

Tertittten

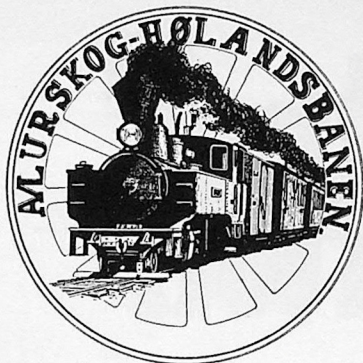
URSKOG-HØLANDSBANENS MEDLEMSBLAD NR. 53 OKTOBER 1982

Tertittten



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

Medlem av NORSKE KUNST- OG KULTURHISTORISKE MUSEER.



Medlemsblad for
A/L Urskog-Hølandsbanen

Nr. 53 utgitt i oktober 1982

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

Redaksjonens adresse:

Postboks 31 Vinderen
Oslo 3

Postgirokonto: 2 06 77 18
Bankgirokonto: 6201 20 01628

Medlemskontingent:
Aktive kr 25,-
Støttemedlemskap kr 50,-

Annonsepriser:

Baksiden kr. 600.-
1/1 side kr. 400.-
1/2 side kr. 200.-
1/4 side kr. 125.-

Rubrikkannonse med
høyest 50-femti ord kr. 15.-
do. for medlemmer kr. 10.-

Eftertrykk kun tillatt ved
forfatterens tillatelse.

Opplag 1,000

Tertitten

Kjære lesere,

Vi er tilbake med et nytt nummer av TERTITTEN - også denne gangen synes vi det er mye lesverdig stoff. Dette skyldes ikke minst våre mange bidragsytere, - vi skylder dem stor takk.

Om dette nummer av bladet er omfangsrikt så være ikke så sikker på at de kommende nummer vil kreve like høye portoutgifter. Vår redaktør har takket Norge og snemassene farvel. Han befinner seg i Tansania - og der skal han være til 1. juli 1983.

Vi stiller altså med redusert bemanning i redaksjonen, og for sikkerhets skyld mangler vi selve redaktøren. Herr Gjertsen er i øyeblikket UHB's bidrag til Norsk utviklingshjelp.

Tradisjonen tro skal det jo alltid komme et julenummer av TERTITTEN. Ikke føler vi "hjemmesittere" oss for sikre på hva denne julen vil bringe i så måte. UHB er ikke akkurat inne i noen hvileperiode, og det kan nok komme til å skorte litt på disponibel tid for noen hver. Så bli nå ikke for skuffet om vi ikke greier å være tilbake med et nytt nummer før jul. Postbudet vil sikkert ikke beklage bladets uteblivelse.

I dette nummer av bladet er det ikke stort å lese om tilbakeføringen, men vi kan forsikre våre lesere om at arbeidet går sin gang. Denne jobben har jo også en nokså overveldende byråkratisk side - og den delen av arbeidet tar sin tid. Meningen er at vi skal komme tilbake med en større reportasje om tingenes tilstand i neste nummer av TERTITTEN. Innen den tid skulle mye være avklart, og det burde også være tydelige spor i marken etter vårt arbeide.

Innen vi kommer så langt skulle det også foreligge endelig avgjørelse vedrørende plasseringen av Mork stasjonsbygning. Og så dette har vært en sak med et betydelig innslag av byråkrati. Men vi våger å tro at det om ikke alt for lenge vil være klart at bygningen blir å plassere på Fossum. Det er der den hører hjemme!

Oslo, medio september 82

Forsiden:

Portalkranen fotografert sommeren 1959, - mens den ennå var "fredløs". Nå er den fredet!

Foto: Arkiv UHB



Leif Bråthen

er gått bort

Ved Leif Bråthen's bortgang er et begrep ved museumsbanen tap. Hans erfaring og faglige dyktighet gjorde han til den selvskrevne leder og ekspertise vedrørende banen gjennom nær 20 år.

Leif Bråthen kom tidlig inn i arbeidet med "vår" UHB. Først gjennom sin tjeneste ved NSB, hvor betydelige oppgaver ble utført, bl.a. flytting av UHB-materiell og oppgaver som til følge av UHB's naboskap med Kongsvingerbanen måtte utføres under hensyntagen til sikkerheten. Han hadde tidlig en forståelse for vårt tiltak som kom til uttrykk uten bruk av mange ord. Etter hvert deltok Leif Bråthen i arbeidet også på sin fritid, og banestrekningens gode standard idag må i stor grad tilskrives hans innsats.

Leif Bråthen klarte det som ikke alle i vårt "fag" lykkes like godt med, - nemlig å engasjere sin egen familie til å være med ved UHB.

Leif Bråthen's lune vesen og alltid gode humør gjorde han til en person alle likte og som det var en fornøyelse å arbeide sammen med. Etter at Leif Bråthen ble rammet av sykdom måtte han meget uvillig redusere sin innsats, - men han var stadig like interessert. Leif Bråthen sto ved sin bortgang foran store oppgaver som stedlig administrator og kontrollør i forbindelse med tilbakeføringen av UHB til Sørumsand.

Vi vet at Leif Bråthen aldri sa nei til spørsmål om en hjelpende hånd. Vi er mange både i og utenfor Urskog-Hølandsbanen som alltid må minnes Leif Bråthen som vår aller beste venn og kamerat.

Fred over hans minne.

Olaf Wiegels

Hans P. Grøner

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 1/2
AVD. STABEKK AUTO

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


DAIHATSU

BANEVEDLIKEHOLDET.

Banevedlikeholdet foregår nå uten noen avdelingsorganisasjon idet baneavdelingen i praksis ikke lenger eksisterer. Det har til stadighet vært diskutert om ikke banevedlikeholdet egentlig egner seg best for dugnad, og som i sin natur er den delen av vår virksomhet som best egner seg for fellesinnsats. Mye synes å tyde på det.

I løpet av denne sesongen blir det lagt inn innpå 120 nye sviller i sporet samt noen langsviller i en veksel på Fossum. Det kunne nok ha vært lagt inn ytterligere 25-30 sviller fra Fyen og ned til Presterud, men behovet er ikke presserende. Hertil kommer at nye sviller er så kostbare i anskaffelse at vi må "bruke opp" de villene som ligger i sporet før det skiftes inn nye.

Justering av banestrekningen representerer nå et større problem enn svilleskiften. Flere kortere strekninger er i behov av løfting og oppretting av overhøyder. Noen slike arbeider er utført, men i det store og hele har vi begrenset justeringene mest mulig.

Forklaringen ligger i det faktum at Televerket skal grave en ny kabelgrøft langs godt og vel 80 % av vår banestrekning. Denne gravingen vil uvegerlig påvirke vår overbygning og vil komme til å medføre skjevheter i sporet.

Hadde vi foretatt omfattende justeringer nå, ville mye av arbeidet blitt ødelagt når groften skal graves i september måned. Resultatet blir at vi mest sannsynlig må gjennomføre omfattende justeringsarbeider i juni/juli 1983, etter at massene har satt seg og vinteren og telen har gjort sitt.

Ettersom Televerkets graving gjør disse arbeidene nødvendig vil også Televerket måtte bekoste justeringene.

Sætra planovergang er fortsatt et problem. Vi har ikke lyktes i å få sporet senket tilstrekkelig - og kurven er for skarp. Her er det en uheldig kombinasjon av bakketopp og krapp kurve. Den eneste varige utbedringsløsning av denne planovergangen synes å være en fullstendig oppgraving tvers igjennom hele overgangen i minimum 3 m. bredde og godt utenfor selve overgangen i begge ender.

Deretter må området kultes opp i en dybde av ca. 1 meter, overflaten rettes av med pukk og sporet legges inn med riktig nivå og jevn kurvatur. Som en ekstra sikkerhet legges drenerør gjennom hele overgangen med tilknytning til nærliggende drenskum.

På denne måten skulle det være mulig å hindre at hele overgangen "tettes" igjen av sand og slam med etterfølgende tele og løft. Arbeidene bør om mulig gjennomføres samtidig med at Televerket passerer stedet med sin kabelgrøft.

For tiden er det lett tilgang på kult og pukk fra kraftanlegget på Rånåsfoss. Det beste ville også være om man samtidig la et nytt dekke på veien gjennom planovergangen og opp til bakketopp på begge sider.

Hele linjen ble ifjor sprøytet med vegetasjonshindrende midler. Resultatet er bra, men strekningsvis begynner ugresset igjen å kripe inn i sporet. Linjen er i år sprøytet på samme måte, men vi har denne gangen øket bredden til 40 cm. på hver side for om mulig bli helt kvitt problemet.

Langs muren ved Småfoss og likeledes ved innkjøringen til Bingsfoss stasjon er det gravd ut masser, som har løftet og trykket sporet ut. Særlig massene langs muren inn til Bingsfoss består av tung skorpeleire, som er meget slitensom å grave vekk.

Dessverre har den enkle forstøtningsmuren som vi bygget ved hjørnet av vognhallen ikke svart til forventningene, og deler av denne måtte fjernes på vårparten. Den enkleste måten å sikre området på, - selv om den slett ikke er så enkel - må være å grave en meget dyp og skikkelig grøft på motsatt side av sporet. Dette er et arbeide som i sin helhet må utføres maskinelt. I ullaevnende år blir det neppe anledning til å få denne jobben gjort.

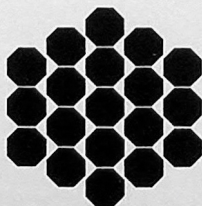
På Bingsfoss stasjon er vekselloppet på vekselen inn til lokstallen fjernet. Loddets plassering var uhyre uhensiktsmessig, og besøkende snublet stadig vekk i loddet. Vekselen må man nå sparke over med foten eller med et lite spett. For å hindre vekseltungene i å flytte på seg under toget er det montert en enkel, men hensiktsmessig låsanordning på tungene.



*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

NO. 6 HØLAND

Arbeidet med "HØLAND" er den til nå mest kostnads- og arbeidskrevende restaureringsoppgave vi har hatt. I de siste år av Urskog-Hølandsbanens ordinære drift ble vedlikeholdet av materiellet sterkt redusert.

I museumsbaneperioden har vi bare så vidt maktet å holde tritt med det videre forfall. Da så maskinen kom inn til hel revisjon var det en lang liste med diverse arbeider som måtte utføres.

I tillegg til forarbeidelse av ny lokomotivkjele, var det også nødvendig å utføre omfattende arbeider - både mekaniske reparasjoner og rengjøring/oppussing.

Foranledningen til at arbeidet med maskinen ble igangsatt var, som de fleste av leserne kjenner til, at vi våren 1980 oppdaget en sprekk i bakre rørplate i kjelen. Platen er av kobber, og kan derfor ikke uten videre sveises.

Da kjelen i tillegg er 57 år gammel, ble det ansett som både sikkerhetsmessig betenkelig og økonomisk uforsvarlig å foreta utskifting av platen.

I tillegg viste det seg at vi hadde en siste og enestående sjanse til å få bygget en ny kjele ved NSB's verksted Sundland i Drammen, idet de siste kjelesmedene hos NSB snart skal gå av med pensjon.

Det var derfor ikke vanskelig å avgjøre at vi måtte bestille en ny kjele.

Verkstedet Sundland har gjennom årene bygget 111 lokomotivkjeler. Det er nå nesten 20 år siden verkstedet bygget den siste kjelen til NSB's lokomotiver.

Verkmester Østensen deltok i betydelig grad i byggingen av disse kjelene, og han har da også påtatt seg ansvaret for byggingen av våre kjele, den 112. i rekken.

Til grunn for arbeidet ligget tegningene av lok nr. 7 "PRYZZ" kjele fra Henschel & Sohn i Tyskland. Tegningene måtte dog endres noe, da vår kjele skal hel-sveises.

Ved naglet utførelse hadde de forskjellige delene av rundkjelen forskjellig diameter, slik at de kunne tres inn i hverandre ved sammenføyingen. Ved helsveiset utførelse får hele rundkjelen samme diameter.

Forarbeidene til byggingen av kjelen har medført endel hodebry. Kjelplatene, sertifiserte plater i kvalitet H2, var kurant lagervare. Derimot var spådomme fra dem som hadde prøvd tidligere meget dystre når det gjaldt stagboltmateriale.

Kjelkontrollen anbefalte en kvalitet SIS 1430. Ved henvendelse til stålleverandør nr. 1 ble jeg henvist til nr. 2 som . . . som henviste til nr. n, som hadde materialet som kurant leveranse og til en overkommelig pris.

Neste problem viste seg å være større. Fremre og bakre endeplate i kjelen har flenset kant. Disse platene hadde verkstedet Sundland tidligere alltid pleid å bestille fra andre verksteder, noen ganger sogar fra utlandet.

Henvendelse til 3 norske kjelprodusenter ga negativt resultat, ingen kunne forarbeide platene.

