

Tertittten

Tertittten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad nr. 58 juni 1984



*Selskapet driver på idealistisk basis „Tertittten”, smalsporet dampdrevet museumsjernbane ved Sorønsand, Akershus fylke.
Medlem av NORSKE KUNST- OG KULTURHISTORISKE MUSEER.*

Andelslaget

Urskog-Hølandsbanen



Selskapet driver på idealistisk basis „Tertitten“,

smalsporet dampdrevet museumsjernbane ved Sørumsand, Akershus fylke.

Medlem av NORSKE KUNST- OG KULTURHISTORISKE MUSEER.

Adresse: **Postboks 711**
Sentrum
0106 Oslo 1

Bankgiro: 6201.20.01628

Postgiro: 2 06 77 18

Kontortid: Hver mandag 17.00 - 19.00, søndre tårn, 4 etg.
 Oslo Sentralstasjon (Østbanen).

Telefon: (02) 41 83 59

Telefon i driftssesongen: (02) 72 72 65 Bingsfoss st.

Kontaktpersoner:

Styreformann Thor Mellin-Olsen, tlf: (02) 17 80 88 - 24 79 29 (priv)
 Driftsbestyrer Finn Halling, tlf: (02) 11 17 30 - 79 45 73 (priv)
 Museumsforvalter Harald Tyskerud, tlf: (02) 77 84 89 (priv)

Medlemskap: Støttemedlem: 100 kr
 Aktive: 50 kr

Tog kjøres hver søndag fra tredje søndag i juni til siste søndag i august. Alle tog kjøres med damplokomotiv. På Bingsfoss er det bygget opp et gammelt stasjonsmiljø. Der er det servering, og mulighet til å bese museets samling av rullende materiell.

Avgangstider fra Sørumsand: Kl. 11.30, 12.30, 13.30, 14.30.
 Billettpriser: Voksne t/r kr. 15,- , Barn t/r kr. 7.50.

All henvendelse om kjøring av ekstratog m.v. rettes til banens adresse

FORSIDEN: "Høland" er tilbake! Foto i Sætra-bakken i juni 1984.
 (Foto: Erik Borgersen)

Tertitten

Medlemsblad for
Urskog-Hølandsbanen
nr. 58 juni 1984 opplag 1000

Redaktør:

Erik Borgersen

Redaksjon:

Thor Mellin-Olsen
Roar Stenersen
Aud K. Brevig
Stein Olav Hohle

Redaksjonens adresse:

Postboks 711, Sentrum
0106 Oslo 1

Annonsepriser:

Baksiden..... 1000,- kr.
1/1 side..... 600,- kr.
1/2 side..... 300,- kr.
1/4 side..... 150,- kr.

Rubrikkannonser med høyst
50 ord: 25,- kr.
do. for medlemmer/andelshavere,
15,- kr.

Redaktøren forbeholder seg
retten til å forkorte,
supplere eller forkaste innlegg
og artikler etter vanlig praksis

Til salgs:

Eldre nummer av medlemsbladet
som er til salgs:

Nr 31 - 49 og 51 - 57 : Kr 7,50
Nr 50.....: Kr 10,00

Hvordan

skal vi behandle materiellet vårt?
Vi fristes lett til å gjøre nød-
vendige vedlikeholdsarbeider uten
å ta tilstrekkelig hensyn til at
det er antikvariske gjenstander vi
har med å gjøre. Særlig gjelder
dette godsvognene. Bla om til side
17 og les mer om UHB's godsvogner,
bevaring, rekonstruksjon og doku-
mentasjon.

Vi tror det skulle være litt
for enhver smak i dette nummer. Du
vil kanskje mene det er for mye
utenlandsk stoff denne gang. Vi er
igrunnen enig i det, men Humpilla
- Forssa, Severn Valley og Väster-
vik - Växjö er aktuelle feriemål,
så vi tar det med. Etttersom vi nå
har mer utenlandsk på lager, i-
møteser vi mer stoff fra Norge.

God sommer!

Erik Borgersen

Fra innholdet:

- 4 Formannstanker
- 5 Generalforsamlingen
- 7 Våren 84
- 11 En billedberetning om en HR
- 17 Godsvognene ved UHB, del 2
- 23 Bjarne Rogan
- 26 Bjørkelangen 60 år
- 31 Sprek 67-åring i drift
- 33 Krøderbanen i år
- 36 Farvel (?) Västervik-Växjö
- 49 Jockis Järnväg
- 55 Severn Valley

Formannstanker

Nå er løvet blitt grønt på bjørkene og det er kommet godt inn med bestillinger til ekstratog, så statistikken på den siden vil bli bedre enn ifjor. Men så til en av de gamle oppfordringene - hjelp oss til med å få opp plakater alle steder hvor det burde/skulle være en. Plakater har vi på kontoret, ring eller skriv. Ellers går det jo å slutte av alle samtaler med å si: "Forøvrig går Tertitten fire ganger hver søndag frem til september" eller noe lignende.

Lommedalsbanen er også voknet til liv igjen etter vinteren, og når lokstallen er kledd inn og "modernisert" vil BJØRKAASEN være å finne der - og kanskje med dampen oppe dersom Lommedalsskogen og marka ikke er for tørre og brannfarlige! Ennå mangler noe spor og noen veksler skal skiftes ut. Dersom Forsvaret skal kvitte seg med sin bane i Horten vil vel noe av den havne på Lommedalsbanen i samarbeide med Forsvarsmuseet.

Om to år er det 25 år siden andelslaget ble stiftet og 20 år siden vi tok til med persontrafikk igjen. Og det må feires. Redaktøren, Roar og jeg har som nylig utpekt arrangementskomite begynt å samle endel stoff til en trykksak som vil bli andelslagets historie - vi har tenkt å la den enkelte som har spesielle minner om jobber og opplevelser. Lagets første styreformann, Leif Løhren, har allerede sendt sitt bidrag, og nå venter vi også på de øvrige! Har noen ellers noen gode ideer eller tanker, så gi de beskjed.

En av våre største støtter opp gjennom årene har vært Eva Fjeldseth på Presse- og Informasjonsavdelingen i NSB's Hovedadministrasjon. Hun går dessverre av for aldersgrensen nå. Vi som har fått all hjelpen har vanskelig for å få takket Eva nok - en gave blir det jo fra UHB - men det burde jo vært så mye mer. For min egen del hadde vel kanskje mest glede av samværet den gang jeg kunne stikke ned fra 7. til 6.etasje rett som det var i Storg 33 for å få låne jernbanetelefon, få "siste korridornytt" og annen bistand for å få berget endel av damplokomotivene. Enkelte vil kalle det muldvarparbeide, noe av det som den gang foregikk - og som senere ble fortsatt gjennom NJK. Så, la alle Tertittens lesere få vite at Eva har gjort særdeles mye for museumsarbeidet opp gjennom årene. Og lykke til i årene som kommer, vi håper å se henne på banen engang iblandt!

Så tilslutt ønsker jeg aktive og andre lesere God Sommer med mange fornøyde reisende og tjenestegjørende!

M e l l i n



Høland med tog
i Sætra-bakken
juni 1984.
(E. Borgersen)

Generalforsamlingen

REFERAT FRA ORDINÆR GENERALFORSAMLING I A/L URSKOG-HØLANDSBANEN 1984

Møtet ble avholdt mandag 19/3 1984 i Oslo Distriktsorganisasjons møtesal i Tollbugaten 26.

Generalforsamlingen ble satt av andelslagets formann Thor Mellin-Olsen kl. 18.15 med 26 personer tilstede, som representerte 194 andeler. Som møteleder ble foreslått T. Mellin-Olsen, hvilket ble enstemmig tiltrådt. Som referent ble foreslått Aud Kristin Brevig, hvilket ble enstemmig tiltrådt. Til å underskrive protokollen ble foreslått Leif Løhren og Olaf Wiegels, hvilket ble enstemmig tiltrådt.

Det fremkom ingen bemerkninger til innkallingen og den foreslåtte dagsorden. Dagsorden ble deretter gjennomgått som følger:

3. Årsmelding og regnskap, decharge for styret.

Følgende punkter ble gjennomgått:

- | | |
|----------------------|-----------------------------|
| - Styrets virksomhet | - Hovedrevisjon av Høland |
| - Driften | - Arbeidet med BC01 og BC02 |
| - Maskinavdelingen | - Restaurering av BC03 |
| - Baneavd. | - Mork stasjonsbygning |
| - Stasjonsavd. | - Tilbakeføringen |
| - Museumsavd. | |

Arbeidet i bane- og stasjonsavdelingen, samt restaureringsarbeidene ble rost av Gaute Narverud. Forøvrig fremkom ingen kommentarer til de gjennomgåtte punktene.

- Regnskapet: Resultatregnskapet for 1983 ble gjennomgått. Det ble enighet om at punktet "pålagt driftsteknisk vedlikehold" endres til "driftsteknisk vedlikehold". Posten kontorhold deles i to - ett for 1982 og ett for 1983. Forøvrig fremkom ingen kommentarer til regnskapet. Regnskapet ble godkjent med de endringer som er nevnt ovenfor, og styret meddelt decharge.

- Revisorenes beretning: Det var diskusjon omkring revisorenes brev til generalforsamlingen. Driftsbestyrer Finn Halling leste opp tilsvaret til revisorenes brev fra T. Mellin-Olsen og ham selv.

Følgende forslag til generalforsamlingsvedtak ble deretter fremmet: "I forbindelse med det fremlagte regnskap og den avgitte revisjonsrapport vil generalforsamlingen beklage at det ikke var vedlagt noter til regnskapet. Generalforsamlingen vil pålegge styret å endre regnskapet slik at de faktiske utgifter til kontorhold og administrasjon for 1982, som ble etterbetalt i 1983, og tilsvarende utgifter for 1983 kommer klart frem av regnskapet. Generalforsamlingen ser det som vesentlig at andelslagets styre arbeider aktivt for å holde de faste kostnadene på et lavest mulig nivå slik at museet opprettholder sin økonomiske handlefrihet. Generalforsamlingen ber styret engasjere en statsautorisert eller registrert revisor." Forslaget ble vedtatt med 97 mot 92 stemmer.

4. Valg

Samtlige stillinger var på valg.

- Styreformann:

Finn Halling foreslo gjenvalg av Thor Mellin-Olsen. Gaute Narverud foreslo Bjørn Halling, men han sa seg ikke villig. Bjørn Halling sa seg imidlertid villig til å stille opp som styremedlem.

Thor Mellin-Olsen ble deretter valgt ved akklamasjon.

- 4 styremedlemmer:

Gaute Narverud foreslo Erik Borgersen, Håvard Pedersen og Stein-Olav Hohle. Hohle sa seg ikke villig. Hans P. Grøner foreslo Ole-Jonny Flateby. Stein-Olav Hohle foreslo Roar Stenersen.

Da det nå var syv kandidater til fire plasser trakk Erik Borgersen og Håvard Pedersen seg.

Avstemningsresultatet ble deretter som følger:

| | |
|--------------------|-----|
| Roar Stenersen: | 169 |
| Ole-Jonny Flateby: | 154 |
| Bjørn Halling: | 153 |
| Nils-Are Magerøy: | 137 |

| | |
|---------------|----|
| Bjarne Rogan: | 97 |
|---------------|----|

- 1. og 2. varamann:

Gaute Narverud foreslo Erik Borgersen som 1. varamann, men han sa seg ikke villig. Borgersen sa seg villig til å stille opp som 2. varamann, og foreslo Bjarne Rogan som 1. varamann. De ble deretter valgt ved akklamasjon.

Thor Mellin-Olsen avsluttet med å takke de avtrappende styremedlemmer og redaktøren for Tertittent inntil årsmøtet i februar d.å. for arbeidet.

Generalforsamlingen ble hevet kl. 20.22.

Oslo, 19. mars 1984.

Aud Kristin Brevig
 Aud Kristin Brevig / Referent

Leif Løhren
 Leif Løhren

Olaf Wiegels
 Olaf Wiegels

Stoff til neste nummer av "Tertittent" bør være redaksjonen i hende innen 20/8.

VÅREN 84

Ved driftsbestyrer Finn Halling

Tirsdag 22.mai 1984 var en merkedag for Urskog-Hølandsbanen: Lok nr. 6 "Høland" gikk "av stabelen" og var tilbake på sporet igjen etter en totalrestaurering som har strukket seg over mer enn 3 år. Foruten bygging av ny kjele og tilbakeføring til tilnærmet leveranseutførelse, har loket vært demontert fullstendig og alle deler overhålt eller utskiftet. Høland fremstår tilsynelatende som et fabrikknytt lokomotiv og har nok knapt vært i bedre stand siden leveransen i 1925.

Lokomotivet er blitt en stolthet for vårt museum og er en bekræftelse på at vi idag råder over betydelige tekniske og praktiske kunnskaper. Dette er betryggende men samtidig en utfordring: Kunnskapene må vedlikeholdes, videreutvikles og videreføres.

Lok nr. 4 Setskogen står nå for tur til å få lignende behandling som Høland. Målet er nok et ferdig-revidert lok i 1986 slik at vi til jubileet kan ha begge UHB-lokene driftsklare.

Lok nr. 8 er nå tatt ut av drift inntil videre i påvente av kjelrørskift - de siste gangene loket ble fyrt opp røk et rør nesten hver gang. Lokomotivet har dessuten kroniske problemer med injektorer og armatur. I forbindelse med kjelrørskift vil det bli utført nødvendige tekniske reparasjoner, ingen restaurering. Arbeidet blir neppe satt i gang i sommer, men loket blir nok knapt savnet hverken av personale eller besøkende.

Lørdag 26. mai gjorde vi vår siste innsats på Gardermoen: Opplasting av ca. 180 skinner, lengde 7,5 m, vekt ca. 20,5 kg/m - dvs. ca. 1350 m skinne, eller 675 m. spor. Fra før har vi hentet nesten 1000 meter spor, slik at vi nå har tilstrekkelig til tilbakeføringen til Sørumsand inkl. sidespor og

reserve. Arbeidet på Gardermoen har vært tungt, men inspirerende, og på det beste har en "støtgruppe" rukket å rive og samle inn 500 m. spor med lasker, dogs etc. Det er betryggende å vite at vi kan mobilisere en slik styrke på kort tid.

Arbeidet på Sørumsand har vært relativt beskjedent denne våren. Dette skyldes ikke minst prosjektene Høland og BCo 3, som har fylt flere av de aktives tid. Men pussig nok er det et faktum at det har vært mindre å gjøre der enn før: Dugnadsgjengen gjennomførte en altomfattende opprydding i fjor, det rullende materiell trenger kun rutinemessig sjekk og banestrekningen er i bra stand. Få museumsbaner i Norden har bedre svillematte enn UHB. Det er imidlertid nødvendig med en grundig opppakking og justering av sporet mellom Presterud og undergangen under Kongsvingerbanen, da dette fortsatt har hobbybanepreg.

