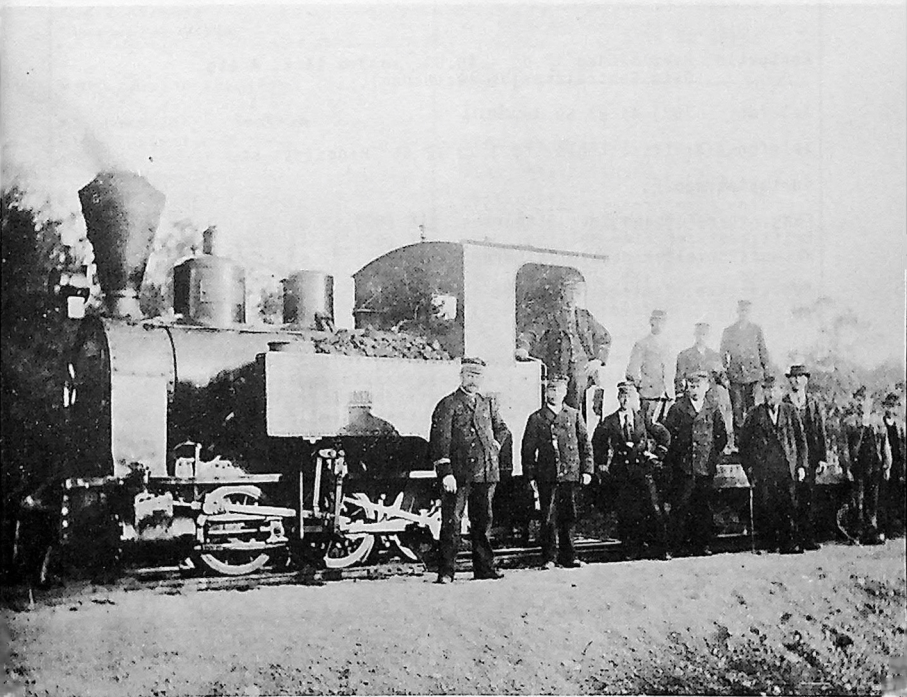


Tertitten

Tertitten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad nr.60 desember 1984



Selskapet driver på idealistisk basis „Tertitten”, smalsporet dampdrevet museumsjernbane ved Sorumsand, Akershus fylke.

Medlem av NORSKE KUNST- OG KULTURHISTORISKE MUSEER.

Andelslaget

Urskog-Hølandsbanen



Selskapet driver på idealistisk basis „Tertitten“.

smalsporet dampdrevet museumsjernbane ved Sørumsand, Akershus fylke.

Medlem av NORSKE KUNST- OG KULTURHISTORISKE MUSEER.

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

Bankgiro: 6201.20.01628

Postgiro: 2 06 77 18

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

Telefon: (02) 41 83 59

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

Kontaktpersoner:

Fung. styreformann Roar Stenersen, tlf (02) 53 07 49
 Driftsbestyrer Finn Halling, tlf (02) 11 17 30 - 79 45 73
 Museumsforvalter Harald Tyskerud, tlf (02) 77 84 89

Medlemsskap: Støttemedlem: 100 kr
 Aktive: 50 kr

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

Avgangstider fra Sørumsand: Kl. 11.30, 12.30, 13.30, 14.30.
 Billettpriser: Voksne t/r kr. 15,- , Barn t/r kr. 7,50.

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

FORSIDEN:

Lok nr. 1 Urskog ved Bingsfos sommeren 1897. Arkiv UHB

Tertitten

Medlemsblad for
Urskog-Hølandsbanen
Nr. 60 desember 1984 opplag 1000

Redaktør:

Erik Borgersen

Redaksjon:

Roar Stenersen
Aud K. Brevig
Stein Olav Hohle

Redaksjonens adresse:

Postboks 711, Sentrum
0106 Oslo 1

Annonsepriser:

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

Stoff til Tertitten nr.61
må være redaksjonen i
hende innen 31/1 85.

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

Til salgs:

Eldre nummer av medlemsbladet
som er til salgs:

Nr 31 - 49, 51 - 59 : Kr 10,00
Nr 50 (jubileumsnr) : Kr 15,00

Bingsfos

var utgangsstasjon for UHB fra 1896 til 1903, i dag er det vår "hovedbase". Vil du vite hvordan det så ut på Bingsfos den gang, så bla om til side 27. Der finner du en grundig beretning om anlegget av stasjonen, dens bygninger og driften - krydret med hittil upublisererte fotografier.

Spesiell e fotos er det flere av denne gang, og det med spennvidde fra Nordlandsbanen til Brasil. Forhåpentligvis godt lesestoff i denne mørketid.

Alle lesere ønskes et godt og fremgangsrikt nytt år!

Erik Borgersen

Innhold

1984, et merkeår.....	4
Stasjonsavdelingen.....	5
Høstinnstatts.....	7
Høsttur til Dokka.....	10
Kommentar.....	11
Fortidsvern 3.1984.....	13
Med kamera på jobben.....	15
SOU 1979:18.....	23
Bingsfos stasjon.....	27
Bak spinkle Baldwin-lok i Brasil.....	41

RETTELSE

I Tertitten nr. 59 har bildet på side 22 blitt speilvendt under trykkingen.

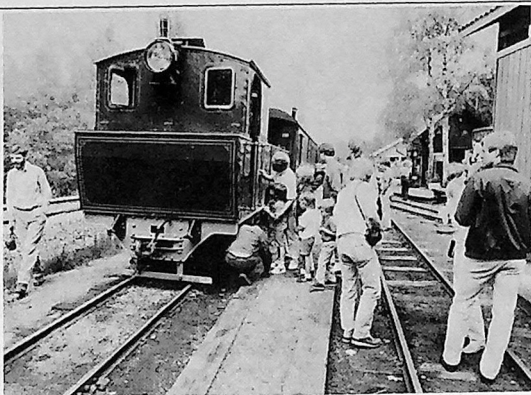
TIL SALGS

5 eldre sort-hvitt kort til salgs, kr. 10,-

Be om liste over salgsartikler!

1984

et merkeår



1984 vil bli stående som et spesielt årstall i museumsbanen UHB's historie. Det er flere grunner til det, men først og fremst knytter det seg til datoen 1/3.

1/3 ble Harald Tyskerud tilsett som museumsforvalter ved UHB. Dermed fikk museet sin første fast ansatte. Dette markerte et stort framskritt som vi allerede nå kan se fruktene av. Betydningen av en fast ansatt har vist seg nærmest revolusjonerende. Langt mer kan bli ordnet, både på administrativt plan og ute i felten.

Men det stoppet ikke med bare 1 ansatt. Vi fikk sysselsettingsmidler til rådighet, og i 5 uker har fire mann vært i aktivitet sammen med Tyskerud og Ihlebekk. Nå ser vi hvor lite det monner "en tur på Banen for å bytte sviller". I høst har det blitt gjort enormt med arbeid etter vår målestokk.

Hvordan har så lønnet arbeid influert på selve drivkraften bak UHB, den "idealistiske" arbeidsinnsats? Faktisk har de lønnede bare bidratt til å stimulere de frivillige! I år har vi sett hvordan aktiviteten bare har økt. Selve "presset", -det presset som gjerne bygger seg opp og gjør at en må bruke mer tid på det som skulle vært en hobby, enn en selv ønsker - har lettet. Vår museumsforvalter kan få ordnet en rekke saker på dagtid og lette presset på de mest aktive. Resultatet er kort sagt større glede og entusiasme.

I våres kom lok 6 "Høland" tilbake til banen. Flere års inn-

sats munnet ut i et nydelig lok, faktisk sommerens store attraksjon. Langt flere av de besøkende viste interesse for loket. Det krydde av skuelystne rundt maskinen, og en fikk til fulle erfare hva det betyr med et riktig restaurert lok fra den forudms UHB foran toget.

Sommerens sesong viste seg å bli bedre på flere måter. Først ved at flere av de aktive var villige til å stille opp og ta sin tørn i tjenesten. Etter at driften kom i gang la en merke til økt "liv" rundt Bingsfoss stasjon. En lyktes i markedsføringen av å stå over et tog og nyte de parkmessige omgivelser. Dette ga seg heldig utslag i triveligere miljø, intet stress for de besøkende og for oss i økt salg. For den besøkende betydde dette økt kvalitet på reisen "tilbake i tiden".

For de aktive har 1984 fått UHB til å bli en fritidssyssel som virkelig er avkobling. Det gode miljøet er bare blitt bedre. Og at arbeidene stadig blir gjort riktigere og nøyaktigere øker interessen og virker utviklende. BCO 3 er nå snart ferdig. Visst har restaureringen tatt tid. Så blir da også denne vogna noe av det flotteste på jernbanehjul her omkring. Pinlig nøyaktighet og fullstendig hensyn til antikvariske prinsipper gjør denne restaurering til en veiviser for den linje UHB vil føre. Og lærdommen skal komme godt til nytte i BCO 2, 1 og...

Jovisst, 1984 var et merkeår.

Erik Borgersen

Nytt fra

Stasjonsavd.

ved stn Nils Are Magerøy

Arbeidene i stasjonsavdelingen startet i år med maling av gulvene på Bingsfoss og Sørumsand stasjoner. På Sørumsand ble vinduene utstyrt med gardinkapper. Videre har tpx fått ny kontorstol. Hvis de som er så heldige å ha tjeneste der gjør rent etter seg, skulle alt være såre vel i "mygg-bua".

Som de fleste vet, mistet avdelingen en dyktig medarbeider i fjor. Men i sommer dukket det opp en ny kar som var villig til å "trå til" i avdelingen. Vår nye st.formann heter Svein Johan Haugen, og kommer fra Arnes. Det er han og Per Ivar som har æren av nyslåtte plener på Bingsfoss.

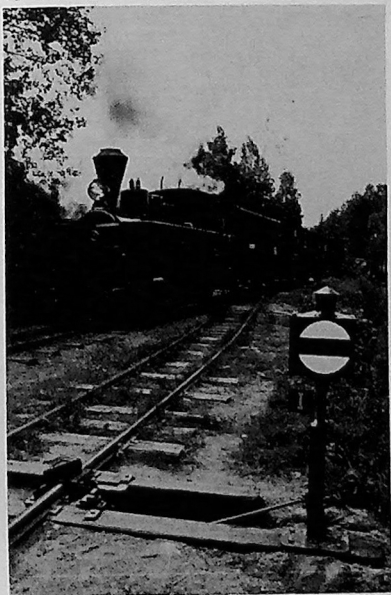
Av tekniske saker må nevnes at det interne telefonsamband etter er bragt i orden. I den grøfta televerket grov for et par år siden, fikk vi en egen kabel for vårt telefonsamband. Da et av våre medlemmer tidligere var montør i Televerket var snart alle vansker med vårt samband ute av verden. Nå er det hele profesjonelt koblet, og går i jordkabel nesten hele veien fra Sørumsand til Fossum.

I løpet av vinteren reparerte og pusset opp stillverksavdelingen i Oslo 3 originale spersperrer som tidligere har ligget henslengt på Bingsfoss. Til den ene ble det også gjort i stand et gammelt spersperresignal (for parafinlampelysning). En av sperrene med signal ble på forsommeren montert på vognhallsporet. Der kom det virkelig til sin rett. Så nå er i hvert fall dette sidesporet forskriftsmessig sikret. Nøkkelen til spersperren oppbevares i samlelåsen på stasjonen.

Det tredje tekniske fremskrittet som skjedde i sommer, var flytting av innkjørsignal B nærmere Fossum. Det har i flere år fra lokpers.-hold vært bemerket at signalet stod ugunstig i forhold til den sikt man bør ha til et innkjørsignal. For å få lengre siktavstand måtte innkjørsignalstedet flyttes 100 m. nærmere Fossum. Det



Innkjørsignal B, Bingsfoss (over) og spersperren (under)



var stillverksavdelingen på Gjøvik som i øsende regnvær satte opp nytt signal. De hadde nemlig med seg 2 signaler som inntil i sommer har vært i bruk på Raufoss. Ellers var det st.avdelingen som grov ned kabelen til det nye signalet, og senere tok ned det gamle. Men uten stillv.avd. i Oslo hadde hverken sporsperre eller signal vært der det er i dag. Hjertelig takk for innsatsen i år også, stillverkemesterassistent Per Lundberg!

Åres bør også i år gartneriet på Ski, som denne gangen leverte ekstra fine sommerblomster til glede for våre reisende og oss selv. De kom i år enda mer til sin rett, da

bjerketreet bak st.bygningen på Bingsfoss måtte felles "grunnet dødsfall".

Tils lutt vil jeg bare nevne en mindre hyggelig ting: To ganger i sommer har innbruddstyver vært på ferde i godsbygningen og stjålet mineralvann. Dørene var brekt opp og dørkarmene ramponert. Støtteforeningen har reparert skadene selv og satt jernbeslag på dørbladene. Ellers er vinduslistene malt hvite og dørbladene brune. Dette har våre venner i Sørumsand skoles musikkorps støtteforening tatt seg av. UHB derimot har koblet opp ny strømkabel og egen måler til godsbygningen. Så nå produseres det vafler som aldri før!



Det parkmessige området på Bingsfoss er blitt meget populært. De besøkende står gjerne over ett tog og tilbringer en time her.



Også i år var skolemusikken innom en søndag og spilte.

Høstinnnsats

HØSTENS ARBEIDER
VED AUD KRISTIN BREVIG



Driftsslutt har slett ikke vært fulgt av noen begrensning i arbeidsinnsatsen på banen i år. Tvert i mot - spesielt i baneavdelingen har gode krefter vært i sving i høst.

Urskog-Hølandsbanen har vært så heldig å få fire dyktige, fylkeskommunalt lønnete sysselsatte i fem uker denne høsten. Og resultatene har ikke latt vente på seg: I området fra mellom undergang Kongsvingerbanen og tunnelen opp til Småfoss er skinnegangen løftet og justert og råtne sviller er skiftet ut. Grusen har fått god omsetning - hver dag har det gått med to billass! Så de fire sysselsatte og våre to arbeidsledere Harald Tyskerud og Gunnar Ihlebekk har fått brukt spadren en del.

Såvel han på over de seksti som ungdommen på treogtyve uttaler at de har hatt noen fine uker på banen. På spørsmål om de synes noe burde vært annerledes, om de hadde noe å kritisere ved opplegget var det kun benektende hoderystning å få. Derimot ble det uttalt at det hele var kjempekoselig og at de hadde "fin bas".

De fire sysselsatte tilsvarende i underkant av fem månedersverk, og hadde vi fått beholde dem lenger hadde de vel snart vært på Fossum om det ikke var for snø og vinter!



De fire sysselsatte sammen med Gunnar Ihlebekk

Mork

Den gamle Urskog-Hølands-banestasjonsbygning på Mork viste seg å være så skral at det ble sett bort fra flytting av bygningen hel. Søndag 4. november tok vi et siste farvel med bygningen før demonteringsfolkene kom dagen derpå. Ødelagte og råtne materialer vil bli reparert eller laget nye, og bygningen vil så bli gjenoppført på Fossum neste år. Skal bygningen bli like fin - ja, først og fremst museal må det arbeides med en fin hånd. Bygningen så nemlig ikke nettopp vakker ut, så den utvendige panel vil nok i en vesentlig grad bli skiftet ut.

Vi gleder oss til å se Mork på Fossum!

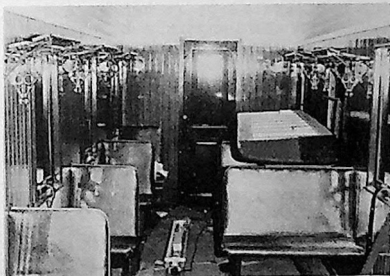


Aksjon kull mm.



Lørdag den 15. september var det tid for dugnad - denne gang på Rødberg i Numedalen.

