe i Høiden v. hen til den gamle Kirkeplads (med Begravelseskapel) for *Nordsinuen* (315 m.). Nedenfor denne Vei til *Nabogaarden* *Brøne* i samme Høide; 17 eller 18 km. fra *Odnes*, kjøres paa 2½ T. Fra *Brøne* kan bestiges Udsigtspunkterne *Mjølrasshaugen* og *Vangsjøknatten* (781 m.).

Era Dokka over *Etna* og langs denne opad med Udsigt mod *Bygden* i *Østsinnen* med *Gjeve* og andre Gaarde, *Dokkas Dal* og *Nordsinuen*; nedenfor denne *Ankaltrud* h. og Kirken paa *Uslus*. (146 km.) *Nordsinuen* (267 m.). Høit oppe h. *Tomte* og derefter *Bygden* i *Leppas* Dalføre under *Kaldisa*; nedenfor denne *Tomtevolden*. Efter en Tunnel Udsigt mod *Etnedalen*; dybt nede h. *Etnas* smale Løb i *Høljerasten*, Grænse mellem *Land* og *Valdres*. (166 km.) *Etna* (480 m.) med *Leirskogens* Bygd v. Banen fører i store Slyng paa høi Terrasse med Skog; derefter Udsigt nedover Dalen mod *Dokka*, med Blik ret ned h. paa *Etnedalens* flade Bund. V. brat Fjeldvæg. *Skaget* (1691 m.) bag *Etnedalen*; i Dalbunden *Brjfla*. Vakker Udsigt h. over *Etnedalen* mod *Skaget*. Saa v. i Tunnel, hvorpaa h. sees

Tonsnasen Sanatorium (633 m.) stort, fortræffelig Anlæg; fast Læge; ypperligt for Vintersport. Stedet forener mange ypperlige Betingelser som Opholdssted til alle Aarstider. Vei til S. *Aurdal*. *Etnedalen* S. 125. Videre i Skog til

(179 km.) *Tonsnasen (Sportshotel)* (683 m.) ved *Nystalvandet*. Derfra i Skog over fladt Plateau, med *Breidablik Sanatorium* v., ogsaa et meget søgt, vel anseet Sted; fast Læge; vakker Udsigt mod *Bygdin* fjeldene; Eftersæson 7—30 Septbr., billigere. — Siden paa fladt Plateau i *Hugninger*, med Udsigt ned i *Valdres'* *Hoveddalføre* til *Bang* (S. *Aurdal*) og over mod det høitliggende *Reinli* med *Haldeknatten*; interessant Landskab. Snart sees *Jotunfjeldens* sydlige Kjedde ved *Bygdin* med *Torfinnstind*, *Galdebergind* og *Sletmarkho*. Banen bøier her efter Dalen og synker ned til (192 km.) *Bjørge* (610 m.). Siden væsentlig i Skog efter Dalen til (197 km.) *Aurdal* (467 m.). † *Petersborg Hotel*, 14 km. fra *Fagernes*, godt. *Hotel Frydenlund*, v. nedenfor *Veien*; meget godt. Dalen telt bebygget, den saakaldte *Aurdalsby*, omkring *Nordre Aurdals* Hovedkirke. Paa dens anden Side *Vestringbygden* og *Aabjørbygden*, som skilles ved den vandrige *Aabjora* (ndfr.), som danner store *Fosser*. — *Vardeknatten*, ret op, med vakker Udsigt; 1½ T. op. — *Binhovdknatten*, i ØNO, indover mod *Etnedalen*; 3 T. op.

Høssyn (ca. 900 m.) byder vakker Udsigt over en Del af *Bygden* og *Jotunfjeldene*; den før omtalte *Veil* over *Aabjora* følges, saalangt denne rækker; derpaa v. forbi *Gaarden Aabjora*; saa langs en *Ans* og derpaa h. udover langs *Fjeldkanten* til *Toppen*, op 2—3 T., ned 1½ T.

