

Tertittten

URSKOG-HØLANDSBANENS MEDLEMSBLAD NR. 45 OKTOBER 1980



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

Medlem av NORSKE KUNST- OG KULTURHISTORISKE MUSEER.



Tertitten

Medlemsblad for
URSKOG-HØLANDSBANEN

Nr. 45 oktober 1980

Redaktør : Erik R. Gjertsen
Redaksjon: Gaute Narverud
Finn Halling
Hans P. Grøner

Redaksjonens adresse:

Postboks 31, Vinderen
Oslo 3

Postgirokonto: 2 06 77 18
Bankgirokonto: 6201.20.01628

Medlemskap i D&V kr 25,-
Støttemedlemskap " 50,-

Annonsepriser:

Baksiden kr 500,-
1/1 side " 200,-
1/2 side " 110,-
1/4 side " 65,-

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

Ettertrykk kun tillatt med
forfatterens tillatelse.

Opplag: 600

Kjære leser,

Vi er tilbake med et nytt nummer av TERTITTEN - og det ble ikke så verst mange sider denne gangen heller. Nå er det vel ikke noe mål i seg selv å få til flest mulig sider, men bidragene strømmer inn. Akkurat det synes vi i redaksjonen er særdeles hyggelig - det gjør det morsomt å lage medlemsblad!

Vi har ikke med nevneverdig stoff fra sensommerens og høstens aktiviteter. Det skal vi få komme tilbake til i "julenummeret" - for det skal også bli blad til jul. (Håper og tror vi).

Av historisk stoff dukker det nå opp stadig mer som er av den største interesse for enhver UHB'er med litt sans og interesse for Urskog-Hølandsbanens fortid. Vi kan derfor love at det skal bli mye godt stoff i bladet vårt i tiden som kommer.

Reiseskildringer er også hyggelig lesning. Vi har vært forunt med mange, og venter oss stadig flere.

Vi vil også få benytte anledningen til å takke våre annonsører. Det koster ikke så rent lite å gi ut TERTITTEN, selv om vi ikke har kostnader til bilder og tekst. Her kommer annonsene som et stort bidrag. Annonsørene støtter oss - støtt våre annonsører!!

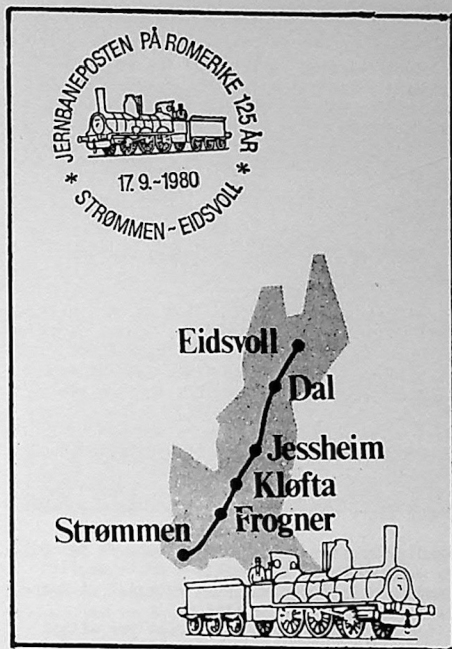
Redaksjonen

Redaksjonen avsluttet 1.10.1980.

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

Forsidebildet: Lok nr. 8 Bingsfos på vei opp Bingsfosbakken med tog nr. 25 den 17. august 1980.

Fotograf: Hans P. Grøner



Det er i år 125 år siden Postverket opprettet postforbindelse med jernbanen i Norge. Samtidig ble det opprettet 7 poståpnerier langs Hovedbanen fra Kristiania til Eidsvold.

Jubileumsdagen var 17. september 1980. Jubileet ble markert med et veteranog utlånt fra Norsk Jernbaneklubb. Ombord i toget var det anlagt en utstilling som ambulerte mellom stasjonene på Hovedbanen.

Frogner var den siste av stasjonene langs Hovedbanen som hadde poståpneri. Posten flyttet fra stasjonen så sent som i 1961 etter at stasjonsmesteren og hans personale hadde stått for driften av Frogner poståpneri i 106 år. Da Frogner poståpneri flyttet ut av stasjonen var det slutten på et stykke jernbaneposthistorie på Romerike. De andre poståpneriene var da for lengst flyttet ut fra stasjonene.

Det var ønsket om bedre transport - og kommunikasjonslinjer mellom hovedstaden og Mjøsdistriktet som var drivkraften

bak Hovedbanen og dennes opprettelse i 1854. Det var egentlig meningen at en kanal fra Oslo over Ekeberg og til Øyeren - og videre opp Glomma og Vorma skulle bygges i stedet for jernbanen, men disse planene ble aldri satt ut i livet.

Allerede året etter at Hovedbanen var åpnet begynte jernbanen å frakte posten nordover. I "Circulaire fra Det Kongelige Norske Departement for det Indre" av 24. september 1855 heter det: "Fra 20de d.M. ere Postaabnerier oprettede paa Jernbane-Stationerne Grorud, Strømmen, Frogner, Kløften, Trøgstad, Dal og Eidsvoldsbakken i Agershuus Amt". Poståpneriet på Lillestrøm ble nedlagt alt i 1856 på grunn av manglende trafikkgrunnlag.

Fra midten av 1850-årene hadde postmengden økt betraktelig som følge av at Postverket i 1855 innførte ensartet portotakst for hele landet, og at Postverket samme året forenklet portosystemet ved å utgi frimerker.

Selv om Frogner først fikk poståpneri i 1855, hadde dette stedet alt fra midten av 1700-tallet en sentral plass i postruten til Trondheim med postgårdene Hval og Frogner. Herfra gikk utvekslingen av post til og fra embetsmennene på Blaker skanse. I en tid ble også posten til indre Østfold-bygder omkartert på Frogner.

I dag har jernbanen neppe noen betydning for postgangen på Romerike da biltransporten har overtatt. Underveisstemplet jernbanepost eksisterer ikke på Romerike, - det er faktisk bare brevhuset på Urskog-Hølandsbanen som er igjen. Det er kanskje litt rart å tenke på, men også på dette området er altså museet Urskog-Hølandsbanen med på å ivareta samferdselshistorie på en levende måte.

23.9.1980 HPG

Kilde:

Indre Akershus Blad

Norsk jernbaneklubb fikk for en tid siden tilsendt en artikkel fra en svensk museumsjernbane, men på grunn av plassmangel i PS samt et gammelt ønske om å utveksle passende artikler mellom våre to tidsskrifter, har redaksjonen i UHB fått den oversendt til bruk i vårt blad. Vi takker Ole Mjelva for hans initiativ og bringer herved artikkelen.

RED.

VÄSTSVENSKA AGJ FIRAR TIO ÅR SOM MUSEIJÄRNVÄG.

Ved Kent Johansson

När den sista persontrafiken och en stor del av godstrafiken på den smal-spåriga Västgötabanan lades ned hösten 1970, tog dåvarande Stora Lundby järnvägsmuseum över bandelen Anten och Gräfsnäs slottspark; från km. 44 till km. 55 räknat från gamla Göteborg Västgöta. Föreningen hade bildats år 1965 för att då som enda förening söka bevara något av det försvinnande smal-spåret i Sverige.

I Mariefred höll visserligen Östra Södermanlands Järnväg på med sin 600 mm. bana, men det var ju inte riktigt samma sak som den större spårvidden 891 mm.

Dessutom fanns 891 mm. järnvägssällskapet i Gävle, men de hade siktet inriktat på det lilla loket "Korsån" och några små järnvägsvagnar från bruksbanor i Gästrikland.

StLj fick god start och snart medlemmar från hela Skandinavien. En hel del smalspårig järnvägsmateriel lyckades man rädda och även sätta i driftsdugligt skick. Under åren 1966 till 1970 gjorde man utfärder med egen materiel på kvarvarande delar av det en gång så omfattande västgötabanenätet.

Intresset var stort även från allmänheten och stationsområdena var oftast fulla med åskådare vartän museitåget drog fram. Vid avskedsresan för Västgötabanan i augusti 1970, lär över 700 personer ha befordrats samtidigt på tåget!

Den drygt 11 km. långa bandelen Anten - Gräfsnäs arrenderades från Statens Järnvägar och arbetet med den egna banan satte fart under hösten 1970 då föreningen fick äran att på SJ-spår köra egna ångloksdragna godståg innan spår-förbindelsen revs upp norr om Gräfsnäs.

Det var mycket materiel, signaler, spårmaterial och vagnar som måste bärgas hem. Dessutom fick man problem i Gräfsnäs då den gamla stationen med trespårsbangården inte kunne utnyttjas p.g.a. ett vägbygge. Här fick raskt ett stick-spår anläggas i själva slottsparken under våren innan trafiken 1971 kunde komma igång.

Tågen fick växla med hjälp av den inte helt ofarliga "repmetoden" eller med hjälp av ett andra lok; företrädesvis motorlok. Som stationsbyggnad fick en vagnskorg tjänstgöra de första åren. Även i Anten stötte det på svårigheter eftersom postverket disponerade stationen. Väntsalen fick man dock använda för resenärrerna. Tågklararerna fick dock krypa in i en vagnskorg även här.

Antenprovisoriet tog dock slut redan första året då postkontoret i Anten lades ned. Till ledsnad för filatelisterna, men till en viss glädje för museijärnvägen som därmed fick utökade utrymmen för personal och bibliotek.

Bangården i Anten innehöll ett mötesspår och ett sidospår, vilket visade sig otillräckligt. Detta fick snabbt försvåras med ett nytt förbindelse-spår för att möjliggöra rundgång samtidigt som en hel del materiel måste härbergas på spår 3. Slutligen gjordes en provisorisk tillbyggnad, benämnd "Vinterpalatset" på godsmagasinet för att revisionerna skulle kunna ske under tak.

Under hela tiden före 1968 hade Odinstallet i Göteborg disponerats för iordningsställandet av ångloket VGJ 31, medan vagnsrevisionerna gjorts under bar himmel i Sjövik.

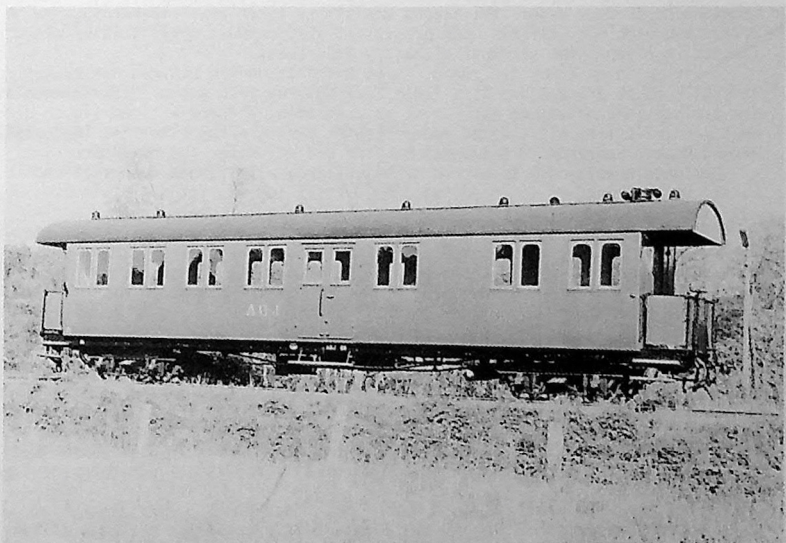
När bandelen Göteborg - Sjövik lades ned i maj 1967 fick även lokrevisionerna



Lok nr. 6, föreningens första lok, med ett AGJ-godståg i Arelid.

Personvagnen AGJ Co 28 reviderades från en gammal redskapsvagn. Vagnen har utrustats med en hydraulisk hiss för rullstolar.

Fotos: Lennart Nordh



ske utomhus i Sjövik. Detta invercade självfallet på arbetstakten och revisi-
onernas kvalitet. Dessa första entusiaster lyckades dock med ett otroligt
arbete trots all djävlighet. Rostskrapning i hållregn etc...! Där special-
verktyg saknades fick råstyrkan ersätta; tubdragning utfördes exempelvis med
ett andra lok, en lång kätting ock ett tjugotal aktiva medlemmar!

Succén under det första trafikåret 1971 gjorde att man fick mera råg i
ryggen och ekonomiska möjligheter att arbeta vidare på att förbättra förhåll-
andena. Så kunde en ordentlig verkstad med grav, riktigt golv, belysning och
värme, tas i bruk 1974 och är nu helt färdig med en anseilig uppsättning
specialverktyg och maskiner.

Lok och vagnar kan nu plockas ned in i minsta detalj för att sättas ihop
igen som fabriksnya och det saknas inte en enda del!

Man är inte längre ensam om att samla 891-materiel i Sverige, men man har
ändå den ojämförligt största samlingen järnvägsmateriel på smalspårsområdet och
spårutrymna var som sagt för små redan 1970.

På ett gårde norr om Anten projekterades därför en vagnhallsbangård för att
materielen inte skulle behöva stå ute, och efter ett ofantligt nyanläggningsarbete
har en verkligt stor bangård anlagts mitt ute i skogen och flera loksckjul har
inköpts från SJ och flyttats hit.

På mötesstationen Kvarnabo restes en T-semafor för att två-tågstrafik skulle
kunna utföras utan alltför mycket viftande med armar och signalflaggor i början
av 1970-talet. Den ökande trafiken har dock ställt allt större krav på en snabb
tågexpediering även på museibanan varför ombyggnadsarbeten igångsatts på signal-
systemet i Kvarnabo.

Under sommarens trafik kommer T-semaforen framför stationshuset att ersättas
av en linnanövrerad semarfor i varje ända av stationen. Dessa skall då förregla
växlarna i tågvägen, men avsikten är att även växlarna skall komma att manövreras
från ställverket framför stationen inom några år.

Därigenom slipper tågklararerna springa ut för att lägga om växlarna vid tåg-
mötena. T-semaforen planeras flyttad till Gärdets lastplats där den även kommer
att kompletteras med en skivförsignal.

Det stora projektet inför 1980 och 1981 är nybyggnation av Gräfsnäs station.
Planerna på en ny bangård är klara och i höst sätter man igång med den efter-
längjade bangården. Under 1981 hoppas man slippa ifrån växellockskörningarna
mellan Kvarnabo och Gräfsnäs. Ett ordentligt stationshus; nybyggt eller dit-
flyttat, kan man hoppas på under slutet av 1980-talet.

Söder om Anten finns den 200 m. långa Brobackatunneln och man har siktet
inställt på att i framtiden köra tågen även söderut från Anten. Utformningen av
den sydliga ändpunkten har dock lagts på framtiden. Närmare i tiden ligger där-
emot ett driftslokstall i Anten med plats för fyra tanklok eller två tenderlok.
Därmed kommer bangården i Anten att begåvas med ett eller två nya spår.

Områdesplaneringen i Anten har drivit bilarna allt längre från stations-
huset. Målet er att få en miljö, så lik 30-talet som möjligt och givitvis
bilfri!

Kring stationshuset skall det bli en grön oas med Jernvägscafé i ett uthus.
I ett annat uthus har man sedan 1978 Jernvägskiosken där man säljer vykort,
böcker, souvenirer og glass (iskrem) i AHJs regi. Detta som en motvikt till allt
tingel-tangel som smugit sig upp i järnvägens spår i Antens stationssamhälle.