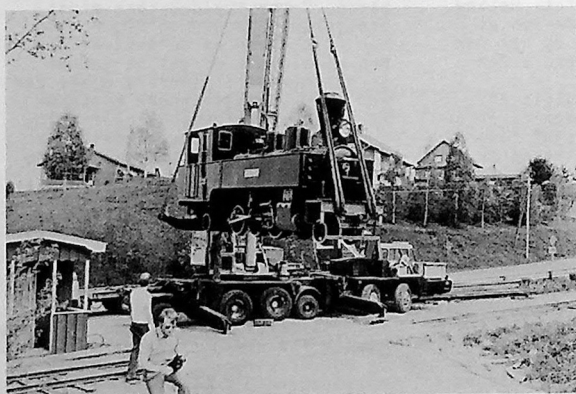
I skrivende stund er tjenesteplanen for årets driftssesong klar, og det er gledelig å konstatere at oppslutningen om driften har vært meget god. Oppslutningen var for første gang på flere år god i juli måned, og på slutten av sesongen var det opptil 18 påmeldte! For virksomheten generelt er det nyttig og positivt med konkurranse om tjenestene: Når det er de som drar det tyngste lasset som honoreres på tjenesteplanen, vil kanskje enda flere yte mer for derved å få tjeneste som de ønsker.

Et nytt initiativ i år var utsendelse av tilbud om kjøring av skolebarn til barneskoler i Oslo og Akershus. Vi har fått en oppsiktsvekkende respons, og på 4 hverdager i juni har vi påmeldt ca. 1600 reisende. La oss håpe at alle barna også vil ta med seg foreldrene en tur på banen senere i sommer!

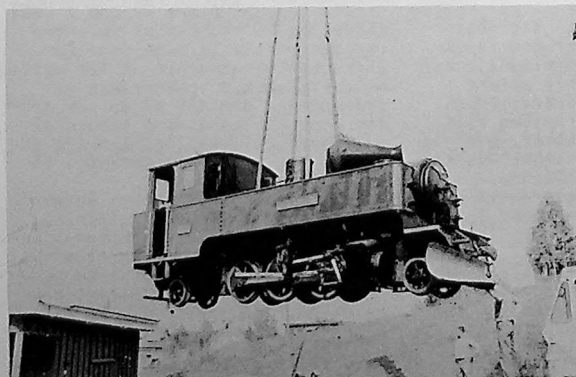


Bildene fra årets arbeider blir ensidige denne gang, men så er da Høland vårens store begivenhet!

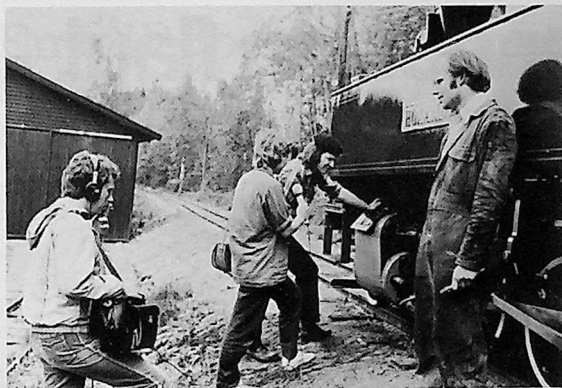
22. mai kom loket til Sørumsand på trailer.



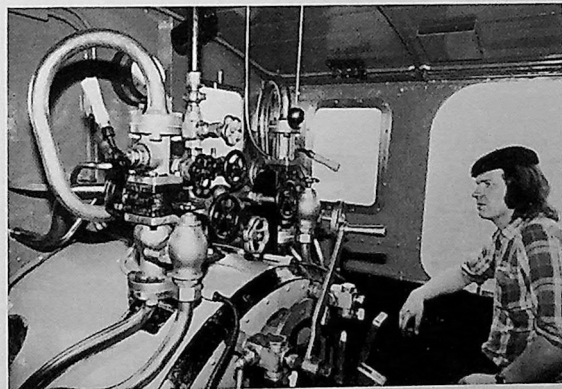
Og ble satt på sporet. Det ble faktisk nok så dramatisk, sekundet etter at dette bildet ble tatt tippet krana og Høland gikk i bakken. Heldigvis ble skadene på loket små.



Samtidig med at Høland kom, sendte vi Setskogen til Vst. Grorud. Vi får litt tidsfordriv til vinteren også.....



Fredag 1. juni var den store dagen, da ble loket prøvefyrt. Østlandssendingen var tilstede og lagde reportasje fra begivenheten.



Loket fungerte bra, bare småting å justere og rette på. Verksmester Roar Stenersen prøver her injektoren på førersiden.



Bjørn og Roar har vært drivkreftene under arbeidet med revisjonen av Høland.

(Fotos:
Roar Stenersen
og
Erik Borgersen)

Det er nesten flaut uten damp



Men, E16 kan by på 6000 hk under panseret, fordelt på 4 motorer à 100 kW. Dette trekker en vognvekt på 800 tonn – med maksimal hastighet på 140 km/t. Bremsesystemet har automatisk kombinasjon av trykkluft og elektrisk pådrag.

Med hilsen til Tertitten fra

ASEA - PER KURE ^{AS}

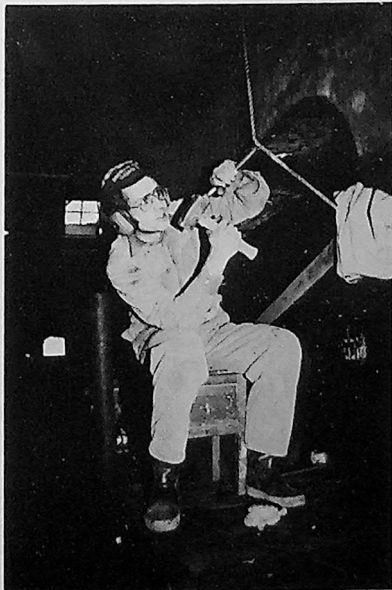
En billedberetning om en hovedrevisjon

Høland steg for steg, ved Roar Stenersen



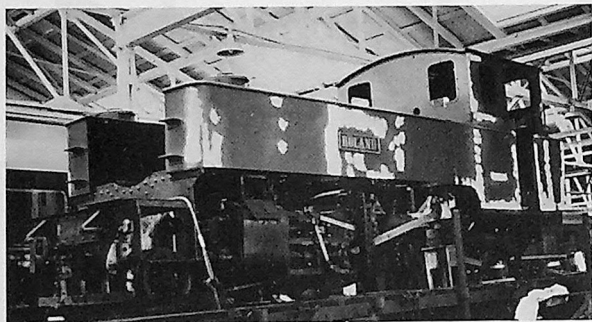
Høsten 1980 ble loket fraktet ned fra Sørumsand til Lodalen i Oslo. Arbeidet med rivingen tok til umiddelbart. Kjelen ble tatt ut, og satt utenfor Gamlestallen.

Høsten 1981 fikk vi på ny plass i Gamlestallen, ved siden av Norsk Jernbaneklubb's 225. Drivhjulene på Høland ble tatt ut, og sendt til Grorud for dreining.



I romjulen 1981 tok vi fatt. Alle deler skulle ettersees, evt. repareres eller som i mange tilfeller lages nye. Alvordige rustangrep var det lite av, men her er prosjektlederen selv, Bjørn Halling, i ferd med å meisle ut bunnen i venstre verktøyskap, denne platen så ut som et Finlandskart, og måtte skiftes.

Rammen ble møysommelig renskrapet og malt, likeså vann-tanker og førerhus. I denne fasen av arbeidet var det en stor inspirasjon å jobbe sammen med revisjonslaget på 225, disse gutta viste veien og statuerte et eksempel på hvordan det skulle se ut.

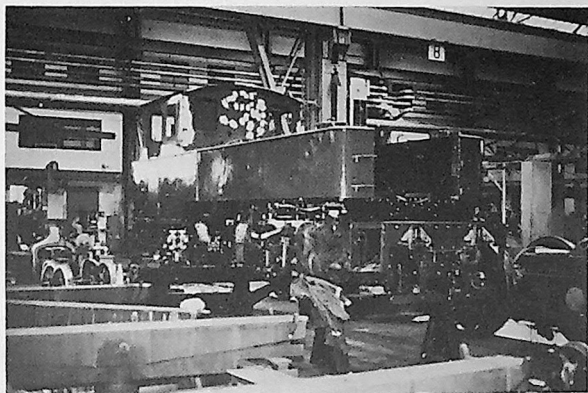


I Lodalen.



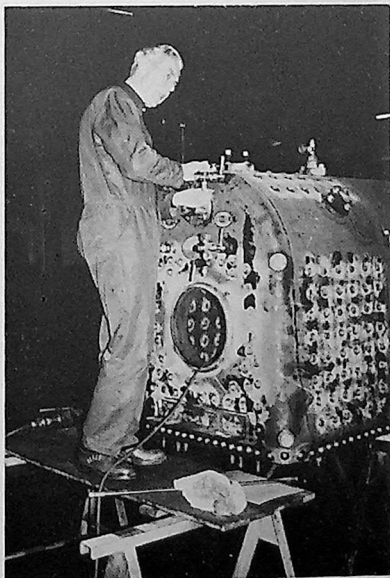
På Sundland gikk kjelebyggingen framover, og i april 82 var rundkjel og ytre fyrkasse ferdig. (over)

Tilbake i Lodalen. Anne Hilde Gudmundsen utfører en av de mere ubehagelige arbeidsoperasjonene, nemlig maling av vanntankene innvendig.

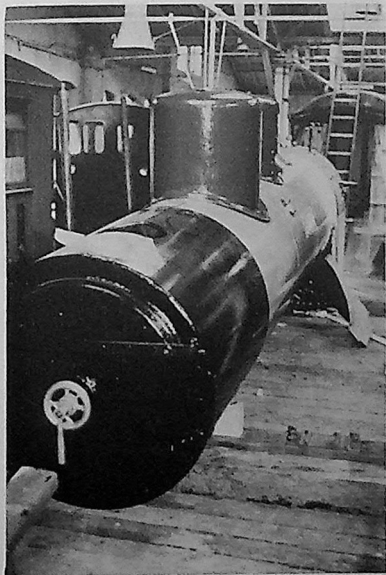


I desember 82 ble loket fraktet opp til verksted Grorud

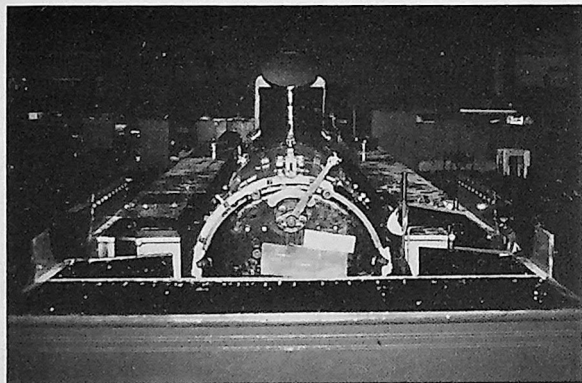
Vi var nå kommet så langt at vi kunne begynne å sette sammen ting igjen.



På Sundland var kjelen ferdig i jan.-feb. 83. Her sees avd.ing. Ødnes i ferd med å tilpasse vannstandsarmaturen. Ødnes er en av flere dyktige fagfolk fra NSB som har fått frisket opp på damplokkunnskapene. Han har overhølt all armaturen i førerhuset.



I april 83 kom den ferdige kjelen til Lodalen. Kledningen ble montert her, og i begynnelsen av mai ble den sendt til Grorud for innmontering i loket.



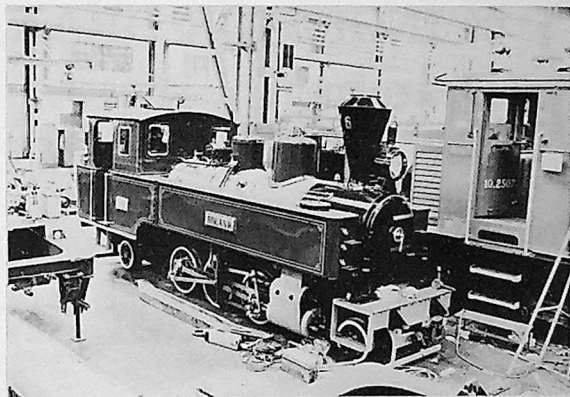
Grorud høsten 83. "Kabriolet" anno 1925! Kjelen er på plass, og vi aner konturene av et damplok igjen.



April 1984. Thorleif Pedersen monterer smørerørene på venstre sylinder. Thorleif har laget mange av rørene på Høland, og har bidratt med uvurderlig hjelp på dette området.



Vår museumsforvalter Harald Tyskerud i samtale med journalist Morten Sjølli fra Akershus Arbeiderblad. A.A. har besøkt oss flere ganger mens revisjonen har pågått. Denne interessen for vårt arbeid setter vi stor pris på.



I slutten av mai 84 ble siste hånd lagt på "verket". Loket vakte beundring blant gutta på Grorud.

22. mai ble altså loket flyttet til Sørumsand. Loket ble prøvekjørt 1/6 og 3/6 og trakk sitt første ordinære tog 5/6.

Under har vi fabrikkfoto anno 1984, det

kunne nesten vært 1925. Det eneste som avviker på loket fra leveranseutseende er turbogeneratoren, men el.belysning ble montert samme året som loket ble levert.





A/S INGENIØR GRAN,
Drammen

har levert kjelerør til
lokomotivet HØLAND

A/S INGENIØR GRAN er
grossistfirma innen:

VVS

VA

ELEKTRO



A/S INGENIØR GRAN

Postboks 1, 3001 Drammen

Tlf. 03/83 76 70



UHB-gods-
vogner på
kransporet
på Sørums-
sand om-
kring 1960.
(Arne Røkke)

Godsvognene ved UHB

ved Finn Halling
Del 2

Efter nedleggelsen av Aurskog- Hølandsbanen i 1960 ble de fleste av banens godsvogner solgt for opphugning til skraphandler Bakke. Lukkede vogner ble brent og vognerammene endte som spiker. Riktignok har det gått hårdnakkede rykter om at noen vognerammer ble solgt til bønder i distriktet til bruk som låvebruer o.l., men dette har hittil ikke vært mulig å få bekreftet.

Følgende tommelfingerregel gjelder alltid ved restaurering av hus: ')

"Noen bord bør uansett stå igjen som en dokumentasjon, der-
som hele fasaden fornyes. Det gamle panelet er den beste kilden
til å fastslå de gamle fargene..... Velg ikke et annet panel
fordi dette er "penere". Paneltype og byggestil hører sammen"

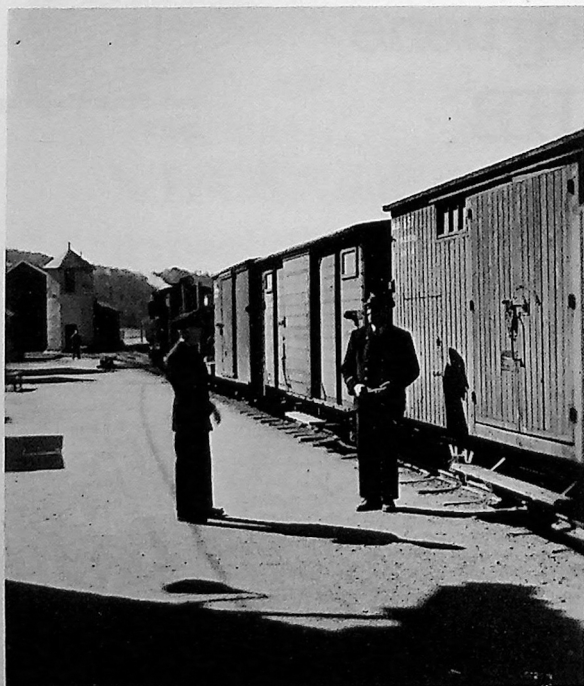
Selv om sitatet gjelder hus, kan det uten videre overføres
til å gjelde jernbanemateriell. Nye deler skal alltid ha samme ut-
førelse og være av samme materiale som de deler de erstatter, og
de skal monteres/føyes sammen på samme måte.