Vi var fire som dro fra Oslo S. kl. 8 om morgenen, fra Drammen var vi blitt seks. Vi ankom Rødberg kl 11.32 etter en ristende, men koselig tur med motorvognen opp dalen. Ved et uthus ved lokstallen fant vi det vi var kommet for: Mengder av kull og ved i gave fra NSB. Seks timer og 11 minutter senere forlot vi Rødberg med kølstøv i håret og andre steder. Og, ikke minst - 4-5 tonn kull og et par favner fin bakhovved rikere.

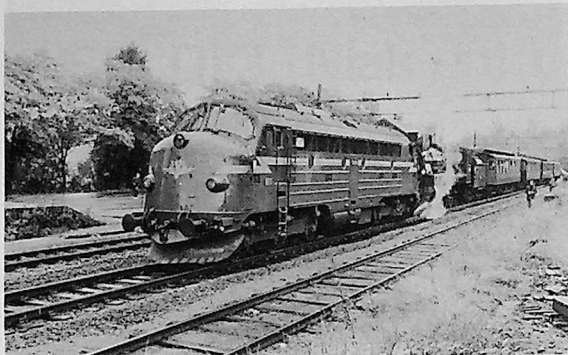


I Lodalen går arbeidet med BCo 3 mot slutten. Bildet midt på siden viser 3. klasseavdelingen.

Til høyre ser vi en del av sporet ved Presterud etter at Johan P. og pensjonert baneformann Anders Pettersen kappet skinner og justerte skjøtene slik at de kommer rett overfor hverandre. Dessverre var hele det nye sporet lagt med ujevne skjøter, men nå er det rettet opp.



Høsttur til Dokka



*Di 3 630 og
26c 411 ven-
ter på tog
204 i Haka-
dal*

Om morgenen søndag 23/10 var det nok ikke mange av beboerne i Gamlebyen som unngikk å bli vekket av brølet fra en 567-motor og damploket 411. Norsk Jernbaneklubb arrangerte da sin høsttur, og denne gang med nokså uvanlig forspann: Di 3 630 og 26c 411.

Turen skulle egentlig gått til Skreia, men i siste liten fikk en beskjed om at 411 ikke kunne tillates kjørt på Skreiabanen. Som erstatning fikk klubben kjøre til Dokka på Valdresbanen. Fra Oslo til Jaren gikk NOHAB'en som normalt går som løsløk i ekstra forspann. Det var litt av et syn, for ikke å si litt av en lydopplevelse gjennom Gamlebyen, Etter-

stadskjøringen og oppover langs Maridalsvannet.

Fra Jaren til Dokka og tilbake til Oslo tok 411 hånd om toget alene. Det ble en virkelig koselig veteranogstur. Gjøvikbanen og Valdresbanen er idylliske baner å reise med damp tog på. Og ikke minst når landskapet har høstfarger.

Fotokjøringer ble avviklet på Kutjern, Trevatn og Hov. Det var fotokjøringer med sus over, perfekt for fotografene.

All honnør til NJK for et vellykket arrangement!

Erik Borgersen



*Vel framme
på Dokka*



Fotokjøring
på Hov stasjon.

(alle fotos:
E. Borgensen)

Kommentar

Herr redaktør

I en artikkel i Tertitten nr. 38, har Lars Liaaen skrevet om opphavet til det vanlige norske smalspor, "kapsporet", som han mener egentlig burde hete "norsk spor". Ivar J. Gubberud kommer inn på det samme i sin bok om Vossebanen (Vossebanen 1883 - 1983, NJK 1983, s.75) I den forbindelse vil jeg gjerne sitere noen linjer fra boka "Om kunsten å reise" av Christian Gierløff (Gyldendal Norsk Forlag 1927, side 77):

"Vår første jernbanedirektør Pihl har fått et delvis urettferdig eftermæle som "smalsporet"."

-- og videre:

"Han (Pihl) fikk innført sitt smalsporsystem for alle de baner som ikke stod i forbindelse med utlandet. En nokså uhyggelig kamp reistes mot Pihl og hans smalspors system. Det het bl.a. at de engelske kontraktører ikke hadde villet bygge Hovedbanen om den skulle vært smalsporet. En trøst fant han i at hans system vant megen anerkjennelse i utlandet. Flere ingeniører og kommisjoner

blev sendt hit for å studere det. Etter deres råd blev der bygget smalsporbaner i nokså stor utstrekning i Russland, Kanada, India, Egypten, Sudan, Kapstaden - ja i Afrika er det norske smalspor det normale".

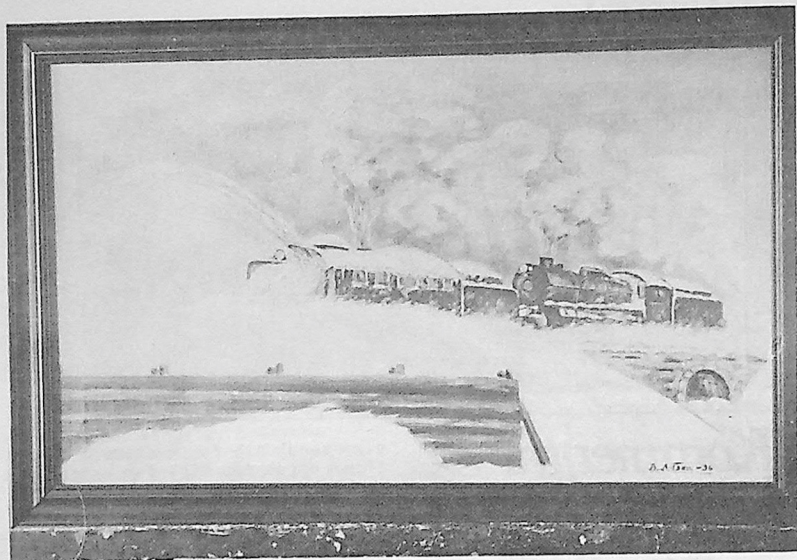
Understrekningen er min egen.

Med hilsen
Per Tallaksen

Fra pensj. lokf. Birger Nilsen:

Etter Tertitten nr. 59 fikk vi et meget hyggelig brev fra pensjonert lokomotivfører Birger Nilsen i Stavanger. Han er født i januar 1897 og begynte på jernbanen i 1914.

Her kommer hilsenen:
"Hjertelig tak for medlemsbladet Tertitten. Jeg leste med stor interesse artikkelen om Setesdalsbanen. Jeg tjenestegjorde jo endel aar der, og har mange minner derfra. Og tenk at lok nr. 5 som jeg har kjørt saa mange ganger gaar endda, det er jo enestaende. Det forøvret et meget godt lok. Det var foresten en har job mange ganger, med det store snefall som var i de aarene, 34 - 35 og kunne forsere sig foran. Og det blev mange lange dager og netter. Men det gikk, og meget intresant." →



Et av lokomotivfører Birger Nilsens eminente malerier fra den tid han tjenestegjorde på høyfjellstrekningen Voss-Ål, i tiden fra 1916 - 33. Se forøvrig Tertittent nr. 37.

TILBUD

Tidligere utgaver av Tertittent selges til gavepris. Velg fritt mellom utgavene 31 - 59 (dog ikke 41, 50 og 58).

5 stk	kr 30,-
10 stk	kr 45,-
20 stk	kr 70,-

Bladene sendes portofritt.
Husk å anføre hvilke utgaver du ønsker.

Tertittent 1 - 9 selges for kr 10,- frem til 31.01.85 !

FORTIDSVERN 3·1984

".... Parallelt med det praktiske arbeidet vokste interessen for det autentiske - å sette utstyret i stand slik det var opprinnelig og uten juks. Slik har jernbaneentusiastene utviklet seg til å arbeide antikvarisk, og vi må betrakte deres innsats som en meget viktig del av kulturminnevernet.

Det er derfor vi presenterer deres arbeidsområde i dette nummer av Fortidsvern..."

Slik skriver Mari Kollandsrud i innledningen i bladet Fortidsvern nr. 3 1984. Denne utgaven er i hovedsak viet arbeidet med å ta vare på norsk jernbanehistorie.

I form av artikler av mennesker som på forskjellig måte står sentralt i jernbane-kulturvernet i Norge, som Ole Mjelva, Carl Fr. Thorsager og Bjarne Rogan, blir en rekke aspekter ved museumsbanen belyst. En finner stoff om bakgrunnen for etableringen av museumsbanene,

om de første ildsjelers innsats fram til i dag hvor vi har 4 slike baner.

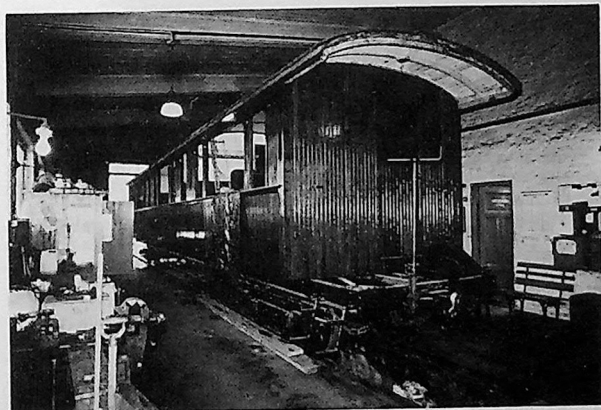
En del sentrale problemstillinger blir diskutert i 2 artikler som særlig berører slitasje på gjenstandene i relasjon til kravene om antikvarisk vern. Forholdet jernbanemuseet - museumsbanene blir også viet en artikkel. Forøvrig finner en stoff om landeveislokomotivene i Norge, jernbanefergene på Tinnsjøen og "Togreisen" av Odd Brochmann.

Fortidsvern nr. 3/84 bør leses av alle engasjert i jernbanevernet i Norge!

Erik Borgersen

FORTIDSVERN 3/84
ISSN 0332-7205
Kr. 20,-

Utgitt av
Foreningen til Norske
Fotidsminnesmerkers Bevaring
Dronningensgt 11
0152 Oslo 1



Thamshavnbanens personvogn Co 12 under restaurering i Foreningen Setesdalsbanens verksted på Grovane.

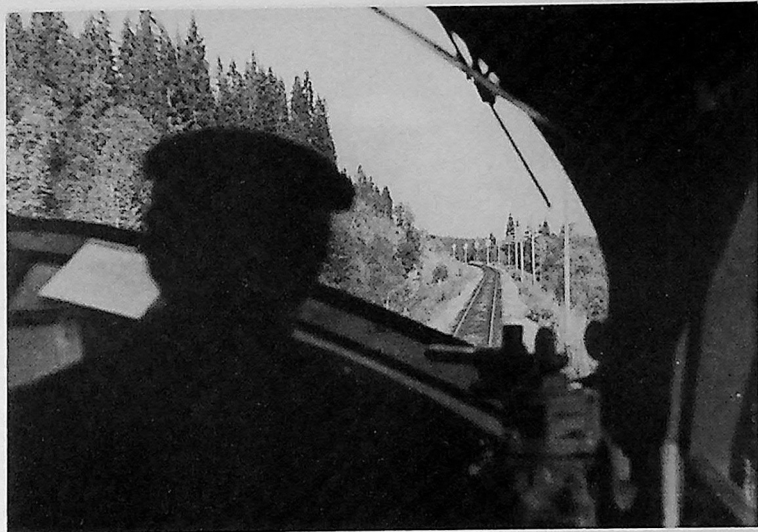
Det er nesten flaut uten damp



Men, Ei 16 kan by på 6000 hk under panseret, fordelt på 4 motorer à 100 kW. Dette trekker en vognvekt på 800 tonn – med maksimal hastighet på 140 km/t. Bremsesystemet har automatisk kombinasjon av trykkluft og elektrisk pådrag.

Med hilsen til Tertitten fra

ASEA - PER KURE ^{AS}



Med kamera på jobben

Stein Olav Hohle har intervjuet lokfører John Melbye

Tenk om lokpersonalet i dampens dager hadde hatt med kamera i vesken når de gikk på jobben. Hvilke bilder ville vi ikke da hatt i dag. Vår gode venn, pensjonert lokfører og aktiv UHB'er Johan P. viste oss noen unike bilder fra lokpersonalets arbeidsplass i 50-årene. Han hadde ikke tatt bildene selv, men kunne formidle kontakt med fotografen, lokfører John Melbye i Moss. Fra han begynte som fyrbøteraspirant i mars 1950 var nemlig Belticakameraet like selvfølgelig innhold i UNICA'en som kaffeflaske, mat og rutebok.

- Bildene tyder på at det var noe mer enn ønsket om en sikker jobb som fikk deg til å begynne som fyrbøteraspirant, Melbye?

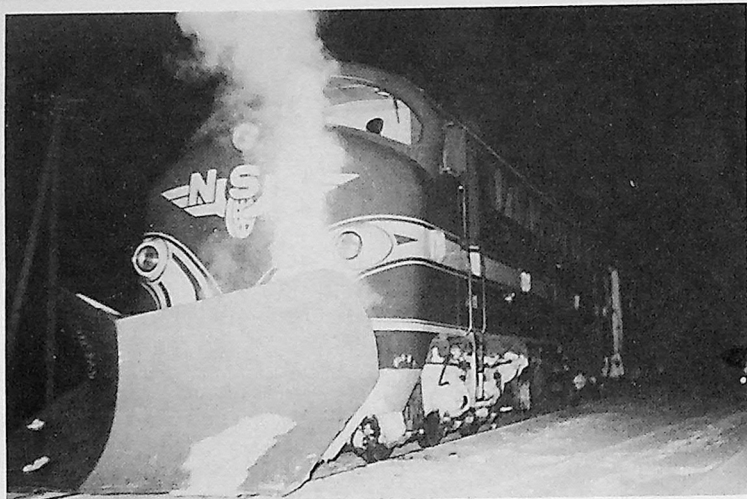
- Jeg har alltid vært interessert i maskiner og mekanikk. Som gutt tenker man seg en fremtid som lokfører eller brannmann.

Far var overkonduktør, og han stilte meg fritt med hensyn til yrkesvalg, men la vekt på at det var viktig å ha en sikker jobb. Så ble det jernbanen. Jeg er jernbanemann i 4. generasjon.

Melbye viser meg en gedigen sølvskje på størrelse med en suppeøse. Øverst på håndtaket er det inngravert en hilsen til hans oldefar i anledning sølvbryllup i 1899. Han var stm. Fetsund, og lykkeønskingen kom fra linje og stasjonspersonalet. Melbyes oldefar på farssiden var bane-mester på Krøderbanen.

- Bildene dine viser et spesielt forhold til motivet. Likte du deg på dampen, tross slitet?

- Ja jeg gjorde det. Det var meningsfullt arbeid. Hvis jeg ikke rørte spaden ville ikke toget gå. Jeg så på damploket som en levende organisme hvor min innsats var avgjørende for



Lok nr 2246 (senere Di 3 602) under den første prøvekjøring i Norge. Bildet er tatt i Mosjøen vinteren 1954. Loket kjørte belastningsprøve med en togvækt på over 700 tonn. Bak loket var en Cfo, hvor lokkontrollører og ingeniører satt i spenning og ventet med sine måleinstrumenter og notatblokker på at det skulle gis avgang. Dampoppvarmingen er skrudd på for at det ikke skulle bli utrivelig kaldt i Cfo'en.

at dette kraftvesenet av jern og stål skulle komme i bevegelse. Det gav en følelse av uunnværlighet å stå på døren i "kjøkkenet". Jeg visste at jeg gjorde et viktig arbeid.

- Du kan vel fortelle om strabasiøse turer også?

- Ja, det er nok av slike minner. En gang hadde jeg sammenhengende tjeneste fra onsdag til lørdag. Vi begynte i Mo i Rana onsdag morgen og holdt på i ett med snørydding til Sefri- vatn, hvor vi fikk avløsning i 11-tiden om formiddagen. Fortsatte med tog 452 (dagtoget fra Mo til Trondheim) til Grong, hvor vi ankom ca. kl. 15.

