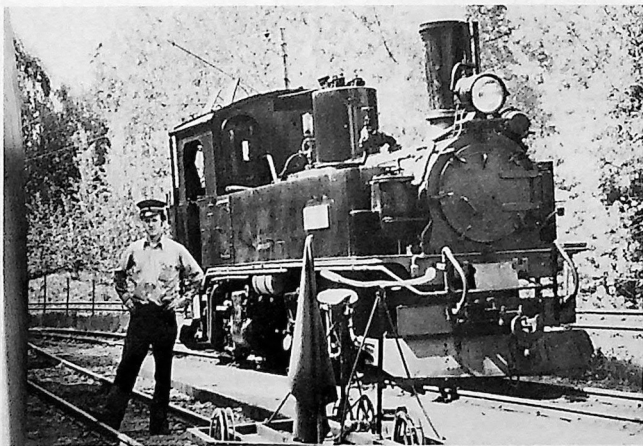


Tertittten

Tertittten

URSKOG-HØLANDSBANENS MEDLEMSBLAD NR. 49 SEPTEMBER 1981



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



Tertitten

Medlemsblad for
ALURSKOG-HØLANDSBANEN

TERTITTEN NR. 49 SEPTEMBER 1981

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

Anslagslagets adresse:

Postboks 31, Vinderen
Oslo 3

Postgirokonto: 2 06 77 18
Bankgirokonto: 6201.20.01628

Medlemskontingent, aktive : Kr. 25.-
passive: Kr. 50.-

Annonsepriser:

| | |
|----------------|----------|
| Baksiden | kr 500.- |
| 1/1 side | kr 300.- |
| 1/2 side | kr 150.- |
| 1/4 side | kr 75.- |

Rubrikkannonse med
høyst 50 (femti) ord kr 25.
Do. for medlemmer kr. 15.-

Ettertrykk kun tillatt med
forfatterens tillatelse.

Opplag: 1,000

Fra redaktørens pult.

Vi skriver august - sommeren har gått over i høst - skolen har begynt - og TERTITTEN foreligger med et nytt nummer.

Som jeg har skrevet tidligere vil jeg igjen få si at det å sitte i redaktørstolen i UHB er en meget taknemmelig oppgave. Stoffet kommer inn som lovet - denne gang sogar en artikkel fra et av våre medlemmer som er ansatt ved NSB og stasjonert i Trondheim. Det er klart at TERTITTEN's primær oppgave er å informere om hva som rører seg på smalt spor - både her i landet og ellers i verden. Men, det vil være feil å tro at våre medlemmer går rundt med "smalsporede røksjermer" og ikke har interesse for hva som rører seg på 1435 mm.

Når så en artikkel som Di 4 artikkelen kommer dumpende inn, tar man straks affære - setter seg til skrivemaskinen og klargjør artikkelen. Til alle dere som ennå ikke har skrevet i bladet på lange tider - eller aldri, ta pennen fatt og la oss få vite litt om hva som interesserer på jernbanefronten generelt, kom gjerne med en liten artikkel selv, i redaksjonen er vi ikke kresne. Emnet er fritt.

Nå som høsten er kommet og sommerferien bare er et vakkert minne, er det kanskje på tide å avslutte de prosjekter og oppgaver som ble påbegynt eller planlagt gjort på vårparten. I redaksjonen er vi allerede igang med nr. 50, som skal foreligge til jul. Vi tør tro at det kan bli en interessant trykksak.

RED.

Forsiden: Lok nr. 8 BINGSFOS står klar til innsats på Bingsfoss stasjon.

Foto: Jon Hauge, Aftenposten

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



URSKOG-HØLANDSBANEN

— en del av vår kulturarv

Under ovenstående "heading" rykket vi 11. juli inn en hel sides annonse i Indre Akershus Blad. Annonsen var foranlediget av at det endelig så ut til at fredningen av UHB og tilbakeføringen til sentrum skulle bli realitetsbehandlet i Sørums kommunestyre 27. august. Saken hadde da vært fremmet for Formannskapet. Innstillingen fra rådmannen var positiv til fredning av bestående banestrekning og yderst negativ til den øvrige del av fredningsplanen. I Formannskapet ble imidlertid denne innstillingen trukket tilbake etter forslag fra ordføreren idet en ønsket uttalelse fra flere utvalg o.l. innen kommunen.

Ettersom vi aldri har hatt inntrykk av at man innen kommunens administrasjon og div. utvalg har hatt noen utpreget grad av innsyn i vår virksomhet, fant vi at vi kun hadde en eneste mulighet igjen til å bli hørt: Vi måtte ganske enkelt annonsere! Teksten under er hentet fra denne annonsen. Hvorvidt annonsen er blitt lest i særlig grad vet vi ikke, men den maktet i et hvert fall å aktivisere pressen. Vi har i disse sommermånder vært svært godt presse-stoff. For oss har dette vært av uvurderlig betydning.

Om den informasjon som derved er kommet ut i noen grad har påvirket de som skal fatte avgjørelsene vites ikke, men gjennom den informasjon som herigjennom er fremkommet burde det være mulig å få luket ut de mest feilaktige antagelser og utsagn.

Tilbake til utgangspunktet — er det nødvendig?

15. oktober 1980 sendte Riksantikvaren et brev til Sørums kommune der en meddelte at Det Antikvariske Råd hos Riksantikvaren hadde vedtatt fredning av Urskog-Hølandsbanen inklusive den nedlagte trasé frem til Sørumsand sentrum. Vedtaket vil bli fremmet overfor Miljøverndepartementet etter § 15 i Lov om Kulturminner, hvorefter tekniske kulturminner kan fredes.

En rekke institusjoner — herunder også Sørums kommune, fikk saken til høring med uttalelsesfrist 31. januar 1981. Sørums kommune er de eneste som ennå ikke har avgitt noen uttalelse.

Etter flere utsettelse som saken opp i Sørums formannskap idet rådmannen foreslo at det skulle fattes vedtak om at Sørums kommune går mot at banen fredes på strekningen fra Presterudkrysset til sentrum. Ordførerens alternative forslag ble enstemmig vedtatt etter at Rådmannen hadde trukket sitt forslag tilbake. Dette forslaget går ut på at det skal innhentes uttalelser fra befolkningen på stedet ved henvendelse til Sørumsand Handelsstandsforening, Sørumsand Vel, Sørums trafikktvalg og Sørums Brannstyrke.

Da Riksantikvarens brev ble kjent i UHB, ga UHB's styre to av styremedlemmene i oppdrag å utarbeide en videre utredning omkring tilbakeføringen av banen og fredning av denne. Utredningen er benevnt «Kultur på Skinner» og ble avgitt i januar lår. Den er trykket og offentlig tilgjengelig, bl.a. fra UHB-stasjonene på Presterud og Bingsfoss. Ved å lese denne skulle en få svar på spørsmålet om hvorfor UHB vil tilbake til det opprinnelige utgangspunkt.

Gjennom det vi gjennom årene har lest om UHB uttalt av lokale myndighetspersoner er vi blitt sittende igjen med en krystallklar forståelse av at mangt av det som er kommet til uttrykk ikke er tuftet på innsikt, men snarere hva man mener og tror.

Vi har ved et par anledninger hatt besøk av folk som tidligere har sittet i Sørums kommunestyre - folk som har vært med på avstemninger og saksbehandling som angikk oss. Deres stemme har talt. Så kommer da disse fordoms kommunepolitikere på besøk på UHB og forteller oss at her var det da virkelig blitt fint - de hadde ikke tenkt seg at det var sånn det var!

Slike opplevelser er leie for oss som gjennom en halv mannsalder har jobbet for å gi vår museumsjernbane bedre "levevilkår".

Ikke lenge etter at den her omtalte annonsen hadde stått på trykk, fikk vi besøk av journa-

list Asmund Kilde fra Aftenposten. Resultatet uteble ikke: 22. juli var det nesten en hel side i Aftenpostens aftenutgave. Hovedoverskriften med undertekst gjengis nedenfor - nå begynte det å bli fart i sakene. Det var blitt tydelig at Tertittens fremtid var et tema som var vel verd trykksverten.

Kommunal motvilje mot «Tertittens» fredningsplan

Urskog-Holandsbanen skal fredes. Det initiativet har Riksantikvaren tatt. Han ønsker en lovmessig beskyttet bevaring av hele den smalsporede banestrekningen som museumsjernbanen har ved Sorumsand. Det gjelder også strekningen fra nåværende endeholdeplass frem til Sorumsand stasjon, hvor det ikke lenger ligger skinner.

Ildsjelene bak driften av «Tertittens», som den også kalles, ivrer for å få skinnene på plass igjen og få en ny endestasjon i Sorumsand sentrum siden nåværende er kummerlig. Dette møter betydelig motvilje i Sorum kommune.

Gleden over disse avis-skriveriene var stor i UHB. Vi var på vei ut av en anonym tilværelse. De kommunalpolitiske beslutninger som nå ville bli fattet innbar noe mer enn parkeringsplasser - saken hadde fått perspektiv. Vi var i opinione blitt et teknologi-historisk landemerke som det skulle vises litt pietetsfølelse overfor. Hvordan enn saken nå ville bli behandlet i de kommunale organer i Sørur kommune - Tertittens må få leve!

Saken er så frem til kommunestyre-behandling 27. august blitt fulgt med oppmerksomhet av pressen - ikke minst Akershus Arbeiderblad har fulgt opp etter hvert som saken har utviklet seg og de forskjellige utvalgs innstillinger er blitt lagt på kommuneadministrasjonens bord.

Den innledning som annonsen i Indre hadde synes nå å kunne bli akseptert som en realistisk fremstilling av det bevaringsverdige i en smalsporet gammeldags dampdrevet jernbane - våre besteforeldres reisemåte en blitt vår kulturarv - vi har fått ansvaret for en del av vår nære historie som vi ikke bare kan asfaltere og parkere på.

Da damplokomotivene ble borte fra våre jernbaner mistet vi en dimensjon i landskapet. Jernbanemiljøets individualitet og forståelige teknikk ble avløst av en standardisert og vanskeligere tilgjengelig teknikk.

Dannelsen og utviklingen av museumsjernbanene var en naturlig følge av dette. I de gamle jernbaners siste time oppdaget noen fremsynte jernbaneentusiaster et vårt miljø holdt på å bli utarmet, og de fostret tanken om museumsjernbaner.

Det finnes i Norge idag tusenvis av barn som har hørt tale om damplokomotiver og har sett tegninger og bilder av dem - de spiller jo en

betydelig rolle i barneboklitteraturen. Derimot har de færreste av disse barn opplevet et riktig damplokomotiv med røk fra skorstenen og damp fra sylindrerne.

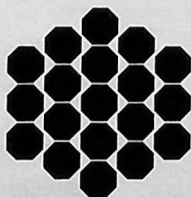
Imidlertid må man ikke glemme at selv om damp og damplokomotivet er en fritidsbeskjeftigelse for mange, var damplokomotivene en levevei og pasjon for tusener av andre gjennom nesten 150 år! Det ligger derfor nedbygget store mengder teknisk kunnskap i driften av en jernbane på gammeldags maner. Dette er viten som må bevares for ettertiden, og som utelukkende kan bevares ved å gi museumsjernbanen mulighet til fortsatt drift og utvikling!