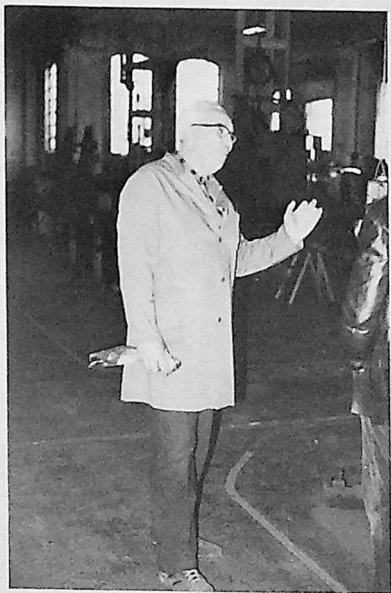
På denne tiden havnet så ØSLJ-nytt i postkassen, med et bilde av "HAMRA"s nybyggde kjele på forsiden. Dette resulterte i en rask telefon til AB Stålsvets i Sollentuna, som sannsynligvis hadde kunnet lage den bakre endeplaten, men som trengte minst 6 måneders leveringstid.

Henvendelse til den 4. kjelprodusenten, A.M.Andersen i Oslo, ga allikevel løsningen. Vi bestilte en plan endebunn til en trykklufttank. Disse leveres i sertifisert materiale, og har flenset kant. Verkstedet Sundland skar endebunnen i to, og sveiset den sammen med en plate med rette sider, som de selv hadde forarbeidet.

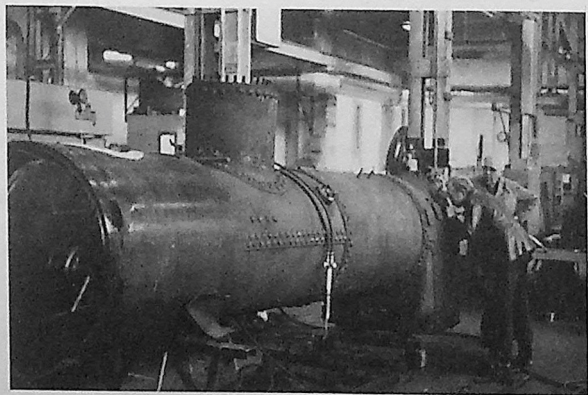
I skrivende stund er sammensettingen av kjelen kommet ganske langt. Når sveisearbeidene er ferdige, skal sveisesømmene røntgenfotograferes av Det norske Veritas, og deretter sendes hele kjelen til glødning på Kverner Bruk i Lodalen.

Etter at disse arbeidsoperasjonene er utført blir indre fyrkasse satt på plass, bunnring og stagbolter satt inn og kjelrør og overhetererlementer montert.

Forhåpentligvis blir kjelen ferdig i august eller september, og jeg regner med at resultatet blir overveldende!



Verkmester Østensen ved verkstedet Sundland i Drammen diskuterer en arbeidsoperasjon med viseformann Grøner.

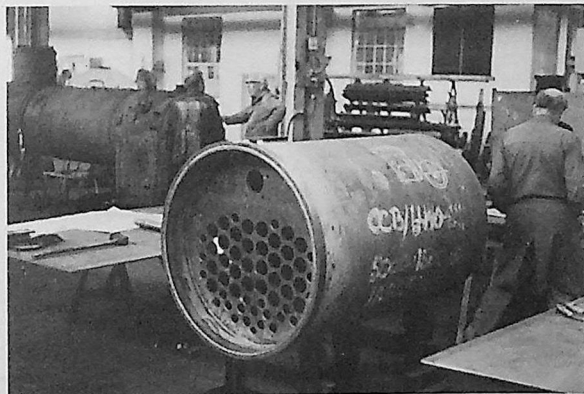


Her er den gamle kjelen til HØLAND inne på verksted-gulvet. Detaljer og finesser i den gamle kjelen studeres ivrig.

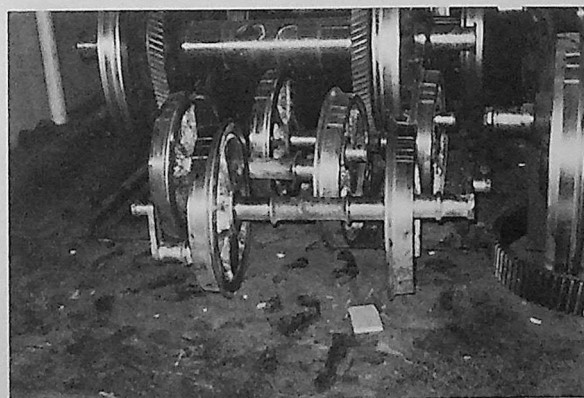
I tillegg tjente den gamle kjelen som forbilde ved byggingen av den nye.



Forbindelsen mellom ytre og indre fyrkasse utgjøres av bunnringen, som her er skåret ut av en plate. Sammenføyingen foregår ved hjelp av nagler, men nagle-hullene er enda ikke boret.



En del av rundkjelen med fremre rørplate. Bemerk hull for store og små røykrør, samt for overheteren (øverst).



Verksted Grorud på vårparten 1982. Mens kjelen befinner seg i Drammen, har hullene tatt veien til VeG for dreieing.

Her er samtlige tre drivakslar ferdig dreiet og klare til innmontering i rammen igjen.

Alle fotos:
Erik R. Gjertsen.

Da kjelen på "HØLAND" ble tatt ut, ble de resterende deler av lokomotivet straks mer tilgjengelige. Neste skritt var å ta ut drivhjulene og sende dem til verksted Grorud (VeG) for dreining.

Lokomotivrammen ble derved lett tilgjengelig og et ½' lag av olje, sand, kullstøv og pussegarn ble vasket av. Etter hvert ble et stort antall deler demontert. Alle sterkt slitte og ødelagte deler ble sendt bort til reparasjon, deriblant bremsekyllinderen og all armaturen.

Alle kobberørene er overtatt av tidl. overbaneformanns far, som er rørlegger, og de fleste blir antagelig laget nye.

Rust er heldigvis ikke damplokomotivets største fiende - et lag av olje over en stor del av maskinen sørger for beskyttelse. De delene som var angrepet på "HØLAND" var i første rekke vanntankene, kullboksen, gulvet i førerrommet, og (!) området rundt smørepumpen.

De største rustangrepene var i vanntankene. 25-30 år uten rustbehandling hadde satt sine spor, og det var betydelige groptæringer i bunnen av tankene. Den innvendige tilgjengeligheten til tankene var meget dårlig, vannpåfyllingshullene var eneste adkomstvei.

Vi skar derfor et mannhull i underkant av hver tank, slik at det blir vesentlig enklere å komme til for rengjøring og rustbehandling.

Restaurering av lokomotivet tilbake til riktig tidsepoke byr ikke på store problemer, idet de endringer som er gjort gjennom årene er relativt beskjedne. I nyere tid er det skåret stykker av bufferplatene - disse vil bli sveiset på igjen.

Lokomotivets elektriske anlegg vil bli beholdt, men frontlamper av en riktigere type vil bli montert. De skyvbare sidelemmene i førerrommet vil bli erstattet med gardiner. En god del arbeid er også nedlagt for å finne den riktige fargesammen-setningen.

Vi har nå kommet til et stadium av arbeidet hvor vi begynner å se resultater. Rammen er ferdig malt innvendig og utvendig. Vi har funnet en effektiv måte å fjerne gammel maling på, og resultatet etter ny grunning, sparkling og maling er meget pent.

Endel mindre rustskader er reparert, bakre kobling er demontert og bulker i rammen rettet ut. De fleste delene er også kommet tilbake etter reparasjon, og nydreide hjul står og venter på VeG.

Sammensettingsfasen settes igang når kjelen er ferdig.

Som vanlig for slike arbeider, er størstedelen utført av noen få personer. De fleste arbeidsoppgavene har liten underholdningsverdi, og arbeider av denne typen er heller ikke egnet for dugnadsinnsats av et større antall personer.

For å ha utbytte av å delta i et slikt arbeide, må man ha evnen til å arbeide planmessig og omhyggelig, selv med den værste grisejobb. For å holde motet oppe etter kaffen kl. 22:00 må man ha evnen til å se for seg det endelige målet, bak en uendelig mengde støv, olje, rust, malingflak og utslitte deler, som må spesiallages. Noen ganger virker dette målet vel fjernt.

En vesentlig og inspirerende del av et slikt restaureringsarbeide er kontakten med fagfolk i NSB's verksteder. Foruten å få utført utmerket fagarbeide, må vi også gjøre vårt beste for å samle opplysninger om reparasjon og vedlikehold av gammelt jernbanemateriell, spesielt hos dem som snart har nådd pensjonsalderen, og derfor sitter inne med vesentlige kunnskaper som er verdifulle for oss.

Kontakten med verkstedene er meget inspirerende, den interesse for vår sak og vilje til å yde oss bistand som vi møter på vår ferd virker i høy grad oppmuntrende i vårt arbeide.

Gjennomføringen av et så omfattende arbeide som restaureringen av "HØLAND" mener jeg er en god investering for banen. Det er neppe mulig å måle en forrentning av kapital og arbeidsinnsats i et slikt prosjekt. Derimot fører gjennomføringen av et omfattende restaureringsarbeide til en heving av vår museale standard, samtidig som det øker materiellens driftssikkerhet og reduserer vedlikeholdet. Det er derfor undertegnede mener at restaurering av vårt materiell for fremtiden må være en av våre høyest prioriterte oppgaver.

Bjørn Halling.

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

SKJULTE TJENESTER!

Fantastiske byggverk som pyramidene i Egypt, Knossos-palasset på Kreta og de romerske akvaduktene står som imponerende eksempler på avansert ingeniørkunst. De beregninger og kalkyler som ligger skjult i fortidens byggverk, viser at det må være brukt tekniske rådgivere med fremragende ekspertise.

Men dengang som nå er rådgivende ingeniører sjelden fremme i offentlighetens lys.

Ingeniør Chr. F. Grøner A.S. har i over 60 år drevet rådgivende ingeniørvirksomhet, og står bak planleggingen av mange kjente bygg og anlegg her i landet. Når vi her viser til ett av de store, må det tilføyes at også utallige mindre prosjekter har vært planlagt gjennom oss.

Vi ser frem til nye utfordringer som vi venten oss både fra gamle og nye oppdragsgivere.



Sentralrenseanlegget Vest-SRV.

Samspeillet mellom byggherren, hans rådgivere og entreprenøren er endel av byggeprosessen. Når vi som entreprenør mangler tegninger eller tekniske spesifikasjoner, må vi nødvendigvis møte på den rådgivende ingeniøren. Det er hans oppgave til enhver tid å skaffe grunnlaget for det arbeidet som vi skal utføre.

Dette fører ofte til et press som kan sette ethvert samarbeid på prøve.

Sentralrenseanlegget som vi har vært med på å bygge for VEAS, er på mange måter et uvanlig prosjekt med spesielle løsninger. Det har satt krav til både byggherre, rådgivende ingeniør og entreprenør. Ingeniør Chr. F. Grøner A.S. har denne gangen – som tidligere – på en fin måte taklet de problemene som har oppstått i en stresset byggeprosess. Under hele byggetiden har vi hatt et utmerket forhold til Ingeniør Chr. F. Grøner A.S.

Ingeniør Thor Furuholmen A/S

Eriend Stora
Director - M.Sc.

Ingeniør Chr. F. Grøner A.S. er et av Norges største rådgivende ingeniørfirmaer, med 250 ansatte fordelt på hovedkontoret i Bærum og distriktskontorer i Tromsø, Finnsnes, Narvik, Kristiansund N., Førde, Bergen, Stavanger, Fredrikstad, Sarpsborg, Moss, Ski og Kongsvinger. Firmaet har samarbeidende kontorer i Kristiansand S. og Trondheim, datterselskaper i Porsgrunn og København, og er partnere i Norconsult A.S., I/S Miljøplan og Norsk Vannanalyse A.S. Våre arbeidstelt omfatter kraftverk, dammer, fjellanlegg, geoteknikk, ingeniørgologi, VAR- og byggeteknikk, byggeadministrasjon og offshore-konstruksjoner.

GRØNER
RÅDGIVENDE
INGENIØRER

KJØRBUVEIEN 14, 1300 SANDVIKA, TLF. 1021 39 22 01

Driftsbestyreren

INSTRUKS FOR DRIFTSBESTYREREN.

