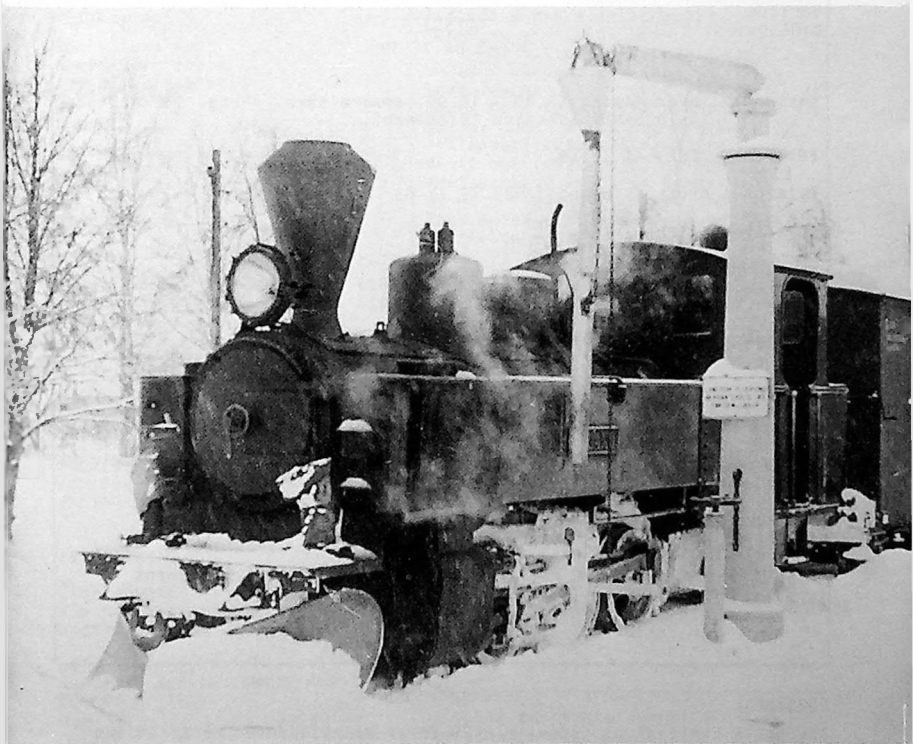


Tertittten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad nr. 64 des. 1985

Tertittten



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

Medlem av NORSKE KUNST- OG KULTURHISTORISKE MUSEER.

Andelslaget

Urskog-Hølandsbanen



Selskapet driver på idealistisk basis "Tertittent", 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:

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.

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

FORSIDEN:

Lok nr. 6 "Høland" og godsvogn G 20 foran vannstenderen på Sørumsand stasjon 29. februar 1960. Foto: Sigmund Sunde.

Tertitten

Medlemsblad for
Urskog-Hølandsbanen
nr. 64, desember 1985

Opplag 1000

Redaktør:

Erik Borgersen

Redaksjon:

Roar Stenersen
Stein Olav Hohle
Aud Kristin Brevig
Unni Farstad

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.

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

Til salgs:

Eldre nummer av medlemsbladet som kan bestilles over UHB's postgiro eller bankgiro:

Hølandsbanenyt 1-9, Avskrift av de ni første nummer med "nye" fotos: Kr 10,-

Tertitten nr 31-40, nr 42 og nyere kr. 10,-

Vårt

samarbeid med de øvrige museumsbanene og jernbaneklubben har alltid vært godt. Enda nærere ser det ut til å ha blitt i de siste år. Vi setter stor pris på dette og tror det gavner arbeidet for jernbanevernet her i landet.

Helt nye perspektiv gir den nye organisasjonsplanen for Jernbanemuseet. Nå blir museumsbanene og NJK representert i Styret og Jernbanemuseets Råd. Dette er en anerkjennelse for vårt arbeid, men betyr også et ansvar. Ansvar for at det praktiske jernbanevern utføres etter antikvarisk aksepterte retningslinjer. U-H-B vil bidra til dette.

Nå sitter du med julenummeret i hånden. Det skal du kose deg med. Vi tror du vil gjøre det, for du vil finne siste del av Johan P.s store artikkel "Tilbakeblikk", småsnask fra drift og vedlikehold, skikkelig smalsporbane - Spania denne gang, og et personlig møte med gode kollega Anten-Gräfsnes. Julegodt for de fleste - håper vi.

På vegne av redaksjonen:
God jul, og husk at Urskog-banen er 90 år - A/L UHB 25 år i 1986.

Erik Borgersen

INNHold

Før jubileumsåret.....	4
BCo 3.....	6
Litt av hvert.....	9
Tilbakeføringen.....	13
Et tilbakeblikk.....	15
Damp i Romsdalen.....	27
Sørumsand - Fossum.....	30
En lyelig gnista.....	33
Ponferrada-Villablino.....	38
Et besøk på AGJ.....	47
Runde år.....	53

DEADLINE for neste nummer av Tertitten er 1/2 1986.



Før jubileumsåret

Sommeren 85 var vår tyvende driftssesong. 20 år med museumstog på UHB, drevet av frivillige uten betaling. Tenk litt på det. Hvor mange årsverk er lagt ned i det vi til daglig kaller "banen"? Umulig å si. Mange av oss med 15 - 20 år bak oss på UHB stopper vel opp en gang i mellom og reflekterer over dette, særlig når vi har med oss våre yngre aktive medlemmer, hvorav flere ikke engang var født den gangen togene begynte å kjøre igjen i 1966. Uansett, arbeidet med UHB har blitt ett livsverk for mange, vi er ikke bare "nuts", men også en venneklubb som omgås privat.

Vi har for alvor tatt steget fra å være hobbybane til å bli et akseptert og respektert museum, men banen har ikke mistet den lokale sjarmen som satte Urskog-Hølandsbanen i en slik særstilling blant Norske jernbaner. Hva skal man tro når en førsteklasseing fra Hemnes forteller at "je kan spytte på linna"? Pjokken ble født 18 år etter nedleggelsen. Det varmer når hele skoleklasser sender tegninger til oss med "Tertitten" på og læreren hilser med å si at de kommer igjen neste år. Velkommen skal de være!

For en del år tilbake (1977) ble det kjøpt inn et damplok fra Øst-Tyskland til UHB. Kjøpet ble begrunnet med en forventet kraftig trafikkøkning, samt det faktum at begge våre gamle UHB-lok, "Høland" og "Setskogen", hadde originalkjeler (1925 og 1909) som vi måtte regne med å fornye.

Dette at et lokomotivs kjele ikke lenger kan brukes, er i den internasjonale museumsbaneverden omtrent eneste gyldige grunn til å sette vekk et lok. Det er et økonomisk kjempeløft å bygge en kjele, om man i det hele tatt får bygget en. De bange anelser om våre kjelers tilstand viste seg å være riktige. I 1980 oppstod en lang sprekk i Hølands fyrkasse, og når vi sjekket Setskogen i fjor høst viste det seg at den hadde groptøringer langt over det tillatte. For de fleste baner hadde dette vært mer enn nok til å gi opp.

Det er vel nå en kjent sak for bladets lesere at vi har fått bygget nye kjeler til begge lokene, samtidig som begge lokenes maskiner, armaturer osv. er delvis overhålt grundig, delvis fornyet. Når vi er



Foregående side:
Lok 6 Høland med tog
i 100 meter kurven.
(E.Borgersen)

Til venstre:
Etter at lok 8, som
ble innkjøpt i 1977, ble
hensatt i fjor, har en
vurdert tre alternativer:
idriftssettelse, konser-
vering og salg.

Loket ble tilslutt solgt,
og her ser vi kjøperen,
Wolfgang Henke (t.v.), og
styreformann Roar
Stenersen etter at kon-
trakten var underskrevet.
(E.Borgersen)



Her blir loket heist vekk
fra UHB, på vei til
museumsbanen Warthausen-
Ochsenhausen, "der Öchsle"
i Vest-Tyskland.
(Finn Halling)

ferdige med Setskogen til våren, har vi holdt på i 6 år (2dager i uken) med lokomotivoverhaling og våre to kjære gamle UHB-lok har mange års liv foran seg.

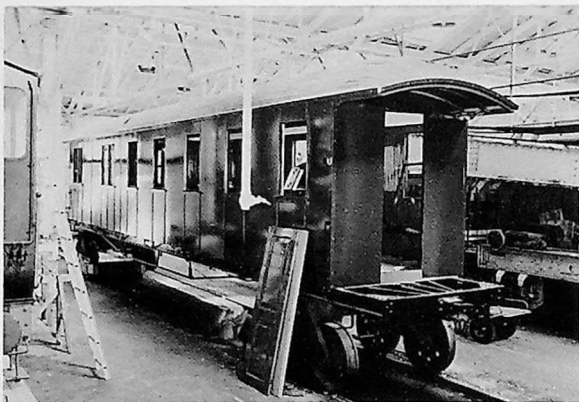
Den enorme trafikkøkningen som vi ventet har ikke materialisert seg. Vi snakket i de tider om 1000 og flere reisende pr. søndag, og to tog i skytteltrafikk. Ja, UHB skulle utklasse Grorudbanen hva antall reisende angikk. Heldigvis har det ikke gått slik. Selve anlegget er ikke dimensjonert for det, vi ønsker ikke en slik pågang. Jeg tror ikke våre reisende ville være tjent med det heller. Det er nå litt av vitsen at man skal ha med seg et godt minne fra søndagsbesøket på UHB.

Sommeren 1983 begynte problemene med lok nr. 8 (fra Øst-Tyskland) å melde seg. Det var klart at også denne maskinen måtte på verksted med det første. Våren 1984 var Høland tilbake på UHB og lok 8 eller "Meyeren", som den ble kalt, gikk sin siste tur. Det var nå klart at også dette loket måtte påkostes store summer for å bli driftsklart igjen. Samtidig var "Setskogen"s kjele ferdig bygget på Sundland. Vi stod overfor et valg: Hadde vi lenger behov for loket? Skulle vi påkoste en dyr revisjon, eller skulle det avhendes? Vi bestemte oss for å avvertere loket til salg i Tyskland, for å se om det var mulig å få en god pris for det. Så ble gjort og vi fikk 6 seriøse henvendelser. Kun en av disse var villig til å betale vårt prisforlangende på 50 000DM. Styret vedtok etter grundig overveielse å avhende loket til denne prisen. Kontrakt ble tegnet med Wolfgang Henke fra Berlin, og loket ble hans eiendom fra og med 16.9.1985. Dermed er lokets tjenestetid på UHB over, det var godt å ha i de årene det var her. Det trakk togene mens våre to gamle UHB-slitere fikk nytt liv. Fordet er det det hele dreier seg om, nemlig å holde liv i gamle UHB.

God Jul og Godt Jubileumsår!

Roar Stenersen

BCo 3



I Gamlestallen
Lodalen.

BCo3 ble tatt i bruk søndag 30. juni 1985 etter å ha vært ute av drift siden høsten 1979. Vognen er blitt behørig omtalt for sin popularitet blandt de besøkende, og dessuten for hvilke arbeider som ble utført frem til siste årsskifte. Vi har imidlertid ikke gitt noen oppsummering av arbeidene med vognene fra årsskiftet og frem til fullføringen i slutten av april.

I årsberetningen for 1984 skrev vi at følgende større arbeider gjensto pr. 31.12.: legging av takduk, montering av grinder og bremsestell og revisjon av boggiere.

Ingen av oss som arbeidet med vognrestaureringen hadde lagt takduk - gammeldags seilduk - tidligere, men vi hadde gamle oppskrifter for blanding av "kolleleis" og råd og tips fra Setesdalsbanens folk å støtte oss til da vi begynte. Først måtte taket kittes slik at det ble glatt som en barnerumpe. Umiddelbart før duken skulle legges på ble taket og undersiden av duken smurt inn med en blanding av rå og kokt linolje, kjønnerøk (eller "absolutt sort", vi brukte jernoksydsort), blyhvitt (vi brukte titanhvitt) og waterprofferniss (vi brukte Owatrol D2). Deretter skulle duken legges på, strekkes glatt og festes. Hele operasjonen måtte utføres på en dag. Det gikk med 25-30 liter "kolle-

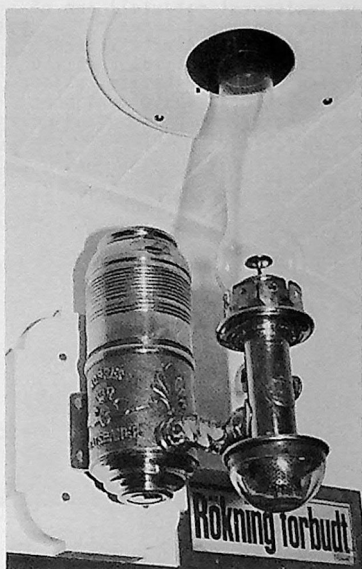
leis" som vi måtte blande selv. Vi var slitne da vi gikk hjem den dagen....

Senere ble taket smurt inn 3 ganger for å bli tett - sommerens mange driftsdager med regn viste at vi i hvert fall greide det! Etterpå kunne vi montere de 5 nye parafinlampeavtrekkene i kobber, kobberplatene rundt ovenrørene og "ventilatorene".

Montering av grindene bød også på problemer, selv om vi ikke hadde gjort annet (?) med dem enn sandblåsing og grunning/maling.

I 3. klasseenden var endebjelken i stålramma byttet, og hullene passet dårlig. Dessuten var de nye klinkenaglene i veien. Som man skjønner, var ikke problemene uoverkommelige. Med ferdig tak, monterte grinder og koblinger begynte vogn virkelig å ta form etter flere års slit, og vi kunne konsentrere oss om finishen: Montere fabrikk-skilte, polere veggene, vask, innlegging av seteputer, etc.

Dessverre falt de avsluttende arbeider på BCo3 sammen med NSB's fraflytting fra Gamlestallen og manglende strøm og varme hemmet oss nok noe. Morsomt var det allikevel at BCo3 ble den siste vogn som ble løftet i revisjonsbukken i vognverkstedet. Den siste tiden der nede var BCo3 plassert på den gamle overføringsvognen.



Øverst til venstre ser vi 3.klasseavdelingen i 1984. Veggene er Ådret, setene montert og det gjenstår å sette inn vinduer, montere bagasjehyller, lamper, mm. Nedenfor er det ferdige resultat.

Øverst til høyre : Parafinlampene er på plass.
(E.Borgersen)

for smalsporet materiell som nå tilhører Setesdalsbanen.

Det organiserte arbeid med BCo3 ble avsluttet i og med avreise fra Gamlestallen, skjønt litt småtteri gjensto - så som, montering av parafinlamper gjensto. Da hadde vi holdt på praktisk talt 2 dager i uken siden høsten 1981. I denne oppsummeringen skal vi ikke si noe om resultatet - derimot om arbeidet som sådant: Ofte har det vært et ork å gå

i "Dal'n hver onsdag rett fra kontoret for å jobbe til kvelds + nesten hver lørdag. Men det har også vært lærerikt og hyggelig fordi det har vært en liten, men positiv gjeng som har holdt på. Ingen har gitt opp til tross for mye pirk, brukne tær, halvveis avskåret finger eller blå negler. Takk til de som har vært med.