'): Gamle trehus: Reparasjon og vedlikehold. Universitetsforlaget
1981.

Sikkert er det imidlertid at 7 vogner ble satt til side for museumsformål og er bevart i dag - alle ved vårt museum. Det dreier seg om følgende vogner:

| Litra | Nr. | Byggeår | Bygget av |
|-------|-----|---------|------------------------------|
| To | 1 | 1895 | Skabo |
| G | 9 | 1895 | Strømmen |
| G | 13 | 1895 | " |
| K | 19 | 1896 | Strømmen |
| Go | 26 | 1898 | Moss Jernstøberi og Mek.vst. |
| To | 27 | 1898 | Moss Jernstøberi og Mek.vst. |
| N | 105 | 1920 | Falun |

Ved å sammenligne med tabellen (Tertitten nr. 57 s.22) finner man at det er bevart representanter for alle de store leveranser: Nr. 1 representerer vognene 1 - 6 og 43 - 45, nr. 9 og 13 representerer vognene 7 - 18, og nr 27 representerer vognene 21 - 23 og 27 - 40. Nr. 19, 26 og 105 representerer egentlig det spesielle: Henholdsvis karetvogn, boggigodsvogn og privat torvstrøvgv. Selv om utvelgelsen av vognene i sin tid var tilfeldig, må de bevarte vognene sies å være meget representative: Av banens 64 godsvogner er faktisk bevart representanter for 47. Et lite minus er det dog at det ikke ble bevart noen av Nesttun-Osbanevognene, nr. 51 til 57.



Blandet tog på Bjørkelangen i 1959. Vi ser to av Nesttun - Osbanevognene, G 57 (nærmest) og G 55. (Mittet)



G 7 fra UHB og G 55 fra NOB kobles sammen. Som det fremgår har NOB-vognen noe annerledes kobling enn UHB-vognen (buet) og "to-punkts" sikkerhetslenke.

(Mittet)

Urskog-Hølandsbanens godsvogner har opp gjennom årene gjennomgått tallrike ombygninger, og det kan i noen grad være tvil om hvilken utførelse vognene bør gis når de gjennomgår restaurering. Klart er det imidlertid at det er den foreliggende dokumentasjon som må være bestemmende for hvilken "årgang" de skal være. Den beste dokumentasjon er vognene i seg selv - slik de var da vi fikk dem overlevert. Således er det av avgjørende betydning at det ikke foretas overilede inngrep/ "reparasjoner" på materiellet som medfører at deler som skal tjene som dokumentasjon blir ødelagt.

Det er dessuten ikke nødvendigvis slik at en ombygning fra f.eks. 1950- utførelse til 1925- utførelse er noe mål i seg selv. Tvert om kan en slik ombygning være uheldig fordi man forandrer vognens utførelse fra en som er overlevert og bevart uendret til en annen som aldri kan dokumenteres at er utført 100 % korrekt. Er utgangspunktet derimot dårlig, ved at vitale deler mangler (Co 2 mangler vognkasse) eller er fjernet/ødelagt (G 9 hvor all gammel maling er skrapet av / K 19 hvor treverket ble fjernet og erstattet med avvikende dimensjoner), har dagens utførelse liten verdi, og en ombygning i forbindelse med restaurering kan være mer aktuell dersom annen fullgod dokumentasjon foreligger.

Siden vår godsvognpark kun teller 7 vogner (vogner uten anti-kvarisk verdi, f.eks. Mf 108 holdes utenom), er det plass til en summarisk gjennomgang av vognenes tilstand og de forestående arbeider med vognene.

To 1 ble levert som grusvogn med lave, løse karmar. Senere ble karmene fjernet, vognen fikk staker og kunne benyttes for tømmer-/ løftkasetransport. I hobbybanetiden ble vognen bygget om til sommervogn; den fikk tak og åpne vegger, og gulvet ble skiftet og forandret. Behovet for To 1 som sommervogn avtar etterhvert som nyrestaurerte passasjervogner settes i drift, og vognens overbygning kan fjernes slik

at den igjen kan fremstå som flatvogn. Gulvkonstruksjonen er tilstrekkelig dokumentert til at den kan gjenoppbygges, men vognen kan ikke benyttes for tyngre last enn f.eks. en tom, lukket loftekasse uten at de rammebjelker som har rusttæringer blir skiftet ut.

G 9 og G 13 ble, som To 1, levert som grusvogner med lave, løse karmer. Senere fikk de lukkede godsvogekasser. G 9 har sin første kasse i behold fremdeles, mens G 13 fremstår med etterkrigskasse.

G 9 er i dag i relativt god teknisk stand, og det er intet påtrengende behov for reparasjoner. En gang i fremtiden bør imidlertid vognekasse og ramme skilles, rammen sandblåses og males og noe av panelen skiftes. Dessuten bør vognekassen males rød, om ikke annen farge kan dokumenteres.

G 13 er også i god teknisk forfatning, men vognen bør males rød



Rødmalt G 13,
benyttet til
fisketransport.

Vognen har
efterkrigs
vognekasse
med innvendig
panel.

(Mittet)

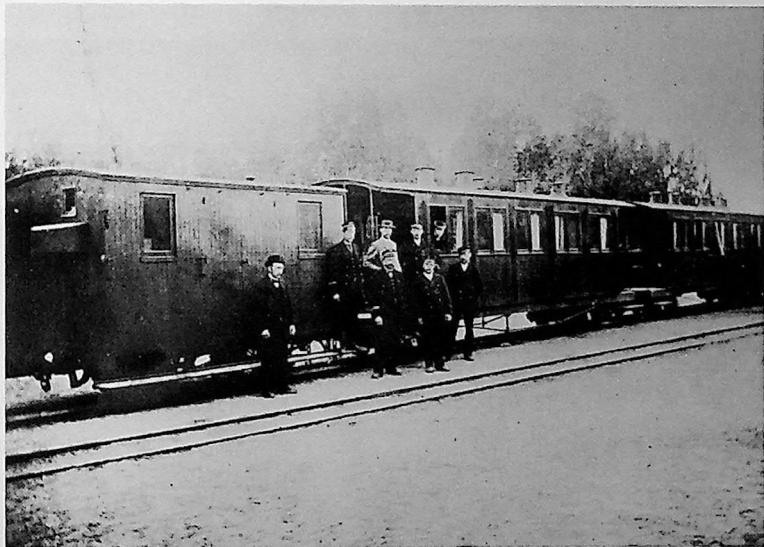
utvendig, da den aldri var hvit - som nå - i driftstiden. Senere bør vognekasse og ramme skilles og rammen sandblåses og males. Dessuten bør noen av gulvbordene skiftes.

Før sandblåsing av vognrammer er det viktig å merke seg alle tydelige og skjulte påskrifter, særlig revisjonsdatoer som kan være viktig dokumentasjon for endelig fastsettelse av ombygninger. Trolig kan revisjonsdatoer gjenfinnes siden rammene aldri er sandblåst.

Grusvognene 7 - 18 var enkle i utførelse, men det er allikevel ikke riktig å bygge G 9 / G 13 til leveranseutførelse, ikke minst fordi de har fremstått som lukkede godsvogner i en betydelig lengre del av driftstiden. Andre vogner fra samme serie ble imidlertid beholdt i tilnærmet leveranseutførelse i hele driftstiden.

Det er et aktuelt og realistisk prosjekt å rekonstruere/nybygge en grusvogn i leveranseutførelse fra denne serien: Rammeutførelsen er kjent siden vi har 2 av vognene og gulv og karmer er av så enkel konstruksjon at fotografier og muntlige overleveringer kan dokumentere denne tilstrekkelig.

K 19 er uten tvil den av godsvognene som er i dårligst stand. Rammen er rusttøret og skjev, bl.a. etter overlasting og kraftige skiftebevegelser. Begge endebjelker er bøyd, og må skiftes. Etter utskifting av ødelagte deler, må rammen sandblåses og måles. Hva som skal være oppå rammen er imidlertid et annet spørsmål.



F 19 eller F 20, BCo 1 og BCo 2 på Bingsfos stasjon i 1897.
Fotograf ukjent.

Hosstående bilde viser vogn nr. 19 eller 20 i leveranseutførelse, og mange hadde nok sett K 19 rekonstruert slik Det er imidlertid ikke forsvarlig sett fra et antikvarisk synspunkt å rekonstruere en jernbanevogn bare fra et fotografi: Vi kjenner f.eks. ikke reisverkkonstruksjonen, innredning, farger, paneltype (teak/furu), innvendig kledning osv. Dessuten har en slik rekonstruksjon ingen hast - vi vet av erfaring at ytterligere dokumentasjon dukker opp etterhvert. Nærværende bilde er hittil eneste kjente nærbilde av vognen. Byggetegning med beskrivelse må forefinnes før vognen kan bygges opp som stoppevogn. Inntil så skjer, må vognen bygges opp som åpen kassevogn. (Se foto i Tertitten nr. 53 s. 19).

Go 26 er blant de av våre godsvogner som er minst bygget om etter leveransen. Under krigen ble den riktignok benyttet som passasjervogn og utstyrt med benker og ovn, men dette satte ikke andre spor enn en plate i taket som viser hvor ovnsrøret var. I dag er vognen i god stand, men det bør nok skiftes ut noe panel, rammen sandsblåses og males, og en boggi revideres. Dessuten bør takpappen erstattes med seilduk. Tilsist må vognen males og få igjen korrekte påskrifter.

To 27 ble etter nedleggelsen tatt til side for Jernbanemuseet og sto utstilt utendørs på Hamar frem til 1981, da den igjen kom tilbake til UHB. Vognen står nå for tur til restaurering, som vil omfatte sandblåsing av ramme og boggier og utskifting av gulvet, som er råttent. Vognens utførelse vil ikke bli endret; Påbygging av lave, langsgående karmen, som ved leveransen, vil vanskeliggjøre løftekasstransport.



Blandet tog på Bjørkelangen ca. 1925. Nærmest normalsporet G-vogn på rulleskamler, videre lavkarmet vogn fra serien 1-6/43-45 med løftekasse. Løftekasstransport på vogner med karmen forekom, som vi ser, men synes meget upraktisk. (Foto: Eigil Prydz)

Nettopp dette ser vi det som meget vesentlig å vise, ettersom det i en større sammenheng var et av de mest bemerkelsesverdige og banebrytende trekk ved UHB.

N 105, "Liermosen", er vår enkleste vogn - flatvogn med staker for transport av torv - og bortsett fra utskifting av gulv og staker er den ikke endret siden den ble levert. I dag er den litt skjev i rammen etter en hard butt, dekket er råttent, noen staker mangler og rammen noe rusten. Arbeidet med sandblåsing, maling, utskifting og reparasjon er imidlertid enkelt, og vil trolig bli satt i gang når To 27 er ferdig.

(Fortsettelse i et senere nr.)

Bjarne Rogan

Stein Olav Hohle har intervjuet
vår leder av museumsavdelingen



Allerede i 1960-årene hadde UHB en museumsavdeling i sin organisasjonsplan. Lederen hadde tittelen materialforvalter, og hovedoppgaven bestod i å samle inn gjenstander med sikte på bevaring, og til bruk i driften av museumsbanen. Han skaffet også personalet uniforms-effekter og andre driftsmidler.

I 1970-årene lå virksomheten til museumsavdelingen på et lavere ambisjonsnivå, antagelig på grunn av mindre interesse for fagområdet og en prioritering som satte utbyggings- og vedlikeholdsprosjekter først.

Nå har vi imidlertid fått en ny leder for museumsavdelingen, med sterk faglig bakgrunn, interesse for fagområdet og klare planer for fremtiden. Bjarne Rogan er nå forskningsstipendiat ved Norges Almenvitenskapelige Forskningsråd og arbeider med en avhandling om skyssvesenet i Norge, vårt første offentlige kommunikasjonssystem landverts. Han er filolog og etnolog av utdanning.

- Hvordan kom du i kontakt med UHB, Bjarne?

- Liv Hilde Boe ved Forbunds-museet i Akershus spurte om jeg var interessert i å registrere og lage en katalog over UHB's samling. Dessuten inspirerte Finn Halling meg til å begynne.

- Så det var altså ikke som med "oss andre", en glodende jernbaneinteresse og lok-frelsthet som var drivkraften?

- Jeg syns også at det er imponerende å se et damplok i drift, men mine tekniske kunnskaper om jernbanesynet er begrenset. Det vil sikkert bedre seg ved å være med i et så aktivt jernbanemiljø som UHB.

- Hvilke oppgaver er de mest aktuelle for museumsavdelingen nå?

- Innsamling av minner, utvilsomt. Hvis vi somler med det vil mye kunnskap gå tapt for alltid. Det haster med å få gjort intervjuer og samtaler med tidligere driftspersonale, ansatte ved baneavdeling, verksted og administrasjon ved UHB. Vi er godt igang, men mye gjenstår. Disse folkene er viktige kilder til banens historie.

Å registrere samlingen og lage en museums katalog arbeider vi også med, men ikke med det naturlige tidspres som førstnevnte oppgave gir. Hvis vi skal kalle oss et museum bør vi likevel snarest mulig gjennomføre en forsvarlig registrering av samlingen. Som en tredje oppgave museumsavdelingen bør tenke på, vil jeg nevne utarbeidelse av undervisningsmateriale til skoleklasser.

- Vil du si at vi driver et jernbaneselskap med en museal overbygning?

- Nei, men et levende museum, som er utradisjonelt fordi det gir medlemmene og publikum en stor mulighet til egenaktivitet. Det er unikt å få oppleve en så autentisk rekonstruksjon av en fortidig virkelighet. Få andre museer har samme mulighet til å konkretisere sammenhengen mellom gjenstander og miljø på en slik måte.

Vi bevarer ikke bare toget i drift i sitt opprinnelige miljø. Praktiske ferdigheter og faguttrykk har vi også tatt vare på, ikke først og fremst av museale grunner, men av praktiske og driftstekniske hensyn. Viktige områder er med



"Vi bevarer ikke bare toget i sitt opprinnelige miljø,"

andre ord naturlig bevart uten at vi kanskje har vært oss det bevisst i en museal sammenheng.

- Du sier at vi på for-midlingssiden har de beste muligheter et museum kan ha, men blir vi seriøst vurdert i museumskretser?

- UHB er et museum som viser oss en nær teknologisk fortid. Det kan ikke benektes at mange har sett på det mer som en hobbyjernbane for toginteresserte. UHB hadde jo også "hobbyjernbane" knyttet til navnet sitt de første årene og det inntrykket er kanskje blitt hengende igjen hos noen. Nå er imidlertid innstillingen i ferd med å snu. Museumsverdenen er etter hvert blitt seg bevisst at vår nære industrialiserte fortid også

er en del av vår kulturarv. Når jeg så føyer til de spesielt gode muligheter vi har for å drive utadvendt og publikumsrettet virksomhet, tror jeg ikke at mange i dag vil ha problemer med å akseptere oss som et museum. Hvis det fortsatt er tilfellet, er det ikke oss det er noe i veien med, men heller museumsbegrepet.

