

Tertitten

URSKOG - HØLANDSBANENS MEDLEMSBLAD NR. 34 MAI 1976

Tertitten



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



Tertittten

Medlemsblad for
URSKOG-HØLANDSBANEN

Nr. 34 utgitt i mai 1976

Redaktør: Finn Halling

Redaksjonens adresse:

Postboks 143
1364 HVALSTAD

Foreningens adresse:

Postboks 31, Vinderen
OSLO 3

Postgirokonto:

2 06 77 18

Bankgirokonto:

5001.30.56983

Medlemskap i d&v ... 25,- kr
Støttemedlemskap ... 40,- kr

Arsabonnement

på "TERTITTEN" 12,- kr

Annonsepriser:

Baksiden 300,- kr

1/1 side 130,- kr

1/2 side 75,- kr

1/4 side 50,- kr

Rubrikkannonse med

høyst 50-femti ord . 10,- kr

Do. for medlemmer .. 5,- kr

Ettertrykk tillatt kun med
forfatterens tillatelse.

Opplag: 500

Til ettertanke

Det var mange ildsjeler som speidet etter damplokomotiver på NSBs banenett i 1975. De oppdaget sikkert at de speidet forgjeves.

Det er et historisk faktum at året 1975 er det første år siden Hovedbanens åpning i 1854 det ikke er blitt kjørt med normalsporet damplok i Norge. Den siste turen med damp var en museumstogtur på Numedalsbanen den 20. oktober 1974 arrangert av A/L Urskog-Hølandsbanen i samarbeid med Norsk Teknisk Museum og Norsk Jernbaneklubb. I 1975 var følgende dampdrevne aggregater i bruk ved NSB:

Den roterende sneplog nr. 4 var ute under noen snestormer ved årsskiftet, den dampdrevne katastrofekranen "Gullkalven", som normalt har tilholdssted i Lodalen, befant seg på Tretten 22.2. i oppfyrt tilstand for eventuelt å assistere Trondheims dampdrevne kran av tilsvarende type under opprydningen etter ulykken der oppe.

Vi får håpe at 1976 stiller sterkere på dette området, og at dampen atter får pese seg frem på NSBs linjer til glede for entusiast-er og andre bevaringsfanatikere.

Magne A. Bauge

Kjære leser

Tertittten nr. 34 er et faktum. At det står MAI utenpå Urskog-Hølandsbanens medlemsorgans første nummer i årgang 13, er bare å beklage - men omstendighetene har ikke villet at vi skulle komme med noe medlemsblad før det i år. Men vi håper alle er enig med oss når vi denne gang sier: "Bedre sent enn tidlig".

For ordens skyld gjør vi oppmerksom på at stoff til Tertittten nr. 35 må være redaksjonen i hende innen 20. august ... 1976. I løpet av den tiden skulle det vel kanskje også være mulig å fullføre de artiklene som ble lovet til bladet i fjor?

Redaksjonen avsluttet
Hvalstad, 10. mai 1976

Finn Halling
redaktør

Forsiden:

Lok nr. 7 "Prydz" med tog på Kvevli stasjon i 1959. Foto: Jan Lysaker.

FORMANNSTANKER

Idag er "UHB-kontortiden" fra 7.00 til 8.30, og den skal brukes til å sette enkelte tanker og refleksjoner på papiret, med solskinn utenfor og utsikt over tårnet på Røa kirke mot åsene i Bærumsmarka. Så blir det minst $1\frac{1}{2}$ times dugnad for banen i dag også. Hvor mange timer, dager, uker og årsverk det er lagt ned som frivillig arbeide på banen fra 1961 og frem til i dag - det får vi aldri rede på. Men la oss ta et lite regnestykke likevel, for å gi en liten anydning: I de ti driftsseasonene har vi kjørt ordinære rutetog på ialt 127 dager. I tillegg har det vært kjørt inntektsbringende tog på 23 dager. Hver driftsdag har vel i gjennomsnitt tatt 8 timer av minst 7 manns tid, de øvrige dager kan vi regne halvparten. Regner vi med 8 timers dag blir regnestykket $127 \times 8 \times 7:8 + 23 \times 4 \times 7:8 = 969\frac{1}{2}$ arbeidsdøgn eller 194 arbeidsuker eller omlag $4\frac{1}{4}$ årsverk. Da er vedlikeholdet av materiellet, banearbeidet, kontorarbeidet, PR-virkomheten og reisetiden ikke tenkt på engang. Hvis vi tenker på hvor mange timer som er lagt ned i f.eks. "Tertitten" (ex. Hølandsbanenytte) av nåværende redaktør og andre - og andre inkluderer også alle dem som ikke er aktivt med idag, men som gjorde en kjempeinnsats i oppstarten. Men for 1976 skulle det være mulig å dokumentere innsatsen, så timelistene bes ført så nøyaktig som mulig. Så skal vi i alle fall ikke komme til kort når det gjelder frivillig innsats neste gang slik er av betydning ved avgjørelser om støtte e.l.

Nå er vel ikke stillebytteingen gjort for å imøtekomme den redselen for dårlig skinnegang og derved fare for uhell som ble uttrykt i kommunestyret for over ti år siden. Men vi har heller ikke hatt tid til å finne ut hva vi kan gjøre for Sørums kommune eller for Sørumsand. Nå tror jeg tiden er inne til å komme bedre på talefot med folket i distriktet bl.a. for å se om vi kan være til hjelp på noen måte. Hvorledes vi skal gjøre dette, vet vi ikke helt sikkert ennå, så forslag mottas med takk ... fra alle lesere!

I Vårt Yrke nr. 3 1976 har Carl Frederik Thorsager fått til en god omtale av "sin" forening Setesdalsbanen som museum. Det er vel et annet felt hvor vi ikke har satset nok, nemlig å drive misjonsvirksomhet for Museet Urskog-Hølandsbanen. Det underlige er jo at hvis vi hadde latt HØLAND og 3 vogner stå på en skinnebit på trekanten foran vertshuset på Sørumsand, helst med vegg og tak rundt, og tok 5 kroner for å la folk gå gjennom toget og titte inn i "kjøkkenet", da ville vi ha vært anerkjent som museum etter ett år. Det verste er vel kanskje at en innen kunst- og museums-kretser ennå møter denne oppfatning. Det til tross for at en rundt om på bygdetunene ofte kan finne eller se en bondekone som spinner eller vever, lager rømmegrøt, yster eller kjerner - med andre ord viser hvorledes museums-gjenstandene ble benyttet. (I museumsbyen Williamsburg i USA i oktober i fjor skjøt de fortløpende med munnladningsgeværer ...) Vi forsøker også å bevare et miljø, som riktig nok stort sett er fra vårt eget århundre og som mange husker fra sin egen opplevelse av det. Nåvel, kanskje nettopp det gjør saken vanskelig. NSB kan heller ikke sette igang "museumstog" så lenge det aktuelle materiellet er å finne i vanlig trafikk... En annen faktor er jo at folk flest her i landet er vant til å se på fedres "lek" med "leketøystog" som noe riktig barnslig og dumt. Og for mange er det vel naturlig å se på UHB som et leketøy for noen halvtullete og barnslige ungdommer.