Själva stationshuset i Anten har rustats upp under de senaste åren till ett
skick som mera stämmer överens med originalskicket. Väntsal och tågexpedition ser
numera ut som på 1910-talet efter en 1950-talssejour. Två gammaldags biljett
luckor sväljer numera resandeströmmarna bättre än den enda som fanns tidigare,
då tågen kunde bli uppenot 15 minuter sena p.g.a. biljettköpskön!

På stationshuset har man nu även bibliotek, arkiv och övernattingsrum, som
komplement till "Mejeriet" - personalhuset vid Antens norra infartssignal.

Förutom alla frivilliga dagsverken har man god hjälp från Alingsås kommun,
som har en arbetsstyrka på AGJ. Denna hjälper till med sådant som perrongbyggen,
slyröjning etc.

På loksidan har man f.n. två ånglok - nr. 3 och nr. 6 - i driftsdugligt
skick efter storrevisioner. Loken nr. 5 och 31 står avställda i väntan på tub-



Tågmöte i Kvarnabo.

Fotos: Lennart Nordh

Diesellok nr. 2 med persontåg i Kvarnabo.



revision. Man är dock mera inställda på att starta storrevisionen på lok nr. 24 som varit i föreningens ägo sedan 1965 och som är ett legendariskt lok på Västgötabanan.

Oljeeldade nr. 8 har bedömts som mindre lämpligt i tåg tjänst och används därför inte. Slutligen är lok nr. 2 "Göta" under revision till kördugligt skick hos Chalmers Tekn. Högskola i Göteborg. Detta industrilok från Göta pappersbruk duger dock inte till att dra annat än trallor.

Lok nr. 35 från 1897 är i ett sådant skick att man bedömer en revision till kördugligt skick som mycket kostsam och arbetskrävande varför detta ställts på framtiden.

På motorlok sidan är diesellok nr. 2 nu reviderat och målat i samma kulör som SJs diesellok. Även Z4p-lokomotorn är genomgången och väntas tillsammans med lok nr. 2 få göra växellokstjänst i sommar. Z 1 och industriloket "Hålltorp" används inte p.g.a. sin ringa motorstyrka och dårliga arbetsmiljö.

På rälsbussidan avser man att sätta fart på Yolp-tågsättet under 1980-81. Resurserna på motorsidan har de senaste åren varit inriktade på VgJ X1 från 1923. Denna Kalmarbyggda motorvagn representerar den första kommersiellt användbara motorvagnsgenerationen.

Personvagnssidan har ägnats stor uppmärksamhet de senaste åren varför sittplatsbristen förhoppningsvis skall hävas under året. Värmlandsvagnen NK1J Co 1001 kommer ut i trafik efter flera års stillastående och innebär ett tillskott på 30 sittplatser.

Roslagsbanevagnen med sina 72 sittplatser behöver ses över och ställs i reserv.

De gångna årens eviga utestående i regn och rusk sliter hårt på vagnarna, men nu torde vagnhallarna rädda teak och tak i fortsättningen.

Årets stora projekt på personvagnssidan är vagnen nr. 11 från Wadstena - Ödeshögs Jernväg. Ursprungligen byggd som B med dörrar på långsidorna år 1888, men senare begåvad med plattformar och tredje klassinredning. Målsättningen är att återuppliva andraklassinredningen.

Godsvagnar i stor mängd inköptes förra året då SJ aviserade att man skulle göra sig av med sina smalspåriga godsvagnar. Ett köp på 60 godsvagnar resulterade i att AGJ nu har mest smalspåriga godsvagnar i Sverige om man bortser från Uddeholmsbolagets järnväg. Det stora godsvagnsköpet gjordes dock även med tanke på reservdelar.

Många av de inköpta vagnarna kommer att plockas på axlar, bromsrörelse, balkar och virke för att sluta sina dagar hos smältverket. Eljest kommer reservdelsfrågan att bli mycket ekonomiskt betungande i framtiden. Redan nu kostar en nytillverkad komplett hjulaxel bortåt 6,000 sv.kr. medan en hel godsvagn (med två hjulpar) kostar ca. 400 kronor.

Godståg avses köras i jubileumstågets tidtabell även om man av kommersiella hänsyn (om man nu kan tala om kommersiella i ideella sammanhang) måste stoppa in personvagnar i tåget.

Årets tidtabell är den sjunde sedan starten 1971. Ändringarna har gjorts för att ytterligare ett tågpar - jubileumståget - skall kunna läggas in. Jubileumstågets tur Anten-Kvarnabo-Anten-Gräfsnäs-Anten kan dock ställas in om man inte har till räckligt med personal.

Trots den utökande trafiken börjar man endast tio minuter tidigare mot förra året och sista annonserade tåget är i Anten vid samma tid som förra året. Detta har möjliggjorts genom att ett tågpar vänder i Kvarnabo och genom att spetsmöte förekommer i Anten för två tågpar.

Årets trafik kommer nog att bjuda på många överraskningar och speciellt blir eftermiddagsgruppen i Kvarnabo intressant med möte där tre tåg är inblandade.

Under augusti planeras en "medlemmarnas dag" med många specialarrangemang. Exakt vad som skall ske är ännu inte bestämt. Förra medlemmarnas dag år 1978 hade man tretågsmöten både i Anten och Kvarnabo, rena godståg, autentiska tågförseningar på bortemot 50 minuter, tåg söder om Anten, tunnelpromenad i marschallers sken, Jernvägsrestaurang i Anten och restaurangvagn i tåget, filmvisning och busstrafik i egen regi mellan Göteborg och Alingsås!

På den publicistiska sidan utger man medlemsbladet Jernvägsnytt fyra gånger per år, späckat med föreningsnytt, historiska artiklar och aktuella reportage om smalspår både i Sverige och i utlandet.

Under 1979 utkom äntligen en ny skrift på Jernvägsnytt förlag - Smalspåriga järnvägsmiljöer i Västergötland. Man tryckte upp den största upplaga någon museiförening vågat och satte ett lågt pris - skriften fick åtskilliga spaltmeter i dags- och veckotidningar och man är i full färd med ytterligare skrifter. Närmast kommer en jubileumsbok om AGJ.

Den som kommer till AGJ i år och som inte är medlem, gör klokt i att be om en jubileumsbiljett i biljettluckan. Biljetten ger förutom fria resor under hela året, även rabatter i försäljningskiosken.



159

Anten — Gräfsnäs — Anten

159

Tidtabell gällande söndagar 18 maj—7 september samt den 26 maj och 21 juni 1980.

Bt 52 III	Pt 12 III	Pt 14 III	Pt 16 III	Pt 18 III	Bt 20 III	Km	Anten—Gräfsnäs järnväg Ålmgårds spåra, 0,891 m.	Pt 13 III	Pt 15 III	Bt 17 III	Pt 19 III	Bt 21 III
10.20	10.45	12.35	14.00	14.50	15.30	0	fr. Anten	12.05	13.55	14.48	16.10	17.00
			: X		:	3	Humblebo			: X		X
	X	X	X	X	X	4	Arclid	X	X	X	X	X
10.40	11.03	12.53	14.18	15.08	15.48	8	c. Kvarnabo	11.47	13.37	14.30	15.52	16.42
	11.13	13.03		15.18	15.58	8	fr. Kvarnabo	11.47	13.37		15.52	16.32
	11.20	13.10		15.25	16.09	11	c. Gräfsnäs	11.40	13.30		15.45	16.25

j — AGJ Jubileumståg med begränsat utrymme. Kan installas.

Tågtider

Ångtågen går normalt endast söndagar enligt tidtabellen ovan. Följande tisdagar körs dock ordinarie tåg Anten—Kvarnabo—Anten för grupperesor och allmänhet: 10, 24 juni och 8, 22 juli. Dessa tisdagar avgår tågen från Anten kl. 10.15 och 11.30. Restid ca 55 min. fram och åter.

Resegrupper bör vara på plats 15 minuter innan tågets avgång!

Planerar ni en gruppresa under någon av perioderna

19 maj—4 juni eller 7—11 september? AGJ kör då ångtåg för skolor, daghem och researrangörer. Upplysning om tågdager och bokning per tel. 0322/721 20 eller skriv till AGJ.

Biljettavgifter

Anten—Gräfsnäs: Enkel 9 kr. Tur o Retur 15 kr.
Anten—Kvarnabo: Tur o Retur 12 kr.
Barn 4—14 år halv avgift. Avgifter för delsträckor efter zontaxa.

Enda et nytt bilmerke? Det må enten være galskap eller sensasjon?



Daihatsu er en sensasjon

Japanerne er mestre i å få mer ut av mindre. I Daihatsus motor har de fått like mye krefter og akselerasjon ut av sine 3 sylindere, som konkurrentene har fått ut av sine 4. Forklaringen er enkel og aksepteres i stigende grad av de store bilprodusenter: Ved et samlet sylindervolum på 1 liter, gir 3 sylindere bedre utnyttelse av bensinen enn 4.

Og fordi motoren har 3 sylindere sparer man også vekt. Den lave vekten sammen med den geniale motorkonstruksjonen, gir Daihatsu et enestående lavt bensinforbruk, 0,50 liter *lavoktan*-bensin ved en konstant hastighet på 90 km/t.

BERTEL O. STEEN AS
AVD. STABEKK AUTO

Prof. Kohts vei 83/85 - 1320 Stabekk
Telefon 53 89 96


DAIHATSU

I Frankrike er det ikke bare statsbanemuséet i Mulhouse som har jernbanemateriell. Det finnes flere regionale og lokale muséer og omkring 50 "petit trains touristiques" med sporvidde fra 600 mm. til 1435 mm.

En av de sistnevnte er "Chemin de Fer Touristique de la Vallée de la Doller" - en 14 km. lang linje som går mellom Cernay og Senheim i departementet Haut-Rhin, ikke så langt fra Mulhouse.

Kirsten og jeg kom dit etter 7 timers bilkjøring i høljende regn - med vinduspusserne på høyeste turtall hele tiden. Vi hadde fått opplyst at togene gikk fra SNCF stasjonen - og det stemte forsåvidt - men fra motsatt side av stasjonsbygningen og utilgjengelig fra denne.

Ved en platform a la den på Sørumsand sto en rekke "vrak" i butt. Klokka var 16:45 og det var for lite lys til å ta bilder med filmtype ASA 64. For å få noe bedre kontraster i regnskyllene forsøkte vi å innstille apparatet (det andre) på ASA 700 for ASA 400 (med hensikt på tilsvarende korrigering under fremkallingen).

Toget som kom besto av et trekoplet tanklok fra 1914, en to akslet godsvogn og tre to akslede personvogner bygget i 1892 for banen Palavas-Montepellier. Det bakket forøvrig ut igjen for å sette om lokomotivet ved et omkjøringsspor lengere borte fra platformen.

Billettbusen var en bror av vår "myggbu" på Sørumsand. Trykket opp i et hjørne inne i busen sto en jente med heklesjal og ventet på passasjerer. Tur- retur pris var 24,- F.fr. pr. person på 3. klasse.

Så kom toget inn til platformen igjen, med personalet kledd i regnjakker med hette og oljebukser. Vi tok plass i bakerste vogn, som hadde "hagebenker", 3 + 2 i alt 50 sitteplasser. Ellers intet utstyr bortsett fra en plakett med ordensregler.

Klokken 17:01 var det avgang - 5 betalende passasjerer var med. Billettøren var samme jenta som hadde solgt billettene. En annen av togpersonalet snakket tysk, og fortalte at han tidligere hadde jobbet 14 år i SNCF, og at han nå var diesellokfører ved turistbanen. Som så mange andre klaget han over for lite midler, og med den mengden av gammelt materiell som sto henstillet på hver eneste stasjon, er det ikke småsummer som skal til bare for å kjøpe inn materialer!!!!

Men så kom vi til riksvei 66 og vår venn måtte ut for for å sveive veibommen ned og opp. Jeg hadde i mellomtiden hengt regnjakken til tørk i en krok i taket.

Ute regnet det fortsatt da vi dro videre mot første stasjon, St. André. Denne delen av linjen brukes fortsatt for fremføring av grustog fra noen kjempestore grustak med anleggsmaskiner av grove dimensjoner. På sidesporet i St. André sto en rekke moderne boggi bunttømmingsvogner, både SNCF og private.

Etter å ha kjørt i åpent lende, fortsatte linjen i en skogkledd skjæring i svakt fall mot neste stasjon, Aspach. Der sto to industri diesellok, B'B' for grustogkjøringen, og til restaurering et dampakkumulatorlok, to G-vogner, en motorvogn og to traktorer.

Vi fortsatte videre gjennom skogen hvor det var enkelte planoverganger for tømmerveier, og hvor regnet hadde laget lange bekker. Så stoppet vi under hissige fløytestat fra lokomotivet. Tre søkkvåte karer med uniformslue og overalls sto langs skinnegangen med motorsag, øks og hekklipper samt flere hauger med våt småved.

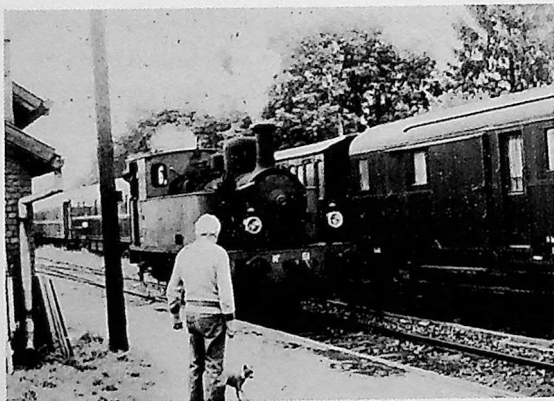
Med assistanse av togpersonalet ble veden tatt ombord i G-vognen. Lokføreren hadde vanskeligheter med å få stoppet slik at døren på G-vognen befant seg rett utenfor vedhaugen. Dette medførte en god del rykking. Under denne prosessen passerte vi et omkjøringsspor som var besatt av flere bunttømmingsvogner.

En liten stund etter at toget hadde fortsatt sin ferd var det igjen full stopp med fløyting. Denne gangen var det fordi det skulle passere en bro, hvor sidebjelkene var plassert farlig nær linjen, bare ca. 10 cm. fra vognsiden til nærmeste stål. Hensikten med stopp og fløyting var å få passasjerene til å stikke hodet ut av vinduet, slik at de kunne gjøre oppmerksom på faren og å få sjansen til å trekke det tilbake i tide!!!!

Forøvrig stor vannføring i elven nedenunder, det var forresten en god del av den i luften også, så det dryppet bra i nakken for dem som stakk sine hoder ut av vinduene.



M 1110 er langt fra sitt opprinnelige arbeidsområde.



I Sentheim finnes mange forskjellige vogntyper.



Tomme stoler og bord. Dieselloket trekker stakenvognen ut for å skifte den foran i tog nr. 2036.

"Preusservognen" er innrettet som kafeteria, viktigste salgsartikkel: Vin.

Bortimot 10 minutter sorsinket kom vi til Burnhaupt stasjon hvor tog 2034 ventet for kryssing. Det var også trukket av et C-tanklok (Hainaut-Couillet 1912) med den fjerde C-vognen fra 1892 (merket BF 102), deretter 2 unummererte vogner fra begynnelsen av 1900-tallet samt en fra ca. 1920. Bakerst gikk ex SNCF 150 HK No. 5852 motorvogn fra 1954 - en av dem med styrekuppel i taket i den ene vognenden.