Vi har jo også medlemsbladet "Tertittten" som opplyser om hvilke arbeider vi gjør og som viser at vi bestreber oss på å være historisk riktige i restaurerings- og vedlikeholdsarbeidet. "Tertittten" er en viktig markering utad, og vi bør huske på at det ikke bare er jernbaneinteresserte med solide forkunnskaper som er vår leserkrets. Jeg savner derfor f.eks. en artikkelserie om terminologi og faguttrykk for lok og vogner, banearbeider, sikkerhetstjeneste og togframføring.

- Du har reist som passasjer med oss en vanlig drifts-søndag. Vår styreformann mener at personalet burde ta seg mer av de reisende under oppholdet på Bingsfoss, nærmest fungere som omvisere. Er du enig med han?

- Ideelt sett er jeg det, men jeg skjønner personalet gjerne vil slappe av og prate seg i mellom for en kort stund. Det viktigste er at en står ved loket og kan svare på spørsmål fra interesserte reisende. Jeg la forøvrig merke til at det fungerte bra. Men 15 minutters opphold på Bingsfoss er i korteste laget, så vi ville tjent kvalitetsmessig og kanskje økonomisk på en ruteendring. Kampen om å komme først til vaffel- og kaffedisken ville ikke da tatt så mye oppmerksomhet fra stasjonsmiljøet.

Arbeidet med materiellet og langs banestrekningen på en drifts-søndag er også med på å gi inntrykk av en virkelig jernbane i drift. Jeg har imidlertid forstått at vi ikke har medlemmer å avse til det på grunn av den knappe personellsituasjonen.

- Det er dessverre riktig. I de siste årene har vi ikke hatt noen netto-tilgang på aktive med-

lemmer. Tror du vår driftsmåte, som er nesten fullt ut basert på frivillig innsats, vil overleve?

- Det spørsmålet ville jeg egentlig helst slippe å svare på. Det kan bare bli snakk om gjetninger, og jeg er ikke direkte optimist når det gjelder museumsbanenes fremtid.

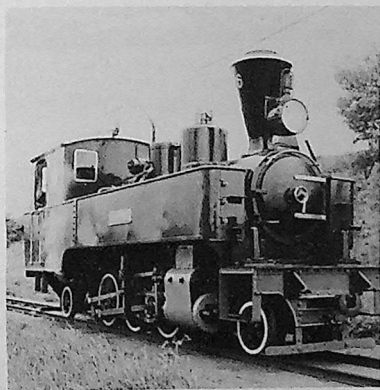
Jeg ser at flere av medlemmene må ofre svært mye for å holde hjulene i gang. Det grenser til rovdrift. Vi burde komme vekk fra avhengigheten av ressurspersoner som bruker all sin fritid og vel så det på banen. Vi burde kanskje prøve å basere oss på flere løn-



nede ansatte i UHB, kombinert med en frivillig aktiv medlemsmasse. Men hvor skulle vi ta de pengene fra? Jeg vet at det er drevet en rekrutteringskampanje overfor yrkesskoler, men uten nevneverdig respons. Spørsmålet ditt innbyr til pessimisme, og det er jo også begrenset hvor mange tradisjonelle jernbanemuseer det er bruk for i dette landet.

Men for å konkludere i en litt mer optimistisk tone - de aktive må for all del holde kunnskapene og ferdighetene vedlike, og så får vi håpe at tidene snart endrer seg litt og at vår publikumsrettede virksomhet kan bære frukter i form av en og annen rekrutt. Om noen år er det kanskje flere som gjerne tar en liten avstikker fra data-samfunnet til dampalderen igjen.

Puss

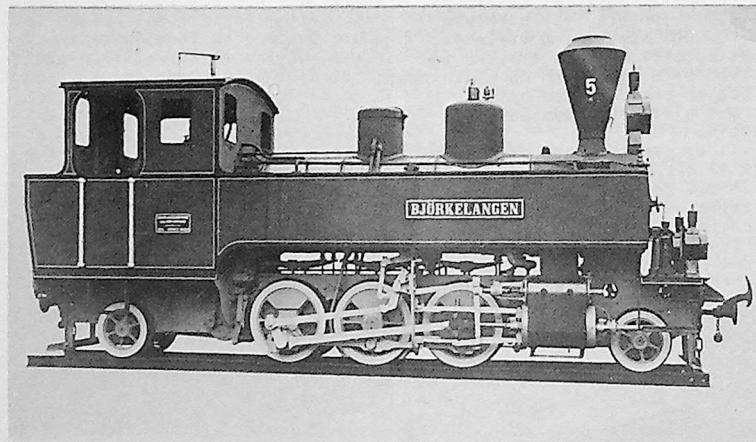


Høland er nå virkelig et skue, blank og nydelig. Vi har lagt ned mye arbeid også i finishen av loket, mye kobber, messing og stål er blankpolert. Hvis vi skal klare å holde loket i denne stand, og det skal vi, må maskinen stelles med.

Hold derfor loket rent og blankt, både utenpå og inni "kjøkkenet". Ved innsetting må dere gå over med fille, da blir det mindre jobb ved uttak neste gang. Og møkka er lettere å få av når det tas med en gang.

Så loppers, vær så snill å puss Høland!

Erik Borgersen



BJØRKELANGEN

1924

60 år

1984

av Roar Stenersen

En av de første dagene i mai 1924 gikk en stor nyhet som en løpeild gjennom Bjørkelangen. Urskog-Hølandsbanens nye lokomotiv skulle prøvekjøres for første gang! Unge og gamle fylket seg nede ved verkstedet for å besiktige den nye maskinen, mens verkstedpersonalet gjorde de siste forberedelser.

"Bjørkelangen" stod det på siden av vanntankene, og et femtall på hver side av pipa. Lokmester Markus Lysaker foretok en siste sjekk av loket, mens han besvarte spørsmålene fra tilskuerne med fagmannens opphøyde verdighet.

Lyden av et tog som nærmet seg fikk han til å heve blikket mot sør. Det var "Setskogen" som kom inn med ekstra godstog fra Skulerud. Setskogen ramlet forbi og gav et piff i fløyta som hilsen, 68

høyrearmert kvitterte. Lysaker vendte oppmerksomheten mot "Bjørkelangen" igjen, og det slo han hvor like lokene egentlig var, men i "Bjørkelangens kjele var det en innretning som skulle høyne lokomotivets ytelse og driftsøkonomi betydelig, nemlig overheteren. -Den skal snart få vise hva den duger til, tenkte han, for han skulle snart føre loket på jomfruturen mot Sørumsand. Det var bestemt at de skulle avløse "Setskogen" i godstoget, for så å bringe det videre uten assistanse. Han var unektelig spent på utfallet, han hadde arbeidet med loket helt siden det ble levert fra Tyskland i mars. Og han var fornøyd med konstruksjonen, og mente at tysk var best, i alle fall for UHB's vedkommende. Amerikanske derimot var sekunda vare, han stoppet opp et sekund og betraktet nr. 3 "Høland" som sto på sporet ved siden av. -Merkelig, tenkte han, - hvor stor forskjell det kunne være på lokomotiver, 4-ern hadde satt 3-ern på standby i det øyeblikk den ble satt inn i driften i 1909. Joda, 4-ern var en drivanes god maskin, men nå med en overhetermaskin på stallen skulle driftsregnskapet forbedres ytterligere, det var han viss på.

Han rev seg løs fra funderingene i det "Setskogen" kom bakkende opp fra stasjonen. Han gikk frem og vinket dem opp på skiva, et 20 graders tønn, og loket rullet av og gikk i butt med nr. 3. - Du har 24 aksler videre, kunne lokfører Karl Havnås meddele, og med det i erindring entret Markus Lysaker og fyrbøter Johan Nadden "Bjørkelangen". To karer fra verkstedet vendte tønnet i rett stilling, og Lysaker åpnet forsiktig slusa så loket gled over svingskiva og videre ut i hovedspor ned mot stasjonen.



"Bjørkelangen" på Bjørkelangen stasjon sommeren 1924, på loket fyrbøter Jacob Bernhus. (Foto: Eigil Prydz)

Nede på tomta glemte noen og enhver sitt gjøremål da loket dampet inn på området. Selv driftsbestyrer Prydz var møtt fram for å se dem vel avsted. De gikk opp i nordenden på stasjonen og bakket inntil toget. Hån fant det best å sjekke koblingen selv om det var Olaf Moen som huka på, kunne aldri være nøye nok med Prydz i nærheten.

12.05, avgang!

Lysaker åpnet regulatoren og lot dampen arbeide. Joda, her var det krefter far! Han noterte seg at loket låt tørrere i dampslagene enn de andre. Vel ute av stasjonsområdet bestemte han seg for å la maskinen løpe ut, og over "måsan" mot Lierfoss gikk det så gebisset måtte i lomma. - Bruker ikke vatn i det heile tatt, hauka'n Johan over larmen, og bra var vel det, forhan hadde plunder med den nye injektortypen som "Bjørkelangen" var utstyrt med. De skulle ta vann på Killingmo, men det kunne de ha spart seg! Tankene var godt over halvfulle, allikevel fylte de opp, og var snart underveis igjen.

Sørumsand. Tid for hjemturen, de hadde to pudret-vogner på rulleskamler med nå, så nå hadde de lass! Avgang. Det gikk smått med to sårne i toget, men det gikk støtt og sikkert opp "Sætrabakken" Lysaker syntes loket trakk godt, selv om farten var lav. Ikke nytta det å dra på noe heller med bredsporvogner vaggende etter. På Finstadbru krysset de Johan Dalby og Jacob Bernhus på nr. 2 "Eidsverket". En kort prat med kara, og de var underveis igjen.

Vel tilbake i Bjørkelangen om kvelden kunne de konstatere at alt var vel, bare et lunkent veivlager og en løs kryssbolt var å bemerke. Lokmesteren syntes UHB hadde fått mye god maskin for sine 43 000 kroner, og Saechsische Maschinenfabrik nede i Chemnitz hadde gjort en god jobb, det var sikkert.

På veien hjem den kvelden passerte han ei flatvogn med en diger presenning over bak verkstedet. Under presenningen lå en ny kjele og vanntanker til nr. 2 "Eidsverket". Han hadde hørt at to'ern skulle overta navnet etter nr. 1 "Urskog", som skulle skrotes nå som "Bjørkelangen" var klar. - Lurer på hva gamle godseieren hadde sagt til det? undret han, og la i vei hjem til kona Margit og sønnene Rolf og Alf.

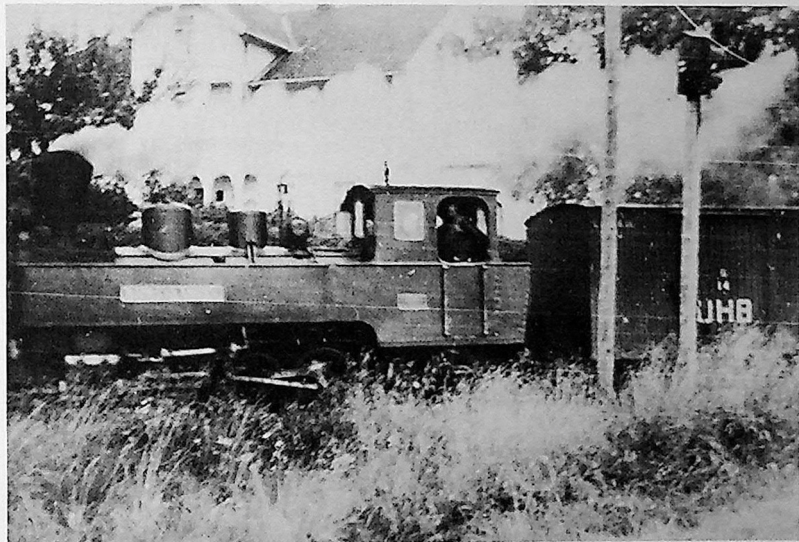
Arbeidsdagen begynner

Driftsbestyrer Prydz var godt fornøyd med det nye lokomotivet. Det var besluttet å utrangere nr. 1 nå som 5'ern var i drift. Hadde det ikke vært for at no.3 fikk ny kjele i 1919 hadde den måttet vike, men som det nå var fikk de leve med den en stund til. Han arbeidet allerede med kalkulasjoner over besparelser som moderne lok førte med seg. Disse ville han bruke overfor direksjonen for å få dem til å gå med på innkjøp av enda en maskin. Moderne lok var absolutt nødvendig for å drive økonomisk ville han hevde, og for å bevise dette hadde de sammenlignet no 3 og 5.

Testen gikk mellom Bjørkelangen og Sørumsand, med lik togvekt, og på samme dag under like forhold. Kullforbruket på "Bjørkelangen" var 252 kg mot 548 kg på "Høland"! Og atpåtill kom "Høland" fram 8 min. forsinket! Ca. 30 000 kr. i året var det å spare i kullutgifter alene på overhetermaskinen. Dette var tall som den steile direksjonen måtte resignere overfor.

"Bjørkelangen" ble umiddelbart alles favoritt, og lokets tjeneste ble kun avbrutt av de 2 månedlige utvaskene inntil november 1924 da den ble tatt inn på verkstedet for påmontering av elektrisk anlegg. Måneden etter var den igjen på verkstedet, denne gang for dreining av bakre løpehjul. Allerede et år senere, i nov. 1925 ble alle hjul dreid, dette sier ikke så lite om den intense bruk av loket.

Etter at no 6 "Høland" var levert i 1925 hadde banen nå 2 overheterlok i tjeneste. No 6 var helt identisk med nummer 5, men fem'ern ble regnet som den sterkeste og beste på alle måter av de to.



Tog fra Sørumsand ved innkjørsignalet på Bjørkelangen .
(Arkiv UHB)

Hjulringene ser imidlertid ut til å ha vært et problem de første åra. Loket var inne til avdreining som følger: Jan 27, løpehjul. April 27, drivhjul. Des. 28, alle hjul. Sept. 29, alle.

I 1931 var det streik i lange tider, så det året er blankt i lokprotokollen, inntil august. I august fikk loket nye hjulringer på alle aksler. Man må ha valgt en annen ståltype enn før, for nå gikk loket helt til mai 34 før avdreining.

Første alvorlige feil på loket oppsto i 1942. Da ble det oppdaget en sprekke i framre rundkjelring. Ved hjelp av ny sveiseteknikk, nemlig blank-elektrode elektrosveis, og overlasking ble feilen rettet.

Lokomotivet tjente banen vel i alle år, og var ikke involvert i noe uhell å snakke om. Men i mai 1956 skjedde det en ubehagelig, om ikke så destruktiv episode på verkstedet på Bjørkelangen. Under tørning røk sentertappen på svingskiva, så loket veltet midt i svingskive-grava. Lok no. 6 "Høland" ble sperret inne. Ved hjelp av donkrafter og skoringsblokker fikk man henne opp igjen på kort tid.

I 1957 sprakk sveisesømmen fra 1942 opp igjen, og verkstedarbeider Harald Tyskerud sveiset og lasket sprekken en gang til. Kjelen ble imidlertid nå regnet for å være svekket, så loket ble lite brukt etter dette. Særlig ved overgang til ett-togsdrift fra 1958 ble det lite behov for henne, og loket ble hensatt.