- § 1. Driftsbestyreren, der skal ha fuld teknisk utdannelse, ansættes av direktionen med en gjensidig opsigelsesfrist av 3 maaneder.
- § 2. Han er forpligtet til at indtræde som medlem av banens pensionsunderstøttelseskasse og sykekasse.
- § 3. Han fører selv saalangt han overkommer og forresten ved hjelp av sine underordnede tilsyn med den hele stations- lokomotiv- og linjebetjening, likesom han fører alle driftens bøker og avlegger regnskap til direktionen efter nærmere utfærdiget instruks.
- § 4. Han bærer ansvaret for driftens sikkerhet og fører kontrol med, at det tjenestegjørende personale opfylder sine pligter, saavel hvad angaar den egentlige tjeneste, som ogsaa med hensyn til forsvarelig behandling av, og økonomisk omgang med forbrukssaker, inventarier og øvrig jernbanen tilhørende gjenstande av ethvert slag.
- § 5. Han drar omsorg for, at henvendelser i tjenesteanliggender til enhver tid kan træffe ham eller befuldmægtiget stedfortræder.
- § 6. Med det formaal at opnaa det bedst mulige økonomiske resultat har driftsbestyreren saavel at iagttaa al den begrænsning av utgifter, der er forenlig med driftens sikkerhet og øvrige fornødne hensyn, som at være opmerksom paa alt, hvad der kan bidra til trafikken tjenlige utvikling i hvilket øiemed han til enhver tid maa holde sig nøie orientert i dennes gang og de forhold, som dermed staar i aarsaksforbindelse.
- Finder han, at der i driftens interesse kan være føie til nogen fragtmoderation av anden beskaffenhet eller videregaaende, end han selv er bemyndiget til at indrømme, blir forslag herom at indsende til direktionen.
- § 7. Driftsbestyreren har at vaake over det til driften avgivne materiels forsvarlige behandling og tjenestlige utnyttelser, saaledes at der hverken for person- eller godsbefordring benyttes overflødig antal vogner i togene.
- § 8. Forslag til nye togordninger utarbeides av driftsbestyreren, der forinden sammens indsendelse til direksjonen forvisser sig om, at der fra Kongsvingerbanens side ikke er noget til hinder for den i forslag bragte ordning.
- § 9. Ekstratog, der utkræves for godstrafikkens besørgelse, anordnes av driftsbestyreren, som ogsaa kan opstille ekstratog for befordring av personer.
- § 10. Erstatningskrav fra trafikanter for beskadigede eller bortkomne forsendelser kan driftsbestyreren imøtekomme naar han efter indhentede opplysninger dertil finder føie og saken ikke er av saadan

beskaffenhed, at dens avgjørelse paa saadan maate, uten særlige forbehold kan medføre fremtidige yderligere krav paa jernbanen fra vedkommende eller andre. I saafald blir saken at forelegge direksjonen, hvilket i hvert fald skal gjøres, dersom beløpet overstiger kr. 50,00.-.

- § 11. Driftsbestyreren kan tilstaa de ved banen fast ansatte funksjonærer indtil 14 dages permission i kalenderaaret med bibehold av fuld løn.
- § 12. Driftsbestyreren utsteder fribilleter:
- a) for de ved banen fast ansatte funksjonærer med husstand
 - b) for personer, der uten at være fast ansatte, har sin beskæftigelse ved jernbanen forsaavidt tilstaaelse av fribillet for tilfælde er i jernbanens interesse.
 - c) ifølge overenskomst med Kongsvinger- og Hovedbanen, fribillet til enkelt reise for disse baners fast ansatte funksjonærer. Likeledes utstedes for de ved Urskog-Hølandsbanen fast ansatte funksjonærer fri fragt for flyttegods, husholdningssaker, og brænde til eget bruk, derimot ikke frifragt for brændevin og øl samt for dyr, kjøreredskaper, furage, gjødning og bygningsmaterialer o.desl.
- § 13. Driftsbestyreren fungerer som direksjonens sekretær.
- § 14. Han skal til ubestemte tider og mindst hveranden maaned gjennomgaa kassererens kassebok og forevise sig om at kassebeholdningen er i orden.

Bjørkelangen 17de oktober 1898.

D i r e k t i o n e n .



Killingmo stasjon ca. 1910. Bygningen er overstrødd med emaljeskilt og villvin.

Til høyre på bildet en stabbel sviller som ligger til tørk.

Arkiv: UHB

Hamar den 27 - 5 - 07

AKTIESELSKABET
**HAMAR JERNSTÖBERI
& MEK. VERKSTED**

FABRIKATION AF

LOKOMOTIVER - DAMPKJØDLER
LEVERANDÖRER TIL
NORGES STATSANER.

DAMPMASKINER - LOKOMOBILER
FOR MÆTTET OG STÆRKT OVERHEDET DAMP
(PATENT W. SCHMIDT)

H r . D r i f t s b e s t y r e r e n ,

Urskog - Hölandsbanen, pr. B j ö r k l a n g e n

I besiddelse af Deres ærede af 25de ds. skal vi for Deres locomotiv nr. 3 tilbyde Dem en pakningsbox, som vist paa vedlagte tegning.

Denne falder vistnok noget kostbar, men har Norges statshæver erfaring for, at det er den bedste af de forekommende pakboxe for locomotiver.

Vi kan levere disse af metal med en legering i tætningsringene af tin, kobber og antimon for kr. 53 pr. sty. I tilfælde det fornødne metal leveres for kr. 46 pr. sty. Aftagning af stemplet er ikke medregnet, da dette kan undgaaes, hvis brystningen ved krydshovedet ikke er større, eller kan afdreies til 55 m/m.

Vær af den godhed i tilfælde bestilling at opgive indv. maal af pakningsrummet



I haab om at De finder vort tilbud tilfredsstillende, tegner vi

E r b ö d i g s t ,
Aktieselskabet

Hamar Jernstøberi & Mek. Verksted

i Bistumens haver

A. Berge.

1. begyning

ARGANG 1917.

Året 1917 var nok et særs vanskelig år, både for landet som sådan og for de forskjellige kommuner og fylker utover landsbygda.

Utover Urskog- og Hølandsbygdene medførte verdenskrigen bl.a. at Urskog-Hølandsbanen måtte drives med vedfyring, og ved var det ikke alltid så lett å få tak i. Redaktøren vil her presentere et par sirkulærer og brev som direksjonen og driftsbestyreren så seg nødsaget til å sende ut.

URSKOG-HØLANDSBANEN
DIREKTIONEN

Herr Overingeniør Major

Jeg har idag sendt Provianteringsdepartementet ansøking om at beslaglegge følgende vedpartier:

1. ca. 500 favne ved Mork tilhørende Major Wiel-Gedde.
2. ca. 40 favne ved Hornaaeseng, solgt av Fabrikeier J.C.Ihle til G. Sørensen, Kristiania.
3. ca. 50 favne ved Bjørkelangen (smaatømmer) tilhørende Gustav Gjenes.
4. ca. 60 favne ved Hemnes tilhørende Trælasthanler Laurits Sæbrue, Magnor.
5. en del bjørkeved ved Garsvig tilhørende Trælasthanler L. Sæbrue, Magnor.

Hemnes 24. april 1917.

Ærbødigst
(sign.) K. Bergsjø.

Bjørkelangen 8. november 1917.

C I R K U L Æ R E

Stationerne pålægges fremtidig nøie at påse at vogne ikke blir læsset til stationer forbi Christiania. Hvis så ønskes må ansøking derom indsendes hertil.

Endvidere skal stationerne i hvert enkelt tilfælde skaffe sig sikkerhet angående bestemmessted og bruk av den avsendendes last.

Last til indenlandsk bruk har fortrinsret. Er det eksportlast som ønskes sendt, skal derom ansøking hertil indsendes.

(sign) Eigil Prydz.

Bjørkelangen 29. november 1917.

C I R K U L Æ R E

Som alle bekjendt øver de kritiske tider sin store indflydelse på jernbanerne - og skal det lykkes os at tilfredsstille trafikbehovet og samtidig skaffe vor bane de indtægter, som er en livsnødvendighed for dens fortsættelse, må jeg be alle funktionærer være mig behjælpelig og gjøre sit yderste for at øke banens trafik-evne. Særlig gjælder det:

- 1) Stationsmesterne må personlig sørge for og påse at øieblikkelig av- eller på-læsning av utsatte vogne iverksettes. Er der det allerminste iveien indberettes dette til driftsbestyrerkontoret.
- 2) Påskynd skiftingen på stationerne.
- 3) Medta transportfærdige vogner så langt trækraften på nogen måte tillater det.
- 4) La ingen transportmulighet hengå ubenyttet.
- 5) God vilje og godt samarbeide fra øverst er hovedbetingelsen for et godt resultat.

(sign.) Eigil Prydz.

.."så langt trækraften på nogen måte tillater det".
Overkonduktør Olaf Mohn og en skiftekonduktør gjør sitt til at toget blir så tungt som mulig. Personalet fungerte stadig som skuftelok på UHB.

Foto: Sverre A. Børretzen



ARBEIDSDEPARTEMENTET

91 - 1917. J.2.

Departementet antar Dem herved fra 1ste januar 1917 at regne og indtil videre som revisor paa statens vegne ved Urskog-Hølandsbanen.

Lønnen er kr. 300.00 - tre hundrede kroner - aarlig. Der forbeholdes en gjensidig opsigelsesfrist av 3 - tre - maaneder.

De vil ha at rette Dem efter den for stillingen til enhver tid gjældende instruks. Man vedlægger avskrift av den av departementet under 27de august 1903 utfærdigede instruks.

Kristiania den 10de februar 1917.

Hr.
distriktsbokholder G. Dahl,
Kristiania.

STATENS REVISOR for
URSKOG-HØLANDSBANEN

D/K

Kristiania den 11. august 1917.

Til Departementet for de offentlige arberider.

h_e_r_:

Undertegnede er i statsraad 3die ds. konstituert som regnskapschef i Statens Brændselsstyre under departementet for den industrielle forsyning.

Da denne stilling ikke godt lar sig forene med stillingen som Statens Revisor for U r s k o g - H ø l a n d s b a n e n tillater jeg mig at ansøke om snarest mulig at bli entlediget fra sidstnevnte stilling, om mulig fra 1ste september førstkommande.

Ærbødigst
(sign) Georg Dahl

Hr.
overingeniør Major.



Over : K 19 har nettopp fått puss og tar seg godt ut. Vognen ble som kjent bygget om fra G 19 like før krigen og ble senere kalt "Daniels vedvogn".
Under: Et godt lastet tog nærmer seg Kvevli på vei mot Sørumsand en sommerdag i 1959.

Arkiv: UHB



ARBEIDSDEPARTEMENTET

914 - 1917. J.2.

Da bokholder G. Dahl er blit konstituert som regnskapschef ved Statens Brændselsstyre og ikke godt kan forene denne stilling med stillingen som statens revisor ved Urskog-Hølandsbanen, har han ansøkt om at bli entlediget fra revisorstillingen.

Da man anser den løn som hittil har været betalt for utførelsen av dette arbeide for at være for liten, tillater man sig under henvisning til banens statuters § 6 at forhøre, hvorvidt den ærede direktion har noget at erindre imot, at lønnen for statens revisor forhøies til kr. 500.00 aarlig samt at der tilstaaes revisor vanlig skyss- og kostgodtgjørelse paa reiser i anledning av revisjonens utførelse. Departementet gaar herved ut fra, at vedkommende vil erholde fribillet til Urskogbanen og fribefordring paa statsbanerne og Hovedbanen, saaledes, at skyssgodtgjørelse forsaavidt skulde bortfalde.

Da hr. Dahl har søkt sig entlediget fra 1ste september d.aa. er det ønskelig at erholde direksjonens svar snaest mulig.

Kristiania den 11te september 1917.

Til

Urskog-Hølandsbanens direktion.

DET KONGELIGE DEPARTEMENT
FOR DE OFFENTLIGE ARBEIDER

939 - 1917. J.2.

Man tillater sig herved at meddele, at departementet idag har antat fhv. hovedbokholder Chr. Øverland som revisor paa statens vegne ved Urskog-Hølandsbanen fra 1ste september 1917 at regne istedenfor regnskapschef G. Dahl.

./.. Avskrift av departementets skrivelse av idag til hr. Øverland vedlægges.

Kristiania den 15de september 1917.

Til

overingeniør Major.

ARBEIDSDEPARTEMENTET

939 - 1917. J.2.

Departementet antar Dem herved som revisor paa statens vegne ved Urskog-Hølandsbanen fra 1ste september 1917 at regne og indtil videre.

Lønnen er kr. 500.00 aarlig hvortil kommer skyss- og kostgodtgjørelse efter loven paa reiser i anledning av revisionens utførelse. Man gaar imidlertid ut fra, at De vil erholde fribillet paa Urskogbanen og fribefordring paa statsbanerne og Hovedbanen, saaledes, at skyssgodtgjørelsen forsaavidt bortfalder.

Det forbeholdes en gjensidig opsigelsesfrist av 3 - tre - maaneder.

De vil ha at rette Dem efter den for stillingen til enhver tid gjeldende instruks.

Man vedlegger avskrift av den av departementet under 27de august 1903 utfærdigede instruks. Man gaar forøvrig ut fra, at DE i fornøden utstrækning vil konferere med den avgaaende revisor, hr. regnskapschef G. Dahl.

Kristiania den 15de september 1917.