På denne turen mot Grong kom en lokkontrollør fram på loket og sa at føreren kunne gå bak og hvile, for han var nok sliten. Som om ikke jeg var sliten, som først hadde fyrt roter'n i 29 timer, og deretter

4 timer i persontog! Men på Namsskogan gikk kontrolløren bak i tenderen og spadde fram kull, mens jeg jobbet med fyr- en. Så han hjalp meg også.

Etter 6-7 timer i senga gikk ferden nordover igen med 459, natt- toget til Mo i Rana. Vi hadde så dårlig kull, og med snøføyka i tillegg måtte jeg slagge på Brekkvasselv, Majavatn og i Mosjøen. Det tok tid å bygge opp fyren igjen, så vi ble ca. 5 timer forsinket ved ankomst Mo fredag mid- dag.

Om om kvelden var det på'n igjen med tog 460 (sydgående natt- tog) fra Mo til Mosjøen, og tjenesten var slutt i 2-tiden natt til lørdag.

Jeg husker en gang jeg spadde 13 tonn kull på en type 26 mellom Mo og Lønsdal og til- bake. En stortysker med stor frontplog ble sendt foran det toget vi hadde for å brøyte vei.

Til tross for dette kjørte vi oss fast i Stokkalia og måtte bakke til Krokstrand. Der ventet vi til stortyskeren var blitt tørnet på Lønsdal og kom tilbake over fjellet.

Før vi kom til Dunderland kostet jeg bunnplata i tenderen for å få med meg de siste kullstøvene. Det var eneste gangen jeg gikk helt lens for kull.

Slike harde turer fikk en til å føle at en betydde noe på jobben.

- Lokførerne på dampen var kanskje ikke så interessert i å slippe til en aspirant på høresiden, siden de hadde skuffet så mange tonn kull selv før de ble autorisert og ansatt.

- Jeg sto i fast tur med Johan P. på Nordlandsbanen. Vi var et beite. Han var en fantastisk læremester. Inspirerende og alltid i godt humør. På overnattingen gikk han gjennom bremseser, sikkerhetstjeneste og lokets tekniske oppbygning med meg. Da han skjønte at jeg forsto oppbyggingen av bremseventilen, fikk jeg prøve hans plass ved revansjeskruen og slusa. Johan var ikke redd for å ta et tak i kølaskuffa igjen.

- Fyrte du for Bjarne Andersen noen gang?

- Ja, det var i juli 1950 på "kølmaskin". Det var oppnavnet på et skiftelok som rangerte kullvogner på Marienborg.

- Andre lokførere du husker fra din tid i Trondheim distrikt?

- Flere selvfølgelig, men en jeg fikk kjøre for, selv om vi aldri hadde tjenestegjort sammen før. Han spurte om hvor lenge jeg hadde vært på dampen. "Du vil vel kjøre da", sa han. Spørsmålet artet seg mer som en ordre enn en henstilling. Jeg lurte på hvorfor. Han kunne da fortelle at mens han var aspirant, brakk føreren armen fordi sperrehaken som går i inngrep på revansjeskruen løsnet. Håndtaket slo til armen så den brakk tvert av. Selv stod aspiranten hjelpeløs, fordi han aldri hadde kjørt damplok før. Derfor ville han forsikre seg om at jeg kunne kjøre hvis det skulle skje noe.

- Du begynte på jernbaneskolen i 1956. Hadde Johan P. lært deg alt du trengte å vite?

- Jeg merket straks at jeg hadde et meget godt grunnlag, og det vil jeg takke Johan for. Han fulgte meg til toget da jeg skulle til Oslo. "Du har å bli nr.1!" sa han. "Da river jeg i en fest på deg." Jeg spurte om hva han ville si hvis jeg ble nr.2. "Da river du i en fest på meg", sa Johan.

John Melbye ble nr. 2 og sendte telegram til sin læremester. Om festen foreligger det ingen detaljert skildring.

Etter jernbaneskolen ble Melbye ansatt fyrbøter i Drammen distrikt med stasjonering Oslo V. Der tjenestegjorde han som 2. mann på "opptrekkeren". Det var en El 10 som skiftet personvogner mellom Filipstad og togsporene. ("Opptrekkeren" gikk forresten med assistent helt til for få år siden).

I Trondheim distrikt var han ikke bare på damplok. På Nordlandsbanen var det prøvekjøring av toglok med dieselmotor i begynnelsen av 50-årene. 601 eller Krupp-loket gikk i hovedtogene. I passasjertogene besto fyrbøterjobben i å passe og fyre kullfinka som gikk etter loket. Han var derfor sjelden på loket bortsett fra ved uttak. Loket hadde mange smørepunkter. Noen av dem lå trangt og kronglete til oppunder taket i maskinrommet. Lokpersonalet hilste derfor Di 3 "NOHAB'en" hjertelig velkommen. John Melbye synes det er vellyd å høre crescendoet fra GM-motoren når den går opp i trinn. Han har sansen.

- Etter at du flyttet sør-øst, var det slutt med damplokkjøring for ditt vedkommende da?

- Nei det var det ikke. I 4-ukersturnusen på Oslo V var jeg på dampskiftelok 2 ganger. Da jeg skulle autoriseres til førertjeneste i 1960, kjørte jeg på Gjøvikbanen. Det er en svært krevende bane, fordi det er stigning og fall hele strekningen. Jeg ble ansatt lokfører i Oslo distrikt 8.august 1963. Etter det har jeg kjørt mest ellok.

- Du var lokkontrollør i

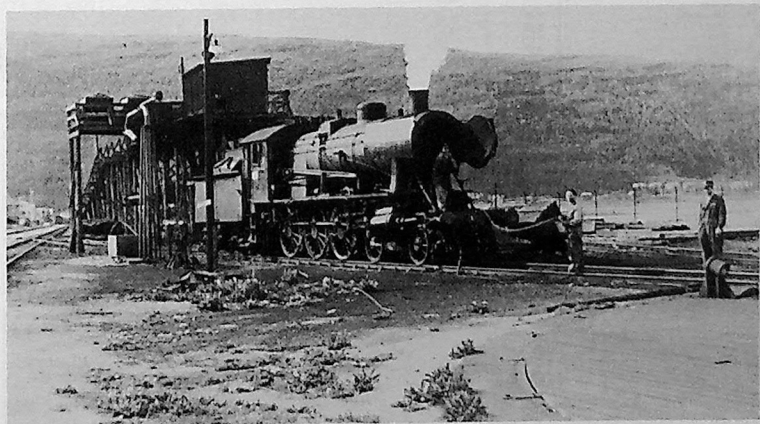


Snørydding på Majavatn, vinteren 55/56. Mellbye fyrte loket, antagelig nr. 396. Siden det gikk så sakte, kunne han gå ut og fotografere.





Kryssing i Trofors.



Spyling av røykskapet på lok 317 utenfor lokstallen i Mo i Rana.

☐ Trondheim—Saldal i tog 459. ☐ Trondheim—Saldal i tog 459.
 ☐ Trondheim—Grong i tog 457. Trondheim—Grong i tog 451/481.
 ☐ Trondheim—Mojøsen i tog 5753/5771. Trondheim—Stjørdal i tog 465, 455.
 ☐ Trondheim—Grong i tog 451.

Km.	Stasjoner	P.t.				P.t. 457 2	H. 459 b 1. 2	H. 459 b 2	Anmerkninger.
		c 475 2	c 445 2	c 451 2	c 457 2				
5.1	01 Fra Trondheim	88	15.50	18.00	...	☐ 5	
7.5	241 Til Mo i Rana	...	7.41	88.50	15.50	18.34	...	☐ 5	
...	6.10	6.10	6.10	11.15	...	☐ 5	
...	7.57	19.01	16.31	18.45	...	☐ 5	
...	8.02	19.04	16.37	18.51	...	☐ 5	
...	8.11	19.10	16.47	19.02	...	☐ 5	
...	8.20	19.30	17.01	19.15	...	☐ 5	
...	8.31	19.46	17.15	19.30	...	☐ 5	
...	8.41	19.57	17.27	19.40	...	☐ 5	
...	8.49	10.06	17.35	19.49	...	☐ 5	
...	8.59	10.16	17.45	19.58	...	☐ 5	
...	9.02	10.24	17.47	20.03	...	☐ 5	
...	9.13	10.36	17.56	20.14	...	☐ 5	
...	9.22	10.43	18.03	20.22	...	☐ 5	
...	9.28	10.48	18.09	20.27	...	☐ 5	
...	9.34	10.58	18.15	20.38	...	☐ 5	
...	9.47	11.08	18.24	20.48	...	☐ 5	
...	9.50	11.12	18.27	20.51	...	☐ 5	
...	9.54	11.18	18.31	20.56	...	☐ 5	
...	10.01	11.26	18.39	21.05	...	☐ 5	
...	11.36	18.44	21.10	...	☐ 5		
...	11.42	18.50	21.15	...	☐ 5		
...	11.53	19.57	22.23	...	☐ 5		
...	12.02	19.07	22.31	...	☐ 5		
...	12.19	19.18	22.42	...	☐ 5		
...	12.28	19.28	22.53	...	☐ 5		
...	12.51	19.48	23.13	...	☐ 5		
...	13.05	19.58	23.23	...	☐ 5		
...	13.13	20.08	23.34	...	☐ 5		
...	13.22	20.18	23.44	...	☐ 5		
...	13.40	20.30	23.58	...	☐ 5		
...	15.20	...	...	...	☐ 5		
...	17.55	...	...	...	☐ 5		
...	18.44	...	...	...	☐ 5		
...	19.08	...	...	...	☐ 5		
...	19.14	...	...	...	☐ 5		
...	19.16	...	...	...	☐ 5		
...	19.18	...	...	...	☐ 5		
...	19.21	...	...	...	☐ 5		
...	19.23	...	...	...	☐ 5		
...	19.25	...	...	...	☐ 5		
...	19.27	...	...	...	☐ 5		
...	19.29	...	...	...	☐ 5		
...	19.31	...	...	...	☐ 5		
...	19.33	...	...	...	☐ 5		
...	19.35	...	...	...	☐ 5		
...	19.37	...	...	...	☐ 5		
...	19.39	...	...	...	☐ 5		
...	19.41	...	...	...	☐ 5		
...	19.43	...	...	...	☐ 5		
...	19.45	...	...	...	☐ 5		
...	19.47	...	...	...	☐ 5		
...	19.49	...	...	...	☐ 5		
...	19.51	...	...	...	☐ 5		
...	19.53	...	...	...	☐ 5		
...	19.55	...	...	...	☐ 5		
...	19.57	...	...	...	☐ 5		
...	19.59	...	...	...	☐ 5		
...	20.01	...	...	...	☐ 5		
...	20.03	...	...	...	☐ 5		
...	20.10	...	...	...	☐ 5		
...	18.10	...	...	...	☐ 5		
...	18.23	...	...	...	☐ 5		
...	18.33	...	...	...	☐ 5		
...	18.42	...	...	...	☐ 5		
...	18.52	...	...	...	☐ 5		
...	19.04	...	...	...	☐ 5		
...	19.16	...	...	...	☐ 5		
...	19.26	...	...	...	☐ 5		
...	19.35	...	...	...	☐ 5		
...	19.43	...	...	...	☐ 5		
...	19.56	...	...	...	☐ 5		
...	20.10	...	...	...	☐ 5		

- ☐ spiseopphold.
- ☐ Stasjonens høyde over havet i meter.
- a Til Saldal alle dager unntatt dag etter helgedag.
- b I kl. bare som søroverg.
- c Togstopp stopper om det trengs ved visse holdplasser.
- e Tog 455 stopper om det trengs ved Ålsted og Volla alle dager og ved Vold, Vidda, Hammarberg, Eggen og Berggruv lørdager. Dessuten helgedager ved Vold og Hammarberg.
- f Fast stopp helgedager.
- g Se om bestilling av søvnplasser og sittingsplasser på side 26 og 27.

Mark!
 Person- og lastebiler transporteres med jernbane mellom Mo i Rana—Saldal og Dunderland—Saldal til reduserte frakter i den tiden riksgodt 50 ar sperrert av sne. Nærmere opplysninger om frakter, transporttider m.v. lis ved henviselse til stasjonene.

Godt råd ved ekspedisjon av reisegods
 1. Merk Dares reisegods med tydelig adresse.
 2. Legg en sødelig påført tydelig adresse ned i kofferten.
 3. Fjern gamle merker og merkelapp.
 4. Innlever reisegods i god tid, erved unngår man å forsinke toget.

Hold øye med bagasjen!
 Pass Dem for kofferttyver!



Ski trekk og stohals i drift hele året

36. Mo i Rana—Dunderland—Saldal

Km.	Stasjoner	H.L.				Gt. 457 2	Gt. 457 2	Gt. 577 2	Gt. 577 2
		c 459 d 1. 2	c 459 d 1. 2	c 459 d 1. 2	c 459 d 1. 2				
0	Fra Trondheim	...	...	22.30	...	...	...	8.20
498	Til Mo i Rana	...	...	7.28	...	...	...	20.10
3.5	01 Fra Mo i Rana	...	...	7.43	15.00	16.20	...	21.45
11.2	1	Tverråna	...	...	15.10	16.30	...	22.12
47.4	14	Sjøknapp	...	...	15.40	17.00	...	22.17
43.9	26	Storforberg	...	...	16.16	17.36	...	22.42
49.4	30	Grønnefjell	...	...	16.49	18.09	...	23.10
124.8	38	Orstjell	...	...	17.20	18.40	...	23.42
127.2	45	Til Dunderland	...	...	17.40	19.00	...	24.10
248.0	55	Fra Dunderland	...	...	18.54	...	...	23.10
272.7	61	Hjøråna	...	...	19.07	...	...	23.42
297.2	71	Kråkeren	...	...	19.41	...	...	24.10
549.4	81.4	Bolsa	...	...	19.41	...	...	24.10
600.2	81.4	Polarskikalen	...	...	19.41	...	...	24.10
642.3	94	Sæli	...	...	19.41	...	...	24.10
511.8	105.1	Løndal	...	...	19.41	...	...	24.10
373.5	121	Kjømga	...	...	19.41	...	...	24.10
204.4	124	Trafna	...	...	19.41	...	...	24.10
120.8	129	Rudpe	...	...	19.41	...	...	24.10
24.4	137	Til Saldal	...	...	19.41	...	...	24.10
0	Fra Saldal	...	...	11.15	...	...	...	...
111	Fouka	...	...	13.10	...	...	...	...
46	Fouka	...	...	14.40	...	...	...	...
290	Til Narvik	...	...	13.50	...	...	...	...

- ☐ spiseopphold.
- ☐ Stasjonens høyde over havet i meter.
- a Togstopp stopper om det trengs ved visse holdplasser.
- b Lokomotiv gir et langt føytegnal når den geografiske polarsirkel passeres.

2 år.

- Ja, jeg ble lei av pendlingen Moss-Oslo hver dag, stå opp 5.15 hver morgen og relativt sent hjemme. Jeg har politikk som hovedinteresse, og jeg syntes dette lot seg kombinere dårlig med sene kveldsmøter. Derfor gikk jeg tilbake til førerstilling igjen.

Avisutklippet fra Moss Dagblad 23/10-84 viser at John Melbye er en aktet mann i sitt parti. Han fotograferer fremdeles, og har også vært freelance journalist i Moss Dagblad

Takk for at du var så frem-synt å ha med kamera på jobben, så vi kan få glede oss over dine historiske, sjeldne jernbane-bilder, John Melbye.