Nedleggelse og deportering

Ved nedleggelsen i 1960 søkte studentforeningen Smørekoppen ved NTH i Trondheim om å overta et av UHB's lok. Etter endel kor-

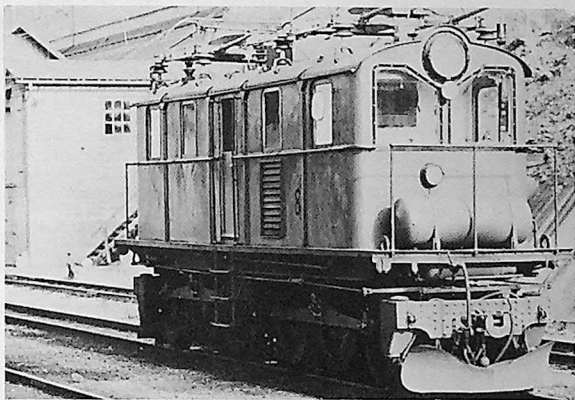
respondanse med NSB ble det avgjort at "Bjørkelangen" egnet seg best. 6/9-1961 ble så "Bjørkelangen" trukket til Sørumsand av Set-skogen, der ble hun lastet opp og sendt til Trondheim, hvor hun ble mottatt med stor entusiasme og lange taler.

Smørekoppen degget i begynnelsen svært så mye for loket, og under "Uka"-arrangementene ble hun lastet opp på flattrailer og kjørt rundt i byens gater, med fløyteul og det hele. Etterhvert dabbet interessen av, og de siste årene har vært preget av tot al neglisjering og forfall. I dag er det visst bare "Bjørkelangen"s bursdag som er noe å feire, og da heller med halvliterer enn stell og vedlikehold.

Så hvis du vantrives der oppe er du hjertelig velkommen tilbake til din gamle bane, hvor dine to tidligere arbeidskamerater stelles med på en måte du bare kan drømme om der oppe i Trondheim. Med tida skal vi nok få deg frisk igjen også, det har du mitt ord på!

Så hvis du lengter hjem, velkommen skal du være, 60-åring. Gratulerer med dagen!





(Foto: S.O.Hohle)

Sprek 67-åring i drift på Løkken

av Bjørn Tokle

I sommer settes en sprek 67-åring inn i trafikken på Thamshavnbanen - vår siste museumsjernbane. Det er lokomotiv nr. 8 - levert av ASEA i 1917 som byggenummer 245. ASEA har levert det elektriske utstyret, mens ASJ i Falun stod som leverandør av den mekaniske del n.

ASEA-lokomotivet vil bli landets eldste elektriske lokomotiv i drift når det trekker det første persontoget fra Løkken til Svorkmo i midten av juni. I den grad et lokomotiv kan bli "kjent" på en strekning, må nummer 8 sies å være kjent-mann god som noen på Thamshavnbanen. Fra det ble levert i 1917 til det ble hensatt etter at kistransporten ble nedlagt i 1974, har det gått utallige turer mellom Løkken og Thamshavn. Hvor mange er det nok ingen gitt å si - beklageligvis, for det måtte i så fall bli et imponerende tall. Da gruvedriften var på topp, gikk kistogene mer eller mindre kontinuerlig, og nummer 8 var sammen med nummer 7 - som er identisk - banens slitere. Det er disse to lokomotivene som har fraktet mesteparten av de 20 millioner tonn kis som er brutt i gravene på Løkken i årene 1908 - 1974.

Lokene er boggilokomotiver og er utstyrt med fire enfase-kommutatormotorer hver på 100 hk. I kortere perioder kan de imidlertid yte 140 hk. Motorene er koblet i serie, og plassert en på hver side av blindakselen i boggien. Kraftoverføringen til drivhjulene skjer med standdrift.

Lokomotivene har to strømavtagere, og transformatoren på 350 kVa har 10 utganger (60, 75, 90, 120, 150, 180, 210, 240, 270 og 300 V).

Så vidt vites har ASEA-lokomotivene bare unntaksvis tidligere vært brukt i persontogene. Til det bruk hadde banen tre lokomotiver fra Westinghouse levert til åpningen i 1908, og etter krigen fikk man to NEBB-lokomotiver som overtok persontrafikken fram til 1963. Når nummer 8 nå blir spent foran personvognene, får den altså en ny rolle - men det er sikkert en rolle det kan make like godt som foran kisivognene.

ASEA-lokomotivene har forøvrig en interessant historie fra krigens dager å berette om. Jernbaneinteresserte vet sikkert at Thamshavnbanen da var et viktig mål for norske sabotører utsendt fra England. Deres oppgave var å stanse kisleveransene fra Lokken, for store deler av produksjonen gikk til den tyske krigsindustri. Den letteste måten å gjøre dette på var å sette banen ut av drift. Begge lokomotivene ble sprengt og satt ut av drift i 1944 - nummer 8 ble forøvrig sendt til Skabo Jernbanevognfabrikk i Oslo for gjenoppbygging der, men natten før det skulle sendes til Thamshavnbanen ble det sprengt på nytt. Videre reparasjon ble så oppgitt på Skabo, og restene ble sendt tilbake til Thamshavn der banens egen verkstedarbeidere sørget for gjenoppbyggingen. Da var også freden kommet, og begge lokomotivene ble satt i drift igjen i løpet av 1946.

Til tross for omfattende skader kunne man bruke om igjen store deler av det elektriske utstyret, og mye av det som var ødelagt fantes det reservedeler av. Derfor er mesteparten av lokomotivene fortsatt fra 1917.

En vesentlig forandring ble imidlertid gjort ved gjenoppbyggingen. Frontvinduene ble gjort bredere og fikk den karakteristiske skrålprofilen under hovedlyskasteren (se bildet). Også ytterplatene ble skiftet ut, og i stedet for de klinkede platene fra 1917 ble det sveisede plater. Visse andre mindre justeringer ble også foretatt, men stort sett framstod lokomotivene etter krigen som da de kom til banen i 1917.

I de siste årene de var i drift, ble det montert inn en del nyere elektrisk utstyr. I den arbeidsplanen Thamshavnbanens Venner har lagt opp for restaureringsarbeidene inngår blant annet utskifting av dette slik at lokomotivene så langt råd er skal bli slik det var før krigen. Lokomotivet skal i løpet av vinteren pusses opp innvendig, bremsesystemet skal revideres, og når våren kommer står det utvendige for tur. Dersom alt går etter planen, vil det altså kunne settes i drift ved sesongstart i midten av juni.

TEKNISKE SPESIFIKASJONER:

ASEA el.lok nr. 8 - byggenummer 246/1917

Akse/rekkef: B' B'

Lengde o.k.: 9030

Drivhjul diameter: 1000

Sporvidde: 1000

Ant.motorer: 4

Hk pr. motor: 100 *

Hk i alt: 400 *

Trafo: 350 kVa

Overføringsforh. motor-drivhjul: 1.6.07

St.hast: 50

Vekt el.del: 18.5

Vekt mek.del: 22.5

Total vekt: 44.0

(Kilde for det tekniske: Thor Olav Bjerke i "Thamshavnbanen 75 år")

* i kortere perioder 140 og 560 hk



Krøderbanen i år

Årets drift på Krøderbanen starter 1/7 og avsluttes 28/8. Avgangene blir som følger:

Fra Krøderen: 10.00 og 14.35

Fra Vikersund: 12.00 og 16.20

Man kan ta tog 601, fra Oslo S 10.00, til Vikersund, med avgang til Krøderen kl 1200.

Årets driftssesong blir den lengste hittil, foruten at den er forskyvet endel fremover i forhold til tidligere år. Det blir 236 og 225 som blir å se foran togene, mest 236 da dennes trekraft langt overgår 225.

På varme dager med skogbrannfare vil man kjøre brannverntog med Vestfoldavdelingens nyoppussede tankvogn, forteller Krøderbanens driftsbestyrer Arne

Bergseth på telefonen. Man håper også å få ferdig kiosken fra Nesbyen på Krøderen stasjon til driftssesongens begynnelse. NJK har overtatt denne fra Hallingdal Folke-museum. Den vil helt sikkert berike det tidsriktige miljøet som allerede finnes på Krøderen.

Bildene i denne artikkelen er ikke hentet fra noen sommerdag som man ser. De er tatt 1/4 i år, da Krøderbanegruppen i NJK inviterte til vinterkjøring. Skuffende få møtte opp til denne sjeldne be-givenhet i vakkert vintervær.

Det er å håpe at flest mulig av bladets lesere tar turen til Krøderbanen i sommer. TERTITTEN ønsker NJK's A-lag, Krøderbane-gruppen, en god sommer.

Roar Stenersen



Øverst befinner vi oss på Krøderen stasjon natt til 1/4-84. 225 fyres opp og gjøres klar til neste dags kjøring.

Til venstre er toget på vei opp 25 % stigningen fra Krøderen mot Kløftefoss.

(Alle fotos:
Roar Stenersen)

Nils Aasheim, Bjørkelangen, har sendt oss følgende avisutklipp:

Indre Akershus 10. april 1915;

Onsdag den 31te mars hændte noget, som vel maa være enestående

Ved aftentogets avgang fra Løken st. var der paa underkoblingen paa togets næst bagerste vogn hængt en stor talje, som bevirkede at en hjulgang paa bagerste vogn avsporedes i stationens søndre pens. Denne avsporing, som ikke kunde merkes av lokomotivets betjening, medførte at skinnegangen blev ilde tilredt sydover helt til overgangen ved Didriksborg, hvor hjulgangen igjen - rent ved et tilfælde - paasporedes, saa man ved ankomste til Hjellebøl forsåvidt hadde alt iorden.

Ved nærmere undersøkelse av skinnegangen millem Løken og Didriksborg, viste denne sig at være delvis helt ufarbar for tog, i det laskeskruer, dogs og skoringer var ødelagte. Skaden blev imidlertid opdaget i saa betids, at man i løpet av natten og morgenen fik sat skinnegangen i saapas stand, at morgentoget fra Skullerud med den yderste forsiktighet kunde passere, saa man med en ganske ubetydelig forsinkelse rak Sørumsand for at hente en masse paaske-reisende, som skjærtorsdag skulde til Urskog-Hølandsbanen.

Det er beklageligt at der virkelig skal existere saadanne slubberter av mennesker, der i den grad er saa ondsindede at de maa vise sin djævelske natur ved udøvelsen av en saa skjændig gjerning som at lægge tilrette en talje saa den griper ned i banelegemet og bevirker ødeleggelse.

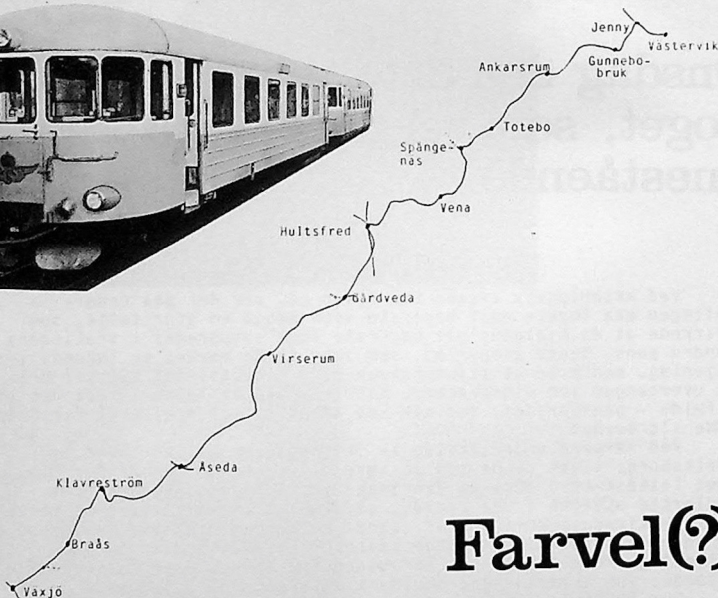
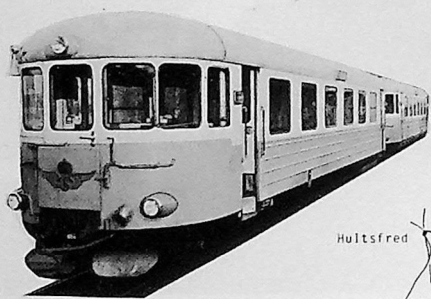
Hadde ikke ulykken blit saa betids opdaget, saa kunde det hændt at en endnu større ulykke havde indtraadt og at menneskelig havde gaaet med.

Vi haaper at lensmanden ikke gir sig før forbrytelsens ophavsmænd blir knepet.

Fotos

Redaksjonen ønsker fotos fra driften og fra de forskjellige aktiviteter, for å kunne dekke virksomheten i D&V på best mulig måte.

Dessuten er vi selvsagt spesielt interessert i gamle fotografier fra banens driftstid for innsamling til banens fotoarkiv.



Farvel(?)

VÄSTERVIK ~ VÄXJÖ

Mange års nedleggingstrassel blir alvor 20. august, antagelig

Når dette bladet nå går i trykken er 20. august fastsatt som siste dag for smalsporbanen Västervik-Växjö. SJ's siste smalsporbane med persontrafikk legges da ned, imidlertid er det ventet at strekningene Växjö - Braås og Västervik - Gunnebo bruk vil fortsette en tid som godsbaner. Vi har tatt en reise med 891-mm. banen og også besøkt Tjustbygdens Järnvägsforening i Västervik.



Tekst og fotos:
Erik Borgersen

Västervik-Växjö er egentlig rester av to jernbaneselskaper, Norsholm-Västervik-Hultsfred (NVHJ) og Växjö-Åseda-Hultsfred (VÄHJ).

NVHJ åpnet sin første strekning Norsholm-Åtvidaberg i 1878, og til Västervik ble banen ferdig i august 1879. Jenny, 4 km. nord for Västervik, ble forgreningsstasjon for linja til Hultsfred. 16/11 - 1879 kunne den offisielle åpning finne sted.

VÄHJ's første strekning ble åpnet fra Växjö til Klafrestrom 1/12 - 1895. Den var påtenkt som en 600 mm. Decauville-bane, men planene ble endret og banen fikk sporvidde 891 mm. Til Åseda ble det åpning i 1902, til Virserum 23/12 - 1912 og i 1922 var den ferdig til Hultsfred.

SJ overtok banene i 1943. I 1964 ble strekningen Åtvidaberg - Västervik normalsporet, med Jenny - Västervik med tredjeskinne.

I dag er det hovedsaklig persontrafikken som er viktig for den 187 km. lange banen. Dette er en viktig tverrforbindelse uten paralleltgående veier. Dermed blir en nedleggelse et kraftig tilbakeskritt for folk i banens influensområde. Linja knytter sammen fire normalsporbaner. (i Växjö, Åseda, Hultsfred, Västervik). Trafikken avvikes med skinnibusser av type Yp (Hilding Carlson 1952-55), og disse er rimelige i drift. Til eksempel kan nevnes at en Yp bruker 6l. diesel fra Västervik til Hultsfred, en strekning på 71 km. Raske er vognene også, topphastigheten er 85 km/t og den utnytter de maksimale.

