

Tertittent

URSKOG-HØLANDSBANENS MEDLEMSBLAD NR. 29 SEPTEMBER 1974



Medlem av NORSKE KUNST- OG KULTURHISTORISKE MUSEER.



Tertitten

Medlemsblad for
URSKOG-HØLANDSBANEN

Nr. 29 utgitt i sept. 1974

Redaktør: Finn Halling

Redaksjonens adresse:

Postboks 143,
1364 HVALSTAD

Foreningens adresse:

Postboks 31, Vinderen,
Oslo 3.

Postgirokonto:

20 67 71

Bankgirokonto:

5001.30.56983

Medlemskap i D&V .. 25,- kr.

Støttemedlemskap .. 40,- kr.

Årsabonnement

på "TERTITTEN" 12,- kr.

Annonsepriser:

Baksiden 200,- kr.

1/1 side 100,- kr.

1/2 side 60,- kr.

1/4 side 35,- kr.

Rubrikkannonse med

høyst 50 - femti ord 8,- kr.

Do. for medlemmer 5,- kr.

Eftertrykk tillatt kun med
forfatterens tillatelse.

Opplag: 400

Kjære leser!

Det er for oss bare å beklage at det nå har gått 5 måneder siden forrige medlemsblad utkom. Tilgangen på stoff til dette nummer HAR vært god - og takk for det! - men unnskyldningene våre for at vi ikke satte i gang med de forberedende arbeider før i slutten av juli, har også vært meget gode, selv om de er av en sådan karakter at de ikke nevnes her.

Når dette leses, vil driftssesongen 1974 ha gått over i historien med et godt resultat. Det har ikke vært noen rekordartet tilstrømmning av reisende, men belegget på togene har vært jevnt godt hver søndag. Størst trafikk hadde vi 2. juni med 398 reisende i forbindelse med særstemplingen.

Noe som imidlertid må bemerkes i forbindelse med driften, er personalsituasjonen. Et tilstrekkelig antall tjenestemenn har møtt opp hver søndag, men det har hendt at det har vært bare med et nødrep at trafikken har kunnet avvikles. Flere av de som var satt opp på tjenesteplanen, unnlot å møte opp uten å gi beskjed, men tilfeldigvis - og heldigvis for oss - var det noen andre som møtte opp og kunne steppe inn i stedet.

Denslags mangel på ansvarsfølelse bør ikke forekomme. Urskog-Hølandsbanen er ikke lenger en lekeplass der man kan komme og gå som man vil når man har forpliktet seg til å delta i driften - men et museum som må holdes i gang hver søndag. Det vil derfor være en idé for de ansvarsløse å tenke på andre når de unnlater å møte opp - og hvor ubehagelig det er å være i disse andres sted.

Ting tyder nå på at det ikke vil komme noe medlemsblad før i desember, og vi håper leserne vil være med på å lage et riktig tykt julenummer som gir lesestoff for hele juleferien.

Redaksjonen avsluttet
Hvalstad, 27. august 1974

Finn Halling
redaktør

Forsiden:

Sørgående tog trukket av "PRYDZ" på Lierfoss stasjon i 1959. Foto: Jernbanemuseets arkiv.

RUBRIKKANNONSE:

UNIFORMSBUKSE TIL SALGS

Livvidde 97 cm - pris kr. 90,-.

Henvendelse: Eva Fjeldseth, NSB - Informasjonsavdelingen. Telefon 20 95 50.

KONG HAAKON VII's BESØK PÅ URSKOG-HØLANDSBANEN I JUNI 1909

AV TRYGVE PANHOFF

I juni 1909 brygget det opp til store begivenheter i Urskog- og Hølandsbygdene: Kongen skulle besøke distriktet. Lokale festkomiteer arbeidet under høytrykk. Allerede i mars måned hadde brukseier Anders C. Haneborg på Fosser gård minnet om dette besøket i herredstyret. Det vil være rimelig å lage en riktig festelig mottagelse. I den anledning ville han stille sitt hus til disposisjon for en mottagelse i privat regi. Den 21. juni dro han til Kristiania for å konferere om de nærmere enkeltheter ved besøket, og han sørget for innbydelser til distriktets celebriteter. Søndag 27/6 sto hele Fosser gård i kok: Da Henry Dahl i Løken Hornmusikk kom for å snakke med brukseieren, sto han midt blant en mengde folk som alle skulle ha sine beskjeder; dresser ble prøvet og ballsalen skulle gjøres i stand etter dans, der ble høylet, pusset og skrapet. Alt skulle være klart til den store frokosten neste dag.

Og mandagen kom. Klokken 8 om morgenen dro Kongen av gårde med ekstratog fra Kristiania, ledsaget av kabinettsekretær Grønvdal, vakthavende adjutant kaptein v. Krogh og amtmannen i Akershus, Furu. Overbestyrer Nielsen førte toget til Lillestrøm, og driftsbestyrer Aas overtok frem til Sørumsand, hvor toget ankom kl. 8.58.

På stasjonen hadde Sørum herredstyre møtt frem med ordfører Aasgaard i spissen. Sogneprest Harboe, lensmann Jensen, politimesteren i Romerike, Røe, som fulgte toget til Skulerud, og en rekke andre kjentfolk var også med for å hilse Kongen, som på sin side hilste på hver enkelt av herredstyremedlemmene og både små og store i folkemengden. Så gikk han med følget sitt over på det kongelige ekstratog på URSKOG-HØLANDSBANEN. Idet "TERTITTEN" startet kl. 9.05, utbragte ordfører Aasgaard et "LEVE KONGEN!", og de mange skolebarna sang kongesangen.

Driftsbestyrer Hagen Westbye førte selv toget sørover, og Karl Havnaas var fyrbøter. Forøvrig var banemester Lund, kontorist Østenby, maskinmester Lysaker og vognvisitør Berntsen med toget. Stasjonene var pent pyntet med flagg og grønt, og "TERTITTEN" passerte dem alle med sakte fart, mens hurrarøpene jublet mot kongevognen. Kongen var svært interessert i å få høre om banen, og merket seg høye punkter som ved Killingmo stasjon.

På Urskog stasjon gjorde kongetoget et ti minutters opphold. Her sto Urskog herredstyre, sogneprest Holm, barn fra skolekretsene omkring og ca. 3-400 andre i spent forventning. Ordfører Beite holdt en stemningsfull tale, hvor han tolket folkets begeistring over at Kongen kom på disse kanter. Han roste valgspråket "Alt for Norge", og utbragte et "LEVE KONGEN". Majesteten takket for de vennlige ordene, og snakket varmt om samarbeidet. En mann kan lite utrette, men når alle går i enighet til arbeidet, skal landet blomstre. Så tok han seg en runde blant de fremmøtte. Blant dem var en liten pjokk i hvit kaninjakke og hvit lue, som fikk sitte på skulderene til en dame. Kongen syntes han var så fin at han måtte hilse på lille Alf Holmsen. Urskog stasjon var smakfullt pyntet, og stasjonsmester Nordby, banemester Lund, Joh. Næset, Holmsen, Aamodt, driftsbestyreren med flere hadde all ære av arrangementet.

Fra Urskog ble formannskapet med toget videre sørover. Kongen viste stor interesse for det historiske stedet Toverud. Kl. 10.22 kunne stasjonsmester Johan Tørnby se toget gli inn på Bjørkelangen stasjon, som var flott dekorert med stor og små flagg, riksvåpen og guirlander. Her var det særlig fru driftsbestyreren og fru dr. Waage som hadde ansvaret for arrangementet. Setskogen herredstyre, Høland formannskap, barn fra Komnås skole og en mengde andre ventet her.

Kongen hilste først på notabilitetene, deretter hilste ordfører Konrad Bergsjø majesteten og utbragte et "LEVE KONGEN". Denne takket med en tale som vakte stor begeistring. Regenten fikk blomster av lille Hjørdis Westbye, datter til driftsbestyreren, og unge Margrethe Waage, datter til doktoren, hun hadde fin ny kjole for anledningen. Også her tok den unge kongen er runde blant befolkningen, og både høy og lav mottok håndtrykk og vennlige ord. Noen syntes også de måtte være litt frempå, særlig gjaldt det kanskje legdekallen Hans på Haugrim, som da også fikk trykket Kongen i hånden. Etterpå så Hans på neven sin og sa: "Den derre ske je ette komma te å vaske mer!" Etter dette fikk han da også tilnavnet "Hans med nevvan". Blant de få som fotograferte denne dagen, var Ivar Nordbye fra Lierfoss. Han tok et riktig fint bilde av Kongen på Bjørkelangen, og senere ett på Skulerud.

Nå ble det riktig folksomt på toget videre mot Fosser, det var mange som skulle til Haneborgs festfrokost. På Fosser stasjon og langs veien ropte 3-400 mennesker, blant dem mange skolebarn, kraftig hurra. Brukseieren hadde sikret seg kalesjevogn fra frk. Hare-



Kongen er nettopp ankommet Bjørkelangen stasjon. Foto: Ivar Nordbye.



FOSSER I HØLAND

28. Juni 1909

FROKOST

Ristet Champignons i Skjæl

Afkøkt Laks med Sauce hollandaise

Asparges

Kyllingsteg med Salat

Vanilleis og Jordbær

Ost og Kjørks

Frukt

VINE:

Madeira

Johannisberger

Bordeauxvin

Salus

Pommery, etc

Avantillado

Kaffe og Likør

Menyen fra frokosten på Fosser gård.
Arkiv: Hemnes Bygdetun.

borg i Urskog, og to hester trakk kongevognen opp til Fosser gård. De øvrige folkene i kongefølget fulgte i andre vogner. Været var ennå pent. I tårnet på Fosser sto den 13 år gamle Willy Haneborg og så Kongen svinge inn. Foran hovedbygningen på sørkanten sto Løken og Hemnes Hornmusikk klare med blankpussede instrumenter. Blant annet spilte de "HØLANDS JERNBANEMARSCH" som Anders O. Haneborg hadde komponert til Kongen. (Den samme marsjen som ble spilt på Fossum under UHB's jubileum 4. september 1971). I Løken Hornmusikk, som ble startet av Olaf Kristensen, spilte Henry og Nikolai Dahl, Jakob og Andreas Ohlberg, Anders Ihlebæk, Henrik Simonsen, Svend Sandem og Kristen Østereng. De var ofte "musikken hans Haneborg". Henry Dahl slet forresten med en lei forkjølelse etter iskjøring og var dessuten alene på kornetten fordi en av musikerene fra Søndre var på eksersis, men alt gikk bra, musikken hadde trenet sammen i Søndre Høland på forhånd. Det 14-15 mann store messigkorpset spilte opp en feiende musikk. Det var blitt riktig varmt og lummert, et tordenvær var i anmarsj. I havestuen elstje

Kongen på verten og familien, og gikk opp i kontorfløyen i annen etasje hvor en egen servant var satt frem så han kunne vaske seg litt før frokosten. Småjentene på gården, blant dem den senere fru dr. Brekke, stjal seg til å vaske seg etterpå i "kongevannet" - det var selvfølgelig stor stas!