Men la oss da søke å få bevart miljøet, og få opp "museumsbygget"

Marshelg på Sørumsand

Til en forandring var arbeidsstedet ikke banestrekningen lørdag 27. mars, men et sølete Sørumsand sentrum. De som bor i eller handler i Sørumsand vet jo så inderlig godt hvorledes våren kan te seg når mildværet setter inn med regn og blåst. I bokhandelen så jeg forgyeves etter et eller annet fra eller om Urskog-Hølandsbanen, uten å finne annet enn et postkort av et gammelt amerikansk elektrisk lokomotiv. Bokhandleren selv var ikke tilstede, så en bedring av forholdet kunne ikke avtales akkurat da. I oppgangen til Vertshuset solgte Sanitetsforeningen lodd - gjennomgangslodd. Gevinstoversikten var imponerende, så da loddene kostet kr 3,- og alle gode ting skal være tre, ble tre lodd kjøpt i UHBs navn. Resultatet er uhørt - dvs. vi har ikke hørt noe, så da så ...

På Vertshuset var det bare - nei, bare er ikke ordet - en pen og hyggelig ung dame som styrte. Selv om ikke "mor" sjøl var tilstede, skal plakaten med "velkommen" og åpningstider likevel henge på banen til sommeren.

Med tanke på at "lokalsamfunnet" også bør ha nytte av UHB, ble tre epler og en sjokolade innkjøpt til formiddagsmat. Så ble veien lagt til jernbanestasjonen for å finne ut at stasjonsmestere hadde lørdagsfri. Etter et par bomskudd til, og endel "lyn"-intervjuer med folk i gaten, gikk turen opp til Fossum. Materiellet sto der ensomt og forlatt. Etter "synfaring" og klar til retur, hørtes motordur bak Sætra. Det var Hans Petter medbringende Frederik og Steinar og deler til dieselloket. Regnet kom nesten samtidig, og mens de ble våte til skinnen og loket putret og gikk, dro jeg tilbake til Sørumsand, til noen flere utspørringsintervjuer. Et samlet inntrykk av disse er gitt annet sted i denne nummer.

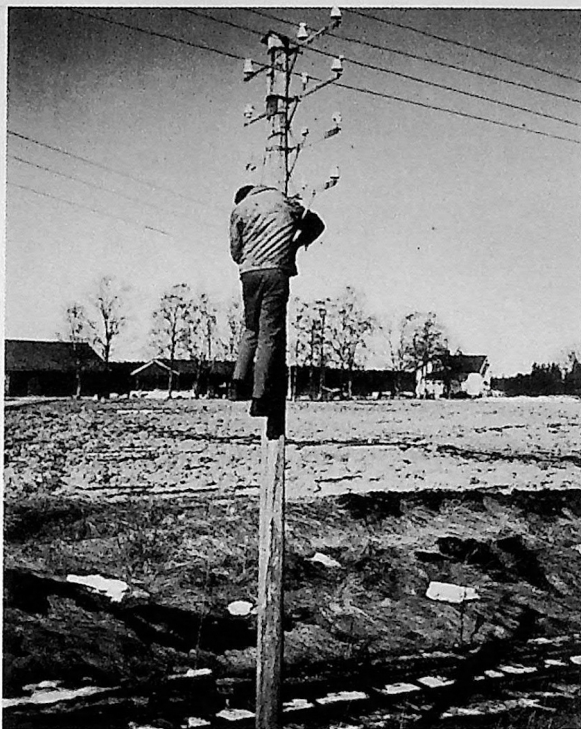
På Fossum sto dieselloket klart med G13 tilkoplek som redskapsvogn. Ved den første planovergangen forsvant skinnestregene i isvann, som om de kom ut fra naustet og ut i sjøen. Vel, nr 8/Petra (alle mine firehjulte motorkjøretøyer heter Petra når de ikke er helt snille) lekte motorbåt, kom vát iland og videre frem til Bingsfoss. Nede i bakken var de nødvendige løvtrær fjernet, slik at stolpestrekk for elektrisitetsforsyningen kan fortsette. Og på Bingsfoss ble det saget og ryddet. Vestre veksel var dypfryst, og mens isen ble hugget løs ved tungene og overføringsstagene, ble dieselloket pumpet - luft i brenselssystemet igjen.

Isen fikk vi vekk, men ikke vannet. Liermosen og K19 ble trukket frem, førstnevnte med snøsmeltevann silende utover kanten. Østre veksel ble frigjort fra isens favntak, og så ble sporet brøytet med loket med Liermosen og K19 tilkoplek. Arbeidstogs-trafikken 1976 var i full gang. Første tur gikk opp i bakken etter ved og kvist - avfallet etter formiddagens vedhogst og tracé-utbedring. Etter lossing bar det opp til innsjøen ved planovergangen. Adskillige liter vann skulle bort. Men isen satt tykk i dremsrøret, så vannet måtte ledes bort etter overflaten. Etter hakking, skraping (tele-is) og spaing begynte vårflommen, og bortimot en halvtime senere var skinnetoppen dukket opp av havet. Det går an når vannet kan renne bort - det er verre i andre ender av banen hvor innlandshavet ved "den første tunnelen" - som en av de bivånende gutter sa - ikke har noen mulighet for avløp.



Over: Sætra-havet. Det tok en halv time å få tappet havet tomt.
Under: Innkjøring av kvist o.l. fra 100-meterkurven. Fotos:
Magne Bauge.





Til venstre: Re-
parasjon på te-
lefonledningen
ved Sætra. Foto:
Magne Bauge.

Etterhvert
var klokka blitt
såvidt mye at
jeg måtte for-
late banen for å
hente min kone
fra skitur i Sør-
kedalen, slik at
vi begge kunne
rekke speidernes
årsmøte kl. 18.00.

Men en deilig
følelse er det å
høre skinneskjøt-
ene klapre under
seg for første
gang på nyåret -
selv om dieselek-
sosduften ikke
kan erstatte røyk
og damp ...

Men togene
ruller igjen på
banen, og om ikke
lenge åpner vi
offisielt den 11.
driftssesongen.

T. Mellin-Olsen

FAST ANSETTELSE VED MUSEUMSBANENE?

Som de fleste av våre aktive er kjent med, regner Setesdalsbanen med å få minst én fast ansatt fra 1977. Dermed oppstår raskt tanker om en tilsvarende ordning på Urskog-Hølandsbanen.

Det er unektelig en fascinerende tanke å få det offentlige til å betale i det minste en fast bestyrer ved museet. Hva kunne man ikke få gjort!

I forbindelse med slike perspektiver reiser det seg imidlertid mange spørsmål - og kanskje en del uenighet. Er dette egentlig en ønskelig ordning for UHB? Hvem ville f.eks. være interessert i og samtidig kvalifisert for en slik stilling. Hva vil de medlemmene som betaler for sin hobby si til at andre tjener penger på det samme arbeidet? Kunne noen av oss tenke seg å ha denne hobbyen som fast arbeid? Hvilke perspektiver vil en slik stilling inneholde for den som eventuelt fikk den?

Mange av leserne har sikkert meninger om dette, og vi mottar gjerne leserbrev i sakens anledning.

Red.

VOGNHALLEN: AVSLAG OGSA DENNE GANG

Ikke uventet ble det ikke noe bidrag til bygging av vognhallen i år heller. Vi har en tid vært innforstått med at sjansene var heller små, og avslaget kom derfor ikke som noe sjokk. Men beklagelig er det selvsagt.