(Alle fotos i denne artikkel er tatt av John Melbye i årene 1950 - 1956)

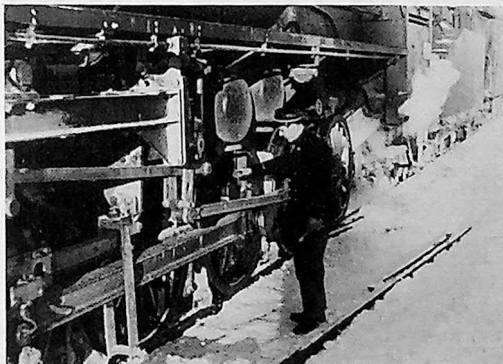
Moss Dagblad,
23/10-84



Stortingsvalget:

Rygge AP vil ha John Melbye

Rygge Arbeiderparti vedtok på et møte i går kveld å lansere John Melbye som sin kandidat til Østfold Arbeiderpartis stortingsvalgliste.



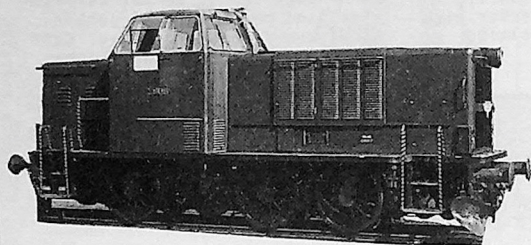
Fyrboten Odd Heide
Johansen smører en
Stortysker, type 63.



Agc Hilton på høyre-
siden i en Stortysker
et sted mellom Grong
og Mosjøen.

Nyhet:

NSB Di 2 (Mak'en) i HO



NMJ's norske
linje fortsetter

NMJ/HOBBY-TEKNIKK'S MODELL AV NSB DI 2

En meget interessant modell fra NMJ/Hobby-teknikk, NSB Di2 med Mak hytte. Mak'en leveres som byggesett med alle nødvendige deler, som etsede og støpte deler i messing, buffere, dekaler. Ferdig formede hyttedeler og motordeksler forenkler byggingen sterkt. Meget godt egnet som førstegangsbygge. Understell må kjøpes separat.

NSB Di 2 med Mak-hytte, Mak'en, ble levert til NSB i 1954 - 1958, og har en lengde over buffere på 10000 mm. Tjenestevekt 45 tonn, største hastighet 50/80 km/t, og det er bygget 6 lok med denne hytte-utførelsen, og til sammen 54 stk av type Di 2. De første lokene er utrangert.

NSB Di 2, byggesett komplett overdel	Kr 495,-
Understell, Fleischmann, likestrøm	Kr 390,-
Märklin lok art. 3149, vekselstrøm	Kr 432,-

Vi beklager at vi ikke kan levere bare understell til Märklin, men vi har isteden valgt å gi en tilbudspris på loket som tilsvarer understellprisen løst.

Romerike Hobbysenter

Strømsveien 102
2010 STRØMMEN
Tlf. (02) 71 31 96.

200 m fra Sagdalen hlp.
19 km fra Oslo sentrum.
2 km fra Lillestrøm.



NORSK MODELLJERNBANE

Postboks 76
1920 Sørumsand

Tlf. (02) 71 31 96
(02) 72 72 29

1:87 HO
Postgiro 5 77 40 39
Bankgiro 6201.05.04460





"Museumsjernbane defineres som en jernbane hvor det primære mål med virksomheten er å gjenskape en eldre jernbane hvor rutemessig, annonsert trafikk tilkys allmenheten"

SOU 1979:18

DEN SVENSKA MUSEUMSJERNBANEUTREDNINGEN FRA 1979
VED STEIN OLAV HOHLE

I februar 1979 ble det utgitt en statlig offentlig utredning om museumsjernbaner i Sverige. Komiteens mandat hadde vært å kartlegge de daværende svenske museumsjernbaner, deres virksomhet og utrede betingelsene for å bevare materiellet og tilknyttede trafikkmiljøer. Rapporten er også aktuell for norske forhold. Den byr derfor på mye interessant lesing.

Museumsjernbane defineres som en jernbane hvor det primære mål med virksomheten er å gjenskape en eldre jernbane hvor rutemessig, annonsert trafikk tilkys allmenheten. SOU fastslår at en museumsjernbane representerer mer kultur enn transport, i motsetning til turistjernbane og hobbyjernbane.

Også i Sverige drives museumsjernbanene på frivillig basis. Denne innsatsen anføres som bærebjelke nr. 1 for virksomheten. Behovet blant medlemmene for å drive en tidstypisk jernbane gjør at de derfor bevarer kulturhistorie kanskje ubevisst. Ektheten i miljøet og togfremføringen er et overordnet mål. "Når tågklareren viser avgang år dette ett led i en absolutt sikkerhetstjenst og inte ett innehållsløst skådespeleri".

SOU fastslår at museumsjernbanen er i en unik situasjon på formidlingsiden. Den reisende kan gå inn i et miljø og ta alle sanser i bruk og sitt opplevelsesregister i motsetning til passiv titting ved mange andre museums typer.

I 1978 kalkulerte man i Sverige med at hvert aktivt museumsjernbanemedlem nedla i gjennomsnitt 23 dagsverk av sin fritid. De fleste medlemmene er passive, men allikevel nyttige p.g.a. sin PR-funksjon og at de tross alt bidrar med en viss økonomisk støtte til de respektive foreninger.

Utredningen behandler utførlig bruk av fremmed materiell. I en presset trafikksituasjon ser den ikke noe galt i å fremføre tog med lok og vogner fra andre baner, men deres opphav skal ikke

tilsløres, slik at de reisende tror de sitter i en "ursprunglig vagn".

SOU hevder at det offentlige ikke bør påvirke etableringen av en museumsjernbane bortsett fra ved økonomisk støtte. Den verdsetter det private initiativ i så måte, som i alle tilfelle har vært grunnlaget for de forskjellige etableringer. "Ett museibaneprojekt, som attraherer interesserte, kunnige og lojale aktive foreningsmedlemmer kan lyckas även om de yttre förutsättningarna inte är idealiska".

Å drive museumsjernbane er en stimulerende fritidsbeskjeftigelse. Det fremheves at øvelsen i manuell togfremføring bør komme Forsvaret tilgode i en krigssituasjon, da moderne sikkerhetssystem som CTC og ATC ville være svært sårbare. Sverige har driftsklare damplok i reserve, og det forutsettes at lokførere fra museumsjernbanene skal kjøre disse hvis det blir nødvendig!

I 1979 antok man at ca. 500 mennesker hadde museumsjernbanedrift som sin hovedbeskjeftigelse i fritiden. Komiteemedlemmene mener at den er en "nästan idealisk fritidssyssla". Det kreves en

stor interesse for praktisk jernbanedrift da mange av oppgavene er tunge og lite lystbetonte. Derfor forventes en sterk selvdisciplin, "där det inte går att utebli bara för att man inte är på humör just den morgonen".

I privat næringsliv investerer man for å øke inntektene. Kvalitetsøkning på tilbudet til de reisende på museumsjernbanen i form av restaurerte lok og vogner og oppbygging av tidsriktige miljøer koster mange penger og må anses som en investering. Men man kan ikke da regne med økte inntekter som en naturlig følge slik som i næringslivet. Bedre markedsføring, større inntekter på "kioskrørelsen" blir derfor tilrådd av SOU. Det er igjen et kapasitetsproblem personellmessig. De banene som ligger nær store befolkningsentra og en annen stor turistattraksjon blir spådd en lysere fremtid enn de mer bortgjemte baner. Flertallet av de reisende er tross alt "vanlige mennesker", ikke jernbaneinteresserte.

"Sikkerheten først og fremst" er jernbanens motto. Jernbanedrift er ikke ufarlig. SOU roser den høye kompetansen og ansvarsfølel-



"..och inte ett innehållslöst skådespel"

(Foto: M. Sroka)



"Den reisende kan gå inn i et miljø og ta alle sanser i bruk..."

sen hos trafikkpersonalet og konkluderer under avsnittet "Sikkerhet" med at "Antalet olykker med personskador är så obetydligt att det inte går att redovisa det på ett statistiskt meningsfullt sätt". I de få tilfelle hvor man har hatt skader, blir de reisende tillagt skylden for skjødesløshet.

I Sverige har man med godt resultat brukt arbeidsledige til store arbeider ved museumsjernbanene. Derved har medlemmene kunne bruke evner og krefter på mer lystbetonte oppgaver. SOU fremholder derfor at det er svært viktig og nødvendig at det offentlige fortsetter å tilby denne arbeidskraftressurs.

Blant hovedbetingelsene for at museumsjernbanene skal forbli levedyktige nevnes spesielt at driften må fortsette på frivillig basis, da man ikke kan kalkulere med at det offentlige vil påta seg eneansvaret for driften,

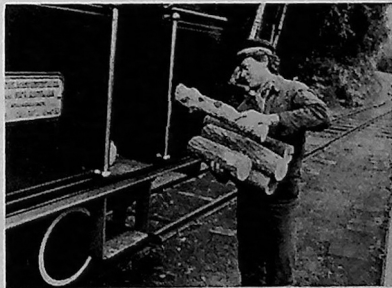
økonomisk og personalmessig. Men det hevdes også med tyngde at alle reparasjoner må kunne la seg gjennomføre og at derfor staten (SJ og verksteddriften) ikke må la gamle håndverk få dø ut, for eksempel produksjon av ny lokkjel og tilpassing av glidelager.

Sikkerheten i togfremføringen må selvfølgelig også i fremtiden ligge på et høyt nivå. Tekniske løsninger er en del av sikkerheten. SOU mener at museale krav klart må vike for moderne teknikk hvis den tilsynshavende krever det av sikkerhetsmessige grunner. Den største trussel mot en museumsjernbane ville tross alt være en togulykke med omkomne og skadede.

Da denne utredningen ble offentliggjort i 1979, hadde Sverige 10 museumsjernbaner i drift. Det var en stor oppmuntring for de aktive medlemmene at regjeringen fant museumsjernbanevirksomheten så seriøs og betydningsfull at den var verdig en SOU.

Jeg har her bare nevnt noen av nøkkelpunktene i utredningen og uten mine personlige kommentarer sammenlignet med norske forhold. Mange av analysene og problemstillingene hadde fortjent hver sin artikkel, men det får jeg komme tilbake til.

Vi har nå 4 museumsjernbaner i Norge. Behovet for en NOU om vår virksomhet er derfor svært aktuelt. Jeg håper du leser "Tertittent", Lars Roar Langslet!



"...dår det inte går att uttelli bara för att man inte är på humör just den morgonen"



**A/S INGENIØR GRAN,
Drammen**

**har levert kjelerør til
lokomotivet HØLAND**

**A/S INGENIØR GRAN er
grossistfirma innen:**

VVS

VA

ELEKTRO



A/S INGENIØR GRAN

Postboks 1, 3001 Drammen

Tlf. 03/83 76 70



Anders Johnsen på pumpedressin ved Bingsfos i 1897. På sporet i bakgrunnen sees Urskogbanevogner fullastet med plank klare for omlasting til normalsporvogner. Arkiv UHB.

Bingsfos stasjon

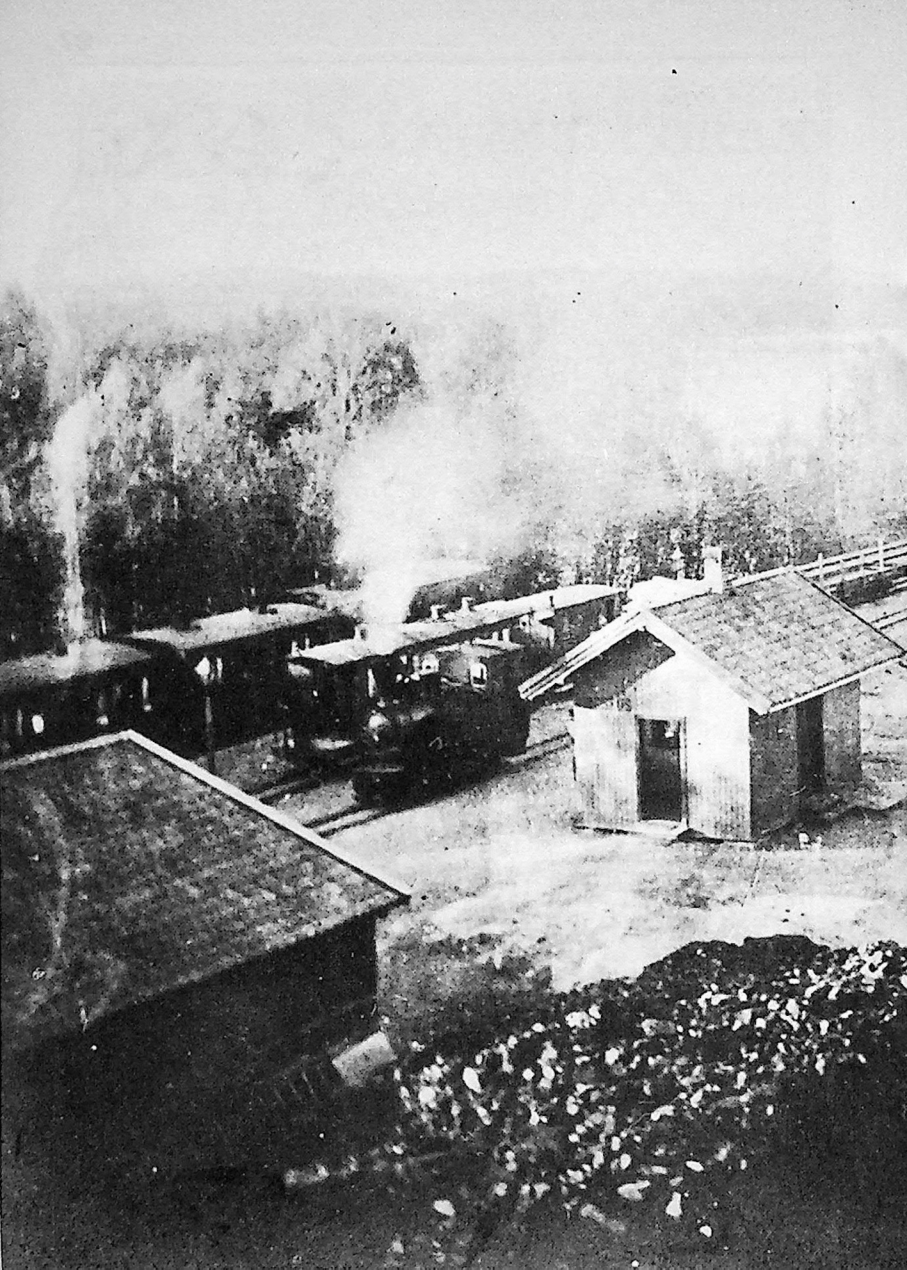
av Finn Halling

Lørdag 14. november 1896 ble strekningen Bingsfos-Bjerkelangen høytidelig åpnet. I 7 år var Bingsfos endestasjon for Urskogbanen (fra 15.12.1898 Urskog-Hølandsbanen) og passasjer- overgang og omlastning av gods mellom smalt og bredt spor fant sted her. Bingsfos var imidlertid lite egnet som omlastningsstasjon, og den 1. desember 1903 ble strekningen Bingsfos-Sørumsanden åpnet for rutegående tog. Bingsfos stasjon ble nedlagt.

Det skulle gå 60 år før det igjen ble virksomhet på Bingsfos. A/L Hølandsbanen var da stiftet, og Bingsfos ble etterhvert hovedbase for lagring og vedlikehold av banens rullende materiell. Dessuten ble nye bygninger oppført, parkanlegg opparbeidet, osv.

Siden Bingsfos er UHBs viktigste stasjon idag, kan det være interessant å se litt på situasjonen den gang Bingsfos var ende- og omlastningsstasjon.