Det ble et stilig måltid, som startet med ristede champignons i skjell, avkøkt laks med sauce hollandaise og asparges, med madeira og Johannisberger til. Ca. 50 mennesker deltok i frokosten i ballsalen, blant dem formannskapene for Blaker, Urskog, Høland og Setskogen med ordførere, Urskog-Hølandsbanens direksjon, distriktslegen, sognepresten i Høland og medlemmer av Haneborgs familie. Det kom kyllingstek med salat og bordeauxvin, og ved steken takket verten Kongen for den ære som ved Kongens besøk var blitt vist ham, hans familie og hans hus, og utbragte et "LEVE KONGEN!". Kong Haakon reiste seg og uttalte: Jeg forsikrer Dem om at det var meg en glede å motta innbydelsen til Deres hjem, og jeg takker Dem for at De har gitt meg anledning til å treffe

Første side av "HØLANDS JERNBANEMARSCH" (for innsatsen fikk senere komponisten A. Haneborg et takkebrev fra Dronning Maud).

Hölands Jernbanemarsch. A. Haneborg.

Komponert i Anledning Kong Haakon VII's Besøg i Höland 1909
Instr. for Militärmusik af Alfr. Johansen.

Tempo dimaaccia. **Cornet I in B.**

The musical score is written for a single staff in G major (one sharp) and 2/4 time. It begins with a tempo marking of *Tempo dimaaccia.* and a dynamic of *mf*. The piece features several triplet figures and a section marked *stretto*. The score includes first and second endings, a *p* (piano) section, and concludes with a final cadence. The notation includes various ornaments and articulation marks.

sammen med formannskapene for de distrikter jeg har reist igjen-
nem. Jeg vil derfor takke for Deres gjestevennlighet og drikke
på Deres velgående. Glassene ble hevet. Så fulgte vaniljeis og
jordbær, salus, ost og kjeks, tørr pommery, frukt og amontillado.
Ordfører Bergsjø holdt en tale, der han litt spøkefullt håpet at
nå når Kongen var kommet til bygda, ville det igjen bli som i
Håkon den godes tid. Da var det jo slik at "to ganger blomstret
rogn og hegg, og to ganger la svanen egg". Etter at man hadde tak-
ket for maten, gikk alle ned i første etasje, hvor det var kaffe,
likør og hyggelig passiar. Kongen likte seg så godt at da det ble
snakk om oppbrudd, bemerket han at uten ham gikk det vel ikke.

Oppholdet på Fosser varte ca. 1½ time. Idet kongevognen forlot
gården brøt det løs et meget kraftig tordenvær, etterfulgt av
kraftig regnskyll med hagl. Nysgjerrige tilskuere hadde tatt en
ulovelig titt inn i kongevognen på stasjonen, slik at døra gikk i
vranglås, og det måtte hentes spett for å få den opp. Alt var i
orden da Kongen kom tilbake. Toget gikk kl. 12.50, og vinduene
måtte lukkes for uværet. Haglen slo bl.a. ned den modne rugåkeren
hos ordføreren. Kongen viste stor interesse for Riser ved Løken,
kjent fra oberst Kruses kamp mot Karl XII i 1716.

Da "TERTITTEN" gled inn på Skulerud stasjon, skinte sola igjen.
Her var flere hundre mennesker møtt frem, med Høland herredstyre,
skolebarn og mange hvitkleddede damer. Kongen hilste på herredstyre-
medlemmene, og ordfører Bergsjø talte igjen med varme ord om Kong-
en, som takket. Stasjonen var særlig fint pyntet, det var satt opp
en allé av flaggstenger fra stasjonsbygningen og ned til bryggen.
Også her tok Kongen seg en runde inn i folkemengden og hilste på

Nedenfor: Kongen er ankommet Skulerud. Foto: Ivar Nordbye.



flere. Så gikk han ned til bryggen under hurrarop fra alle skolebarna som sto langs flaggalléen. Urskog-Hølandsbanens personale hadde fått 100 kroner av Kongen, som de tenkte å bruke som startkapital til et bibliotek.

På bryggen tok Kongen avskjed med amtmann Furu og de andre i følget som ikke skulle være med lenger. Amtmann Hansen i Smålenene, kanalbestyrelsen i Fredrikshaldsvassdraget med konsul Bothner i spissen, kanalingeniør Baalsrud og formannen i "TURISTENS" direksjon, doktor Berg, ventet her. Løken og Hennes Hornmusikk hadde fulgt med toget fra Fosser og spilte opp med feiende avskjedsfanfarer da Kongen gikk ombord på dampskipet, og musikk og hurrarop bølget mot båten da den gled ut fra bryggen. I det samme brøt tordenværet løs på nytt. D/S "TURISTEN" var fint pyntet med signalflagg fra for til akter, flagg og blomsterdekorasjoner langs rekka og blomster i salongen. Selv om Kongen fikk både regn, torden og storm på turen sørover, gjorde solseilet tjeneste også i uvær, og Hans Majestet uttalte seg ofte rosende om det vakre landskapet - i grunnen var han forbauset over at denne sjeldent fine ruten ikke hadde flere turister.

Ennå i dag er det folk i bygda som minnes dette historiske besøk, kanskje særlig mange av skolebarna den gang.

Haugerud, 21/6-1974

Trygve Panhoff

oo

Tillegg:

Forfatteren skriver at man måtte formode at lok nr.4 "SETSKOGEN" trakk Kongetoget dersom dette loket da var kommet til banen. Imidlertid ble ikke "SETSKOGEN" levert før i november 1909 og den første prøvekjøringen fant sted på Bjørkelangen 26. november s.å..

Man vet altså ikke hvilket lokomotiv som hadde æren av å føre Kongen sørover. Somkjent var "URSKOG" og "EIDSVERKET" de mest pålitelige av lokomotivene, med "HØLAND" var det mer bry. Men likevel var nå "HØLAND" det mest staslige av lokomotivene. Ettersom det hadde fått ny kjel, bygget ved Hamar Jernstøperi i 1907, er det ikke urimelig å anta at dette lokomotivet trakk toget.

Som man kan lese av artikkelen skulle det fint folk til å kjøre et kongetog. Overbestyrer Nielsen kjørte toget fra Kristiania til Lillestrøm, driftsbestyrer Aas fortsatte til Sørumsand, og driftsbestyrer Hagen Westbye kjørte på UHB. Felles for alle 3 var at de ikke hadde utdannelse som lokomotivførere og neppe var i besittelse av for mye erfaring. Det er derfor ikke til å undres over at f.eks. Hagen Westbye måtte ha med seg legendariske Karl Havnaas som fyrbøter på en tur som denne.

Hans P. Grøner

Særstempling 2. juni 1974



Urskog-Hølandsbanen
Museumsjernbane.
Ambulerende brevhus.
Søndagene i tiden 2. juni-
15. september 1974.
Bestillingsadresse:
Lillestrøm postkontor
2001 LILLESTRØM

I 1973 sto det en artikkel i Nordisk Posttidsskrift om samtlige museumsjernbaner i Norden med fotos og avtrykk av banenes poststempel. Urskog-Hølandsbanen var også representert. I denne forbindelse foreslo Postdirektoratet at vi skulle søke om å få motivdatostempel på UHB istedenfor det noe kjedelige stemplet vi da hadde. Som sagt så gjort.

Stemplet skulle tas i bruk i 1974. Ettersom vi hadde bestilling på et chartertog for kanadiere 2. juni, foreslo vi at stemplet skulle tas i bruk på denne dagen. Dette sendte så Postdirektoratet ut sirkulære om over hele Europa.

Nå ville skjebnen at kanadierene måtte avlyse sin tur til Europa p.g.a. poststreik i Kanada, sterkt økende priser på det Europeiske marked sammen med markert inflasjon i Kanada. Men ettersom det alt var bestemt at det nye motivdatostemplet skulle tas i bruk denne dagen, ba Postdirektoratet om at vi satte opp tog likevel.

Når det først skulle være kjøring denne dagen, bestemte vi oss for å prøve å gjøre noe ut av det. Fra Folkemuseet hadde vi fått et foto av UHB's lok nr. 3 "HØLAND"- meget likt motivet i det nye stemplet (se foto nedenfor). Vi lot derfor trykke opp dette fotografiet som prospektkort. Bak på 800 av kortene trykket vi "SÆR-STEMPLING 2. JUNI 1974". Ytterligere 700 kort uten denne tekst ble også trykket.



Det ble satt opp 2 tog for dagen, et kl. 12.00 og et kl. 14.00. Pressemelding ble sendt ut og et oppslag om begivenheten satt opp på alle postkontorene på Romerike.

Dagen opprant med skyet regntungt vær, forsåvidt ganske bra for oss. Etttersom ingen hadde ventet seg det store innrykket av reisende, ble toget satt opp med 2 passasjervogner og en G-vogn. Men alt 45 minutter før avgang var det klart at toget måtte forsterkes. Presis kl. 12.00 gikk første tog stappfullt. Kl. 13.00 måtte vi kjøre igjen med enda et fullt tog. Alle var ikke kommet med det første.

I billettekspedisjonen på Sørumsand hadde tpx. Waitz det svare strev. Folk presset på og kjøpte kort nærmest som "ville". Det tok snart slutt på kortene med særtrykk - ikke minst fordi Norsk Filatelistisk Tidsskrift i Kristiansand alene kjøpte 600.

Nå ble det ikke bare hyggelig å sitte som tpx. på Sørumsand. Dette med filateli som hobby må visst være en alvorlig sak. Mange var skuffet over at det var slutt på akkurat disse kortene selv om vi hadde mange andre. En del var direkte ubehagelige, det manglet ikke på ukvemsord og trusler om "represalier". Høylydt utskjelling på litt avstand hørte vi nok av. Om mange av filatelistene er det dessverre bare å konstatere at de var direkte usmakelige i sin fremferd. Når man tar i betraktning at vi i UHB ikke har noen tidligere erfaringer med virksomhet av den karakter det her var snakk om og vitterlig ingen muligheter hadde for å forutse tilstrømmingen av interesserte, synes vi nok at den kritikk som ble oss til del var høyst uberettiget.