Personalet på dette toget hadde uniformer, og også her en kvinnelig billetør med skyggelue av U.S. type, mørkeblå med bokstavene CFTVD brodert på.

Etter endel parlamentering mellom de to togbetjeningene, var det avgang i begge retninger. På denne stasjonen sto det hensatt et moderne 3-akslet stålvognsett type B7, litra BD, B, B og AB. Dessuten restene av en gammel G-vogn, eller kanskje den var under restaurering ??

Klokken 17:42 fortsatte vi 12 minutter forsinket mot Guewenheim, med skog på den ene siden og åpent på den andre. Regnet trommet ikke så hardt på taket heller nå. På stasjonen sto det også her gammelt materiell, to damplok, hvorav den ene uten hytte, to skinnbusser og noen godsvogner, alle i mer eller mindre god stand.

Til slutt kom vi så endelig puslende inn på endestasjonen i Senteim, og der var det mye rart å se. Dessverre er ikke alle notatene mine leslige - de ble for våte. Men dette materiellet sto ihvertfall oppstilt/hensatt:

- Paris Metro, gammel type motorvogn M 1110, tilhenger Bb 369
- Sporvogn, 2-akslet fra Basel, grønn
- CIWR 3349 og CIWL 3940, begge merket "Train Bleu"
- Tysk Ci 29/31 merket SNCF
- 3-akslet preussisk C-vogn, benyttet som kafeteriavogn

Dessuten, i buttsporet sto det også en hel del vogner. Dessverre regnet det så mye at jeg trakk meg tilbake til en lagerhall hvor det ble solgt "fritter", øl m.v. og salgsstand med jernbaneblad og postkort.

På sporene ute på tomta sto en tankvogn og en stakevogn (boggi) fullastet med tømmer. En traktor og Fauvet-Girel diesselloket fra 1957 som skulle være toglok for P 2036 tilbake til Cernay.

Tømmervogner ble rangert inn i toget, og så bar det avsted tilbake. Passasjerantallet hadde nå steget til 11.

Vedhuggerne kjørte bil og tok seg av alle bommene underveis, så det gikk bra unna. I Burnhaupt krysset vi motorvognen som var på vei til Senteim med én betalende passasjer...

Ellers er det ikke så mye mer å fortelle fra turen, bortsett at regnet stoppet da vi satte oss inn i bilen for å kjøre til campingplassen, og det varte faktisk så lenge at vi rakk å få opp teltet, lage middag og spise den før.....

Forøvrig kan det være av interesse å fortelle at banen driver CIWR-vogner som restaurant for sluttede selskaper, gjerne i forbindelse med chartertog.

Banen ligger ikke langt fra Mulhouse - det er 16 km. derfra til Cernay.

Togene kjører søn- og helligdager fra mai til september samt onsdag til lørdag i juli og august.

Den er verd et besøk, helst en dag uten regn.



Thor Mellin-Olsen

Kryssing på Burnhaupt stasjon.

Med Jernhest Over Smale Spor Bak Jernteppet ----- del 3.

I dette nummeret av TERTITTEN vil jeg fortelle litt om to tidligere privatbaner, i dag innlemmet i Deutsche Reichsbahn i DDR.

Vi fortsetter for ordens skyld med 750 mm. sporvidden. Ser man på et jernbaneanaktt over DDR, og følger hovedlinjen Dresden-Leipzig vil øyet uvergelig gli over byen Oschatz.

Oschatz ?? For dem som ikke bryr seg om tog har ikke stedet noen større interesse, men, for dem som bryr seg om det har den desto større interesse. Fordi: Herfra går en 75 cm. bane til Mügeln og Kemmlitz, og denne banen er en av to som ennå bruker "Meyerlok" og kun Meyerlok.

En annen merkverdighet her er at man stadig bruker de såkalte "Heberleinbremsen", et merkelig system som kan feire 100 års jubileum neste år.

Oschatz-Mügeln-Kemmlitz er et reststykke av de tidligere Oschatzer Kleinbahnen, et stort nett som gikk ut i fire retninger fra Mügeln. Disse var:

- Mügeln-Wermsdorf-Neichen
- Mügeln-Kemmlitz-Kropiewitz
- Mügeln-Oschatz-Strehla
- Mügeln-Döbeln-Lommatzsch-Meißen

Mügeln var og er DDR's største smalsporstasjon, men i dag kommer man ikke hit med tog lenger, fordi Oschatz-Mügeln har vært ren godsbane siden 1972. Men, det snakkes visst om å gjeninnføre persontrafikken.

Den eneste måten man kan se banen på er altså fra "sidelinja", og i så måte er Oschatz et utmerket sted. Jeg må her skyte inn at jeg ikke har vært istand til å finne noen historiske data om Oschatzer Kleinbahnen, så denne beretning vil dreie seg om situasjonen i dag, basert på et besøk i Oschatz i mai i år.

Som sagt, Oschatz-Mügeln er en ren godsbane. 10 til 14 godstog pendler mellom de to byene daglig og trekkraften utgjøres av 8 stk. Meyer-lok som ellers er oppstallet i Oschatz. Godstogene består utelukkende av normalsporsgodsvogner på overføringsvogner, eller rulleskamler, av samme type som Gaute Narverud skrev om i forrige nummer.

7 av disse pluss en F-vogn er det maksimale som en Meyer kan trekke fra Mügeln og til Oschatz, og selv da må den ha hjelpelok de siste hundrede metrene inn til banegården i Oschatz. En nærmere beskrivelse er vel her på sin plass.

Banegården i Oschatz ligger på østsiden av byen, men Mügeln ligger vestover, så banen går 2 - 3 km. gjennom byen før den er i fritt lende.

Denne byseksjonen er naturligvis best tilgjengelig for fansen, men er samtidig problematisk, fordi banen går forbi mye industri og militærforlegninger, gebeter som man skal passe seg godt for å få innenfor bilderammen.

Når et godstog kommer inn til Oschatz med sine 7 vogner stanser man det utenfor innkjørssemaforen. Litt etter kommer så et løslok (Meyer) glidende ned mot godstøget og man kjører dobbel-heading inn til stasjonen.

Tog som kommer med 2 lok fra Mügeln behandles på samme måte, og kommer som trippel-heading inn til Oschatz.

Ved en tilfældighet fikk vi i Oschatz adgang til lokomotivstallen, takket være lokfører Horst Lönnig, en hyggelig kar som hadde vært 8 år i "die Kriegsmarine" og følgelig også i Norge, et vakkert land.

Lönnig var smørblid, og poserte villig foran Meyer nr. 1574. Årsaken til humøret viste seg å være at han om en ukes tid skulle bli den lykkelige eier av en elektrisk drill, noe han hadde ventet på i 6 år, og som skulle indikere at produksjon og etterspørsel ikke følger hverandre helt i DDR.

Stort mer er det ikke å si om dagens situasjon her, stedet er vel verd et besøk, men det er nok vanskelig å bese hele banen med stasjoner o.l. fordi det er godsbane, og selvfølgelig ikke er "offentlig tilgjengelig" som det heter der nede.



Meyer 1608 kommer inn til Oschatz med godstog fra Mügeln. Merk at det er treskinnespor hele veien.



Toget har stanset utenfor stasjonen, og Meyer 1566 kommer til unsetning, for å hjelpe til med å trekke toget inn til stasjonen.



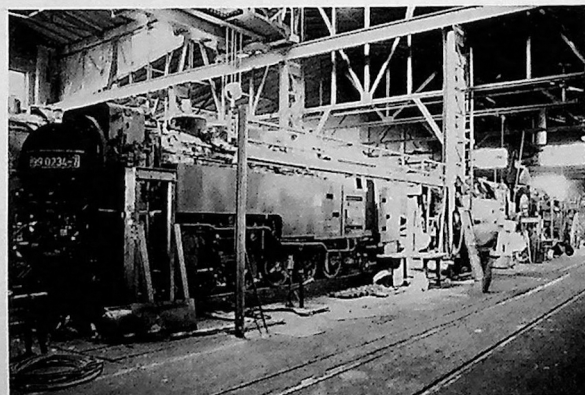
Lokomotivstallen i Oschatz. Meyerne nr. 1574 og 1566 står klare til innsats.



Et godstog til Mügeln
trekker ut fra Oschatz
med Meyer 99.1608-1.
Merk Heberleinbremse-
systemet ved skorsteinen
og over loket.



Weringerode stasjon,
utgangspunkt for Harz-
querbahn.



Weringerode Westerntor,
et ekte damplokkverk-
sted!
99.0234 er her inne til
revisjon/reparasjon.

Godt tilgjengelige og høyst offisielle er derimot metersporbanene i Harz. Før i tiden var det mange privatbaner i Harz-distriktet, dette bergige skogslandet i sentraltyskland. Alle banene i vest er nedlagte, men to stykker går fremdeles i DDR.

Det er den 60.5 km. lange Harzquerbahn, med sidelinjer til Brocken (19 km) og Hasselfelde (13.5 km), samt den 22 km. lange Selketalbahn med stamlinje Gerne-
rode-Alexisbad-Strassberg og sidelinje Alexisbad-Harzgerode (3 km).
Selketalbahn har jeg dessverre ikke sett, beklagelig fordi denne banen sannsynlig-
vis er den siste i verden som bruker Mallet-lok daglig.

Harzquerbahn ble åpnet i 1896 og var privat inntil 1949 da den ble innlemmet i
Deutsche Reichsbahn. Privatbanenavnet var Nordhausen-Weringeroder Eisenbahn, etter
de to byene denne linjen forbinder.

Banens første lok var 3 små 0-B-0 tanklok med utvendige rammer, og to av disse var
i drift som skiftelok helt til 1966. I 1897 begynte man anskaffelsen av større lok,
man valgte Mallet-lok fordi banen hadde, og har enda, kurveradier på 60 m. i hoved-
spor.

De første 12 Mallet-lokene var 0-B-B-0 våtdampere, en konstruksjon som ble anskaffet
uendret frem til 1919. Fem av disse går ennå, fire på Selketalbahn, og en som tra-
disjonslok på Harzquerbahn. Sistnevnte er sikkert verdens eldste Mallet-lok i drift,
den er nemlig bygget i 1897!

Nordhausen-Weringeroder Eisenbahn anskaffet videre 2 typer Mallet-lok, først to
0-C-0 lok fra Örenstein & Koppel i 1910, som allerede i 1921 ble solgt til
FC Machacamarca-Unica i Bolivia. Dernest to 1-B-B-1 lok fra Borsig i 1922 og 24,
som gikk til 1964 og 66. Videre hadde selskapet 2 typer lok av vanlig konstruksjon.
De første var 2 stk. 0-C-0 maskiner bygget i 1914 av Henschel & Sohn til datidens
hærtekniske testkommisjon. De ble overtatt av banen i 1917 og 1920.

Begge lokene brukes i dag med nummrene 99.6101 og 99.6102.

Den siste loktypen anskaffet av Nordhausen-Weringeroder Eisenbahn, forøvrig den
siste maskinen anskaffet av alle de tyske privatbanene før krigen, var en 1-C-1
maskin fra Krupp i 1939. Denne maskinen var den første (og siste) i et nytt
enhetstype program lansert av Krupp, men krigen stoppet videre leveranser. Loket,
som er ekstremt kompakt bygget, går den dag i dag med nummret 99.6001 på Selketal-
bahn.

Den er forøvrig det eneste tyske smalsporlok, ved siden av 1-D-1 lokene i Bad
Doberan, som har en øvre hastighetsgrense på 50 km/t.

Trafikken på Harzquerbahn besørges i dag av 17 stk. 1-E-1 lok type 99.7231 og
99.02xx. 7 indikerer kullfyrt, 0 olje.

Disse lokene er bygget mellom 1954 og 56 ved "Karl Marx" fabrikk i Babelsberg,
tidligere Örenstein & Koppel's Drewitz fabrikk. Meterspor "neubau" lokene er like
ruvende og imponerende å se til som sine 75 cm. søstre. De veier 65 tonn og har
max. hastighet 40 km/t. Lengden er 11.7 m. og de mangler flens på midtakslingen.
Noe må man jo gjøre for å få en 11 m. lang 10-kopling gjennom 60 m. kurver!

Disse lokene er en videreføring av 3 stk. 1-E-1 lok levert av firma Schwartzkopf
i 1931 til banen Eisfeld-Schönbrunn i Thüringen.

En av disse maskinene finnes i daglig arbeid i Weringerode, nemlig 99.7222. De to
andre kom til Thamshavnbanen under krigen, og er senere hugget opp i Norge.

Harzquerbahn i dag:

Det nordligste utgangspunkt, og hovedkontor for Harzquerbahn er Weringerode, en
gammel by med bindingsverkshus og trange gater. I Weringerode ligger også Harz-
querbahns verksted BW Weringerode Westertor. Et besøk i Westertor er i seg selv
en uforglemmelig opplevelse, damplok høyt og lavt bokstavelig talt.

Som skiftelok i W. Westertor har man forøvrig DDR's eneste smalspor diesellok.

I Weringerode finnes også et stort omlastningsanlegg for overføringsvogner, idet
all godstrafikk går med slike.

En tur med Harzquerbahn til Nordhausen:

Etter at man har tatt plass i de gamle skrøpelige vognene lyder et kort ul fra
99.0235 og et rykk forteller oss at vi er igang. Toget ramler bedagelig gjennom
byen, og av til så nær husveggen at vi kan ta på dem. Stoppene ligger tett her i
byområdet, men snart er vi ute av byen, og tar fatt på de harde stigningene opp
mot Drei-Annen-Hone. 99.0235 spyr oljerøyk og anstrenger seg måtelig med 7 boggi-
er gjennom 180° kurver med 60 m. radius. Fremme dukker det opp et stigningsskilt som
viser at vi arbeider oss oppover med stigningsforhold 1 : 30.



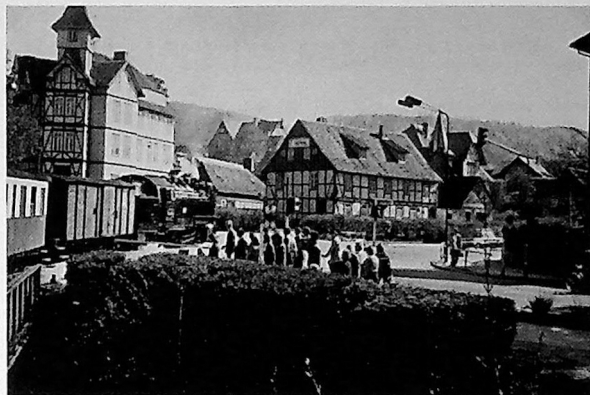
Weringerode Westerntor.
99.0242 testes etter
et besøk på lokomotiv-
verkstedet.



Lokstallen i Weringerode.
99.0244 ved oljekranen
og 99.7248 som nettopp
har tatt vann.



Smalsporidyll i Weringe-
rode. 99.6101 kjører
rundt toget, mens
99.0235 er klar for av-
gang til Nordhausen.



Utfart fra Weringerode. Det går gatelangs de første par kilometerne.