Finn Halling
prosjektleder



2.klasseavdelingen begynner å ta form (over) på dette bildet fra høsten 84. Til venstre ser vi resultatet, fotografert i sommer. (E.Borgersen)

LITT AV HVERT

ved Aud K. Brevig

publikum

Ikke bare en stor og jevn publikumtilstrømning kan noteres på plussiden i år - vi har hatt en større medlemstilvekst enn på årevis.

"Over tre tusen besøkende har kost seg med en gammeldags togtur med Tertittent" kunne en lese i avisene tidlig i sommer. Koselig har det definitivt vært for oss aktive også, med den ene trivelige og travle søndagen etter den andre.

våre medlemmer

Kontakten med de reisende har vært god - faktisk så god at rundt 15 % av våre medlemmer er nye i år. Disse nye støttespillere er alle verdifulle hver på sin måte - enten med sine økonomiske bidrag (kontingenten, gaver), ved kjempeinnsats på verkstedene eller på driftsdagene.

Faktisk har fire av dem vært i full sving i driften som både konduktørpersonale, som tog-ekspeditør på Sørumsand og ved skifting med diesellok. De har gjort en utmerket jobb, og vi er glade for å ha blitt flere! Spesielt gledelig er det at vi nå har flere jenter i sving på driftsdagene. Til sommeren igjen vil nok både tre og fire jenter kunne sees i uniform.

Kontakten med de besøkende har også resultert i en sterkt økende korrespondanse, såvel som innlegg i medlemsbladet.

Vi har også satt meget stor pris på alle de interessante, eldre fotografiene vi har fått. Flere søndager på Bingsfoss har besøkende kommet med fotografier vi enten har fått eller lånt til avfotografering. Det har lønt seg å spørre alle en har kommet i kontakt med om de ikke skulle ha fotografier fra "den gang".



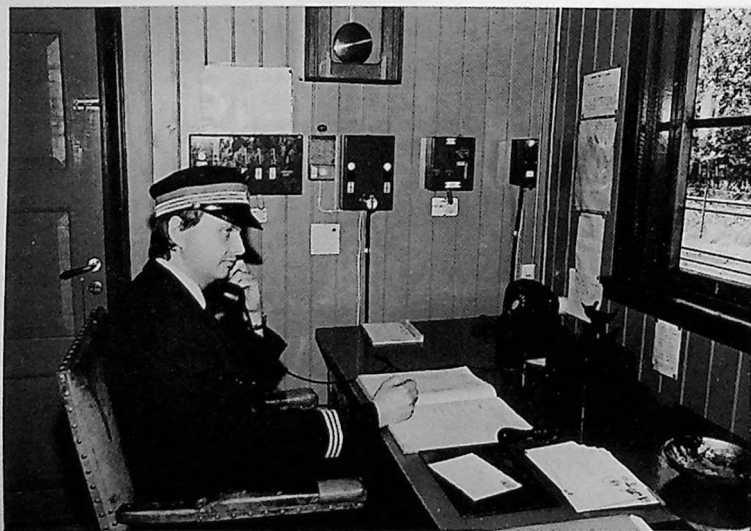
Sommerstemning på Bingsfos.



Pensj. lokomotivfører Johan P. og pensj. overkond Ivar Elgstøen foran lok nr. 6. Vi setter stor pris på å ha slike gode støtter.



Informasjonen til våre besøkende ble bedret med vår nye "guide" "På tur med Tertitten" og disse informative plakatene oppsatt på Bingsfos. (over). Nedenfor ser vi et glimt fra Toglederens kontor på Bingsfos. Fotos: Ove Tovås.



höstaktiviteter

Tiden har forøvrig ikke stått mye stille for UHB siden driftsslutt dette året heller. På Grorud verksted møtes "lokgjengen" to ganger i uken, og Setskogen settes sammen igjen bit for bit.

På banen var fire mann i full sving med grusing og justering av sporet opp mot Fjeldvang helt frem til 1. november. Løftekasse 97 ble flyttet og står foreløpig i vognhallen i påvente av restaurering. Motorsag er brukt på trærne rundt lokstallen, så foreløpig ser det svært nakent ut i forhold til hva vi er vant til. Innkjøp av

litt gressfrø, noen busker og endel trær vil nok få området presentabelt igjen.

Kontoret vårt i Oslo S. er blitt et trivelig samlingssted, her treffes folk både tre og fire ganger i uken, både for å slå av en prat, avvikle møter og besørge kontorarbeidet. Ett av årets nye medlemmer er med både en og to ganger i uken, til sommeren ønskes hun velkommen i driften.

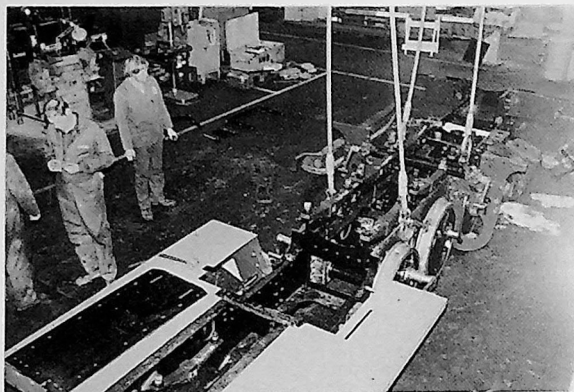
Tiden har arbeidet for oss i Sørumsand også. I slutten av oktober måned kunne man lese i avisen at Sørumsands handelsstand nå går inn for Urskog-Hølandsbanens forlengelse inn mot Sørumsand sentrum. Vi ser frem til et samarbeid til glede for alle parter!



Løftekasse 97 har nå fått plass i vognhallen etter lok nr 8.



Vi har nå fått skikk på sporet forbi hjørnet av vognhallen.



Set- skogen

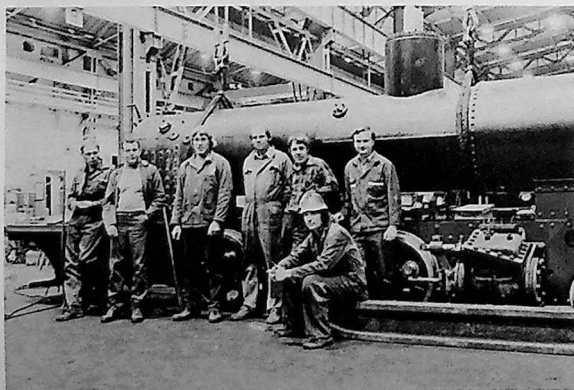
Lørdag 26. oktober ble en av de viktigere dagene på Grorud i høst.

Da ble hjulgangene og kjelen satt på plass, og Setskogen har dermed begynt å "ta form".

Øverst ser vi loket i rene "GT"-utgaven. Drivhjulene er på plass i den reviderte rammen.

I midten ser vi løpehjulene bli montert.

Nederst ser vi en fornøyd gjeng, etter at også kjelen var kommet på plass.





Odd Kristiansen tar en høyde på trekant-området, mens Sverre Jensen holder nivåer-stanga. Begge er fra Bm Kongsvinger.

Tilbakeføringens:

Gratis veksler

I slutten av september reiste vi til Bingsfos sammen med driftssjef Torjussen og ingeniør Østrem fra Rodeløkken Maskinverksted & Jernstøperi. Som eneste produsent av sporveksler i Norge i dag var det naturlig å kontakte dem for oppmåling og konstruksjon av nye veksler. Firmaet kan forøvrig feire 90 årsjubileum i 1986. Da er det også 90 år siden Urskogbanen ble åpnet og 25 årsjubileum for museumsbanen UHB.

Direktør Welle hos Rodeløkken var meget positiv til vår virksomhet og kunne meddele til vår store glede at sporvekslene vil bli laget vinteren 86 - gratis! Vi skulle bare levere det nødvendige antall skinner, 75 l.m. 29. oktober ble skinner og 20,5 kgs sporvekseldeler lastet opp og kjørt til Rodeløkken som forøvrig holder til ved Alnabru.

Det inspirerer kolossalt å møte slik velvilje og generøsitet

hos en bedrift som vi er avhengig av.

I begynnelsen av oktober var Odd Kristiansen og Sverre Jensen fra Bm. Kongsvinger og tok høyder på trekantområdet for senere å foreta masseberegning. Som sakkynndige vurderte de også kurvatur og stigningsforhold på tilbakeføringstraséen.

Televerket har nå påvist kabelen ved Noractorhjørnet. Det blir mindre arbeid enn først antatt å flytte den. En elverkskabel i traséen er frakoblet og vil derfor ligge urørt og spare oss for ekstra gravearbeider.

Den 23. oktober ble reguleringsplanen vedtatt på kommunestyremøte. En milepæl i museumsbanens historie er nådd. Vi har dermed fått den handlefrihet vi trengte for videreføringen av prosjektet.

Stein Olav Hohle

TIL STRØMMEN

Forbundsmuseet i Akershus - fellesorgan for museene i Akershus, har nå flyttet inn i nye lokaler på Strømmen. I de tidligere hallene til Strømmen Staal får en nå god plass til virksomheten. Det blir plass til kontorer, arkiver, utstillinger og en permanent presentasjonsutstilling.

Siste nummer av Akershus i Mellom inneholder en artikkel om UHB.

Forbundsmuseet har nå adresse: Støperivn. 15, Boks 168, 2011 Strømmen

NYHETER

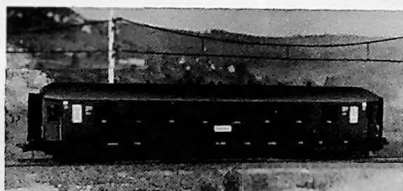
Endelig, norske trevogner i HO



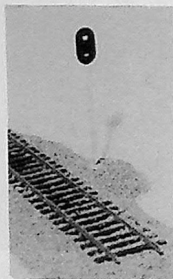
NSB Kupévogn, B02b, 2 kl personvogn

3 kl. personvogn m/kupér nr. 224.
Bevart av Norsk Jernbaneklubb.

Ny:
nr 770 (laterninetak)



NSB kupévogn C02b, 3 kl personvogn



NMJ NYHET.
Norske signaler i HO
fra NMJ.
Byggesett m/signal-
plate, 3 lys og fot
støpt i messing
m/ledninger, lysdi-
oder, motstand og
monteringsanvisning
KUN kr. 79,-

Réle, f.eks. Peco
pensemotor m/kon-
takt, markedets bil-
ligste relé. KUN 48,-

Roco's nye trevogner, topp modeller,
til gunstig pris. Medfølger masse deler
for selvmontiering.

NMJ-pris KUN **112,-**

Siste nytt:
Roco's nydelige modell av
NSB passasjervogn B I

NMJ-pris kun **135,-**

NMJ/Romerike Hobbysenter har Norges største utvalg i norske modeller.

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

1:87 HO
Postgiro 5 77 40 39
Bankgiro 6201.05.04460



Et tilbakeblikk

av Johan P. Kristiansen

Del 3



Nordlandsekspressen med type 86 på Elsfjord stasjon i 50-årene. Foto John Melbye.

I Trondheim valgte jeg å bli på reserven. Derved var det også muligheter til mer variert tjeneste.

Å få tak i en hybel var heller ikke gjort på dagen, så jeg fikk benytte et rom på Marienborg inn-til videre.

I ferietiden ble det nå endel avløsningstjenester i lokal-togene til Støren og Stjørdal på dieselmotorvognene og også noen turer til Lønsdal i Nordlandsekspressen på 91 typen.

Motorvognkjøringen var ettertraktet vare i Trondheim, og min kjøring i disse tog falt ikke i god jord hos et par kolleger som var noen dager eldre enn meg. De hadde søkt opplæring på det kurset jeg gikk, og de

mente vel jeg og min kollega fra Mosjøen hadde trykket dem ut. Noe som ikke var tilfelle. Vi var beordret inn på kurset.

Selv om jeg nå hadde forlatt Mosjøen, vil det ikke si at jeg var ferdig med Nordlandsbanen. Nå ble det kjøring på banenes søndre del, altså mellom Trondheim og Grong i de forskjellige tog.

Men også Dovrebanen ble jevnlig besøkt i alle togslag. Høsten 1955 ble jeg sendt til Dombås hvor jeg var i 7 uker og kjørte pukk fra Grønnebogen pukkverk til strekningen mellom Fokstua og Drivstua st. Dette var over 12 timers dager, så mandagen gikk inn i turnusen og resten var overtid.

Lange turer

Min hardeste jobb hadde jeg vinteren til 1956 (2-3-4/12). Jeg reiste pass til Mosjøen med nattoget 459. På kvelden reiste jeg pass med 460 til Majavatn og løste av på "rotern". Denne gangen hadde de forsøkt noe nytt. For å spare en maskin og mannskap hadde de koblet "rotern" foran stortyskeren (5845) og skrapa bak. Dette var en fredags kveld og vi skulle "rote" sydover til Grong. På lørdag ettermiddag fikk fyrbøteren avløsning, mens jeg måtte fortsette videre.

Tjenesten ble avsluttet på Grong ved 8 tiden søndag morgen, og da var jeg så trett at jeg hadde vanskeligheter med å få sove. Tilfeldighetene gjorde også at jeg fikk med en helt grønn aspirant som jeg ikke turde slippe til "rattet".

Sommeren 1956 fikk jeg også min lengste tur i kilometer. Jeg hadde fått fast tur i Nordlands-ekspressen. (Som bare gikk i ferietiden).

Vanligvis kjørte vi fra Trondheim til Mosjøen og retur neste dag.

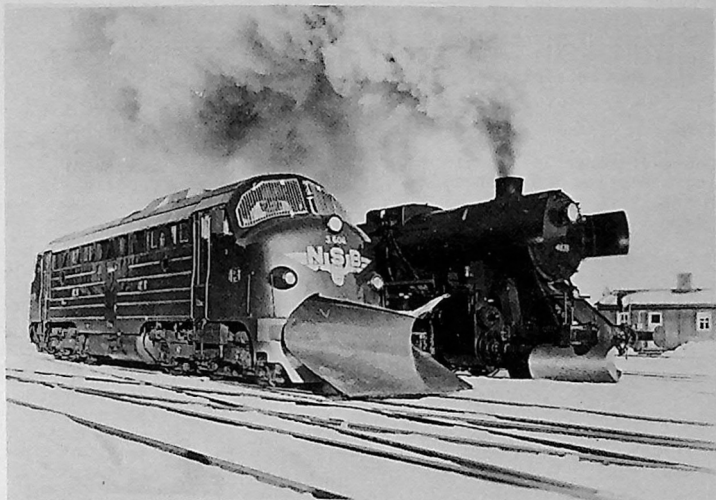
Vi var to mann til Grong og lok. føreren som skulle til Grong tok ut settet på Marienberg. Den andre føreren møtte på Trondheim st. Den som gikk av på Grong, kjørte også sydgående ekspress samme dag og satte inn settet. En dag jeg skulle nordover, måtte jeg på grunn av en rekke tilfeldigheter kjøre helt til Salt-dal. En strekning på 635 kilometer.

Samme sommer (15/7) opplevde jeg faktisk å kjøre på en strekning i Oslo D. hvor jeg aldri hadde vært før. (Solørbanen)

Jeg var hjemme på ferie da jeg fikk en forespørsel fra Trondheim om jeg kunne ta med meg motorvogn 91.02 som Oslo hadde lånt når jeg skulle tilbake. Jeg startet fra Oslo Ø en søndag morgen kl. 7.00 og ferden gikk over Kongsvinger og Solørbanen. Strekningen videre til Røros var også et nytt bekjentskap. Jeg lå bak 301 og ettersom det var en søndag, var de fleste stasjoner ubetjent, så det ble en del venting. Tjenesten ble avsluttet på Marienberg kl. 24.00.