Det siste toget gikk fra Sørumsand kl. 14.00, også dette helt fullt. Billettoppgjøret viste 398 solgte billetter, men atskillig flere hadde møtt frem for å få ekspedert post.

Alt i alt var dagen for oss en uventet overraskelse rent økonomisk, vi tjente godt over 2000 kroner! Men enkelte vil nok likevel huske 2. juni 1974 som en av de dagene da det var "stress" på Urskog-Hølandsbanen.

Totalt ble det ekspedert noe over 2500 sendinger i forbindelse med første dags bruk av vårt motivdatostempel.



Lokomotivets konstruksjon og virkemåte vekker alltid stor interesse.

Ikke alle forklaringer som kloke fedre gir sine håpefulle er like overbevisende!

over til-



76 ÅR PÅ KANALEN

AV KJELL OLSEN

Atter en sommerferie uten D/S "Turisten". - Det var noe eget med denne båten. Båten kunne ikke høres selv om den var ganske nær, bare sees. Det var både et hyggelig og vakkert skue å se denne båten på de fem sjøene mellom Tistedal og Skulerud.

Det er mange som gjennom årene har hatt gleden av å oppleve en tur med denne båten. Av de mange som var med på turene var også musikkorpsene med sine instrumenter. De spilte så kuene i Aremark danset tango etter tonene fra musikken, og ved slusene ble det holdt konsert til ære for de fremmøtte. - Skoleturene skulle visstnok også være populære. Her sto skoleelevene i kø ved dø-døra for å komme innom og smugrøke, mens lærerne hadde nok å gjøre med å holde orden på de andre bråkmakerne.

Den 20. august 1963 var det slutt på epoken med D/S "Turisten" Selv om det i årene før nedleggelsen var gitt dispensasjon fra Veritas for ett år ad gangen, regnet man båten for nedslitt. Det eneste som er igjen av båten er skroget som ligger på bunnen av Femsjøen og maskinen som står på Norsk Teknisk Museum.

I 1887 fikk bøndene i Aremark, Øymark og Rømskog sitt store ønske oppfylt. Da begynte nemlig D/S "Turisten" sin trafikk på Halden-kanalen. D/S "Turisten" Aremark, kunne man den gang lese bak på båten. Det var noen av de mer velstående bøndene som sammen hadde blitt enige om å gå til innkjøp av en passasjer- og godsbat.

Kanalbyggeren Engebret Soot hadde lagt alt til rette for slik trafikk. De så det som meget viktig å kunne opprette en fast forbindelse med Fredrikshald, men også for å knytte stedene langs vassdraget bedre sammen.

Båtruten på den 92 km lange kanalen var den eneste kommunikasjonen disse menneskene hadde med byen. Det var derfor aldri tvil om at båten ville få oppslutning fra de som soknet til kanalen. I stedet for lange turer med hest og vogn, kunne bøndene nå komme til byen på en langt mer komfortabel måte.

Brygger ble laget på de steder båten skulle anløpe, - kanskje i fleste laget. Men bøndene som eide båten mente det var nødvendig med kort vei til brygga. Også våre svenske naboer oppdaget snart kommunikasjonen med Fredrikshald. Og på Holmgrillbrygga ved Aspern, møtte de opp i stort antall. At båten var med på å bedre livskårene til de som bodde i disse distriktene kan det ikke være noen tvil om.

DA RUTEBILEN KOM

Omkring 1910 fikk båten sin konkurrent. Da ble den første rutebil satt i drift på strekningen Halden-Ørje. I årene som kom ble passasjerantallet på båten registrert som synkende. Den viktigste årsak til at folk ville reise med rutebilen var nok at de kom fortere frem. Men om rutebilen gikk fort kan vel diskuteres, - det hevdes fra folk som husker denne rutebilen at det var de som prøvde å løpe om kapp med den.

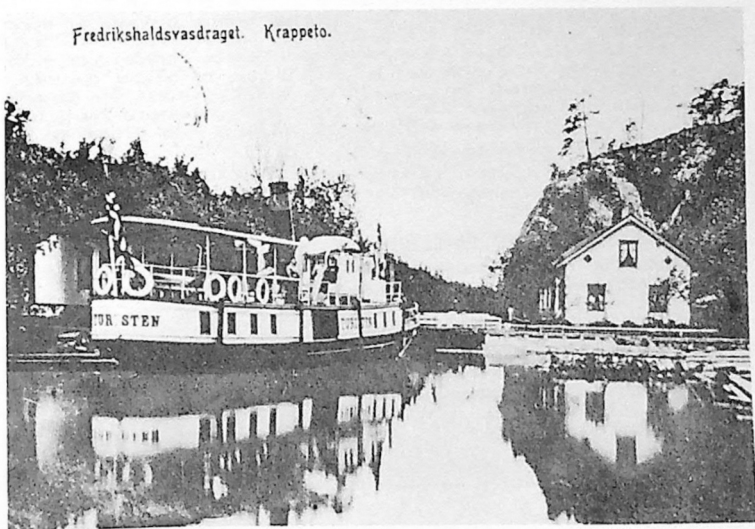
Men båten hadde fortsatt sin misjon. Som gods- og transportbåt var den fortsatt unnværlig. På flere av bryggene var det bygget skur hvor varene ble lagt inn. Rutebilen hadde på langt nær plass til den varemengden som båten fraktet. - Et annet moment til båtens fordel som bør nevnes: For passasjerene var båten en langt mer behagelig reisemåte. For å riste avgårde med tresmak i baken på dårlige veier, og på toppen av det hele kanskje bli bilsyk, kan ikke ha vært noen fornøyelse.

D/S "Turisten" derimot var etter datidens forhold en flott og komfortabel båt å reise med. Ombord var det anledning til å kjøpe mat for de som måtte ha råd til det. Og de som hadde mye penger foretrakk å reise på 1. klasse, hvor det var mer bekvemt og fint. Altså var det gjort mye for at folk skulle få en behagelig reise.

ETTERHVERT KOM TURISTENE

Det ble litt etter litt også en del turister som benyttet seg av båten. Mange ville oppleve den fine turen og slusingen i de fire sluseanleggene til Engebret Soot. På veien fra Tistedal til Skulerud var det først slusing gjennom Brekkes fire slusekammerer, derfra til de fire slusene ved Krappeto. Så var det de to slusekammerene på Strømsfoss - og til slutt gjennom Ørjes fire.

Fredrikshaldsvasdraget. Krappeto.



"Turisten" kom i godt selskap med bønder og buskap ombord i båten. Her kunne de slappe av og prate med bonden som hadde vært i byen og handlet hest, ku eller hva det nå måtte være. Etter praten med bonden kunne de gå bort å prate med hesten eller kua om de våget. Det utspant seg nok mange lystige episoder ombord i båten på den tid.

STORE FORANDRINGER I 1924

1924 skulle vise seg å bli et merkeår for såvel båten som kanalen. Da ble båten solgt til Norges Statsbaner og Aktieselskapet Urskog-Hølandsbanen. Det skulle snart vise seg at disse selskapene hadde store planer med båten. De satset nemlig stor på turisttrafikken. I samråd fikk de til et rundreiseopplegg med båt og jernbane. Det varte da heller ikke lenge før turistene var i majoritet ombord. Men fortsatt var den til stor nytte for bøndene, godstrafikken var det enda behov for på sjøveien.

Samme år som båten ble overtatt av ovennevnte selskaper, skjedde det også store ting på kanalen. Da var nemlig anleggsarbeidene ved Brekke kraftstasjon ferdige, noe som resulterte i høyere oppdemming av Aspern. På Brekke ble det bygget nytt sluseanlegg. Og i tillegg til de fire slusekammerene fra før, fikk man to kammerer til. Den nye oppdemmingen ved Brekke var såpass stor at det ble overflødig med sluser ved Krappeto. Dermed kunne "Turisten" seile hele strekningen fra Brekke til Strømsfoss uten sluser.

Men det var nok slusingen i kanalen som var en av de store attraksjonene med båtreisen. I et hvert fall ble fotoapparatene flittig brukt når båten oppholdt seg ved sluseportene. Det var de som var så begeistret for denne detaljen at de fotograferte båten i alle slusekammerene som den måtte igjennom.

Slusingen på Brekke tok lengst tid. Med en høydeforskjell på 26 meter mellom sjøene Femsjøen og Aspern er Brekke sluser Europas største sluseanlegg. Følger man kanalen videre oppover er Strømsfoss neste sluseanlegg. I motsetning til sluseanlegget på Brekke, er Strømsfoss-anlegget kanskje Europas minste. Høydeforskjellen mellom Ara og Øymarksjøen er bare 2½ meter, og båtens opphold ved de to slusekammerene varte i 10 minutter. Oppholdet ved Ørje tok 20 minutter. Her måtte man gjennom fire slusekammerer for å bli fraktet fra Øymarksjøen opp til Rødnessjøen, hvor det er en høydeforskjell på 12½ meter.