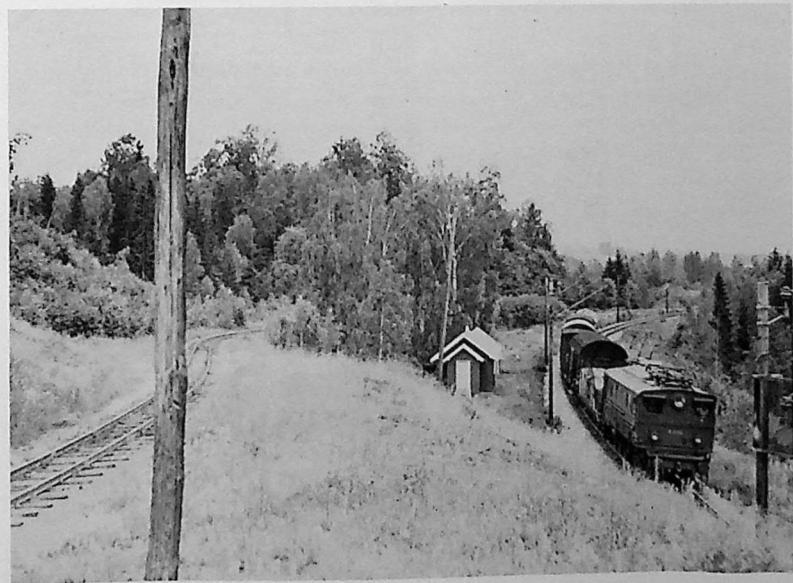
Til

fhv. hovedbokholder Chr. Øverland.



Prydz jobber seg oppover Bingsfoss-bakken med en "skrap-kasse" på første flatvogn mens lokalgodstoget trukket av El 5 drar videre mot Årnes. Bildene er tatt sommeren 1959.

Arkiv: UHB



Til opslag.

Generalforsamling i A/s. Urskog—Hølandsbanen.

Den aarlige generalforsamling berammes til afholdelse i kommunelokalet paa Skedsmo i Høland lørdag den 3. november førstkommande kl. 12.00 middag. Enhver aktionær indbydes til møtet.

14 dage før generalforsamlingen vil ekstrakt av regnskabet være utlagt i kommunelokalerne i Blaker, Urskog, Høland, Sitskogen, Rødenes og Rømskogen samt paa banens stationer.

Til behandling foreligger:

1. Decidere regnskabet for driftsaaret 1916—1917.
2. Vedtagelse av budget for kommende driftsaar.
3. Bestemme paa hvilke steder ekstrakt av regnskabet skal utlægges ved næste generalforsamling.
4. Bestemme direktionens og revisors lønninger.
5. Valg av revisor.
6. Valg av 2 direktører (aktionæernes representanter i direktionen).
7. Behandling av forslag om overdragelse av Urskog—Hølandsbanens aktier til staten. Behandles i henhold til statuternes § 16.

Ekstratog avgaar fra Skulerud kl. 10.00 fm. til Skedsmo, og fra Skodsmo kl. 5.00 em. til Sørumsand. — Forøvrigt kan de ordinære tog benyttes. — Se opslag paa stationerne.

Bjørkelangen den 3. okt. 1917.

For direktionen
etter bemyndigelse

Eigil Prydz.

NY RUTEORDNING VED UHB

Nedefor gjengir vi vår rute slik den i år ble presentert i Rutebok for Norge. Ruten er satt opp i gammel stil og med den rettskriving som hører til.

Det vesentligste er imidlertid de nye avgangstidene idet vi er gått over til times-avganger fra Sørumsand. Det hersket endel tvil om hvordan dette ville falle ut. Det var en nokså utbredt oppfatning av det kunne bli for snau tid på Bingsfoss.

Erfaringene har vært gode. Det vi primært ønsket å oppnå var en bedre fordeling av de reisende på togene slik at ikke 12-toget ble overfylt mens de andre togene hadde masser av plass. Dette har vi oppnådd. Fordelingen på de 3 første avgangene er nå riktig bra mens det er god plass på det toget som går fra Sørumsand kl. 14.30. Dette gir oss muligheter til å anviser grupper og reiseselskaper til dette toget

Den nye ruteordningen er altså utarbeidet med det for øyet at den skal fungere godt også når vi skal starte inne på Sørumsand stasjon. Det er all grunn til å tro at den vil fungere minst like godt når det skal gis "avgang" fra vår nye utgangsstasjon i Sørumsand sentrum.

HPG



12. Urskog – Holandsbanen Museums-Jernbane

Gjelder i Tiden 20/4 – 29/6 1982

| Løses ovenfra nedad. Pilene angiver Togenes Retning. | | Rute 12. Sørumsand – Fossum. | | | | | | | | Løses nedefra opad. Pilene angiver Togenes Retning. | | | |
|--|------|------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|---|--|--|--|
| H. o. H. | Km | Bl. T. No. 21 II, III | Bl. T. No. 23 II, III | Bl. T. No. 25 II, III | Bl. T. No. 27 II, III | Stasjoner. | Bl. T. No. 22 II, III | Bl. T. No. 24 II, III | Bl. T. No. 26 II, III | Bl. T. No. 28 II, III | | | |
| 4,0 | 0 | – | 11.10 | – | 13.10 | Fra Oslo S..... Til | 13.20 | – | 15.20 | 16.41 | | | |
| 120,1 | 38 | – | 11.44 | – | 13.44 | Til Sørumsand (NSB).... Fra | 12.44 | – | 14.44 | 16.00 | | | |
| 120,1 | 0 | Kun Søndage | Kun Søndage | Kun Søndage | Kun Søndage | U Fra Sørumsand (NSB) .. Til | Kun Søndage | Kun Søndage | Kun Søndage | Kun Søndage | | | |
| 118,8 | 0,45 | 11.30 | 12.30 | 13.30 | 14.30 | Fra Sørumsand (UHB) .. Til | 12.20 | 13.20 | 14.20 | 15.17 | | | |
| 117,0 | 1,1 | " | " | " | " | Til Fyen .. Fra | 12.18 | 13.18 | 14.18 | " | | | |
| | | " | " | " | " | Fra Fyen .. Til | 12.15 | 13.15 | 14.15 | " | | | |
| 117,0 | 2,2 | " | " | " | " | Til Bingsfos X .. Fra | 12.10 | 13.10 | 14.10 | 15.10 | | | |
| | | x 11.37 | 12.37 | 13.37 | x 14.37 | Fra Bingsfos .. Til | 11.54 | 12.54 | 13.54 | 14.54 | | | |
| | | x | x | x | | Fra Sætra .. Fra | " | " | " | " | | | |
| 146,4 | 3,9 | 11.43 | 12.43 | 13.43 | 14.43 | Til Fossum .. Fra | 11.48 | 12.48 | 13.48 | 14.48 | | | |

Tegnet x betyder, at Toget stopper paa Signal, – , at Toget passerer uden at stoppe.

Alle Tog gaar med Damplokomotiv og gamle Vogne.

Banen har egen Postexpedition.

Henvendelse om Extratog til: A/L Urskog – Holandsbanen, P.B. 711, Sentrum, Oslo 1, Driftsbestyrer Finn Halling, tlf. (02) 42 21 59 eller Urskog – Holandsbanen Salgsavdeling, N-2050 Jessheim, tlf. (02) 97 21 94/(02) 97 17 65, Telex 17253 Allad N.

A/L Urskog – Holandsbanen er stiftet for at bevare 750 Mm. smalsporet Jernbane-Materiel samt Drift med dette paa den bevarede Strækning af Urskog – Holandsbanen. Medlem af Norske Kunst- og Kulturhistoriske Museer (NKKM).

Pasagertaxer

Sørumsand – Fossum:

Voksen: T/R. Kr. 15,-

Barn: T/R. Kr. 7,50

Honneur: T/R. Kr. 7,50

FORBUNDSMUSÉET I AKERSHUS



er et kulturhistorisk museum med gjenstandssamlinger og personale som er tilpasset hovedfunksjonen som samarbeids- og serviceorgan for de halvoffentlige museene i fylket. (Vedtektenes § 1).

...Muséet skal føre sentralt register over samlingene ved fylkets lokale muséer... (Fra § 2).

Og dette er muséene som Forbundsmuséet skal assistere og samarbeide med:

ASKER MUSEUM, Kirkeveien 68, Hvalstad.

Bygninger, antikviteter, bruksgjenstander, kunst.

AURSKOG-HØLAND BYGDETUN, Hemnes i Høland.

Hus og gjenstander fra Hølandsbygdene og Setskog.

EIDSVOLL BYGDETUN, Hammerstadkrusset, Eidsvoll.

Mer enn 20 bygninger og 5000 gjenstander på Klokkerenga.

ENEBAKK BYGDETUN v/Enebakk Kirke.

Mindre bygdetun med 3 hus og noen hundre gjenstander.

FOLLO MUSEUM, Seiersted ved Drøbak.

Egen museumsbygning, flere hus og gjenstander. Stort areal.

GAMLE HVAM MUSEUM, Akershus Landbruksskole, Arnes.

Store Hvam gård med 9 hus, Tomter gård med 4 hus og Hvamshaugens husmannsplass, 2 hus. Betydelig gjenstandssamling.

GAMLE NES SAMLINGER, Vormsund.

Ruinene av Nes gamle kirke og kirkestue med samlinger.

HURDAL BYGDETUN, Hurdal.

Samlinger i den gamle sidebygningen på Garsjø gård.

LØRENSKÖG BYGDETUN, Kjenn skole og Skårer gård.

Lagrede bygninger og katalogisert gjenstandssamling.

MJØSSAMLINGENE, Minnesund.

Bygninger og gjenstander benyttet i forbindelse med skipsfarten på Mjøsa.

NORGES BIRØKTERLAGS MUSEUM, Bergerveien 15, Billingstad.

Et av de eldste muséer i landet. Gjenstander og informasjonsmateriale i egen museumsbygning.

RÆLINGEN BYGDETUN, Fjerdingsby.

Hovedbygning og stabbur med gjenstandssamling.

SAMVIRKEMUSÉET, Gjettumveien 66, Gjettum.

Bygning og gjenstandssamling i tilknytning til detaljhandelen.

SKEDSMO BYGDETUN, Huseby, Skedsmokorset.

Hus og gjenstandssamling på den gamle prestegården Huseby.

ULLENSAKER BYGDESAMLING, Jessheim.

Lagret gjenstandssamling i kommunens forvaring.

URSKOG-HØLANDSBANEN, Sørumsand.

Smalsporet museumsjernbane med damplokomotiver og gamle vogner fra Urskog-Hølandsbanen. Lagret gjenstandssamling.

For åpningstider og nærmere opplysninger, skriv eller eventuelt ring til Fylkeskonservatorens kontor (20 80 55). Forbundsmuséets kontor vil først kunne åpnes sommeren 1983.

NYTT MATERIELL TIL UHB.

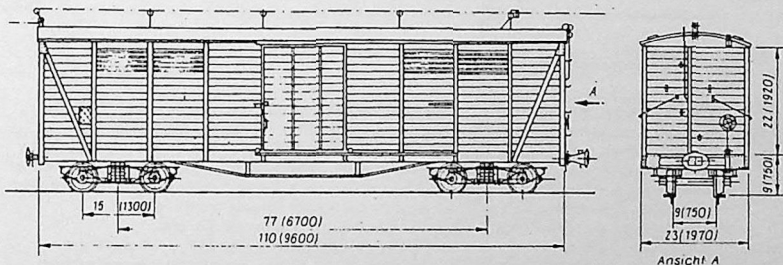
UHB's styre har fattet vedtak om at det skal anskaffes ny "sommervogn" til museumsbanen. Vedtaket er gjort på grunnlag av tilbud fra Deutsche Reichsbahn om salg av GGw-vogn til museumsjernbanen. Tegning av en GGw er vist nedenfor. Som det fremgår av tegningen dreier det seg om en lukket boggi-godsvogn med perfekt UHB-profil. Vognen har reisverk av stål og liggende panel. Nettopp dette med liggende panel gjør en ombygging til "sommervogn" enkel.

Vognens skyvedører vil egne seg udmerket til "innlasting" av barnevogner og til bruk ved befordring av funksjonshemmede som er bundet til rullestol. I tillegg må det settes inn grunder i endene på vognen som på vår nåværende "sommervogn". Vognen er utstyrt med skrubremser som vil være lett betjenelig fra vognen. Dermed kan denne vognen, i motsetning til Tol, gjerne gå sist i toget såfremt tjenestemann følger med på vognen. Vognen er også utstyrt med vakumbremser. Disse bremses kan benyttes når vognen går nærmest lok nr. 8 BINGSFOS som har vakumbremseanlegg.

Vognens vekt er ca. 10 tonn - omtrent samme vekt som Cfo5. Vognen vil derfor representere en ganske betydelig bremsekraft i toget.

En ombygging skulle ikke kreve mye arbeid og være forbundet med små omkostninger. Etersom vognen leveres med Scharfenberg-koblinger vil også skifte av koblinger være en grei sak. Dette blir å gjøre på tilsvarende måte som på lok nr. 8.

Bild 1



Like vesentlig som det er å opprettholde tilbudet om en åpen vogn for våre besøkende i sommervarmen, er det museale aspekt. Tol vil nå bli rehabilitert som stakevogn og kan benyttes til transport av løftekasse eller annet gods - kanskje helst tømmer/skurlast.

Museumsjernbanen har nå To27 i bruk som flatvogn med løftekasse. Når vi i tillegg får Tol som flatvogn lastet med tømmer vil dette være et meget betydelig tilskudd til kompletteringen av samlingene. Vi kan presentere et typisk godstog fra fordums dager for den museumsbesøkende.