*VI GÅR EN KULL-
ALDER I MØTE!*

*Tertitten går
kullalderen i
møte med
kull fra*

N O R C E M



IMPORT
LAGRING
DISTRIBUSJON
FYRINGSTEKNOLOGI



Kull

NORCEM - GÅRDEN
POSTBOKS 253
3470 SLEMMESTAD

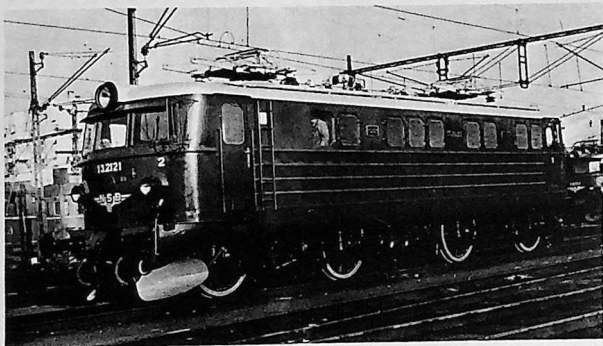
TEL.: 78 03 60
TLX.: 71149

Cementdivisjonen

NMJ PRESENTERER:

Grønn EI 13 i modell 1:87

(original fra Lima)



Leveransefoto av EI 13.2121 i grønn utførelse. Fotografert på Filipstad i Oslo i 1957.

LIMA's norske linje fortsetter med enda en modell, denne gang NSB EI 13.2131 i grønn utførelse.

Gjennom våre store innkjøp er vi i stand til å gi et KJEMPETILBUD på LIMA's modell av EI 13 i grønn versjon. EI 13-lokene var grønne fra leveringen og utover i 60-årene, deretter ble de lakkert røde.

LIMA's modell er som forbildet var, grønn med røde bufferbjelker og ploger, og med hvitt emblem og hvite påskriften.

Det kommer antagelig bare ett opplag av denne utgaven. Sikre deg derfor ditt/dine eksemplarer i dag. Vi har den på lager og leverer omgående når bestilling er mottatt.

Veiledende utsalgspris: Kr. 260,-.

Vår tilbudspris: Likestrøm kr. 195,-
Vekselstrøm m/ Märklin perfektomskifter kr. 315,-

Fritt tilsendt i oppkrav.

NORSK·MODELLJERNBANE

1:87 HO

Postboks 76
1920 Sørumsand

Tlf. (02) 72 71 18

Postgiro 5 77 40 39
Bankgiro 6201.05.04460



Glimt fra privatbanetiden

REDIGERT VED FINN HALLING

URSKOG-HØLANDSBANEN
DRIFTSBESTYREREN

Bjørkelangen den 26. mars 1930.....

Til

Den tilsynshavende for Norges private baner
Hr. overingeniør Nissen,

Oslo

Rapport for 1929

Angående banens tekniske tilstand og om lokomotivernes revisjoner tillater jeg mig å avlegge følgende rapport for året 1929.

Linjens tilstand

Masse-utskiftning og groftningsarbeider hav vært utført på mange steder, såvidt mulig uten ekstra mannskap.

Istedenfor masseutskiftning har jeg drevet forsøk med overflate-isolasjon på sterkt teleskytende steder, serlig lave fyllinger. Der er påført et 10-20 cm. lag kullstubb og slagger over hele bauketten. Resultatet av denne meget enkle og høyst billige isolasjonsmetode er tilfredsstillende.

Grussporet til Berger grustak ved Lierfos er tatt op - likeså jernbanebroen over Hølandselven sammesteds; da dette grustak er nedlagt.

Broerne

Sommeren 1929 blev alle større broer malt. Den største bro (Elverum bro ved Skulerud) mangler endnu et strøk, da veirforholdene var ugunstige sist på sommeren 1929. Broernes tilstand er god.

Skinnegangen

Av sleepers er der i årets løp innlagt 2762 stk. og av gjerdestolper er der nedsatt 2043 stk. av tre og 500 av jern.

Et av de vanskeligste spørsmål ved Urskog-Hølandsbanens linjes vedlikehold er grusspørsmålet. I det forløpne år igangsattes der en jevn fremkjøring av grus fra privat grustak til Finstadbru stasjon hvor 2 sett grusvogner formidlet grusen ut på linjen i de ordinære tog. - Der blev på denne måte i tiden 18/6 - 26/10 utkjørt 1003,45 m³ grus.

Denne metode viste sig å være hensigtsmessig for jernbanen. Ingen ekstraomkostning-er og grusen kom på kr 2,75 pr. m³. oplastet jernbanevogn. Der fortsettes med grusning på denne måte anstundenes sommer. Dog har den private gruseier bebudet pålegg til kr 3,00 pr. m³.

Innlegning av underlagsplater har været fortsatt slik at strekningen S.sand - ca. km. 20 nu ligger på plater.

Stationerne

Disse er alle i god stand.

Ved Lierfos stasjon er opført nytt uthus og nytt godshus. Endel mindre malerarbeider henhørende under almindelig vedlikehold er utført.

Lokomotiverne

Intet lokomotiv forfaldt hverken til liten eller stor revisjon i 1929.

Vognerne

Av disse er en BCo ombygget til BCDo og en tidligere CDo ombygget til Co. Herved er for det første opnået å øke postinntekten med 40 %. Videre kan hovedtogene nå føre følgende vognstamme: 1 Cfo + BCDo imot tidligere 1 Cfo + 1 BCo + CDo. Altså er der innspart å trekke med en vogn i disse tog og behovet for passasjermateriel er likevel fuldt dekket.

Av godsvoagnerne er der ombygget endel N-vogne - dels er disse ombygget til T-vogne, hvilket for enkelte vogntyper er en heldigere form.

Der er i årets løp gjennomført innførelse av spesielle smøreputer i alle vognlagere mot tidligere anvendt pakningsgarn. Herved er det lykket å gjøre vognene betydelig mere lettgående og samtidig redusere oljeforbruket med ca. 30 %.

Forandringer der byr på flere spesialiteter, er utført ved eget verksted. Vognmateriellet er i god stand.

Uhell

Av uhell er der i årets løp inntruffet:

5 gange avsporing av vogne under skiftning på stasjon
1 " " " " " på linjen
1 " veltet vogn under oppløsing som følge skjev lessing
1 maskinskade

Ingen skade på personer eller nevneverdig på materiell.

Bilkonkurransen

Denne fortsetter på et likeså uvettingt grunnlag som før. De fleste bilforetagender har ganske sikkert ikke ballanse i sine regnskaper. Imidlertid har jernbanen hittil holdt det gående ved å innføre innskrenkninger såvel med hensyn til personale som antall tog. Men den grense som her naturlig er tilstede, er snart nået. Skulde inntektsutviklingen yderligere fortsette må jernbanens fortsatte drift tas op til alvorlig droftelse.

Ærbødigst

ooo 000 ooo

31. desember 1930

Gjenpart

Til

Den tilsynshavende for Norges private jernbaner
Herr. overingeniør E.Nissen / Oslo

Rapport for 1930

Angående Urskog-Hølandsbanens tekniske tilstand og om lokomotivernes revisjoner tillater jeg mig å avlegge følg. rapport for året 1930.

1. Linjens tilstand

Masseutskiftning har ved baneavdelingens egne folk været foretatt på en del steder med kullslag og stubb.

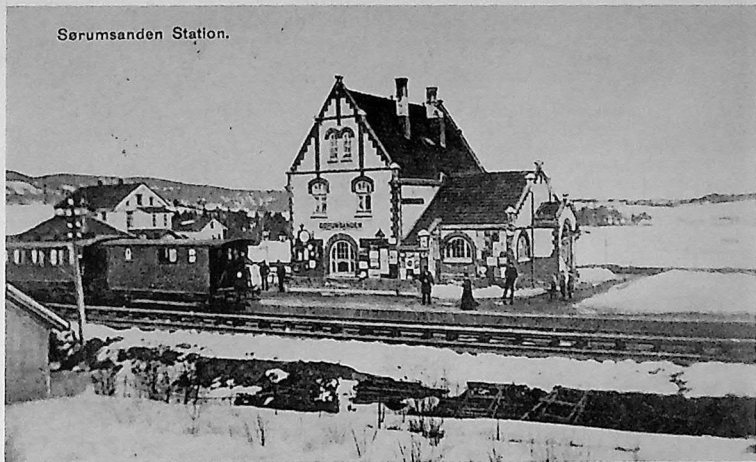
Av grøfter er der rensket op og tildels gravet nye i et ikke ubetydelig antall meter. Grøftingsarbeider har tildels været bortsatt på akkord.

2. Skinnegangen

Av sleepers er der i årets løp innlagt i skinnegangen 6698 stk og av gjerdestolper er der nedsatt 1970 av tre, derav 370 stk. av ener. Jernstolper er ikke nedsatt i 1930.

Grus har været tilført linjen i 1930 på samme måte som forrige år, nemlig ved utkjøring av grusvogner i de ordinære tog fra Finstadbru. Grusen leveres her fra pri-

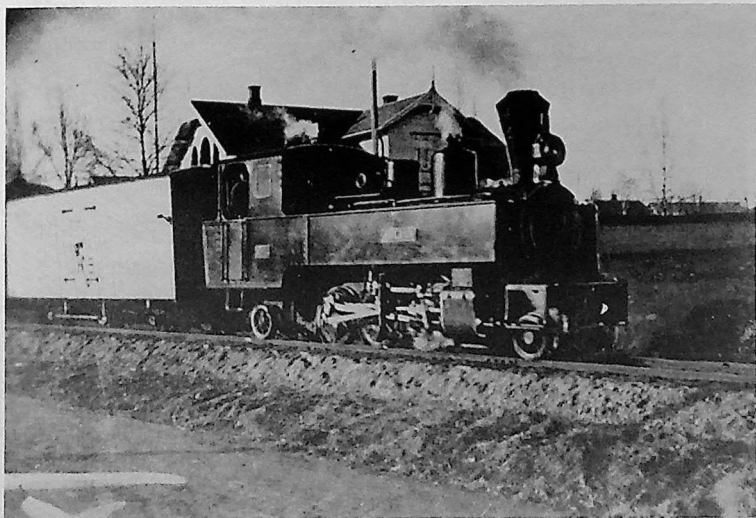
Sørumsanden Station.



Sørumsand stasjon, fotografert rundt 1910. Et tog har nettopp forlatt stasjonen i retning Kristiania, og etter hva vi kan se på bildet er klokken straks 9,20 fm.

Fotos: Arkiv UHB

Lok nr. 6 HØLAND for fullt pådrag. Første vogn i toget er en hvitmalt melkevogn, og merk de store U H B bokstavene på siden av melkevognen.



at grustak 2 km. fra st fritt oplastet jernbanevogn for kr. 2.75 pr. m³. Fremdriften skjer ved lastebil. Der er på denne måte i år utkjørt og nedpakket 846 m³. Av økonomiske grunder har innlegning av underlagsplater måtte avbrytes. Pr. 1. april blev antall baneavdelinger forandret fra 10 til 6 med 2 mann på hver avdeling. Ekstra-mannskap har været anvendt i sommermånederne, men kun 1 mann pr. avdeling.

Den nye baneavdelings-inndeling har vist sig å være helt ut forsvarlig og ved den sortering av mannskap, som ved denne anledn. fandt sted, synes det som arbeidet går vel så greit fra hånden nu med det innskrenkede mannskap som tidligere. Det blev i år anvendt forholdsvis rikelig med natriumklorat (5 tonn) mot ugress. Utsprøiting skjer ved lokomotiv og tankvogn. Dette ugressmiddel er efter min mening av avgjørende betydning for i det hele tatt å kunne gå til innskrenkning av linjemannskap. Natriumklorat blev innkjøpt gjennom Privatbanernes forening direkte fra Frankrike for samtlige privatbaner under ett. Derved lykkedes det å få prisen forholdsvis rimelig.