Denne gang kom vi på 25. plass på den prioriteringsliste som styret i Norske Kunst- og Kulturhistoriske Museer hadde satt opp. Kulturrådet fulgte listen også denne gangen, og dermed var vår skjebne beseglet.

Vi kan ikke gjøre stort annet enn å beklage det inntrufne - og det er vi ganske sikkert ikke alene om. De fleste søkerne deler vi skjebne med, men vi tror ikke det er mange som har fått samme avslaget tre år på rad. Begrunnelsen for den lave plasseringen på prioriteringslisten kjennes vi ikke, men det kan neppe være noe formelt galt med søknaden eller utilstrekkelig underlagsmateriale. Vi hadde vedlagt meget gode anbefalinger både fra Fylkeskonservatoren i Akershus og fra Norsk Teknisk Museum.

Men kanskje er vi ikke flinke nok til å utforme søknadene. Det kan være forhold som er selvsagte for oss, og som derfor ikke nevnes, mens leseren ikke har kjennskap til disse. Vi vet jo hvilken innsats som er nødvendig m.h.t. vedlikehold og anleggsarbeider hver vinter og vår, før vi kan ta imot våre årlige museumsbesøkende i form av reisende. Og denne sommerdriften er jo også noe annet-ledes enn for museer flest. Lokomotivene skal fyres opp i god tid før åpningstid (dvs. dagens første tog), vognene skal klargjøres og linjen visiteres før toget kan skyves inn til plattformen, klar til å ta imot de reisende. Og etterpå, etter at "dørene er låst og museet lukket", skal toget tilbake til Bingsfoss, aske og glør fjernes fra fangene, vognene gjennomgås, materiellet hensettes på sidesporet og låses.

Om vi skulle avvertere under "stilling ledig i avisene etter medhjelpere, måtte annonsen få omtrent følgende ordlyd:

"UHB søker etter kombinert konduktøraspirant/vedlikeholdsarbeider. Konduktørtjeneste hver søndag i sommersesongen. Vedlikeholdsarbeide hver annen helg om vinteren, hver helg om våren samt to kvelder i uken vinter og vår. Lønn pr. time kr 0,00 (ingenting). Reiseutgifter til/fra Sørumsand og mindre utlegg i forbindelse med arbeidet, samt arbeidsklær dekkes av den som tilsettes. Søknad sendes UHB"

Setesdalsbanen får et offentlig tilskudd på kr 90.000 årlig og håper på å få en fast ansatt bestyrer fra 1977 med begynnerlønn på ca. kr 60.000, noe som skulle indikere at det å drive museumsjernbane ikke er noen fritids- l e k.

Nå, noen fast ansatte ønsker ikke UHB. Og en vognhall skal vi nok få opp engang også. Men skal vi klare dette på samme måte som for lokstallen, ved egen innsats og "tiggings" skal det holde hardt å holde museet vårt åpent, og det vil ta tid. Og resultatet kjenner vi jo bare altfor godt. Materiellet må stå ute året rundt. Forfall og hærverk kan fortsette. Og vår personvogn Co2 viser at på sikt kan ikke all verdens innsats på vedlikeholdssektoren hamle opp med naturens luner og rampens herjinger, og komplett restaurering (riving og gjenoppbygging) vil bli nødvendig. Det koster også innsats og materialer ...

Styret i UHB er nå noe usikker på hva vi skal gjøre. Vi skulle gjerne hatt begrunnelsen for avslaget, som også kan forstås som en prioritering som innebærer at vårt jernbanemateriell fra forrige århundre ikke er funnet verdig til skikkelig oppbevaring slik at det får en sjanse til å overleve de nærmeste årene.

Men vi skal i alle fall kjøre ennå minst et tog, så vi må gjøre det beste ut av situasjonen, så neste gang får vi ta en kveld fra vedlikeholdsarbeidet og sette oss ned og forsøke å forfatte en mer overbevisende søknad enn tidligere ...

Styret.

NYE DIESELLOK

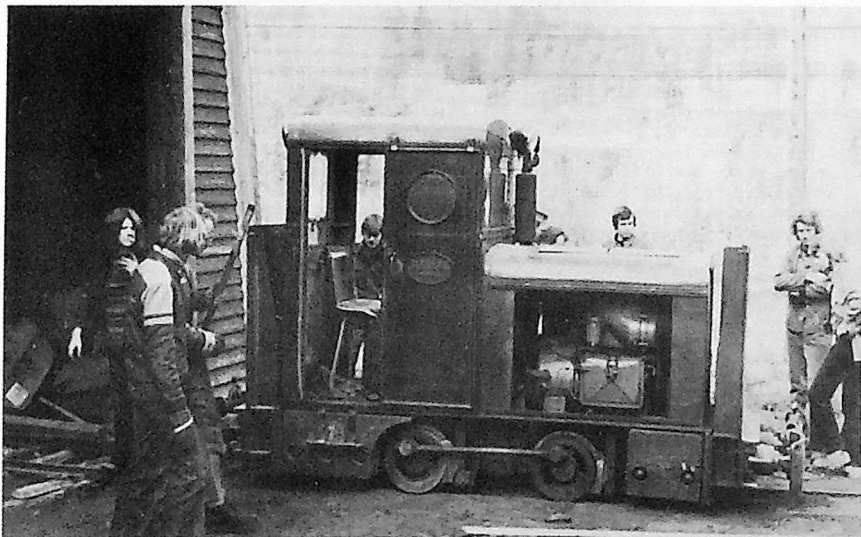
De tidligere omtalte diesellok ved Tinfos Papirfabrik på Notodden er kommet - nå er de våre.

Etter tidligere henvendelser fra oss fikk vi for en tid tilbake hyggelig brev fra fabrikkens - vi kunne få det nyeste av lokomotivene (Deutz 1951). De øvrige lokomotivene (Deutz 1931 og 1933) kunne vi diskutere på Notodden når vi skulle hente det førstnevnte. Det ble etter telefonsamtale klart av vi gjerne måtte ta med oss alle tre!

Hentedag ble satt til lørdag 24. april. Bestilling av plasser i diverse biler til Notodden tok til. Hele 13 mann skulle være med. Fortroppen på 8 mann dro fra Oslo fredag 23. med bl.a. vår lastebil. Jekkene som skulle benyttes, og som tilhører Sundsten Kranservice, måtte hentes i lokstallen på Kongesberg der Norsk Jernbaneklubb hadde benyttet dem i forbindelse med skifting av tenderaksel på Norsk Teknisk Museums lok nr. 252. Jekkene sto inne i lokstallen, så vi måtte slepe dem ut og over sporene. Så bar det videre mot Notodden hvor vi ankom i duskretni 21-tiden.

Tilriggingen begynte umiddelbart etter at 2 kasser med nye dogs, som vi også fikk, var lastet opp. Først var det selvfølgelig inspeksjon av vidundrene i lysskjæret fra billyktene. Bauge forsøkte seg på innendørsfotografering da fotograf Narverud først hadde meldt ankomst neste morgen.