En praktisk ordning vil være å laste opp Tol om våren med et passe tømmerlass. Utpå høsten tas lassene av og sages opp til ved for neste sesong. Dermed blir vognen ikke stående nedlastet over vinteren. Dette vil nemlig være en uønsket belastning på den gamle konstruksjonen.

I skrivende stund er ikke GGw-vognen kommet til Norge. Saken skal igjennom et ganske omfattende byråkrati - og det tar sin tid. Det er dog rimelig å anta at vår nyanskaffelse vil være klar til bruk alt ved sesongåpning i 1983. Og da burde også Tol få sitt første tømmerlass på 23 år!

HPG



SOMMERTILBUD

| | | |
|--------------------------|---------------|------------------|
| NSB Cm 16 A likestrøm | før kr. 495,- | NÅ KUN kr. 295,- |
| B vekselstrøm | " " 595,- | NÅ KUN kr. 395,- |
| NB Kun totalt ca 80 stk. | | |

SJ Y 330 Hilding Carlson skinnebuss.
Kjøp motorvognen og få tilhengeren gratis.
før kr. 679,- NÅ KUN kr. 495,-

RESTOPPLAGET av Gøteborg - Særöbanens
nydelige motorvogn i blått/creme NÅ KUN kr. 395,-

EL 13, rød eller grønn LIMA, før kr. 260,- NÅ KUN kr. 195,-
vekselstrøm kr. 315,-

NSB El 11 i modell.

Et lite opplag basert på Lima's El 13 m/forbedret understell, håndbygget, superdetaljert med følgende utstyr: Fjærende buffere, skalakobbel i front, bremselanger, metallrekkverk i front og håndtak, frontgittere i etset messing, samle El II pantografer, lakkert, kjøpreklær. Modellen er identisk med den som vant sin klasse i Norsk Jernbaneklubb's modellbyggekonskurranse. Leveres rød eller grønn etter ønske.
Levering i oktober-November 1982. Totalt kun ca 20 stk.

Pris kr. 1.490,- likestrøm
kr. 1.690,- vekselstrøm

Klipp ut og send oss.

Hermed bestilles:

| | |
|-----------------|------------|
| stk | a kr. |
| stk | a kr. |
| stk | a kr. |

Navn _____

Adresse _____

Poststed _____

NB Dette tilbudet går kun ut til våre faste kunder da opplagene i flere tilfeller er begrenset. Bestill snarest.
Bestillinger over kr. 300,- fritt tilsendt i oppkrav, under kr. 300,- porto og oppkrav i tillegg med kr. 20,-.

Storlinnabonnet ved Bingsfossen

At Urskogbanen hadde sin tilknytningsstasjon til Kongsvingerbanen ved Bingsfoss, og at UHB i 1903 ble ført inn til Sørumsand, er vi alle kjent med. Derimot tror jeg det er relativt få som er klar over at Bingsfoss stasjon ble prosjektert i 2 alternativer langs Kongsvingerbanen.

På skissen nedenfor er de 2 alternativene sirklet inn. Det ble altså alternativ I som kom til utførelse, men alternativ II ble seriøst vurdert fordi det var langt lettere å føre frem vei til dette stedet.

Begge de 2 alternativene ble utarbeidet av kontraktøren S. Sørensen. Hans tegninger er datert 14. januar 1895. Sørensen selv har ikke gitt mange kommentarene til sine forslag - han har stort sett begrenset seg til å gi uttrykk for at alternativ II ville gi størst vanskeligheter ved omlasting fra en sporvidde til den andre. Imidlertid legger herr Sørensen en del vekt på at man ved bruk av alternativ I vil få stigning rett ut fra stasjonen, mens alternativ II gir muligheter for å få toget opp i fart for man begynner på den 20 ‰ sterke stigningen opp til Fossum. Dette argumentet synes å være tillagt en del betydning fra Sørensen's side.

Anleggsstyret for Urskogbanen var imidlertid ikke i tvil om at man ville få for liten plass ved bruk av alternativ II og besluttet raskt at alternativ I skulle utføres. Dog var anleggsstyrelsen inne på den tanke at sporet under enhver omstendighet burde

føres frem til det punkt hvortil banen ville gå om man hadde valgt alternativ II. Da kunne man om nødvendig bakke tunge tog tilbake forbi stasjonen og ta fart.

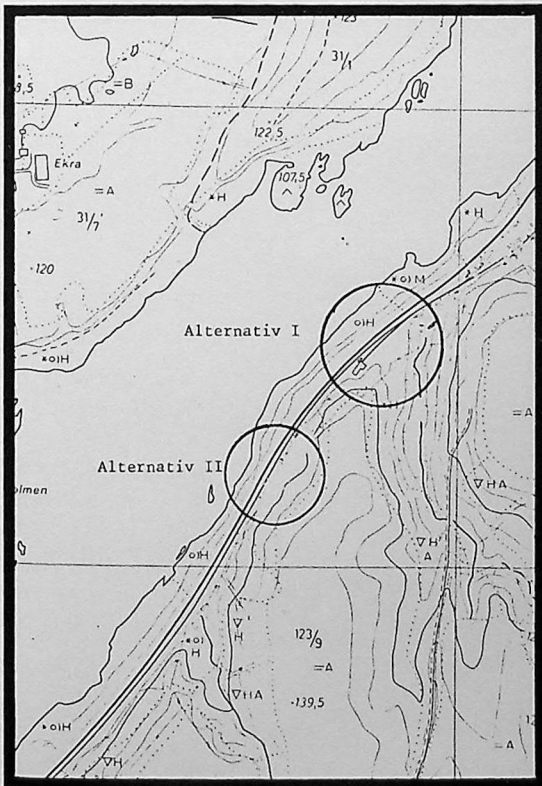
Slikt spor kom ikke til utførelse. Alt da Bingsfoss stasjon ble åpnet for trafikk ble det arbeidet med planer om en videreføring av banen inn til Sørumsand.

På neste side vises kopi av de 2 stasjonsområdene som Sørensen tegnet. Originalen er en dårlig blåkopi, derfor er ikke reproduksjonen av den helt store kvalitet.

Alternativ I omfatter i motsetning til alternativ II en egen godsstasjon. Denne er vist øverst på side . Hele dette anlegget kom til utførelse.

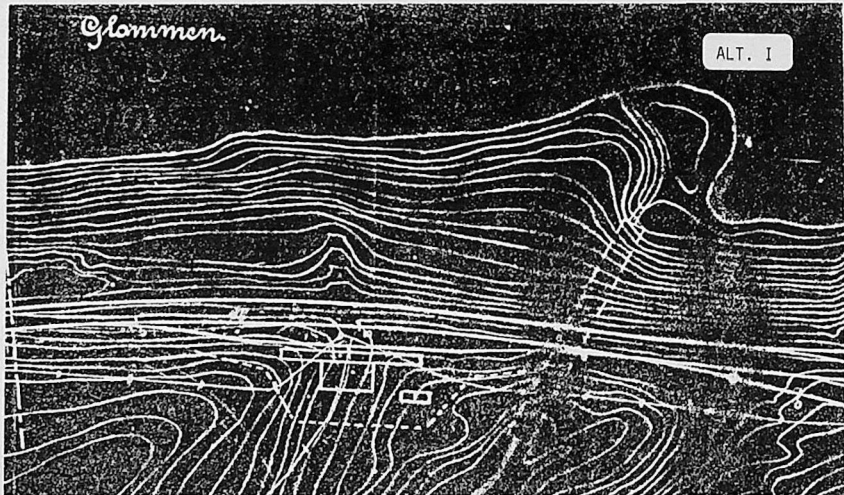
I begge tilfeller ble det prosjektert kryssingsspor på Kongsvingerbanen, men for alternativ II innebar dette at omlastingen av gods måtte skje inne på selve passasjerstasjonen. Dette ville selvfølgelig medføre en del ulemper.

Utgangsstasjonen for Urskogbanen lå ikke videre hensiktsmessig til, og begge de 2 alternativene ville medføre store gravearbeider og en del

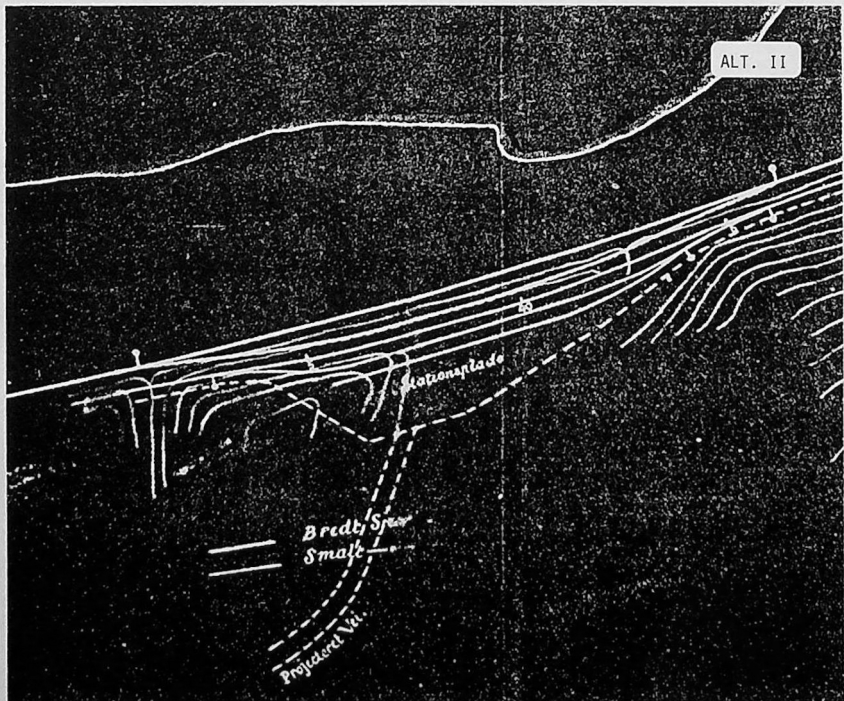


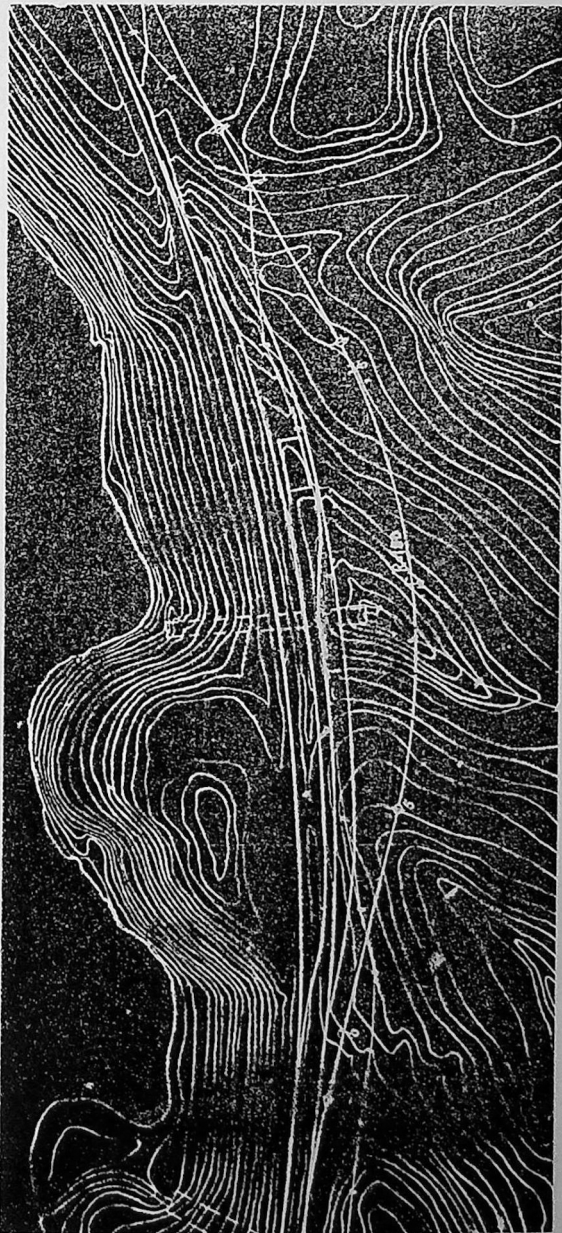
Glommen.

ALT. I



ALT. II





Til venstre ser vi tegning av "godsstasjonen" i tilknytning til alternativ I. På Urskogbanen er det lagt inn kryssingsspor med en lengre "stikk" omtrent til dit hvor Bingsfoss hytte nå står.

Kongsvingerbanen hadde også kryssingsspor. Hvorvidt det ble oppført pakkhus/overbygget plattform er jeg ikke kjent med.

oppfylling med løsmasser. Dette merker en bl.a. tydelig på Bingsfoss idag. Opprinnelig lå sporet helt horisontalt mens det idag faller mot Fossum således at toget når det passerer stasjonen kjører i fall før det tar fatt på stigningen. Dette skyldes setninger i løsmassene gjennom alle år.

Stasjonsbygninger er det skrevet mye om i Tertitten tidligere, men vi skal såvidt komme tilbake til temaet her.