Foto neste side: Oversiktskilde over Bingsfos stasjon sommeren 1897. Bildet ser ut til å være tatt i det 6.50 em-toget (bestående av kareter) på Kongsvingerbanen står på stasjonen. I bakgrunnen skimtes omlastingssporene med en lang rekke åpne og lukkede vogner på normalsporet, og åpne UHB-vogner. Som man ser har fyllinger og skjæringer ennå ikke begynt å vokse til. Stasjonsbygningen er sannsynligvis malt oker (gul) og navnet Bingsfos malt direkte på. Foto: Arkiv UHB





Anlegg

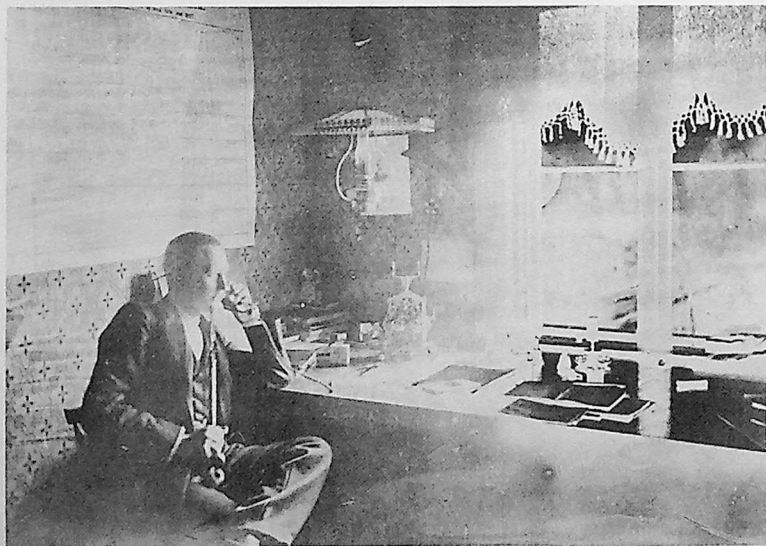
Alle grunn- og sporarbeider ved Urskogbanens anlegg ble utført i kontraktør S. Sørensens regi. Ialt var innkommet 5 anbud på anleggelse av banen - i konkurranse med S.Sørensen var civilingenieur Rudolf Krum, Ole W. Lund, ingeniør Johan Haare og ingeniørene Strøm og Horneman. Sørensens tilbud lød på kr 179.290, mens hans hardeste konkurrent Rudolf Krum tilbød seg å bygge banen for kr 180.106.

Sørensens oppgave besto i følgende arbeider for "linien Bingsfos-Lier-Moseby-Linderud (Bjerkelangen station paa vestsiden af Kjelle bru)": Planeringsarbeider, broer, stasjoner, overbygning og veikryssinger. Punktet stasjoner omfattet: "Planering, grusing og drånering, samt plattform paa alle stasjoner og stoppesteder - med undtagelse af Bingsfos - (....)." (Hosstående bilde samt bilde i Tertitten nr. 57 s.21 bekrefter at Bingsfos stasjon ikke hadde plattform.). I kontrakten heter det også: "Forsaavidt linien besluttes forlånget fra Bingsfos

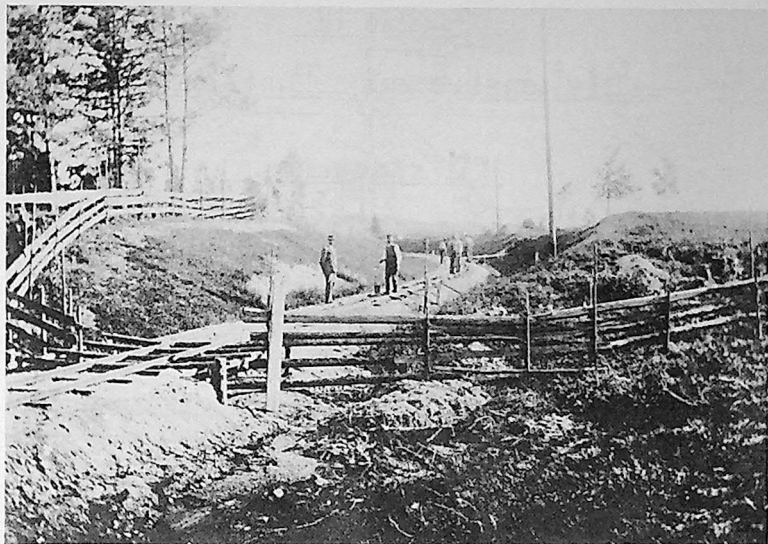
(omtrent päl 21 indtil et punkt ved Kongsvingerbanens km.16,75 (Østenfor Sørumsandens stoppested) forpligter kontraktøren sig til at utføre". Bygging av bane frem til Sørumsanden ble m.a.o. vurdert allerede i 1894, men kom først til utførelse i 1903.

Bingsfos stasjon ble anlagt med kryssingsspor, svingskive (mot butt i vestre ende av stasjonen) og omlastningsspor. Dessuten ble anlagt omlastningsspor (gjennomgående) fra Kongsvingerbanen.

Alt rullende materiell til banens anlegg ble lastet om på Bingsfos. I løpet av sommeren 1895 ble det levert 18 grusvogner, 2 godsvogner og 2 lokomotiver; nr.1 "Urskog" og nr. 2 "Eidsverket". Det var "Eidsverket" som ble tatt i bruk først - første tur fant sted 19. september 1895. "Urskog" ble levert og tatt i bruk i oktober s.å. Som en kuriositet kan nevnes at det hovedsakelig var "Eidsverket" som ble benyttet ved banens anlegg. Lokomotivet løp ialt 21.600 km i tiden 19.9.95 - 31.10.96, mens "Urskog" kun ble benyttet 39 dager og løp 3.500 km. I avtalen med



Anders Johnsen på kontoret på Bingsfos stasjon. På vegg henger rutetabell gjeldende fra og med 1.juni 1897. Bemerk at veggene en laptserte. Arkiv UHB.



"Terist" ved Sætra i 1897. Bildet er tatt rett nedenfor det vi idag kjenner som Sætra planovergang. Arkiv UHB.

kontraktør S. Sørensen var det bestemt at arbeidene innen 1. august/97 skulle ha kommet så langt "at gods-transport da kan foregaa, samt i fuld kontraktmessig stand, saaledes at ogsaa banen kan aabnes for persontrafikken inden 15de septemb-er samme aar."

Bygninger

Opprinnelig var det meningen å oppføre alle Urskogbanens bygninger efter arkitekt Paul Armin Dues tegninger, og det ble innhent- et anbud i tråd med dette.

Det innløp anbud fra tømmer- mand Ole O. Helaas, B. Jørg. Olsen, begge Christiania, Andreas Kolstad, Eidsfos, M. Johnsen, Nes pr Haga og muligens også G. Schlüzler. Til- budt byggepris for Bingsfos sta- sjonshus varierte mellom kr 7.792, 92 og kr 8.020,65, mens prisen for privet og vedskur varierte mellom kr 1038,20 og kr 1.487,20.

Oppdraget tilfalt G. Schüzler, og av kontrakten (dessverre udatert, men trolig inngått medio april 1896) synes det som om man

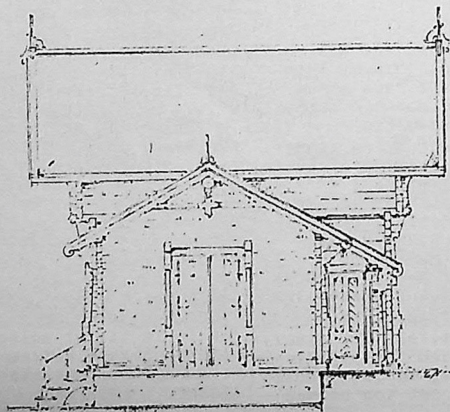
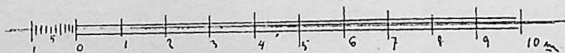
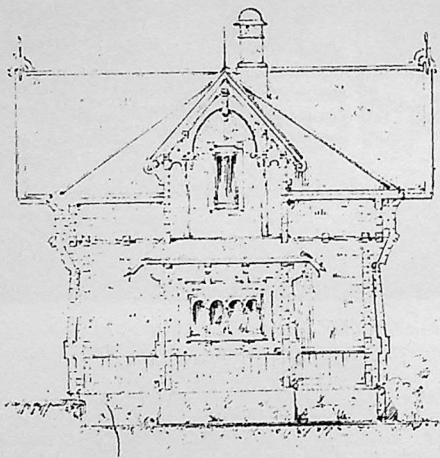
var fast bestemt på bygge efter Dues tegninger: Stasjonshus Bings- fos (eller "den bestemmes til- slutningsstation ved Kongsvinger- banen") for kr 6.800,- og vedskur og privetbygning ved Bingsfos for kr 880,-. Til sammenligning kan nevnes at avtalt pris for stoppe- stedene Kvevli, Mørk, Jahr, Finstad og Øibro var kr 3600,- dvs. kr 720,- pr. stk. På tross av anbud og kontrakt om bygging av stasjoner ble arkitekt Dues tegninger ikke benyttet. Årsaken til dette er uvis. De bygninger som ble oppført var vesentlig enklere konstruert enn Dues, og de ble trolig tegnet av G. Schüzler selv.

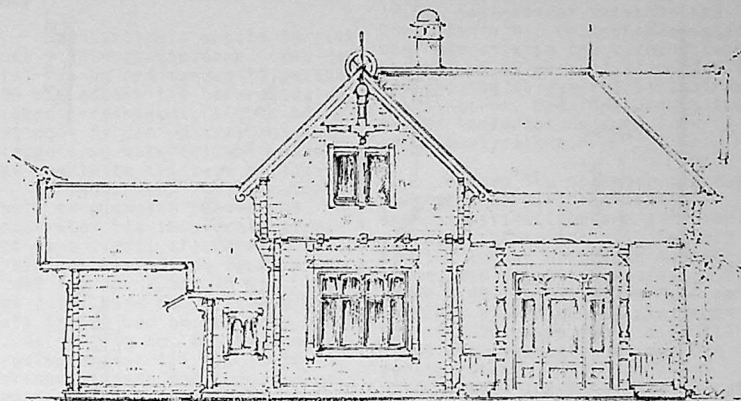
I kontrakten var det bestemt at bygningene skulle være "bragt under fuldt færdig tækket tag inden udgangen af juli 1896" og "i sin helhed færdig til aflevering inden 15de september 1896." Det er ikke usannsynlig at det var en kombina- sjon av tidsnød og trang økonomi som førte til at anleggsbestyrelsen ved Urskogbanen valgte ikke å opp- føre Paul A. Dues staselige sta- sjoner.

Forslag til
Stationsbygning i Bingsfos.

Urskødhæjeren.

9-12-93





Forslag til stasjonsbygning Bingsfos tegnet av arkitekt Paul A. Due 9.12.1895. I bygningens 1. etg. er tegnet godsrom, kontor, venterom og damerom, i 2. etasje stasjonsmesterleilighet med stue, kjøkken, soveværelse og 2 alkover.

Bl. 53 G.

Forslag III

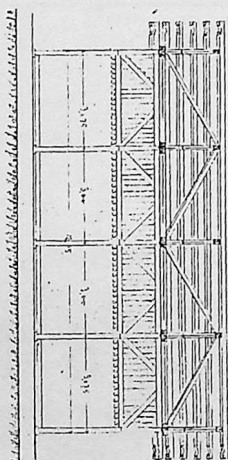
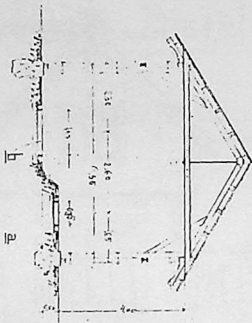
Omlastingskur ved Bingsfos.



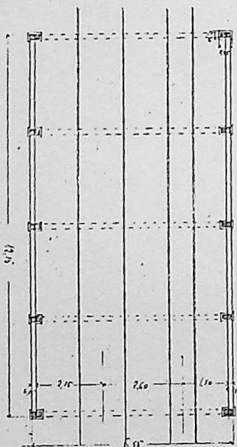
I-100

Ikke bygget.

AUB 1915

Længde fra skovlinje
til skovlinje 1.00 m.

$$\frac{B}{H} = \frac{\text{Skovlinje-fra}}{\text{Skovlinje-til}} = \frac{1.60}{1.95}$$



P.A.

Forslag til omlastingskur ved Bingsfos, tegnet av arkitekt Paul A. Due. Tegningen er påtegnet "Ikke bygget"

Drift

Sannsynligvis oppsto forsinker i anleggsarbeidene, idet det først fra og med mandag 19. oktober 1896 ble adgang til befordring av reisende, reisegods, ilgods og fragtgods "i den udstrækning som anleggets og materiellets endnu ikke komplette tilstand tillader".

Urskogbanens første rutetabell er gjengitt på side 36. Denne ruten ble imidlertid aldri satt ut i livet; allerede 17. oktober ble det utstedt en ny rute (No. 1) det Tog no. 2 har 15 min. senere lagt rute. Rute no. 2 trådte i kraft fra og med onsdag 28de oktober; da var Tog no. 2's avgang fra Bingsfos endret til kl. 10.50, og korrespondansene med Kongsvingerbanens tog forbedret. Denne rute gjaldt helt frem til banens åpning 14. november. Rute 2 har følgende fotnote påtrykt, datert Kristiania 10. november.: "Lørdag den 14. dennes vil, paa grund af banens aabningsfest, tog nr. 2 afgaa fra

Bingsfos kl. 9.30 istedetfor kl. 10.50, saaledes at reisende fra Christiania til Urskogbanens stasjoner maa afreise fra Østbanestasjonen kl. 6.42 eller 7.27 morgen for med godstog at gaa fra Lillestrøm til Bingsfos. Den 16de dennes inntræder forøvrigt ny rute. Anlægsbestyrelsen."

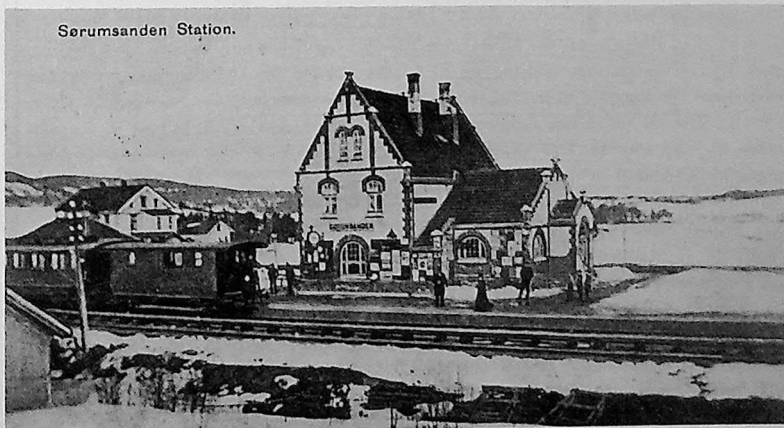
Mandag 16. november startet hverdagen på Bingsfos stasjon. Åpningshøytidelighetene var over og ordinær trafikk tok til. Det ble kjørt 2 togpar hverdager den første tiden, med ankomst Bingsfos fm 6.40 og em 6.40, og avgang fm 8.40 og em 7.40. Kjøretiden Bjerkelangen - Bingsfos var øket med 9 min. til 1 t. 40 min. sammenlignet med den første ruten.

Banens lokomotivstall lå på Bjerkelangen, og rutene ble lagt opp slik at lokomotivenes arbeidsdag startet og sluttet her.

Driftsbestyreren hadde kontor på Bingsfos frem til omkring årsskiftet 1897/98, da det ble flyttet til Urskog.

Sørumsanden Station.

Sørumsanden Station.



Sørumsanden stasjon. Avfotografering av postkort. Arkiv UHB.

Urskogbanen.

Fra og med mandag den 19de ds. vil der alle hverdage blive adgang til befordring af reisende, reisegods, ilgods og fragtgods i den udstrækning som anlæggets og materiellets endnu ikke komplette tilstand tillader.