3. Broerne

Broernes tilstand er god. Der har ikke været foretatt noen utbedringer eller forandringer av disse i terminen.

4. Stasjonene

Ved Lierfos stasjon er st. bygningen løftet op, helt ny grunnmur, kjeller, gulver samt vann og kloakk innlagt.

Videre er hele 1. etasje ominnredet. Det er meningen så snart forholdene tillater det å påbygge bygningen en 2. etasje for bolig til stasjonsmesteren.

5. Lokomotivene

Banens kjeleprotokoll inneholder for 1930 følgende:

"Den 11. januar 1930 underkastedes kjelen ved lok. nr. 5 prøve med koldtvands-trykk av 18. kg. pr. cm² (liten rev.) Kjelen der er fabrikeret av Sächs. Maschinenfabrik i Chemnitz i 1924 og har fabrikknummer 4623 viste sig under prøven i enhver henseende tilfredsstillende. Kjelen arbeidstrykk er 12. kg. pr. cm².

Manometeret blev kontrollert.

Bjørkelangen 11. jan. 1930

T. Mørk Eigil Prydz

Den 11. jan. 1930 blev den under 9. desember 1927 anbragte plombe på lok. 2 fjernet, hovrefter kjelen først blir at underkaste hovedrevisjon 1. okt. 1934.

Bjørkelangen 11. jan. 1930

T. Mørk

Den 22. november 1930 underkastedes kjelen ved lok. 4 prøve med koldtvands-trykk av 18. kg. pr. cm² (liten rev.) Kjelen der er fabrikeret år 1909 av Sächs. Masch.fabrik i Chemnitz og har fabrikknummer 3356 viste sig i enhver henseende tilfredsstillende. Kjelen arbeidstrykk er 12. kg. pr. cm². Kjelen manometer blev samtidig kontrollert.

I driftsbestyrerens forfald var lokomotivmesteren tilstede.

Bjørkelangen 22. nov. 1930

T. Mørk M. Lysaker"

5. Vogner

Såvel passasjer som godsvogner i god stand.

Av godsvogner er en del blitt ombygget i årets løp. Dette arbeide utføres for det meste som akkordarbeide ved eget verksted.



To bilder fra Urskog. Begge bildene er tatt av fotograf Carl Normann i 1925. Det øverste bilde er antagelig tatt like før toget kommer - merk all den oppstabilede mengde gods på rampen - klar til forsending.



6. Uhell

Av uhell er der i årets løp inntruffet:

5 avsporinger av vogne på stasjon under skiftning.

1 mindre maskinskade.

3/10-1930 påkjørtes ved km. 0.5 en løs jern-trillegang tilhørende veivesenet. Veivesenet drev her med et stikkrendearbeide og havde lagt en trillegang så nær, at den kom under toget. Heldigvis blev skaden rent ubetydelig, idet den innskrenket sig til et brukket vognstag. Der blev straks truffet skarpe forholdsregler for å forhindre gjentagelser.

12/4-1930 blev en liten gutt drept i Sørumsand under lek ved å skyve tomme U-H-B vogner i banens godstomt.

Erbødigst



Fiskevognens last (kanskje fra G 13) har nådd sitt bestemmelses-
sted, og papirene kontrolleres. Fisk var nok populært også i
mellomkrigstiden, men hvor fersk var den innen den nådde frem
til forbrukeren ??

Foto: Arkiv UHB

OWATROL RED LEAD STAIN

SPEKIFIKASJONER:

| | |
|----------------------------|--|
| Dekkevne: | 8—15 m ² avhengig av rustens tykkelse. |
| Filmtykkelse: | Avhengig av rustens tykkelse, porositet og dybde av tæringsgroper. |
| Tørrestoffinnhold i vekt: | 68 %. |
| Spesifikk vekt: | 1,15—1,17. |
| Viskositet, levert: | 30—40 cps. |
| Viskositet, for sprøyting: | 30—40 cps. (Tynning unødvendig.) |
| Pigment: | 100 % ren blymalje. |
| Løsningsmiddel: | Petroleum destillat. |
| Utseende: | Matt overflate på rustent stål. |
| Varmebestandighet: | Et enkelt strok RLS vil tåle opp til 121° C. |
| Flammepunkt: | 43° C. Tag lukket kopp. 47° C. Tag åpen kopp. |
| Holdbarhet, lagring: | 3 år. |

OVERMALING:

Følg bruksanvisningen fra fabrikanten av den maling
De har valgt når det gjelder påføringsteknikk og
atmosfæriske betingelser.

RENGJØRING:

Malerutstyret rengjøres lett med White Spirit mens
det er «vått».

| | | |
|--|------------------------|------------|
| Maximum relativ fuktighet under påføring og tørring | 1. og påfølgende strok | 90 % |
| Minimumstemperatur på stål over duggpkt. under påføring og tørring | 1. og påfølgende strok | 2° C |
| Brannklasse | Norsk B | Svensk 2 b |

VEILEDENE DATA FOR SPROYTING:

| | | |
|-------------------------|----------------------------|--------------|
| AIRLESS — Materialtrykk | 130—140 kg/cm ² | |
| — Dyse | 0.381 mm × 80° | 0.015" × 80° |

Rengjøringsmiddel: White Spirit — Tynning unødvendig.

TØRRETID FOR RLS:

| Forhold under påføring: | | Minimumstid for overmaling: | | |
|-------------------------|----------------|-----------------------------|-------------------------|---------------------------------|
| Temperatur | Rel. fuktighet | Berøringssterr | Ved Alkyd maling System | Ved Epoxy, Urethane, Vinyl etc. |
| Over 10° C | Under 70 % | 1—2 timer | 8 timer | 12 timer |
| Under 10° C | Over 70 % | 2—3 timer | 16 timer | 24 timer |
| 0° C | Under 70 % | 4—5 timer | 16 timer | 24 timer |
| 0° C | Over 70 % | 5—7 timer | 24 timer | 48 timer |

BEMERK! God luftsirkulasjon gjør ovennevnte tørretider kortere.

OLSEN & WANG

Møllergt. 12 — Oslo 1
Telefon 33 43 90

*Då vei mot høsten*_____

Vi er langt på vei i vår 16. sesong, og resultatet ser ut til å bli brukbart. Om vi ikke får noe rekordår så er det ikke mye om å gjøre.

Trafikken har vært jevnt god, uten de helt store dagene med trengsel og mas og mengder av støplasser i toget.

Om trafikkavviklingen er det heller ikke stort å si - og en skal ikke gi seg til å si det samme, år etter år. Det har ikke oppstått vesentlige komplikasjoner, men innsetting av ekstravogner i toget underveis har nok ført til noen litt uheldige disposisjoner.

Det er ingen tvil om at alle reglementer kan tas så bokstavelig at man ender opp med å anvende den fremgangsmåte som medfører den største "fare", på tross av at man etter paragrafene går frem uklanderlig. Litt sunn fornuft kan man godt spe på med i en kinkig situasjon.

Det er gjerne "sommervogner" som avstedkommer vanskeligheten fordi den ikke kan gå etterhenget i toget.

Når vi nå først har nevnt dette "misfoster" av en vogn kan vi ta med at den selsamme vognen har vært gjenstand for en mindre ombygging på vårparten. På begge sider av vognen er et veggfelt byttet ut med en større avtagbar grind. Når disse grindene løftes til side blir det en ca. 2 m. bred inngang midt på vognen, beregnet på rullestoler og barnevogner. Systemet har vært lite brukt til nå.

Av vedlikeholdsarbeider er det utført mye denne sesongen. Det gjelder både rullende materiell, bygninger og banestrekning. Hva angår materiellet synes det å ha innarbeidet seg en rutine med driftteknisk vedlikehold som fungerer meget tilfredsstillende. I tillegg er det foretatt endel forbedringer på BCo10, ny skilledør, bagasjehyller og ovner er kommet på plass. Det begynner å bli stil over vognparken vår - selv om mye står igjen ennå.

To27 kom til UHB i juni måned etter en helt kurant og komplikasjonsfri transport fra Oslo. Vognen ble satt på sporet ved Presterud, og etter kontroll av alle lagre ble den kjørt i triumf til Bingsfoss.

Det var 21 år siden vognen hadde rullet på gamle UHB, men den hadde ikke glemt gamle kunster! Fjæring og lagre på vognen er i førsteklasses stand. Det er treverket i selve flatvognen som ikke er noe mer å samle på - til våren kommer det nytt.

De to damplokomotivene som brukes i trafikken, SETSKOGEN OG BINGSFOS, har gjort oss visse pek. Samme dag som BINGSFOS ble prøveoppfyrt ble det registrert en sprekk i kranhuset på avtappingskranen midt under rundkjelen. Kranen måtte ut, og ny armatur lages etter mål. Å få kranen ut var et rent helvete - særlig når det ikke finnes et så enkelt hjelpemiddel som en smøregrav på banen. Det var bare å kassere det gamle kranhuset - nytt måtte dreies.

Dette gikk greit ved hjelp av egne folk, og helgen etter ble nytt montert og fungerte perfekt. Ellers har BINGSFOS oppført seg riktig eksemplarisk. Bremsene er etterstrammet og vakumbremsen virker nå helt tilfredsstillende. Man må bare ikke glemme at det ikke er noen dampbremse - den trenger litt mer tid på seg for å gå på.

SETSKOGEN hadde en dårlig dag 9. august. På første tur ble det registrert en løs veivstang - og siden gikk det slag i slag. Hvert eneste stasjonsopphold ble benyttet til reparasjoner og utbedring av feil som meldte seg. Alt kom på en gang.

Lubrikatoren sviattet, venstre injektor ville ikke "holde tett" og hva ville bli det neste??

Heldigvis greide vi å jobbe maskinen gjennom dagen, men det frister ikke til gjentagelse. I den påfølgende uken ble så alt rettet opp til "normalen". At loket er nokså slitt i stenger og lagre lar seg ikke nekte.

Banevedlikeholdet har gått rimelig bra hittil i sommer. På våren ble, som tidligere nevnt, ca. 1000 laskebolter byttet ut. Etterstramming har funnet sted utover sommeren. Svilleskiftingen er i god gjenge. I løpet av sesongen vil det være lagt inn 200 nye sviller. Strekningen Bingsfoss - Fossum er bra justert, men nedre strekning har partier som står endel tilbake i så måte.



Setskogen i anmarsj en vakker søndag i begynnelsen av juli.

Stedet er mellom Tønsberg tunnel og Kongsvingerbanens undergang.

Lokfører for dagen:
Roar Stenersen.



Lok nr. 8 Bingsfos straks ovenfor øverste veksel på Fyen.

Toget er på vei oppover, og på Bingsfoss venter det nystekte vaffer og nytraktet kaffe.



Alt er klart til den store trafikken. Klokken er 10:15 på morgenen og det er straks før Setskogen går rundt for å trekke ned til Sørumsand.

Alle fotos:
Erik R. Gjertsen



Fredlig idyll på
Bingsfoss før dagens
rush begynner.

Først et par kopper
kaffe, og så er man
klar til innsats!



På vei opp mot
Fjeldvang hp.
Setskogen har slik
en hyggelig tøff-
tøff lât når den
belastes.

Oppover alle pro-
millene går det så
det riktig dunderer
i bakken.