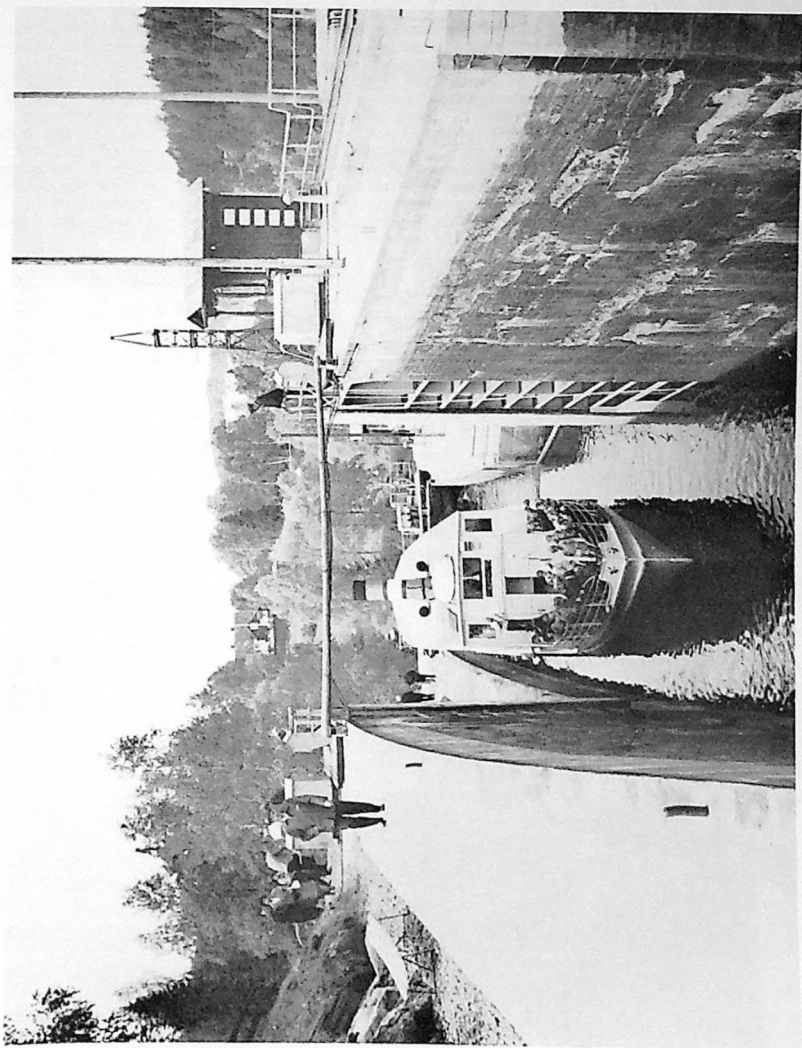
Selve reisen med båten tok meget lang tid. Hele dagen og meste parten av kvelden gikk med. Dette på grunn av alle de anløpsstedene båten skulle innom.

ETTER KRIGEN VAR DET BARE TURISTER

Krigen fikk satt en stopp for båttrafikken, men den 22. mai 1946 kunne kaptein Nilsen og mannskapet, 5 i alt, gjenoppta trafikken på kanalen. Etter at båten hadde ligget i opplag ved Ørje, ble den grundig sjekket og maskinen fikk også den nødvendige overhaling.

Nå ble det i årene fremover satset enda mer for å gjøre båtturen attraktiv. Driftsbestyrer E. Prydz ved Urskog-Hølandsbanen, som var drivkraften for at opplegget med rundturen skulle lykkes, la ned et enormt arbeid slik at reiselystne feriefolk skulle ta turen med hvitmalte "Turisten".

Sesongen for båten ble nå etter hvert konsentrert om skolens sommerferie. Godstransporten og alle anløpsstedene ble også sløyfet. Der-



"Turisten" i Brekke sluser en sommerdag i 1960. Foto: Billedsentralen

med ble reisetiden redusert til 6½ time. Selv om sjøene "gikk i skjorteermene" brukte båten nøyaktig samme tid.

I og med at båten ble eid av jernbaneselskaper, ble båtens avgangstid fra Tistedal regulert etter toget. At Tistedal stasjon skulle være stoppested for uterlandstoget, høres nesten komisk ut, men med dette toget kom båtens fleste passasjerer. Om bord i "Turisten" kom det skoleklasser, sangforeninger, musikkorps, sykklubber og ikke å forglemme familiene som tok ferieturen på kanalen. Alle satte pris på å oppleve denne turen i vakre omgivelser. Om bord i båten var den en sjeldent hyggelig atmosfære, passasjerer og mannskap var kort sagt dus med hverandre. Ofte hendte det at passasjerene var nysgjerrige og gløttet på døra til maskinrommet, men de ble aldri jaget. Snarere tvert om. Oscar Østenvik, som var maskinist den siste tiden syntes det var hyggelig med besøk. Og noen ble meget overrasket da de fikk se maskinisten sitte og skrelle poteter. Mannskapet på "Turisten" arbeidet nemlig sammen i et team. Foruten skipper og maskinist besto mannskapet av styrmann, billettør og fyrbøter.

TIL SLUTT SVIKTET DET

Men dessverre, nedleggelsen av UHB virket negativt på rundturen - en bussreise kan ikke erstatte den opplevelsen som den smalsporede banen var. Turistene begynte å svikte - og det var ikke fritt for at maskinen som brukte 4½ tonn kull hver uke tok til å bli noe slitt.

Den 23. august 1963 var det helt slutt - man var blitt en helt enestående turistattraksjon fattigere. Savnet var stort. Å få en ny båt med dampmaskin er utopi, men en hydrofoil bør det ikke bli, derimot en båt hvor turistene kan hygge seg, oppleve naturen og slusingen fra sjø til sjø. Kommer den nye "Turisten" snart?

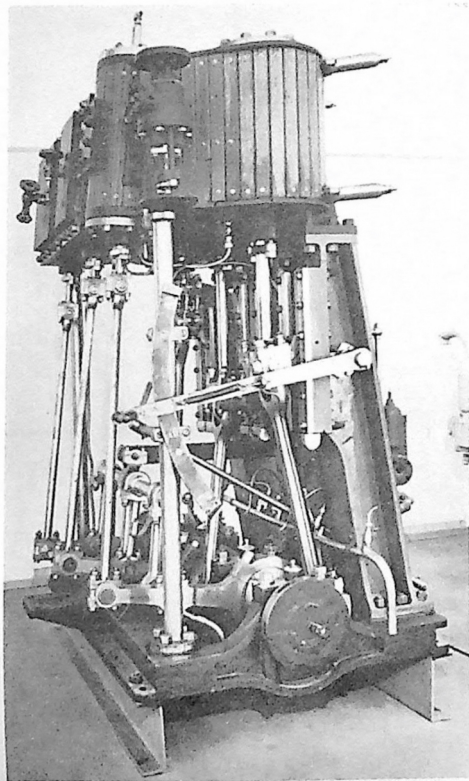
Til venstre:

"Turistens" maskin bygget på Nyland i 1887.

Maskinen, som har 3 sylindere, er utstyrt med Kruks styring og yter 100 hk ved 120 omdr./min. og 8 kp/cm² damptrykk.

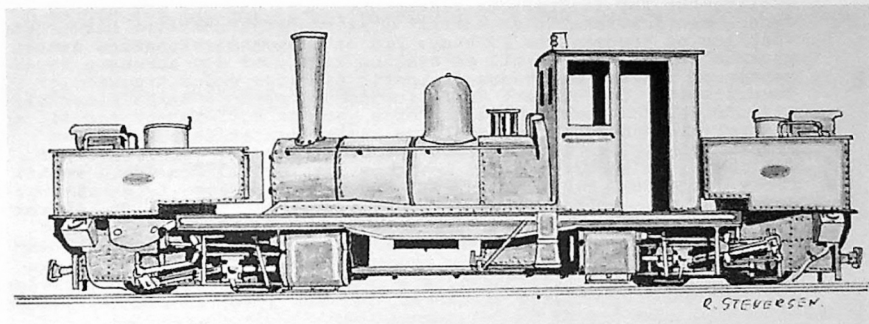
Maskinen står nå på Norsk Teknisk Museum.

Gjenstandsnr. 11540.



RARIETETER PÅ SKINNER

Garrats lokomotiv



To lokomotiver som avviker vesentlig fra den tradisjonelle konstruksjon ble levert av firmaet Beyer, Peacock & Co. Ltd., Manchester i 1910 til statsbanene på Tasmania. Lokomotivene ble konstruert etter H.W. Garrats system. Typen består av 3 hoveddeler, nemlig kjelen, rammen og de to drivboggiene. Den karakteristiske plassering av maskinens hoveddeler fremgår tydelig av illustrasjonen ovenfor.

Før vi går til en detaljert beskrivelse av maskinen, kan det være av interesse å betrakte dens uvanlige utseende. Det vil straks sees at arrangementet tillater en mye større bevegelsesfrihet enn vanlig for lokomotivkonstruktørene. Maskinen er leddelt, og når man tar i betraktning at skarpe kurver og sterke stigninger ofte er uløselige problemer i forbindelse med jernbaneanlegg, vil de andre særegenheter ved Garrats lokomotiv ha forøket interesse. Hele maskinens totalvekt f.eks. inngår i adhesjonsvekten. Systemet gir også stor bevegelsesfrihet med hensyn til kjelens konstruksjon, som også har stor innflydelse på lokomotivets kraftutfoldelse. Fyrkassen f.eks. kan gjøres bredere og dypere. Den går fri av alle aksler og andre deler som på alminnelige maskiner er anbragt under eller i nærheten av den. Kjelen kan derfor senkes ganske meget.

I Garrats lokomotiv ble fyrkassen konstruert slik at den av hensyn til ristarealet kunne gis en hvilken som helst bredde. På samme måte kunne rundkjelen gjøres større. En større kjeldiameter kunne med fordel anvendes uten fare for at kjelens tryktpunkt vil bli for høyt. Og med en såpass kort kjele blir heteflaten bedre

påvirket enn tilfelle er ved den lange kjele i alminnelige damplok. Det vil likeledes fremgå at man ved dette lokomotiv hadde et mer fritt valg med hensyn til drivhjulenes diameter og deres gruppering.

Erfaringer med andre dobbeltlokomotiver var at de var svært stive i kurvene. Dette var imidlertid ikke tilfelle med Garrats lokomotiv - det var konstruert som tenderlokomotiv med vann og kull anbragt på de to boggiene.

Denne maskinen er den første av dette system som er bygget for de tasmanske statsbaner, som har en sporvidde på kun 2 fot.

Lokomotivets styring er en modifikasjon av Walschaerts type og bevegese av en liten vingekrumtapp anbragt på hovedkrumtappen. Hjulene på hver boggie er koblete og har kontravekter på krumtappene.

Innføring av compoundsystemet på disse maskiner medførte vanskeligheter for damprenes vedkommende. Som man ser tas dampen fra domene, men regulatoren er anbragt i et munnstykke mellom sikkerhetsventilen og førerhusets forkant. Fra dette munnstykke føres dampen gjennom et isolert rør til en samling like over det bakerste trucksenter og derfra nedgjennom et knærør til like under trucksenteret. Damprene er derfor ført gaffelformede forover på begge sider til sylindrene. Utstrømningsdampen føres gjennom et Y-formet rør til en sentralkulesamling, hvor det lange recieverør er festet, til en ekspansjonssamling, som er ført frem til forreste boggi. Der er det nok en kulesamling og en igangsettingsventil. Fra denne ventil føres dampen til begge sider av lavtrykkssylindrene. Igangsettingsventilen bevegese fra førerhuset. Dampen til denne føres fra et rør i domene gjennom røykkammeret og ned gjennom en stålslange til et punkt under den førende boggis sentrum, hvorfra den føres tilbake til igangsettingsventilen. Når maskinen arbeider compound, er ventilen i en bestemt stilling slik at recieverøret står i forbindelse med lavtrykkssylindrenes sleidskap. Når den arbeider som høytrykks-



BYGGETEKNIKK
KRAFTANLEGG — DAMMER
INDUSTRIANLEGG — KAIER
VEI-, VANN-, AVLØP- OG RENSSETEKNIKK
RENOVASJON — BYGGEADMINISTRASJON

INGENIØR
CHR. F. GRØNER A.S.