Foran lokene lå en masse rask som ble behørig fjernet med vår henrivende bilkran. Det tok litt tid og mer ble det ikke tid til på fredagskvelden. Overnattingen fant sted i 2 campinghytter



Det nyeste loket var først ute, og ble raskt gjort klart for "opsveiving". Foto: Gaute Narverud.

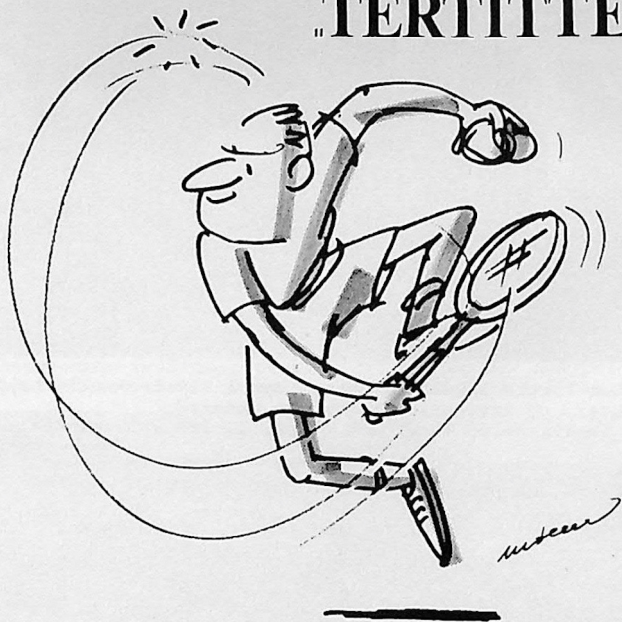


Over: Det første loket har kommet opp i tilstrekkelig høyde - 1,15 meter, og lastebilen kan rygge under.

Under: Familiebilde foran lok nummer 2 fra 1933. Foto: Narverud



Slå et slag for
„TERTITTEN“



Nå målet med en konto i:

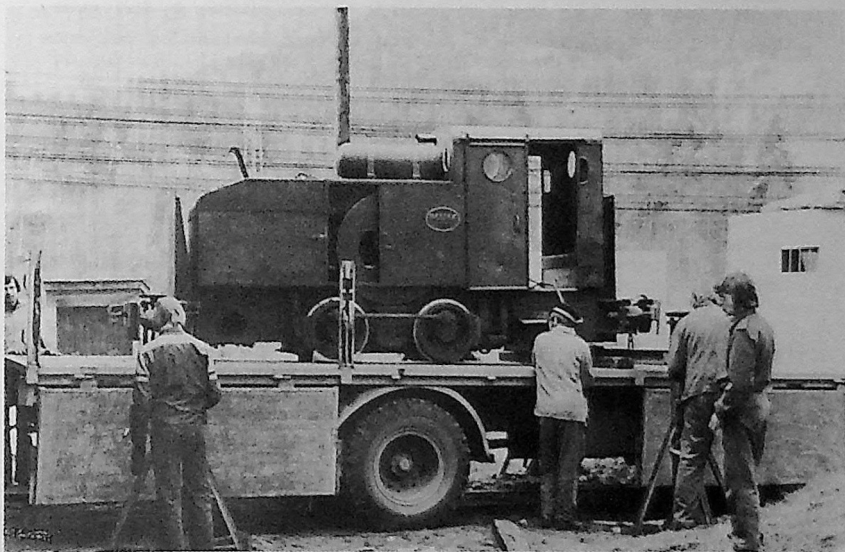
K **KREDITKASSEN**
- Lillestrøm

med typisk stusselig "rekruttskolepreg". Det ble derfor en del grunnstilling og køyestrek denne kvelden. Reveljen neste morgen uteble, alle kom seg opp i 7-tiden, men ingen følte trang til å lire av seg den plagsomme melodien.

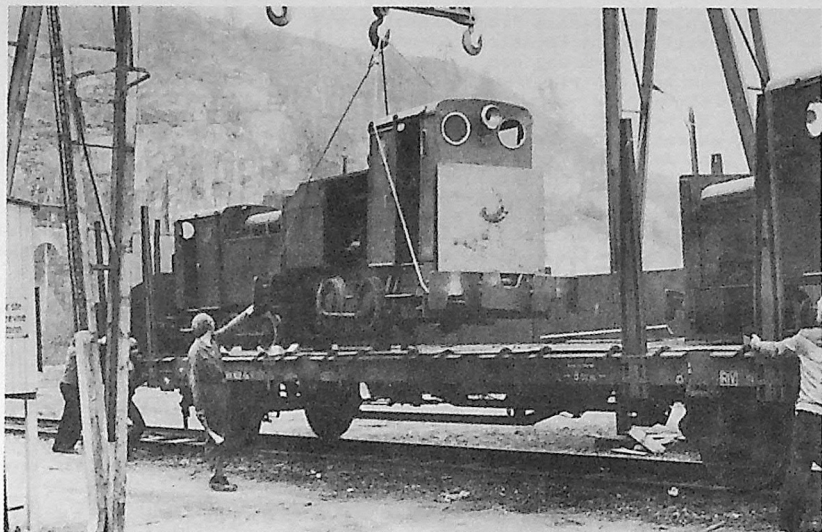
Etter Cola og kaviar bar det rett til tennishallen der lokene sto. Nå hastet det. Med medbragt skjærebrenner ble manglende skinner skåret til og fremste lok anno 1951 kjørt ut i dagslys. Hvilket syn! Jekkingen kunne begynne. Vi skulle høyt opp for å få kjørt NSBs Scania 80 innunder loket. Scaniaen var nettopp ankommet med sjåfør, Wiegels og Håvard Pedersen. Volvoen med Finn og Gaute var alt på plass. Nå var alt fra stormfotografer til nervøs driftsbestyrer i arbeid. Det var selvsagt Bjørn Halling, banens eminente verksmester som ledet det hele. Han hadde tenkt på alt - vi manglet intet utstyr - bare en spade. Det skaffet en nabo raskt tilveie.

Da det første loket var vel oppe var det svært liten klaring til planet på Scaniaen. Dertil sto bilen i motbakke bestående av grus. Da vi skulle rygge innunder hugget og spant den slik at vi måtte gi opp - planet ville komme til å slå oppi loket med mulig sammenrasning av alt. Det kunne vi ikke ta sjansen på. Inne i hallen sto vår egen bil vendt motsatt vei utstyrt med militært tilhengerfeste og 4 tonn kabler på planet. Hva med å slepe Scaniaen innunder loket med wire festet til vår firmabil? Opplest og vedtatt. Med fire tonn last og en Scania 80 i motbakke på slep halte vi langsomt og forsiktig NSBs doning inn under loket. Perfekt opplegg - clutchen holdt.

Vel fastspent dro første lok til Notodden stasjon hvor vogn ventet under portalkranen. Rask og effektiv omlasting med egne wirestropper. Deretter gikk turen raskt tilbake etter et nytt lok.



Lok nummer to, fra 1933, på lastebilen spennes godt fast før avreise. Foto: G. Narverud.



Det siste loket heises ombord på flatvognen etter at det først hadde lagt seg i en umulig vinkel i kranen. Foto: G. Narverud.

Før klokken 14. var alle 3 lok ute av tennishallen og vel nede på stasjonen. Stor innsats fra 13 mann - skikkelig opplegg og velassortert eget utstyr hadde gjort jobben.