Der vil i den anledning på banen gå tog i følgende rute:

Tog no. 1.			Tog no. 2.		
	Afgang kl.	Ankomst kl.		Afgang kl.	Ankomst kl.
Fra Bjerkelangen . . .	fm. 7.20		Fra Kristiania enten . . .	fm. 6.12	
« Lierfos	- 7.38		« eller	- 7.27	
« Urskog	- 7.53		« Lillestrøm	- 8.30	
« Finstad	- 8.03		« Kongsvinger	- 8.01	
« Killingmo	- 8.10		Fra Bingsfos	- 9.45	
« Mørk	- 8.28		« Kvevli	- 9.59	
« Kvevli	- 8.39		« Mørk	- 10.18	
Til Bingsfos		fm. 8.51	« Killingmo	- 10.32	
Til Kongsvinger		fm. 12.17	« Finstad	- 10.39	
« Lillestrøm		fm. 10.13	« Urskog	- 10.52	
« Kristiania		« 11.12	« Lierfos	- 11.06	
			« Bjerkelangen		fm. 11.20

Fra Bingsfos vil der for reisende, reisegods og ilgods blive adgang til befordring med Kongsvingerbanens godstog op til Blaker station, ligesom fragtgods vil kunne ekspederes fra Bingsfos over Blaker til statsbanernes stationer.

Der vil ved denne ordning være adgang til at reise fra Kristiania til Bingsfos enten kl. 6.42 eller kl. 7.27 morgen til Lillestrøm, hvorfra Kongsvingerbanens godstog afgår kl. 8.30, med ankomst til Bingsfos kl. 9.05.

Denne rute vil forsøgsvis blive opretholdt, indtil overenskomst om samtrafik har kunnet træffes mellem Urskogbanen, Kongsvingerbanen og Norsk Hovedjernbane. Indtil da vil omekspedition fra alle Urskogbanens stationer og stoppesteder finde sted på Bingsfos.

Saalænge denne ordning vedvarer er det nødvendigt, at alt gods, der ankommer til Bingsfos, betales paa afsendelsesstationen, ligesom alt gods, der afsendes fra Bingsfos til statsbanernes stationer, bliver at betale paa modtagelsesstationen.

Kristiania 15. oktober 1896.

Anlægsbestyrelsen.

Urskog-Hølandsbanen.

Timetabel gjældende fra og med 15de December 1898.

[(Klokkeslettene fra og med 0⁰⁰ Aften til og med 5⁰⁰ Morgen har en tyk Streg under Minutaltæller).

Tegnet ● betyder at Togene stopper paa Signal.

Kilo- meter.	Stationer og Stoppesteder.	Tog No. 4.	Tog No. 18.	Kilo- meter.	Stationer og Stoppesteder.	Tog No. 17.	Tog No. 7.
0	Fra Skulerud . . . afg.		Kl. 2.30		Fra Kongsvinger . afg.	—	Kl. 3.56*)
4	" Slora		●	0	" Kristiania . . .	Kl. 6.40*	- 5.20*)
8	" Hemnes		- 2.48	21	" Lillestrøm . . .	- 7.55	- 6.18
12	" Hjellevål		- 3.03	40	Til Bingsfos . . . ank.	- 8.32	- 6.51
16	" Løken		- 3.22	—	Fra Bingsfos . . . afg.	- 8.50	- 7.00
19	" Fossler		- 3.32	44	" Kvevli	- 9.07	- 7.17
24	" Komnes		- 3.47	48	" Mork	- 9.26	- 7.36
29	Til Bjørkelangen . ank.		- 3.59	52	" Killingmo	- 9.41	- 7.51
—	Fra Bjørkelangen . afg.		- 4.10	54	" Finstad	- 9.51	- 8.00
34	" Lierfos	Kl. 5.00	- 4.28	56	" Urskog	- 10.03	- 8.12
38	" Urskog	- 5.23	- 4.43	60	" Lierfos	- 10.17	- 8.26
40	" Finstad	- 5.43	- 4.55	65	Til Bjørkelangen . ank.	- 10.32	- 8.41
42	" Killingmo	- 5.58	- 5.03	—	Fra Bjørkelangen . afg.	- 10.45	- 8.50
46	" Mork	- 6.12	- 5.23	70	" Komnes	- 10.58	- 9.03
50	" Kvevli	- 6.25	- 5.36	75	" Fossler	- 11.13	- 9.18
54	Til Bingsfos . . . ank.	- 6.40	- 5.55	78	" Løken	- 11.29	- 9.31
—	Fra Bingsfos . . . afg.	- 6.50*)	- 6.05*)	82	" Hjellevål	- 11.42	- 9.41
73	" Lillestrøm . . . ank.	- 7.15	- 6.45	86	" Hemnes	- 12.00	- 10.00
94	" Kristiania	- 8.49	- 7.56	90	" Slora	●	●
114	" Kongsvinger . . .	- 10.42	- 8.39	94	" Skulerud . . . afg.	- 12.24	- 10.24

*) Med Kongsvingerbanens Tog No. 4, 18, 17 og 7, der alle stopper ved Bingsfos.

Ved Bingsfos foregaa foreløbig Omexpedition, saavel af Reisende som af Gods, hvorfor det fremdeles er nødvendigt, at alt Gods, der ankommer til Bingsfos, belæses paa Afvendelsesstationen, ligesom alt Gods, der afsendes fra Bingsfos til Statsbanernes Stationer, bliver at betale paa Modtagelsesstationen.

(Gods, der følge Statsbanernes Regler skal forudbetales, vil paa Eierens Anmodning ogsaa blive besørget sendt ved Urskog-Hølandsbanens Togsfører eller ved Stationsmesteren ved Bingsfos. Se Taxtabellerne)

Billetter og Gods beregnes efter Statsbanernes lokale Taxter og Klassefikationer, med saadan Fragtnedsættelse for enkelte Klassers Vedkommende, som i de særskilte Taxtabeller er anført, hvorhos al Omlastning fra den ene Bane til den anden foregaaer ved Urskog-Hølandsbanens Foranstaltning og uden særskilt Udgift for Eieren.

Tabellen viser de ordinære Togs Afgangs- og Ankomsttider, der vil deraf kunne beregnes, naar Togene i Almindelighed passerer de forskjellige Overgange. Da der imidlertid af og til vil gaa Extratog, ligesom Tiderne ikke altid kan overholdes, er det nødvendigt at Enhver, der vil passere Overgang eller Veje nær Banen, med Syn og Hørelo omhyggeligt agter paa, om kommende Tog eller Lokomotiv, dertil kan være til Hinder.

Bjørkelangen, Driftsbestyrerens Kontor, December 1898.



Parti fra strekningen Bingsfos-Sørumsund som ble åpnet i 1903. Her er det nr.7 Prydz som er på vei mot Sørumsund kort tid før banens nedleggelse. Foto: Arkiv UHB.



Parti ved Bingsfos 56 år etter at stasjonen opphørte å være endestasjon og omlastingsstasjon. Foto: Arkiv UHB.

Fra og med 1. juni 1897 ble Urskogbanens rute utvidet med et formiddagstogpar på søndager, med ankomst Bingsfos em 4.20, og avgang em 6.50. Kjøretiden for søndagstogene var 10 min. kortere enn for de øvrige tog. Rutene ble noe justert 1.10.97, 1.6.98 og 1.10.98.

Den 15. desember 1898 skjedde imidlertid større endringer: Hølandsbanen fra Bjørkelangen (1) til Skulerud var åpnet for ordinær trafikk og baneselskapet fikk navnet Urskog-Hølandsbanen. Antall tog til og fra Bingsfos økte dog ikke; Bingsfos stasjon som endestasjon fikk aldri mer enn to ordinære togpar pr. dag å betjene.

Urskog-Hølandsbanens første rute er gjengitt på side 37. Denne ruten ble gjenstand bare for mindre justeringer den første tiden. Fra og med 1. mai 1900 ble rutetilbudet utvidet med et togpar Skulerud - Bingsfos - Skulerud på søn- og helligdager i sommertiden, slik at det faktisk ble kjørt 2 togpar også disse dager. Sommeren 1900 var lok nr. 3 "Høland" omsider begynt å fungere etter mye om og men, og "Høland" trakk de fleste tog på banen april - september det året. Etter et løp på tilsammen 25.167 km i denne perioden ble det imidlertid "pause" i 4 måneder for diverse reparasjoner, og nr. 2 "Eidsverket" dro igjen de fleste og tyngste lassene.

Nevnte tog ble innstilt fra 1. oktober 1900, men kom tilbake igjen i rutetabellen 1.5. - 1.10.03. Søn- og helligdager ble det kjørt slik: Skulerud - Bingsfos - Skulerud - Bingsfos - Bjørkelangen. Normalt ble dagens drift startet og avsluttet på Bjørkelangen. Oppstart på Skulerud har sin forklaring i at det lørdag ble kjørt kveldstog til Skulerud. Rutemessig driftsstart/-avslutning skjedde aldri på Bingsfos. Den 30. november 1903 må vel stå som en trist dag i Bingsfos stasjons historie. Strekingen Bingsfos - Sørumsanden (fra 1.10.1910 Sørumsand) skulle åpnes neste dag, Bingsfos stasjon nedlegges og alle tog passere (med unntak av de som ikke kom opp Sætrabakken og måtte rygge tilbake for å ta ny sats).

Siste ordinære tog forlot Bingsfos stasjon 30. november 1903 kl. 5.30 e.m.

Kilder

Urskogbanen: Lokomotivenes reparasjoner og løp 1896 - 1919
 Urskogbanen: "Kontrakt på opførelse af stationsbygninger"
 Urskogbanen: "Kontrakt og almindelige Betingelser for Kontraktøren"
 Diverse rutetabeller
 Diverse anbudsdokumenter

(1) I rutetabellene benyttes skrivemåten Bjørkelangen første gang i rutetabellen pr. 15.12.98.



Bingsfoss
 stasjon 1984
 Foto: E. Borger-
 sen.

Hovedkontor: Pilestredet 70

60 00 00

60 27 70

Avd. Fossvn. 24 - Oslo 5

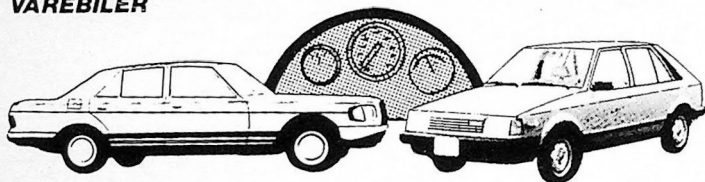
35 01 33 | 35 02 26

TELEFONSVARER ORIENTERER OM
SERVICE UTOVER VANLIG KONTORTID

**PERSONBILER LASTEBILER
SMÅ OG STORE BUSSER
VAREBILER**

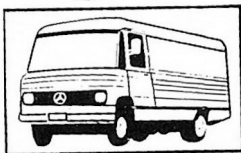


**CAR
RENTAL
NORWAY**



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

Week-end tilbud:
Fri km på kassevogner.

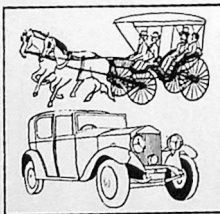


**LIMOUSINE
SERVICE**

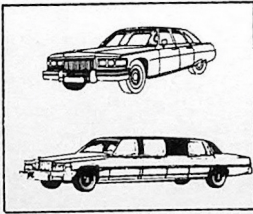


**35 0133
60 2770**

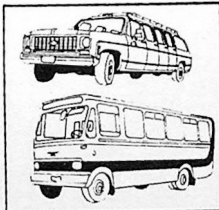
**BUSS
CHARTER**



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



Elegante limosiner
Business representasjons-
biler m/ mobiltelefon.



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

WINNEBAGO

mobilt hjem fullt Til feriebruk
utstyrt for 6 personer. Til forretningsformål



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



Bak spinkle Baldwin- lok på 76-cm. spor

Av Roar Stenersen


Foto: Lars Liaaen

Denne artikkelen er tilegnet vår gode venn Lars Liaaen, som døde så altfor ung i 1981.

Lars var en smalsporvenn, og globetrotter, og ingen avkrok i verden var umulig å nå, hvis det var interessante baner å besøke. Lars besøkte Oeste de Minas i mars 1976, og alle bildene stammer fra det besøket. Han uttalte selv at linjenettet i Minas Gerais var det mest fantastiske banesystem han noen gang hadde sett eller hørt om.

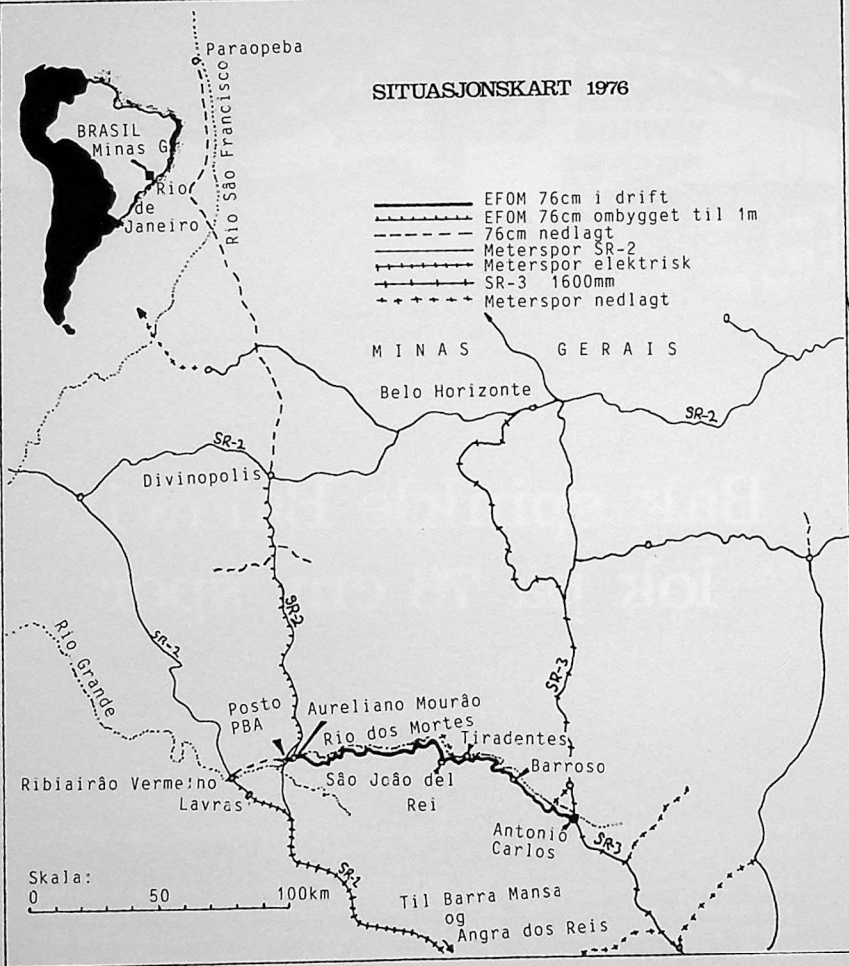
Her følger historien om Oeste de Minas, en avkrok i verden der tiden har stått stille.

SITUASJONSKART 1976

-  EFOM 76cm i drift
-  EFOM 76cm ombygget til 1m
-  76cm nedlagt
-  Meterspor SR-2
-  Meterspor elektrisk
-  SR-3 1600mm
-  Meterspor nedlagt

MINAS GERAIS

Belo Horizonte



I den gamle koloni-byen São João Del Rei i Minas Gerais provinsen i Brasil kan du ikke gå noen steder uten å høre tøffingen av små damplok over skramlingen av oksekjerrer, og en og annen bil. For i São João Del Rei er det en stor stasjon hvor sporvidden overalt er 76 cm, og damplok er enerådene.

Byen er senteret for RFFSA's (Brasils statsbaner) SR-2 region's 202 km lange 76 cm. bane. Tidligere Estrada de Ferro Oeste de Minas, EFOM (Minas Vestbaner), i denne artikkel bare kallet Oeste de Minas.