MNIF RÅDGIVENDE INGENIØRER MRIF
(OSLO) 1322 HØVIK, MARIEVEI 20 — TELEFON 12 33 50

OSLO — TRONDHEIM — KRISTIANSAND — TROMSØ — BERGEN — FØRDE
SANDNES — PORSGRUNN — SKI — SARPSBORG — FREDRIKSTAD

maskin, er hanen dreiet rundt, slik at recieveren står i direkte forbindelse med utgangsøret. Tilløpet til sylindrene er lukket når friskdamp tilføres lavtrykkssylindrenes sleidskap. En skifte-stang er felles for begge boggi.

Maskinen er utstyrt med vakuumbremse til begge boggi, damp- og skrubremse og dampsandingsapparater for alle hjul. Den er konstruert for stigninger på 1:25 og kurver med radius ned til 99 fot.

Dimensjonene er følgende:

To høytrykks sylindere med diameter	11''
To lavtrykks " " "	17''
Drivhjul diameter	31½''
Hjulavstand	4'
Senteravstand mellom boggi	22' 9''
Lengde over buffer	33' 10½''
Bredde	7'
Antall kjelrør i messing	170
Kjelrørens utvendige diameter	1 ¾''
Samlet heteflate	628 fot ²
Ristflate	14,8 fot ²
Damptrykk	13 kg/cm ²
Vannbeholdning (1. boggi)	2,3 fot ³
" (2. boggi)	1,5 "
Kullbeholdning	1,0 tonn
Vektfordeling (i tjenesteferdig stand):	
Forreste boggi	16 tonn
Bakerste "	17,2 "
Totalvekt	33,2 "
Adhesjonsvekt	33,2 "

Såvidt vi har kunnet bringe i erfaring, finnes i dag et av Garratts lokomotiver hensatt på en museumsjernbane, og målet er å pusse det opp og sette det i drift igjen. (Festiniog i Wales.)

Finu Halling

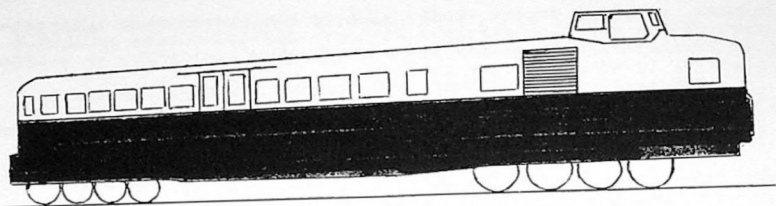
Michelinevognen

BERGENSBANENS FØRSTE LYNTOG - PÅ GUMMIHJUL

I sommersesongen 1939 ble det satt i gang lyntogkjøring på Bergensbanen med høyst usedvanlig materiell. To norske reisebyråer leide en såkalt Michelinevogn fra Frankrike for å gjennomføre sitt turopplegg. NSB gav tillatelse til kjøringen - mot en viss avgift. Prøvekjøring ble foretatt på forskjellige strekninger med bra resultat, og en NSB-mann ble opplært til å kjøre klenodiet.

Vognen var unektelig unik, norske forhold tatt i betraktning. Konstruksjonen var gjort så lett som mulig - vognen veide bare 15 tonn fullt lastet - og hjultrykket var dermed under 1 tonn.

Passasjerkupeen var bakerst med plass til 54 personer, videre inneholdt vognen toalett, bagasjerom og foran et konduktørrom hvor også motoren var plassert. Lokførerens plass var i et eget rom oppe på taket hvorfra han hadde et voldsomt panorama til alle sider.



Passasjerrommet hadde et svært lite kubikkinnhold, faktisk så lite at man måtte ha konstant gjennomtrekk på den 8½ timer lange turen på Bergensbanen for å unngå dårlig luft.

Bensinmotoren hadde 12 sylindere, 250 hestekrefter, og brukte ikke mindre enn 5 liter bensin pr. kilometer. Toppfarten var 105 km/t. og vognen hadde en temmelig imponerende retardasjon - nemlig fra 80 km/t til 0 km/t på 100 meter. Derimot brukte den 900 meter på å akselerere fra 0 km/t til 80 km/t.

Hjulene hadde luftgummi med stålflenser. Da gummi isolerer, ble elektriske skinnkontakter anbragt ved signalene.

Kjøringen var meget behagelig - skinneskjøtene kunne faktisk ikke merkes.

Hvorvidt lokføreren medbragte lappesaker og solusjon under kjøringen vites ikke.

Tekniske data:

Lengde over buffer: 17,5 meter

Vognvekt: 10,0 tonn

Akselrekkefølge

D'4

Motor:

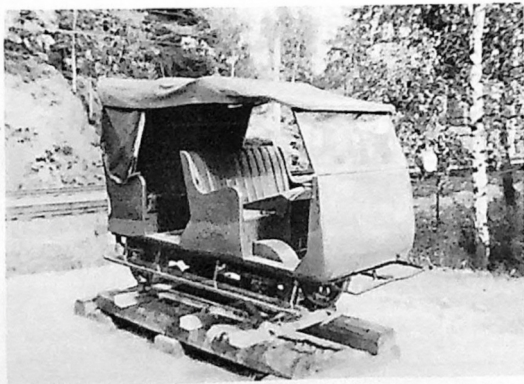
Hispana Suiza bensinmotor 250 HK

Største tillatte hastighet: 105 km/t

Toppfart i 20 o/oo stigning: 75 km/t

SKnu

Vår forundelige smalsporverden



Gjenstanden på bildet til venstre må ubetinget sies å tilhøre sjeldenhetene blant doninger som har gått på skinner.

Det er en skinnegående inspeksjonsvogn for 600 mm sporvidde. Den er bygget av firma Glaser & Pflaum i Berlin i 1930-årene. Typebetegnelsen er 24 M, byggenummer 9902. Motoren er en 4-sylindret Ford Eifel bensinmotor. Den har 4 sitteplasser og kjøres fra baksetet.

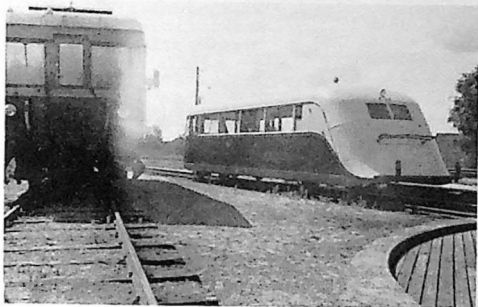
forts. s. 22

litt mer om Kristine Valdresdatter

Vi bragte i Tertittent nr. 24 en større artikkel om Valdresbanens motorvogn, og vi kommer her med noen tilleggsopplysninger.

Den gang Kristine Valdresdatter ble levert (i 1935) representerte den noe helt nytt på den fronten her i landet både når det gjaldt komfort og hastighet.

Når det gjelder motoren, valgte man



Ovenstående fotos viser Valdresbanens motorvogn under en prøvekjøring til Arnes umiddelbart etter leveringen i 1935. Den andre motorvognen på bildet er av type Cmb type 14.

Buda bensinmotor av den grunn at Valdresbanen regnet med å få byttelåne med NSB ved reparasjoner og overhalinger idet denne motortypen var standard ved NSB. Samarbeidet på dette område var upåklagelig.

Vognen ble viet stor interesse etter leveringen, og samme dag som den ble levert, 25/7 1935, ble den prøvekjørt fra Oslo til Roa. Følgende deltok:

Direktør Alf Ihlen	Strømmens Værksted
Overingeniør Müller	" "
Maskindirektør Storsand	NSB
Overingeniør Grønningseter	NSB
" Hirsch	NSB
Inspektør Beck	NSB
" Mørk	NSB
Overingeniør Nissen,	tilsynsh. for private jernbaner.

Under en servering av forfriskninger før tilbaketuren fra Roa, takket direktør Ihlen Valdresbanen for at Strømmens Værksted hadde fått anledning til å bygge vognen.

At så mange eksperter deltok og kom med rosende uttalelser om vognen, skulle vel ikke trenge noen videre kommentar.

Det hører også med til historien at prisen på vognen var omkring 60.000 kroner.

Vår forundelige smalsporverden
forts. fra side 20

Vognen har tilhørt Forsvaret i Trøndelag. Det fortelles at Hans Kongelige Høyhet Kronprins Olav reiste i vognen under en befarings i 1945.

Den som er interessert i nærmere studium av vognen, kan henvende seg til undertegnede - som også er interessert i opplysninger om eksisterende 600 mm baner hvor vognen kan prøvekjøres.

Olaf Wiegels

NB! Kjenner du til rariteter som går eller har gått på skinner - eller har du fotos av noe - kontakt vår redaksjon.

Red.

Farvel til NPHS

For en del år tilbake var det en gruppe jernbaneinteresserte i Holmestrandsdistriktet som stiftet Norsk Privatbane-Historisk Selskab. Deres mål var ikke lite beskjedent: en del av den nedlagte Holmestrand-Vittingfossbanen skulle bygges opp igjen og atter settes i drift!

Skinner, sviller og en stasjonsbygning ble skaffet til veie, og det hele så temmelig lovende ut til å begynne med. Imidlertid var det en akutt mangel på rullende materiell, og man kom aldri til enighet om hvilken sporvidde banen skulle få. Det var lenge på tale å få lok nr. 2 fra Svalbard til banen, inntil man oppdaget at fraktomkostningene sammen med restaureringskostnadene ville bli så høye
forts. s. 29

For logentustaster

Tog



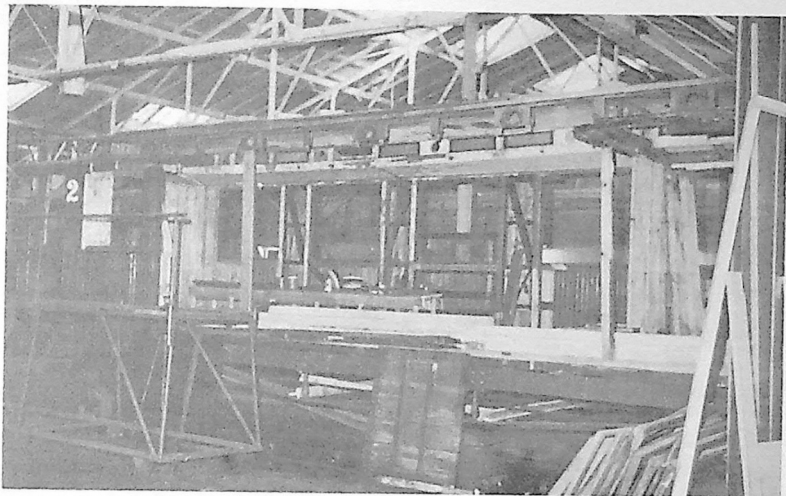
En bok om Jernbanens historie fra Stephensons beskjedne damplokomotiv til dagens stål-uhyrer. Er skrevet for gutter fra 7 til 70 år.