Vårt eget utstyr, to traller som vi fikk, samt sviller etc. til Haslum Lokale Jernbane ble lastet på vår egen bil, og vi kunne reise mot Oslo - slitne, men meget godt fornøyd.

Alt tirsdag 27.4. kom vognen med lokene til Lillestrøm, og omlasting til egen vogn fant sted onsdag kveld. Det ble en slit-som jobb, ikke minst fordi vi måtte skyve diverse vogner frem og tilbake under kranen. Dertil skulle vi ha av hjulene på 1951-modellen for endring av sporvidden fra 780 mm til 750 mm. Kl. 22.30 forlot vi Lillestrøm etter endt oppdrag medbringende alle fabrikk-skilt. De blir veggpyrd inntil videre.

Hans P. Grøner

KORT TEKNISK BESKRIVELSE AV LOKOMOTIVENE

Maskinavdelingen har nå fått to nye lokomotiver å reparere på (selv om vi igrunnen hadde mer enn nok fra før av). Særlig mye arbeide er det ikke aktuelt å utføre på lokene i første omgang. Det nyeste, som hos oss vil få nr. 9, vil forhåpentligvis bli satt i drift i løpet av juni. Hjulene er innlevert for forandring av sporvidden fra 780 mm til 750 mm. Forøvrig trenger loket bare rengjøring og noen liter maling for å bli presentabelt.

Lok nr. 9 har en tosylindret Deutz luftkjølt dieselmotor på 30 HK. Ifølge verksmesteren på Tinfos Papirfabrik skulle motoren være i meget god stand. Etter en mindre reparasjon av starteren ble motoren startet 6. mai, og alt fungerte normalt. Eksosfløyten ble prøvet, akkompagnert av driftsbestyrerens frydefulle hvin. Loket har en 4-trinns usynkronisert gearkasse med vendedrevkasse, og er derfor noe mer komplisert å kjøre enn det dieselloket vi har. Forts. side 14

NYTT OVERNATTINGSSTED PÅ UHB

Vi har nå lykkedes i å få leie Fjellvang hytte for en meget rimelig penge. Foreløpig har vi oppnådd et års leiekontrakt fra 1. april. Hensikten er i første rekke å gjøre det mer attraktivt for eldre medlemmer (evt. med familie) å overnatte på banen. Hytta er stor og rommelig, den har et stort kjøkken, peisestue og to soverom, og er således langt triveligere enn Bingsfoss hytte. Foreløpig mangler vi møbler - vi trenger salongmøblement, noen flere senger m.v., og jeg ber medlemmer som har noe å avse om å henvende seg til undertegnede.

Hytta vil også bli tilgjengelig for de yngre medlemmer, men for å kunne føre kontroll med at hytta blir rengjort og ryddet etter bruk, vil nøkkelen måtte lånes ved hver overnatting, og tilbakeleveres etterpå. Medlemmer som ikke greier å rydde opp etter seg vil bli nektet å låne hytta og henvist til Bingsfoss hytte.

Bjørn Halling

En reise med "Tertitten"
eller jumbojet -
vi ordner alt!



*... og billettene
ordner vi hos*

ASKER OG BÆRUM REISEBYRÅ A.S

Sandvikakontoret: Tlf. 54 29 56, Postboks 368
vis a vis Rådhuset

Askerkontoret: Tlf. 78 08 60 - 78 08 61, P.b. 211
c/o Bergen Bank

Administrasjon: Tlf. 54 38 08

KORT TEKNISK BESKRIVELSE ...

(Forts. fra side 12)

Det vil derfor bli holdt kurs for dem som har behov for å kjøre loket.

Det andre loket, som er bygget av Klöckner-Humboldt-Deutz AG i 1933 og som hos oss vil få nr. 10, vil foreløpig ikke bli tatt i bruk, men lagret på Lillestrøm i påvente av vognhallen. Dette er et teknisk klenodium med en liggende ensylindret dieselmotor, som i utførelsen minner mye om en dampmaskin. Motoren har to svinghjul, hvert på minst 300 kg. Gearkassen har to trinn, "Schnell" og "Langsam", samt vendedrev. Det er en friksjonskobling for hvert gear. I motsetning til det nye loket, som startes elektrisk, startes dette med trykkluft.

Det tredje og eldste lokomotivet, som er bygget i 1931, er omtrent identisk med nr. 10, men er ikke komplett og vil således kun bli brukt som delelok for nr. 10.

Begge lokomotivtyper representerer typer som er blitt solgt i stort antall med forskjellige sporvidder over hele verden.

Bjørn Halling
verksmester

VÅPENTYVERIET (forts. fra side 27)

sjonsbygningen, sto det ikke lenge på for meg å få ordnet dette. Grunnen til at vi måtte ta plommen på denne side av vognen skyldes innkjøringen til Stokke og denne stasjons beliggenhet på den motsatte side. Her skulle jo også aksjonen avsluttes med lukking av plommen. Vi måtte derfor være helgardert på Stokke.

På grunn av uværet hadde overkonduktøren blitt med stasjonsmesteren inn på hans kontor, og innen disse to kom ut igjen og ga klarsignal, hadde vi utført første del av aksjonen. Vi hadde som før nevnt kjørt inn ca. ett minutt og hadde vel to minutter til rådighet på Sem. "Klart for 803" - Toget satte seg i bevegelse, og på få sekunder forsvant stasjonsmesteren inn på sitt kontor igjen, mens konduktøren på sin side lukket døren bak seg på siste vogn i toget.

"Klart" sa Kaleb. Nå var det min tur. Med en spesiell veasekk (som vi hadde med oss i påkommende tilfelle) puttet inn under jakken hoppet jeg av loket og entret godsvognen like bak. I en fart løftet jeg skåten og fikk skjøvet døren så pass til side at jeg fikk lurt meg inn i vognen. Etter å ha trukket døren litt for, tok jeg frem min avskjermede lommelykt og lyste på klokken. På 12 minutter måtte alt være klart til avhopp.

Det ble litt lettere enn jeg hadde regnet med. Våpnene lå heldigvis i helt åpne kasser, og jeg hadde ingen vanskeligheter med å plukke ut noe fra hver kasse. Merkelig nok var det ikke de vanlig kjente tyske våpnene som lå der, men flere for meg helt ukjente rifletyper. Det var fem kasser, og for at det ikke skulle bli for lett å merke tyveriet, tok jeg to våpen fra den fulleste kassen, og deretter ett våpen fra hver av tre andre kasser. Den femte kassen lot jeg være urørt. Det ble ialt fem rifler (derav en meget flott automatrifle) jeg puttet ned i sekken. Jeg hadde tid til overs og fikk registrert hele våpensendingen.

Så stillet jeg meg ved dørsprekken med sekken klar bundet fast på ryggen og ventet på nedtrappingen av farten før innkjøringen til Stokke. På avtalt sted krøp jeg ut på stigbrettet, dro døren igjen etter meg og satte skåten på plass. Etter signal fra meg, sakket Kaleb farten litt ekstra et stykke før innkjøringen, slik at jeg fikk hoppet av og sprunget de få skrittene frem til lokomotivet. Før toget hadde stanset helt satt jeg på min plass på fyrbåtersiden (mot perrongsiden) etter at våpnene var skjult på tenderen blant kullene.