Stopp i Drei-Annen-Hone. Loket får vann mens lokføreren går rundt med pussefilla.

Disse lokene veier 65 tonn og er bygget mellom 1954 og 1956, og yter 850/900 hk.



Kryssing i Eisfelder-Talmühle. Det kryssende toget er på vei mot Stiege.

Snart ser vi Weringerode i dalen under oss, og stigningen flater ut til 1 : 40. Etter ca. 45 minutter damper vi inn til Drei-Annen-Hone, med 15 minutters opphold og vannfylling.

En tur frem til loket varmer verkemesterens hjerte. For hva driver loggutta med mens 8000 liter vann forsvinner i lokets tanker ? Jo, de går rundt med twist og pusser på harde livet, og dette er ingen museumsbane!!!

Fra Drei-Annen-Hone grener den 19 km. lange sidebanen til Brocken av, men den ligger i sperresonen mot Vesttyskland, og er forbudt land for alle utlendinger. Sperresone er det også langs Harzquerbahn's neste 15 km, nærmere bestemt til Beneckenstein. Langs denne biten gjør man klokt i å pakke vekk kameraet, og bli på toget.

Rett før Beneckenstein passerer toget grensen mot vest på bare ca. 50 m. avstand, og noen hundrede meter over gjerdet ser vi den vesttyske fansen med 500 mm. teler, dog så nær, men akk så fjern.

Fra Drei-Annen-Hone og hit har det vært forholdsvis flatt skogslende, men fra Beneckenstein begynner fallet mot Nordhausen, dog langt fra så dramatisk som stigningen opp til Drei-Annen-Hone.

Vi arbeider oss langsomt sørover mens landskapet blir villere og villere inntil vi snegler oss langs elvebredden i en dyp canyon.

Etter adskillige krappe høyre- og venstre kurver dreier banen ut mot høyre i et bredere parti av dalen, toget bremses ned, og vi stanser i Eisfelder-Talmühle.

Her er det et nytt 15-20 minutters opphold mens vi tar vann og venter på kryssende tog fra Nordhausen.

Her fra Eisfelder-Talmühle grener en annen sidelinje av til Hasselfelde og Stiege. Den går 13.5 km. østover og er DDR's svakest trafikkerte smalsporbane, kun 4 tog går fra Nordhausen til Stiege på virkedager.

Denne banen har forøvrig hatt, og vil igjen få, stor betydning. Den var opprinnelig forbindelseslinjen fra Selketalbahn, eller Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn, til Harzquerbahn (N.W.E.) og tilhørte G-H-E. Selketalbahn (G-H-E) ble imidlertid "røvet" av russerne etter krigen slik at kun banen Stiege-Eisfelder-Talmühle lå igjen som en isolert stump. Den ble derfor innordnet i Harzquerbahns nett.

Men, i skrivende stund bygger Deutsche Reichsbahn opp igjen den manglende biten mellom Stiege og Harzgerode slik at Selketalbahn og Harzquerbahn igjen vil bli forenet.

Dette vil få betydning særlig for Selketalbahn, som da vil miste det gammeldagse preget den har idag, fordi denne forbindelseslinjen vil muliggjøre godstrafikk med overføringsvogner fra Selketalbahn over Stiege til Nordhausen.

I dag bruker man nemlig ikke slike på Selketalbahn. Det er også sannsynlig at Mallet-lokene på Selketalbahn forsvinner, idet Harzquerbahns I-E-I lok da vil kunne trafikkere begge linjer.

Men tilbake til vår reise; etter ca. 10 minutter opphold hører vi en dampfløyte nede i skogen og 99.7233 materialiserer seg med et tog til Stiege. Med kryssingen vel avviklet har vi fri linje sørover mot Nordhausen. Banen faller stadig endel, mens dalen blir bredere, inntil den flater helt ut og vi er i utkanten av Nordhausen med industri og blokkbebyggelse like innpå jernbanelinjen.

Ca. to timer etter avgangen fra Weringerode stanser toget i spor 2 i Nordhausen, og loket bakker ut på lokstallområdet, og markerer derved slutten på vår togreise, og denne trilogien om smalsporbanene i DDR.

Det er å håpe at flere tar turen dit ned og selv besøker de nevnte baner. Jeg håper at disse artiklene i TERTITTEN har gitt praktiske opplysninger til andre som planlegger en tur "med jernhest over smale spor bak jernteppet".

Man skal være obs på at det statlige reisebyrået i DDR arrangerer spesielle pakketurer for jernbanefans, som koster ca. 1,200.- kroner med alt inkludert i 6 dager. TAKK FOR OPPMERKSOMHETEN!!!

Roar Stenersen

Kildehenvisninger:

- Taschenbuch Deutsche Schmalspurlokomotiven /Franksche Verlag
- Div. nr. Eisenbahnmagazin
- Liebe alte Bimmelbahn /Maedel/Franksche
- Orenstein & Koppel Steam Locomotives, works list

NORSK MODELLJERNBANE

Postboks 76
1920 Sorumsand

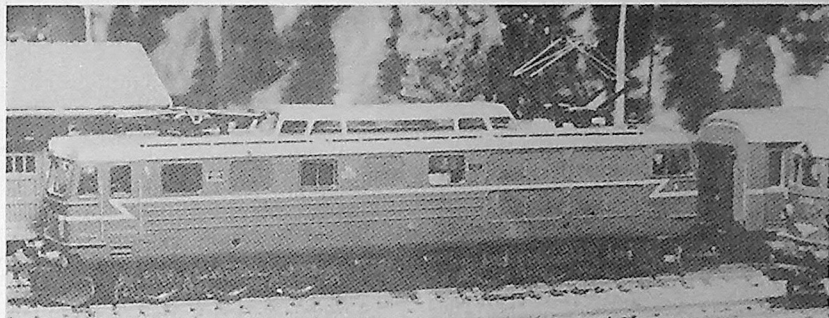
Tlf.
(02) 72 71 18

Postgiro 5 77 40 39
Bankgiro 6201.05.04460

1:87 HO



ENDELIG - NÅ ER DEN KOMMET



LIMAS FLOTTE MODELL AV EL. 14. ART. 8130

PRIS KUN KR 215,- veil. 254,-
" VEKSELSTRØM
M/ELEKTRONISK RELE KR 415,-

VI ER REPRESENTANTER FOR PERL MODELL AB I NORGE OG HAR LAGER AV
MOTORVOGNER - LOK - BYGGESETT OG BYGGEDELER.
KATALOG NYTT OPPLAG NOVEMBER 1980 KR 15,-.

Av vårt norske utvalg nevner vi:

Art. 8065	El. 13	kun kr 149,-
" 9150	B3	" " 39,-
" 9308	BF12	" " 39,-
" 2831	Stakevogn	" " 19,-
" 2851	Cont.vogn 2	" " 21,-
" 2853	" "	" " 25,-
" 3101	Solbergbanen PADDA	" " 495,-
	Bevegelig bagasje- grind til PADDA	" " 76,-
" BR 52	Stortysker lev. i ØBB versjon	" " 390,-

PERL MODELL

SJ Y6 LIKESTRØM

SJ Y6 BEKSELSTRØM

SJ4330 LIKESTRØM

SJ4330 VEKSELSTRØM

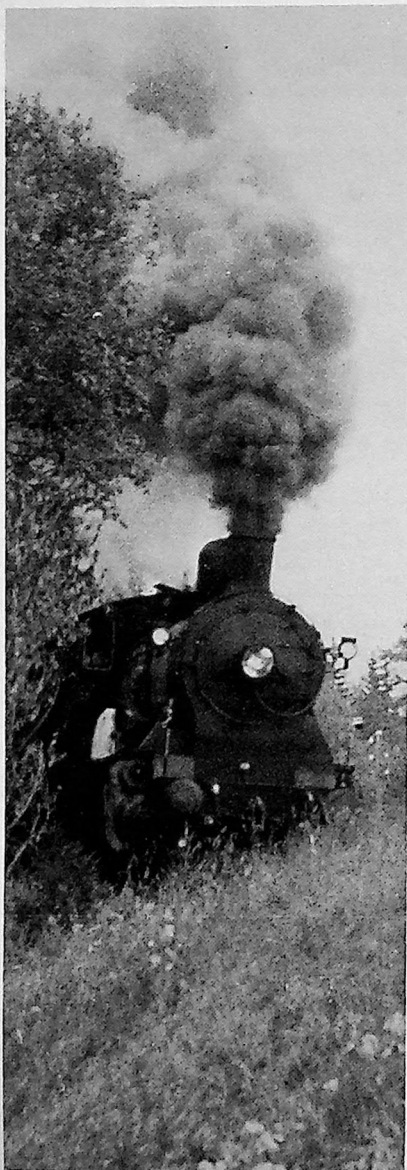
GØTEBORG SÆRØBANEN'S
MOTORVOGN YB 06

- leveres også i 2
danske versjoner

BE OM NMJ'S KATALOG

NORSK MODELLJERNBANE HJELPER DEG KJØRE N O R S K

Bestillinger over kr 300,- portofritt i oppkrav.



** BESØK FRA INTRAFUGLS STORE SKANDI-
NAVIA REISE - CELEBERT BESØK PÅ
NORSKE SPOR **



I august i år kom et stort internasjonalt reisefølge på norgesbesøk, medbringende eget tog forspent to store dampmaskiner utlånt av Bergslagens Jernvågssällskap i Sverige. Reiseselskapet hadde begynt sin tur i Danmark, og etter å ha valgfartet rundt omkring i våre to naboland, var tiden endelig kommet til Norge.

En av de undertegnede begynte sin reise i Moss, og dro ned i god tid for bl.a. å få fotografert lokomotivene under vannfylling, rangering samt med håp om å få bli med toget inn til Oslo.

Toget var 15 minutter forsinket, men da det endelig kom.... å for et syn! BJ's to store lok, nr. 111 og 112 dro toget, og i en sann kaskade av røyk og damp kom de glidende inn langs perrongen.

Vannfyllingen var raskt unnagjort, og etter en hyggelig prat med den norske lokomotivføreren Johan P. fikk jeg lov til å stå på den første maskinen (nr. 112) hele veien fra Moss til Ski.

Johan P. hadde tydeligvis kjørt dampmaskiner før, for det varte ikke lenge før farten var oppe i det maksimalt tillatte for strekningen.

Aldri tidligere har jeg fått oppleve den herlige følelsen det er å få stå på en dampmaskin som går fortere enn 100 km/t. Det var rett og slett en fantastisk opplevelse. Maksimalt var vi oppe i 110 km/t og det var overhode ingen "vandring" på skinnegangen å merke - maskinene sto fjellstøtt.

Med hodet stikkende ut fra siden på lokomotivet, var det bare å gi seg over når man betraktet røyk, sot og damp som veltet ut av skorsteinene på lokene, og som sakte drev over landskapet der vi suste forbi.

Et 68-sett skulle hatt store problemer med å holde følge med oss.

På Ski måtte jeg dessverre si farvel til betjeningen ombord på loket, for å kaste meg inn i den gamle "trillen", for anledningen nedlastet med diverse jernbanelitteratur, og halse etter inn til Oslo S for å få lastet det opp i NJK's spesialtog. NJK-tog-et skulle bringe de reisende videre til Sørumsand og TERTITTEN.

I god tid før avgang kom så NJK'toget inn til platformen, og man kunne entre god gammel norsk teak, forspent med et like godt gammelt norsk lokomotiv (E1 5.2039), det hele fra tidsepoken 1900/1930.



Nr. 112 og 111 har vært nede og tatt vann og er blitt smurt opp, og er her på vei opp mot togstammen igjen. Moss stasjon.

Begge Fotos: Erik R. Gjertsen

Spesialtoget raser langs skinnegangen i opp til 110 km/t. Fotografert straks nord for Hølenviadukten.



Fra Oslo S dro man i rute, men måtte for en stakket stund gi tapt i Brynsbakken - kjørestrømmen falt ut på hele Oslo S. Straks etter kimte telefonen på Bingsfoss og en kjent stemme kunne fortelle oss at nå var det dumt at ikke også kjoreturen til Sørumsand skulle foregå med damp.

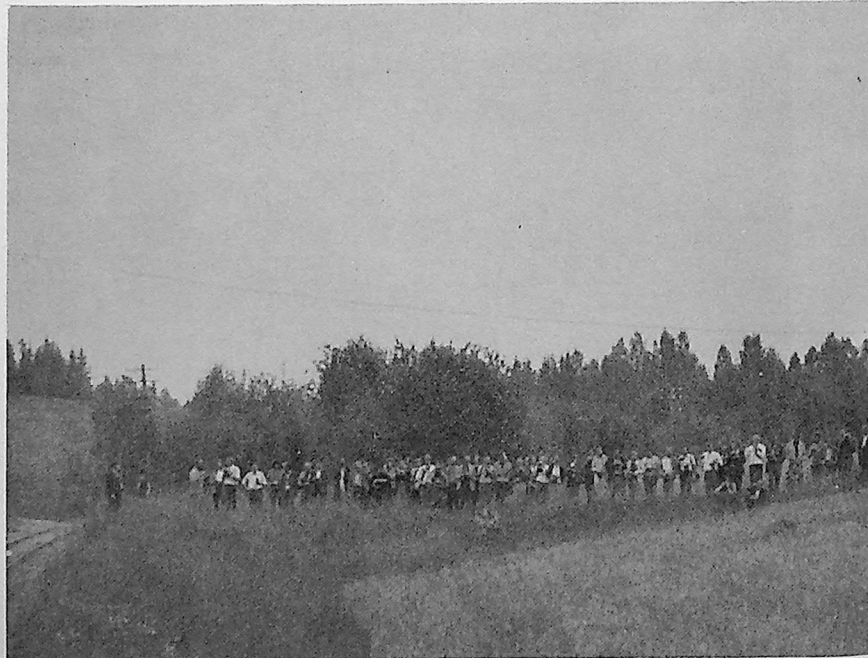
Heldigvis var kjørestrømmen borte bare i noen få minutter, og 5'ern tok inn det tapte og ankom Sørumsand etter ruten, selvfølgelig!

På UHB var alt klart og toget, med Setskogen som toglok og med Bingsfos i forspenn, sto klare på vår kummerlige utgangsstasjon. Men, noe skal selvfølgelig alltid skje når det er minst ønskelig; den venstre injektoren på Bingsfos sviktet idet håndtaket røk av, og den høyre var ikke til å rikke.

Vi konstaterte at vannstanden ville holde for turen opp til Bingsfoss, men så ville det også være "takk for i aften". Kara på Setskogen hadde imidlertid gode råd på lager: "Kjøl ned injektoren med kaldt vann, da løsner den". Det gjorde den også!

Etter et lengere opphold enn ønskelig var på Sørumsand, grunnet sen ombordstigning, dette igjen grunnet fotografering, bar det iveri mot Bingsfoss i kjent stil. Toget tok seg nydelig ut med 2 lok foran, G-13 som første vogn, og den heslige sommervognen stuert godt vekk på Bingsfoss. "Plankelasset" ville nok ikke ta seg ut på de mange tusen bildene som våre gjester nok hadde i sinnet å ta på den korte tiden som sto til disposisjon. Med oss på begge lokene hadde vi togfolk fra Bergslagernas Jernvågssällskap.