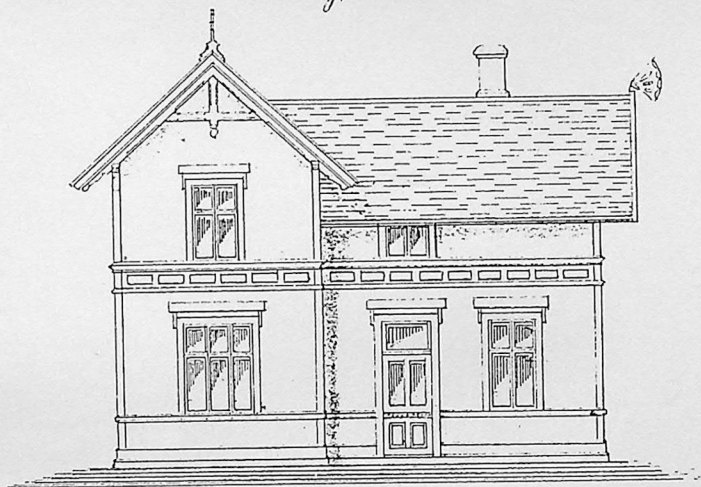
Byggmester Schüssler tegnet og oppførte alle bygningene på Urskogbanen. Han tegnet også forslag til hovedstasjonsbygning på Bingsfoss. Utsnitt av denne tegningen er vist på motstående side.

En av grunnene til at den ikke kom til utførelse er nok de alt foreliggende planer om videreføring inn til Sørumsand.

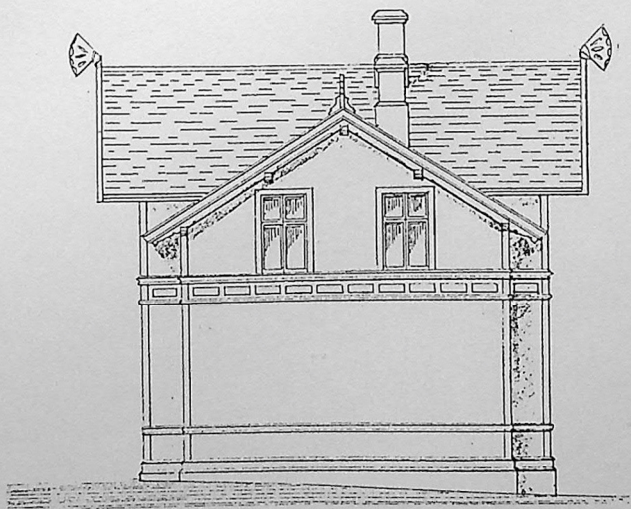
I forbindelse med at UHB nå igjen skal få sporforbindelse til Sørumsand stasjon, er det fremlagt tanker om å ta disse tegninger i bruk å fore opp denne bygningen på Sørumsand. Idéen er nærliggende, men de økonomiske muligheter svært begrensede. Dette er dog et annet "Kapittel" som vi får ta for oss i en annen sammenheng.

7. august 1982
Hans P. Grøner

Bingsfos Stationsbygning,
Urskog-Blakerbane:



Platformside



Trarside.

21b 225



Endelig! Etter innpå 10 års arbeide er endelig Norsk Jernbaneklubbs eget lokomotiv nr. 21b 225 klar til innsats. Maskinen har gjennomgått en altomfattende revisjon.

Fra sidesporet på Kløftefoss ble 225 trukket til Drammen, verksted Sundland, gamlestallen den 29. desember 1973, av NJK's lok "MENSTAD", som da var ute på prøvekjøring etter fullført revisjon i Drammen.

- At det skulle gå innpå 10 år før maskinen

igjen skulle være kjøreklar, hadde man nok ikke ventet seg, men man skal huske på at maskinen bl.a. led den ublide skjebne å brenne inne, da gamlestallen i Drammen takket for seg den 13. oktober 1976. Heldigvis hadde det ikke gått fatalt utover 225, men det syntet som møtte en etter brannen var alt annet enn oppløftende.

Etter brannen ble maskinen trukket inn til gamlestallen i Lodalen, hvor aktive NJK'ere har holdt på med den. Det er ingen liten innsats av aktive medlemmer og materiell som har gått med for å bringe 225 frem til dagens utseende.

Mai måned 1982 skulle altså bli måneden hvor maskinen skulle prøves, og den første prøveturen, opp Kvarnerbakken i Lodalen gikk uten problemer. Værre gikk det noen dager senere da maskinen skulle gå prøvetur til Nittedal. Det hele begynte uten vidervedigheter av noe slag, men ved ankomst Sandermosen kunne man dessverre bare fastslå at et tenderlager hadde gått varmt.

Langsamt bar det tilbake til Lodalen, for ikke å gjøre skaden værre, og et par dager senere var alt igjen klappet og klart.



Prøvetur var igjen satt opp til Nittedal, og denne gang kom man både tur/retur. Det viste seg dog at gnistfangeren ikke var rett montert, uten at dette fikk noen vesentlige følger for maskinen.

Etter storartet innsats gjennom mange år, er det nok sikkert med stolthet at maskinen nå kan presenteres for publikum.

Vi ønsker lykke til.

Erik R. Gjertsen.

DU FÅR ALT PÅ ET KORT



Det du trenger
av kontormøbler og utstyr
fra en forhandler.

EINERSEN
KONTORMØBLER AS

Ringeriksvn. 39, 1300 Sandvika
Tlf. 54 50 28 / 47 19 62

Sommerlig besøk på SETESDALSBANEN.



Sommeren er over oss, og det er midt i ferietiden. Sammen med unger og venner er det at man tilbringer en drøy uke på Sørlandet, og hva er vel da mere naturlig enn å avlegge vår kollega på Grovane et besøk.

Vi valgte onsdag som besøksdag, bl.a. for å se hvor mange reisende det ville bli på en hverdag midt i uken, og med eneste avgang kl. 18:25.

Vi var ute i god tid, fikk badet i kulpene nede ved de gamle utløpene fra kraftverket, og i god tid før avgang spaserte vi opp til verkstedet for å følge med i klargjøringen og rangeringen.

Lok nr. 5 var under damp, og i butten på andre siden av NSB's godsspor sto dagens to vogner klare til innsats.

Selv om det ikke så alt for ofte kommer blader fra foreningen Setesdalsbanen, er ikke det et tegn på stillstand eller stagnasjon.

På tomta var det flere nyheter å se, og fra bildene kan vi bl.a. se at foreningen nå har to diesellok av samme type, nyskapningen er nr. 227, som kommer fra den samme banen som nr. 307. I tillegg har man også anskaffet seg en overføringsvogn for normalsporede godsvogner.

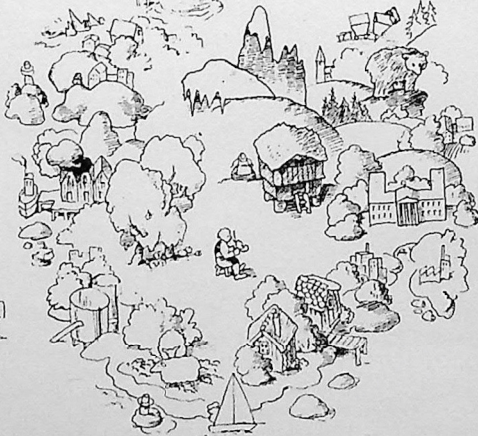
Klokken nærmet seg avgangstid, og det var faktisk møtt frem en hel del reisende. De to vognene som skulle brukes ble stapp fulle, og hvis denne onsdagen var betegnende for trafikknivået på onsdagsturene, skulle det være sikret for onsdagsdrift også til neste år.

I tillegg til godt fremmøte av reisende hadde NRK-Sørlandet funnet veien til Grovane, for å lage et program for P2 om Setesdalsbanen. Verdien av god PR er så absolutt et effektivt middel for å få besøkende til banen, noe vår kollega på Sørlandet så absolutt har funnet ut.

Erik R. Gjertsen.

Olrich finnes der folk kjører.

Du får samme behandling og like betingelser ved samtlige verksteder over hele landet.



Tenk økonomi.

Riktig dekkvalg er viktig.

God service er også god økonomi.

Regummierte dekk gir god økonomi.

Salgs- og servicesteder:

Arendal Diamantallie 10
 Bergen Øvre Evås
 Bodø Langfjella
 Drammen Hans Kjørtug 12
 Hamar Hæstad
 Harstad Tore Hundstug 5
 Haugesund Indskjørt 8
 Kjeftås Trondhøven 127
 Kongsberg Brude Bråthen, Humedalen 7
 Kongsvinger Bkko, Espeløgen 12
 Lillehammer Lillhammer
 Lillesand Torstug 14
 Moss Th. Pålssonsg. 4
 Narvik Samv. 4-8-9
 Oppdal Laugen Olrich A/S
 Orkdal Grog 8
 Steinkjer 62

TR (041) 21 579
 TR (06) 25 58 04
 TR (081) 25 262
 TR (03) 81 88 70
 TR (055) 24 154
 TR (082) 81 530
 TR (047) 27 607
 TR (02) 88 00 41
 TR (031) 31 240
 TR (056) 15 244
 TR (052) 50 806
 TR (067) 52 683
 TR (02) 71 26 80
 TR (032) 53 560
 TR (042) 41 730
 TR (074) 21 292
 TR (02) 23 32 89

Oslo 3
 Persegroven Sandefjord
 Sarpsborg
 Skien
 Sløvanger Trondheim
 Tvedestrand
 Tønsberg
 Ulta Ferne
 Vore Vinje
 Åmot

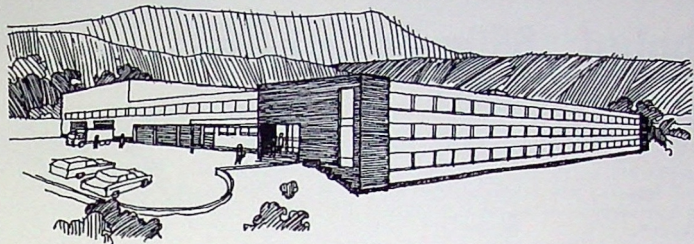
Produktsjansedeltager:
 Harstad
 Sjølen
 Hordvik
 Oslo

Geirdalen 1
 Grensetug 6
 Prosjekt 13A
 Tureprokt
 Dadrøttum 4
 Foss
 Laugen Olrich A/S
 Holmenveien 75
 Tønsberg Kjørtugallstasjon 28
 4234 Vasshug
 TR (02) 69 35 96
 TR (025) 53 952
 TR (033) 77 820
 TR (031) 51 530
 TR (026) 95 000
 TR (04) 57 56 56
 TR (075) 40 300
 TR (033) 11 851
 TR (047) 99 893
 TR (036) 71 100
 Livsg 96

TR (082) 61 530
 TR (036) 95 600

TR (02) 25 95 50

— din dekkspesialist —



TINGSTAD



Bahnhof Mügeln (b. Oschatz)

I dette, og i kommende nummer av TERTITTEN vil vi ta for oss noen av smalsporsbanene i DDR, samt også en tur med DMV (Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR) fra Dresden til Zittau og tilbake, forspent maskinene 03.001, 01.137, 38.205 og 74.1230.

Imidlertid vil vi først få presentere leserne for "verdens største" smalsporsstasjon, Bahnhof Mügeln, som ligger mellom stasjonene Oschatz og Kemnitz, og som er den eneste gjenværende delen av det store 750mm. smalspørnettet som tidligere het "Netz von Mügeln".

Roar Stenersen har i TERTITTEN nr. 45 gitt en kort beskrivelse av de historiske data fra dette tidligere banenettet, og for ikke å kaste seg ut i den rene avhandling om smalspor i Sachsen, skal vi la det være med det.

Bahnhof Mügeln er i alle fall DDR's største smalsporstasjon, og her kan man oppleve å se hele 4 "Meyer"-lokomotiver oppfyrt samtidig ! Det var et syn for guder som møtte oss da vi ankom stasjonen. Vi, ja la meg med en gang fortelle at det var G.Narverud, H.P.Grøner og undertegnede, sammen med formannen for Bezirk Dresdens avdeling av DMV, W. Liebschner i sistnevntes Moskwitch, som en tidlig morgen i juni ankom Mügeln.

Og hvilket syn det var. På veien ned mot Mügeln ventet vi for å få med oss et tog med overføringsvogner på vei ned fra Oschatz. Det kom, og vi ble ikke skuffet. 7 overføringsvogner, trukket av et Meyer-lok av kjent type kom mot oss i den utrolige hastighet av innpå 35 km/t.

Røyken lå flat bortover jordene der 99.1564 kom stormende mot oss. Etter å ha fått knipset toget hele to ganger fra gode steder før det ankom Mügeln stasjon var det med forventningene høyt spent vi svingte inn foran den gamle stasjonsbygningen.

Vår venn Liebschner tok rake veien bort til stasjonsmesteren, og på et øyeblikk var alle formaliteter hva angikk fotografering over hele området bragt i orden. Vi gikk "berserk" med kameraene våre, enhver forhøyning i landskapet ble brukt for å få presset så mye som mulig inn i kameravinkelen.