"Roteren foran, og skrapa bak". I snørydningstjeneste på Nordlandsbanen. Vi ser spor-rensere (skrapa) bak tenderen på en stortysker. Foto: John Melbye



Di 3 606 og stortysker 4835 på Marienborg. (NSB).

Jul på Røros

Min mest "ensomme" jul feiret jeg også dette året. Jeg kjørte tog 412 med motorvogn 91.03 til Røros på julaften med avslutning kl. 20.15. Heldigvis var det en radio på rommet, så jeg fikk med meg julesangene da jeg åpnet matpakken med geitost. Skinkestek med surkål ble det ikke den kvelden.

Annen dags jul om morgenen kjørte jeg tog 411 til Trondheim.

Tilbake i tog 416 om kvelden og tredje dag jul til Trondheim i tog 411.

Min første tur til Storlien glemmer jeg heller ikke. Jeg reiste dit pass for å være los for en svensk motorvogn (YB.06) som skulle til Trondheim med Jemtlands Tannlegeforening. Å være los tilsier jo at man er kjent, så man kan lure på om tjenestefordeleren var seg sin oppgave voksen. Dagen etter løste jeg dem tilbake. Det er jo ikke til å unngå man får en del spørsmål om geografien på en slik tur, og det eneste jeg kunne

svare riktig på var om det var "søtvatten" da de fikk se Trondheimsfjorden.

Vinteren til 1956 var distriktet plaget av store forsinkelser og da især på natttogene på Norlandsbanen. Den gang var det dampdrift nord for Hamar, så forsinkelsen startet vel syd for Trondheim.

Natt til 17. februar kjørte jeg tog 5771 med lok. 229 til Saltdal. På Stødi st. kryset vi sydgående nattog 460 kl. 6.00 om morgenen. En time senere skulle de være i Trondheim, og skulle de klare det, måtte de kjøre med en hastighet på 600 km/t.

Neste natt skulle jeg ha 460 med stortysker 6396. Da var forsinkelsen heldigvis ikke så stor, men før vi startet fikk jeg ordre om å sette toget igjen på Kjemåga st. og kjøre løslok. til Lønsdal. Det var kommet bekjed om store snøskavler på denne strekningen. Loket hadde storplog og vi skulle fungere som sporrensere.

Det var kaldt den natten og snødrev så jeg lurte veldig på hvordan dette skulle gå. Var redd for at toget skulle fryse "dønn" fast, men heldigvis gikk det bra.

Varm fjær

Denne vinteren lå jeg på avløsning i Mosjøen i 5 uker og det ble også noen turer til Namsos hvor jeg ikke hadde vært før.

Med så lange kjørestrekninger og tildels hurtig kjøring, var det ikketil å unngå at det oppsto maskinskader og varmganger.

Stortyskeren var i så måte veldig utsatt. Dette var jo et typisk godstoglok, men ble like mye benyttet i person og hurtigtog og følgelig kjørte hurtigere enn de hadde godt av. Mitt inntrykk av det var særlig de mittere og bakere drivhjulsbærelagere som var mest utsatt for varmgang. Veiver og store koblestanglagere måtte også passes godt på.

Under skiftende værforhold kunne det lett bli vann i overkassene på bærelagerene. Vann kan jo også fryse og da trekker ikke seifene noe særlig olje. Dette var problemer man måtte være oppmerksom på. Selv om jeg passet godt på, smeltet jeg gjennomsnittelig ett bærelager i året.

En gang kjørte jeg varm en bærefjær på tenderen til en stortysker. Dette har jeg alltid passet på å fortelle gamle dampgubber når samtalen har kommet inn på varmganger. Da ser de litt rart på meg, trekker på skulderen og snur seg. Slikt tullprat vil de ikke være med på. En dag jeg kjørte 451 fra Mosjøen til Mo, merket jeg en forferdelig ramlig bak på tenderen. På en stasjon gikk jeg ned for å undersøke saken og det passet så godt å støtte seg på en bærefjær da jeg skulle bøye meg ned for å se etter. Jeg trakk fort til meg hånden for fjæren var varm. Hele hjulbanen var full av "høl" sår og slag og rystelsene som oppsto måtte jofjæren oppta Ved friksjon oppstår jo varme. Så enkelt er det.

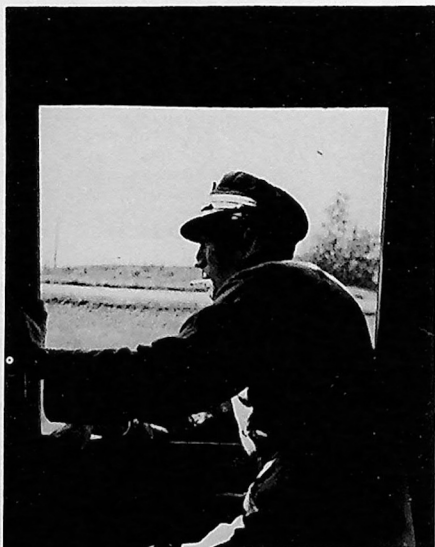
En annen gang jeg kjørte 451 fra

Mosjøen til Mo, fikk loket plutselig så merkelig gange. Da jeg stoppet for å se etter, viste det seg at høyre bueslag var sprenget istykker så sleiden fikk gå som den ville. Bolten i bueslagsklossen hadde skjært seg, og klossen hadde dermed sprenget bueslaget. Slike uheil skaper jo store forsinkelser. To nye lok måtte rekvireres, og det tar sin tid.

Ordrer

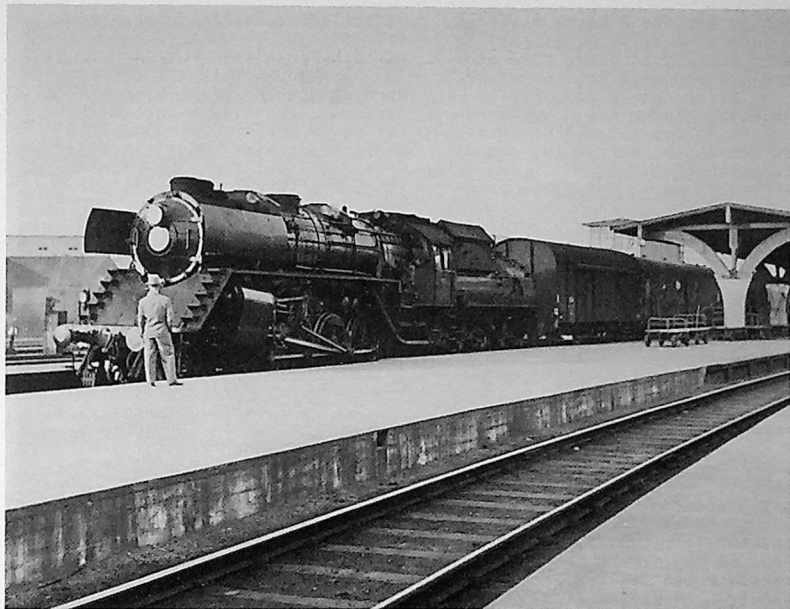
Av og til kan man også få noen underlige ordrer. Som en gang jeg skulle kjøre nattoget 459 fra Mosjøen til Mo en søndag morgen.

Det viste seg at 459 sto på Majavatn uten vann og damp, så jeg måtte kjøre bakut dit for å hente dem. Vel ankommet Trofors hvor vi tok vann, kom det ordre fra togleder om at vi skulle sette ut loket. Jeg nedla straks protest. Skulle vi ha gjort det, ville vi ha blitt ytterligere forsinket. Dessuten måtte de ha utkalt mann-

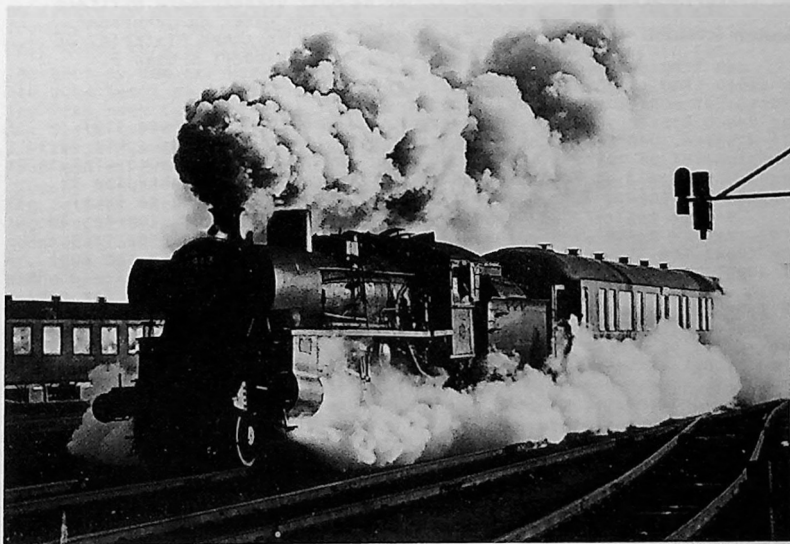


På Nordlandsbanen med stortysker.

Foto: John Melbye.



Over: Lok 463 "Dovregubben" i tog 406 på Trondheim st. 1956. Foto: Johan P.
Under: Tog 302 med lok 413, type 26c passerer driftsbanegården i Trondheim. Foto: Røkke



skap og lok for å hente maskinen. En ting er å sitte på et godt og varmt kontor, en annen ting er å være i sentrum av begivenhetene.

Eller som en gang (30/5 1956) jeg skulle til Dombås med tog 406 og lok 463. Da vi startet fra Trondheim, merket jeg det var noe galt med loket. På Støren viste det seg at høyre drivhjulsbærelager var smeltet. Loket var med andre ord satt inn etter siste tur uten at noen hadde merket det. Vi fikk ordre om å ta en stortysker som sto i lokstallen. Vel ankommet dit, fikk vi kontraordre. Vi skulle ta lok nr. 3758. For å få tak i det loket, måtte vi skifte bort en godstogslærke, tørne loket, fylle kull og vann og smøre opp loket. Vi fikk god hjelp men likevel ble vi en time forsinket.

Det værste var at vi ikke kunne kjøre loket over 60 km/t når det gikk ledig. Kom vi over denne hastigheten, hoppet den som en hare på skinnegangen og holdt på å riste seg istykker.

Da jeg senere traff loklederen unskyldte han seg med at han hadde funnet ut på kartet at 3758 hadde så mye mindre kilometer enn det første loket som var bestemt. Nå ja, det er sjelden papiret stemmer med virkeligheten.

Nesten kvelden

En ting er å få en ordre. En annen ting er å ikke få noen ordre. Det opplevde jeg 23/2 1953. Den dagen kjørte jeg 5771 fra Grong til Mosjøen. Den tiden var det bare håndsignaler på alle stasjoner, og bare Brekkvasselv og Majavatn var betjent for toget.

Nevnte dag var det tett snødrev, men av gammel vane hang man som regel med "trynet" ut av sidevinduet.

Da jeg nærmet meg Smalåsen (Det er en liten stigning der) fikk jeg se en kar som sto ved ytterste spørveksel og vinket og kavet med armene. Det viste seg å være Txp. - Du skal krysse her, sa han, - så du får kjøre inn til middel.

Da jeg dro inn mot middel, kom det andre toget sveivende inn i spor 1.

Hvorfor jeg så godt husker at det var 23. februar? Jo, hadde

vi kollidert, ville jeg kanskje ikke fått oppleve neste dag, og det var min fødselsdag.

En annen velkjent ting på Nordlandsbanen er vel elg og reinsdyrfaren. En kollega fortalte at han på en tur fra Trondheim til Grong hadde kjørt ihjel 13 elger. De hadde kjørt inn i en flokk og drept 8 stykker. Senere på turen gikk det med 5 stykker før de kom til Grong. En annen kollega fortalte at han en gang hadde talt 60 elger i nærheten av Jørstad st.

For min egen del var jeg veldig heldig, selv om det var nære på enkelte ganger. På 6 vintre tok jeg bare en elg, og det var siste vinteren på strekningen mellom Snåsa og Jørstad.

Konduktørene var faktisk nødt til å benytte beksømsstølvler på vintertiden, for de måtte av og til spenne på seg ski for å gå etter elg som forsøkte å komme unna med brukne ben.

Vinteren til 1957 var meget gunstig i Trøndelag. Det fantes nesten ikke snø, og det støvet i bygatene i Trondheim i januar og februar. Gamle Trøndere kunne ikke huske en så snøfattig vinter.

Vinteren til 1958 falt den snøen de ikke fikk i 1957 pluss den de ordinært skulle ha, slik at de mått utkommandere militære for å rydde gater og jernbaner. Men det er en annen historie. Da var jeg stasjonert i Oslo D.

Oslo igjen

Det ble ledig noen stillinger i Oslo D, og de søkte jeg på. Første juni ble jeg overflyttet med bopel i Enebakkveien 47.

Jeg fikk senere se søkerlisten til disse stillingene, og det var hele 88 som hadde søkt ansettelse. Blant disse sto jeg som nr. 1.

Nå var det jo greit for meg å komme til Oslo for der var jeg kjent. Det var fremdeles dampdrift på Gjøvikbanen, Bergensbanen og Østre linje.

El 11 som kom straks etter jeg dro til Trondheim, kunne jeg ikke vente å få opplæring på før ut på høsten. Det ble derfor damp og dieselmotorvogn-kjøring, pluss type 65 - 67 og El 5.



"Et hyggelig gjensyn opplevde jeg også en morgen i Lodalen...." Lok 6204 (Schwartzkopf 1943) fotografert i Andalsnes i 1957.

Nå begynte også Di 3 å komme. De fleste av disse skulle jo til Trondheim, og ettersom ingen i Oslo hadde kurs på disse, kjørte jeg noen av dem til Hamar. En del ble også sendt på Bergensbanen, og jeg fikk noen turer på disse til Ål. Siste turen dit var forresten i et ekstra hurtigtog palmesøndag 1958 med Di 3 608.

Et hyggelig gjensyn opplevde jeg også en morgen i Lodalen da jeg skulle til Hønefoss med et godstog. Sandelig sto stortysker nr. 6204 og ventet på meg. Jeg hadde nesten på følelsen at den smilte til meg da jeg kom. Dette loket som jeg hadde kjørt så mye på Nordlandsbanen. Nå var den blitt overflødig på grunn av Di.3.

I oktober fikk jeg opplæring på El.11. Litt senere kom den første El.13 og jeg fikk kurs på disse i desember.

Denne vinteren hadde vi også to tyske dieselhydrauliske lok. på prøve på Bergensbanen. En Deutz og en MAK. Jeg hadde også kurs på Deutz og var med en tur.