Mens Kaleb forlot maskinen og oppholdt konduktør og stasjonsmester litt med en prat, snek jeg meg av loket på baksiden og fikk utført siste del av aksjonen: Lukking av plommen.

Vår organisasjon var blitt fem våpen rikere.

Odd Svendsen

ÅRSMØTET

Årsmøte i drifts- og vedlikeholdsavdelingen ble avholdt tirsdag 10. februar på Plankontoret for Oslo Sentralstasjon, Munkedamsveien 62. Møtet samlet ialt 18 medlemmer.

Driftsbestyreren ønsket alle de fremmøtte velkommen, og foreslo Gaute Narverud som møteleder og Finn Halling som møte-referent. Dette ble vedtatt med akklamasjon.

Første punkt på dagsorden var ruteopplegg og fastsettelse av driftsdager for sesongen 1976. Trafikksjefens forslag om å kjøre f.o.m. søndag 20. juni t.o.m. søndag 12. september, altså ialt 13 søndager ble enstemmig vedtatt. Hensynet til vedlikeholdsarbeider etc. gjorde at man valgte å ikke kjøre flere søndager enn dette. Ruteopplegget vil bli det samme som i 1975 med unntak av 3. togpar som vil få 5 minutter senere avgangstid av hensyn til korresponderende tog fra Oslo.

Under punkt 2 på dagsorden ble det lagt frem forslag til endring av organisasjonsplanen. Driftsbestyreren gav en orientering om bakgrunnen for endringene i planen, og begrunnet opprettelsen av ny stilling som vognvisitør med at det økende antall oppgaver som oppsto på vognmateriellet gjorde avdelingen for stor for en mann. Dessuten ble stillingen verksmesteravløser foreslått opphevet, og stilling som lokmester opprettet istedet. Forslaget fikk forsamlingens ros, og ble enstemmig vedtatt. O. Wiegels foreslo at stillingen som "stasjonsmester Bingsfoss" skulle endres til "stasjonsformann" for at stillingens plikter i større grad skal fremgå av tittelen. Dette ble vedtatt.

Bjørn Halling ble valgt som verksmester etter Frederik Münster-Mohn. Som lokmester ble valgt Roar Stenersen, etter at Frederik Münster-Mohn hadde trukket sitt kandidatur tilbake. I den ledige stillingen etter Roar Stenersen som lokformann, ble valgt Knut Thorvaldsen. I den nye stilling som vognvisitør ble valgt Magne Bauge. I den ledige stilling som baneformann på II avdeling, ble valgt Per Tallaksen.

Alle de øvrige stillinger i drifts- og vedlikeholdsavdelingen var på valg. Driftsbestyrer Hans P. Grøner, redaktør Finn Halling, materialforvalter Stein O. Hohle, trafikksjef Per Tallaksen, fung. vognformann Bjørn Halling (for 1. år) elektroformann Tor Waitz, banemester Olaf Wiegels, overbaneformann Stein O. Hohle, stasjonsmester Bingsfoss (endret til stasjonsformann) Nils A. Magerøy, baneformann I Steinar Norli, baneformann III Håvard Pedersen ble alle gjenvalgt ved akklamasjon.

Driftsbestyreren orienterte under punkt 3 om en del av arbeidsoppgavene som ligger foran oss: Innvendige arbeider i stasjonsbygningen, mellomrevisjon av begge damplokene, sprøyting av hele tracéen, saging av ytterligere sviller og innlegging av 50 sagede sviller, grøftegraving på øvre strekning og sist, men ikke minst vognhallen, som vi ikke får bevilgning til i år heller. Trass i den uteblitte bevilgning, må vi begynne på grunnarbeidene i sommer, og helst ha lagt ferdig alle sporene innen høsten.

Det ble gitt en orientering om tilskuddsordningen til museene i Akershus. Det er nå klart at Akershus fylke vil komme med her i 1977, og vi øyner muligheter for å motta et årlig tilskudd på ca. kr 30.000. Det er også mulig at vi kan motta en bevilgning i størrelsesorden 10 - 30.000 kroner til høsten som kompensasjon for de tidligere manglende bevilgninger. Det ble også nevnt hvor forlengelsessaken sto i øyeblikket.

Forts. side 16

GENERALFORSAMLING

Årets generalforsamling ble holdt på Plankontoret for Oslo Sentralstasjon, Munkedamsveien 62, tirsdag den 9. mars. Der møtte 17 andelshavere som med egne andeler og medbragte fullmakter representerte 137 andeler.

Kl. 19.20 åpnet formann Bjørn Halling møtet, hvorpå Gaute Narverud ble valgt til møteleder. Per Tallaksen ble valgt til referent og Jørgen Seemann Berg og Olaf Wiegelse ble bedt om å underskrive protokollen, noe de sa seg villige til.

Møteleder Narverud gikk raskt gjennom årsberetning og regnskap, hvorpå styret ble meddelt ansvarsfritagelse i forbindelse med regnskap og forretningsførsel.

Deretter var det valg. Formann Bjørn Halling ønsket avsløsning, hvorpå Thor Mellin-Olsen ble valgt som hans etterfølger, dette med akklamasjon. Bjørn og Finn Halling, Stein Olav Hohle og Frederik Münster-Mohn ble gjenvalgt til styret, og fyller derved opp resten av styret sammen med de som ikke var på valg. Steinar Norli ble valgt som 2. varamann etter Bjørn W. Larsen.

Post 4 på programmet var vedtektsendringer. Nok en gang var det § 3, den såkalte formålsparagrafen som skulle gjennomgå. Etter at Carl Fr. Thorsager, Ole Mjelva, Magnus A. Waaler og Arne-Magnus Waaler hadde stillet enkelte spørsmål vedrørende endringsforslaget, ble det stemt over forslaget. Resultatet viste 132 stemmer for forslaget slik det var fremsatt, 5 blanke stemmer og ingen stemmer imot.

§ 3 har dermed fått følgende ordlyd:

"Andelslagets formål er bevaring av og drift med materiell fra Urskog-Hølandsbanen stillet til rådighet av Norges Statsbaner samt materiell tilveiebragt på annen måte.

Andelslaget skal ved sin virksomhet søke å dokumentere den trafikkfunksjon banen hadde i sitt opprinnelige miljø over banens tracé fra Sørumsand til Fossum.

Virksomheten skal baseres på museale prinsipper.

Andelslaget drives på idealistisk basis."

Under eventuelt ga generalforsamlingen enstemmig styret følgende fullmakt:

"Generalforsamlingen gir styret fullmakt til å anvende midler fra reservefondet i forbindelse med fremføring av elektrisk strøm til Bingsfoss.

Da klokken var 19.55 ble møtet hevet, lyset slukket og alle gikk hjem hver til sitt.

Per Tallaksen (ref.)

Olaf Wiegels
(sign.)

J. Seemann Berg
(sign.)

ÅRSMØTET (forts.)

Under eventuelt nevnte driftsbestyreren faremomenter ved de nyanskaffede Milhausen-vaggene, og gav en kort instruksjon i hvorledes man skal, og fremfor alt ikke skal behandle disse.