Fra *Aurdal* gjennom *Aurdalsbygden*, bred og stor (*Aurdalsbyen*), og saa opover Dalen med vakker Udsigt over denne, i hvis Bund *Hovedelven* flyder, tildels i flere Arme og gjennem enkelte Indsjøer. Forbi *Onstad* og *Onstadmarken* med vakre Omgivelser; siden forbi *Nordaaker*; kort efter det vakker beliggende *Distriktsfængsel*. V. sees over mod *Aabjoras* Løb; afvekslende gjennom Skog og forbi Gaarde. *Begna* v. nede i sin Rende, hvor den bl. a. danner den ikke sjelden besøgte *Faslefoss*. Nær denne *Leira* (372 m.). Snart naes *Strandefjorden* (358 m.); saa langs denne. Gjennem en Tunnel til det henrivende *Knudepunkt*, *Endestationen*

(210 km.) *Fagernes* (380 m.), udmærket, vakker beliggende Hotel med 70 Senge; koldt Bad med Styr. I Fjorden fortrinlig Ørret. Faa Skridt derfra i Skogen *Hotel Fagerlund*; velanbafelt. † *Skarpsno*, Kvarter. Her h. *Veil* til *Østre Slidre*.



KJELE-EKSPLOSIJØEN VED STRØMMEN 22. DESEMBER 1888.

ET NITTIÅRS MINNE.

VED G. NARVERUD.

Kjeleeksplosjoner har vi bare hatt noen ganske få av i Norge, og den 22. desember 1888 skjedde en som vel må være enestående i jernbanehistorien.

Alle som arbeider med dampkjeler har vel tanken på en kjeleeksplosjon liggende gjemt langt bak i hjernen, og vi må prise oss lykkelige, som har slike strenge bestemmelser for kjelekontroll ved norske jernbaner.

Under igangsetningen av tog 23, efterat lokomotivene hadde tatt vann på Strømmen, eksploserte kjelen på det assisterende lok. nr. 11, som var tilkoblet efter hovedmaskinen nr. 36. Lokomotiv nr. 11 ble ved eksplosjonen revet løs fra sin tender og ble løftet opp og kastet rundt slik at det ble kastet opp på lok. nr. 36 med tender. Alle seks hjul pekte i været. På lok. nr. 11 stod foruten føreren og fyrbøteren også togets underkonduktør. Alle tre ble kastet til forskjellige kanter; kvestet og forbrent - føreren fikk den verste skade idet han brakk benet. Føreren på hovedmaskinen så at Nr. 11 ble løftet opp, og han slapp all skade idet han bøyet seg ned.

Under ser vi rapport fra fører Hans Jensen, H.B. loc. No. 36 til Overbestyrer Engelstad.

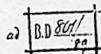
Norsk Hoved-Jernbane.

Christiania d.

24/12

1888

Maskin-Afdelingen.



Heri er Rapport fra Fører Hans Jensen, H.B. loc. Nr. 36, Tog Nr. 23, d. 22^{de} ds.:

Paa Turen til Hasvold i aar, skulde vi ved Strømmen Station inntage Vand; da Tøst anthon skulde sættes i Dampkjen, sprang Kjelen paa det bagende Lokomotiv med den Løst, at det forekom for os ene Ben bruktet os, og Fyrbøteren og en Underkonduktor blev kastet skadet; iast blev 5. Manden med eller mindre forsværet. Lokomotivet, der var sprangt, falt ovenpaa det anset med Fyrbøten i Været; og blev i den Stund at det ubestridelige Lokomotiv kjört ind paa en Vædning:

*Hans Jensen.
Lerloff*

Fyrbøteren, som hoppet av nr. 36, og vandpumpemannen, som sto ved sporvekselen og ble slynget tilside av lufttrykket, slapp begge med mindre skader.