Historisk tilbakeblikk

Oeste de Minas ble åpnet etappevis fra 1880 og utover, inntil det nådde sin maksimale utstrekning på ca 700 km. i 1893. Banenettet gikk da fra Antonio Carlos via São João del Rei og Aurelianos Mourão til Divinópolis og Paraopeba, hvor man hadde forbindelse med elvedampbåtene på Rio São Francisco. Flere side-linjer ble også bygget. Den viktigste av dem var linjen fra Aureliano Mourão til Lavras, hvorfra det var meningen å bygge sør-øst til Barra Mansa og Angra dos Reis. Av en eller annen grunn ble meterspor valgt til den videre utbyggingen slik at denne sporvidden kom til å utklasse "smalsporet" fullstendig hva antall kilometer angår.

I 1903 gikk EFOM konkurs, og banene kom så over i statlig eie. I 1922 ble eierforholdet overført til delstaten Minas Gerais, og i 1931 ble banene slått sammen med to private baneselskaper i området til ett nytt privat selskap med navnet Rede Miner de Viacão (R.M.V.)

Etter andre verdenskrig gikk det nedover med trafikken, og den nesten 50 mil lange strekningen fra Aureliano Mourão til Paraopeba ble delvis nedlagt, og delvis ombygget til meterspor. Med dette forsvant også nattogene fra 76cm.-banene.

I 1955 gikk banene ennå en gang over på statlige hender (VFCO), noe de fremdeles er.

I dag utgjør SR-2 regionens banenett 565 km meterspor og 202

km 76 cm. Oeste de Minas går i dag mellom Antonio Carlos og Posto PBA. Man har omlasting til SR-3 regionens 1600 mm bane i Antonio Carlos, og SR-2's meterspor i Posto PBA.

Midt i mellom disse to stedene ligger altså São João del Rei. Banen har her sitt hovedsete, med verksted og administrasjon.

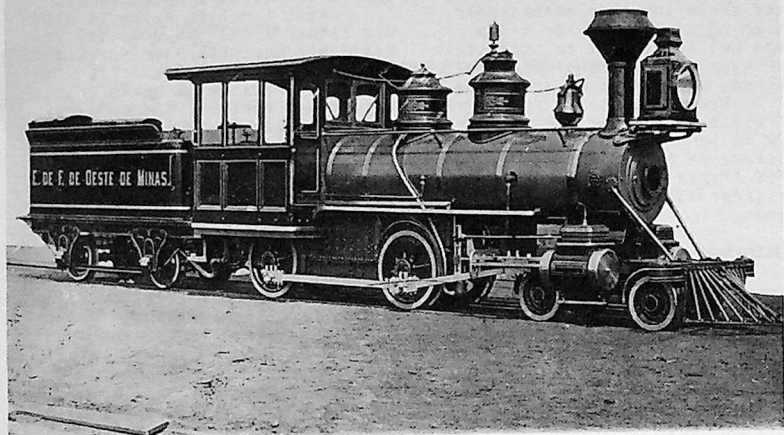
Materiellet på banen er, og har alltid vært 100 % amerikansk. Av 63 lok kom 58 fra Baldwin Locomotive Works i Philadelphia. De 5 andre var 3 fra ALCO, og 2 hjemmelagede. Vognmateriellet kom også fra USA, brorparten av det ble bygget hos Harlan & Hollingsworth i Willmington, Delaware, og Jackson & Sharp i samme by.

Banen har overlevd takket være godstrafikken, og da særlig én kunde, nemlig sementfabrikken i Barroso. Rene persontog har ikke vært kjørt på mange år, så togene går som "mixtos", eller på godt norsk; Blandede tog.

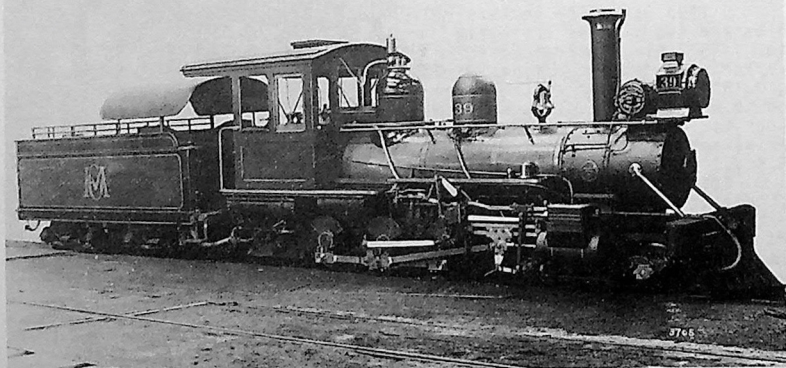
Brasil er et land hvor jernbaneinteresse er et temmelig ukjent begrep, men likevel har almenheten oppdaget banen. Vi kommer tilbake til det i siste kapittel, så la oss først skru tiden tilbake til mars 1976, og være med Lars på en tur med Mixtoen til Antonio Carlos.



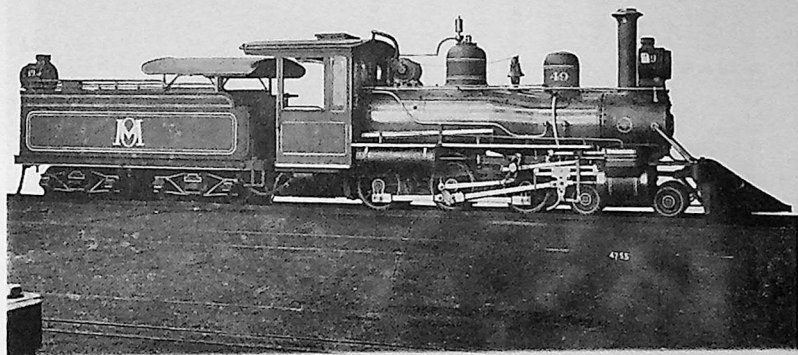
Lars ombord på lok nr. 40.
Foto i Barroso mars 1976



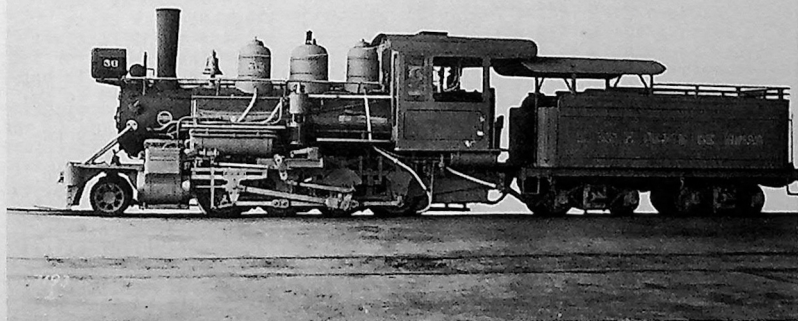
Oeste de Minas lok nr. 1, Sao Joao del Rei. Baldwin 1880. Loket eksisterer, dog sterkt ombygget, på museet i sin hjemby.



Nr. 39, senere nr. 37, bygget 1911 i Baldwin's leveransepuus. Denne serien maskiner utgjorde ryggraden i lokparken ved O.de M.



Nr. 49, senere 33, bygget i 1913, var en av de svært få med innvendige rammer.



Nr. 56, senere 68 fra 1919 er banens nyeste lok fra Baldwin. (Fotos denne og foregående side: Samling H.L. Broadbent, USA)

Lok ved O.de M.

NAVN	OPPR. NR.	SENERE NR.	AKSELFØLGE	FABRIKANT	KONSTR. NR.	BYGGEAR	MERKNAD
São João del Rei	1		4-4-0	BLW	5055	1880	x)
N.A.	2		4-4-0	BLW	5057	1880	
N.A.	3		4-4-0	BLW	5506	1881	
N.A.	4		4-4-0	BLW	5502	1881	
Rio Grande	5		4-4-0	BLW	8330	1887	
Rio São Francisco	6		4-4-0	BLW	8470	1887	
Lavras	7		4-4-0	BLW	8516	1887	
Oliveira	8		4-4-0	BLW	8639	1887	
Manoel Barbosa	9	35	4-6-0	BLW	10138	1889	
Henrique Galvão	10	36	4-6-0	BLW	10139	1889	
Pitanguy	11	9	4-4-0	BLW	10142	1889	
Itapeceira	12	10	4-4-0	BLW	10143	1889	
Piumhy	13	63	2-8-0	BLW	10497	1889	x)
Araxá	14	64	2-8-0	BLW	10498	1889	
Campo Belo	15	65	2-8-0	BLW	10500	1889	
Inhanúma	16	66	2-8-0	BLW	10505	1889	x)
Abeeré	17	16	4-4-0	BLW	11594	1891	
Indaya	18	15	4-6-0	BLW	11608	1891	
Paulo Freitas	19	12	4-4-0	BLW	12660	1892	
Joaquim Castro	20	18	4-4-0	BLW	12644	1892	
	20	18	4-4-0	BLW	32877	1908	
Hermillo Alves	21	17	4-4-0	BLW	12656	1892	
Alberto Isaacson	22		4-4-0	BLW	12666	1892	
	22	19	4-4-0	BLW	32878	1908	
Tascano de Brito	23	53	2-8-0	BLW	12636	1892	
Pinto Mendes	24	54	2-8-0	BLW	12637	1892	
Carquerra Lima	25	61	2-8-0	BLW	12925	1892	
Albadia	26	55	2-8-0	BLW	12934	1892	x)
Antonio Guedes	27	56	2-8-0	BLW	12942	1892	
Xavier Pereira	28	57	2-8-0	BLW	12943	1891	
Paraopeba	29	58	2-8-0	BLW	13829	1893	x)
Abbadia	30	59	2-8-0	BLW	13830	1893	
Allonso Penna	31	62	2-8-0	BLW	13831	1893	x)
Randolfo Payer	32	60	2-8-0	BLW	13832	1893	x)
Doutor Castro	33	69	2-8-0	BLW	14134	1894	x)
Marcos Castro	34	70	2-8-0	BLW	14135	1894	x)
Marcos de Castro	35	13	4-4-0	BLW	14167	1894	
Bias Fortes	36	14	4-4-0	BLW	14168	1894	
Mendes Junior	37	71	2-8-0	BLW	14169	1894	
	38	11	4-4-0	OdeM	1	1910	
	39	37	4-6-0	BLW	37082	1911	x)
	40	38	4-6-0	BLW	37083	1911	x)
	41	39	4-6-0	BLW	37084	1911	x)
	42	40	4-6-0	BLW	38010	1912	x)
	43	41	4-6-0	BLW	38011	1912	x)
	44	42	4-6-0	BLW	38050	1912	x)
	45	43	4-6-0	BLW	38051	1912	x)
	46	20	4-4-0	BLW	38007	1912	x)
	47	21	4-4-0	BLW	38008	1912	x)
	48	22	4-4-0	BLW	38009	1912	x)
	49	33	4-6-0	BLW	40871	1913	
	50	34	4-6-0	BLW	40872	1913	
	51	30	4-6-0	BLW	40873	1913	
	52	50	2-8-0	Alco	54386	1913	
	53	51	2-8-0	Alco	54387	1913	
	54	52	2-8-0	Alco	54388	1913	
	55	67	2-8-0	OdeM	2	1920	
	56	68	2-8-0	BLW	52256	1919	x)
	60	31	4-6-0	BLW	52360	1919	
	61	32	4-6-0	BLW	52361	1919	

x) = Eksisterer fortsatt
 BLW = Baldwin Locomotive Works
 Alco = American Locomotive Co.

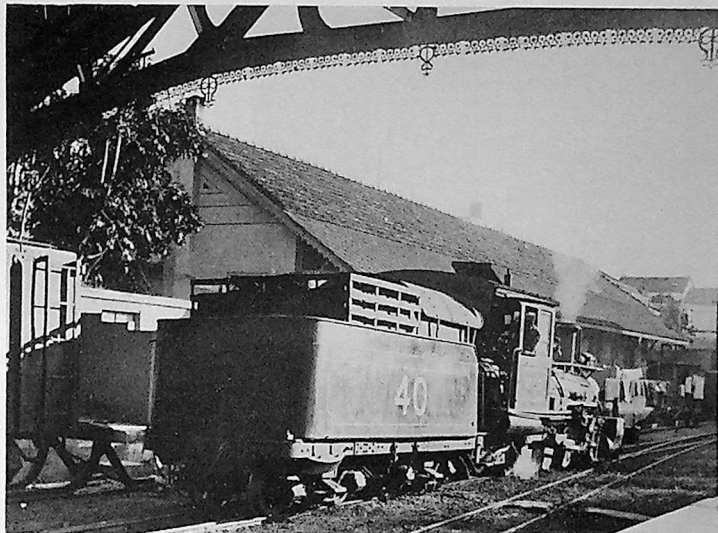
På Oeste de Minas

Du skal stå tidlig opp om morgenen hvis du vil være med "mixto'en" til Antonio Carlos. 7 blank er det avgang, forteller Chefe do Estacion oss, men toget til Posto PBA går først kl 9.00 får vi vite. For å få mest mulig ut av dagen velger vi å være med 7-toget, og kjøper billetter nå, kvelden før, for å gardere oss.

Unødvendig med vekkeklokke i denne byen. Grove amerikanske fløyteul nede på stasjonen sørger for den nødvendige søvnforstyrrelse. Vi er oppe i 6-tiden, en rask frokost, og begir oss ut på den korte spaserturen over brostensbelagte gater ned til stasjonen. Vi går litt fortere nå når vi nærmer oss Corrego do Lenheiro-gangbroen som fører over elven og rett inn i toghallen. For et sted! Alle spur, 10 i alt, er overbygd under en tredobbel, østbanelignende hall. Hallen er mørk, men vi skimter to ferdige togstammer midt i hallen, samt en masse gamle vogner av ymse slag. Noen av disse vognene kunne fortjent en artikkel hver for seg, særlig A 6, som står oppstilt sammen med to salaongvogner med store endeplattform og kuffanger i ene enden.

Jackson & Sharp 1880 står det på fabrikk-skiltet på A 6. Rart å tenke på at Rørosbanens kongevogn rullet ut fra den samme fabrikk bare to år tidligere.

Kl 6.45 blir det plutselig livat i hallen, for inn bakker tenwheeler nr 40, Baldwinprodukt fra 1912, og går inn på Antonio



"..for inn bakker ten-wheeler nr. 40.."

Carlos togstammen. Konduktøren kobler kroken og luftslangen, og Westinghouse-kompressoren på nr 40 får det bråtravelt når lufta slippes på toget. Koblingen ja, noen gang hørt om "link and pin"? Ikke det, vel - nå har du det, for på Oeste de Minas brukes ikke annet. Denne koblingen er noe av det mest primitive som har vært i bruk. "Link and pin" ble mye brukt i USA i forrige århundre, men ble forbudt der etter 1893. Hele innretningen består av en jernlenke og to jernpinner som ligger i en kombinert støt og draganordning, ikke ulik den vi har på UHB. Lenken er altså hele draginnetningen, her er ingen sikkerhetslenke. Ubetinget aktsomhet bør utvises ved sammenkoblingen også, men så vidt vi kan se har konduktøren alle 10 fingre i behold.

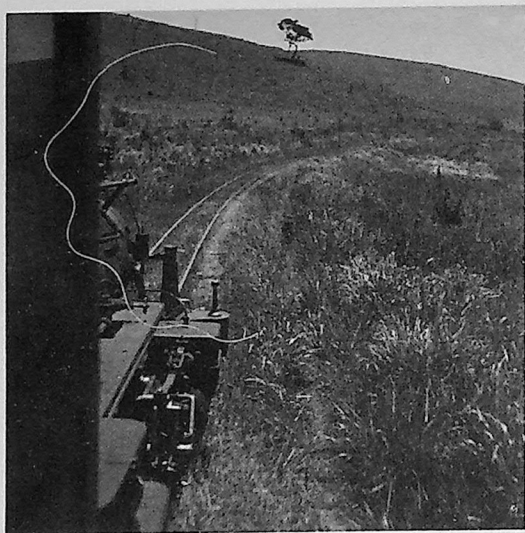
Kl 7 presis er det avgang, toget siger ut av den mørke hallen og ut i morgensola. Vi skran-gler over et utall veksler på den store tomta, og på høyre side ser vi lokdepoet, og den ned-brendte ringstallen. Minst 15 lokomotiver sees rundt på området,

mest 4-6-0 og 2-8-0, men også et par 4-4-0. (Amerikansk be-nevnelse på hjulstilling, løpe-hjul - drivhjul - løpehjul)

Vel ute av byen tar land-skapet form av frodig pampas, og linjen følger Rio dos Mortes hele veien. Vi henger ut av vinduet i vår "Primera", vi reiser første klasse nemlig, og ser loket hiver seg inn i den ene hårnålsvingen etter den andre. Rart hvordan smalsporlok med utvendig ramme ser ut som om de krabber på knærne på bakken. I Colorado kaller de slike lok for "Mudhen's" med god grunn.