KR 17,50

SCHIBSTED

Kongevogna

Kongevogna har nå passert sitt minimale stadium, og oppbyggingsarbeidet er i full gang. Vi har fått i stand et utmerket samarbeide med en snekker fra NSB som tidligere har vært i verkstedet i Bispegaten i mange år. Han er meget dyktig og er ekspert på revisjon av trevogner, så arbeidet er uten tvil i de beste hender.



Den ene sideveggen og halvparten av taket er her tatt ned.

Snekkeren har fått tillatelse til å bruke snekkerverkstedet i Gamlestallen i Lodalen om kvelden. Vi har etter hvert oppdaget at det er meget vanskelig å utføre en slik revisjon på en skikkelig måte uten eksperthjelp og uten adgang til snekkerverksted.

I tillegg til alt det vi tidligere har revet ned av lister, plater, polstring på veggene og panel, har vi nå i samarbeid med snekkeren revet ned nesten hele den ene sideveggen i vognen. Oppbyggingsarbeidet er i full gang; vi har allerede kommet ganske langt med reisverket i veggen.

Målet med restaureringen er å sette vognen i den stand den opprinnelig var; det blir ikke snakk om å bygge noen salongvogn. Innvendig blir veggene kledd med 62 mm furupanel som beises eller males. Gulvet skal vi prøve å slipe, sparkle og male. Innredningen har det vært en del diskusjon om - noen ønsker at vognen skal ha 1. og 2. klasse, men den minste avdelingen er så liten at det bare ville være plass til 1. kl. setene og ingen passasjerer. Løsningen blir derfor sannsynligvis at vi innreder den lille avdelingen til 2. klasse med stoppede seter (som i Bfo og ABo), og den store avdelingen til 3. klasse med treseter uten trekk. Vognen får da igjen sin opprinnelige litra, BCo, dog med nr. 10 tilføyd.

Etter at vi fikk eksperthjelp ser ikke arbeidet ut til å by på

NIDAREIDULYKKEN

18. 9. 1921

ved
Finn Halling

Lørdag 17. september 1921 står som en merkedag i norsk jernbanehistorie - strekningen over Dovrefjell fra Dombås til Støren var ferdig, og den offisielle åpning kunne finne sted. Lønnskonflikter og problemer i forbindelse med verdenskrigen hadde forsinket arbeidet sterkt, men nå var endelig dagen kommet da hjulene kunne rulle over Dovregubbens fjell.

De innbudte gjester kom med ekstratog til Hjerkinns lørdag formiddag kl. 11.30, og det var her Hans Majestet Kong Haakon erklærte banen for åpnet. Åpningstoget fra Dombås til Trondhjem ble ført med stø hånd over fjellet av distriktssjefen i Trondhjem distrikt, C.A.R. von Krogh.

Efter åpningshøytidelighetene var det lagt opp til store festligheter i Trondhjem.

Søndag kveld skulle de celebre gjester fra Syd-Norge befordres tilbake med ekstra nattog til Christiania. Det var opprinnelig meningen at Kong Haakon og Kronprins Olav også skulle være med dette tog, men Kongen ville gjerne være igjen et par dager i Trondhjem for å se Ibsens "Kongsemnerne" som var satt opp som festforestilling på Trondhjems teater.

Blant passasjerene på ekstratog kan nevnes dr. med. Backer-Grøndahl, grev de la Gardie, overingeniør Grønningssater NSB, telegrafdirektør Heftye, stortingsmann Nygaardsvold, trafikkdirtør Norrby (Gøteborg), president Spangelo, generaldirektør Fleischer, president Sanne, trafikkdirtør Lundborg (Ed), president Buen, statsrådene Amundsen, Oftedal, Aavatsmark, Mowinckel, Mjelde, Five og Mortenson, statsminister Blehr, utenriksminister Ræstad, kaptein Bjørnstad (sekretær NSB), arkitekt Glosimodt, overingeniør Hammer ved Sørlandsbanen, major N.C.Ræder, oberst N.I.Sejerstedt og distriktssjefene Esmark og Poppe.

Avgangstiden for ekstratog ble opprinnelig fastsatt til kl. 12.00 natt umiddelbart efter at dagtoget fra Christiania over Røros hadde ankommet, men senere ble den fremskjøvet 15 minutter, og dagtoget skulle krysses ved Marienborg kryssingsstasjon.

Ekstratoget la ut på den lange reisen til Christiania søndag kl. 11.54 - 9 minutter forsinket, men ferden ble raskt avsluttet ved vestre ende av Nidareid tunnel - efter knapt 2 kilometers kjøring.

Seks av ekstratogets passasjerer, telegrafdirektør Heftye, kaptein Bjørnstad, arkitekt Glosimodt, overingeniør Hammer, major Ræder og oberst Sejerstedt ble drept.

I forbindelse med åpningen av Dovrebanen ble det utsendt et B-sirkulære (nr. 200/1921) med ruter over de ekstratog som skulle kjøres. Sirkulæret ble utdelt til alt personale som kom i berøring med ekstratogene.

Såvel lokomotivpersonalet som konduktørpersonalet på daghurtigtog (tog 361) hadde mottatt dette sirkulære, men ingen av dem hadde funnet noe av interesse for dem. Samtlige hadde oppfattet "hat til 19/9" som om toget skulle gå fra Trondhjem 19/9 om kvelden.



Ulykkesstedet fotografert fra tunneltoppen. Nærmest sees de to sovevognene hvor de seks omkomne oppholdt seg. Foto: Skarpmoen

Tog 361 passerte innkjørsemaforsignalet, som viste grønt lys, nedenfor den gamle nedlagte Hospitalets kirkegård og nærmet seg Marienborg med redusert fart. Ved søndre veksel på stasjonen sto fungerende tpx., telegrafist Wiig, og viste grønt lys. Dette grønne lys var ikke i overensstemmelse med reglementet, men Wiig viste det for at lokpersonalet skulle se at vekselen var betjent. Imidlertid ble dette grønne signal feilaktig antatt for å være passersignal. Farten ble hevet til ca. 25 km/t og toget kjørte inn på kryssingssporet - uten at hverken lokfører Øien, fyrbøter Stuevold eller togfører Skott merket det. Da toget kjørte forbi stasjonen var fyrbøter opptatt med lubrikatoren på loket idet denne hadde slått seg vrang, og så således ikke efter flere signaler. Da toget kom til nordre veksel merket lokpersonalet at vekselen lå galt, og lokføreren sa: "Her var visst en feil veksel." Han tenkte et øyeblikk å stoppe toget idet han så at nordre semafor, som da var passert, sto på stopp. I samme øyeblikk oppdaget han lysene fra ekstratoget.

Han slo bremsene på for fullt og fløyttet ustanselig, og vitner kunne siden fortelle at toget nesten var stanset ved sammenstøtet.

Resultatet av sammenstøtet var uhyggelig. Den første sovevognen i ekstratoget ble "slukt" nesten fullstendig av den andre. Tilsammen 25 mennesker oppholdt seg i disse to vognene. Man anslo at de samlede skader på materiellet beløp seg til 550.000 kroner.

Redaktør Nordahl Olsen i første vogn fortalte om sammenstøtet: "Jeg hadde saavidt faat sat mig ned, pratende med en kollega. Pludselig hører vi et frygtelig brak, vi følte at vognen veltet. Væggen

klemtes sammen om os, saa det bare var saavidt vi kunde røre os. Slik blev vi da liggende, jeg underst, min kamerat over mig. Blodet silte ned over mig fra et saerhan hadde. Det varte da heldigvis ikke længe før vi blev hjulpet ut ..."

Filmfotograf Hans Berge oppholdt seg på endeplattformen bak i første vogn ved sammenstøtet: "Jeg trodde først at vi var vætlet ut i elven, for jeg merket at jeg blev vaat. Senere forstod jeg at det var blodet fra de dræpte, som jeg hadde over mig, som randt ned."

Hjelpemannskapene, som kom til ulykkesstedet ganske raskt, fikk en hard jobb. I lys fra fyrstikker og karbidlamper måtte de hugge seg gjennom veggene i sovevognene for å få ut alle de drepte og sårede. Den siste av passasjerene ble bragt ut av en av de knuste vognene først i 4-tiden om morgenen - 4 timer etter sammenstøtet.

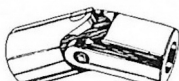
Sovevogn nr. 3 i ekstratoget var nogenlunde uskadd, og der ble det inndret lasarett hvor 3 sykepleiersker fra det katolske hospital tok seg av de sårede.

Kongen ble varslet om ulykken øyeblikkelig, og kom til ulykkesstedet kl. 1. Han var der helt til kl. 4.30 og hjalp til, hvorefter han sammen med byens ordfører avla besøk hos de sårede på sykehusene i Trondhjem.

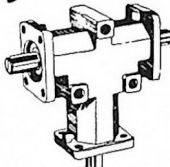
Kommunikasjonene på den tid var dårlige, og det er verdt å merke seg at de omkomnes pårørende fikk kjennskap til ulykken og hvem som var drept ved å lese avisene.

Nidareidulykken var den første virkelig alvorlige ulykke i norsk jernbanehistorie, og den vakte voldsom oppsikt så vel innenlands som utenlands. Stemningen på togene dagen etter ulykken bar preg av den store katastrofen, og over hele landet - på alle jernbanestasjoner og på offentlige bygninger valet flaggene på halv

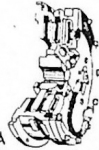
Transmisjoner for Industrien



ESSEX UNIVERSALDRILL
FLERE UTBØYELSER MED BORING
FRÅ 6 TIL 70 MM. DIAMETER.
LEVERES FRA LAGER.