Møteprogram for våren 1976 ble fastlagt. Det avholdes møte hver fjerde uke i vogn nr. 100 på Hvalstad, første møtedag tirsdag 2. mars. Tidligere var onsdag fast møtedag, men for å imøtekomme ønsker fra flere medlemmer, valgte man å holde møtene på forskjellige ukedager slik: tirsdag-onsdag-torsdag-tirsdag-osv.

Finn Halling (ref.)

Sett deg inn i verdens største bilsuksess!

Toyota Corolla. Verdens mest produserte bilmodell i '74 og '75*

*Ifølge offisielle statistikker.



Toyota Corolla 30 Deluxe.

Virkelig en kvalitetsbil. Gjerrig på bensin, rimelig i drift. Med en innbyttepris som vitner om driftsikkerhet og holdbarhet. Her får du mye ekstrautstyr på kjøpet: Farget glass i vinduene, stofftrekkseter, bouclétepper, ryggelys, elektrisk oppvarmet bakvindu, nakkestøtter, liggeseter, metallic lakk, elektrisk klokke, defroster på sidevinduene osv. En mengde sikkerhetsdetaljer, f. eks.: Servoforsterkede bremses og sikkerhetskarosseri.

Leveres som 2- og 4-dørs modell, samt 2-dørs standardutgave.

Automatgear mot et rimelig tillegg i prisen.

Toyota Corolla Stasjonsvogn, 3-dørs.

Brutto lasteevne på hele 465 kg. Ellers de samme fordelene og utstyr som personbilen. Som f. eks. kollisjons sikre døråser, rullebelter og støtabsorberende front og hekk. Vindusvisker og varmetråder på bakvinduet.

Toyota Corolla Stasjonsvogn, 5-dørs.

Samme som 3-dørs utgaven, men med to dører ekstra som letter innstigningen. Felles for alle modeller er også utstyr som anatomisk riktig utformede seter og alle betjeningshendler på rattstammen der de er lettest å nå.

Toyota Corolla Coupé.

Elegant og stilren. Midt i blinken for folk som skal ha en ekte Coupé-modell, men som ikke er villig til å betale allverden for det.

Toyota Corolla 1200.

Vår rimeligste modell. Solid og gjennomprøvet. I 1974 var den verdens mest solgte bil. Stort sett samme tekniske data som Corolla 30.

Fra kr. 32.600,-* veil. pris lev. Oslo.

TOYOTA Japans største bilfabrikk garanterer kvaliteten.



* utover landet vil prisen variere noe p.g.a. frakttilllegg.

Generalimportør for Norge er F.E. Dahl & Co. A/S, Oslo.

Generalimportør for Norge:

F.E. DAHL & CO. A.S

Kirkevn. 40, tlf. 46 80 25 - Vitaminveien 4, tlf. 15 66 50 - Avd. Lillestrøm, Brogaten 10, tlf. 71 36 73.

Tirsdag og torsdag åpent til kl. 19.00 i Kirkeveien og Vitaminveien.
Hver torsdag åpent til kl. 19.00 i avd. Lillestrøm.

Kongens Grubes Jernbane Tyvold Arvedalsbanen

Kongens Grubes Jernbane ble åpnet den 11. oktober 1886. Den gikk fra Tyvold stasjon på Rørosbanen, i sydlig retning til Arvedals og Kongens Gruber, hvor Røros Værks betydeligste malmutvinning fant sted på denne tiden.

Malmen (vesentlig svovelkis) ble tidligere kjørt med hest fra gruvene til Nypladsen stasjon. Denne transportmåte var dels for kostbar, dels våget man ikke p.g.a. ventede økninger i verkets drift å garantere å kunne skaffe det nødvendige antall hester. Man planla nemlig å transportere minst 15.000 tonn svovelkis i året, mens det tidligere var utvunnet omtrent halvparten. Verket besluttet derfor å anlegge en lokomotivbane, hvis drift ifølge avtale med staten skulle ivaretas av Rørosbanen.

Banen måtte følgelig bygges med Rørosbanens sporvidde og utstyres på samme måte som denne. Det var den høyestliggende bane i vårt land, idet Tyvold stasjon (665 m.o.h.) var den høyeste stasjon på Rørosbanen, og stasjonen ved Arvedals grube lå enda 154 meter høyere (819,5 m.o.h.). Banens lengde var 9,3 km. P.g.a. terrengforholdene var det imidlertid umulig å fordele stigningen jevnt over hele denne strekningen. Man var derfor nødt til i ca. 5,3 kilometers lengde å ha stigning 1:38 og 1:40. Da det hovedsaklig var tomme vogner som skulle transporteres oppover, ble dette akseptert.

På maksimumstigningen (1:38) hadde man ikke krappere kurver enn med 320 meter radius. Derimot hadde man på den flate strekning mellom Skaret og Årva elv kurver med helt ned til 170 meter radius.

Banen var bygget etter Rørosbanens normalprofiler, dog noe rummeligere. Ballastens kronbredde var således gjort 0,15 m større, fyllingene var utført med adskillig overbredde og grøfter var anbragt i de fleste skjæringer. Dessuten hadde man overvannsgrøfter langs praktisk talt hele linjen. Denne var således langt bedre dreneret enn det som var vanlig ved våre smalspørte jernbaner.

Det fantes to små broer over Rugla og Årva, disse hadde overbygning av tre på murede landkar.

Skinne var av stål og veide 35 pund pr. yard, Det var telefon langs hele linjen.

Kontrakt om bygging av banen ble undertegnet 6. oktober 1885 med løytnantene Ole W. Lund og Alf Lund. Etter at den endelige utstikning av banen var foretatt, ble arbeidet påbegynt i siste halvdel av november 1885. Imidlertid gjorde de harde klimatiske forhold det umulig å drive vinterarbeide i noe større omfang, og man innskrenket seg til å drive 3 å fire fjellskjæringer, mure noen stikkrenner og et par broer før sommeren 1886.

I mai 1886 kunne linjen fremdeles bare befares på ski, og først ultimo juni begynte telen å gi seg såpass at planeringsarbeidene kunne påbegynnes for fullt. Dog forsvant ikke telen helt før i begynnelsen av august - i en skjæring fant man fjorgammel tele etter å ha arbeidet seg ca. 2 meter ned.