Etter en halv times kjøring ankommer vi stasjonen i Tiradentes, 14 km. fra São João del Rei. Loket tar vann her, og noen passasjerer går av, ingen på. Videre mot Bar-roso blir terrenget mer bakkete og et sted ser vi banen vi nett-opp var på under oss. Loket jobber hardt nå - vi har 5 vogner med kalkstein, 1 lukket godsvogn samt 3 personvogner med oss, alle boggivogner.

I Barroso, som ligger ganske eksakt midtveis mellom São João del Rei og Antonio Carlos, krysser



*"...gjennom
frødig pampas.."*



"Etter Barroso er vi blitt rent persontog.."

vi med 2-8-0 nr 68, som er på vei vestover med "mixto'en" fra Antonio Carlos. Vi får et drøyt opphold, fordi banens største kunde ligger her, en sementfabrikk. Loket tar med seg vognene med kalkstein og skifter dem over til fabrikksporene, men kommer løs tilbake. Vi drar videre som rent persontog.

Etter eksakt 4 timer og 20 minutter ankommer vi Antonio Carlos, 98,4 km fra São João del Rei. Her har man omlasting med SR-3 regionens 1600mm bane, og samtidig med at vi stopper ved stasjonen kommer bredspor-toget inn. Også dette en "mixto", men trukket av 2 General Motors diesellok, uhorvelig store sammenlignet med "vår" bantam.

Heten begynner å bli plag-som nå, vi er jo neste ved ekvator, og det er høysommer i Brasil. Vi benytter de siste minuttene før avgang til å studere loket nærmere. Nr 40 er som før nevnt en 4-6-0, bygget hos Baldwin i 1912. Det at loket har utvendig ramme gjør at kjelen kommer utrolig lavt, slik at maskinen virker merkelig flat og bred.

Lars fikk være med på loket en stund på vei hit, og han hadde problemer med å holde seg fast fordi det slang i takt med sylinderslagene.

En titt inn i førerhuset på nr 40 avslører at hun er oljefyrt, selv om tenderen har tak, og grunder rundt. Typisk for vedfyrt lok i ekvatoriale strøk. Lokføreren forteller oss på gebrokkent tysk (!) at alle lok på banen var vedfyrt inntil midten av femtiårene. Deretter gikk man i en kort periode over til kull, men olje overtok straks etterpå. Det er jo behagelig å være fyrbøter på oljefyrte lok, og det kan være en fordel fordi alle lokene på banen er av den typisk amerikanske "deckless-cab"-typen. Dvs. selve førerhuset har bare ståplasser på siden av kjelen fordi kjelens bakre ende ligger bak førerhuset, slik at fyringen måtte skje fra den slingrete tenderdørken. Lokene ble bygget slik for at fyrkassen skulle gå klar av bakre drivaksling. Lok nr. 40 veier ca. 48 tonn driftsklar, og er således ganske voksen, sporvidden tatt i betraktning.



Antonio Carlos. 1040 m.o.h.

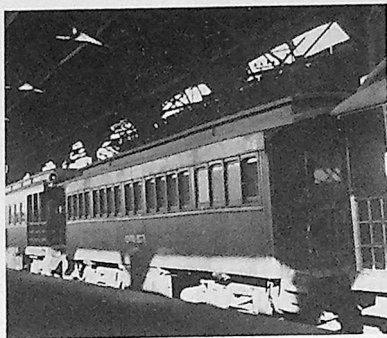
Kjeltrykket er 12 kg (180 lbs) her, som på UHB. Drivhjulene måler ca 97 cm i diameter, og det er det største som er brukt her.

Etter 40 minutters opphold blåses det avgang for returen. Vi har igjen fått kalksteinsvogner i toget. De skal til Barroso, gjetter vi. Men nei, det skal de ikke. Vi setter ikke ut noe som helst i Barroso, men får 4 lukkede godsvogner til i toget i stedet. Vi har nå 11 boggivogner med oss, og det virker som om det er maks togvekt så smått som det går nå. Med tungt tog ser vi tydelig hvordan loket slenger sideveis mye kraftigere enn på oppturen, tipper lokfolka får trøbbel med å gå rett når de er ferdige for dagen.

Kl. 16.30 ruller toget inn i hallen i São João del Rei, 10 minutter forsinket. Loket blir raskt koblet av, trekker fram for umiddelbart å komme tilbake på nabosporet. Det fortsetter ut på tomta hvor det forsvinner inn i den nedbrente lokstallen.

Vi får tillatelse til å bese området, og kaster ikke bort tiden med å henge rundt i toghallen. São João del Rei er en stor stasjon. Et område på størrelse med Loenga huser et anlegg som er fullstendig urørt av tiden. Vi går over tomta og inn i lokstallen, eller rettere sagt restene av den, det er bare veggene igjen. Nå når vi er innenfor oppdager vi at det er en 360 graders ringstall lik den som var i Drammen i smalsporttiden. "Coliseum", som stallen kalles, brant ned i 1972, men brukes ennå til å snu lokene. Oppstillingen er altså utendørs, og det meste av vedlikeholdet også. Tross dette er det fantastisk høy vedlikeholdsstandard på alle lokene. Det virker som om lokpers prøver å overgå hverandre i puss og dekorering av sine maskiner.

Av de opprinnelige 63 lokene finnes fremdeles 18 stykker her i byen, pluss flere andre som er oppstilt som Denkmal i andre byer. Eldste lok på banen i dag er 2-8-0 nr 63 og 66, begge fra 1889. Nyeste lok er 2-8-0 nr 68 bygget i 1919. Alle lokene er fra Baldwin Locomotive Works i Philadelphia, uten tvil den største samling slike



A 6 representerer første generasjon personvogner....



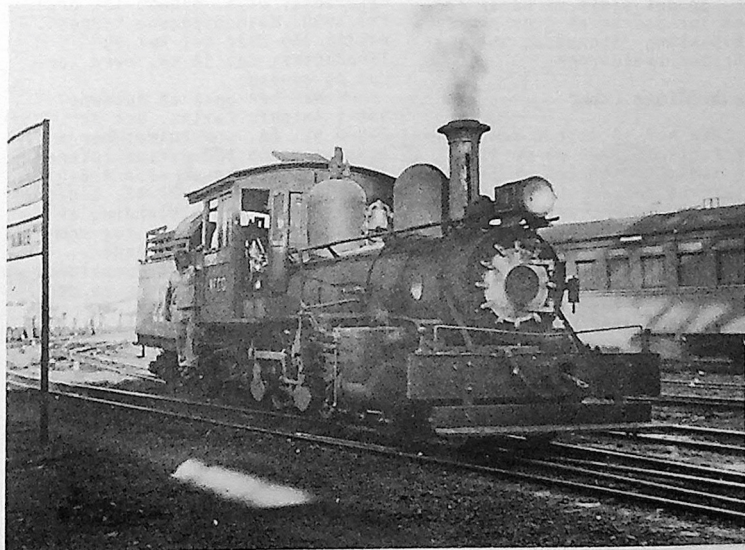
...og B 2 siste.



Toghallen i Sao Joao del Rei



Nr. 55 og 60 fra 1892 og 93. Levende jernbanehistorie på parade



Lok nr. 22 (x48), Baldwin 1912, jobber som skiftmaskin i Sao Joao del Rei.

maskiner i dag. I alle fall i den vestlige verden.

Mens vi går der og rusler i ettermiddagssola kommer 2-8-0 nr. 55 inn med "mixto'en" fra Post PBA. Noen minutter senere kommer også den maskinen bakkende inn i stallen for å tørnes. Etterpå bakker den ut, og stilles opp ved siden av nr. 60. Du snakker om levende jernbanehistorie! Nr. 55 og 60, Baldwin 1892 og 1893, og like bak dem nr. 66 fra 1889. Hvor vi enn snur oss ser vi lange rekker av lok, noen under fyr, andre kalde. Alle er driftsklare. Mens vi står der og prøver å svelge inntrykket kommer enda et lok støvende forbi. Det er 4-4-0 nr. 22, den ene av banens to 4-4-0 maskiner, som trekker over tomta med en slerke kalksteinsvogner. Nr. 22 er bygd om til enmannsbetjening, og tjenestegjør som skiftelok i São João del Rei.

Det er ikke mye igjen av dagslyset nå, så vi bestemmer oss for å ta kvelden. På vei opp gjennom byen hører vi hele tiden livet nede på stasjonen over alt annet, og det siste vi hører før søvnen tar oss er en grov amerikansk 5-klang "Steamboast Whistle" som bryter kveldsroen.

Oeste de Minas i dag

Hva har så skjedd med dette unike fortidsminnet på de åtte årene som er gått? Det er liksom en uskrevet lov at slike heligheter forsvinner i det øyeblikket publikum oppdager dem. Slik har det imidlertid ikke gått med Oeste de Minas. Banen overlevde simpelthen for lenge til at den bare kunne skrotes uten videre, selv i Brasil. Så sent som i 1982-83 var situasjonen der uendret fra Lars sitt besøk i -76, men siden har ting skjedd. Jeg må nå skyte inn at detaljopplysninger om et så perifert objekt som dette jo er uhyre vanskelig å skaffe. Det franske jernbanebladet La Vie du Rail referer situasjonen høsten 1983, og dette er det ferskeste jeg har kommet over av opplysninger om banen.

Det later til at trafikken på banen har gått som normalt inn-til i fjor høst, men da ble åpen-

bart den vestlige forbindelsesbanen nedlagt, altså metersporet til Posto PBA. Dermed mistet O.de M. sin betydning som forbindelsesledd, slik at godstrafikken raste nedover. Følgelig er det i dag kun strekningen São João del Rei - Antonio Carlos som er i drift. Og selv her er toggangen kun sporadisk, og da bare for gods. Man kan altså ikke reise med noen "mixto" lenger, men persontrafikken er ikke død allikevel.

Mot slutten av syttiårene ble banen mer og mer populær blant ferierende brasilianere, og mange turoperatører i egnen inkluderte en tur med "Bitola de Om. 76" i sine Minas Gerais turer.

Denne "oppdagelsen" har åpenbart båret frukter, for i dag er det, foruten den lille trafikken som måtte finnes, blitt museumsdrift på banen.

Denne trafikken startet i 1981, ved banens 100-års jubileum. Samtidig ble også "Coliseum" åpnet som museumshall. Den store lokstallen er bygget opp igjen, og huser en rekke historisk materiell, bl.a. banens lok nr. 1 fra 1880. Museumstogene kjøres mellom São João del Rei og Tiradentes, ca. 14 km, hver lørdag og søndag.

Man har også et museumslok i Antonio Carlos. Det er 2-8-0 nr. 66, som holdes her i kjørbart stand. De øvrige lokene som brukes i dag er alle 4-6-0 lok i nummerrekken 37-43. I dag er det altså en en blanding av museumstog og regulære tog som trafikkerer de gjenværende 98 km av banen. Snart forsvinner sikkert den siste resten av den ordinære trafikken også, og banen har dermed tjent sin tid ut. Det er å håpe at en del av banen beholdes for ettertiden slik at kommende generasjoner av Brasilianere og andre får oppleve "Bitola de Om.76!"

Kilder

TRAINS Magazine nov. 1981
La Vie du Rail
R.W. Richardson, Colorado R.R.
Museum

*Elektriske Installasjoner i
Bolig- Industri- Lager og Kontorbygg-*

Utføres av:

**Ørnulf Wiig
Installasjon A.s**

1300 SANDVIKA — TELEFON 54 29 95

Ørnulf Wiig



DE FINNER OSS PÅ FØLGENDE STEDER:

Ørnulf Wiig
ELEKTRISK FORRETNING

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

Ørnulf Wiig
MASKIN A/S

Gågaten
Sandvika - Tlf. 54 27 17

Ørnulf Wiig
INSTALLASJON

Brynsveien 17, Sandvika
Tlf. 54 29 95

ÅPNINGSTIDER I FORRETNINGENE:

Hverdager: kl. 8.30-17.00

Lordager: kl. 8.30-13.00

Gjør det i Kreditkassen, du også.

Nå kan du få opptil 3.200 kroner mindre i skatt hvert år.



...og få 8% og 10% rente!



KREDITKASSEN

-sparing med skattefradrag

- Lillestrøm

VIKTIG MELDING TIL ELEKTROBRANSJEN!



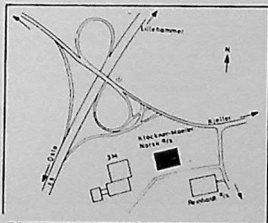
Du finner oss på Skjetten, like ved 3M bygget, når du kjører E6 nordover fra Oslo.

Vi representerer vest-tyske kvalitetsprodukter, som elektriske og elektroniske

- Kontaktorer og hjelpeleer
- Betjeningsutstyr
- Endebrytere – trykkgivere
- Vendere
- Kapslinger
- Elementautomater – sikringer
- Sikringsbrytere

komponenter/systemer, samt sikringsmateriell innen industri og marine.

- Motorvernbytere
- Kompakteffektbrytere
- Sikrings – last – skillebrytere
- Strømskinner
- Energifordelinger
- Komplette styringsanlegg
- Mikroprocessor-systemer



Vi i KLÖCKNER-MOELLER er innstilt på å holde en høy servicegrad og er ivrig etter å fortelle mer om disse produktene, og gjerne gi Dem en mer utfyllende demonstrasjon.

Det ville være hyggelig om De tok kontakt med oss over telefon 74 20 10 eller like gjerne avla oss et besøk her i HVAMKRYSETT, HVAMVEIEN 4, 2013 SKJETTEN.



KLÖCKNER-MOELLER
NORSK A/S (02) 74 20 10



SOLMØRKEN B&L 38

Stasbanene

Nå har det skjedd mye med toget. Nytt materiell på Dovrebanen, - nytt materiell på Sørlandsbanen. Innebygde forbindelser fra vogn til vogn med dører som åpnes og lukkes automatisk, slik at man slipper både støy og trekk. Friskluftanlegg som bytter ut luften 45 ganger i timen, og som kan reguleres individuelt for hvert sete. Jo det har skjedd mye både på Dovrebanen og Sørlandsbanen, og ettervert begynner det å skje noe på andre baner også.

Innen årets utgang er 100 nyoppussede og moderniserte vogner i full trafikk over hele Norge.

Serveringstilbudet er forbedret. Unn deg noen av de dagferske smørbrødene så forstår du hva vi mener. På første klasse i ekspressstogene er forresten et lett måltid inkludert. I tillegg finner du dagens aviser liggende fremme.

Litt lett musikk og NRK's nyheter «serveres» også underveis.

Sovevognene er under oppussing og

tilbudet er vesentlig bedre selv om vi har redusert prisene betydelig. I tillegg til togbilletten kan du få enkeltværelse for kr 170,- på 1. klasse, og velge mellom dobbeltværelse til kr 85,- eller 3 sengs værelse til kr 50 pr. person på 2. klasse. Rabattene er blitt enklere og bedre - og togene går både oftere og fortere nå enn før. Så ta deg en tur. Nå er det blitt stas å reise med toget.

Billigere og bedre også.

Stasbanene - en bedre måte å reise på. 