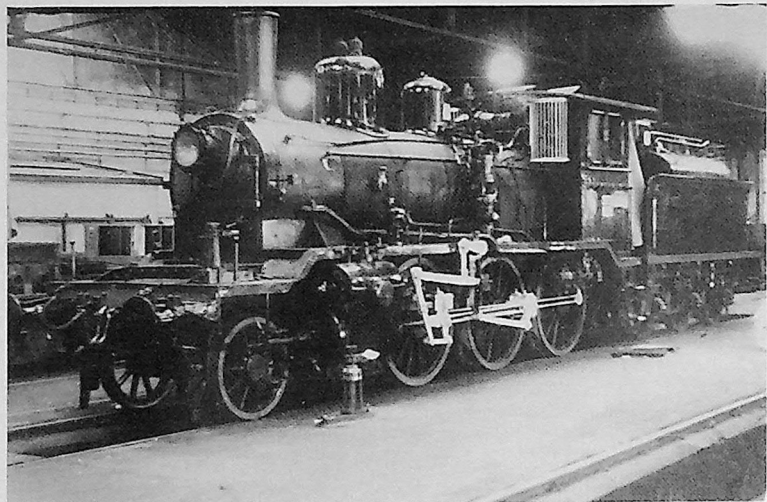
Det var også alt. De ble sendt tilbake for de holdt ikke mål. De sto mer i stallen enn de gikk.

Min ene tur på Deutz, som hadde nr. 40.01, foregikk i tog 5513 til Hønefoss 7/3 1958. Tilbake hadde jeg tog 5514 med stortysker 5849.

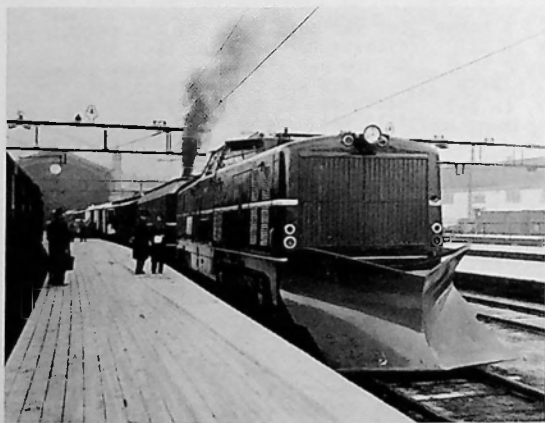
Min endestasjon

Men nå var det blitt ledig en stilling i Halden og den fikk jeg. Min første dag i Halden var 30. april 1958 og den dagen hadde jeg første-tur på skiftmaskinen. Damp selvfølgelig. 374 som jeg hentet i Oslo en søndag i 1947 var der fremdeles. Den hadde riktig nok vært en tur til hovedrevisjon, men kom tilbake.

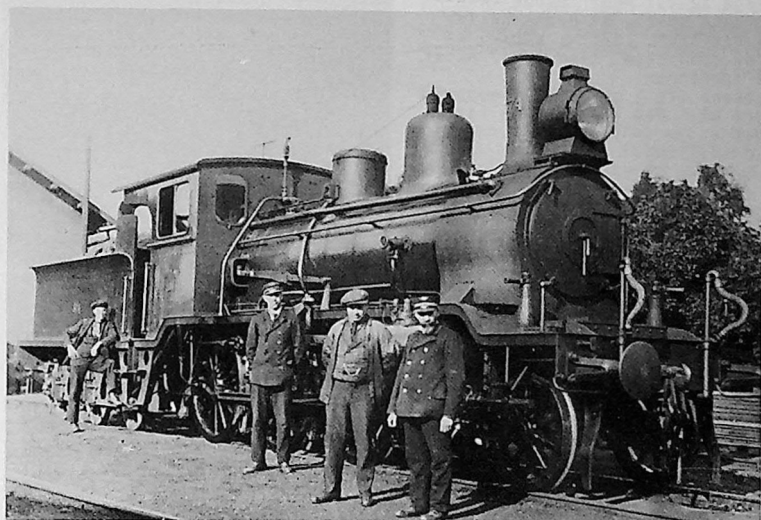
Halden skulle nå bli min endestasjon. Hvor merkelig det enn kan høres ut, var jeg for ung til å få reserven. Saken var den at de to eldste lok. førere i Halden på liv og død ikke ville kjøre motorvogntogene. Man laget derfor en tremannstur med godstogkjøring for disse pluss en



Siste jobb på damp for Johan P var på lok 377 16.5.1962. 377 i Gamlestallen i Lodalen januar 1970. Foto: Roar Stenersen.



Mak-loket som ble prøvd av NSB i 50-årene, er her fotografert på Oslo Ø.
Foto: Mittet



Lok 374 type 21 c bygget av Nohab i 1919 fotografert i Moss samme år. Etter sin lange tjenestetid (1947-1958) i Halden ble loket utrangert i februar 1963.

til.

Jeg kom til Halden da den siste av disse stabeisene sluttet, og ble dyttet inn i denne turen. Kollegen som sto foran meg på rankinglisten, valgte reserven for da ble det mer variert tjeneste. Denne turen hvor det også var en del nattogkjøring til Ed i Sverige ble senere blandet med våre andre turer.

De som kjenner litt til de svenske skiftesignalene, vet jo hvor stikk motsatt disse er i forhold til de norske. Man måtte derfor være ekstra våken når man skiftet i Ed.

I slutten av 1958 forsvant 374 og vi fikk 315 som erstatning. I februar 1959 kom traktør type 215 nr. 105 (Gardner). Nr. 104 gikk i Fredrikstad, men disse to ble vekselvis benyttet begge steder. Av og til var disse inne til ettersyn, og da var det damp igjen. Av mine papirer ser jeg at vi i disse periodene benyttet lokene 315 - 371 - 372 - 373 - og 377.

Min aller siste dampdag i Halden var første tur på skifte-

maskin 16. mai 1962 med lok. 377.

Type 215 ble nå gående som skiftelok. helt til 3 desember 1970. Dagen etter kom Di2-847 forspann i et nattgodstog. Jeg skulle til Oslo den morgenen, men så viste det seg at min kollega som skulle ha skiftelok ikke hadde fått kurs ennå, så vi måtte bytte.

Ved ruteendringen i 1961, begynte også de svenske Hg lokene å gå på Østfoldbanen og jeg hadde min første tur på denne typen i tog 5151 til Kornsjø 6. juni på lok.nr. 779. Tilbake til Halden med tog 4860 og lok.nr. 777. Disse lokene ble også benyttet i togene til Oslo. Største hastighet var 80 km/t. De var ikke utstyrt med spill, men det ble laget noen provisoriske som vi kunne sette på og ta av når loket skulle over grensen igjen. I Sverige var det ikke tillatt med spill. El.13 gikk til Gøteborg og når vi løste dem av på Kornsjø, var det så pussig å se at de kom med innslåtte spill.

Idag har jo svenskene spill på sine lok. og som en svensk

kollega sa til meg: "Hadde ikke dere hatt spill, så hadde heller ikke vi fått". Ser vi etter, så har de også laget sine spill etter våre tegninger.

Hg lokene var i grunn veldig greie å være på. Man kunne stå å kjøre, og det er jo en fordel å kunne bytte stilling.

En aber var at ventilatorene lar-met så forferdelig. Vi kunne selvfølgelig slå dem av når vi sto på en stasjon, men gjorde vi det, falt togvarmebryteren ut og det var ikke så bra vinterstid. Denne lok.typen ble faktisk benyttet helt til 1973.

I underveisgodstogene var det El 5. som dominerte. I min fyr-bøtertid kjørte vi 5102 til Ski og tilbake i tog 5101 neste dag.

Underveis krysset vi personale fra Ski som kjørte til Halden og overnattet der. Nå var det slutt på dette. Vi byttet simpelthen på kryssingsstasjonen og kjørte hjem. Nå ja, det var ikke alltid vi kunne gå hjem. På Kornsjø sto et tog som het 5150 også med en El.5, og de trengte ofte hjelp. Da ble det til å kjøre løslok. dit opp og gå forspann til Halden og ofte også til Sarpsborg. Det var flis og tømmervogner til Borregaard.

Når man hadde "ridd" på El.5 hele dagen, var man virkelig glad man kunne gå hjem. Men ikke ett vondt ord om El.5. De har virkelig gjort jobben sin gjennom alle år.

I person og hurtigtogene var det for det meste type 68 som ble

benyttet. Disse var enkle å betjene og de var temmelig drifts-sikre. Hendte det noe var det som regel ikke værre enn at man kom frem. Litt kobbertråd i veska var også lurt å ha med seg.

Min lengste tur på disse skjeddte lørdag 18. februar 1961. Da kjørte jeg et ekstra tomtog med 68B 25 og 26 til Gøteborg for å hente svenske turister som skulle til Norge på ferie. Den gang var disse settene ganske nye og jeg husker en reisende som frågade om dette var første klass. Jeg måtte jo svare som sant var at det bare var simpel annen klasse. "Jaså, har Ni så høy standard i Norge", svadade han. Kanskje han lurte på hvor fin første klasse i disse togsettene var.

Jeg kjørte alene fra Halden til Ed. Der møtte det opp en lok fører som var den begge veier.

Roter på Sydbanen

Jeg har nevnt før at jeg var på "rotern" på Nordlandsbanen. Sannelig opplevde jeg også en "rotetur" på Østfoldbanen, og det var 17. februar 1966. Jeg ble oppringt av lok.formannen som spurte om jeg kunne ta jobben. Vi venter dem til Sarpsborg i morgen tidlig kl. 6, sa han. Hvis du sier kl.6 i morgen ettermiddag, så er du nok nærmere sannheten svarte jeg. Jeg tippet bare en halv time feil. Jeg reiste pass til Rygge og overtok El.5 2052 som skjøv roter nr. 501. Et pussig sammentreff var det også at det var samme plog-



SJ ellok type Hg
nr 751 i Lodalen
1970.
Foto: Roar Stenersen.



Johan P., og El 16 2208, en lokfører og hans maskin. Fra damp til thyristorregulerete el.motorer. Johan P. hadde to måneder igjen av sin tjenestetid på 42 1/2 år da dette bildet ble tatt.
Foto: Roar Stenersen

fører som jeg hadde kjørt sammen med på Nordlandsbanen. Det var en bergenser som etter mange år der oppe, hadde søkt seg sydover. Vi "rota" helt til grensen og returnerte til Halden. Dette er såvidt jeg vet, første og hittil eneste gang det har blitt kjørt "roter" på Østfoldbanen.

I 1970 begynte El.14 å trafikkere Østfoldbanen. Først i godstogpar på søndagene. Senere på hverdagene. Denne lok. typen må man vel ha lov til å kalle "Dovregubben" blant El. lokene. Mens vi med El.13 gikk med 425 tonn togvækt alene i Tistedalsbakken, greide El.14 hele 735 tonn.

Så gjorde El. 16 sitt inn-tog på Østfoldbanen, og dette var noe helt nytt. Både teknisk og kjøremessig. For å sitere en svensk kollega som sa: "RC4 er

loket over alla lok". Jeg må si meg enig med ham. Dessuten er de oppsatt med samme tonnasje som El.14.

Gjensyn med damp

24. mai 1979 opplevde jeg atter en gang å kjøre damp på Østfoldbanen. Det var Bergslagen Jernvevsselskap i Gøteborg som skulle markere Dalslandsbanens 100 års jubileum. Med JB,s lok. nr. 112 kjørte jeg fra Kornsjø til Halden og retur.

Året etter, nærmere bestemt mandag 4. august, kjørte jeg igjen for BJ. et chartertog fra Kornsjø til Oslo med lok. 112 og med lok. nr.111 imellom. Toget ble kjørt for europeiske jernbaneentusiaster og toget var faktisk fullt belagt. Dagen etter returnerte vi til Kornsjø.

Det var på denne turen jeg ble klar over hvor mange jernbaneentusiaster det også finnes her i landet. For min egen del syntes jeg det beste ved jobben var når man kunne ta veska og gå hjem.

En annen ting er det selv-



Johan P. i tjeneste på UHB 1985.
Foto: E.Borgersen

følgelig å ha jernbane som hobby, og en hobby bør man ha. Det hele resulterte i at jeg ble medlem av UHB og senere NJK. Når man som gammel jernbanemann vet hvor mye arbeide som ligger bak for å få disse museumstogene til å rulle og gå, så kan man ikke gjøre annet enn å støtte dem.

Nå er det jo engang slik at alle vil leve lenge, men ingen vil bli gammel.

Året etter var jeg imidlertid blitt gammel nok til å sende inn min avskjedsansøking med virkning fra 1. september 1981.

På grunn av lønnsforhandlingene, ble jeg oppfordret til å fortsette to måneder til, noe jeg også gjorde.

Min siste jobb som lokfører foregikk derfor torsdag 29. oktober og tjenesten lød som følger: Pass pt. 130 Halden - Sarpsborg. Avløs pt. 123. Kjøre pt. 123 Sarpsborg - Halden med mvg. 68.06

Ht. 142 Halden - Oslo med mva. 68.06 og 68.16. Så på etter middagen avgang kl. 16.35 Ht. 149 Oslo - Halden med lok. nr. 13.2124 og med 11.2084 imellom ubetjent.

I november ble jeg så godkjent som pensjonist. Ingen luksus, men heller ingen fattigdom. God kontakt har jeg senere hatt sommerstid med jobben, som fyrbøter på UHB og som lokfører på jernbanemuseet.

Tilbakeblikk

Hva er det så man husker best når man ser seg tilbake etter noen og førti års tjeneste på lokmotivet.

For min egen del må det bli

tiden på dampen. Selvfølgelig var det stor forskjell på damplokene. Enkelte ganger kunne det være rene marerittet, men slike turer glemmer man heldigvis.

Et damplokmotiv er igrunn en levende maskin som man får et visst forhold til.

Når tankene går tilbake, ender de alltid på Nordlandsbanen. Andre dampbaner blekner ved sammenligning.

Men hva så med El.tiden?

Stort sett var vel den ene dagen lik den andre, så man kan undre seg på hva den nye generasjonen av kolleger vil minnes når de engang blir pensjonister.

Selv er jeg glad for at jeg fikk tilhøre den siste generasjon som opplevde dampen.

Og arbeidstiden?. Det går alltid et tog, i all slags vær og til alle døgnets tider. Ja, det var vi som kjørte dem. Og fri bare tredje hver søndag. Kanskje det regnet den dagen også.

Og betalingen?. La meg sitere skatteseddelen for inntektsåret 1944: Antatt inntekt kr 2825,00. Skattbar inntekt kr 1530,00. Utliknet kommuneskatt på inntekt kr 250,92. Deri medregnet kr 31,00 til alderstrygd og kringpensjoneringsavgift. Tilsammen kr 251,00. Denne skatten skulle så betales i 6 terminer. Tre høsten 1945 og tre våren 1946, ved personlig fremmøte på kemnerkontoret. Jeg kan forsikre at det var problemer med å få betalt skatten den gangen.

De såkalte gode gamle dager var nok ikke så gode som mange vil ha dem til.

RETTELSER:

I forrige nummer har det sneket seg inn et par feil: Det står at høyre stempel slo ut forreste stempeillokk. Det skal selvsagt være sylinderlokk.

BITDET av lok 469 på Majavatn har de greid å snu, slik at mannen fra venstre blir han som står til høyre.