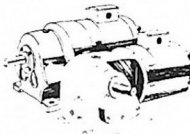
MOTOBEAR SPIRAL-T.
VINNDELVENSLE
OVERSETNING 1:1 - 15:1 - 2:1
ANSEL DIAMETER FRA 3 - 50 MM.
LEVERES FRA LAGER.



WICHITA
PNEUMATISKE KOPPLINGER OG
DREJERE FOR RURTID STOPP
OG START - ELLER KONTINJ
ERLID SLIP VED OPPRULLING.
LEVERES FOR DIMENSJONER FRA
4 KPM TIL 19000 KPM.



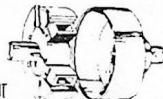
ESSEX ELASTISKE KOPPLINGER
MED GUMMI NYSS
FOR 1 - 60 MM. BORING.
LEVERES FRA LAGER.



NEGRO TANNHJULSMOTØR
TRIFASE - ENFASE - LINESTART - ALLE
TURSTALL OPP TIL 270.
LEVERES FRA LAGER.



TRO-VARININ
ELEKTRONISK VARIATOR FOR
TRINNLØS REGULERING AV
MOMENTVEKTEL LINESTRØMSMOTØR.
LEVERES FRA LAGER.



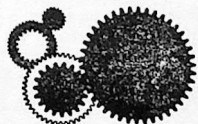
BROADBENT
CLUTCH - SLURE - OG SENTRIFUGALKOPPLINGER
AUTOMATISK OG MANUELL.
LEVERES FOR MOTØRER FRA 0,5 TIL 400 HM.

INGENIØRFIRMA
REIDAR A. BERG

TRANSMISJONER FOR INDUSTRIEN

Hegdehaugsveien 22, Oslo 1

Telf. 461806 Telex 16966



stang. Kondolansetelegrammer ble mottatt både fra kong Gustaf av Sverige og fra kong Christian av Danmark. Berlingske Tidende i København skrev 19. september: "Det norske folk er i dag et folk i sorg. Som umiddelbar fortsættelse og avslutning paa en dag som i alle nordmænds bevissthet staar som triumfens og seirens dag maa meddelelsen om katastrofen i Trondhjem i alle samfundslag i by og bygd fra Lindesnes til Nordkapp ha virket lammende og i første øieblik meningsløs og uforstaaelig. Ulykkens omfang, de mange særlige omstændigheter som saa skjærende og grelt understreker den tragik, er momenter som ogsaa utenfor Norges grænser ihvertfald indenfor det danske folk maa gjøre et dypt og smertelig indtryk."

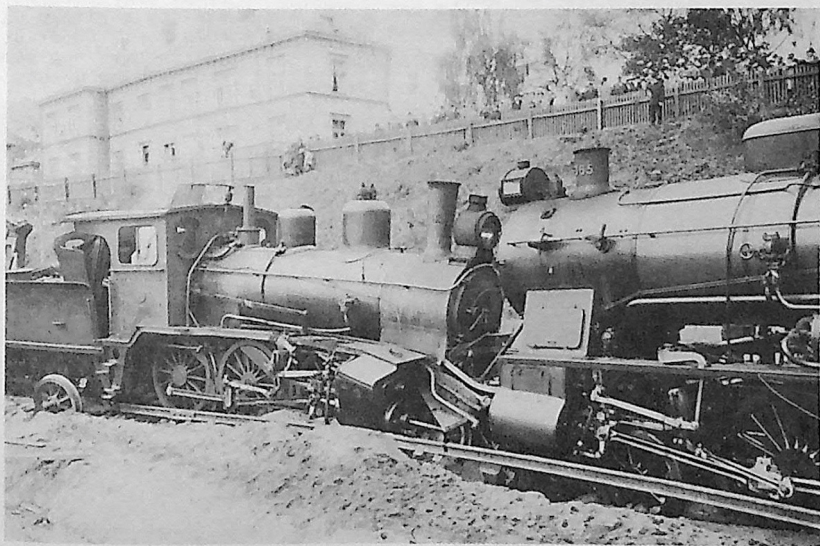
Et nytt ekstratog ble satt opp den 19. klokken 8 om morgenen. Med dette toget fulgte bl.a. statsministeren og flere regjeringsmedlemmer.

Klokken 9 om kvelden var det en gripende sørgehøytidelighet på Trondhjem jernbanestasjon der biskop Bøckman talte. De omkomne ble fraktet med eget tog fra Trondhjem 20. september ved midnatt (klokken 12.01). Liktoget brukte 20 timer og 39 minutter til Christiania, og i alle distrikter som toget kjørte gjennom vaiet flaggene på halv stang. På Hamar stasjon var stasjonsområdet sperret av, og da toget ankom stasjonen, ble de 3 likvognene åpnet og kranser ble lagt ned på bårene på distriktets vegne.

De omkomne ble begravet på statens bekostning.

- - -

Togføreren, lokføreren og fyrbøteren på tog 361 ble satt under tiltale ved Trondhjems lagsogns lagmandsret 9. februar 1922 prinsi-



Daghurtigtogets lokomotiv, nr. 182 type 21b og ekstratogets første lokomotiv, nr. 365 type 30b. Sistnevnte maskin var bygget for Dovrebanen, og var nettopp levert da uhellet fant sted.

...Nat til mandag den 19/9 1921: Tog litra D.
Trondhjem—Dombås.

(Tog med deltagere fra Dovrebahnens åpningsfestligheter.)

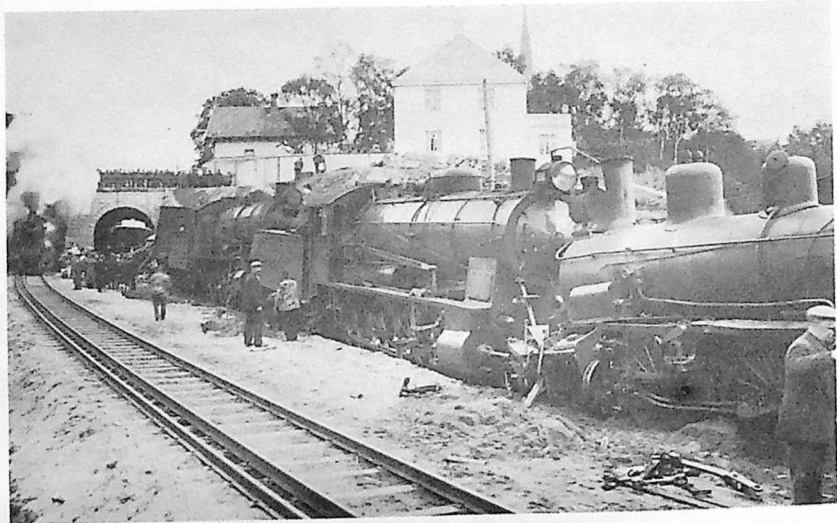
Fra Trondhjem	kl. 11.45 em	
Pass. Skansen	> 11.50 >	
> Marienborg	> 11.52 >	(Her krydres tog 361 ¹⁾ som skal staa i sidesporet.
> Selbakk	> 12.02 fm	
> Heimdal	> 12.13 >	
> Nypan	> 12.19 >	
> Melhus	> 12.26 >	
> Sylberg	> 12.31 >	
> Kvaal	> 12.37 >	
> Ler	> 12.43 >	
> Lundamo	> 12.50 >	
> Hovin	> 1.00 >	
Til Støren	> 1.09 >	
Fra —	> 1.19 >	
Pass. Snåen	> 1.36 >	
> Soknedal	> 1.46 >	(Her krydres tog 405 ²⁾ som skal staa i sidesporet.
> Carli	> 1.59 >	
> Berkaak	> 2.13 >	
> Ulsberg	> 2.28 >	
> Fagerhaug	> 2.51 >	
Til Opdal	> 3.03 >	
Fra —	> 3.23 >	
Pass. Driva	> 3.32 >	
> Engan	> 3.42 >	
Til Dravstua	> 3.56 >	
Fra —	> 4.04 >	
Til Kongsvoll	> 4.27 >	
Fra —	> 4.39 >	
Pass. Hjerkin	> 4.57 >	
> Vanlaasjø	> 5.07 >	
> Fokstua	> 5.17 >	
Til Dombås	> 5.40 >	

¹⁾ Tog 361 blir mindst 1 min. forsinket.

²⁾ » 405 » — 3 —

En del av B-cirkulære nr. 200/1921.

palt efter straffelovens § 239 "for ved uagtsomhet at ha forvoldt en andens død, idet de nat til mandag den 19.9. 1921 1921 under tjenestegjøring på nordgaende daghurtigtog (tog nr. 361) oversaa den givne stop- og krydsningsordre ved at undlate paa behørig maate at sette sig ind i B-cirkulære nr. 200 for 1921 med ordre for tog nr. 361 om at staa i sidesporet ved Marienborg krydsningsstation, naar ekstraslaget fra Trondhjem (tog litra D) skulde passere, og kjørte tog nr. 361 videre med den følge, at togene støtte sammen ved Nidareid tunnel i Trondhjem, og hvorved telegrafdirektør Hefte, oberst Seierstedt, major Ræder, kaptein Bjørnstad, overingeniør Hammer, og arkitekt Glosimodt som befandt sig paa ekstraslaget ved sammenstøtet blev drept, - og



etter Straffelovens § 151, jfr. § 62, for ved uagtsomhet at ha forvoldt jernbaneulykke, idet de nat til mandag den 19. september 1921 under tjenestgjøring paa nordgaaende daghurtigtog forholdt sig som under punkt 1 nævnt med den følge, at dette tog og ekstratoget fra Trondhjem støtte sammen ved Nidareid tunnel i Trondhjem og hvorved jernbaneulykke ble forarsaget." Subsidiært efter straffelovens § 325 litra 1 "for som bestillingsmænd at ha vist grov uforstand i tjenesten ..." osv.

Telegrafist Wiig på Marienborg ble tiltalt prinsipalt efter straffelovens § 239 og § 151 jfr. § 62 og subsidiært efter straffelovens § 325 litra 1.