Bingsfos har nettopp
gått rundt vognstammen
og kopler seg til
bakerst i toget, for å
skyve det hele inn til
Sørumsand.

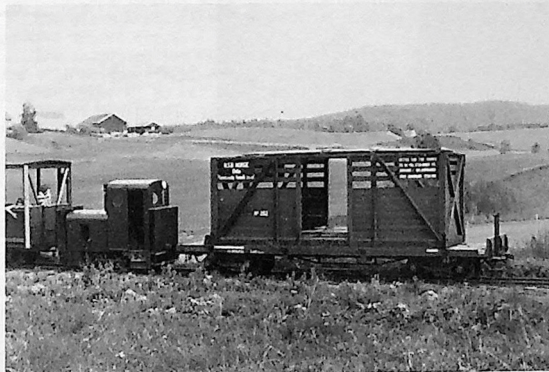
Hengende på loket til
høyre er Ole Jonny
Flateby.

Alle fotos:
Erik R. Gjertsen



Et historisk øyeblikk.

Etter 21 års fravær er endelig To27 og løftekasse nr. 202 tilbake til gamle trakter.



Tinfos fikk æren av å trekke vognen opp til Bingsfoss stasjon.

Mens vognen sto i Oslo har den fått byttet ut et par av de aller dårligste plankene i vogndekket. De var helt igjennom råtnet.



Vel fremme på Bingsfoss, og man konstaterer med tilfredshet at alle lagre er kalde. Ikke noe varmgang idag.

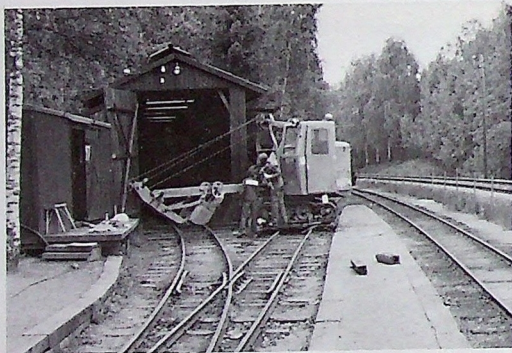
VELKOMMEN TILBAKE To27!!!

Alle fotos:
H.P.Grøner



"Godshuset" er nesten ferdig - det gjenstår kun litt malerarbeide før man kan si at Bingsfoss stasjon har fått et utseende vi virkelig kan være stolte over.

Vis meg den foreningen som har klart å oppføre så mange bygninger på så få år som vi har gjort!!!!



Også i år har "LOFFEN" vært ute og rørt på seg. Endel grøftemeter har det blitt, og mer blir det nok siden.

Foreløpig er "LOFFEN" plassert i stikksporet på Fyen.



Jord spas ut av K19. Stm. Magerøy med gode medhjelpere lempet av jorden i et forrykende tempo. Her skal det både såes og forhåpentlig også klippes innen driften innstiller for sesongen.

Alle foto:

Hans P. Grøner

Vedlikeholdet av banestrekningen foregår nå stort sett etter de samme prinsipper som på Setesdalsbanen (hvor erfaringene er gode). Man bruker ganske enkelt "disponibel arbeidskraft" uten hensyn til avdelingstilhørighet. Alt som trengs er en person med erfaring fra banevedlikehold til å lede gruppen og holde orden på hvor det skal jobbes. Det er nok mye som taler for at dette også vil bli mønstret i fremtiden.

Mange av de som deltar på UHB synes det er hyggelig med litt variasjon i arbeidsoppgavene. Det kan fort bli for mye av både vognkassembling og grøftegraving - hvis man bare skal holde på med en av delene.

Bingsfoss stasjon blir bedre og bedre. Nå har vi fått vekk den gamle brus-bua, og rampen rundt "godshuset" er ferdig. Selve "godshuset" er ikke noe godshus men et uthus. Det har vært endel forvirring omkring dette. Godshuset så ikke ut som noe godshus - det skulle det heller ikke. Huset har foreløpig endel detaljer - eller skal vi heller si mangel på detaljer - som gir det et preg av "ferdighus" eller garasje.

Det er dessverre ikke helt overenstemmelse mellom det tegningene anviser, og det som står der. Dette er det vel grunn til å beklage, men skulle en ha vært sikker på at alle detaljer skulle bli korrekte, måtte en av oss ha bodd på plassen i hele byggeperioden - hvem har vel anledning til slikt??

Når platetaket, sinktakrennene og riktige vindusgerakter kommer på plass vil mye være rettet opp.

Som salgssted for mat og drikke fungerer huset utmerket. Som salgssted for våre egne salgsartikler er det en gedigen fiasko! Folk kjøper ikke prospektkort og bøker etter at de har fylt hendene med kaffe, mineralvann og vafler.

Ute på platformen går salget bedre, men noen skikk på det blir det ikke før vi kan ha egen salgsdisk på Sørumsand. Salg av prospektkort m.v. i billettluken sinker billettsalget og skaper lange køer. Dette er ikke ønskelig - neste år får vi få en orden på dette.

Hans P. Grøner



En arbeidsdag er over, og 69-settet mot Oslo stopper på Bingsfoss hp for å ta med reisende.

Dette er en service fra NSB som andelslagets medlemmer virkelig setter stor pris på!

Foto: H.P.Grøner



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,
INTERIORARKITEKTUR,
GRAFISK DESIGN, MODELLVERKSTED

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



Di 4



Di 4.651 på Stavne-Leangenbanen under prøvekjøringen i våres.

og fremst for øvelseskjøring for personalet. Togene blir kjørt uten G-vogner, slik at lokene kan prøves i hastigheter opp til 120 km/t.



Di 4.651 forlater Oslo S søndag 22. februar. Loket hadde ankommet Norge for første gang dagen før. Her settes kursen nordover mot Trondheim.

Foto: Erik R. Gjertsen

14. mai 1981 ankom Di 4.653 og 655 Marienborg som løsløk. Dermed var alle 5 Di 4 maskinene på plass i Trondheim distrikt.

Lokene har blitt testet grundig, og representanter fra fabrikken i Tyskland har jobbet på spreng for å få utbedret de feilene som har oppstått etter at lokomotivene kom til landet. Bortsett fra en del mindre feil, er det først og fremst togvarmen og den elektriske bremsen man har hatt vanskeligheter med.

Det tok lang tid før lokomotivene kom ut i trafikken. Bortsett fra et par turer til Steinkjer og Oslo, har det først og fremst vært Stavne-Leangenbanen som har vært stedet å se Di 4-lokene i aksjon.

Under prøvekjøringen har ledige El 14-lok blitt nyttet som belastning. Stavne-Leangenbanen er jo som kjent ikke elektrifisert, så her har 14-maskinene hatt (for dem) jomfruelig skinnegang under hjulene.

Først i slutten av mai ble det vanlig å se Di 4-lokene i ordinære tog, etter at 651 og 652 var offisielt overlevert til NSB.

Lokomotivene ble kjørt som ekstra forspenn i ekspresstogene på Dovrebanen, i godstog, til Storlien samt i Ht 451. Fra midten av juni gikk lokene fast i Ht 451/452 til/fra Mosjøen alene, først



Fra prøvekjøringene på Stavne-Leangen-banen. Lokene har gode løpeegenskaper og ser ut til å bli populær blandt lokførerne i distriktet.



4. juni 1981. Ht 451 med Di 4.652 som ekstra forspann til Steinkjer. Lokomotivet ble formelt overlevert NSB på denne turen.



Di 4 og Di 3. Den nye tid fører an, men skulle noe skje, er det godt med det gamle, velprøvde i bakhånd.



Allerede et sjeldent syn, NOHAB i tog 452. Di 3.622 passerer Leangen en junikveld i fjor.



Man sitter høyere på NOHAB'en. Nå er det nytt dieselmotorvognmaterieell det er størst behov for, de gamle har allerede begynt å utrangere seg selv. Her er BM 86F 62 etter kollisjonen med en melkebil på Åsen våren 1981.

Lokene har blitt godt mottatt av lokpersonalet. Førerrommene tilfredsstillter de fleste krav til komfort, og lokene er lette å betjene. El.bremsen har fått mange lovord, man kan bremse seg helt ned i stopp med den, uten å måtte bruke luftbremsen. Det vanlige blir å kombinere de to bremsesystemene, men uten tvil er det en stor fordel å kunne redusere bremseklosslitasjen.

Gangegenskapene er et kapittel for seg. Helt opp til maks. hastighet (140 km/t) går lokene nydelig. De aksellererer noe raskere enn NOHAB'en, men man hadde nok ventet seg noe mer.

Det vakte ergrelse blandt lokpersonalet at kravet om toalett ikke var innfridd. Her i Trondheim distrikt kjører man jo strekninger på opp til 40 mil. Kjøleskapet var også i snaueste laget. Det er vanlig å ha med seg en kasserolle med middagsmat, men den får man dessverre ikke inn i kjøleskapet. Bredden i klesskapet er heller ikke noe å skryte av, det er i hvert fall ikke bredt nok til en uniformsjakke.

Det var ventet at støyforholdene i førerrommet skulle bli betydelig bedre enn på Di 3 - noe bedre er det blitt - men når togvarmen er innkoblet, eller når el.bremsen benyttes går turtallet på motoren i trinn 4, og dermed blir det ikke stille og rolig når man kjører i trinn 0 og 1 slik som på NOHAB'en. Utvendig høres dieselmotoren omtrent like godt som på Di 3, men lyden er mye dypere.

Det haster med å få lokene i ordinær drift, for loksituasjonen er svært anstrengt.

Forts. s. 26

«Jeg husker ennå den første tankbilen Esso brukte i Norge.

Den gikk på havre.»

Fridtjof Hoyer, pensjonert
bilsjef i Esso:

«Jeg var bare guttingen den
gangen Esso fikk landets første
tankvogn. Den ble trukket av
hester. Senere fikk jeg direkte
befatning med denne typen trans-
port da jeg ble ansatt i Esso i 1922.

Jeg husker spesielt godt da vi
drev og tappet lyspetroleum fra
vognene over i 20 liters spann.
Disse måtte vi så bære inn i kolo-
nial-, isenkram- eller kortevare-
forretninger, ofte ned i kjellere.
Det pleide å bli over 250 slike
spann hver av oss daglig skulle
levere. Så vi var nok glade både
hestene og vi da vognene etter



hvert fikk andre typer «heste-
krefter». Men du verden så mye
artig vi opplevde ... Og så holdt vi
oss i form!»

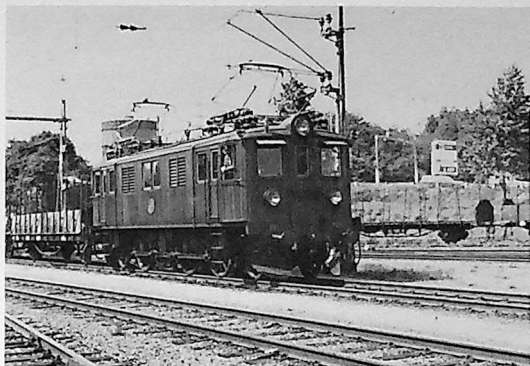
Som landets eldste oljeselskap
har Esso i snart 87 år vært med
i utviklingen av det norske sam-
funn. I dag leverer vi et omfattende
utvalg av varer og tjenester – fra
Lindesnes i sør til Svalbard i nord.
Og vi har landets første og største
oljeraffineri.

Vi er kommet langt siden 1893 ...



- du vet hva du har





Dagene fredag 12. og lørdag 13 juni 1981 sto så absolutt i SJ's tegn, da statsbanene i vårt naboland kunne feire sitt 125 års jubileum.