Det ble kun kort opphold på Bingsfoss på oppturen, bare de mest næringsbevisste av oss rakk innom "restauranten" for å få med seg en vaffel eller to på turen opp til Fossum.



I Bingsfossbakken ble det avholdt fotokjøring etter godt gammelt mønster. Kamerautstyr med tilhørende eiere fyllte opp hele veien fra skinnegangen og opp til Stortrøens gårds plass.

Vi bakket ned i 100 m. kurven og ga på - det ble bra kjøring, men det var også endel skuffelse å spore over at Setskogen ikke ga på mer. Grunnen var enkel, vi turde ikke gi begge maskinene "full guffe", farten ville blitt for stor, og belastningen på de første vognene i toget i største laget. Det fikk greie seg som det var.

Vel oppe på Fossum koblet vi fra og kjørte Bingsfos rundt. Denne skulle ta toget tilbake til Bingsfoss stasjon og Setskogen skulle gå løs etter. Dette opplegget falt heldig ut idet fotografene gikk opp i sporet og fikk fotografert Setskogen som løsløst på fri linje.

På Bingsfoss koblet vi fra "Meyer'n", rangerte den ut og satte Setskogen foran toget. Denne skulle så trekke toget ned til Sørumsand alene. Også dette arrangementet høstet lovord, fordi det var med på å vise maskinene under rangering, i togtjeneste og som forspannlok.

Turen ned til Sørumsand gikk greit, og vi ønsket våre gjester god tur tilbake til Oslo og velkommen igjen.

Det hersker ingen tvil om at tiden på UHB ble for knapp. Det var det stor enighet om blandt våre gjester. Dette med knappe tidsmarginer går igjen på alle slike arrangementer, og er en uting. Hadde det stått til oss på UHB, ville vi hatt minst en time til på banen. Turarrangører bør slutte med dette evindelige hastverket, som er til plage for alle.

Rutemessig ankom så 2039 Oslo S, og for de som ikke hadde reist fra seg, ble det arrangert tur med sporvogn på Oslo bys linjenett, men der var ikke under- tegnede med!!!



Tidlig neste morgen, i alle fall følte det slik (08:40) var det avgang fra Oslo S med NJK-toget. Ruten var lagt opp over Roa og Hønefoss til Vikersund, hvor 24b 236 sto og ventet med NJK-tog nummer to, klar til kjøring på Krøderbanen. Det var rutemessig avgang, men også denne dagen var rutene knappe.

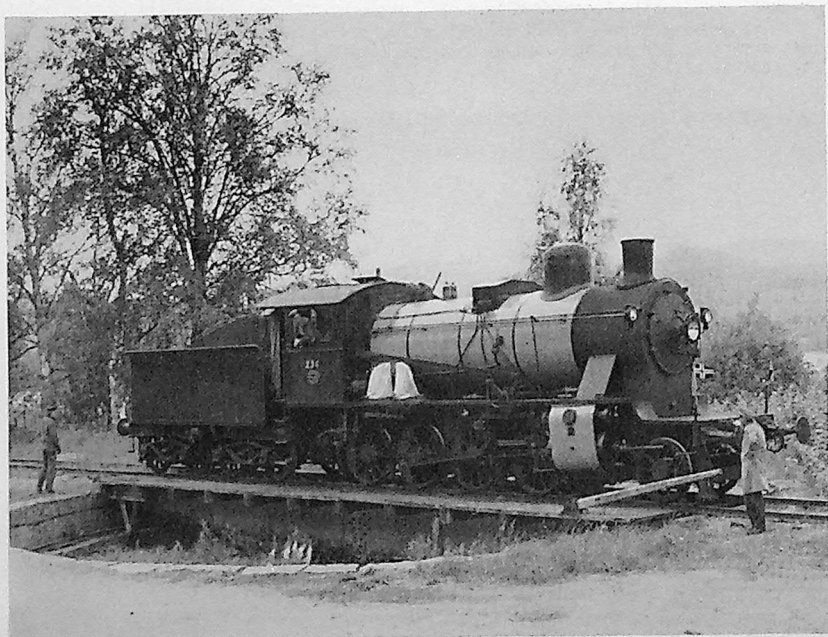
På Hønefoss var det lagt opp til besøk i lokstallen hvor M2 (også kaldt Menstad), 21b 252 og 21e 207 står hensatt. Meningen var at maskinene skulle vært trukket ut av stallen for fotografering, men dette hadde på en eller annen måte klikket, og skuffelsen blandt utlendingene var stor.

Man fikk se maskinene, men lys nok til å kunne fotografere i stallen på Hønefoss er det ikke.

Snart etter mol veivstengene på 5'ern lystig iveri, og vi nærmet oss Vikersund. Overgangen til det andre toget gikk greit, og det var mye å se på og fotografere. Eo 119, jernbaneklubbens nyrestaurerte spisevogn, skulle rangeres inn i Krøderbanetoget, og dette syntes fotografene var interessant pluss at det skapte bra fotomotiver. Skifting er alltid populært.

På turen opp til Krøderen ble det avholdt en fotokjøring mellom Snarum og Sysle stasjoner, og det valgte sted avr heldig. Det falt mange lovord over det flotte utseendet til 236, og teakvognene var vel samtlige blitt dypt forlesket i.

Kløftefoss ble passert langsomt, mens utførlig guiding ble gitt over høy-taleranlegget, på både tysk og engelsk.



NJK's lokomotiv 24b 236 på svingskiven på Krøderen stasjon. Seanser som dette ble svært godt mottatt av de reisende. Hadde det bare vært litt mer tid til rådighet....

Foto: Erik R. Gjertsen

Krøderen stasjon ankom man så liggende noe etter den oppsatte ruten, så 24b 236 ble raskt koblet ifra og rangerte bort til vanntårnet og sving-skiven. Her skulle den ta vann samt bli snudd.

Ivrigt entusiastisk omkranset tårnet da 236 dampet utpå, de mest pessimistiske trodde ikke at tårnet ville holde vekten av maskinen, og så vel i ånden hvorledes den ville legge seg over. De ble skuffet. Kameraene klikket og smalfilm apparatene surret iver mens maskinen ble snudd.

Etter å ha krocket opp "slerka" ble det tid til en fotokjøring til, med avgang fra Krøderen stasjon som fotokjøringsmotiv.

Som tidligere fortalt, hadde toget spisevogn med, og på vei tilbake til Vikersund igjen var det med stor glede man inntok sin avkokte ørret med poteter, saus og agurksalat, noe godt skvalpene rundt i glasset, og det hele elegant avrundet med jordbær med fløte og sukker til dessert. NJK's spisevognpersonale skal ha all ære for superflott service og rask servering. Kokken hadde visstnok begynt forberedelsene til middagen allerede klokken 03:00 på morgenen. BRAVO!!!

Vi ankom Vikersund i kjent stil, så etter en rask overgang fra det ene togetsett til det andre, spisevognen skulle også være med, bar det iveri mot Oslo S igjen, denne gang over Hokksund og Drammen. 2039 dro oss så fort den bare kunne for å kjøre inn tapt tid, men gjennom Lieråsen tunnel gikk det sakte. Forklaringen var grei, vi ble forbikjørt av et 69-sett på vei mot Asker.



Vel igjennom Lier- og Sentrumstunnelen, begge behørig kommentert over høytaleranlegget ankom vi Oslo S nokså presis etter ruten, og vi så "svensketog" oppstilt i spor 21.

Overgangen fra den nye Oslo S til den gamle Oslo Ø ble en stresset affære, alle skulle først over.

Store dampmaskiner er nå ikke et hverdagslig syn i Norge lenger, det går visst bortimot 10 år mellom hver gang de er her,

så man kunne selvfølgelig ikke unnlate å bli med til Fredrikstad (ja noen sogar lenger) for liksom å tyne turen ut så langt som mulig, så ordet overlates herved til den siste fortelleren.



Efter en av de lengre dager undertegnede har opplevet, var det befriende, endelig å kunne sette kursen mot Lodalen og Oslo S - dette føltes jo akkurat som reiseferie for damplokutflykter til Gjøvik- og Rørosbanen i begynnelsen av 60-årene.

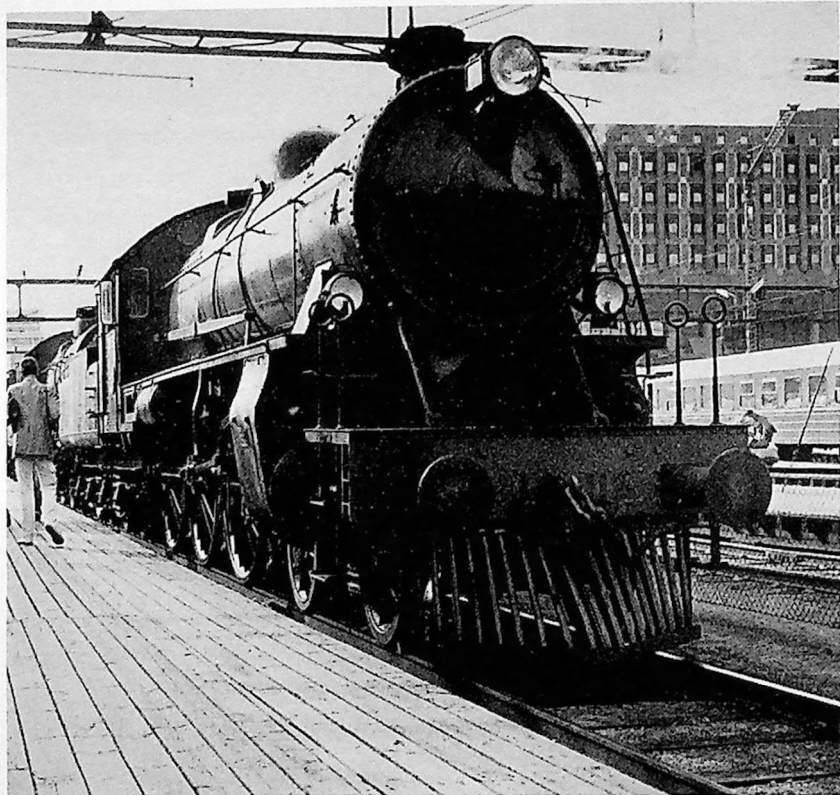
Først kurs mot Lodalen - ingen røyk, ingen lok - gode råd dyre! Hvor i alle ... befant de seg - to lok og ikke en eneste røkstrime! Pinadø - har de gått over til koks, eller? Kurs mot sjøsiden av Oslo S. På veien ned den eks-

hausfylte Bispegaten (rushtid, hy, hy!) fikk vi til stor lettelse løsning på det altoverskyggende problem - hele "slerka" med lok stod oppstilt i en "stikk" i Haven. Stor lettelse, men straks etter oppstod et nytt problem, hvordan i all verden skulle man kunne motstå den umenneskelige fristelse å vandre ut på tomte ?!

Vel, vi er disiplinerte, og vi klarte bl. a. av hensyn til fansen's popularitet hos øvrigheten - å holde oss på steder offentlig tilgjengelig, d.v.s. de gamle plankeplattformer på sjøsiden.

Hvileløs vandring - kommer ikke Olav Trygv....?, omtrent slik følte vi det, men omsider ankom NJK-toget gjennom sentrumstunnelen - og en stor flokk kontinentale "fans" vellet ut på plattformen, fikk anledning til å prøve de rullende "fortau" fra plattform til ankomsthallen, før de med raske skritt kom seg ned på den del av Oslo S som har stil og patina.

Tog 465 (Oslo S-Kornsjo-Gøteborg C) stod klar i spor 22, avgang kl. 18:00,



Bergslagens Jervägssällskaps to store dampmaskiner på Oslo S en vakker augustkveld. Det kryr av voksne og unger rundt lokomotivene, og her og der kan man se pensjonerte lokførere som ivrig forklarer barnebarna om damplokets finesser.

Foto: Gaute Narverud

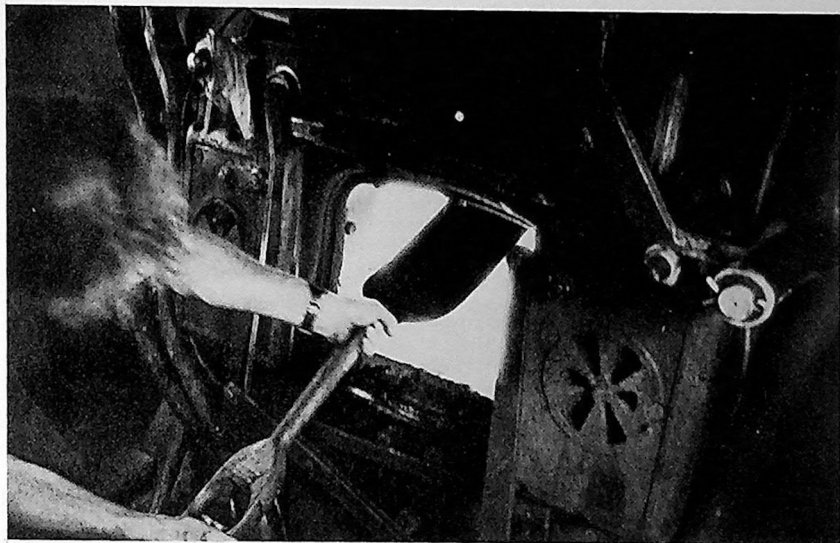
og omsider kom ekstratog 31809 langsomt sigende ned i spor 21 - bestående av to Co, 1 Eo, 1 F, 1 SJ B9, og 1 L samt to H3s, 111 og 112 tilhørende Bergslagens Jernvægssällskap (BJs).

Disse maskinene er - for å beskrive dem enkelt - overdådige!!! 2'C-4 h3., altså 6-koblede 3 sylindrede høytrykkere med største tillatte hastighet 100 km/t. Det fantes i alt 4 lok av denne typen (110/111/112/118) levert til den private Bergslagsbanan (BJ) for de tunge kontinenttogene fra Kornsjø til Gøteborg.

Lokene ble bygget av Nydqvist & Holm, Trollhättan år 1927, kjeletrykket er 12 kg/cm².

Denne vakre sommereftermiddagen ble til sommerens høydepunkt da ekstratoget var stillet opp i spor 21. Reisende til Gøteborg med Burberry-kappe og stresskuffert skottet nok betenkt bort på tog 31809, og undret på om det ikke tross alt ville være mere givende å reise sydover med damp enn med El 13 og tog 465.

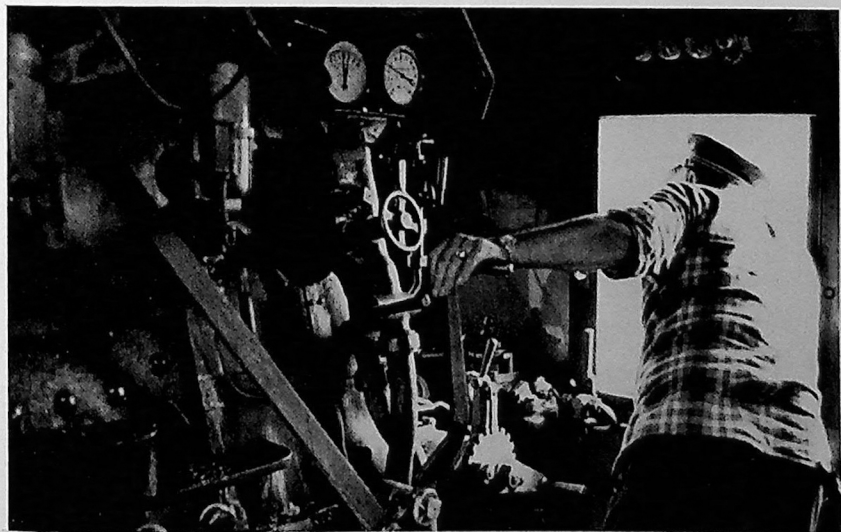
Vi andre var ikke i tvil, det måtte bli damp! På begge maskiner var det hektisk aktivitet, særlig på den bakre, nr. 111, som delvis var med av opplærings-hensyn. Man gikk raskt over gangtøyet med oljekannen, kjeletrykket på 112 lå på 11,8 kg/cm², på 111 på 12 kg/cm² og sikkerhetsventilen hveste da også.