Som man vil kunne se på tegningen nedenfor, var det rundkjelen fra fyrkassen og fremover som sprakk i en lengde på 5 fot og en bredde på 3 fot og 6 tommer.

Lok. nr. 11's kjele var underkastet prøvetrykk i mai 1888, opp til 200 pund pr. kvadrattomme, og hadde et arbeidstrykk på 120 p./kv.t., eller 8,45 kg/cm². Kjelen var underkastet hovedrevisjon i juli 1882, dvs. at rørene var uttatt og kjelen var innvendig rensset. Til utgangen av juni 1888 hadde loket gått 775.316 km. De siste årene ble lokomotivet benyttet forholdsvis lite, og siden prøvetrykket i mai 1888 hadde det tjenestegjort 124 dager.

Som vanlig ved slike store ulykker, eller hendelser, tok det lang tid å få klarhet i hva som egentlig hadde skjedd, og 1½ år senere fikk Direktør C. Pihl nedenstående brev fra Maskinavdelingen i NHJ.

Kr. Direktør C. Pihl

*Den italske Aabning i den exploderte
Kjedel var 5' lang og 3' 6" bred. Aabningen
begynte lige indtil i den Fjertesplade og slut-
tede ca 3" ind paa næste Plade (Midtpladen)
ikke tilførmig som næsten hvoos over.*



*Arbejdet
O. Brauer*

NORGES STATSBANER.

BANEDIREKTØREN.

Kristiania den 24^{de} December 1888

JNo.

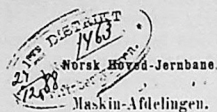
Allerede julaften 1888 hadde Banedirektør C. Pihl sendt følgende skriv til

Norsk Hovedjernbane's Direktion

I medfør af min Stilling i Henhold til Kgl. Resolution af 14 August 1884 tillader jeg mig at henstille til den ærede Direktion, forsaavidt ikke saadan Forføining allerede maate være truffet, at der maa blive bevirket optaget Forhør i Anledning af den den 22de December 1888 stedfundne Lokomotiv-Kjedel-explosion ved Strømmen Station, samt at der maa ske Henstillen om, at der til Lagrette maa blive benyttet ligeoverfor det foreliggende Tilfelde teknisk kyndige Mænd. -

C. Pihl.

To dager efter kjeleeksplosjonen sendte maskinavdelingens leder nedenstående brev til Overbestyrer Engelstad, med liste over kilometerløp for lokomotiver med gamle kjeler, sammen med dette var det vedlagt forslag til brev til Stephenson's, Newcastle med bestilling av nye kjeler.



Christiania d. 27^{de} Decbr 1888



Hr. Overbestyrer Engelstad

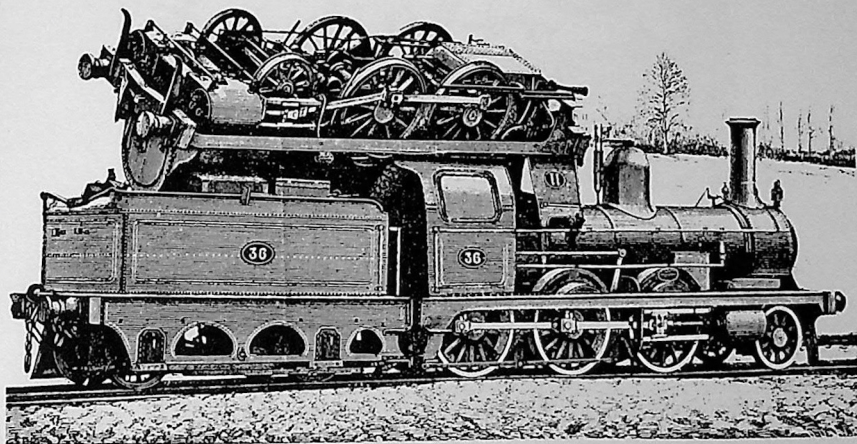
Stort jeg indsendte Forslag til Skrivelse til Hr. Stephenson's Newcastle i anledning Kjølebestilling meddeles hermed Oplysning om hvor mange kilometer a Løbe af følgende Lokomotiver med gamle Kjeler