Mens vi var der, begynte det å regne, og lukten av kull, sylindrolje, damp, røyk og fuktighet pirret våre nesebor like herlig som det mest utsøkte måltid foran en gourmet. Vi var i paradiset - smalsporsparadiset ! Etter å ha snoket rundt på området en drøy tid, var det klar til avgang for godstog fra Mügeln til Kemnitz, som er en strekning på ca. 6 km.

Vi entret Moskwitch'en og kjørte ned til en tidligere forgreningsstasjon, Nebitzshen, hvor den nå nedlagte linjen til Neichen tidligere tok av. Vi både hørte og så røyken fra lokomotivet lenge før det dukket frem fra landskapet. Endelig kom det, og det var ikke småtterier 99.1584 hadde på kroken denne dagen. Hele 9 overføringsvogner, sannsynligvis tomme, samt brekkvogn hadde den med.

Etter denne fotografiske opplevelse dro vi tilbake til "Mügeln Hauptbahnhof" for ytterligere godstog fra Oschatz hadde ankommet, og flere var i anmarsj. Mens vi sto der kom 99.1542 inn med nok et godstog fra Oschatz. Dette besto for det meste av tomme, åpne kassevogner, som blir lastet med kaolin i Kemnitz. I tillegg kom det også mange lukkede G-vogner til de forskjellige fabrikker og industrier som sogner til banen, og som alle har et "anschlussgleis" tilknytningsspor til banen.

99.1542 er den elste Meyer i drift i DDR, bortsett fra 1539 i Radebeul, som trekker alle tradisjonstogene der, og som tilhører Verkehrsmuseum i Dresden. 1542 ble bygget av Hartmann i Chemnitz i 1899 med byggenummer 2384, og er altså hele 14 år eldre enn vår egen Meyer. Den er også en av de meget få overlevende lok som noe etter krigen ble satt inn i tjeneste på øya Rügen, nord for Stralsund. Nesten alle Meyerne som kom dit opp ble skrotet der da store deler av "Rügensche Kleinbahnen" ble nedlagt på slutten av 60-tallet.

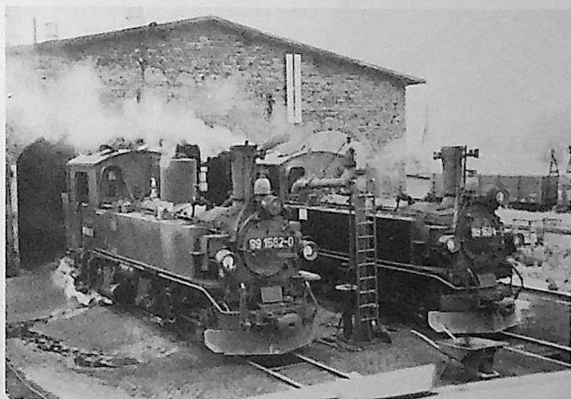
Sent på kvelden, etter mange sterke opplevelser bar det tilbake til Dresden og vårt hotel. Hva ville neste dag bringe av opplevelser, mon tro ?

ERG.



Meyer nr. 99.1542 kommer inn til Bahnhof Mügeln med godstog fra Oschatz.

Vognene er for det meste åpne kassevogner for kaolintransport fra industriene ved Kemitz.



Lokschuppen i Mügeln. 3 oppstilte lok var det meste vi så, men vi ble fortalt at om morgenen før første avgang kunne stå hele 4 oppfyrte lok foran stallen.

Hver dag er 4 lok oppfyrt og i drift, mens 1 - 2 lok står klar til innbytte, dersom dette var nødvendig.



Godstog i retning Kemitz, trukket av 99.1584.

På smalsporsbanen var det pr. juni 82 følgende lok i drift: 1542, 1562, 1564 og 1584.

I reserve befant seg 1574 og 1608.

Foto: Erik R. Gjertsen

HISTORIEN OM HVORDAN ØF 62 BLE TIL **Mf 108.**

Høsten 1981 kom det til UHB en 75 cm. godsvogn med litra Mf og nummer 108. Få UHB'ere visse hva dette var for en vogn, var det en gammel restaurert UHB-doning eller hva?

Dette synes uklart for mange ennå, til og med for formannen, som på generalforsamlingen kunne fortelle oss at "Mf 108 var tilbake på UHB igjen".

Altså, Mf 108 har aldri vært på UHB før, derimot har den vært mye på den midlertidige innstilte Thamshavnbanen i Sør Trøndelag.

Men, Thamshavnbanen er jo ? Jepp, 1 m. sporvidde, men det er ingen hindring for gutta med de riktige bekjenskaper. Men for ordens skyld, la meg gå noen år tilbake i tiden til . . . tja 1914 - 1915. Aktieselskabet Salvesen og Thams bestilte på denne tiden 4 stk. kisivogner fra Skabo vognfabrikk på Schøien i Christiania.

Vognene var beregnet for sovelkistransporter på selskapets elektriske bane fra Løkken verk til Thamshavn ved Orkangerfjorden. Vognene ble levert i 1916 og fikk litra Øf, d.v.s. bunttømmere med bremsehus.

Øf 62 og dens brødre/søstre ruslet opp og ned Thamshavnbanen i nærpå 6 decennier inntil sovelutvinningen ble ulønnsom på begynnelsen av 70-tallet. Driften stanset og strømmen slått av på banen, og slik ligger den der ennå, innstilt men intakt.

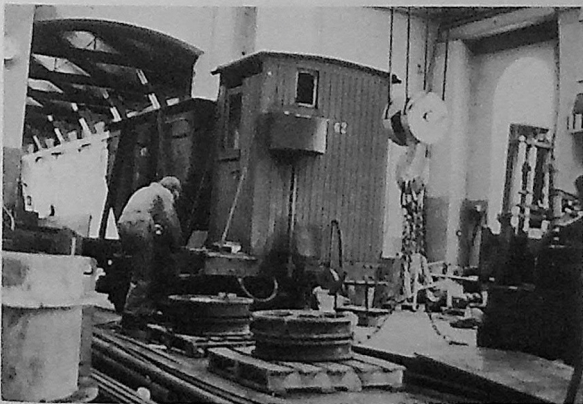
Vi hadde i lang tid fundert på om Thamshavnbanen kunne ha noe materiell av interesse for oss, og utpå senvinteren sendte daværende verksmester Bjørn Halling en forespørsel til Løkken verk om dette.

Joda, svaret var positivt nok, verket hadde nok trillejern for avhending til skrapentusiast. En vogn med bremsehus, pluss noen koblinger etc. var slett ikke for mye å be om.

Det foresvever meg at vi hadde tenkt å bruke vogna til sprøyte- eller brannvogn, ved å montere på den den store 7 m³ tanken som idag ligger oppe ved løfte-kassene 93 og 94.

Uansett, en ekspedisjon ble utrustet og vi la iveri mot Orkanger i vår 3-liter-på-mila Customcab. Neste formiddag ankom vi verkstedstoma i Thamshavn og ble presentert for Øf 62 for første gang. En kar fra verkstedet sto oss bi, og vi fikk buksert vogna inn i verkstedet, hvoretter vi gjorde oss klare til arbeidet med å fjerne overbygget fra understellet.

Vi skulle, som man vil forstå, bare ha rammen og bremsehuset. Dette var en ren skjærebrennerjobb, og B. Halling dukket ned i gnistregnet med dødsforakt.



Øf 62 klargjøres for adskillelse av overbygg og ramme. Foto i juni 1976, i verkstedet Thamshavn.

R. Stenersen

Skjærebrenning og atter skjærebrenning! Flammen åt seg gjennom jern som møysommelig hadde blitt klinket sammen på Skabo 60 år tidligere. Utvendig og innvendig. Innvendig? "Hei gutter, kjenn den lukta og se på den gule røyken". Groner virker spent.

Inne i bunntømmere får en det travelt. Mye skramling og skraping på steile vegger. Dekket med rust og sovelstøv hiver mannen med skjærebrenneren overkroppen over kanten og har ville øyne og synlig pustebeviser.

Nye angrepsvinkler drofftes mens sovelrøyken drives ut ved hjelp av verkstedets skramlende vifter. Etter dette ble all brenning gjort fra utsiden, og snart skilte vogna seg, og rammen med tilbehør ble heist opp på lasteplanet på vår militære Ford.

Customcab'en har nå blitt 5-liter-på-mila (bensin that is) og tvinger oss til etappevis kjøring. Turen hjem gikk bra helt til Elverum, da indre tvillingen på fyrbøter siden eksploderte i 90. Smellet var hørbart og bilen fikk slagside.

Mye heft med hjulbytte, samt å berolige en sjokkskadet guttunge som vi passerte da gummiene revnet. Sent på kvelden ankom vi så Lodalen og rigget til for avlesing. Øf 62 ble plassert bak verkstedet vårt, og det skulle gå hele fem vintre før vi trakk den fram igjen.

5 år ja, det blir 1981 det, for det var ifjor vi fikk sving på sakene. Verksted Grorud har etterhvert blitt vår redningsplanke nr. 1. Så skulle det også bli med Øf 62.

På senvinteren ifjor fikk vi tilsagn om plass på Grorud, og vogna ble fraktet opp og plassert på gulvet i godsvognavdelingen. Vi kom igang umiddelbart, og erfarte som vanlig at vi hadde underestimert omfanget av arbeidet.



Rammen er sandblåst og geidene tilpasses. B. Halling brenner av bunntømningshengslar.

Foto: R. Stenersen.

Først ble bremsehuset tatt av rammen og denne sandblåst, mønjet og malt to ganger. Dernest gjaldt det å finne to egnede aksellemmer, samt å få dreid disse til vår dimensjon. Valget falt på to stk. hjulsats 1 aksler. Thamshavnbanen bruker 90 mm. bærelagertapper på vognparken sin, så for å slippe å lage nye lagerskåler bestemte vi oss for å beholde dette målet, selv om UHB-standard er 75 mm.

Selve hjulene er gamle UHB-hjul, som vi fikk av NSB for mange år siden. Videre oppsto det problemer med plassering av geidene, og rammebjelkene måtte flyttes inn. Bremseopplegget måtte også bygges om, og verksmester Kristiansen ved godsvognavdelingen tok den saken.

Resultatet ble Urskog-Hølandsbanens beste skrubrekk. 1-1/4 omdreining på skruen, og klossene sitter som sveiset fast. Utpå sommeren var understellet ferdig, og rammen kunne snus den rette veien for klargjøring til den siste fasen i arbeidet, nemlig byggingen av flak, kammer etc.

Vi hadde bestemt oss for å lage "Martin-vogn" ut av den, d.v.s. lavkarmet flatvogn. Riktige hengsler ble skaffet til veie fra en ditto normalsporsvogn, som sto ute på tomta (utrangert).

Vognas farve er også en nyhet på UHB, nemlig den gamle godsvogngrå. Farveprøve og oppskrift fikk vi fra Db. Thorsager, Setesdalsbanen, takk for det Carl Frederik!

Utpå høsten kunne vi øyne slutten på arbeidet, og sporsetting på UHB ble bestemt til samme dag som BC03 skulle fraktes til Lodalen.



Harald Tyskerud og Einar Kåsine monterer beslag på overtid på verksted Grorud.
Foto: Bjørn Solberg.

Siste innspurten helgen føre transporten ble mer hektisk enn vi ønsket. De siste malingstrøk, litrering, montering av beslag etc, etc. tok hele søndagen og mesteparten av natten med. Søndagskveld kl. 23:55 kunne vi sette oss på lokalen mot Drammen og underveis mimre i halvsøvn over hvorfor i helvete vi holdt på sånn, det skulle jo liksom være hobby. En viss person hjemme hadde liknende betraktninger.

Sporsettingen gikk jo greit, og etter at vognformann O.J.Flately hadde pakket opp og smurt opp akselkassene, kunne vi kjøre i gangfart mot Bingsfoss. Profiltesten fikk vi ved passering av løftekasse nr. 93 nedenfor Bingsfoss, vi kom forbi, men kun med 5 cm. tilgode, noe brede stigtrinn får ta skylden for.

Nnummeret 108 er det kanskje noen som lurer på, men dette er den naturlige fortsettelsen på UHB's godsvognpark, da 107 var høyeste UHB-nummer i gamle dager.

Roar Stenersen.

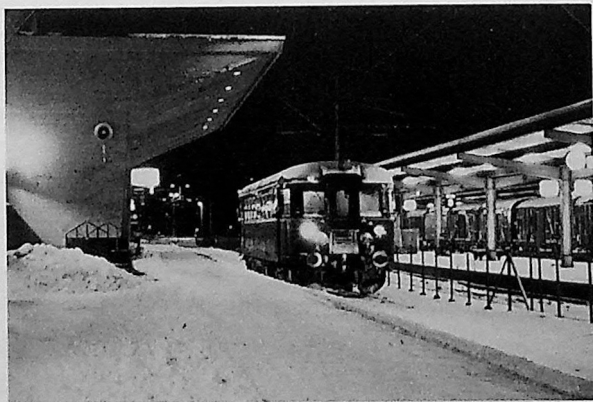
NYTT FRA Trondheim

Vi fikk en snefattig vinter her i distriktet i år. Det gjorde at det ble færre elgpåkjørsler, og en mer regelmessig toggang. Imidlertid hadde det jo vært fordelaktig å få prøvd Di 4 i litt uvær.