Inn i dette sluket forsvandt spade etter spade med kull. Men så skal det også noen kilo til for å kunne holde farten på topp hele veien.

Fotos: Gaute Narverud

Johan P. ved spakene på BJ's lok nr. 112. Her gjelder det stadig å ha et våkent øye forover, for å se signaler og å studere maskinens gange. Johan P. var ekspert.



Formannen i BJs, Morgan Claesson, "dyttet" undertegnede inn på 112, og efter en rask presentasjon med lokfører Johan P. Kristiansen, og de to svenske lokførerne som fyrte, samt en railfan kommet helt fra Australia for anledningen, gikk hovedsignalet opp og avgangssignal ble gitt.

Johan P. la omstyringen i bønn og åpnet for dampen. De store drivhjulene (Ø 1890 mm) hugget tak i det blanke stål, og under utfoldelse av røk og damp bar det avsted over "engelskmenn", kryss og veksler utover tomta på Oslo S, inn i tunnelen under Bispegården og langs skiftetomten på Loenga.

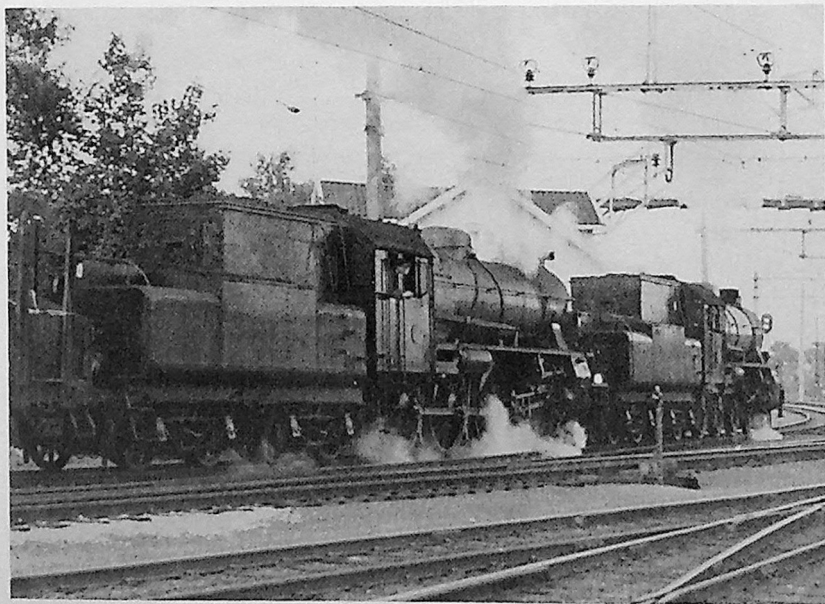
Det var henimot 15 år siden jeg sist hadde opplevet hovedlinjedamp - og naturligvis aldri på Sydbanen. På disse årene må det ha skjedd undere på banene, jeg kan ikke huske å ha stått på en maskin med slike praktfulle løpeegenskaper (selv type 30 var ikke så stødig efter det jeg erindrer, men skinnegangen var jo også lettere den gangen).

Sene pendlere på Mosseveien holdt på å forlate veibanen da BJs dobbelt forspente tog skred utover sydbanen i ca. 80 km/t, mens de selv stanget i 50 km/t.

Revansjeskruen var forlengst skrudd tilbake til ca. 30 o/o fylling, og Bekkelaget, Nordstrand og Ljan ble raskt tilbakelagt. Mellom Kolbotn og Oppegård var det ned i 30 p.g.a. bygging av en ny undergang (den ble presset igjennom fyllingen - en helt ny metode).

Ved akselerasjonen ble det mere kraft i dampslagene, saktekjøringen lå i 10 o/o stigning, men voldsomme damplyder å la "Setskogen" opplever man ikke på 3-sylindrede lokomotiver.

Slettene utover mot Ski ble raskt tilbakelagt - "klart inn" og "klart gjennom" på Ski - ned i ca. 40, vi i spor 2 og tog 116 i spor 1. Med en forsinkelse på fire minutter bar det utover mot Holstad, forbi avkjør til Østre linje, forbi lokstallen, som til vanlig huser NJK's 24b 236, og nedover - Johan P kunne fortelle at man fra



112 og 111 langer ut etter å ha hatt smørestopp og kryssing på Fredrikstad stasjon, og vi som måtte gå av for å rekke tilbake til Oslo i tide, kan bare kaste lange blikk etter toget der det raser avsted mot grensen.

Ski (130 m.o.h.) praktisk talt kunne trille helt til Moss (4 m.o.h.), en distanse på ca. 35 km.

Vi regnet med å få 4374 i Holstad istedenfor i Ås, men de måtte øyensynlig også være sene, for Holstad viste "klart gjennom" og bilistene på E-18 sperret nok øynene opp, da de fikk se to damplok passere overgangen, og ikke et 69-sett, som neppe får selv en interessert bilfører til å heve øyenbrynet.

Bare tre minutter etter Holstad gled vi inn i spor 1 i Ås, over avveikeveksel i ca. 35 km/t - vi trakk langt frem utenfor platformen. Fyrbøterpersonalet var straks ute for å gå over gangtøyet. Etter 2-3 minutter kom 4374 forspent med en El 16 glidende gjennom spor 2. Diskret utveksling av lys- og fløytesignaler, ett grønt kom opp i utkjørhovedsignal, avgang ble gitt, men intet skjedde; på 111 smurte man fremdeles - men noen raske vink fra Johan P. "renset leamikken", og med full fylling og åpne sylindrerkraner bar det avsted mot Vestby og 4904, som imidlertid ikke ville dukke opp før i Moss.

Gjennom Vestby og med diskret pådrag i den slake venstrekurven mot skogteigene før Kjenn dro vi videre. Mellom Kjenn og Hølen ble det utviklet et lydinferno til ære for en pensjonert lokkcontroller. Sånt varmer en gammel "fan" med sosiale interesser.

Over Hølenviadukten i knapt 80, med økning ned mot Såner og Kambo hvor vi krysser 118.

På ønske fra formannen i BJs om avisinnkjøp ble det besluttet å gjøre en rask stopp i Moss - ankomst 19:19, ett minutt etter rutetid. Narvesen-kiosken ble tomt for beholdningen av Mosseaviser, oljekannene ble tomt i lagrene; og med inntrykk av at personalet hang fast på bakken klarte omsider Johan P. å få halt toget igang i 10 o/oo stigningen langs fjorden mot Dilling - 5 km. borte.

Her skulle vi ha kryssing med ht 150, Halden-Oslo S klokken 19:27. Vi var allerede ca. 5 minutter etter ruten, og det gikk friskt - meget friskt. Vi fikk "stopp" i innkjør, og med kryptkjøring klarte vi å unngå og stoppe. 150 ble bare et par minutter forsinket p.g.a. oss; omsider kunne vi kaste oss ut på "fartstappen", Råde og Rygge ble passert i ca. 110, på Onsøy var det klart inn, men stopp i utkjørsignalet.

Vi sto i spor 2 for å vente på 134, persontog Halden-Oslo S, som ankom 3 minutter etter rute, 19:58. På de drøyt 7,5 km. til Fredrikstad fikk "beitene" med Johan P. vist hva de dugde til; en lokkcontroller fra Göteborg klokket en km. på drøyt 30 sekunder - hvilket gir en kjørehastighet på 118 km/t. Helt overdådig!! Praktfullt - ubeskrivelig!!

Vi hadde fått ekstra stopp i Fredrikstad for å sette av reisende, og med synkende fart gled vi gjennom Grønlitunnelen og inn på Fredrikstad stasjon i spor 2, idet 4952 satte seg i bevegelse mot oslo, også forspent med en El 16.

Her forlot de fleste toget for å ta 464 tilbake til Oslo, men enkelte som skulle helt til Göteborg, og med undertegnede som hadde fått invitasjon til å bli med til Kornsjø, holdt stand.

14 minutter etter ruten klarte vi å komme oss avsted fra Fredrikstad i retning Sarpsborg, hvor vi etter planen skulle krysse med 464. Passering Lisleby, Greåker, Sandesund og jammen er det klart gjennom også i Sarpsborg - som passerer i anslagsvis 70 km/t - stor oppmerksomhet fra plattformer og ventesaler.

112 og 111 kaster seg med dødsforakt over Glomma - lar seg ikke merke med at de passerer Norges mektigste elv og en av de største industribedriftene i landet - Borregaard.

Vi ser Østre linje gå av til venstre - og passerer den staselige Hafslund hovedgård på høyre side før vi igjen riktig får farten til topps, og med en jevn dampdur bærer det til Skjeberg hvor vi, bragt inn i sidesporet, avventer 464. Etter ca. 10 minutter passerer toget trukket av en svensk Rc4, liggende ca. 1/2 time etter ruten.

Igjen opp i topphastighet - og det virkelig så det "kviner" med unntak over Berg, hvor det er saktekjøring p.g.a. forlengelse av kryssingsporet. "Klart gjennom" hele veien. Det siste stykket inn til Halden reduseres hastigheten - helt ned i 20 km/t over svingbroen; inn i spor 3.

Frakobling av lokene og kjøring til vannfylling - det er gunstig med godt utrustede og velvillig innstilte brannkorps! Regnet, som i kaskader flommet over Halden stasjon sørget for at folk og fe ble tilgodesett med H₂O ad libitum - undertegnede foretrakk da også det varme tørre kjøkkenet.

Efterhvert var tenderne fylt til randen, og man kjørte igjen til togstammen. Man hadde inntrykk av at hele Halden var på stasjonen - rene folkefester, til tross for himmelens åpne sluser.

De reisende engelskmenn motsatte seg bestemt noe elektrisk hjelpelok, og Johan P. mente da også at man til tross for våt skinnegang ville klare de 22,22 o/oo opp til Tistedal med de to ganger 53,7 tonn adhesjonsvekt.

I Halden byttet man fyrbøterpersonale - to uthvilte kom inn, og for første gang fikk jeg se vannstanden i glasset; en ytterst behagelig følelse - også for Johan P. som stadig hadde bedt om å få stengt injektorene.

Det tynne kullaget som dekket risten på 1 x 3 m. ble gjort noe tykkere, og så var man klar til å dra iveri opp mot Tistedal.

20 minutter etter rutetid ble det gitt avgangssignal. Til tross for stor varsomhet og sanding, sluret både 111 og 112 i starten, men dette roet seg. Med langsom økning av hastigheten og mektig røktvikling kjempet 111 og 112 tog 31809 oppover de drøye 22 o/oo langs Tista. I fjellskråninger, gjennom skjæringer, og med fullt pådrag og ca. 50-45 o/o fylling, var det en gigantisk opplevelse såvel optisk som akustisk, som jeg aldri har sett maken til!!

Ved alle hus var det vinkende mennesker - rene triumfferden! Over den nedlagte Tistedal stasjon under reduksjon av fylling, økende hastighet og fullt pådrag - snart oppe i 90 km/t oppover mot Aspedammen; i øde, skogkledde grenseområder. Regnet hadde stilnet - tåkedotter lå over landskapet, og en tykk røksøyle la seg lavt over vognslerka - jø og nøfye - praktfullt!!

Aspedammen - klart gjennom, 760 m. langt kryssningspor, forlenget hele fem ganger - ned mot Kornsjø i ca. 100 km/t.

Vel fremme i Kornsjø sa Johan P. til de grimede fyrbøtere at han hadde kommet dårligere opp! Et glimrende understatement, tatt i betraktning av at trykket ikke sank under 10,5 kg/cm².

Jeg ble invitert hjem til Johan P., hvor natten ble tilbragt med jernbanehistorie, og en praktfull frokost før retur til Oslo og fem minutter forsen begynnelse på jobben.

For meg er det blitt helt klart at en rutinert damplokkfører nok ikke så lett glemmer gamle kunster; 169 km. hovedlinjedampkjøring var til endelagt uten problemer.

Hjertelig takk for århundrets jernbaneopplevelse - til NJK, oss selv, og sist men ikke minst til BJs H3S 112 og dermed til Johan P. Kristiansen.

ERG/HPG/GN



Herr Redaktør!

Jeg viser til annonsen for NSB i siste nr. av Tertitten, hvor loktype 35a ble omtalt.

Ved gjennomgang av arkivet fant jeg i Sando&Bjerkes lokfortegnelse, at begge lok. ble utrangert i 1937, hvilket til nå var meg ukjent. Jeg fant også et bilde fra Jernbanemuseet, velvilligst utlånt av Krogstie&Bye. Dette bildet viser et av lokene under rangering på Marienborg efter Nidareidulykken i 1921. Det er 30b nr. 365 som blir bragt til verkstedet, dette er det eneste bildet jeg kjenner til av type 35 under tjeneste. Begge bilder er av samme original, som dessverre ikke var av de beste.

med vennlig hilsen
Gaute Narverud.

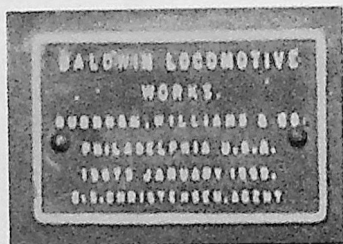


No. 3 "HØLAND".

Dette lokomotivet har tidligere vært omtalt i Tertitten flere ganger, men ved stor velvilje fra Thor Olav Bjerke, Lillehammer har vi fått vite mere om dette loket, som vi gjerne vil bringe til medlemmenes kunnskap. Ved bruk av makroteknikk har jeg klart å tydeliggjøre enkelte detaljer fra leveransebildet, bl. a. fabrikkskiltet; om hvilket de underligste teorier har vært lansert.

Det er alment kjent at Baldwin's fabrikkskilt var runde, men ikke på HØLAND.

En teori - heller fantastisk i retrospektoskopet - gikk ut på at loket fikk rektangulært skilt pga. restanser ved avleveringen. Men form og tekst var spesifisert ved bestillingen og lød som følger:



BALDWIN LOCOMOTIVE
WORKS

BURNHAM, WILLIAMS & CO.

PHILADELPHIA U.S.A.

15673 JANUARY 1898

C.S. CHRISTENSEN, AGENT.

Lokomotivet var malt og nydelig staffert i to sjatteringer av olivengrønt og gull.