Undertegnede var tilstede og rakk å få knipset noen bilder under et ellers nok så travelt arrangement.

Øverste bilde viser en praktfullt restaurert Du med teakkasse. For ikke mange årene siden var det mulig å og til å kunne oppleve en slik maskin forspent et tog fra Sverige.

Bilde nummer to viser en gammel maskin, som undertegnede tror ble bygget en gang i 1870-årene. Hukommelsen strekker dessverre ikke til.

Bilde nummer tre viser SJ's gjennom tidene "största ånglok, littera F". Dette loket ble, blandt fler solgt til DSB etter at elektrifiseringen av de sydlige stambanene var ferdig. Siden ble det kjøpt tilbake av SJ, og er det eneste loket som er bevart av denne typen.





Svenskene var flinke til også å vise frem alle typer personvogner, og nær sagt alle disse vognene var praktfullt restaurert.

Inne på vognene befant det seg reisende, alle kledd i tidsriktige klær, det var sogar både geiter, lam og griser med, slik det var i gamle dager da man reiste med tog inn til nærmeste by, medbringende det man ville prøve å selge på den lokale markedsplassen.



Dette lokomotivet var imidlertid ikke med på kavalkaden. Det fungerte nemlig som rangeringsmaskin på ned-siden av tribunen, hvor det tok hånd om alle vognene som de forskjellige kavalkadedeltakene lokomotivene hadde med seg på kroken.

Tekst og foto:

Erik Ravnsborg Gjertsen

Forts. fra s. 23 ...

Mangel på elektriske lok smitter også over på dieselsiden, ettersom man av og til er nødt til å kjøre tog på Dovrebanen med dieselmaterieell fra Trondheim.

I tillegg kommer all arbeidskjøringen og mangelen på Di 2 lokomotiver. Flere ganger i vår har NOHAB lok vært brukt som skiftelok i Trondheim. Etter kollisjonen på Saltfjellet i vinter var det vanlig med innstilling av godstog.

Det merkes godt når 2 lokomotiv må tas ut av driften. Men, med fem friske og spreke Di 4-lok vil nok situasjonen bedre seg betydelig.

Tekst og fotos: Erik Borgersen

Fra Museumsavdelingen

G. Narverud's postkortsamling



To bilder fra Østerdalen i Smalsportiden. På det øverste bildet har nettopp et persontog ankommet Tønset jernbanestation. Nederst er et godstog iferd med å skifte på Koppang. Sporvidden (1067 mm) synes vel avpasset trafikkmengden.



Fra Skien. Jernbanestasjonen



Selv smalsporede baner kunne har svært så storslagne stasjonsbygninger. Det øverste bildet viser Skien G og nedenunder ser vi stasjonsbygningen i Arendal.

Begge bildene er tatt rundt første verdenskrig, eller også noe tidligere. Legg merke til den flotte karetvognen som står i sporet bak salgsbodene på Skien G.

Arendal, Jernbanestasjonen



30. juni - en ny merkedag

Det skjer stadig noe, noen ganger mer enn andre, og den siste dagen i første 1981-halvår skjedde det mye.

Det første vi fikk vite den dagen var at vår vertskommune nok en gang hadde bedt om utsettelse i fredningssaken, denne gang til ut august, fordi man nå mente det var ønskelig å få høre Sørumsand befolknings mening.

I og for seg en demokratisk tanke, men vi som styrer og stiller fant fort ut at for å få en balanse i informasjonen til lokalbefolkningen, var det nødvendig å presentere oss skikkelig i lokalpressen, og lørdag den 11. juli hadde vi så en helsides presentasjon av bruket vårt i Indre Akershus Blad.

Den 30. juni skulle vi også kjøre chartertog, og om det var de overjordiske makter som syntes synd på oss og tok til tårene vites ikke, men sikkert er det at det høleregnet denne tirsdags ettermiddagen, da vi stevnet mot Bingsfoss for charter kjøring.

Andelslagets første formann, Leif Løhren, feiret vårt 20-års jubileum ved å få Rotary foreningene på Sørumsand og Lillestrøm samlet til en UHB-kveld på Sørumsand og på banen.

Den første delen av arrangementet foregikk på Festiviteten, hvor vi skulle kåsere og vise lysbilder. Da personaltoget (TINFOS og Col) hadde fraktet oss ned til Sørumsand, og vi møtte dem som kom fra Oslo, ble vi noe bleke og veke. Møtet var i ferd med å begynne, og her sto UHB med både film og lysbilder, men uten apparater for fremvisning og uten lerret.....!

DET MÅ ALDRI SKJE IGJEN !

At vi kom fra det skyldes en fantastisk innsats fra HPG og fru Nordby.

Samtidig fikk vi andre tak i en brukt bordduk og tegnestifter, og så kunne vi endelig begynne.

Leif Løhren åpnet med 20 års minner, nåværende formann ga en status oversikt og deretter fortsatte de to tilstedeværende "langtidsaktive", Olaf og Gaute med et informativt lysbildekåseri, som ble meget godt mottatt.

Som avslutning på denne delen av programmet fikk vi overlatt et gavebrev og en vimpel fra Lillestrøm Rotary og fra Sørumsand Rotary et "opp-hengs-assebegeer" med Rotary-emblemet.

I mellomtiden hadde Hans Petter returnert personaltoget til Bingsfoss, og sammen med Roar og Per Ivar kommet tilbake med toget (SETSKOGEN-BCo10-CFo5-Col). Billettsalget åpnet og regnet stoppet. Knut Hansen solgte 47 billetter, og så dro vi, med Olaf, Gaute og Mellin som guider i hver sin vogn. Kort stopp på Bingsfoss, og så videre. Mange gode spørsmål underveis, ikke alle like lette å svare på.

Tilbake til Bingsfoss med omvisning rundt på det "grønne" stasjonsområdet, og så, etter klokkeklemting, ombordstigning og "Klart for Tog til Vognhallen". To floytestøt og dermed dor historiens første personførende tog inn i vognhallen !

Også dette besøket var meget vellykket. Det er meget sjelden at vi har så mange spørrelystne og lydhore besøkende/reisende, og BCo3, "polakkene" og To27/202 ble grundig inspirert.

Men tiden gikk utrolig fort, og Per Ivar ga avgangssignal for - igjen første - personførende ekstratog Bingsfoss vognhall - Bingsfoss stasjon - Sørumsand UHB.

Vi som var med fra muséet er vel fornøyet med arrangementet, bortsett fra skjelvetektene vedrørende film- og lysbildeapparatene. Besøket i vognhallen bør vi gjenta for spesielle grupper, det viste seg å fungere bra. Forøvrig har vi god grunn til å tro at også våre gjester var fornøye.

TMO

Feriebesøk --- Setesdalsbanen

Ferien så langt denne sommeren er blitt på 2 dager - en fredag og en mandag. Langt kommer man ikke på denne tiden, men en tur til Setesdalsbanen ga det muligheter for.

Setesdalsbanen er inne i en rivende utvikling - ikke minst utarbeides det planer for mangfoldige år fremover - planer som ved siden av å være teknisk fullt ut mulige også stiller store krav til økonomi og arbeidskraft. Men - det var i grunnen dagen idag vi kom for å oppleve.

I år har Setesdalsbanen begrenset trafikken til lørdager og søndager i juli måned med tillegg av første helgen i august.

Det er de mange praktiske arbeidsoppgavene som har vært utslagsgivende for denne beslutningen. Og, trafikken disse helgene har det ikke vært noe å si på: Tilsammen noe over 4500 reisende. I tillegg kommer noe chartertrafikk utover høsten.

I toget benyttes 3 personvogner og det hele trekkes av lok nr. 5, bygget av Thune i 1902. Lok nr. 5 har vært inne til HR og har senere også hatt full lagerrevisjon. Loket er i god stand og er godt likt av personalet.

I togfremføringen er man alltid 3 mann på loket, lokfører og fyrbøter samt en aspirant. Noe trangt om plassen blir det nok.

De 3 personvognene som benyttes er delvis i rimelig god stand - delvis nok så nedkjørte. Vognen fra Sulitjelmabanen, som har vendbare seter og respatex på på veggene, er lite likt av de reisende p.g.a. sitt lite museale interiør.

Dette er noe man er klinkende klar over, men passasjervognkapasiteten er så liten at det er helt nødvendig å benytte vognen.

Setesdalsbanens mest umiddelbare behov er en økning av antallet sitteplasser, d.v.s. flere av de gamle erverdige personvognene må settes i trafikk. Alle disse vognene trenger imidlertid gjennomgripende revisjoner før de er anvendbare, og slikt tar lang tid og koster mange penger.

Under besøket ble vi tatt vel imot av banens nylig fast ansatte driftsbestyrer Carl Fr. Thorsager, som installerte oss i Grovane stasjonsbygning, som foreningen nå leier av NSB. Hvem skulle vel ikke gjerne hatt en slik stasjonsbygning ???!

Utpå kvelden ble vi budne på motorvogntur til Beihølen i gravvær og lett regn, men hva gjør vel det når man reiser i en sådan doning ?

Lordagen ble det tid til å ta en tur opp med dampen, men vi fikk også gjort litt nytte for oss; graving av kabelgrøft og fresing av nytt spor og sliping av slusen på lok nr. 2, som nå hovedrevideres.

På Setesdalsbanen har man nemlig et skikkelig verksted med maskiner og tilbehør - og så greier man å holde orden! Verkstedskapasiteten er imidlertid langt fra utnyttet. Får man tak i de rette folkene er det nesten uante muligheter - og forholdene ligger vel til rette for fremtidens behov.

Setesdalsbanens planer om en forlengelse til Røyknes, tilbakeføringen til Grovane, flytting og oppføring av vognhallen fra Lillesand, flyttingen av Svenkerud st. fra Bergensbanen til Røyknes o.s.v. må alle karakteriseres som store. Blir alle realisert vil dagens museum knapt utgjøre halvparten av det ferdige utbygde museum.

Om alle planene lar seg realisere i overskuelig fremtid må forbli et åpent spørsmål, men skal det være muligheter er det en politisk nødvendighet å ha klare, vel begrunnede og konsise planer. Det har Setesdalsbanen.

Det må ha betydd mye for muséet at det har fått en fast ansatt - selv om den ansattes oppgave primært er av administrativ art. Ved siden av at det alltid er noen til stede, som kan ta seg av det som måtte komme på, skaper det også en stabilitet som virker tillitvekkende på omgivelsene.

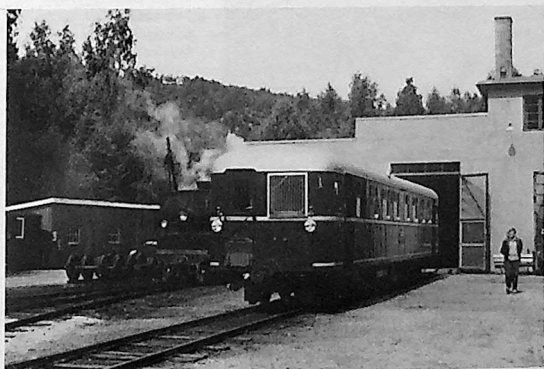
Samtidig er det klart at det medfører en sentralisert beslutningsprosess, og det er det selvfølgelig alltid folk som vil mislike. Effektivitet kommer ofte i konflikt med "gruppeansvar" og demokratiske "ørkenvandring".