Godstrafikk er det først og fremst mellom Växjö og Braås samt Västervik og Gunnebobruk. I Växjö er 2 lok av type Tp (MAK 1953, aks. 1'C 1', 550 kW, 46 t, sth. 80 km/t) stasjonert, mens skiftetraktorer avviker trafikken ut fra Västervik. Normalsporgogvogn fraktes på rulleskamler.

Baner på det trafikksvake nett støttes av länene, og disse avgjør derfor om det skal gå tog eller ej. Hvis et län går inn for nedleggelse vil länstrafikktilbolaget (länets busselskap) i 5 år



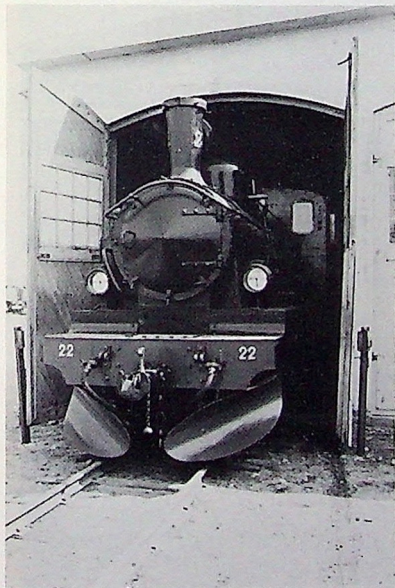
Toget til Västervik venter på avgang i Växjö 6/5-84.

etter nedleggelsen få et tilskudd fra staten tilsvarende banens forventede underskudd. Det er således lettvis for länet å bestemme seg for nedleggelse, men erfaring viser at etter at de 5 årene er gått blir busstilbudet trappert ned og kollektivtrafikktilbudet blir elendig.

En reise med banen er trivelig. Den går gjennom naturskjønt terreng, langs små sjøer, gjennom kuperte skogsområder og landbruksstrøk. Det kjøres like raskt som på normalsporede sidebaner, minst, og vognene er komfortable. Riktignok slenger det litt her og der. Sporet har vel ikke blitt vedlikeholdt så godt disse årene nedleggingsstrusselen har hengt over.

Foruten stasjonene som er betjent har noen fortsatt inntakt sporområde og enkelt sikringsanlegg. Alt virker velholdt og i god stand.

Persontrafikken ser ut til å være ganske bra, særlig mellom Hultsfred og Västervik. Pga. nedleggelsen er det mottatt forhåndsbestillinger av reiser i sommer, og alt disponibelt materiell blir satt inn.



NVHJ nr. 22 i Västervik

Tjustbygdens Järnvägsförening i Västervik har de siste årene arbeidet med å ta vare på materiell fra NVHJ. De har et damplok, NVHJ nr. 22 bygget av NOHAB i 1907, 1'C med 2-akslet tender, 4 personvogner, noen godsvogner, en lokomotor og en Yp (nr 900). De har tilhold i lokstallen i Västervik.

I sommer skal de kjøre damp-tog til Växjö 13/7, retur 14/7. Det er to reisebyråer i Växjö som er arrangør. (Ring Kraftbuss Resebyrå i Växjö, tel. 095 46 490 16775). Det deles i to grupper, tog en vei, buss den andre vei.

28/29 juli blir det "Angloks-festival". Da kjøres det damp-tog fra Västervik kl. 09.15, 11.00, 13.00, 14.40, 16.20 til Gunnebo-bruk.

Pga. den forventede trafikk med rutegående tog i sommer har SJ leid inn foreningens Yp.

Da vi besøkte Västervik i mai fikk vi tatt en titt på materiellet og hilst på noen av de aktive. De skiftet sammen sin togstamme og viste oss rundt i stallen.

Takk for den store gjest-friheten!

Framtida for Tjustbygdens jvg-förening er usikker. Som de selv sier, - det er for mange museumsbaner som det er. Sikkert er at lokstallen i Västervik blir bussgarasje og at de må vekk derfra. De regner dessuten med at de er for få til å kunne drive en hel museumsbane. Dette er synd, her hadde en hatt en mulighet til å få en strekning som ville være flottere enn det meste som er av museumsbaner, og dessuten like ved et typisk turistområde.

Ikke bare denne banen blir nedlagt i år. Skara - Vara legges ned 1/9. Vara - Nossebro vil fortsette, men bare med lokomotor. Dermed blir de to Tp-lokene i Skara overflødige.

Vi får bare oppfordre: Skynd deg til Sverige og opplev åtte-nitti-ettan!

(Merk: Det knytter seg alltid usikkerhet rundt banenedleggelse. Redaksjonen kan ikke innestå for at de nevnte nedleggelsesdatoer blir de endelige.)

Kilder:

Sveriges och Norges Jernvägar och Stationer.
Wahlström & Widstrand 1900.

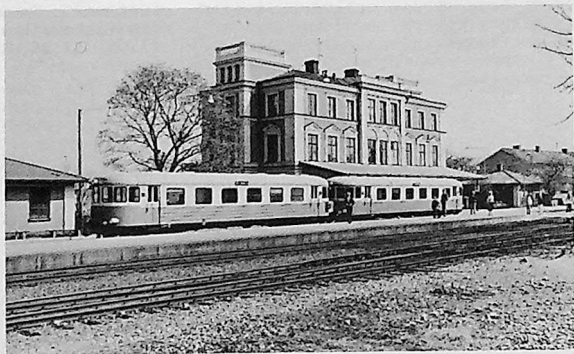
Kanaler och Smalspår i Småland
Småland. Historiska föreningen i Kronobergs län 1979.

Västervikingen. Tjustbygdens Järnvägsförenings medlemsblad.

Fra Västervik:

To Yp-vogner i tog
fra Virserum foran
stasjonsbygningen.

5/5-1984



Innkjørsporvekselen

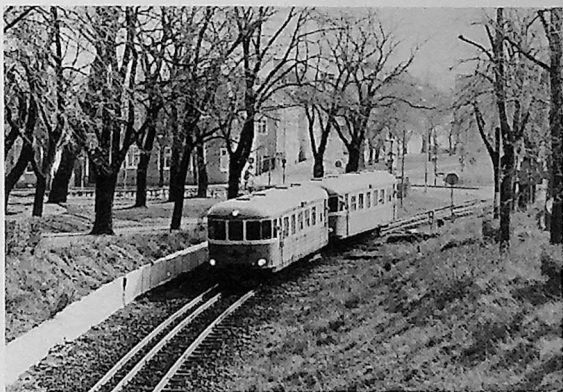
5/5-1984



Lokstallen. Bak
denne er det en
ringlokestall
som ikke lenger
er i bruk.
(juli 1975)



9-toget til
Våxjö legger
i vei ut fra
Västervik
5/5-1984.

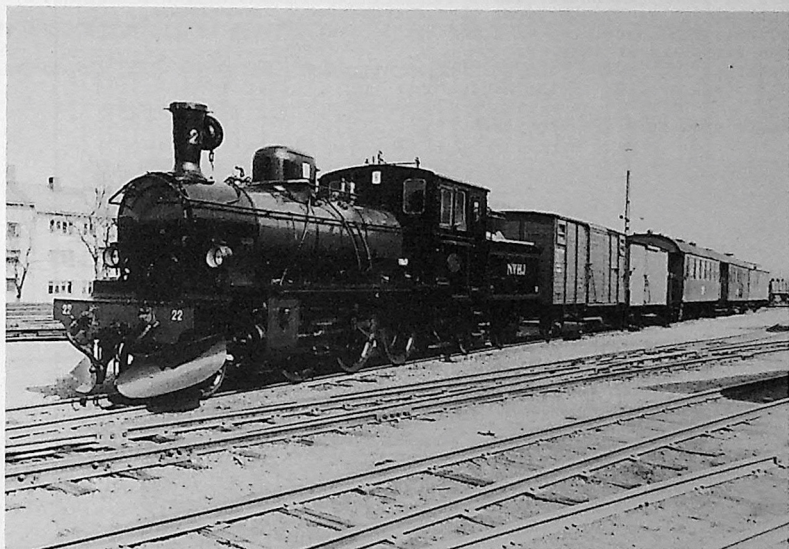


En juledag i 1975 fotograferte vi denne rælsbussen ved Verkeböck/
Gunnéböbruk.



Fra Hultsfred (over), og fra Braås (under)





En del av Tjustbygdens Jvg.förenings materiell, øverst lok nr. 22.

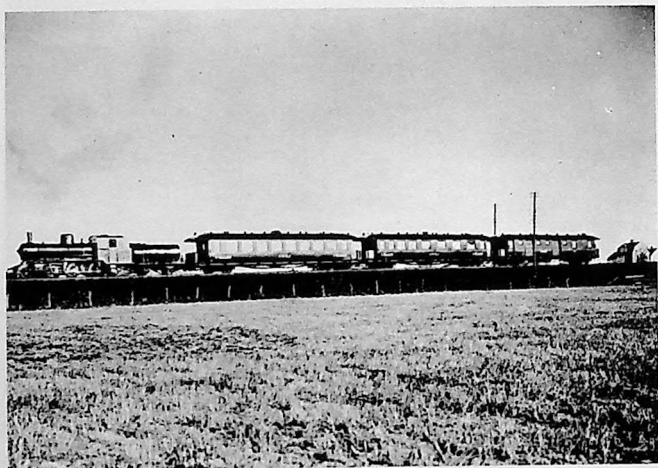


Fra Norsholm-Västervik-Hultsfred jvg. i "dampens tid" tar vi med 2 postkort utgitt av Tjustbygdens järnvägsförening.

Överst: NVHJ hurtigtog nr 2 med lok 31 samt vognene Co 21, BCo 4, Dfo 95 ved Västervik år 1929.

Nederst: Fjgt 5442. Foto fra linjen Atvidaberg-Bersbo i 1955. Lok Gp nr. 3117 (VGJ nr. 20) Foto: Häggström.

Neste side rute fra året 1948.



Hovedkontor: Pilestredet 70

60 00 00

60 27 70

Avd. Fossvn. 24 - Oslo 5

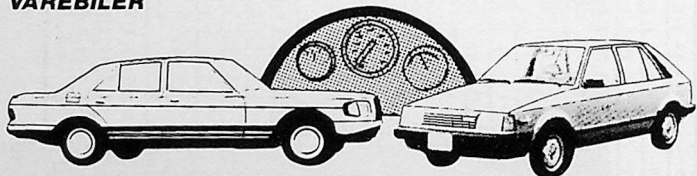
35 01 33 | 35 02 26

TELEFONSVARER ORIENTERER OM
SERVICE UTOVER VANLIG KONTORTID

**PERSONBILER LASTEBILER
SMÅ OG STORE BUSSER
VAREBILER**

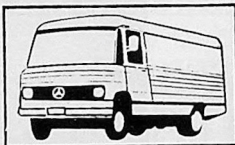


**CAR
RENTAL
NORWAY**



Med våre nye 16 m³ kasse-
vogner som rommer hele
flyttelasset. Se våre rimelige
returpriser/returgebyr på
enveis leie.

Week-end tilbud:
Fri km på kassevogner.

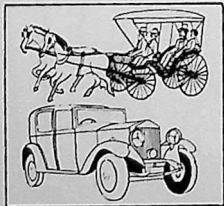


**LIMOUSINE
SERVICE**

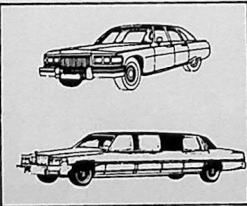


**35 0133
60 2770**

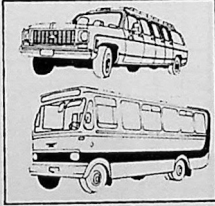
**BUSS
CHARTER**



Spesielt for bryllup:
Landauer m/ kusk eller
Rolls Royce veteranbil.



Elegante limousiner
Business representasjons-
biler m/ mobiltelefon.



Moderne turistbuser, og lang-
turvogner med air-condition
for turer i inn- og utland.

WINNEBAGO

mobilt hjem fullt
utstyrt for 6 personer. Til

feriebruk
forretningsformål



Bislet Bilutleie A/S
Pilestredet 70 - Oslo 3
Fossveien 24 - Oslo 5
Telex: 17093 Bicar N

Elektriske Installasjoner i
Bolig- Industri- Lager og Kontorbygg-

Utføres av:

Ornulf Wiig
Installasjon A.s

1300 SANDVIKA — TELEFON 54 29 95

Ornulf Wiig



DE FINNER OSS PÅ FØLGENDE STEDER:

Ornulf Wiig
ELEKTRISK FORRETNING

Vis- a-vis Rådhuset
Sandvika - Tlf. 54 02 27
Lamper og småartikler

Ornulf Wiig
MASKIN A/S

Gågaten
Sandvika - Tlf. 54 27 17

Ornulf Wiig
INSTALLASJON

Brynsveien 17, Sandvika
Tlf. 54 29 95

ÅPNINGSTIDER I FORRETNINGENE:

Hverdager: kl. 8.30-17.00
Lørdager: kl. 8.30-13.00

NORSK MODELLJERNBANE / ROMERIKE HOBBYSENTER

NORSK TANKVOGN, NOROL;

Export-Sondermodelle 1984

NYHET

4560

Kesselwagen „NOROL“
der norwegischen
Mineralölgesellschaft
Norsk Olje A/S

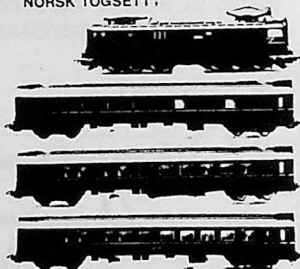
Märklin export sondermodell
1984, Norsk tankvogn med
Norsk Olje. Blir kun produ-
sert i år. Samlemodell.

VÅR PRIS KUN **69,-**



NORSK TOGSETT;

NYHET, Nå med l.kl personvogn A2;



Norsk togsett, innholdende følgende:

NSB Ellok litt. E1 14
NSB Personvogn type B3, 2 klasse
NSB Personvogn type A2, 1 klasse
NSB Kabinert person- og bagasjevogn type
BF 12.

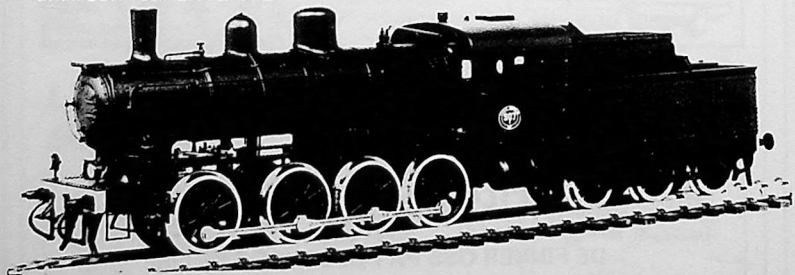
Kjøp et komplett togsett billigere enn bare
loket løst.

KJEMPEPRIS KUN kr. **195,-**

Med lokomotiv ombygd for Märklin
vekselstrømsystem

KUN kr. **395,-**

DAMPLOK SJ. LITTERA E;



Dette flotte byggesettet av SJ damplok litt.
E, fra UGJ Ab i Sverige, produsert av DJH i
England er en fryd både for øyet og for MJ-
banen. Delene er dels i etset messing, og
med ferdig støpt fyrkjele og deler for ten-
der i hvitt metall. Byggesettet er logisk
oppbygd, med utførlige tegninger som gjør
modellen relativt enkel å bygge.