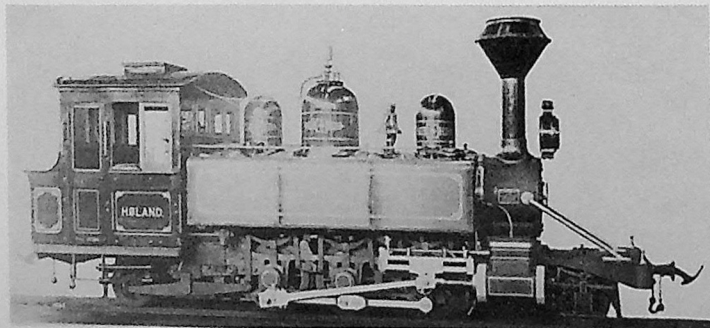
I spesifikasjonen ble det spesielt fremhevet av bokstaven Ø måtte ha riktig form - "konferer med en nordmann eller danske om det."

På vårt bilde er navnet malt på førerhussiden, men messing-navneplater ble sendt ekstra den 28/4/98 sammen med "No. 3"-plater til vanntankene. Om disse platene ble montert vites ikke.

Signalklokken var en 45 lbs. B.L.W. dampklokke.

Loket ble skipet "Best foreign style" den 27/1/98.

Under ser vi det fabrikkasjonsfoto som alle bildene er hentet fra, man ser tydelig de to sjatteringene av olivengrønt.

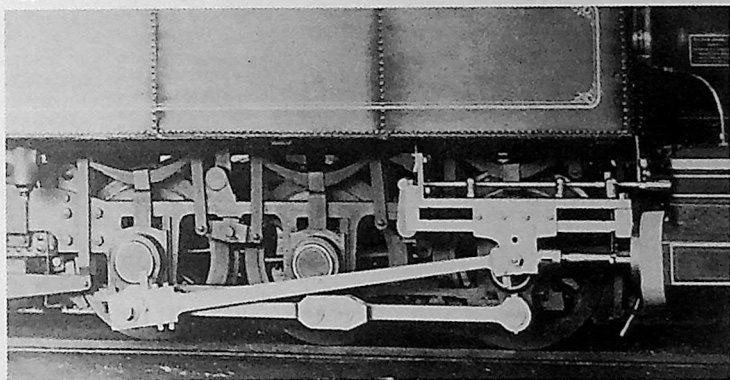


De tre drivhjulene, 32" diameter er interessante i det det midtre drivhjulpar er uten flens.

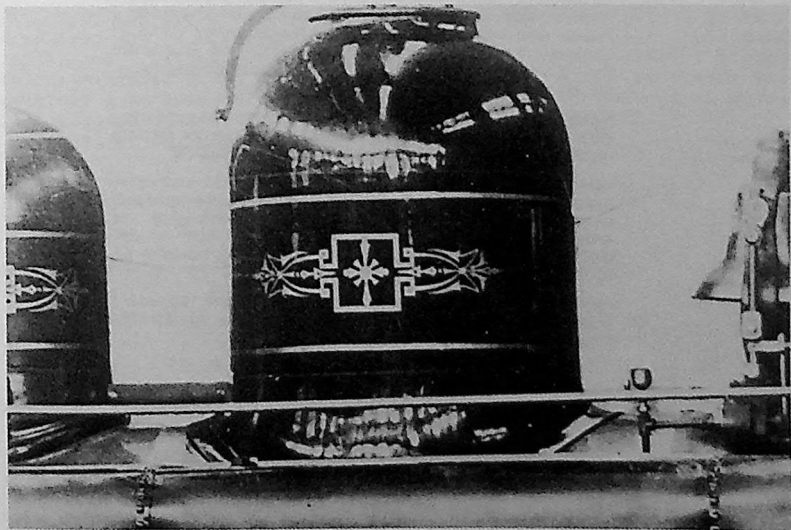
Konstruksjonsbildet av HØLAND viser et lokomotiv med en finish som er oppsiktsvekkende, og neppe kan gjøres efter idag, legg merke til detaljene i stafferingen!

Ved G. Narverud.

Under ser man nærbilde av drivhjulene, legg merke til at midre hjulpar mangler flens. Man kan også se deltaljene i fjær-opphenget, med de nokså "hypertrofiske" bladfjærene.



På bildet av damphtten (domen) under ser man med all ønskelig tydelighet, detaljene i stafferingsarbeidet samt den unike overflaten, hvor montasjehallens vinduer på B.L.W. spiller seg i glansen.



Elektrisk kraft er grunnlaget for vår industrielle, økonomiske og sosiale utvikling og fremgang. I våre fossefall og innsjøer har vi en pålitelig og miljømessig gunstig energiresurs.

I Norge står vi overfor både terreng- og ikke minst klimavansker. Dette gir våre ingeniører stadig nye utfordringer.

Vårt firma har i sin mangeårige virksomhet hatt vannkraftplanlegging og damkonstruksjoner som et av de viktigste fagfelt, og vi har opparbeidet en betydelig teoretisk og praktisk erfaring samt kapasitet på dette området.

Vi har i tidens løp hatt ansvaret for planlegging og konstruksjon av en rekke kraftverk, både lavtrykks- og høytrykksverk med fall fra 10—1000 m, såvel i dagen som i fjell. Vår erfaring i fjellanlegg av alle slag er betydelig og omfatter også de rent fjelltekniske og sikringsmessige problemer. Til løsningen av disse oppgaver medvirker våre ingeniørgeologiske fagfolk.

Vannkraftplanleggingen har gitt oss en know-how som gjør oss istand til å arbeide med hydrologi og hydraulikkoppgaver i videste forstand, såsom vannspeilberegninger i vassdrag ved forskjellige vannføringer, mållinger og fremstilling av strømningsbildet med vannhastigheter i sjø og elv, elveforbygninger, erosjons- og sedimenteringsproblemer i vassdrag m.m.

I dambygging tok vi tidlig i bruk slanke materialsparende betongkonstruksjoner. Dette var et viktig fremskritt i Norge med de vanskelige transportforholdene vi har her. Disse damtyper gir meget økonomiske løsninger og blir ennå benyttet i stor utstrekning.

Vi har også prosjektert en rekke fyllingsdammer. Noen av disse er blant landets største. I prosjektgruppene som arbeider med disse konstruksjoner og andre løsmasseproblemer har vi geotekniske fagfolk.

Tunnelutslag under vann mot store trykk har vi arbeidet mye med. I denne forbindelse mottok vi en pris for et prosjekt i Alaska "the 1974 Honor Award" fra the US Army Corps of Engineers for planlegging av tunnelutslag for the Snettisham Project. Prisen var også en påskjønnning for spesielt godt miljømessig arbeid.

Ingeniør Chr.F. Grøner fikk i 1934 Sam Eydes Ærespris, og i 1976 ble firmaets prosjekt Dam Zakariasvann, Norges høyeste betongdam, tildelt Norsk Betongforenings "Betongtavle".

Vår erfaring dekker alle forhold i forbindelse med kraftverksbygging, hydrologi og hydraulikk, produksjonsberegninger, økonomiske vurderinger, bygningsmessig planlegging for anlegg i fjell og i dagen, modellsimulering ved EDB for vurdering av verkets virkning på et større nett, byggeledelse og kontroll på anlegget m.v.

På dette grunnlag er flere av våre sivilingeniører rutinerne i skjønnsaker og er ofte benyttet som sakkyndige og skjønnsmenn.



KULTURVERN RÅD

Fylkeskulturstyret i Akershus vedtok på møte tidlig i sommer at det skal opprettes en kulturvernråd i Akershus fylke. De regionale historielag og museene var ment å utgjøre grunnpilarene i dette.

Tirsdag 9. september ble det avholdt stiftelsesmøte, og drøyt 20 representanter fra museer og historielag, samt fylkeskultursjef, fylkeskonservator og andre fra kulturadministrasjonen møtte.

Innledningsvis ble det gitt en orientering om bakgrunnen for møtet og nødvendigheten av å danne en felles organisasjon. Møtet sluttet seg til et forslag fra fylkeskultursjefen om opprettelse av et interimstyre for Kulturvernrådet bestående av representanter fra museene, historielagene og den lokale avdeling av Fortidsforeningen. Interimstyrets mandag er å forberede stiftelsesmøte (generalforsamling) der det skal velges styre i Kulturvernrådet, videre å fremlegge forslag til vedtekter, budsjett og oppgaver for rådet. Interimstyret fikk "frist" til 12. desember da budsjettbehandlingen i Fylkestinget vil ta til.

Interimstyret ble fastsatt å skulle bestå av 5 medlemmer, som velges slik:

- 3 representanter fra museene
- 1 representant fra de regionale historielag
- 1 representant fra fortidsforeningen.

Disse ble valgt:

- fra museene: Arild Pettersen (formann) Skedsmo Bygdemuseum
Hege Bodal, Follo Museum
Finn Halling, Urskog-Hølandsbanen
- fra historielagene: Trond Westby, Blaker og Sørum Historielag
- fra fortidsforening: Francine Lampe

Sett fra Urskog-Hølandsbanens synspunkt er ideen bak Kulturvernrådet interessant. Riktignok er kulturvernrådets perspektiver ennå høyst vage, men det er allikevel klart at man på denne måte lettere kan nå frem hos de bevilgende myndigheter gjennom en samlet opptreden. Faren ligger i at det etterhvert kan bli interessant å sitte i styret i kulturvernrådet i den grad at politikere som allerede er sterkt representert i de kommunale museers styre kaster sine øyne på en verdifull posisjon.

Interimstyret har foreløpig avholdt 2 møter.

fh

TIDLIGERE UTGAVER AV TERTITTEN SOM FREMDELES KAN SKAFFES:

Nr. 22,23 (opptrykk), 27, 28, 29, 30, 41 (sterkt begrenset antall igjen) pr. stk. kr 7,50
Nr. 31,32,33,34,35,36,37,38,39,40,42,43,44 pr. stk. kr 7,50

Bladene bestilles ved å sende beløpet til vår postgirokonto 2067718. Husk å merke talongen hva betalingen gjelder. Bladene tilsendes porto-fritt.

Glimt fra privatbanetiden

REDIGERT VED FINN HALLING

Christiania 10. febr. 1897

Strømmens Værksted pr. Strømmen station

Urskogbanen har efter gjentagne forgyjæves henvendelser til Dem anmodet mig som dens advokat om nu at tilskrive Dem og udbede mig Deres bestemte erklæring om, inden hvilken tid De vil levere de endnu ikke (i henhold til overenskomst af 27 marts 1895) expederede 4 traller og 4 rulleskamler.

Jeg skal tilføje, at forsaavidt ogsaa denne min henvendelse bliver frugtesløs, har jeg ordre til uopholdelig at skride til søgsmaal.

Ærbødigst

Ch. C. Platow

oo 00 oo 00 oo

FROGNERKILENS FABRIK.

Dynamo-elektriske Maskiner saavel for Lys som for Kraftoverføring og efter Wenstrøms Patent.

Eneste norske Fabrik, der arbejder saadanne Maskiner.

LAMPEUDSTYR,

saavel tarvelige som de aller eleganteste

Hr. Grosserer A.O. Haneborg!
Kristiania

pr. Bygdø St.18. Juni 189 4 .

Over Anlægsomkostningerne for det elektriske ved en Jernbane fra Bingsfossen til Bjerkelangen har vi foretaget Beregning og kan tilbyde at levere:

2 St. elektriske Generatorer i komplet opsat Stand uden Fundamenter - med alle fornødne Maale- & Sikkerhedsapparater saasom Voltmeter, Ampèremeter, Strømbrydere, Smeltestykker, Lynafledere,

556 Par Stolper med Beslag og Isolatorer,

26000 m chem. ren hærdet Kobbertraad opspændt over Jernbanelegemet langs hele Linien som Hovedledning,

26000 m Tilførselskabel med Forbindelser med Hovedledningen,

2 St. Elektromotiver, hver 31 eff. H.kft. og af ca. 6 Tons Vægt - alt komplet monteret uden Drivkraft, men forøvrigt fuldt færdigt til at sættes i Drift for

Kr. 77.000.000

Specification følger.

Denne elektriske Bane er beregnet til med 2 Tog daglig i hver Retning i 3 Maaned-er og 4 Tog daglig i hver retning de øvrige 9 Maaneder af Aaret at besøge den Trafik, som i Sth. Prop.No. 75 - 1894 er forudsat nemlig: 306000 Personkilometer, 70000 Tonkilometer alm. Gods samt 550000 Tonkilometer Trælast; men Banens Trafikevne er dermed ikke udtømt, idet den ved Anskaffelse af nogle flere Godsvogne kan forøges 2 å 3 Gange uden at dette medfører nogen forøget Udgift til Driften med Undtagelse af Lønning til endel Reservemandskab.

Nogle Notitser indeholdende endel Sammenstillinger af Anlægsomkostninger og Drifts-udgifter vedlægges.

Ærbødigst

pr.pr. Frognerkilens Fabrik

Nergaard

STRØMMENS VÆRKSTED.
Jernbanevognfabrik,
Jernstøberi, mek. Værksted
og
Sagbrug

Strømmen den 1. August 1895.

Anlægsbestyrelsen for Urskogbanen,
Kristiania

Herved tilbyder jeg at levere Urskogbanen:

2 Stk. Skinnetraller à Kr. 65,- pr. Stk.
2 Stk. Dressiner à Kr. 90,- pr. Stk.

Ærbødigst

Strømmens Værksted

N. C. Ihlen

oo 00 oo 00 oo

STRØMMENS VÆRKSTED
Jernbanevognfabrik,
Jernstøberi, mek. Værksted
og
Sagbrug

Strømmen den 6. August 1895.

Anlægsbestyrelsen for Urskogbanen,
Kristiania.

Efter Anmodning skal jeg herved meddele, at de til Urskogbanen bestilte 12 Stk. Bolstervogne vil blive færdige og udstyrede som Grusvogne i Løbet af indeværende Maaned.

De 2 Stk. lukkede Vogne vil kunne afleveres udstyrede som Grusvogne i de første Dage af September. Dersom disse 2 Vogne først skal afleveres som Grusvogne, vil det bevirke en Prisforhøielse af Kr. 60,- (sexti Kroner) pr. Vogn.

Ærbødigst

Strømmens Værksted

N. C. Ihlen

oo 00 oo 00 oo

MEDELELSE

Til Urskogbanen
Blaker

Fra Strømmens Værksted
Strømmen den 21^{de} Septbr. 1895.

Herved meddeles at vi har sendt Dem 2 stk. Bolstervogne udstyrede som Grusvogne No. 11 og 12 under Dj. Adr. til Bingsfos. -
Regning stor Kr. 2200,00 tillader vi os hoslagt at vedlægge. -

Ærbødigst

Strømmens Værksted

H. Aarup

oo 00 oo 00 oo

STRØMMENS VÆRKSTED
Jernbanevognfabrik,
Jernstøberi, mek. Værksted
og Sagbrug

Strømmen den 12^{te} Septbr. 1895

Urskogbanen,
Blaker

Under Dj. Adr. har vi idag sendt til Blaker 2 Stk. lukkede Godsvogne

No. 19 og 20, hvorom De herved underrettes. -
Regning herover stor Kr. 4000,00 tillader vi os herved at oversende

Ærbødigst
Strømmens Værksted
H. Aarup

oo 00 oo

Ch.C.Platou
Høieseretsadvokat

Carl Johansgade 10
Kristiania 16. Febr. 1897

Til
Urskogbanen,
Skovveien 20

Efterat have tilskrevet Strømmens Værksted under 10 ds. saaledes som vedlagte Gjenpart udviser, har jeg idet modtaget følgende Svar: "Vi erkjender herved Modtagelsen af Hr. Advokatens meget ærede Skrivelse af 10. ds.. Skrivelsens Indhold er bemærket. Ærbødigst strømmens Værksted N.C.Ihlen."