Rettsforhandlingene varte til 13. februar. Under prosedyren sa lagmann Hegge: Det kan godt hende, at naar alt blir drøftet som vi har gjort det her, saa finder vi, at det er et sammentræf av en række ulykkelige omstændigheter, som tilsidst har mundet ut i denne ulykke; det kan hende, vi kan komme til det resultat; men det kan ogsaa hende, at det er saa, at det skyldes et uagtsomhetsforhold fra enkelte hold, som under gitne omstændigheter hadde pligt til at optræ med en ganske anden varsomhet. Er det det, reagerer naturligvis samfundet mot det. Det gjælder som sagt ikke at finde nogen synde-buk, men samfundets retfærdighetssands, kræver, at saadant skal ikke ske, og de, som har ansvaret for det ved at ha gjort sig skyldig i en eller anden forseømmelse, da faar ta ansvaret, hvor tungt det end falder. Her i dette tilfælde har de jo ogsaa faat føle det baade aandelig og legemlig. Det er en anden side av saken, som man i tilfælde senere skal gjøre til gjenstand for overveielse."

Efter dette holdt lagretten fire timers rådslagning, og da de kom tilbake var dommen klar:

"Da lagretten har svart nei paa skyldsspørsmålene for samtlige 4 tiltalte, vil disse bli at frifinde.

Ti kjendes for ret:

Tiltalte nr. 1: Halvor Halvorsen Skott,

Tiltalte nr. 2: Martin Øien

Tiltalte nr. 3: Karl Larsen Stuevold og

Tiltalte nr. 4: Petter Elias Annar Wiig frifindes."

Farvel til NPHS forts. fra side 22

at det ville bli billigere å bygge et nytt lokomotiv.

Virksomheten fikk dødsstøtet da stasjonsbygningen fra Kleppan skulle flyttes til Hillestad. Taket ble revet av, og bygningen var dermed ikke lenger hva den engang hadde vært.

Bygningen og svillehaugen ble lenge liggende på "museumsområdet" inntil grunneieren gav beskjed om at enten måtte museet settes i stand eller alt skroten fjernes.

Norsk Privatbane-Historisk Selskabs epoke var slutt, og planene om å gjenoppbygge Hølmestrand-Vittingfossbanen har på samme måte som Holmestrand-Vittingfossbanen selv gått over i historien ...

Finn Halling

Kongevogna, forts. fra side 23

noen spesielle problemer, og det skulle heller ikke behøve å bety ruin for foreningen.

Så snart snekkeren er ferdig med sitt arbeide, vil det bli satt i gang dugnad i Lodalen, og medlemmer som er interessert i å delta i male-, pusse-, sparklings- eller panelingsarbeide bes henvende seg til undertegnede som leder arbeidet på vognen. (Telefon 78 55 81)

Bjørn Halling
vognformann

Ad SØVNGJENGERNE

i nr. 28

Siden redaksjonen oppfordrer lesere som betviler riktigheten av historien "Når lokomotiver går i søvne" i nr. 28 til å komme med sine kommentarer, synes jeg nesten ikke jeg kan la være.

At damplokomotiver kan begynne å kjøre på egen hånd p.g.a. utett regulator er ikke noe nytt - det har nemlig hendt flere ganger - men på visse forutsetninger, bl. a. at sleidene ligger i en av kjørestillingene.

Det er vanlig praksis å ta følgende forholdsregler ved henstilling av damplokomotiver:

- 1) Regulatorsvinget sperres i lukket stilling ved hjelp av klave m/skrue
- 2) Sleidene skrues i midtstilling, og reverserrattet låses ved hjelp av sperrehaken
- 3) Sylinderkranene åpnes
- 4) Skrubremsen skrues til
- 5) Vedskier, planker e.l. legges foran og bak et par av hjulgangene, fortrinnsvis drivhjulene.

Det står ingenting i historien om at dette ble gjort, bare at "man tok alle opptenkkelige forholdsregler" og "høyst ekstraordinære foranstaltninger" hva nå enn disse måtte bestå i.

Historien er usannsynlig, for her er mange tvilsomme momenter til stede:

a) Ingen gjorde noe forsøk på å entre lokomotivet idet det kom dampende - hadde det oppnådd stor fart allerede?

b) Historien skriver seg fra USA der man har en egen evne til å dramatisere og fargelegge denslags "stories". (jeg har også tidligere lest en historie om et damplokomotiv som begynte å pese avgårde på egen hånd på en eller annen "railroad over there".

For å ta historien i kronologisk orden:

To lokomotiver, R3495 og S3496 hensettes kl. 2 om natten, ilden rakes ut og kjelen mates med kaldt vann.

Temperaturen rundt damprøret er før påfyllingen 388° Fahrenheit, hvilket angivelig skulle tilsvare, ifølge artikkelforfatteren, 212° Celsius. Etter påfyllingen er temperaturen rundt damp-røret sunket til 199° Fahrenheit eller 107° Celsius. Men forfatteren har fått dette temperaturfall til å bli hele 176° Celsius (212-107 = 105).

Også omregningen fra Fahrenheit til Celsius er gal.

Formelen for omregning ser slik ut:

Fra gr. Celsius til gr. Fahrenheit: $tf = \frac{9}{5}tc + 32$

Fra gr. Fahrenheit til gr. Celsius: $tc = (tf-32) \times \frac{5}{9}$

Temperaturen før påfylling av kaldt vann var 388° Fahrenheit.

$tc = (388 + 32) \times \frac{5}{9} = 198^\circ \text{ Celsius}$ - hvilket tilsvare et absolutt trykk (ata) på 15,85 kg/cm². (Iflg. Dr. Richard Molliers

vanndampdiagram og tabell.)

Temperaturen efter påfylling av kaldt vann var 199° F.

$t_c = (199 \div 32) \times \frac{5}{9} = 92,5^{\circ}$ Celsius - hvilket tilsvareer et absolut trykk (ata) på 0,86 kg/cm².

Altså: Et lokomotiv på hundre og førti tonn er hensatt i en lokomotivstall, og alle tenkelige forholdsregler er tatt for å hindre dette i å begynne å kjøre på egen hånd.

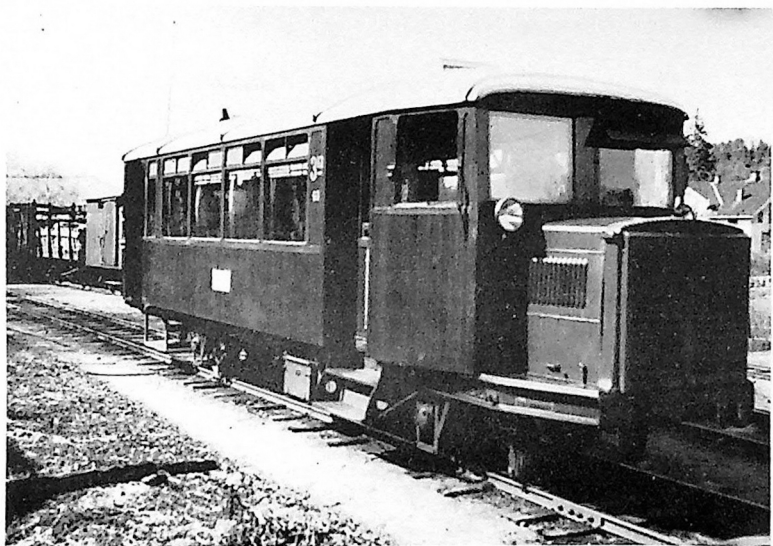
Plutselig begynner den svære maskinen å dampe avgårde - med kjelvann langt under kokepunktet og med et avslutt trykk på 0,8 kg/cm², og oppnår tross dette en såvidt god akselrasjon at ingen greier å hoppe på i fart for å få stanset det.

Formodentlig ligger vel også bueklossen (sleidene) i midtstilling...?

Men artikkelforfatteren skal ha den ros at historien var ganske morsom - lurer bare på hvor mange som gikk på limpinnen....

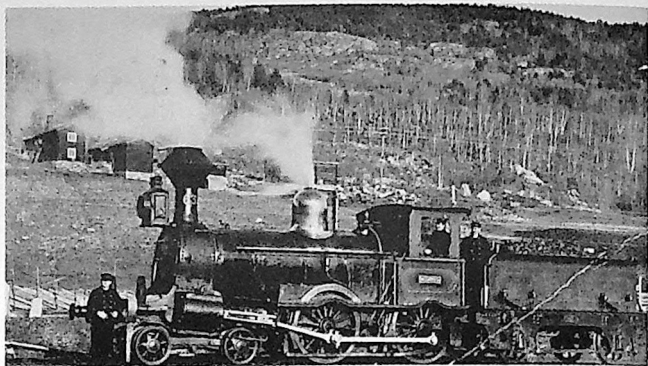
Sigurd R. Borgen

TEB's motorvogn



Ovenstående foto viser Tønsberg-Eidsfosbanens første og eneste motorvogn, nr. 60, bygget på Strømmens Værksted i 1930. Ved banens nedleggelse ble vognen overtatt av NSB og benyttet på Vestfoldbanen i sine siste år. Vognen var identisk med NSBs Cmb type 1 som var en svært utbredt motorvogntype på smalsporbanene rundt omkring i landet i 1930- og begynnelsen av 1940-årene.

Red.



LOK TYPE 9 NR. 63 "NIDAROS" MELLOM SEL OG OTTA OM-
KRING ÅRHUNDRESKIFTET.

I ALT 23 LOK AV TYPE 9 BLE LEVERT FRA BEYER & PEACOCK OG NYQUIST & HOLM I BEGYNNELSEN AV 1880-ÅRENE. DET VAR EN TYPISK PERSONTOGSMASKIN, OG SAMTLIGE LOK BLE Plassert PÅ DE TO NYÅPNEDE JERNBANESTREKNINGENE SMAALENSBANEN OG EIDSVOLD-HAMARBANEN.

EN DEL AV LOKENE FIKK NAVN: LOKE, NJÅRD, YMER, FORSE, SETE, EYSTEIN, MAGNUS, INGE OG NIDAROS.

EFTER ÅRHUNDRESKIFTET BLE LOKENE FOR SMÅ TIL Å KUNNE ANVENDES I DE STADIG STØRRE TOGENE: DE FLESTE LOKENE BLE DERFOR UTRANGERT I LØPET AV 1920-ÅRENE.

NOEN AV LOKENE VAR IMIDLERTID UTROLIG SEIGLIVDE. DE BLE NEMLIG BRUKT I SÅKALTE "SMÅTOG", D.V.S. TOG BESTÅENDE AV LOK, EN KOMBINERT PERSON- OG REISEGODSVOGN OG ET PAR GODSVOGER. SLIKE TOG FANTES SÆRLIG I HAMAR DISTRIKT.

I 1953 BLE DE TO SISTE MASKINENE UTRANGERT OG HUGGET 72 ÅR GAMLE.