Et besøk på Setesdalsbanen er alltid en opplevelse, og ikke minst var det morsomt denne gangen å se hvor bra det nå går med linjevedlikeholdet. Ingen la skjul på at dette tidligere hadde vært så som så, og at det var mye å ta igjen.

De siste 2 årene har det vært fast banearbeide 2 kvelder i uken under ledelse



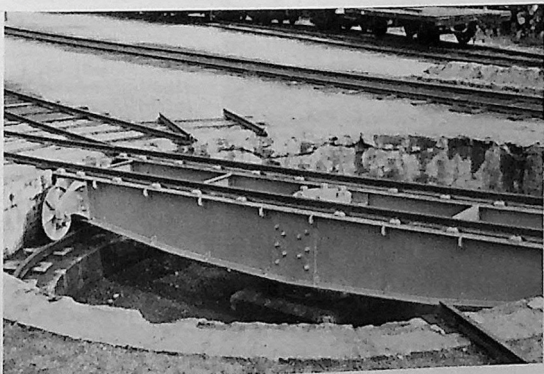
Straks nordvest for Grovane stasjon. Lok nr. 5 trekker et godt besatt tog oppover mot Beihølen.



Motorvogna "SULI-TELMA" utenfor verkstedet på Grovane.

Gangegenskapene til denne vognen er et kapittel for seg!

I bakgrunnen ser vi damploket, som er under klargjøring til dagens innsats.



Foreningen Setesdalsbanens nyreviderte svingskive.

Svingskiven ble revidert sist vinter, men mangler fortsatt helt tredekke.

av en pensjonert baneformann fra NSB. De som vil være med møter opp. Arbeidet legges opp av denne baneformannen og Setesdalsbanens egen banemester i fellesskap. Resultatet taler sitt tydelige språk.

I år har man konsentrert seg om strekningen frem til Paulen bro - og det synes! Her er et eksempel til etterfølgelse. UHB bør ganske sikkert søke å gå over til en slik ordning, fremfor den mangel på ordning vi nå opplever.

Vi har i de siste årene vært inne i en tøversperiode, for å bruke storpolitikkens terminologi, museumsbanene imellom. Dette tror jeg vi alle har hatt stor glede og nytte av.

Det er all grunn til å håpe på "mildvær" også i årene fremover. Vi har alle uante muligheter. En utveksling av erfaringer og et uformelt kolegialt forhold kan bare bidra til mer trivsel og færre tabber.

Vi har alle mye å lære av hverandre.

Hans P. Grøner



Det arbeides med finpussen på lokomotivet. Ikke bare skal det være godt vedlikeholdt, det skal synes også!

Frontpartiet til skiftetraktoren til venstre i bildet.



Lok nr. 5, etterhengt 3 boggier trekker frem til platformen og de reisende.

"SULITELMA" er også ute og rører seg litt.

Alle fotos:

H.P.Grøner

Om museumsavdelingen

De av dere som har TERTITTEN nr. 10 vet at vi har hatt en museumsavdeling en gang tidligere. Den var foreslått som en egen avdeling, men fungerte som en del av D&V en stund før den reduserte seg selv til materialforvalterstilling.

Senere er det skjedd mye. UHB er blitt medlem av NKKM. Senere ble vi godtatt som et "Halvoffentlig museum", og dermed kom vi under den offentlige tilskuddsordningen. Videre er vi representert i Akershus Kulturvernråd og derigjennom får vi en viss innflytelse i det foreslåtte Akershus Forbunds-museum.

I museumssammenheng skiller vi oss klart ut på den måte vi driver vårt museum. Derfor må vi, for fortsatt å bli godtatt som museum, legge om visse rutiner. F.eks. må vi sette opp budsjettforslag og regnskap på særskilt måte. Men mer enn det - vi må følge anerkjente museale prinsipper.

Det finnes en rekke særtegn for museumsvirksomheten, og for å forsøke å forklare skal jeg nevne litt om et museums fire hovedoppgaver, slik disse vanligvis defineres.

Første stikkord er innsamling - for innsamlingen er en hovedbetingelse for museet. Det er ikke bare gjenstander, utstyr, hus, lok og vogner det gjelder, men like mye dokumenter, tegninger, fotografier og beretninger. Og alt det som samles inn skal mottas, katalogiseres og ofte fotograferes, før det settes i stand for utstilling (bruk) eller magasinerings (lagring).

Bevaring er neste stikkord - det som er innsamlet skal bevares etter at reparasjoner og konserveringsarbeidene er fullført. Sikring av miljøet går også inn under bevaringsbegrepet, så dette er en omfattende oppgave. Det blir jo ikke bare snakk om bevaring av rullende materiell, men også av dokumenter, bøker, fotografier, avhandlinger etc.

Forskning - er en oppgave de forskjellige muséene legger forskjellig vekt på. Noen driver nesten bare forskning og har forholdsvis små utstillinger, mens andre mangler midler og kanskje også interessen for forskningsoppgaven. Under dette stikkordet kommer også publikasjonsarbeider og registreringsarbeider.

Siste stikkord er formidling - Presentasjonsjonen av samlingene er den viktigste delen, slik at samlingene kan oppleves og tolkes. Men også her kommer publikasjon av bøker, hefter, artikler, undervisning og demonstrasjoner sterkt inn. Kåserier, foredrag, film- og lysbildefremvisning er også en form for formidling.

I UHB vil ovennevnte oppgaver for fremtiden bli delt mellom Drifts- og Vedlikeholdsavdelingen og Museumsavdelingen. Grenselinjen vil ikke være skarpt markert, men museumsavdelingen vil først og fremst ta seg av de oppgaver som ikke har naturlig sammenheng med driften av tog. En av de aller første og viktigste oppgavene er påbegynt - nemlig å få istand et skikkelig foto- og dokumentarkiv.

Den kanskje aller viktigste oppgaven i nærmeste fremtid vil være å få registrert våre museumsaktiva, samt å få utgitt en museumskatalog.

Vi forutsetter også at museumsavdelingen blir konsultert når D&V setter igang bygge- og revisjonsarbeider, slik at "museale brølere" blir unngått. Det vil være styret som må være voldgiftsorgan, dersom de to avdelinger ikke blir enige.

Denne gang får dette være nok. Vi kommer igjen senere med alminnelig nytt. Legg merke til spesialstoffet merket "Fra Museumsavdelingen".

TMO.

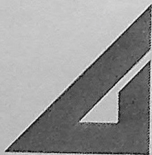
GRØNER

rådgivende ingeniører

Utgangspunktet for all planlegging er en streben mot det optimale. Men det optimale i samfunnsmessig betydning kan ikke alltid måles – og vanskeligere defineres eksakt.

«Et kvalitativt bedre samfunn», ønsker man gjerne for fremtiden. Det må være vårt mål å oppnå det. Men mulighetene avhenger av vår evne til å organisere samfunnet og vårt forhold til de naturgitte ressurser. Økonomi og økonomisering er derfor de vesentlige delelementer i enhver planleggingsprosess. En god rådgivende ingeniør er en samfunnsorientert teknolog som planlegger og prosjekterer for fremtiden, og som streber mot det optimale – mot en effektiv utnyttelse av samfunnets ressurser og menneskenes tid.

For tid er en knapphetsfaktor. Og jo bedre vi forvalter tiden desto mer får vi utført.



GRØNER
RÅDGIVENDE
INGENIØRER

Ingeniør Chr. F. Grøner A.S. Kjørboveien 10, 1300 Sandvika.
Postadresse: Postboks 565, 1301 Sandvika,
Telefon: (02) 39 22 01, Telex: 17257.

En jernbane legges ned !!

"En barn tur- retur Treungen". Ikke fritt for at billettekspeditøren stusset litt. "Ja det er i siste lita det", var svaret.

Jeg husker fremdeles et stort oppslag som hang inne på billetteautomaten på Oslo V: Fra og med 1. oktober 1967 selges ikke billetter til Åmli og Treungen. 1. oktober - det var imorgen det.

Gutten var 14 år den gangen - utstyrt med fattern's gamle fotoapparat og ute på sin hittil lengste "alene" tur.

Det var deilig for en gangs skyld å få reist standsmessig med tog - jeg hadde reist med tog omtrent hver helg den siste tiden - som brusselger på UHB. Dengangen ble "halvmetra" satt til å selge brus fra en rødmalt G 13.

Salget på de enkelte stasjonene var en grei jobb, langt værre var det å tviholde på bruskaasene når den lette G 13 spratt og danset opp og ned Bingsfossbakken.

Men tilbake til dagens tur. Det var en ganske vemodig gutt som reiste avsted. Tenk, dagens togtur skulle hverken jeg eller noen andre få oppleve mer.

Strekningen Nelaug-Treungen ble nedlagt fem år etter at "søsterstrekningen", Grovane-Byglandsfjord (Setesdalsbanen) sa takk for seg. Jeg hadde sett en del bilder både fra denne og andre nedleggelsler - det vanket jo gjerne en del oppmerksomhet i så måte. Hvorledes skulle det bli på Treungenbanen??

Nelaug første. Ikke var her blomster eller stas eller flagg, hverken på hel eller halv stang. En ensom BM 86.52 sto og ventet på sin nest siste tur mot Treungen.

Her var godt med folk, men hvor var alle de jernbaneinteresserte jeg trodde kom løpende ved en slik anledning??

Det gikk radig oppover langs det vakre Nelaugvannet, og første stopp var Simonstad (8 km. fra Nelaug). Hit er banen fremdeles opprettholdt for godstrafikk, men står det fine vanntårnet her enda??

Åmli (22 km. fra Nelaug) var strekningens største mellomstasjon. Hit ble banen åpnet i 1910, og het da Arendal-Aamlibanen. Den siste stumpen fram til Treungen var ferdig i 1913.

Det kom stadig på lokalreisende. I dag fikk bilen stå til fordel for en tur med toget, noe de vel egentlig burde ha tenkt på tidligere. Det var mye avissskriving og strid omkring banens nedleggelse.

På Åmli var det påtenkt endel industri, og de ville i hvertfall beholde banen hit. Hvorfor ble banen egentlig nedlagt??

Det oppgis to grunner. Bilene overtok tømmertrafikken, og gruvene i Nisserdal ble nedlagt. Malmen fra gruvene ble fraktet til Treungen, hvor jernbanen overtok transporten.

Gruvenedleggelsen kom meget brått, NSB var godt i gang med å øke akseltrykket på banen da dette skjedde. En god del av dette arbeidet var ferdig, og like frem til nedleggelsen lå det nye skinner langs deler av banen, klare til å skiftes inn.

Treungen - 55 km. fra Nelaug. Heller ikke her noen markering av den triste dagen. Bare en pjøkk som diltet rundt med farens fotografiapparat. Det 35 km. lange Nisservannet like nedenfor, hvor det tidligere gikk dampskip. Tenkte på den gangen banen var smalsporet - akkurat som Setesdalsbanen - men i motsetning til denne fikk normalspor fra 1946.

Avgangssignal ble gitt, og denne gangen var det for noe spesiellt. Det siste ordinære tog fra Treungen var klar til avgang. En god slump reisende nå også - de samme fjesene som var med til Treungen. Idet vi la ut fra stasjonen kom den eneste markeringen av siste driftsdag. Motorvogna ga fra seg et meget, meget langt fløytesignal i det endestasjonen og den vesle bygda forsvant bak oss.

Signalet ble nærmest automatisk fulgt opp av "to minutters stillhet" i vogna - og vi rullet videre. Det gikk raskt. Landskapet egner seg godt for en jernbane, og både traséen og skinnegangen virket god.