I min første artikkel vises et bilde fra Hovedbanen i 1921. En av personene kjenner jeg. Kanskje vi senere kan få rede på noen flere. Den jeg kjenner står som nr. 3 fra høyre. Han heter Reidar Kjos og var pussersformann ved NSB. Det ser ut til at han også var pussersformann ved NHJ. Han var så veldig tykk. Jeg hadde følge med ham hjem fra jobb ett par ganger og vi måtte stoppe for å hvile flere ganger underveis. Han døde også temmelig brått.

Johan P.

Damp i Romsdalen

411 har vært i Åndalsnes. Det er virkelig noe å skrive hjem om. I vakkert sommervær bar det oppover gjennom Romsdalen. Et syn var det å se 26-maskinen med sitt stilriktige togsett i denne barske natur.

Raumabane-besøket var en del av et charteropdrag for Frank Stenvalls Railway Scene Tours. Reiseselskapet kom med svensk veterantog til Storlien. Derfra ble de befordret med "myk klasse" -togsett med 411 som forspannlok til Trondheim. Etter besøk på Thams-havnbanen kjørte man over Dovre, til Åndalsnes, og så til Hamar. Skibladner overtok de reisende til Gjøvik og til Oslo bar det avgårde i Krøderbanevogn bak lok 225.

I spisevognen var det førsteklasses servering og salongvognen 118 bakerst satte liksom prikken over i'en. Norsk Jernbaneklubb - Toggruppen avviklet dette gigantarrangementet på en etter vårt skjønne udmerket måte.

Charteroppdragene for Toggruppen ser ut til å øke. Dermed bidrar dette til at NJK kan få flere kroner i kassen. Dette er selvsagt viktig for klubben, ja helt nødvendig i arbeidet for å ta vare på norsk jernbanehistorie.

NJK's chartertog betyr heller ingen konkurranse med NSB's virksomhet, ettersom det her er snakk om reiseselskap som vil se damplok,



Ekstratoget i Drivstua, Dovrebanen

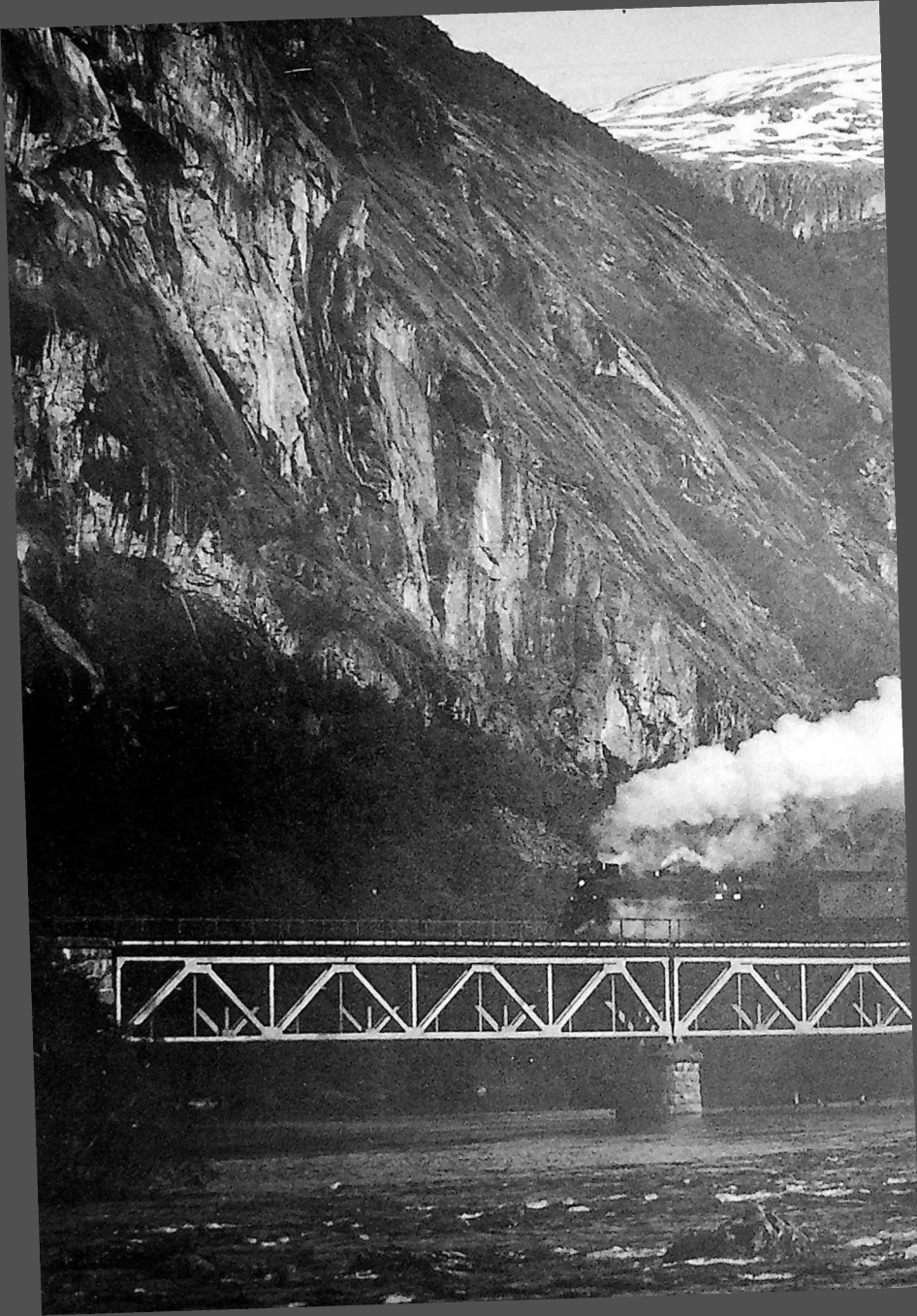
og/eller oppleve tidligere tiders reisekomfort. Veterantog på NSB's spor har dessuten en positiv effekt for NSB selv, ettersom en dermed får markert kontrasten til dagens moderne materiell.

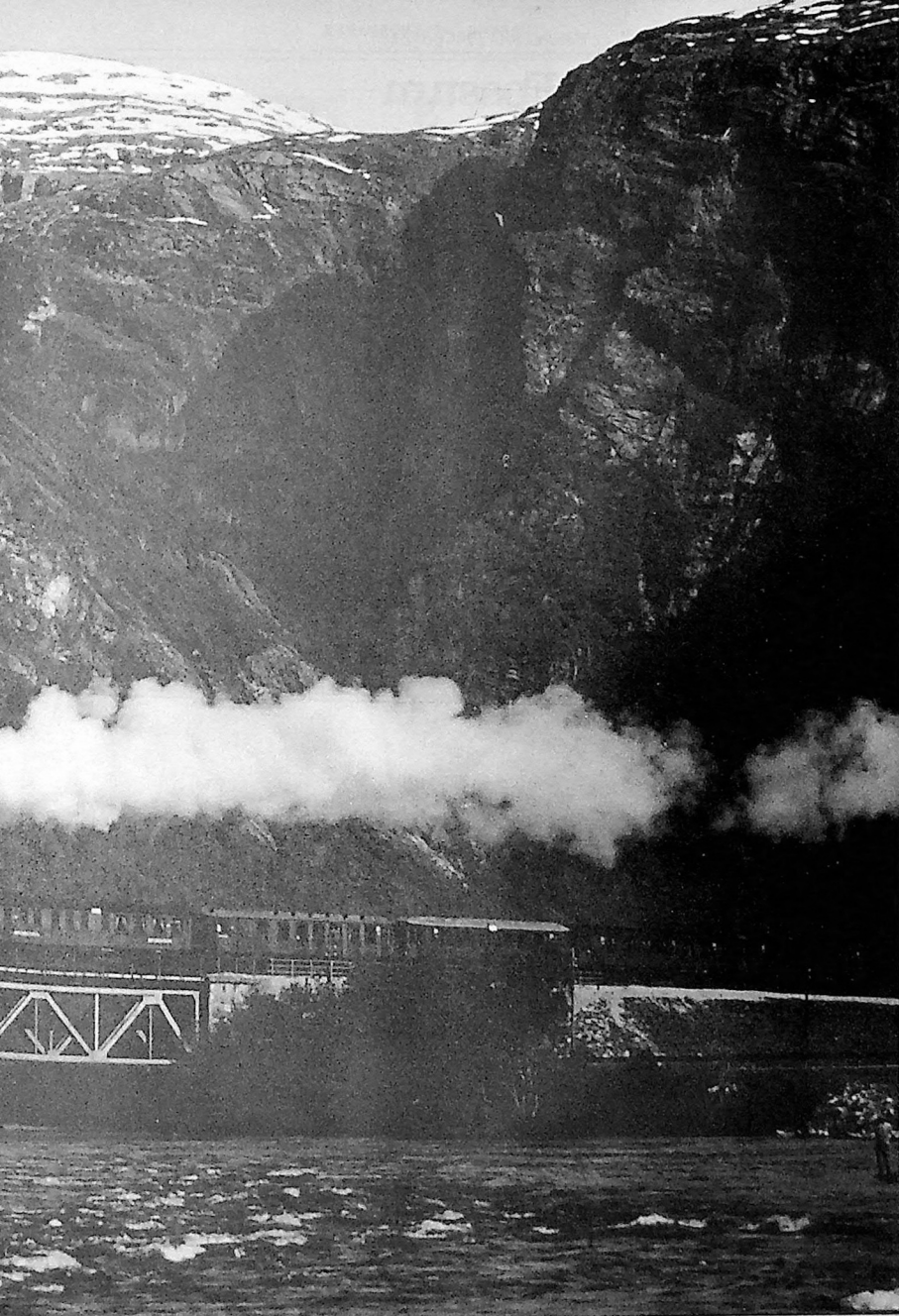
Erik Borgersen



Meråker.

Neste side: 411 med sitt togsett var litt av et syn opp gjennom Romsdalen, her kjører toget over elva Rauma nedenfor Verma. (Alle fotos: E.Borgersen)





Sørumsand-Fossum

Strekningen Sørumsand-Fossum som vi kjører idag er selvsagt den samme som i driftstiden, men omgivelsene har forandret seg tildels radikalt - dessverre. Jan Lysaker tok disse bilder kort tid før nedleggelsen i 1960 - og vi tar neppe feil når vi sier at mange må ta en ekstra titt for å kjenne seg igjen.



Tog retning Bjørkelangen på vei opp Sætrabakken. Fotografen står øverst i 100 meterkurven. Lokomotivet - nr. 7 Prydz - er omtrent der den nederste planovergangen ligger nå. Idag er skogen borte, likeså stolpene med el.kabel, gjerdet...
Toget består ellers av S 62 (bakerst), G 13, G 55, Cfo 5, BCo 3, BCo 4, G 11, G 56 + div. flatvogner. S 62 gikk som turnusvogn mellom Sørumsand og Mork meieri.

Øverst neste side:

Sætrabakken igjen - her i skogtykningen vi skimtet til høyre i billedkanten på bildet ovenfor. Hytta på bildet minner mye om den som sto - og ennå står! - på Slora. Hytta må ha forsvunnet ikke lenge etter nedleggelsen - kan noen huske den?



Fossum holdeplass; morgentoget til Sørumsand har gjort en kort stopp for å ta med reisende. Leskuret sees midt i bildet. Fotografen står på fyrbøtersiden på lokomotivet, og vi ser vognene G 9 (nærmest), flatvogner, S 62, CFo 5, BCo 3 og BCo 4.



Tog 2051 til Skulerud har stoppet på Fossum holdeplass en regn-værsdag i juni 1960. Anført av Prydz følger Go 24, G 14, Co 1, Co 2, BCo 4, BCo 3, CFo 5, G 48 og S 62. Broa over riksveien kom i sin tid fra Meråkerbanen.

20 SORTER MINERALVANN TIL FABRIKKPRISER HELE ÅRET



TRALLER
STOR PARKERINGSPLASS

MINERALVANNUTSALG I
LILLESTRØM, RETT OVERFOR
DYNO INDUSTRIER + 20
ANDRE UTSALGSSTEDER PÅ
ØSTLANDET



ROMA MINERALVANNFABRIKK
MORTEN BERGERSEN A.S

Nordahl Brunngt. 18 - 2000 Lillestrøm - Telefon (02) 71 56 86 - 71 11 35

”.. en lykkelig gnista..”

Om forbindelsen Vestmarka-Skillingsfors

I Tertitten nr. 63 omtales siste persontog på den svenske grensejernbanen Arvika - Årjäng - Bentsfors. I denne artikkelen nevnes sidelinjen Beted - Skillingsfors som ble nedlagt i 1961. "Omtrent samtidig som den norske tvilling banen til Vestmarka ("Paradisbanen") fikk sin første amputering".

Om utviklingen av jernbanene i grensedistriktene hadde tatt et annet spor enn den har hatt etterkrigen, ja før den for den saks skyld, kunne virkeligheten ha fortonet seg annerledes i dag. Som man kjenner til ble det alt tidlig dette århundret lagt frem en plan om en jernbane fra Skotterud til Mysen med krysning av UHB ved Hjellevøl. Svært mye arbeid ble lagt ned i å få dette prosjektet på et tidspunkt da den store jernbaneinteressen hadde minket vesentlig.

I kjølevannet av arbeidet, Skotterud - Mysenbanen, kom tanken om å knytte forbindelsen mellom banen Beted - Skillingsfors og banen Skotterud - Vestmarka. Det fortelles at kong Gustav og dronning Victoria var på reise i disse grensedistriktene i 1918. De besøkte da Skillingsfors. Kongen ville vite hvordan disse to banestumpene lå i forhold til hverandre. En av de lokale representantene kunne da fortelle ham at de lignet kullspissene i en glødelampe og vedkommende holdt pekefingerene mot hverandre for å demonstrere dette. Kongen skal da ha sluttet forbindelsen med sin egen pekefinger og skal ha uttalt: "Man får

hoppas at det snart slår en lykkelig gnista over".

På tross av at det bare var 11 kilometer som skilte disse to banene, ti kilometer på svensk side og en på norsk side (banen gikk da til Almenningen litt syd for Vestmarka sentrum), slo gnisten aldri over. Da spørsmålet om å bygge om banen Skotterud - Mysen ble tatt opp igjen etter krigen, man kunne nesten få det inntrykk at mange trodde banen ville bli bygget slik som prosjektet ble viet oppmerksomhet i årene 1946 - 48, ble også tanken om denne sammenbindingsbanen reist på nytt. Interessen for dette prosjektet ser likevel ikke ut til å nådd utover kommunene Skillingsmark, Järnskog og Köla. Skillingsmark gikk endog til det skritt å sette ned en egen jernbanekomite. Sterkt støttet av arbeidsutvalget for Skotterud - Mysen - banen, pekte disse skogrike kommunene på at disse jernbane planene ville halvere avstanden til nærmeste eksporthavn, dvs. Sarpsborg eller Fredrikstad istedenfor Göteborg.

Hverken på norsk eller svensk side hadde myndighetene de store yver forutviklingen av jernbanenettet. Perioden med nedlegging av så kalte ulønnsomme banestrekninger var i full anmarsj. Den svenske kongens håp om en jernbanegnist over grensen har fått som utgang at det i disse grensdistriktene er blitt stadig færre gnister fra forbi-passerende tog.

Nils Aasheim

HAR DU NOK POSTKORT med motiv fra Urskog-Holandsbanen? Selvsagt ikke! Skynd deg derfor å bestill noen.