Forbildet for modellen var Sverige's
mest tallrike loktype, med mange for-
skjellige varianter. Loktypen er bevart
for ettertiden i Sverige. Loktypen gikk
også en tid utleid til NSB.

Sommertilbud, byggesett kr. **845,-**
Veiledende pris kr. 1290,-

SOMMERTILBUD FRA

Vi fortsetter suksessen fra i fjor;

1:87 HO

Postboks 76

Tlf. (02) 71 31 96

Postgiro 5 77 40 39

1920 Sørumsand

(02) 72 72 29

Bankgiro 6201.05.04460





Et besøk på Jockis järnväg

Av Håvard Pedersen

Museorautatieyhdistys! - Nei, hva i all verden er dette? Rabla for artikkelforfatteren? Ta det med ro, det "nette" ordet innledningsvis er betegnelsen på noe så nærliggende som vår eneste virkelige søsterbane i Nord-Europa!

Hos "søta bror" - de mange sporvidders land - er faktisk 75 cm-vidden nærmest ukjent, mens danskene hadde meterspor som det smaleste på ordinære baner. Det er først i Finland vi finner igjen sporvidden "vår", men nå også der kun i form av en eneste museumsbane.

Besøket vårt starter en fin augustkveld i 1982, og vi forlater et bredsporet tog i Humpila. Den vesle stasjonsbyen minner om Sorum-sand både i størrelse og topografi, ja mest av alt med sin bakgrunn som omlastningsstasjon mellom bredt og smalt spor. Men til tross for at den private 75 cm-banen holdt godstogene igang helt til 1974, er Humpila allerede helt blåst for minner etter denne.

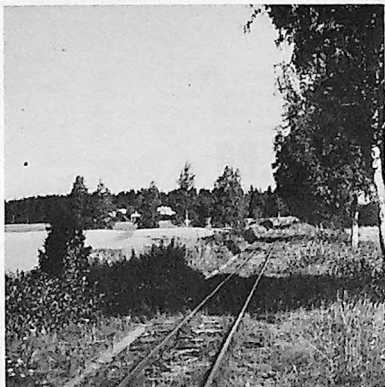
Det er like greit å gå rett på bussen til Forssa, den vesle byen i andre enden av den fordums 22 km lange banen.

Også her dårlig med spor - i dobbelt forstand, men det er tid for å finne overnatting. Ikke for å si noe stygt om finnene, de er blide, hyggelige og alt det der. Men jeg opplevde det samme som nordmenn før meg på finske småsteder, nemlig at utlendinger avvises på hotellene!

Hva gjør man da? jo, drar til museumsbanen. Adressen er den samme som det største stedet mellom Humpvila og Forssa. Fram med busstabelen, og avsted til Jokionen.

Museumsbanen utgjør idag 6 km omtrent på midten av den opprinnelige strekningen. Jeg tipper hovedstasjonen ligger der adressen antyder, men å spørre noen er uråd. Her forstår alle unntatt jeg kun finsk! Selvfølgelig tok jeg feil. I Jokioinen er stasjon og traseen overlatt til andre formål, men en snau kilometer utenfor finner jeg et slags "Fossum" d.v.s. en plattform og et omkjøringsspor. Ergo er det en 6 km lang spasertur til hovedstasjonen.

Landskapet er flatt, åker så langt øyet rekker. Det gror flittig i sporet, som nærmest går i ett med terrenget rundt. Bare en og annen bjørk eller et lite tre-



holt bryter. Men det kunne faktisk ha vært vår egen bane i traktene rundt Aurskog eller Løken, så fantasien får lett spillerom i den fine solnedgangen.

Vel midtveis øynes endelig en overnattingsmulighet, et anonymt hotell jeg straks døper til "Villa Finlandia". Også her er hoveddøra stengt for turister, men "bakedøra", et hull i veggen, gir innpass. Hotellet er litt primitivt, rennende vann hver gang det regner,



Minkio stasjon
(Eldre postkort)

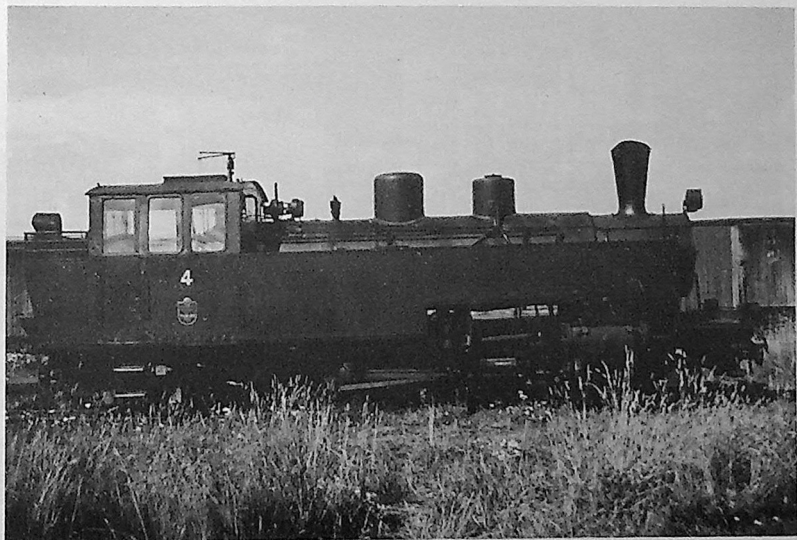
og da til gangs. Sammensoping av halmrester gir god seng, og en blir liggende å lytte til de andre gjestene som tripper rundt på lette føtter. Værgudene holdt heldigvis sitt "på det tørre" den natta, og sterke solstråler fungerer som vekkerklokke i det ellers vindusløse rummet.

En drøy time senere er det ankomst i spor 1 i Minkio, banens hoved- og endestasjon. Dessverre, det er hverdag, det var uråd å få lagt besøket til en helg. Som hos oss er det kun drift på søndager, men de har kommet litt lenger på et annet punkt: Som museum holdes anlegget oppe med betjening alle hverdager om sommeren. Materiellet står til dels ute, tildels i egen museumshall.

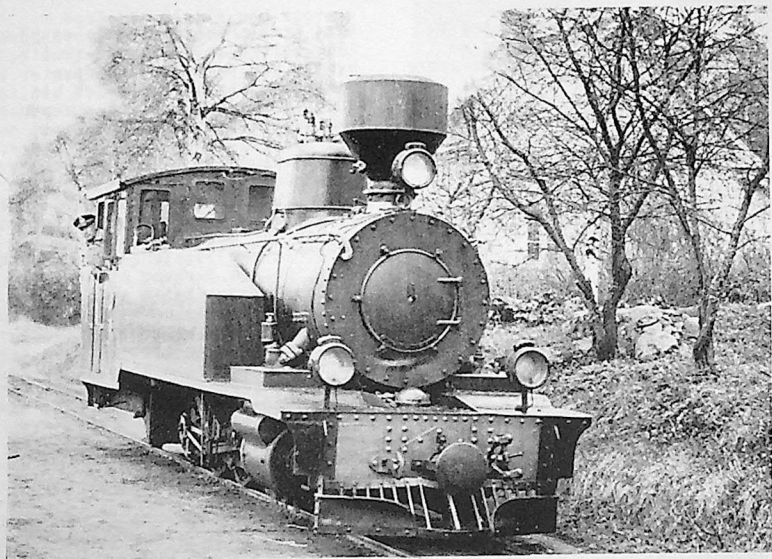
I likhet med Norge ble alle 75-cm-baner i Finland bygget som private. Det var faktisk et for-

slag fra jernbanekommisjonen på 1890-tallet at sidebaner skulle bygges som smalsporede privatbaner med statsstøtte. Det ble aldri mer enn 4 - 5 slike baner med Humppila - Forssabanen som den første, åpnet samme år som Hølandsbanen, i 1898.

De har en jernbanemuseum inndeling som virker praktisk her borte. Statsbanenes museum konsentrerer seg om sin bredsporbanehistorie som jo alene er et enormt felt. Jockis Järnväg eller Jokioisten Museorautatie på finsk, sørger for bevaring av generell smalsporbanehistorie i tillegg til driften. Her er bevart en rekke interessante enheter også fra industribaner. Da det vil bli for omfattende å dekke dette her, skal jeg holde meg til driftsmateriellet. To damplok veksler om framføringen av togene;



Lok nr 4 (Håvard Pedersen)



Lok nr 5 (Museorautatieyhdistys)

Kullfyrtre nr. 4, bygget så sent som 1947 av Belgiske Tubize, ble levert til Humpmila-Forsasabanen. En kraftig maskin av vår egen Meyer's størrelsesorden.

Lettere og mer populær blant lokpersonalet er vedfyrtre nr. 5, som ble bygget av Jern- og Linne-manufakturverksted i Tammerfors 1917. Loket tjenestegjorde på Hyvinge-Högfors (karkkila) jernvåg til dennes nedleggelse i 1967.

I visse tilfeller trekkes også togene av et diesellok bygget i Tammerfors i 1948. Ettersom persontrafikken opphørte allerede 1953, er det ikke bevart noen personvogner fra originalstrekningen, kun en ren konduktørvogn og en hel rekke boggi-godsvogner. De fleste godsvognene er i dårlig forfatning.

Foruten den nevnte konduktørvogn består togene av:

- En komb. kond.- og postvogn.
- En komb. kond.- og personvg.
- En ren personvogn
- En sommervogn.

Vognene kommer fra samme bane som lok nr. 5 samt Lovisa-Vesijärvi Järnväg som ble bredsporet i 1960.

Personvogna tjenestegjorde i mange år som banearbeiderbrakke, så vognrestaureringer av den typen vi har på UHB er heller ikke ukjente for våre naboer i øst. Sommervogna minner stygt om en viss vogn som figurerer i våre egne tog, i Finland var slike vogner i ordinær trafikk.

Foruten den nevnte museums-hallen har banen en lok-/vognhall, mens medlemmene løser sitt overnattingsbehov i to bredsporede sovevognskasser nær hallene.

Stasjonsbygningen og godshuset i Minkio er de originale, og innehar nå akkurat de samme funksjoner som våre tilsvarende bygninger på Bingsfoss.

Noe særlig mer var det ikke mulig å snappe opp på dette besøket hos vår eneste nordiske søsterbane. Men stedet er selvfølgelig verdt et besøk og skriver en best mulig på svensk eller engelsk til banen,

får en sikkert svar med rutetider
og sånn.

Adressen er jo enkelt og
greit:

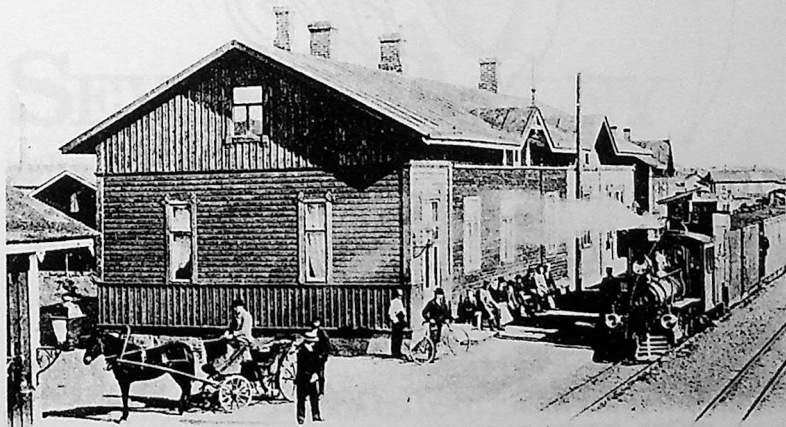
Museorautatieyhdistys ry
31600 Jokioinen
Finland

Banen ligger svært sentralt
til for oss her på berget. Ferje
fra Stockholm til Åbo, med daglig
togforbindelse fra ferjehavna til
Humpila. (Tog retning Tammerfors)
Buss flere ganger daglig de 8 km.
fra Humpila til Minkio.

God tur - husk sovepose!



Lok nr 5 (Håvard Pedersen)



Forssa.

Asematalo. — Stationshuset.

Eldre postkort fra Forssa

Slå et slag for
„TERTITTEN“



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



Fyrbøteren på 2MT 46521 leverer togstaven til stillverksoperatøren i Bewdley. Toget består av standard BR vogner

(R. Stenersen)

SEVERN VALLEY

Av Roar Stenersen

I forrige nummer av Tertittent hadde jeg en større artikkel om den største av de Britiske smalsporbanene, Ffestiniog Ry. I dette nummer skal jeg berette om den største og beste av de bredsporede museumsbanene, nemlig Severn Valley Railway.

Litt historie

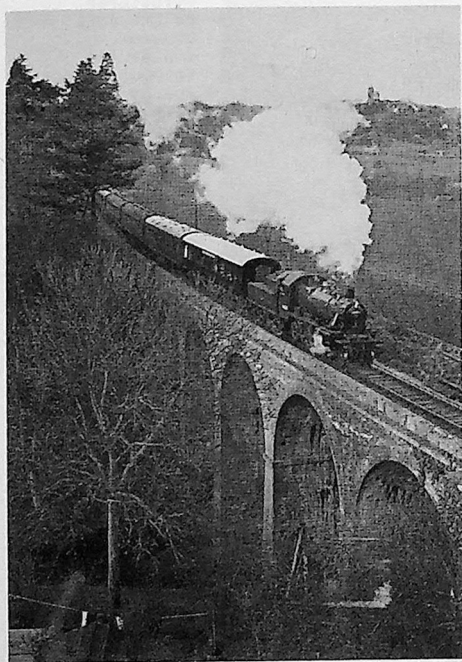
Banen ble åpnet i 1862 mellom Shrewsbury og Hartlebury Junction utenfor Worcester. Selskapets navn dengang som nå var Severn Valley Ry. Et logisk navn, fordi banen følger elva Severn mesteparten av veien, forøvrig et svært så naturskjønt område i dette kullgruve og industriområdet som kalles The Black Country.

I 1870-årene ble selskapet absorbert av Great Western Ry.

Banen fikk aldri noen stor betydning, og var kun en landsens sidelinje. Den ble nedlagt i 1963 av British Railways (dannet 1948), under dr. Beechings landsomfattende sanering av linjenettet.

Banen gis nytt liv

Museumsbaneideen hadde nådd distriktet, og 6 juli 1965 ble Severn Valley Railway Society stiftet. British Rail (BR) hadde revet strekningen Bridgenorth-Shrewsbury, men banen var inntakt fra Bridgenorth



2MT 46521 på Oldburyviadukten utenfor Bridgenorth med LMS-vogner. (P.Riley)

til Kidderminster. B.R. drev sogar en begrenset trafikk fra Kidderminster til Bewdley. I 1967 kjøpte S.V.Ry. parsellen Bridgenorth-Hampton Loade av BR. for 25 000 pund. Først i 1970 var konsesjon og andre formaliteter ordnet, og man kunne starte museums-trafikk på den 6,8 km lange strekningen 23/5 1970.

Samme sommer vedtok foreningen å kjøpe hele strekningen til Kidderminster. Et nytt selskap ble dannet med dette for øye, nemlig Severn Valley Ry Holdings Ltd. Avtalen var at det "nye" selskapet skulle kjøpe, mens det "gamle" skulle stå for driften. BR forlangte 74 000 pund for banen, og ved aksjesalg greide man å skaffe til veie 110 000 pund i 1972.