Det var kun, hvad jeg ventede fra det Hold, og efter min Mening har Urskogbanen intet andet at gjøre end at bestille de omhandlede Traller m.v. paa et andet Værksted og sagsøge Strømmens Værksted for Tabet, noget hvorom man dog kanske paa Forhaand burde underrette dette for at forhindre Paaskyldelse af Uvidenhed herom senere.

Ærbødigst
Ch. C. Platou

oo 00 oo

Ch.C.Platou
Høiesteretsadvokat

Carl Johansgade 10
Kristiania 24. April 1895

Hr. Grosserer A.O.Haneborg,
Kirkegaden 2

Jeg giver mig den Ære at meddele, at Expropriationsstævningen vedk. Urskogbanen nu er berammet til Mandagen den 20de Mai Kl. 11 Formiddag. Retten settes i Hr. Robert Iversens Hus ved Blakjer Jernbanestation.

Jeg har endnu kun faaet Pantattest for de Eiendomme, som ligger i Blakjer og vil saaledes kun kunne indstævne Eierne af samme til denne Forretning.

Saasnart Udstikningen gennem Urskoug maate blive færdig, udbedes derfor Underretning herom med Opgave over de Eiendomme, over hvis Grund Jernbanelinien skal gaa.

Ærbødigst
Ch. C. Platou

oo 00 oo

Ch.C.Platou
Høiesteretsadvokat

Carl Johansgade 10
Kristiania 28. juni 1895

Hr. Grosserer A.O.Haneborg,
Kirkegaden 2

Jeg giver mid den Ære at meddele, at jeg idag fra Arbeids-Departementet har modtaget og strax oversendt til Christiania Sparebank Erklæring om, at Statstilskuddet til Urskogbanen ikke for nogen Del vil blive anvist til Udbetaling uden med Christiania Sparebanke Samtykke. Hermed er alting i Orden, saaledes at Urskogbanen Koncessionshavere naarsomhelst vil kunne Have de ansøgte Vexelobligationslaan i Christiania Sparebank med Indlevering af behørigt undertegnede Vexelobligationer.

Ærbødigst
Ch. C. Platou

I svært grove trekk kan sørlandets jernbanehistorie inndeles i tiden før og etter sørlandsbanen, somer en ganske ung stambane. Sjøen tjente lenge som hovedferdselsåre til andre landsdeler, og sørlandsbyene i mellom.

De første jernbanene i landsdelen hadde som hovedoppgave å forbinde byene med sine omland. Sporvidden var uten unntak 1067 mm. I alt fantes 370 km. med baner i Agder og Rogaland før sørlandsbanen riktig bana seg vei i vellinga medfølgende sporbrudd, ombygninger og nedleggelse for smalsporbanene i sitt kjølvann.

Den minst anseelige av småbanene var kanskje Lillesand - Flaksvandbanen, banen som liksom aldri kom noen vei.

Med sine 16.6 km. var den for kort til å nå fram til sørlandsbanen, som jo av forsvarsmessige grunner ble lagt i innlandet. Ønsket om å knytte de to baner sammen falt for kostbart.

I 1953 var det slutt for den vesle privatbanen etter 57 års innsats, som vesentlig besto i å forsyne Lillesand med tømmer fra Tovdalselva.

For de som vil vite mer om banens driftshistorie, henviser jeg til Jørgen Seemann Bergs utmerkede artikkel i TERTITTEN nr. 27, des. '73, eller PA SPORET nr. 20, des. '76.

For de som har liten interesse for gjengrodd traséer og halvratne stasjonsbygninger, er det bare å bla forbi, - artikkelen er ment som en liten guide for "jernbaneankeologer".

En deilig augustdag stillte jeg opp i Lillesand med dresin, men da sporene på LFB forlenget er borte, var nok dresinen både tohjuls og "skjenelasa".

I motsetning til det som er vanlig for nedlagte norske jernbaner, er utrolig mye bevart av LFB. Dagen før hadde jeg syklet Rise - Grimstad, nedlagt 1961, og jeg ble skuffet over hvor lite det var tilbake her. Men, på Grimstad brygge ligger det fortsatt spor!

Men Lillesand plastret såret. Førsteintrykket var hvor vakker selve byen er. Mens det nærmest later til at andre norske byer kjemper en innbitt konkurranse om å bygge styggest mulige hus i glass og betong, har Lillesand beholdt stilfull, vakkert hvitmalt trehusbebyggelse.

Nei forresten, alt er ikke hvitmalt; sørvest i byen skiller en husklynge seg ut med sin rødfarge. Og hvilke hus: Stasjonsbygning, uthus, lokstall og verksted. Her mangler faktisk bare sporene. Men dessverre er de fleste av bygningene i svært dårlig forfatning, så spesielt interesserte bør neppe drøye lenge med å besøke stedet!

Mellom stasjonen og en ny bru på E-18, er det lagt en bred vei i traséen. Straks etter E-18 svingte banen ut mot venstre - idag som idyllisk sykkelvei. Denne gleden varer dessverre bare 6-700 m.

Det bærer ut på hovedveien igjen, riksvei 402. Vel 7 km. framover er traséen delvis jorder, delvis nedbygd av industri, eller helt gjengrodd. De ubetjente stoppestedene Møglestu, Storemyr og Eikeland (Egeland) finner jeg ingenting tilbake av. Mellom Møglestu og Eikeland gikk banen på høyre side av riksveien, ellers er den på venstre side, stadig sett fra Lillesand.

En drøy km. etter Eikeland begynner de interessante tingene. Her gikk banen parallelt med Moelva på en nydelig oppbygd steinhylle i fjellet. Stedet er så absolutt verd en titt, men en må praktisere reine apekunstene for å få fotografert i dette gjengrodd og tildels bratte terrenget. (Så kom da mange års bananspising til nytte!)

Traséen selv er temmelig ufrakommelig omtrent som vår egen gamle - og nye - trasé fra den gressplenen med de vedstablene dere vet ved Presterud og fram til riksveien ved den gamle trevaren.

Litt lenger nord tar jeg av veien til Tveite, en flat og rolig vei. Banen gikk i skogen sønnenfor. I følge Jørgens artikkel i nr. 27 fantes



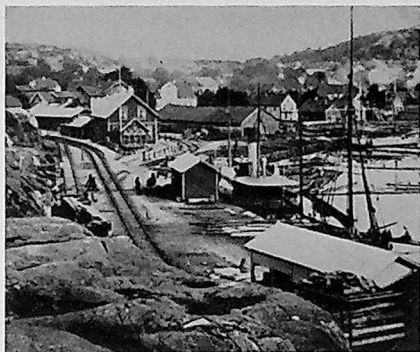
Lillesand stasjon sett fra sporsiden. Ved inngangen bak står et skilt med teksten: Informasjon til eiere av eldre hus.



Lokstall og verksted i Lillesand - dessverre en del forfallent.



Riktig landlig og godt lå Tveite stasjon. I de siste driftsårene hadde Tveite, i likhet med de andre LFB-stasjonene, besøk av inntil ett togpar om dagen, avhengig av behovet.



Over til venstre: Lille-
sand stasjon anno 1903.

Over til høyre: Skal LFB
sammenlignes med andre
norske baner, må det bli
dem vi støter på i barne-
bøkene. (Tid og sted
ukjent).

Et vanlig syn på LFB anno
1980. Svært mange har
funnet traséen utmerket
som underlag for ved-
stabler. (Nær Flaksvatn).



Bland boligene på Flak-
vatn er det en som har
vanskelig for å skjule
sin tidligere identitet.

banens første betjeningssted etter Lillesand først her på Tveite (Tvede), og bygningen er fortsatt på plass. Det vesle enetasjes huset er nå et gulmalt godt vedlikeholdt bolighus med bugnende blomsterkasser.

Linja krysset veien like før stasjonen, og en kan nå følge den videre ca. 500 m. framover på en paralleltgående småvei. Men så forsvinner banen igjen i skogens mørke - en naturskjønn trasé i skarpe kurver, skjæringer og fyllinger har det vært.

Ved de nye skolene på Birkeland titter den fram igjen og fortsetter som delvis sykkelvei, delvis bilvei inn til Birkeland stasjon.

Er en ukjent, kan det ta tid å finne stasjonsbygningen, selv om den både ligger sentralt og tett ved hovedveien. Skal jeg komme med et tips: Finn motellet og studer den sørvendte fløya! Bygningen er lik Tveite st., men er en god del ombygget.

Herfra forsvinner traséen for meg - druknet i nyere bebyggelse - men gjenoppstår som en sykkelveistump gjennom en stor skjæring straks nord for Berse og vei 39 til Kristiansand.

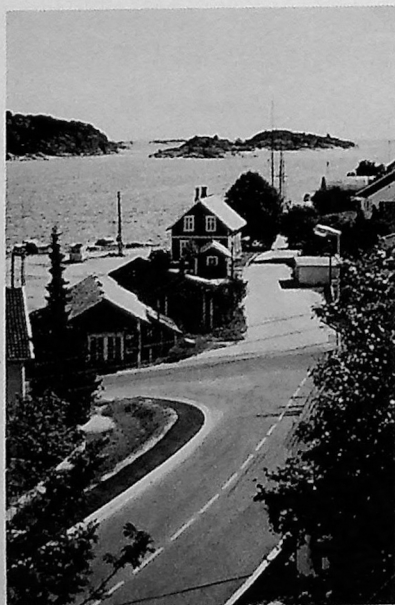
Banen er synlig flere steder langs vei 39, og jeg er straks framme i den vesle husklynga som omgir Flaksvatn st.

Til tross for endel ombygging og manglende spor, kan en ikke unngå å legge merke til stasjonsbygningen. I motsetning til de andre bygningene ved banen, men i likhet med en rekke andre norske stasjoner, er taket på sporsiden forlenget som regnskydd over plattformen.

Bortsett fra at uthuset også står, fant jeg lite annet interessant her. Stasjonsbygningen er også her beboelseshus.

Her sluttet altså banen, og dermed turen min. For folk med en smule jernbanearkeologisk interesse er altså Lillesand - Flaksvandbanen så absolutt verdt en studie, og jeg avslutter med å ønske LYKKE TIL!

Håvard



F.S. PLATOU
F.S. PLATOU
F.S. PLATOU
F.S. PLATOU
F.S. PLATOU
F.S. PLATOU
F.S. PLATOU
F.S. PLATOU

F.S. Platou A.S., a limited company of architects was founded in 1930. The company totals a staff of approximately 65 architects, planners, landscape architects, interior and graphical designers and a model workshop.

The nearly 50 years of experience has given the company professional design projects all over the country.

In the planning and design of activities directly and indirectly related to the oil industry, both offshore and onshore, the architect generally finds his place as a member of a project team.

F.S. PLATOU
PROSJEKTERING, PLANLEGGING,
LANDSKAPSARKITEKTUR,
INTERIØRARKITEKTUR,
GRAFISK DESIGN, MODELLVERKSTED

ARKITEKTFIRMAET F.S. PLATOU AS
RÅDMUSGT. 23 OSLO 1 - 41 48 50

F.S. PLATOU
F.S. PLATOU
F.S. PLATOU
F.S. PLATOU
F.S. PLATOU
F.S. PLATOU
F.S. PLATOU
F.S. PLATOU
F.S. PLATOU
F.S. PLATOU
F.S. PLATOU
F.S. PLATOU
F.S. PLATOU
F.S. PLATOU
F.S. PLATOU
F.S. PLATOU



PEUGEOT

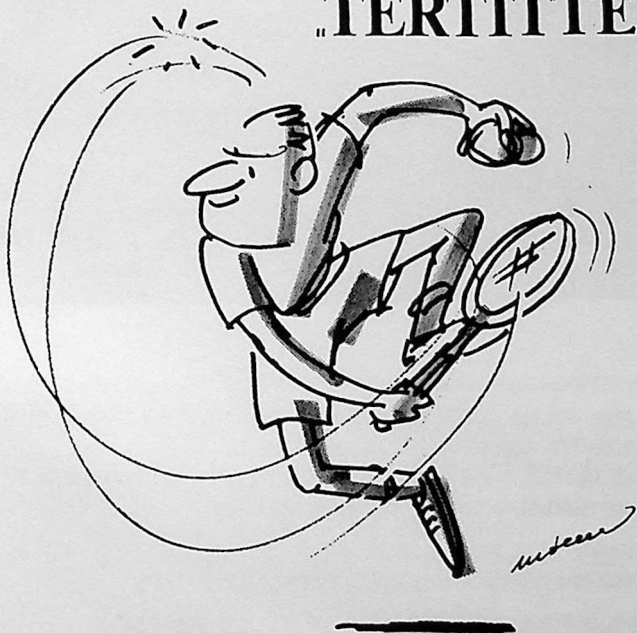
505



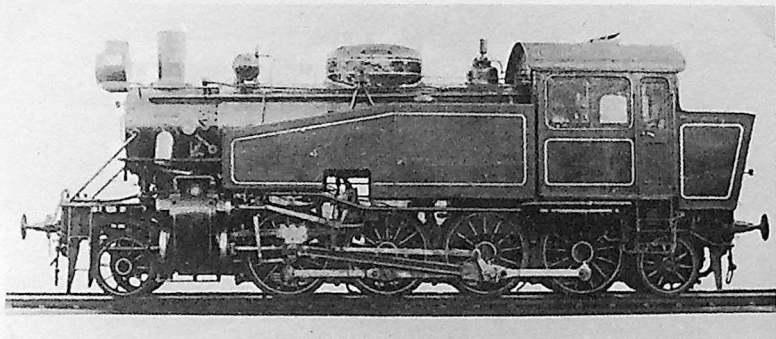
Den nye modellen
fra Europas største
bilkonsern

Stabekk Auto – Kolsås Auto.
To navn i Bertel O. Steen-gruppen.

Slå et slag for
„TERTITTEN“



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



TYPE 34a BLE LEVERT FRA BALDWIN LOCOMOTIVE WORKS I 1917 SOM NR. 328, 329, 330 OG 345.

DE TRE FØRSTE BLE LEVERT TIL LOKALTOGENE PÅ GJØVIKBANEN OG 345 BLE PLANLAGT BRUKT TIL SYDBANENS LOKALTOG.

LOKOMOTIVENE VAR I ALLE ÅR STASJONERT I OSLO DISTRIKT HVOR DE I SÆRDELESHET TJENESTEGJORDE I "HAKADALSLOKALEN".

LOKOMOTIVENE VAR LETTE, GREIE OG RELATIVT GODT LIKT AV LOKPERSONEALET.

LOKOMOTIVENE HADDE EN TOTALVEKT PÅ 70 TONN, HERAV PÅ DRIVHJULENE 50 TONN, KJELTRYKKET VAR 12 kg/cm^2 , OG STØRSTE TILLATTE HASTIGHET VAR 65 KM/T FOR- OG BAKOVER.

345 BLE UTRANGERT I 1953, 330 I 1955 OG DE TO SISTE I MAI 1958.