Vårt sort-hvitkort med motiv fra Løken st. i oktober 1947 er populært, og kan brukes som julekort!

Våre to nye farvekort:

- Lok 6 Høland på vei inn på Bingsfos med tog. Sommerens bestselger!
- Lok 6 Høland med tog oppover Sætrabakken.

Pris pr. kort: kr. 3,-. Bestilles fra banens adresse!

Setesdalsbanen:

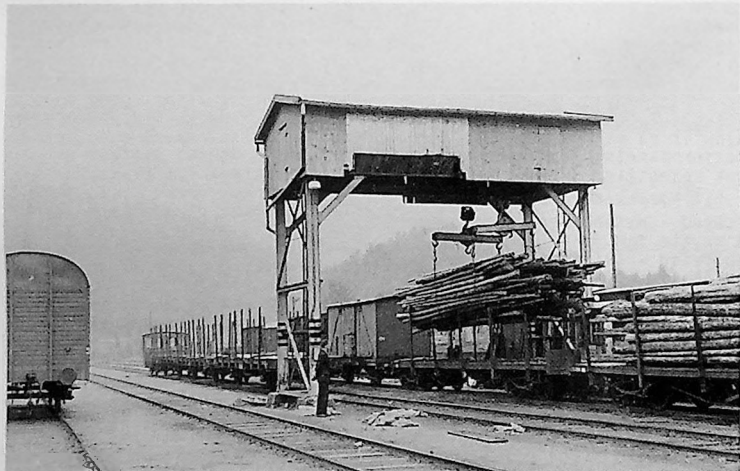
6 629 i år



Setesdalsbanen kan melde om et godt besøk også i år. Totalt var det 6 629 besøkende i 1985, fordelt på 4 624 ordinære besøkende i 46 tog, 991 skolebarn i 10 tog og 1014 charterbesøkende i 11 tog.

Dagsfordelingen på ordinære åpningsdager er da i gjennomsnitt 107,7 pr tog på søndager. Lørdager i juli var det i snitt 61 pr.tog og onsdager i juli 155 pr. tog.

Den nye traseen er planert opp til damkronen og gruset. En regner med å få skinnegangen på plass til driftssesongen starter i -86.



Vi pleier alltid å illustrere Setesdalsbanen med bilder av tog på den naturskjønne strekningen, denne gang tar vi istedet med et interessant bilde fra Grovane. Vi ser omlastingskrana og diverse materiell både på smalt og normalt spor.

Bildet er tatt av Jan Lysaker i 1962.



Til Solbu

Thamshavnbanen har opplevd en kraftig nedgang i besøkstallet i år. 1720 besøkende ble det totalt, med et gjennomsnitt på 35 pr. tog. Vår nordligste museumsbane kan imidlertid vise til resultater på andre felt.

"Museene på Løkken" kaller de seg, enkelt og greit, Gammelgruva Bergverksmuseet og Thamshavnbanens venner. Tanken er å etablere en stiftelse, og samordne driften av museene. Særlig gjelder dette PR/markedsføring, tilrettelegging av skole/studiebesøk, katalogisering, registrering og koordinering av det praktiske arbeidet på utstyr, i gruve og ved bygninger. Aktiv bearbeiding av støttemuligheter vil dessuten være en viktig del av arbeidet.

I år tok en ibruk strekningen ned til Solbusøy. Dermed er banen hele 12,7 km lang.

På Løkken har en gjenreist bygningen fra Fannrem. Et omkjøringsspor skal legges, slik at en unngår å bakke togsettet til/fra perongen.

4/10 ble vognhallen åpnet. Hallen er imidlertid ikke bare en lagringsplass, den er isolert og vil bli oppvarmet. Dermed blir dette også et brukbart verksted. I første omgang er det lok 5 og vogn nr 9 som skal inn for diverse arbeider.

Nå knytter det seg stor interesse til om Thamshavnbanen (ev. "Museene på Løkken") kommer med i tilskuddsordningen for halvoffentlige museer. Det får vi håpe!

Erik Borgersen

Vognhall 5

Endelig har vi fått et sporveismuseum i Oslo. Vognhall 5 heter det, og ligger, naturligvis, i den tidligere vognhall 5 på Majorstuen.

Ca 800 av de 2000 m² er foreløpig tatt i bruk til utstillingen. I resten av hallen venter en rekke vogner på å bli satt i stand. 7 sporvogner, fra Holmenkolbanens nr.1 til Gullfisk nr. 199, og 5 busser er stilt ut. Videre er det en rekke gjenstander, modeller og en meget interessant fotomontasje langs veggene. Museet drives av Lokaltrafikkhistorisk Forening og er åpent torsdager 16-20, lørdager 11-17 og søndager 12-17.

Så dermed, kjære leser, er det bare å løpe av sted til Majorstuen!





RODELØKKENS MASKINVERKSTED & JERNSTØPERI



Ingeniør Østrem og driftssjef
Torjussen fra Rodeløkken
Maskinverksted & Jernstøperi
måler sporveksel 2 på Bings-
foss

Leverandør av

Sporveksler og komplette **Sporarrangement**
til Norges Statsbaner, Privatbaner, Forstadsbaner,
Havnespor og industrielle anlegg

**A/S RODELØKKENS MASKINVERKSTED
& JERNSTØPERI — OSLO**

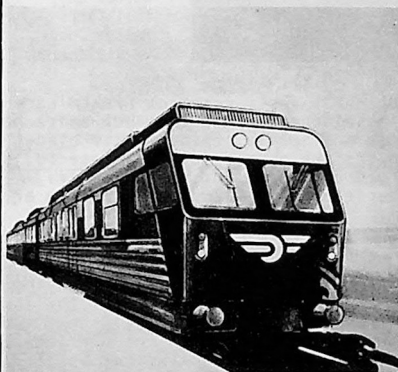
POSTADRESSE: ALNABRU - SENTRALBORD 64 60 40 - GRUNNLAGT 1896

FØR ÅRHUNDRESKIFTET

VAR DET EN STOR

OPPLEVELSE Å REISE

MED JERNBANEN



OPPLEVelsen ER

ENDA STØRRE

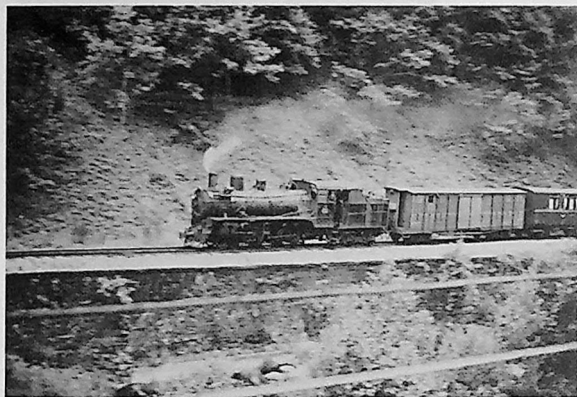
IDAG!

VI BYGGER MATERIELL FOR
FREMTIDEN IDAG

A/S STRÖMMENS VÆRKSTED

Ponferrada-Villablino

av Roar Stenersen



Lok 31 og
Correo'en i
full fart.
Mellom Cuevas
og Villablino.

For bare 3 år siden var det 2 jernbaner i vesteuropa som brukte bare damplokomotiver. Den ene var Steyertalbahn i Østerrike, den andre heter Ponferrada - Villablino og ligger nord i Spania. Siden dette bladet vanligvis omtaler baner med offentlig trafikk nevner jeg kun disse to, selv om puritanere sikkert vil ile til med å nevne blant annet Andorra - Escatron i Spania, Aachener Kohlerevieren i Tyskland m.fl. Disse er, og har alltid vært rene industribaner.

Ponferrada - Villablino (heretter PV) er dessverre selv blitt bruksbane siden jeg var der i 1979, dessuten har dieselokene omsider gjort sitt inntog. Men hva gjør man når redaktøren gjør seg streng, og forlanger en artikkel om noe mer eksotisk enn UHB? Jo, da tenker jeg på den gangen jeg var i Ponferrada og ble vist rundt på driftsbanegården av selveste Luciano Galbán Martínez, Jefe de Material Y Tracción, Ferrocarril Ponferrada - Villablino.

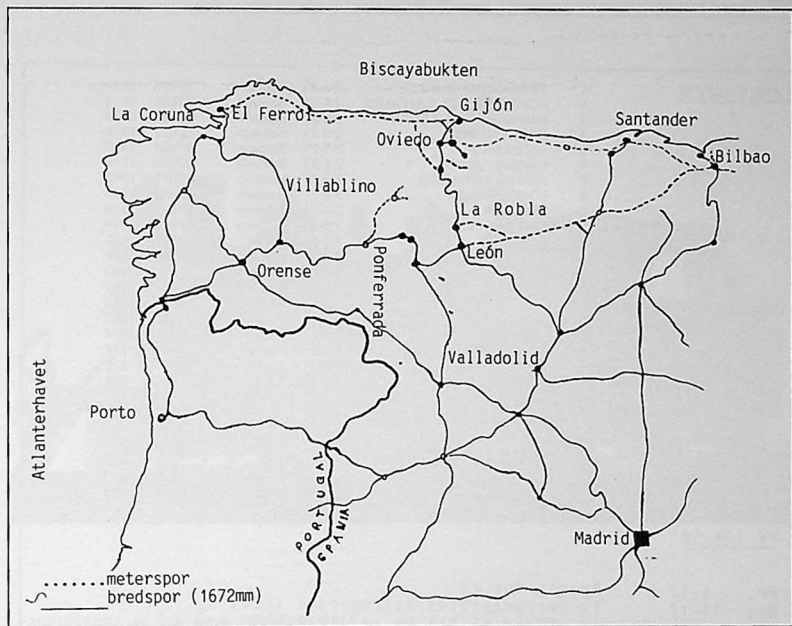
PV var en sann opplevelse. 21 damlok var i daglig bruk på smalspordelen og 3 andre på bredsporet. Jeg har heller ikke noe sted i verden møtt et personale som har vært så enormt stolte av sitt yrke som nettopp ved PV.

Som overalt ellers i Spania var fototillatelse også her en nødvendighet, men med herr Martínez visittkort i lomma var jeg svært godt rustet viste det seg.

PV er en bane bygget for transport av kull. Den 64 km lange metersporstrekningen mellom Ponferrada og Villablino ble åpnet 23. juli 1919. Banen ble bygget for å frakte kull fra gruvene rundt Villablino ned til Ponferrada, enten for bruk i varmekraftverkene der eller videreforsendelse med RENFE (Spanske Statsbaner). Selskapet som eier banen heter Minero Siderurgica de Ponferrada, eller M-S-P til daglig. Msp eier altså både gruvene, jernbanen og varmekraftverkene.

Kort etter åpningen ble det bygget to sidelinjer ut i fra Villablino. Den første ble åpnet 4. mai 1920, og fører til gruvene i Villaseca, 7 km fra Villablino, den andre er 8 km lang og ble åpnet året etter til Caboalles de Arriba.

De første lokene banen fikk kom fra Baldwin Locomotive Works i USA. Det var 10 stk. 1-C-1 tanklok bygget i 1919. Disse



Lok no 18,
med kulltog
rett sør for
Toreno.

LOKLISTE

1	FRANCISCO GAMBO	2-6-2T	Baldwin	52625	1919 ¹
2	CONDE DE LOS GAITANES	2-6-2T	Baldwin	52626	1919 ¹
3	MARQUESS DE ALDAMA	2-6-2T	Baldwin	52656	1919 ¹
4	ORTIZ MURIEL	2-6-2T	Baldwin	52657	1919
5	VILLABASO	2-6-2T	Baldwin	52658	1919 ¹
6	LANDALUCE	2-6-2T	Baldwin	52659	1919
7	ARANA LUPARDO	2-6-2T	Baldwin	52681	1919
8	PONFERRADA	2-6-2T	Baldwin	52682	1919
9	WAGNER	2-6-2T	Baldwin	52683	1919
10	VILLABLINO	2-6-2T	Baldwin	52684	1919
11	PALACIOS	2-6-0*	Krauss	7626	1920 ¹
12		2-6-0*	Krauss	7630	1920 ¹
13		2-6-0*	MACOSA	101	1950
14		2-6-0*	MACOSA	102	1950 ¹
15		2-6-0*	MACOSA	150	1956
16		2-6-0*	MACOSA	151	1956 ¹
17		2-6-0*	Krauss	6918	1914
18		2-6-0*	Krauss	6917	1914
19		2-6-0*	Krauss	7631	1920 ¹
21		2-6-0T	Borsig	5032	1901
22		0-4-0T	Freudenstein	138	1903
31		2-6-0*	Maffei	3350	1913 ¹
32		2-6-0*	Maffei	3351	1913
41	ESTABAN TERRADAS	2-6-0	Tubize	2370	1950
42	(DIEGO MAYORAL)	2-6-0	Tubize	2371	1950 ¹
182	LANDACO	0-8-0T	Krauss	4976	1903
183	MALZAGA	0-8-0T	Krauss	5179	1904

* Engerth type

PV lok 1m

Nr. 1-10 :	Bygget for PV
Nr. 11-12 :	Ex Ferrocarriles Vascogandos (F.V) nr. 52 og 56 til PV ca. 1929-30
Nr. 13-16 :	Bygget for PV
Nr. 17-19 :	Ex F.V. nr. 51, 50 og 57. I 1958 overført til F.C. La Robla med nr. 151-153, til PV 1962.
Nr. 21 :	Ex Villadrid-Ribadeo nr. 1
Nr. 22 :	Ex F.C. Alicante-Denia
Nr. 31-32 :	Ex Pamplona-Lasante no 6-7 til PV ca. 1947-48.
Nr. 41-42 :	Ex Empresa Nacional de Electricidad til PV 1970.
Nr. 182-183 :	Ex F.V. 182-183 til PV 1957-58 hugget 1962-63.

PV lok 1672 mm

PV 51	Haine St. Pierre	1922	'
PV 52	?	?	(Saltanklok)
PV 53	Couillet	1924	
PV 54	L. Energie	1927	'
PV 55	Sharp Stewart	1891	(Saltanklok) '

Alle lok 0-6-0T

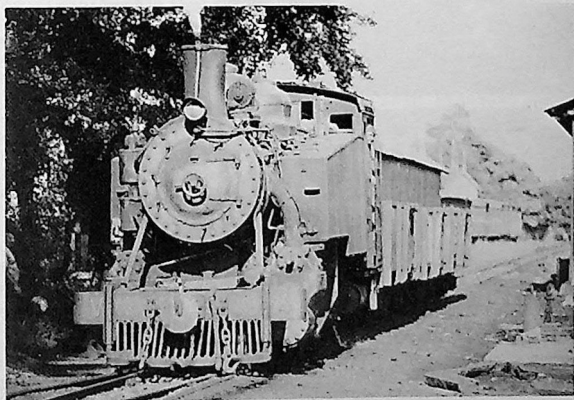
(Nr. 52 hugget ukjent år)

PV Disponerte dessuten diverse 600 mm damplok, og en 750 mm maskin.