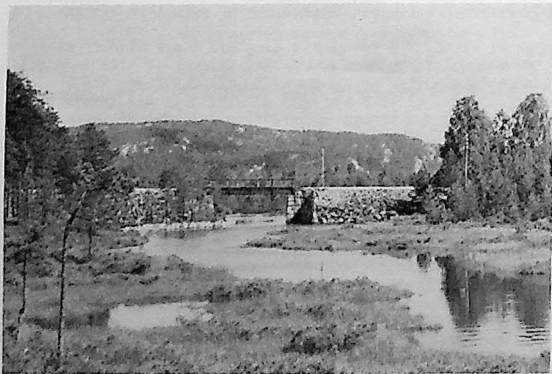
De siste årene gikk det tre passasjertogpar her om dagen - på strekningen nord for Nelaug. Det første har start på Treungen, og siste tur ender også der. Mens dette altså var siste tog nedover, skulle det altså gå et til oppover. Motorvogna vår var tomannsbetjent, og jeg spurte togføreren hvorledes det forholdt seg med siste tog



Lokstallen på Treungen i 1979. Det er hele 12 år siden det var jernbanedrift her, men stallen står altså ennå, og det ligger fortsatt spor i den.



Vanntårnet på Treungen. Tårnet er lite forfallent, og vi skulle gjerne ha flyttet det annet steds hen.



Mellom Tjønnfoss og Treungen. Dersom man ikke visste bedre, kunne man lett tro at her går det jernbane ennå.

Alle foto denne side:
Erik Ravnsborg Gjertsen

oppover. "Jo, det går det, men vi returnerer som tomtog med en gang. Du må bare bli med hvis du vil".

Dessverre tillot manglende korrespondanse på Sørlandsbanen og en engstelig mor ingen slik fristelse. I det vi rullet de siste kilometrene inn til Nelaug stasjon, senket mørket seg over banen.

I Nelaug var en skinnende nyoppusset 87 motorvogn ankommet fra Arendal. Normalt skulle denne ha fortsatt til Treungen, og jeg minnes tydelig at den ble tømt for folk og 86.52 satt opp for en ny tur til Treungen. Tross alt var det jo en god del reisende.

Turen fra Nelaug og hjem foregikk i sene høsttimer. Hva tenkte jeg på?? Ikke husker jeg det nå lenger, men sannsynligvis har vel tankene vært et eller annet sted på strekningen mellom Nelaug og Treungen.

NB! I "På Sporet" nummer 20, s. 21 skriver Arild S. Sommerset at siste tog fra Treungen var 87.52. Det riktige er altså 86.52.

Håvard



BM 86.52 på Treungen stasjon for nest siste gang.



Stasjonsbygningen på Treungen er en staselig bygning.

Som man forstår av bildet, ser man at i spor 3 står endel godsvogner, som ble hentet et par dager senere, og dermed ble ikke banen liggende helt nede før fra noen dager senere.

Foto: Håvard

Vær snill mot pengepungen.

Alt dette er inkludert i prisen:

4 sidedører og stor bakluke. Heldekkende tepper. Farget glass i vinduene. Spoiler foran og bak. To-krets diagonaldelet bremsesystem med servo, skiver foran og tromler bak. Galvaniserte forskjermer og kanaler. Rustbeskyttelse etter ML-metoden. Plast innerskjermer. Varsellamper for håndbrems, bremsekretsfeil, oljetrykk, lading og feil ved bremselys. McPherson forstilling. 5-ledds bakhjuloppheng med spiralfjærer og gass-støtdempere. Barnesikre låser i bakdørene. Bensintank plassert i sikkerhetssone. Forsterkningsprofiler i dørene og buede karosserisider gir ekstra sikkerhet ved påkjørsel fra siden. Meget bra varmeapparat, oppvarmet bakrute, lighter, låsbar bensinlokk og nakkestøtter er også standardutstyr. 5-girs utgaven har også klokke og tur-teller som standardutstyr.



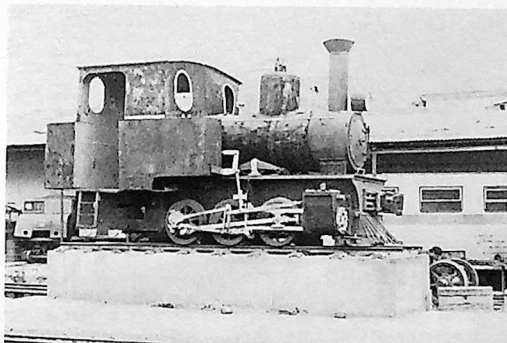
 DAIHATSU

Tertitter i Peru del 4.

Den viktigste smalsporbanen i Peru er 3'-banen mellom Cuzco og Quillabamba. Den går også forbi Macchu Picchu, en av verdens største severdigheter; den glemte Incabyen på fjelltoppen.

Strekningen er omlag 160 km. lang og normalt dieseldrevet. Persontog lengden er begrenset til 20 aksler, eller om man vil, 5 boggivogner på grunn av sporlengden for uttrekk der linjen går i sikk-sakk.

Det går to dagtog over hele strekningen - de har de offisielle navnene "Huayna Capac" og "Wilcamayo". Populært kalles de bare for "Indianertogene", i motsetning til "Tren Turismo", som går mellom Cuzco og Puente Ruinas og som er det offisielle navnet på stasjonen for Macchu Picchu.



Dette lokomotivet står inne på tomta og er ikke tilgjengelig for andre enn jernbanens egne folk. I bakgrunnen japansk motorvogn nr. 52.

Bildet er tatt ved utkjøringen fra St. Anna stasjonen i Cuzco.

I tillegg er det et nattogpar hver natt over hele strekningen og godstog etter behov. I høysesongen må turisttoget dubleres, og dette dubleringstog og godstogene er oftest trukket av damplok.

Da vi besøkte banen var to toglok i drift, nemlig 1-D-1 maskinene nummer 121 og 123, begge bygget av Henschel. En tredje 1-D-1 maskin, nr. 102 bygget av Baldwin i 1926 hadde skiftetjeneste i Cuzco.



Skifting på nivå 3 med 1-D-1 maskinen nr. 102. Cuzco i bakgrunnen.

Som i Huancayo er det treskinne overføringsspor fra normalspor- til smalsporstasjonen, banen til Juliaca-Puno. Denne kunne danne et godt forbilde for en modellbane, den har 4 "etasjer", og sporene Z'er seg oppover.

Fra platformen kunne jeg se et lite damplok, som var satt på en sokkel som minnesmerke, men den sto ute på skiftetomta og var ikke tilgjengelig. I lokstallen kunne man se motorvogner av det japanske fabrikat Kinki, og disse blir brukt i reqntiden når trafikken er minimal.



Inngangsporten for overføringssporet og glimt av nivå 2 og sporet mellom nivå 2, 3 og 4.

Togsettet vårt hadde lok nr. 683. en Co Co maskin på 1200 HK bygget av MLW/ Montreal i 1974 som toglok. Konturene til et annet nummer -435- var trukket opp med blyant på loksiden.

Tre av de fem vognene, 1645, 1641 og 1644 var fra Romania, bygget av Intreprinderee de Vagoanes i 1975, mens 1537 og 1534 var bygget av Kinki, Japan noe tidligere. Disse vognene er innrettet for bruk i Tren Turismo. Disse turisttogene er mye dyrere å reise med enn "indianertogene", tur- returbilletten koster 2770 Soles mot 870 Soles for førsteklassebillett Cuzco - Pte.Ruinias - Cuzco på det ordinære toget.



Vi venter på kryssing med "indianertoget".

Fem vogner var det med i toget, det maksimalt tillatte for strekningen.

Etter avgang går banen i flere Z'er oppover åssiden i anslagsvis 40 - 50 promilles stigning til den når sitt høyeste punkt på vel 3.700 m.o.h. Deretter i en mengde kurver og krappe fall ned i åpent terreng.

Etter 50 minutters kjøring passerte vi et lokalt Hokksund, hvor flere vogner var under hugging. En halvtime senere kom vi til et trekantspor hvor det også ble hugget trevogner.



Ponte Ruinas stasjon og veien derfra og opp til Macchu Picchu - et verdenskjent motiv.

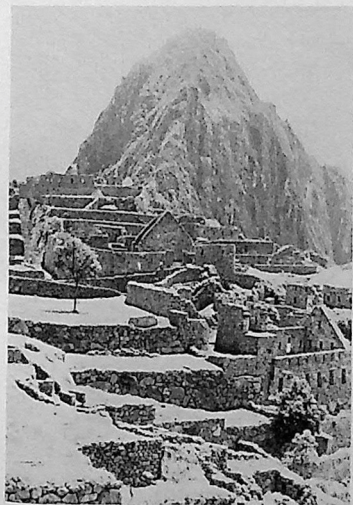
Turistprisene for kjøp fra serveringstrallen var dyr! Fortsatt i fall, men landskapet endret natur til å bli mer lik den øvre delen av Vossebanen (Bolstad-Bulken). Etter en stund ned gjennom en bred dal der den kjendte Urumbaelven støtte til banen. Fortsatt nedover, og jo lenger ned,

jo villere utsyn, med sneflekke fjelltopper og hvite elvestryk. Mye ståhei da vi krysset med indianertoget - det var smekktfullt.....!

Vi kom frem kl. 10:55, en halv time forsinket, etter en togtur på omlag 4 timer. I tillegg er det, med indianertogene, ytterligere 2½ fra Pte.Ruinas til endestasjonen Qillabamba.

Besøket i Macchu Picchu, 400 m. opp fra stasjonen er en av de fineste opplevelser vi har hatt, men det får vi la ligge nå. Glimt fra tilbaketuren: Bylt ut fra en dør, fløytestøt og nedbremsing. Ut hoppet en mann, en gutt og til slutt kona med babyen i tørkle på ryggen. Fløytestøt og øking av farten igjen. Jeg forstår godt dem som reiste turen om igjen to dager senere da Kirsten og jeg fløy ned til Amazonas for å oppleve jungelen!

Tekst og bilder: TMO.



Macchu Picchu - den glemte incabyen på fjellet, målet for de reisende med Tren Turismo (turisttoget).

104 PEUGEOT



STABEKK AUTO

Avd. av BERTEL O. STEEN A.S



*Salg av nye og brukte biler
Karosseri- og mek. verksted
Bensinstasjon, delelager*

PROF. KOHTS VEI 83/85
1320 STABEKK
Sentralbord 53 61 80 / 53 23 14
Salgsavd. 53 89 96

1067 mm. Norsk spor!!!

CAPSPORRET - EN NORSK SPORVIDDES SEIERSGANG OVER JORDEN.
G.Narverud.

Norges første statsbane - Hamar-Grundsetbanen ble høytidelig åpnet for drift den 23. juni 1862. Få var det vel da som ante at man ved åpningen av denne banen hadde lagt grunnlag for drift av en lang rekke smalsporede jernbaner med 42 tommer sporvidde over hele verden.