Loc. N ^o 1 indtil $\frac{25}{9}$ 79	Km. 663 311
- N ^o 2 - - $\frac{3}{8}$ 81	- 751 247
- N ^o 3 - - $\frac{2}{12}$ 76	- 642 013
- N ^o 4 - - $\frac{12}{2}$ 77	- 609 244
- N ^o 5 - - $\frac{14}{10}$ 75	- 602 136
Locomotiv N ^o 8 kan til Udgangen af Juni 1888 løbet Km. 489 643	
- N ^o 11 - - - - -	- som for med.
alt løbet Km 775 316	
Loc. N ^o 13 S.D. indtil 30/6 1888	Km. 745 054
- N ^o 14 K.B. - - - -	- 717 858
- N ^o 15 - - - - -	- 860 869
- N ^o 16 - - - - -	- 762 938
- N ^o 17 - - - - -	- 681 783
5. N ^o 19 - - - - -	- 900 390

Carl Löfdin
L. Löff

Som så mange ganger tidligere og senere ble det aldri helt klart hva som egentlig hadde skjedd, men det ble konkludert med at det sannsynligvis var for lav vannstand i kjelen - som var svekket på grunn av elde.

Nedenfor ser vi et samtidig bilde av hendelsen på Strømmen, det er vel eneste gang at man kort tid etter kunne kjøre vraket inn på et sidespor uten å hindre toggangen - og det var da også bare ubetydelige forsinkelser etter eksplosjonen.



DET SKJER FORTSATT. . .

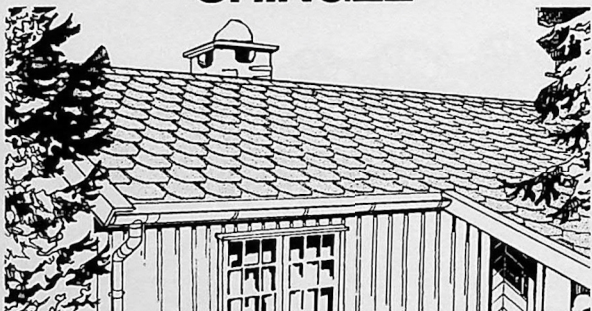
Kjeleeksplosjoner skjer uhyre sjelden, men når en slik eksplosjon først inntrer kan konsekvensene bli meget alvorlige.

I Øst-Tyskland inntraff en kraftig kjeleeksplosjon 26. november 1977. Lokomotivet i D-tog 567, nr. 01 1516 (kullfyrt), på vei fra Berlin til Leipzig, eksploderte i Bitteberg hvor toget hadde stoppet for å ta vann.

Idet lokomotivet skulle kjøre frem til vannstenderen revnet fyrkassehjelvet. Førerhuset ble fullstendig splintret og kjelen på 01-maskinen rev seg løs fra rammen og dreide seg 180° rundt slik at fyrkasse-endenpekte mot et persontog som sto i et nabospor. Glødende kull og jernbiter ble slynget over plattformen og tvers igjennom dette toget. 4 personer i toget ble drept og toget straks satt i brann. Eksplosjonen var så kraftig at sylinderpartiet på det store damploket ble revet løs og slengt 40 m frem langs sporet. Fyrbøteren fant man overhodet intet igjen av, mens togets lokomotivfører ble funnet død oppe på taket av en perrong.

HPG

ICOFORM TAKRENNER ICOPAL SHINGEL



Sunn fornuft på hyttetaket

ICOPAL SHINGEL – et varig og eksklusivt takbelegg. Overflate av naturskifer gir shingelen lang levetid – og den er vedlikeholdsfri. Velg blant 6 naturvennlige farger og 2 mønstre.