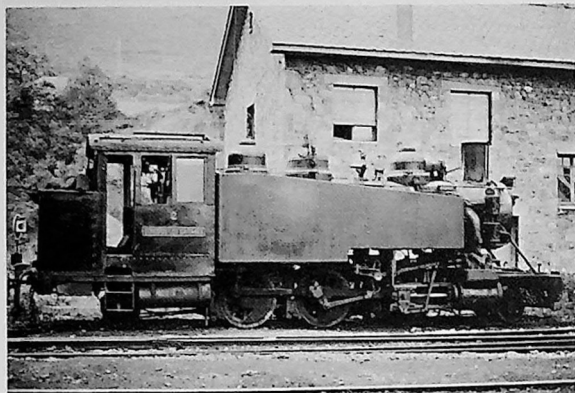
' I drift februar 1983.



Fabrikkfoto av lok no.4. Baldwin 1919.



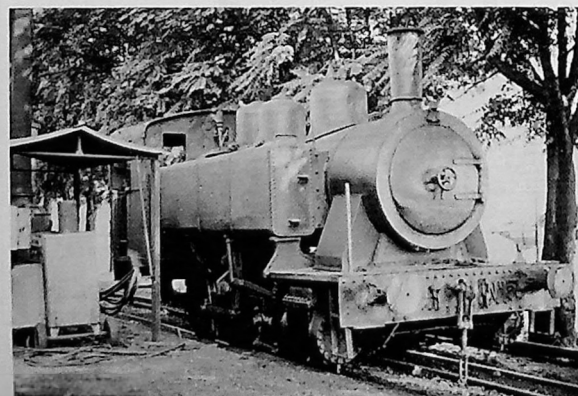
Lok no 4, 60 år senere. Poferrada 23/7-79.



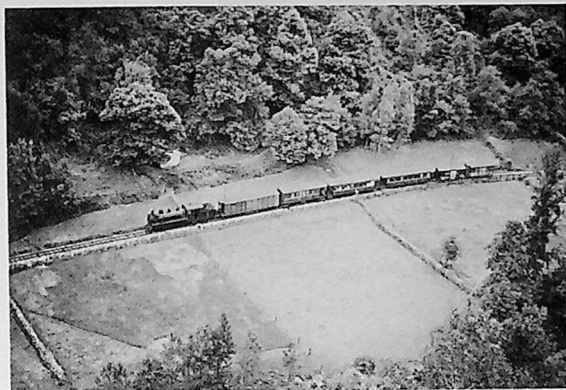
Lok no 2,
"Conde de
los Gaitanes"
(Hvilket navn!)
i Villablino.



Lok no 21,
(Ex Alicante-
Denia) kommer
fra den ukjente
lokfabrikken
Freudenstein som
lå i Breslau.
Denne fabrikken
bygde kun 230 -
40 lok over noen
få år.



En av bred-
sporlokene,
no 51, (Haine
St. Pierre
1922).



PV går gjennom et meget vilt landskap. Dette bildet er tatt i fra riksvegen rett ovenfor holdeplassen Cuevas.

maskinene var alene om trafikken de første 10 årene, men fra 1929 begynte andre lok å dukke opp på PV. Nord-Spania er jo rikt på metersporbaner, så de fleste lok som senere med årene ble anskaffet til PV var brukte.

I alt 17 damlok ble anskaffet mellom 1929 og 1970, 11 av disse var 2-6-0 Engerth maskiner. Kun 4 av disse lokene ble bygget til PV, de øvrige 13 hadde vært innom andre baner før de kom til PV.

Ved siden av all kulltrafikken hadde banen fra åpningen 2 persontogpar om dagen. Tidlig i 70-årene ble det ene innstilt, og 10.5.80 trakk lok no 18 det siste persontoget over PV. Undertegnede besøkte banen i juli 1979, altså eksakt 60 år etter åpningen. Jeg var ikke klar over det da, men jeg var der faktisk på dagen, dvs. 23.7.

Det var en snodig dag. Jeg hadde vært nede i lokstallen siden morgenen og fotografert høyt og lavt. Kl. 12 ruslet jeg bort til stasjonen for å fotografere avgangen til Correo'en til Vallablino (persontoget gikk under navnet Correo, som betyr post). Jeg hadde leiebil, og fulgte etter toget hele veien opp til Villablino og tilbake igjen. Vel tilbake i Ponferrada om kvelden syntes jeg det var så besynderlig stor aktivitet uten-

for lokstallen. Det så ut som alle banens lok var kommet ned, og lokfolk og stallbetjenter ruslet rundt og småpratet og hadde det svært så hyggelig. Mens jeg sto og betraktet det hele kom herr Martinez, og hele kontorstabens hans for å delta. Han fikk øye på meg, og vinket meg over. Sprekkferdig av nysgjerrighet spurte jeg ham hva som sto på. Med en blanding av engelsk og tysk kunne han fortelle at nå var de alle i STREIK!

Ja, hvordan ellers feire et jubileum i et land med et spirende demokrati! Jefe's ankomst skapte liv og røre, folk flokket seg rundt ham, og drammeglassene kom frem. Resten av den dagen var det åpent hus på PV. Litt flaut er det at jeg selv ikke forsto, eller rettere sagt visste, at det var 60-års dagen de feiret, før jeg begynte å lete etter opplysninger om PV til denne artikkelen.

Dampdrift var det eneste fornuftige for PV, ble jeg fortalt. Gratis brennstoff, og lokene hadde mange år til foran seg. Men selv damplok blir gamle, og utover i 80 årene gikk banen gradvis over til dieseldrift. Overgang fra damp til diesel er jo smertefullt overalt, fordi folk i drift og vedlikehold skal opplæres, så å si over natten, fra å være smed til å bli urmaker. Likefullt er alle tog på hoved-



Correo'en under-
veis mot
Villablino.
Her fotografert
rett sør for
Paramo. På
denne delen
følger banen
riksveien som
en chauseébane.



Lok no 8, 7
og 31, på
parade uten-
for lokstallen
i Ponferrada.

510

PONFERRADA A VILLABLINO

510

(SERVICIO DESDE EL 15 DE JUNIO DE 1979)

(Tracción vapor-carbón. Único ferrocarril en España con esta tracción y las tres clases de viajeros)

M. Ab.	Andén	K.	ESTACIONES	1		ESTACIONES	2	
				Cor.	K.		Cor.	K.
861	D	4	PONFERRADA... S.	12 18		VILLABLINO... S.	10 46	
	D	8	Columbriana (sp.)	12 24	1	S. Miguel (sp.)	12 52	
	I	0	San Andrés	12 28	5	Villarino (sp.)	13 01	
860	D	12	Cubillas (sp.)	12 48	8	Cueva	16 08	
	I	18	Pradilla (sp.)	12 52	12	PALACIOS	16 16	
	D	21	Santa Marina (sp.)	13	12	Corbán (sp.)	16 32	
645	D	26	TORENO	18 03	14	PARAMO	16 41	
679	D	33	MATAROSA	13 29	18	Sa. Cruz (sp.)	16 45	
	D	35	Sa. Cruz (sp.)	13 37	11	MATAROSA	16 51	
781	D	40	PARAMO	13 45	19	TORENO	17 11	
	I	42	Corbán (sp.)	13 52	13	Santa Marina (sp.)	17 20	
841	D	52	PALACIOS	14 10	16	Pradilla (sp.)	17 27	
885	D	55	Cueva	14 27	19	Cubillas (sp.)	17 36	
	I	59	Villarino (sp.)	14 29	18	San Andrés	17 51	
	I	68	S. Miguel (sp.)	14 39	5	Columbriana (sp.)	17 57	
862	I	64	VILLABLINO... LA	14 42	64	PONFERRADA... LA	18 05	

Rute fra mai
1980. Ingen tvil
om hva som trek-
ker togene på
denne banen!
Tracción "Vapor-
Carbón"!

linjen idag trukket av diesel. Dampen finnes idag kun i skiftingen i Ponferrada (begge sporvidder), samt skiftingen og tilbringertjenester på sidebanene i Villablino.

Lurer noen på hva en Engerth-maskin er? PV har i årenes løp hatt 11 slike, og har fremdeles noen (se lokliste). Navnet Engerth stammer fra patentens oppfinner. Loktypen så dagens lys i 1851, under testkjøringen på Semmeringbanen i Østerrike. Engerths lok (det hadde navnet BAVARIA) vant en pris for sin tekniske løsning. "Bavaria" var konstruert på en slik måte at begge akslene under tenderen også fungerte som drivaksel. For å få til dette var loket utstyrt med kjedetrekk fra bakre drivaksel til fremre tenderaksel. Dette betinget imidlertid at tenderen måtte være radielt sideforskyvbar i forhold til lokets senter, følgelig kunne ikke tenderen "henge etter" som på vanlige damlok. Løsningen ble å ankre opp tenderen i lokrammen, på den måten ble tenderens dreiepunkt flyttet framover. I praksis vil dette si at tenderen har to lange sjeke (som på en hesteslede) og disse er forankret på hver side av

lokrammen.

Engerth's patent med tenderdrift, viste seg snart å være uhensiktsmessig, og ble frafalt, men selve tenderoppheget viste seg å ha mye for seg. Lok av denne type var svært rolige i ganglaget, fordi tenderen styrer lokets sidesleng samt at lokets dreiepunkt flyttes bakover. Lok av denne type har derfor alle det spesielle kjennetegn at de har usedvanlig kort akselavstand. Ulempen ved den er at kraftoverføringen til tenderen skjer gjennom vinklede trekkanordninger, ikke med lineære draband som på vanlig lok. Trethetsbrudd i tenderoppheget har derfor vært en plage med slike lokmotiver i all tid. En annen, om enn mindre, ulempe er at tenderen må være svært kort, slik at den ikke kan "bryte" i kurvene. Som oftest hadde Engerth-lok to-akslede tendere, men en-akslede forekom også.

Man må vel regne med at damplokenes tid på PV snart er ute, men så lenge de varer er banen absolutt et besøk verd. Bil er dog en betingelse om man vil ta seg fram i denne delen av Spania.
PS: Husk kulltabletter og lomme-parlør.



Siste persontog
i Villablino
10/5-1980.
Foto: G.W.Graaf

Elektriske Installasjoner i

Bolig- Industri- Lager og Kontorbygg-

Utføres av:

**Ornulf Wiig
Installasjon A.s**

1300 SANDVIKA — TELEFON 54 29 95

Ornulf Wiig



DE FINNER OSS PÅ FØLGENDE STEDER:

Ornulf Wiig

ELEKTRISK FORRETNING

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

Ornulf Wiig

MASKIN A/S

Gågaten
Sandvika - Tlf. 54 27 17

Ornulf Wiig

INSTALLASJON

Brynsveien 17, Sandvika
Tlf. 54 29 95

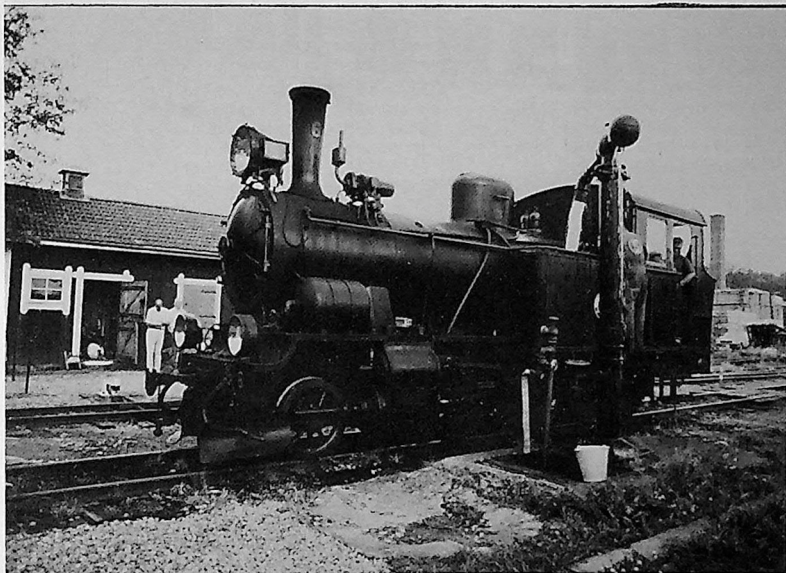
ÅPNINGSTIDER I FORRETNINGENE:

Hverdager: kl. 8.30-17.00

Lørdager: kl. 8.30-13.00

Et besøk på AGJ

Vidar Skilnand beretter om 25 års jubilenten



Lok nr. 6 fyller vann i Kvarnabo, en sommerdag i 1981. (E.Borgersen)

Det var Onsdag morgen den 17-7-85 og regnet silte ned som om hele himmelen var åpen, så planene om å starte utgraving av kjeller under huset vårt i Askim, ble lagt på hylla da maskinentreprenøren ringte og sa at ingen med vettet i behold ville våge seg ned i den "vollgrav" av gjørme og vann, med maskiner for så å begynne å grave inn under huset. Det var ikke fritt for at værgudene fikk høre noen sannhets ord den morgenen, men så kom jeg på noe lurt, hvorfor ikke benytte anledningen til å gjøre noe jeg lenge hadde hatt i tankene. Det lå nemlig lagret et sted langt bak i tankene, minnet om flere damplokmotiver og et utall vogner som var stuet vekk med presenninger over et eller annet sted i Gøtaland..

Spørsmålet som meldte seg var: Stod de der enda mon tro? Dette måtte sjekkes.

Jeg har nemlig tidligere vært langtransportsjåfør og hadde passert stedet den gang det var kjøreforbud for langtransport i helgene i Sverige, og slitne sjåfører fikk "tråkle" seg hjem som best de kunne til helgen, på svenske bygdeveger.

Kartet over grannelandet ble hentet fram og etter en tids studier og rekonstruksjon av reiseruten, kom jeg til at stedet måtte ligge på vegen mellom Sollebrunn og Allingsås. Jeg pakket det nødvendigste, informerte "sjefen", kona og ventet spent på reaksjonen. Den var positiv og sakene ble båret ut i bilen og snart var jeg på veg mot grensa.

Efter noen timers kjøring kom

sqolen fram og Sollebrunn ble passert -

Ganske riktig da jeg kom frem til Gräfnäs opplyste skiltet i vegkanten at her fantes en museumsbane. Jeg svingte inn og ned til stasjonen. Der fantes ikke en levende sjel, men brosjyrer på stasjonen fortalte at det dreide seg om den 891 mm brede Anten-GräfsnesJärnväg.

Siden det i denne enden av sporet ikke fantes noe jernbanemateriell begav jeg meg straks til Anten som befant seg 12 km lenger vest. Det måtte være der et sted hovedkvarteret befant seg. Både vege og sporet gikk gjennom natur-skjønne omgivelser langs bredden av sjøen Anten. Banen var en del av den gamle smalsporede stambanen til Vestgøtaland - Gøteborg Järnvägen V.G.J. som i sin storhets tid gikk fra Gøteborg og helt til Gårdsjö, hvor den korresponderte med SJ's normalspor bane.

Det ble etter hvert anlagt en rekke private sidebaner, som efter en tid ble overtatt av V.G.J. Fra Trollhättan til Nossebro gikk T.N.J., fra Håkanstorp-Lidköping og til Tun gikk H.L.J. og L.J., Lidköping-Skara-Stenstorp.: L.S.S.J., fra Hjo til Stenstorp.: H.S.J. fra Skara til Timmersdala: S.T.J., så fantes også: S.A.J, Skövde-Axvall, S.K.W.J., Skara-Kinneulle och Wändrs jernväger., K.I.L.J. Lidköping-Kinneulle. M.K.J, Mariestrand-Kinneulle. M.M.J, Mariestad-Moholm og til slutt T.G.J, Torved-Gullspång Järnväg. Som vi forstår et ganske enormt spornett med smalspor efter våre begreper. Utenom dette fants smalsporbaner både i Halland og Dalarna av både 891 og 600 mm sporvidde.