Ht 451 krysser
Gt 5796 i
Valøy, juli '82.

Lokomotivene gikk bra inntil sneen kom, men da begynte problemene. Elektronikken blir kjølt med luft og dette krever store mengder friskluft. Luftinntakene tettet seg til med sne og samtidig ble det svært fuktig i traksjonsretterrommet - det medførte stopp.



Her er BM 86.62
klar til avgang
i lokaltog til
Stjørdal.

Det ble gjort endel endringer av takkonstruksjonen i løpet av vinteren, men noen tilfredsstillende løsning fant man ikke. Det viser seg at lokomotivene ikke tåler å få sne over taket. Henschel ville forøvrig ikke helt godta NSB's måte å teste lokene på; man brukte roteren til å kaste sne over lokomotivene på en prøvetur over Saltfjellet. Det ble selvsagt stopp.

Et annet problem som også satte Di 4 ut av drift var en svakhet i en komponent som medførte overslag. Det var noe så banalt som isolasjonen på en motstand

som ikke holdt mål! Og av disse var det mange hundre av på hvert lok. Det tok innpå en måned å skifte alt sammen.

I juletrafikken hadde lokene kjøreforbud, men i januar var de atter i drift. Togvarmevogn littra FVde var alltid med i persontog. Oppstår det feil som medfører at magnetisering^o hovedgenerator faller ut, misten man togvarmen. Står du da på Flåtådal i - 30°C er jo det kjedelig.



Di 7 i Ht. 456.
Stjørdal stasjon
den 14. august
1982.



Gt. 5776 i Maja-
vatn, april 1982.
Toget går nå bare
til Namsskogan,
men blir ofte inn-
stilt nord for
Grong.

I februar ble det bestemt at lokomotivene bare skulle gå i multippel med Di 3 i persontog (populært kalt Di 7). Ved kjøring av store tog (Ht 455/456) har det vist seg nødvendig å kjøre "Di 7" også på grunn av trekkraften. Utover våren iår har imidlertid Di 4 fungert bra i perioder.

Avsporingen ved Otta den 3. februar sperret Dovrebanen. Dette medførte at togene måtte gå over Røros. Trafikken gikk ikke særlig smidig p.g.a. for få og for korte kryssningsspor.

Avsporingen medførte også at flere El 14 lok ble innstengt nord for bruddstedet, og en del av disse ble sendt sørover over Røros.

I slutten av mars gikk en rekke elver i Nordland og Nord-Trøndelag over sine bredder. For jernbanen voldt Namsen og Vefsna størst problemer. Nordlandsbanen og Meråkerbanen ble sperret på flere steder den 25. mars. Voldsom isgang gjorde

også stor skade på Kvalfors bro, og Kvalfors stasjon så ut som et islandskap. Det ble gjort en fantastisk innsats for å få broen kjørbær igjen. Etter et par dager kunne godsvogner trekkes over av en skinnetraktor, og 31. mars kunne passasjertogene kjøres over. To med to lok måtte imidlertid koble fra det ene, og kjøre det over først. Mellom Mosjøen og Trondheim var det etterpå 21 saktekjøringer - ikke lett å komme frem i rute.

Arbeidene med nytt stillverk i Trondheim har medført at Marienborg, Stillverk I og Stillverk II er satt ut av bruk. Enkle innkjøringsapparater, håndsignal, provisoriske utkjøringsapparater, sveiving av sporveksler og masse utvendig stasjonspersonale har vært situasjonen i hele sommer. Det hele har fungert nokså bra, utrolig nok.

Det har heldigvis ikke vært alvorlige uhell i distriktet, bortsett fra en "liten" episode på Valøy i sommer: Gt 5793 med 2 stk. Di 3 og et langt reip fikk "klart inn" og "passer", men vekselen lå inn til rampespooret. Det ble en knust sporrenser og en avsporet Di 3.

Ruteskiftet har medført at det nå går Di 3 til Namsos sidespor på Namsosbanen. Tog 5765 går fra Trondheim kl. 9. Tilbake (tog 5766) går toget nedom Fiborgtangen ved Skogn med flis. Underveistoget til Majavatn går nå bare til Namsskogan.

El 17 har også vist seg i distriktet mange ganger. De gikk fast i Et 45/46 inntil en av dem brant på Støren, så El 17 får jeg fortelle om en annen gang

Tekst og foto: Erik Borgersen.



Ht 451 krysser
broen ved
Formofoss.

Her klarer Di 4
brasene på
egenhånd.

SIDEN SIST.

Tirsdag 31.8 fikk Urskog-Holandsbanen besøk av styret i Forbundsmuseets i Akershus. En del representanter fra Akershus Kulturvernråd samt kultursekretær Anne-Marit Nordby og teknisk sjef Kristian Berger fra Sørum kommune deltok også.

Besøket på TERTITTEN var kommet istand etter initiativ fra styret i Forbundsmuseet. Urskog-Holandsbanen har søkt Forbundsmuseet om økonomisk bistand i forbindelse med restaurering av museets personvogn Col og vi i UHB var i denne forbindelse interessert i å få presentere vårt museum - og ikke minst det materiell som sårt trenger til restaurering, for Forbundsmuseets styre.

Vi møttes utenfor Rådhuset kl. 17.00 og gikk til fots bort til UHB's så meget omtalte utgangsstasjon. Underveis ga vi en orientering om planene for utbyggingen av "trekant-området" samt "presenterte" portalkranen for våre gjester.

På Presterud sto toget som skulle bringe oss til Bingsfoss via Fossum klart til avgang. Styret i Forbundsmuseet tok for anledningen plass i Col, - altså i selve restaureringsobjektet. Underveis orienterte vår driftsbestyrer Finn Halling sitt reisefølge om de problemer man sto overfor samtidig som medlemmene av styret ved selvsyn kunne konstatere vognens tilstand. Det ble levert ut komplett omkostningsoverslag samt tegningsmateriell.

Vel fremme på Fossum ble våre gjester også orientert om planene for plassering av Mork stasjonsbygning her på vår endestasjon. Flere ga uttrykk for at det måtte ansees som meget verdifullt for oss å få tatt vare på en av de originale stasjonsbygningene i tilknytning til selve museumsbanedriften.

På Bingsfoss stasjon gjorde toget et lengre opphold. Først ble det servert kaffe og vafler og deretter kjørte vi med diesellok og sommervognen bort i vognhallen for å se på museets øvrige samling av rullende materiell. Deretter bar det tilbake til Bingsfoss hvor det så først ble vist en lysbilde serie som ga en presentasjon av utviklingen gjennom de siste 15 år etterfulgt av en kortere serie lysbilder som i detalj viste fremgangsmåte og konstruksjonsmetode ved gjenoppbyggingen av BCo3. Denne serien, som Finn Halling hadde fått satt sammen i siste liten, var meget instruktiv og vakte stor interesse blant våre gjester. Ingen muntlig beskrivelse - så god den bare måtte være - ville kunne gi det samme innblikk i den problematikken og de problemer som total restaurering av en slik jernbanevogn innebærer.

Etter besøket på UHB bar det tilbake til Rådhuset der Sørum kommune spanderte kaffe og kaker på oss alle.

Vi i Urskog-Holandsbanen satte stor pris på å få denne anledningen til å presentere vårt museum gjennom dette besøket, og vi tillater oss i all beskjedenhet å tro at våre gjester hadde utbytte av besøket - de mange spørsmål som ble stillet oss synes å tyde på det.



Kirsten Ormseth, som er styremedlem i UHB og samtidig medlem av Kulturstyret i Akershus prøver seg som lokfører på vei fra B.foss til vognhallen under kyndig veiledning av Roar Stenersen.

Lørdag 28.8 fikk vi storinnrykk fra Raufoss Ammunisjonsfabrikk. Det var den årlige pensjonistturen som skulle gå av sabelen, og i år sto TERTITTEN på reisekartet. Opprinnelig var det anmeldt ca. 250 deltagere, men reisemålet fristet visst; hele 304 pensjonister fordelt på 7 turistbusser ankom Sørumsand på streken kl. 11.30.

På UHB var det alt fullt stress. Det hadde vært vanskeligheter med å skaffe personale til ekstratogene. På morgenkvisten var det faretruende få tilstede på tross av at trafikksjef Magerøy hadde tilbragt lange tider i telefonen for å skaffe flere folk. Dette at det skal være så vanskelig å få personale til slike arrangementer når de endogtil finner sted i helger er nok en stor skuffelse for oss som sådan. Men vi må vel til syvende og sist bare akseptere at de fleste ikke er interessert i å strekke seg særlig langt for å få endene til å møtes.

På grunn av det store antall reisende var det lagt opp en spesiell rute. Først ble halvparten av deltagerene kjørt til Bingsfoss. Her ble det servert vafler og kaffe samt mineralvann.

Etter at første gruppe var satt av her returnerte toget til Sørumsand for å hente resten av gruppen. Denne gruppen ble så kjørt Sørumsand - Bingsfoss - Fossum - Bingsfoss. Her gikk så den gruppen som hadde fått servering på stasjonen ombord i toget og ble kjørt Bingsfoss - Fossum - Bingsfoss - Sørumsand. I mellomtiden ble den øvrige forsamling bespist på Bingsfoss. Etter at den første del av gruppen var vel tilbake på Sørumsand returnerte så toget til Bingsfoss og hentet resten av pensjonistene.

Selve opplegget som sådant fungerte tilfredsstillende - ikke minst takket være det gode været. Hadde det vært regnvær ville arrangementet blitt mindre vellykket idet det ikke ville være plass til alle under tak. Vi hadde da heller ikke kunnet benytte sommervognen hvilket ville ha ført til at det øvrige vognmateriellet ville blitt helt overfylt. Det var fullt nok som det var.



Bytt plass!
De som først ankom Bingsfoss og har fått sin kaffe og sine vafler gjør klar til ombordstigning.

Det var minst like mange på plenen bak stasjonsbygningen som de vi ser på bildet her!

Pensjonist-besøk er alltid en hyggelig foreteelse. Mange av de eldre har god kjennskap til jernbanen, og mange minner fra gamle dager. Bl.a. var det en av pensjonistene som hadde kjørt med TERTITTEN for mer enn 50 år siden - og han husket turen godt!

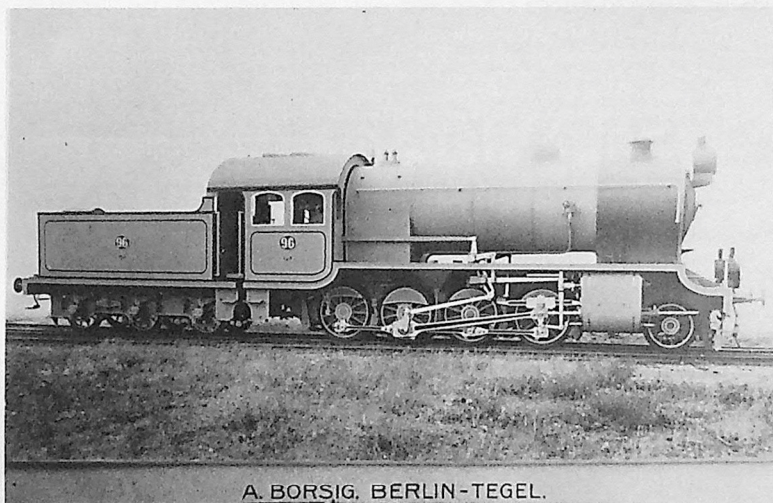
Vi tar mer enn gjerne imot flere slike besøk, men det må være en forutsetning at også våre medlemmer er villige til å hjelpe til med avviklingen av slike arrangementer.

2/9-82 HPG

Slå et slag for
„TERTITTEN“



Nå målet med en konto i:
KREDITKASSEN
- Lillestrøm



N S B Lokomotiv type 47

Lokomotivene nr. 96, 97 og 98 var de tre eneste av sitt slag ved NSB. De ble overtatt med Norsk Hoved-Jernbane NHJ.

Lokomotivene var bygget av A. Borsig, Berlin-Tegel i 1910 (96 og 97) og 1912 (98). Det var utpregede godstogsmaskiner med lav topphastighet og god trekraft.

Efter elektrifiseringen av strekningen Oslo Ø - Lillestrøm ble lokomotivene brukt hovedsaklig mellom Lillestrøm og Hamar hvor de gjorde god tjeneste i årtier frem til også denne strekningen ble utstyrt med kontaktledning.

Deretter var det ikke bruk for disse lokomotivene, og de falt for skjærebrennerne som et ledd i "vekk med dampen"-programmet; nr 96 i 1954, nr. 98 i 1957 og nr. 97 i 1958.

På grunn av sine løpeegenskaper eller mangel på sådanne, ble lokomotivene kalt "steinpukkere" av personalet.