Driften på den ny-erhvervede banen kom allikevel ikke i gang før i 1974 pga. rettsaker o.l. (Ser ut som det er gjen-gangerfenomen i England.) Med hele strekningen Bridgenorth-Kidderminster på sine hender var tiden inne til å utvide driften. Togene gikk til Highley fra 12.april, og helt til Bewdley fra fra 18/5 1974.

De siste kilometrene inn til Kidderminster har ikke vært trafikkert av ordinære tog hittil, men planen er å kjøre dit fra sommeren 1984. Grunnen til dette er at BR har forlangt at museumsbanene holder seg unna BR's områder, således er de aller fleste normalsporede baner isolert fra det nasjonale nett. Sporforbindelse er et "must" for S.V.Ry fordi man bruker bare store lok til togfremtøringen, dessuten lånes ofte lok ut til veteran-tog på BR.

Logene går hver dag i tiden mai - september, og i helgene i mars- april og i September-oktober. Minst to tog er i farta daglig, og kryssing avvikles ordinært i Hampton-Loade og Arley. Man kjører etter 5 forskjellige ruter alt etter som hvilken tid på året det er. Den tettteste ruten "rute E" viser ikke mindre enn 10 avganger fra hver ende daglig, så det er litt av et skue å se tog på tog dundre forbi i ekspressstogs fart. Skinnegangen er selvfølgelig deretter. Logene stopper ved alle stasjoner, og hvilke stasjoner! Naturstensbygninger og bindingsverksstillverk, så nydelig holdt at man blir helt bergtatt. Forfriskninger er å få kjøpt ved alle stasjoner. Det er helt utrolig at dette er en bane drevet av "amatører", jeg traff

flere der under et besøk i september 83, som tok ferien sin og var fast ved f.eks. et banearbeidslag. Men en bane av denne størrelsen har selvfølgelig også fast ansatte, ca 20 i tallet, derav to kjelesmeder. De øvrige driver med catering, kiosksalg etc, men all tog og stasjonsbetjening er frivillige. Foreningen er Englands største, med godt over 10000 medlemmer, så man har jo litt å ta av. Arlig fraktes ca 170 000 reisende tur-retur Bewdley-Bridgenorth. Lokstall og verksted ligger i Bridgenorth, og besøkende er hjertelig velkomne til å se seg omkring. I det hele tatt er S.V.R. en meget "hyggelig" bane, hjelpsomhet og velvilje overalt man kommer.

Materiellet

Så vidt jeg vet finnes det ikke en, i alle fall ikke bredsporet, museumsbane i England som kjører med hva man kan kalle originalmateriellet alene. Alle baner har lok og vogner fra de ulike baneforvaltninger som fantes i Storbritannia inntil 1948.

Så selv om S.V.Ry var Great Western før B.R. tid, kan man sette opp rene togstammer fra London-Midland-Scottish (LMS), London-North-Eastern (LNER) foruten Great Western (GWR). LNER materiellet er spesielt fordi det er teakvogner, ikke med stavpanel som her i landet, men en slags finerplatekleddning. Man har selvfølgelig også nyere vogner fra BR. Nærmere ettersyn avslører at det er minimal forskjell på f.eks. en LMS vogn fra 1935, og en BR-vogn fra 1965, bare fargen stort sett.

Locomotives

| Name | No | Origin | Class | Type | Built |
|---------------------------|-------|--------|-------|---------|-------|
| <i>The Great Marquess</i> | 3442 | LNER | K4 | 2-6-0 | 1938 |
| <i>Gordon</i> | AD600 | LMR | WD | 2-10-0 | 1943 |
| --- | 43106 | LMS | 4MT | 2-6-0 | 1951 |
| --- | 6443 | LMS | 2MT | 2-6-0 | 1950 |
| --- | 46521 | LMS | 2MT | 2-6-0 | 1953 |
| --- | 5000 | LMS | 5MT | 4-6-0 | 1934 |
| <i>RAF Biggin Hill</i> | 45110 | LMS | 5MT | 4-6-0 | 1935 |
| --- | 47383 | LMS | 3F | 0-6-0T | 1926 |
| --- | 8233 | LMS | 8F | 2-8-0 | 1940 |
| --- | 2968 | LMS | 5P4F | 2-6-0 | 1933 |
| --- | 813 | GWR | --- | 0-6-0ST | 1901 |
| --- | 3205 | GWR | 2251 | 0-6-0 | 1946 |
| --- | 2857 | GWR | 2800 | 2-8-0 | 1918 |
| --- | 5164 | GWR | 5101 | 2-6-2T | 1930 |
| --- | 4150 | GWR | 5101 | 2-6-2T | 1947 |
| --- | 4141 | GWR | 5101 | 2-6-2T | 1947 |
| --- | 5764 | GWR | 5700 | 0-6-0PT | 1929 |
| --- | 7714 | GWR | 5700 | 0-6-0PT | 1930 |
| <i>Raveningham Hall</i> | 6960 | GWR | Hall | 4-6-0 | 1944 |
| --- | 4566 | GWR | 4500 | 2-6-2T | 1924 |
| <i>Bradley Manor</i> | 7802 | GWR | Manor | 4-6-0 | 1939 |
| <i>Hinton Manor</i> | 7819 | GWR | Manor | 4-6-0 | 1939 |
| <i>Erlstone Manor</i> | 7812 | GWR | Manor | 4-6-0 | 1939 |
| <i>Hagley Hall</i> | 4930 | GWR | Hall | 4-6-0 | 1929 |
| --- | 1501 | GWR | 1500 | 0-6-0PT | 1949 |
| --- | 9303 | GWR | 4300 | 2-6-0 | 1932 |
| --- | 80079 | BR | 4MT | 2-6-4T | 1954 |
| --- | 79019 | BR | 2MT | 2-6-0 | 1954 |
| --- | 75069 | BR | 4MT | 4-6-0 | 1955 |
| <i>Western Ranger</i> | D1013 | BR | 52 | C.C | 1962 |
| <i>Western Courier</i> | D1062 | BR | 52 | C.C | 1963 |



Lokfortegnelse fra 1983, flere lok har kommet til siden.
Til høyre: BR/LMS 2MT 46521 og GWR "Hagley Hall" krysser i Hampton Loade.
(Roar Stenersen)



Aftensolen speiler seg i LMS Black Five 5000. Loket eies av "Department of Education & Science" og er således på utlån til S.V.Ry. Totalt 842 lok av denne typen ble bygget mellom 1934 og 1950. (Roar Stenersen)



Første leksjon i engelsk lokhistorie får man i S.V.Ry.s lokstall i Bridgenorth.
Fra venstre:
LMS 5MT 5000,
4-6-0 T3, 1934.
BR 4MT 80079,
2-6-4T, 1954.
GWR 3205,
0-6-0 T3 1946
LMS 3F "Jitney"
47383 0-6-0T 1926.
GWR 5164
2-6-2T 1930.

Gutta setter sin ære i å kjøre rene togstammer, med tilhørende lok. Således sees oftest LMS i rødt, GWR i sine vakre krem/mørk brune farger, og til sist BR standard Blå/hvit. LNER materiellet brukes ikke ordinært, det er forresten lite av det som er restaurert også.

Lokparken er allikevel S.V.Ry's største attraksjon. Man har ca 35 damplok hvorav 13 - 14 kjørbare. Dette tallet varierer noe, først og fremst fordi nye lok stadig settes i drift, samt at en eller flere av lokene er på utlån fra f.eks. National Railway Museum i York, og tilbringer kun et par år ved S.V. Ry. Dette er en ordning som flere av de "seriøse" museumsbanene nyter godt av. Banens øvrige damplok eies, med et unntak, av privatpersoner, eller såkalte "preservation Funds". Dette fungerer som gamle dagers ordning med et lok - en fører, eller nyere tids fenomen, kjent fra USA's trailermiljø, "Owner-operater"



Aftensolen speiler seg i LMS Black Five 5000. Loket eies av "Department of Education & Science" og er således på utlån til S.V.Ry. Totalt 842 lok av denne typen ble bygget mellom 1934 og 1950. (Roar Stenersen)



Første leksjon i engelsk lokhistorie får man i S.V.Ry.s lokstall i Bridgenorth. Fra venstre: LMS 5MT 5000, 4-6-0 T3, 1934. BR 4MT 80079, 2-6-4T, 1954. GWR 3205, 0-6-0 T3 1946 LMS 3F "Jitney" 47383 0-6-0T 1926. GWR 5164 2-6-2T 1930.

Gutta setter sin ære i å kjøre rene togstammer, med tilhørende lok. Således sees oftest LMS i rødt, GWR i sine vakre krem/mørk brune farger, og til sist BR standard Blå/hvit. LNER materiellet brukes ikke ordinært, det er forresten lite av det som er restaurert også.

Lokparken er allikevel S.V.Ry's største attraksjon. Man har ca 35 damplok hvorav 13 - 14 kjørbare. Dette tallet varierer noe, først og fremst fordi nye lok stadig settes i drift, samt at en eller flere av lokene er på utlån fra f.eks. National Railway Museum i York, og tilbringer kun et par år ved S.V. Ry. Dette er en ordning som flere av de "seriøse" museumsbanene nyter godt av. Banens øvrige damplok eies, med et unntak, av privatpersoner, eller såkalte "preservation Funds". Dette fungerer som gamle dagers ordning med et lok - en fører, eller nyere tids fenomen, kjent fra USA's trailermiljø, "Owner-operater"

Det hører også med til historien at skraplokene fra Barry idag koster fra 600000 til 1 million kroner! Og det kjøpes stadig lok derfra.

Hvis denne artikkel har gitt deg inspirasjon til å besøke S.V.Ry har den tjent sin hensikt. Ta toget fra Birmingham til Kidderminster (timesavganger), gå ned i byen og ta Midland Red Bus rute X92 til Bewdley (om du da ikke kan ta S.V.Ry fra Kidderminster). Gå under jernbane-broen i Bewdley og bank på døra til Severn Valley Guesthouse, og er du heldig har de plass. Verten her er tog-fan selv, og tar deg med på puben "Red Dragon" og spanderer en halvliter, mens han juger litt om 9 F 2-10-0 lok han har vært med å kjøre i 140 km/t.

Kilder

Severn Valley Railway Stock Book
Railways Restored, 1983/84 Edition
Kartet er hentet ut av BR's Passenger Network 83/84

En takk oversendes medlemmer av S.V.Ry. for hjelpsomhet og godvilje.



Great Western elegance i Bridgenorth. Først "Hinton Manor", så en 2-6-2T, og bakerst Raveningham Hall. (J.R.P.Hunt)

Kommentar

Herr redaktør.

Jeg tillater meg å komme med noen kommentarer til artikkelen om Festiniog Railway av Roar Stenersen i nummer 57.

Artikkelen gir en utmerket beskrivelse av banen og dens historie. Det sies at alle Walisiske smalsporbaner ble anlagt for å transportere skifer. Dette er i og for seg riktig når det gjelder det nordlige Wales. I de sydlige distrikter eksisterte også en mengde smalsporede industribaner, særlig i forbindelse med kullgruvene. En av dem er museumsbane: The Brecon Mountain Railway, fra Pant til Pont-stisill i Mid Glamorgan, som er 2 km lang.

Oversiktskartet som følger Stenersens artikkel er spesielt interessant ved at det viser det mangfold av baner som har eksistert i det nordlige Wales. Fotnoten "følgende baner er i drift idag" kan imidlertid misforstås. Muligens mener Stenersen baner i drift bare med basis i de viste gamle gruvebaner, men det finnes også mange andre museumsbaner i drift. I tillegg til de som er nevnt har en:

| | |
|--|-------------------|
| Llangollen Railway Society. Diesel | Llangollen |
| Gwili Railway. Damp | Carmarthen |
| Llamberis Lake Railway. Damp | Llamberis |
| Snowdon Mountain Railway. Damp. Tannstang. | - " - |
| Llechwedd Slate Caverns Railway. Akkumulatorl. | Blaenau Festiniog |
| Welsh Highland Ry. Damp | Portmadoc |
| Bala Lake Ry. Diesel | Llanuwchllyn |
| Fairbourne Ry. Damp | Barmouth |
| Welshpool and Llanfair Ry. Damp | Welshpool |
| Corris Ry. | Machynlleth |

Ellers kan jernbaneinteresserte nærsagt av alle kategorier oppleve Wales som særdeles interessant. En har Narrow Gauge Railway Museum i Tywyn, parkbaner, kabeltrekkbaner og i Penhryn Ry. Museum er det skiferanelok.

Jeg slutter meg til Stenersens lovprisning av Wales som et eldorado for jernbaneinteresserte, spesielt hva museumsbaner angår. Overall møter en velvillighet fra togpersonalet. Ved Talylllyn ble jeg spurt om nasjonalitet og fikk så en stensilert banebeskrivelse på norsk sammen med billetten.

Vennlig hilsen

Trond Presterud
Jakobsli

(Artikkelen er noe forkortet. Red.)

Innlegget

*VI GÅR EN KULL-
ALDER I MØTE!*

*Tertitten går
kullalderen i
møte med
kull fra*

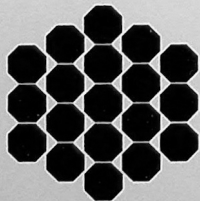
N O R C E M

IMPORT

LAGRING

DISTRIBUSJON

FYRINGSTEKNOLOGI



Kull

NORCEM - GÅRDEN
POSTBOKS 253
3470 SLEMMESTAD

TEL.: 78 03 60
TLX.: 71149

Cementdivisjonen



Vellykket må en vel kunne kalle årets charteropplegg. Innbydelse ble sendt ut til skolene med opplysning om når det ble kjørt tog. Dermed fikk vi konsentrert kjøringen om visse dager. Dette er viktig for det økonomiske resultat og for personalet som jo må ta seg fri fra jobben.



Oppslutningen var særlig god fra skolene i UHB-distriktet. En del av distriktets nære historie kunne dermed vises fram på en levende måte.

(Fotos E.Borgersen)





Lok nr. 6 Høland 1/6-84 (E.Borgersen)

SMALSPORTYPE XXIX, 750 mm.

Ved overtagelsen av den private Urskog-Hølandsbanen i 1945 fikk NSB tre "nye" lokomotivtyper i sin besittelse. De mest moderne av de tre var lok 5 og 6, "Bjørkelangen" og "Høland". De to øvrige typene var enkeltteksemplarer.

No. 5 og 6 var Norges nyeste smalsporlokomotiver, begge utført som overhetermaskiner bygget av Saechsische Maschinenfabrik i Chemnitz henholdsvis 1924 og 1925. Anskaffelsespris ca. 44 000 kr. pr. stk.

De var overordentlig vellykkede maskiner, så i 1941 bestilte UHB ennå en maskin av samme type, men p.g.a. krigen ble maskinen først levert i 1950, altså etter statsovertagelsen. Loket fikk nr. 7 og navnet "Prydz". Grunnet noe mindre sylindere og derav ringere trekraft fikk dette lok betegnelsen XXIX b. Dette lok er forøvrig Norges suverent nyeste damplok.

Alle tre lokene eksisterer fortsatt: No 5 ved NTH i Trondheim. No 6 ved Urskog-Hølandsbanen på Sørumsand, og no 7 på Jernbanemuseet på Hamar. Kun no 6 er kjørbar.