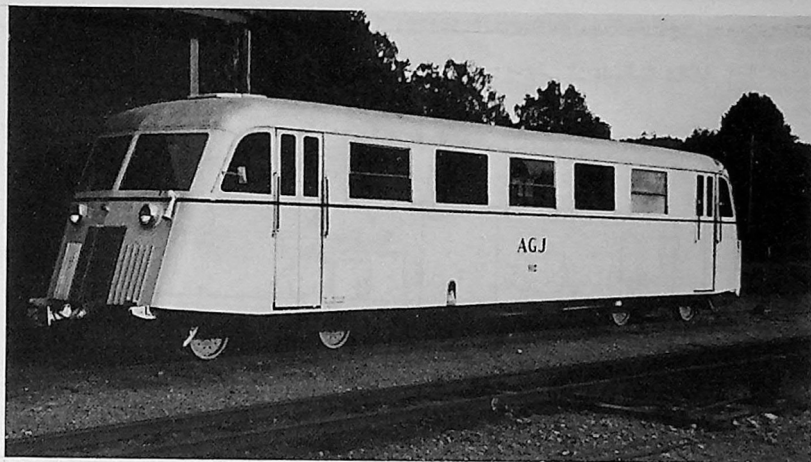
Det vil føre for langt å komme inn på slik historikk her, men for interesserte kan det opplyses at en god del litteratur var å få kjøpt ved museumsbanen. Da jeg kom fram til Anten, kjente jeg meg straks igjen. Det var her jeg hadde sett damploken mange år tidligere og

DER; der sto de, to stykker og skinte omkapp med flere passasjerovogner, en Hilding Carlson Litt Yo 1 p skinnebuss, mitt ansikt, to diesler, samt en lang rekke godsvogner.

Det var ny blitt ganske sent på kvelden, men jeg var heldig og traff noen av gutta borte i klubbhuset, derde spiste kveldsmat.

Da de hørte hvor jeg kom ifra og om vår egen Urskog-Hølandsbane, som de forøvrig hadde god kjennskap til i form av flere "Tertitten" og "På sporet" i husbiblioteket, ble jeg straks med Svensk gjestfrihet invitert på kveldsmat og losji for natten på "Privat hotellet" i annen etg. Dette takket jeg lykkelig ja til efter å ha sett Anten's bebyggelse, som stort sett besto av stasjon og verksted, så jeg hadde ikke regnet med andre sovebekemmeligheter en forsetet på Granadaen denne natten.

Det var fire stykker av medlemmene til stede denne kvelden. Gutta som het: Lenhart Nordth, Kenth Olson, Krister Huss og Stig Lundin, hadde alle glimt i øyet når det ble snakket om jernbaner og de fortalte ivrige om alt materiell som foreningen hadde lagret nede ved Ødegårdet, det hører til historien at det ikke fantes veg dit, akkurat som til vår egen Bingsfoss, så to sykkeldressiner ble hentet fram og Kenth og jeg med fotoapparatet, begav oss dit for fotografering. Det var rent så det sved i øynene da jeg så hva foreningen rådde over av materiell; Der var i alt medregnet det som sto i Anten, 8 stykker damplokomotiver, 1 akkumulatorlok, 1 lite bensinlok 4 stk. diesel lok, 1 Hilding Carlson litt Yo 1p med slepevogn, lik den som i sin tid gikk på Askim-Solbergfoss linjen i Norge, 2 skinnebusser, litt Ybo5p, med slep av samme fabrikat, 9 stk to akslede personvogner, 9 stk personboggivogner, 1 reise-godsvogn, 23 stk lukkede godsvogner, 62 åpne godsvogner, 1 tankvogn og 2 stk tjenestevogner. Det var så mye at gutta tvilte på at de noen gang fikk råd til å revidere alt, men hadde ikke hjerte til å la dette bli hugget. Lyset svant fort og behørig fotografering ble unnagjort før



Hilding Carlsson skinnebuss type Yo 1p bygget i 1948 for Nordmark-Klaraälvens Järnväg (NKLj nr. 52. Gave til A.G.J. i 1967, og siden pusset opp av foreningens medlemmer. Her ser vi det nydelige resultat.
Foto: Vidar Skilnand.

Kenth og jeg trakk oss tilbake til Anten i den vakre sommerkvelden. Kveldsmåltidet var blitt utsatt til fordel for fotolyset, så nu smakte det herlig med "smørgåser" til kr 2,- pr. stk. som ble fortært med glupende appetitt, jernbaneprat, spøk og historier. Lenhart fikk overtalt meg, "ock det var inte så svårt", som han selv uttrykte det. Tiden fløy så aldeles for fort og snart var det langt over leggetid, flere av gutta skulle på jobb dagen efter så vi trakk oss tilbake til våre respektive gemakker.

Torsdag morgen inispiserte Kenth og jeg godsvogene som sto oppstilt på sporet opp mot Brobakka tunell, som det framgår fantes det mye å se og jeg vil på det varmeste anbefale våre medlemmer og andre, ved anledning å legge turen om 891'an ved Anten i Vestgötaland for å nyte denne godbit av nabolandets jernbane historie, som her er bevart og ved idealistisk entusiasme er reddet fra hogging

og holdt ved like på samme måte som vår egen bane. Dessuten finnes mye annet interessant. i området som Anten fritidsfiske, hvor laksen hopper, Gräfnäs slott som ble bygget helt tilbake i 1550 tallet. Det finnes også et gammelt soldat torp og både vann og hollandske vindmøller, så det er noe for en hver smak. Dessverre var jeg ikke der når DAMPEN var oppe, så jeg fikk ikke kjørt med banen, men som nevnt syklet jeg en del av strekningen på dresin og det var i seg selv en herlig følelse. Jeg måtte gi meg ved middagstid på torsdag, da jeg også ville rekke innom Skara Järnväg Museum og 891 mm banen fra Skara til Lundsbrunn før jeg vendte nesa hjemover igjen. Dette vil jeg eventuelt komme tilbake til i en senere artikkel. Sverige er et land som forøvrig er vel verd et besøk når det gjelder museumsjernbaner. Det finnes faktisk 15-20 stykker og enda flere jernbanemuseer, (30-40 stykker) god tur.

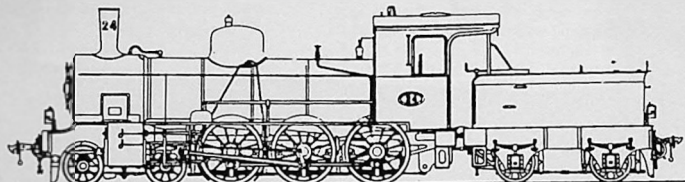
Lokomotiver ved A.G.J. Museumsjernbane, (Anten - Gräfnäs Järnväg).

Lok Nr: 3.

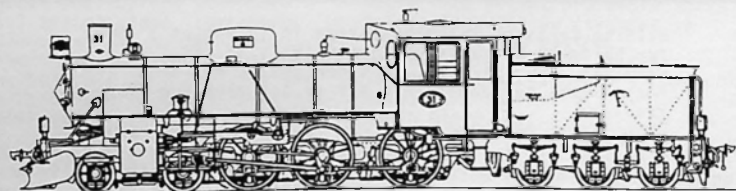
Aks: 1'C (Ex: R.O.J. 3, Øsmj. 3 og S.J. S9p 3026). Bygget ved Nydquist & Holm. 1910. Vekt: 26 Tonn, Dragkraft: 3,6 Tonn. Innkjøpt av A.G.J. i 1968.

Lok Nr: 5.

Aks: 1'C1' (Ex: R.O.J. 5, Øsmj 5 og S.J. S2p 3039). Bygget ved Henschel & Sohn i 1920. Vekt: 35 Tonn, Dragkraft: 4,5 Tonn. Innkjøpt av A.G.J. i 1970.



Lok nr 24



Lok nr 31

Nr: 24.

(Ex: V.G.J. 24, 24, S.J. B2p 3105.) Bygget i 1911 av Nydqvist & Holm for V.G.J. Vekt: 47 Tonn, dragkraft: 4,1 Tonn. Kjøpt av A.G.J. i 1965.

Nr: 31.

(Ex: V.G.J. 31, S.J. B4p 3110). Bygget i 1941 av Henschel & Sohn for V.G.J. Vekt: 53 Tonn, dragkraft: 5,2 Tonn. Kjøpt av A.G.J. 1966.

Nr. 6.

Aks: 1'D (Ex: B.L.J. 6) Bygget 1915 av Motala Verksted. Innkjøpt av A.G.J. i 1965. Vekt: 30 Tonn, dragkraft: 4,5 Tonn.

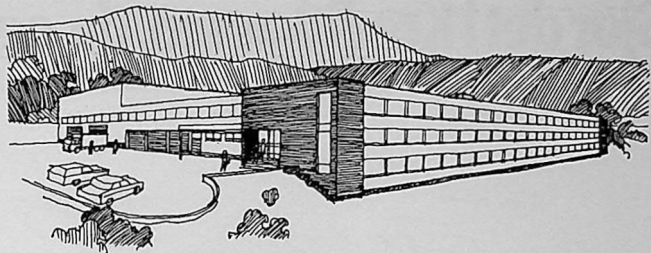
Nr. 8.

Aks: C (Ex H.B.AB) Bygget i 1920 av Orenstein & Koppel for Hällefors Bruk Gitt i gave til A.G.J. år 1970. Ombygget til 891 mm sporvidde. Vekt: 20 Tonn. Dette loket er omtrent på størrelse med våre egne maskiner.

Lok Nr. 35

"Nanna", (Ex: K.B.J. Nr: 5. M.Å.J. Nr: 5. S.R.J. Nr: 35.Og Dannemora gruver). Bygget av Nydquist & Holm i 1897. Gave fra Kalmar by år 1968. Vekt: 25 Tonn. Dragkraft: 2,7 Tonn.

Lok: "Gøta 2." Bygget i 1906 av Orenstein & Koppel for Gøta cellulosefabrikk. Overtatt av A.G.J. i bytte for "Gøta 1," som var i foreningens eie i 1976. Vekt: 8 Tonn.



TINGSTAD



STÅLFJÆRA 17 — OSLO 9
TLF. (02) *25 20 53 — TELEX 71577

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



VIA nr 1 "The Canadian" i Banff, Alberta. (E.Borgersen)

Runde år

Jernbaner runder år både her og der. Vi har aldri tenkt å vie alle disse jubilentene særlig oppmerksomhet. Likevel er det enkelte vi ikke klarer å passere i stillhet. Attpåtil dreier det seg om baner i det store utland.

I England har mye dreid seg om Great Western - Brunels mesterverk. 150års-jubileet har blitt feiret på behørig vis. 150-årsjubileum har det også vært i Belgia.

Vi stopper opp ved et 100-årsminne også. Kanskje har redaktøren en spesiell forkjærlighet for nettopp denne banen. Man krysser vel ikke et kontinent i ett og samme tog uten å bli merket av det.

Riktig gjettet! Navnet er Canadian Pacific Railway, der siste spiker ble slått ned ved Craighellachie, British Columbia, kl. 9.30 7. november 1885. Dermed var den første, ekte transkontinentale banen et faktum i Amerika. Bildet over ble tatt i juni 1980 i Banff, Alberta. Tøget er the Canadian, der vi allerede hadde tilbragt 2 1/2 døgn. Bare 1 døgn gjensto av reisen, og det gikk fort. Beruset som vi var etter en tur ombord i FP 9 nr. 1414.

Jubileet i Tyskland lar vi absolutt ikke forbigå i stillhet. Bla videre!



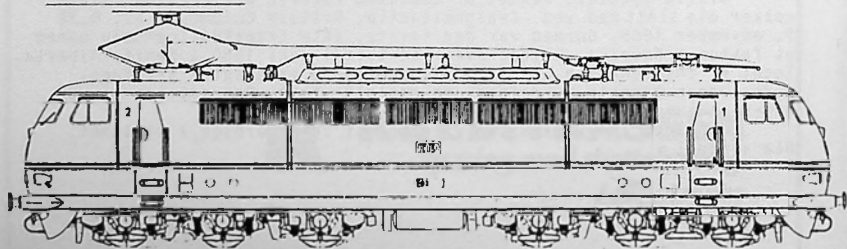
043 326
med gods-
tog til
Emden
forlater
Rheine
1974



E 04 018
med person-
tog i Rheine
1974. I
bakgrunnen
et eksem-
plar av
den kjente
diesellok-
typen V 200.
Disse tre
loktypene
er idag ute
av drift,
og var rep-
resentert i
kavalkaden.

(E. Borgersen)

Nedenfor en
tegning av
E 03-proto-
typen. 103-
typen er
fortsatt
viktigste trekk-
kraft for
IC-tog (200km/t)



Fra Adler til ICE

Tyske jernbaner 150 år

I år var det 150 år siden den første tyske jernbane ble åpnet mellom Nürnberg og Fürth. Deutsche Bundesbahn slo på stortrommen og markerte jubileet ettertrykkelig i Nürnberg ble en gigantutstilling arrangert, utallige ekstratog ble kjørt og i september ble det avviklet en jubileumskavalkade av dimensjoner.

TERTITTENS utsendte reiste av gårde for å få med seg jubileumskavalkaden. I T.E.N. sovevogn bar det avsted til Hamburg og videre med IC i opptil 200 km/t til Nürnberg.

Kavalkaden ble avviklet ved en stasjon i utkanten av Nürnberg. Tribuner var satt opp, og der flokket man seg etter en togtur fra Hauptbahnhof. Vel på plass, med fotoapparatet på magen, øl-glass i den ene hånden og Bratwurst mit Brötchen und Senf i den andre, fikk man det tyske jernbanematerielle utvikling presentert.

Imponerende var det. Over 80 lok/motorvogner og de fleste med tog. Tidsriktige tog selvsagt. Hva med et nydelig restaurert Nebenbahn - Güterzug fra 1920. Eller Rheingold 1930 bak en 01'er. Alle enheter fullt kjørbare og pertentlig restaurert og pusset.

Endel av materiellet er DB's eget museumsmaterieell. Forøvrig var det lok og vogner tilhørende privatpersoner og museumsbaner.

Ingen epoker var glemt. Også utviklingen i 1950 og 60 årene var med, med materieell riktig malt og littret, Godeste V 200, malt som ved leveransen var også der.

Akk 6 ve. Kommer 150 årsjubileet i Norge til å inkludere Gubben under damp med tog 405, Di 3 602 i leveransemaling og en grønn El 11?



Deutsche Reichsbahns lok 03 nr 1010 i Stralsund oktober 1983.



Fra kavalkaden tar vi med bildet av Der Adler. Riktignok en kopi av loket. Originalen ble bygget i 1835, til åpningen av Tysklands første jernbane fra Nürnberg til Fürth.

Erik Borgersen

STOREBRAND



NORDEN

Kirkegt. 6 2000 Lillestrøm
Telf. 71 83 01

1940 Bjørkelangen
Telf. 75 61 54