ICOFORM 4" og 5" halvrunde plast-takrenner og 4 1/2" firkantrenne – et komplett system for alle bygg. Holdbare, vedlikeholdsfrie. Enkel montering uten liming. Produsent:



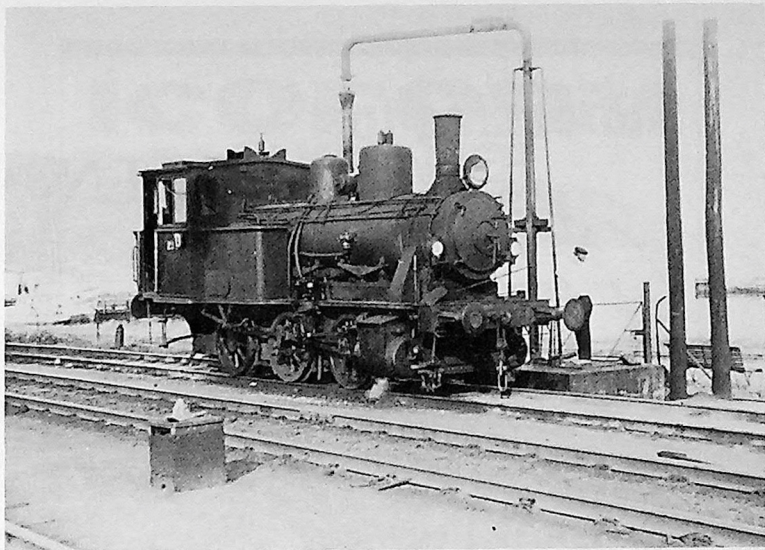
FJELDHAMMER
A-S FJELDHAMMER BRUG
DIVISJON BYGG

POSTBOKS 2422 - OSLO 2 - TLF. 02/56 7890

Slå et slag for
„TERTITTEN“



Nå målet med en konto i:
K **KREDITKASSEN**
- Lillestrøm



25 A nr. 259 i Trondheim 13.8.1959. Foto: Sigmund Sunde

LOK TYPE 25 ER NORGES MEST TALLRIKE DAMPLOKOMOTIV TIL SKIFTETJENESTE GJENNOM TIDENE. IALT 40 ENHETER ER LEVERT TIL NSB I TIDSROMMET 1909-1947. HAMAR JERNSTØPERI HAR LEVERT 3 ENHETER, BALDWIN LOCOMOTIVE WORKS 7 ENHETER, NORSK MASKIN-INDUSTRI (HAMAR OG THUNE) 6 ENHETER, MENS 5 ENHETER BLE INNKJØPT BRUKT FRA SBB I 1947 - DISSE BLE BYGGET AV SLM WINTERTHUR I 1901.

MED UNNTAK AV LOKOMOTIVENE 424 OG 425, SOM BLE MODIFISERT FOR BRUK PÅ FLÅMSBANEN I 1944, BLE TYPE 25 KUN ANVENDT I SKIFTETJENESTE. TYPE 25 HADDE AKSELANORDNING C, SOM VAR STANDARD PÅ NORMALSPOREDE SKIFTELOK LEVERT TIL NSB I PERIODEN 1898-1930. STØRSTE HASTIGHET BLE SATT TIL 40 KM/T.

LOKOMOTIVENE AV TYPE 25 VAR Å FINNE PÅ DE FLESTE STORE STASJONER OVER HELE LANDET INNTIL "VEKK MED DAMPEN"-PROGRAMMET KREVDE SITT FØRSTE OFFER AV TYPEN I FEBRUAR 1958. ETTER DET GIKK DET JEVT NEDOVER - DET SISTE LOKET HOLDT DOG STAND HELT TIL NOVEMBER 1970. DET VAR LOK NR.227, SOM IDAG ER ENESTE BEVARTE ENHET AV TYPEN. DET KAN BESKUES PÅ JERNBANEMUSEET PÅ HAMAR.