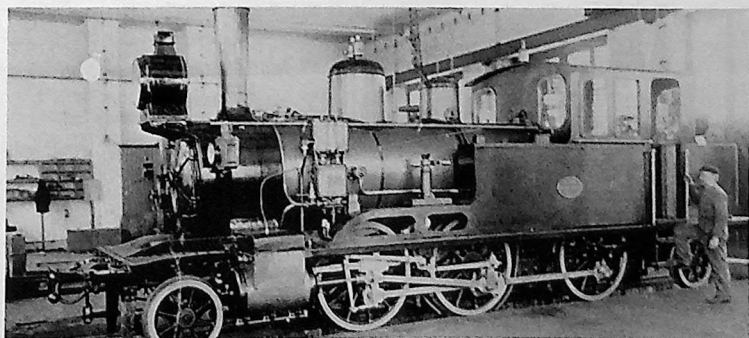
Hamar-Grundsetbanen var altså den første jernbane med 3'6" sp.v., dvs. 1067 mm mellom skinnene. Og denne sporvidden ble valgt av økonomiske grunner etter nøyaktige forundersøkelser av herrene Segelcke, Riis, Pihl og Bergh - det norske smalsporets fedre. Det var imidlertid Pihls standard som ble valgt.

Gjennom årene var det en lang rekke ingeniørkommisjoner på besøk i Norge for å studere Pihls spor; bl. a. fra India, Canada og Japan. Og den norske sporvidden ble også innført i så mange land at det ble den sporvidde med tredje største utbredelse; i 1960 var 7,65% av alle jernbaner i verden bygget med norsk spor - dvs. 142 531 km jernbaner.

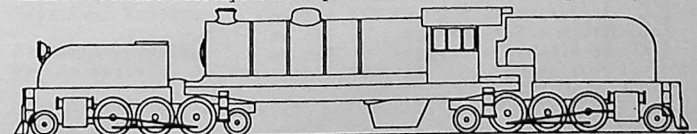
Som man vil se av tabellen til denne artikkelen var det hovedsaklig i Afrika, Australia og Asia at sporvidden var utbredt, men før man begynte ombygginger og nedleggelse i stor stil var også Europa og Nord-Amerika vel kjent med den norske sporvidden.

Internasjonalt er sporvidden mest kjent som Kapspor - dette hevdes bety at sporvidden stammer fra Kaplandet i Syd-Afrika, men man kan vel med en viss trygghet hevde at forkortelsen skyldes C. A. Pihl og rettelig burde kalles CAPspor eller norsk spor.

Under ser vi en typisk representant for norsk smalsporlokomotivbygging, lok no 1 TSB, bygget av Thune i 1908 byggenr. 30, utrangert 1943.



Typetegning av Beyer-Garratlok fra Rhodesian Railways fra 1954, en viss utvikling har skjedd på lokfronten gjennom et halvt sekel; nå rehabiliterer Zimbabwe National Railways sine Beyer-Garratlokomotiver for ytterligere 15 år.



TABELL TIL CAPSPORET (1067mm) - EN NORSK SPORVIDDES
SEIERSGANG OVER JORDEN.

Hvor finnes baner med CAPspor idag:
E U R O P A

NORGE
Setesdalsbanen 5km 1896 (1862)

SPANIA
Rio Tinto, Huelva 92 km (spor 325 km)

SVERIGE
SJ, Karlshamn - Ryd 37 km nedlagt 1980.

UNITED KINGDOM
Manx Electric Rly 8 km
Southend Pier Rly 1,6 km

U.S.S.R.
Baner på øya Shakhalin i Okhotskhavet nord for Japan.

N O R D - A M E R I K A

CANADA
Canadian National Railways
CN - Newfoundland 1.133 km
Grand Falls Central Rly. 37 km (80 km spor)

M E L L O M - O G S Ø R A M E R I K A

CHILE
F.C. Tocopilla al Toco 117 km (170 km spor)
Maria Elena Mine Rly. (109 km)
Pedro de Valdivia Mine Rly. (141 km)
F.C. Salitrero de Taltal 104 km (127 km)

COSTA RICA
Ferrocarril del Sur 231 km
Costa Rica Rly. Co.
Northern Railway Co. 216 km (518 km) Apnet 1871 - 1890

INCOP
F.C. Eléctrico al Pacifico 128 km

DOMINIKANSKE REPUBLIKK
F.C. Unidos Dominicanos 116 km

ECUADOR
F.C. de Puerto Bolivar a Pasaje 25 km
F.C. de Guayaquil a Quito 452 km
F.C. Quito a San Lorenzo 373 km
F.C. de Sibamba a Azogues 116 km

GUYANA
Guyana Govt. Rlys. - West 29 km

HONDURAS
F.C. Nacional de Honduras 127 km (203 km spor) åpnet 1870
Tela R.R.Co. 166 km (350 km)

NICARAGUA
F.C. del Pacifico de Nicaragua 318 km

A F R I K A

ANGOLA
Caminho de Ferro de Benguela 1348 km åpnet 1928
Dir. dos Servicos de Portos,
Caminhos de Ferro e Transp. 899 km
C.F. de Luanda 424 km
C.F. de Moçamedes 536 km

CONGO (Rep. Pop.)
C.F Congo-Océan 515 km
C.F. Comilog 285 km

ZAIRE (Rep. du) (SNCZ)
C.F. Kinshasa-Diolo-Lubumbashi
K-D-L 2620 km
C.F. des Grands Lacs 596 km
C.F. de Matadi a Kinshasa 409 km

GHANA
Ghana Rly. and Ports Authority 953 km (1289 km) åpnet 1901

MALAWI
Malawi Rlys. Ltd.
Central Africa Rly. Co. Ltd. 566 km åpnet 1908

MOÇAMBIQUE
C.F. de Moçambique 3257km åpnet 1897
Trans-Zambesia Rly. Co. Ltd. 289 km

NIGERIA
Nigerian Rly. Corp. 3505 km (4313km) åpnet 1901

RHODESIA (ZIMBABWE)
Rhodesia Railways
National Rlys. of Zimbabwe 3240 km åpnet 1893 - 1899

SYD-AFRIKA
South African Railways 22.199 km (32.176km)
Diverse private sidespor o.l. (ca.1500 km)

SUDAN
Sudan Railways 4756 km åpnet 1900

SWAZILAND
Swaziland Railway 219 km

TANZANIA - Zambia
Tanzam Railway, TAZARA 1860 km åpnet 1976

ZAMBIA (Northern Rhodesia)
Zambia Railways 1297 km (1609 km) åpnet 1905

A S I A

U.S.S.R.

Baner på øya Shakhalin nord for Japan.

TAIWAN (Formosa)

Taiwan Rly. - West Line 824 km (1486 km spor) åpnet 1891

INDONESIA

(Første jernbane åpnet 1864 - under krigen bygget japanerne om baner i stor stil til 1067 mm, som senere ble standard sporvidde.)

Indonesian State Railways 6.389 km

JAPAN

Japanese National Railways 20.789 (40.039 km spor) åpn. 1872

Jazankei Rly. Co. 27 km (108 km)

Nagano Electric Rly. 71 km

Nagoya RR. Co. 531 km

Nishi Nippon RR. Co. 21 km

Odakyu Electric Rly. Co. 111 km

Oita Transp. Co. 94 km

Seibu Rly. Co. 175 km (361 km)

Tobu Rly. Co. 485 km (955 km)

Tokyo Electric Express Rly. 83 km (182 km)

FILIPPINENE (Første jernbane åpnet 1892).

Philippine National Railways 1031 km

Philippine Rly. Co. PHIVIDEC 117 km

A U S T R A L A S I A

AUSTRALIA

Commonwealth Rlys.

Maree - Alice Springs 869 km

Darwin - Birdum 509 km***mulig nedlagt

Queensland Govt. Rlys. 9.448 km

South Australian Rlys. 961

Western Australian Govt. Rlys. 6.217 km åpnet 1879

Pichi Richi Rly. Preservation

Society Inc. 16 km (S.A. - grunnl. 1973)

TASMANIA

Tasmanian Govt. Rlys 832 km

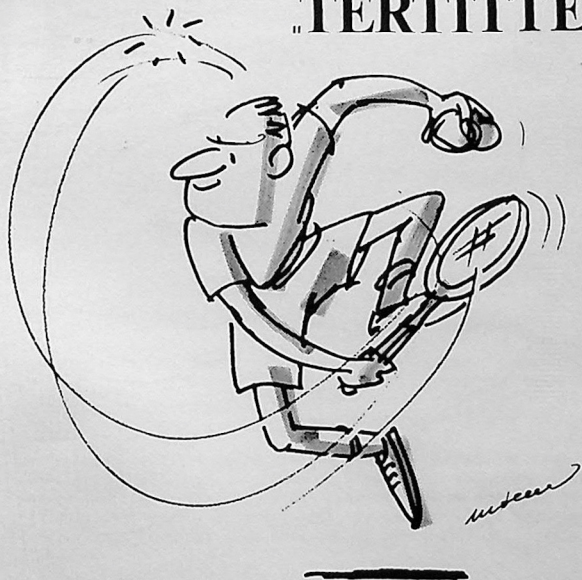
The Emu Bay Rly Co Ltd. 133 km

NEW ZEALAND

New Zealand Govt. Rlys. 4.799 km (6.904 km) åpnet 1870

Pr. idag er det således minst 108.137 km jernbane i drift med Carl A. Pihls norske spor; det vil si det samme som at CAP-sporet har vokset fra den lille Hamar-Grundsetbanen til å bli den sporvidde med tredjestørste utbredelse - så om man har forlatt sporvidden i Norge, har den vist seg å kunne leve i andre land.

Slå et slag for
„TERTITTEN“

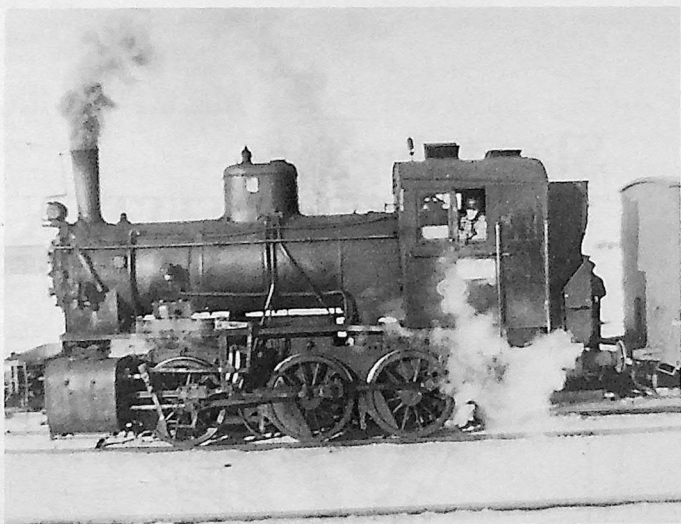


Nå målet med en konto i:



KREDITKASSEN

- Lillestrøm



Lokomotiv nr. 461 fotografert med et Agfa Click I fra sidevinduet i en El 13 under utkjøring fra Lillestrøm en vinterdag i 1961. Lite ante fotografen den gang at det var en av Norges fåtalligste loktyper som var i søkeren - men at fotografen var begeistret over damplokomotivet blandt alle de elektriske kollegene; la det være helt klart. (Foto: G. Narverud)

Lokomotivtype 40a var en fullstendig nykonstruksjon av Thune i 1930.

Lokomotivene ble bygget som prototype til erstatning for de allerede aldrende skiftelokomotivene, men pga. den økonomiske utvikling i 30-årene gikk man ikke til ytterligere anskaffelser.

Lokomotivene hadde fabrikknummer 359 og 360 og driftsnummer 461 og 462.

De var hele tiden stasjonert i Oslo distrikt, og gjorde ofte tjeneste i Lillestrømsområdet.

462 ble utrangert i 1962 og 461 ble utrangert i 1963.

Som det fremgår av bildet var lokomotivene av brønntanktypen, noe som ikke har vært vanlig i Norge.