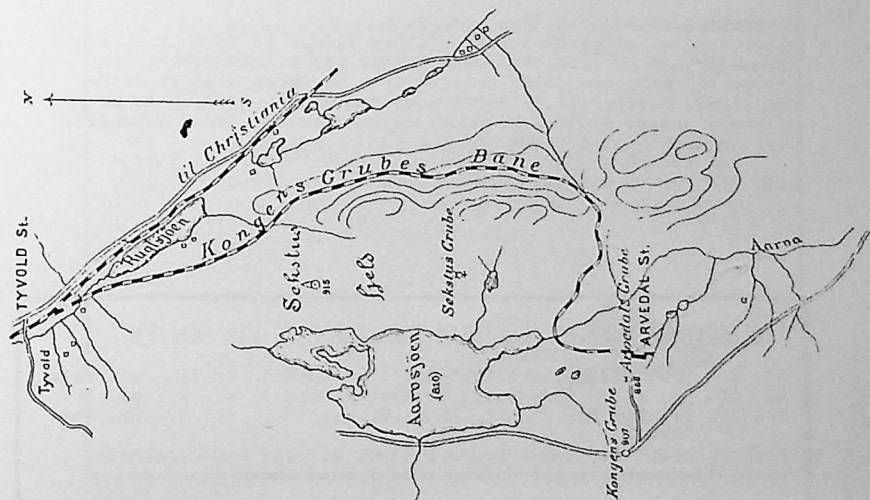
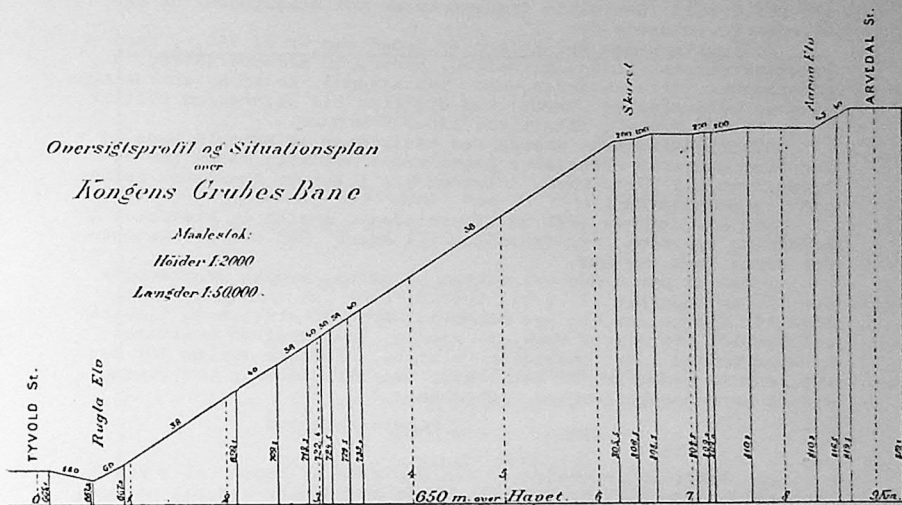
Det ble gravet ut ca. 35.000 m³ jord og sten og ca. 1.500 m³ fjell.

Akkordprisen for graving var fra kr 0,60 til kr 1,35 pr. m³, for sprengning ca. 3 kr pr. m³ - alt inbefattet.

Skinnelegging og ballastering ble påbegynt den 13. juli 1886.

Øversigtsprofil og Situationsplan
over
Kongens Grubes Bane

Maalestok:
Høider 1:2000
Længder 1:50000.



Grusen ble tatt fra Rørosbanens grustak ved Jensvold - ca. 4 km syd for Tyvold. Den måtte transporteres mot stigningen, og ble således forholdsvis dyr

Kontraktssummen for anlegg av banen var kr 82.000,-, heri innbefattet utstikning, planering, broer, 10 planoverganger, 2 underganger, stasjonsarrangement ved Arvedal, telefon, skinnelagging og ballastering. Hertil kom utgifter til skinner og sviller - ca. 50.000 kroner, totalt ca. 130.000 kroner.

Distriktsingeniør Støren med assistanse av kaptein Paus og ingeniør Gunnerus undersøkte banen meget nøyaktig dagen før avleveringen til Røros Værk. Arbeidet ble i enhver henseende funnet godt og solid utført.

Den 10. oktober 1886 om ettermiddagen avgikk et ekstratog i anledning åpningen; fra Trondhjem til Røros der overdireksjonen for Røros Værk var med.

Etter at man hadde overnattet på Røros, avgikk ekstratoget den 11. om morgenen kl. 8 til Tyvold, hvor man inntok frokost. Deretter kjørte man den nye banen til Arvedal stasjon og tilbake til Tyvold, hvor Røros Værk gav middag, "ved hvilken overdireksjonens medlem, hr. overlærer Carstens, udbragte skålen for den nye bane og meddelte, at den ifølge overdireksjonens beslutning skulde bære navnet Kongens Grubes Bane."

Gaute Narverud

For spesielt interesserte kan opplyses at banen var i drift frem til høsten 1907 da den ble avløst av taubane ned til Harborg mellom Tyvold (senere Rugldalen) og Jensvold (senere Glåmos). Rester av taubanen eksisterer den dag i dag. Tracéen fra Rugldalen til Kongens Gruve er forøvrig helt intakt, og benyttes som vei.

Red.

FORMANNSTANKER (forts. fra side 3)

eller vognhallen på Bingsfoss. La oss videre få fortalt folk at Sørumsand har et levende museum. Dette kan lokalbefolkningen hjelpe til med. Men da må de vite litt om banen slik vi driver den i dag. Derfor vil vi kjøre noen "særtog" i juni, hvor bare personer bosatt i Sørum kommune, eller arbeider innen kommunen, blir invitert til å delta.

Det er nok å gjøre i tiden som kommer - for oss alle - både for dere med redskapene og for "kontorrottene".

Thor Mellin-Olsen

TIDLIGERE UTGAVER AV TERTITTEN SOM FREMDELES KAN SKAFFES:

Nr. 1-9 (Hølandsbanenytt 1964-1967) innbundet	kr 25,-	pr. perm
Nr. 16, 18, 24 og 25 (sterkt begrenset antall)	kr 3,-	pr. stk.
Nr. 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32 og 33	kr 3,-	pr. stk.

Bladene bestilles ved å sende beløpet til vår postgirokonto 20 67 71. Husk å oppgi hvilke blader betalingen gjelder.

FOR NORGES STATSBANER HAR VI VÆRT KONSULENTER
FOR FØLGENDE ANLEGG:

- VERKSTEDET GRORUD
- LYNTOGHALL LODALEN
- MASKINVERKSTEDET NARVIK
- KONTOR- OG FORRÅDSBYGNING NARVIK
- LOKOMOTIVSTALL KVALABERG, STAVANGER
- KJELHUS MARIENBØRG, TRONDHEIM
- UTVENDIG LOKOMOTIVSTALL ÅL
- VERKSTEDET KVALABERG, STAVANGER
- MOTORVOGNSTALL HAMAR
- LYNTOGHALL LODALEN - FORLENGELSE
- BUSSGARASJE BJØRKELANGEN

I JORDAN PROSJEKTERTE VI EN 150 KILOMETER LANG
JERNBANE, MEN JUNI-KRIGEN SATTE EN STOPPER FOR
ARBEIDENE.

I PERSIA PROSJEKTERER VI EN JERNBANESTASJON FOR
HÅNDTERING AV CEMENT. KAPASITET CA. 10.000 TONN
PR. DØGN. ARBEIDENE INNBEFATTER ALT FRA GRUNN-
ARBEIDENE TIL SIKRINGSANLEGGET.

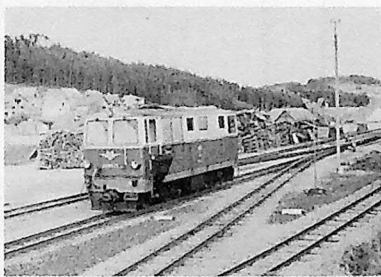
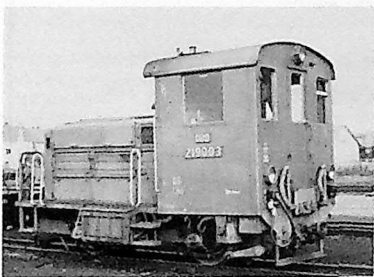
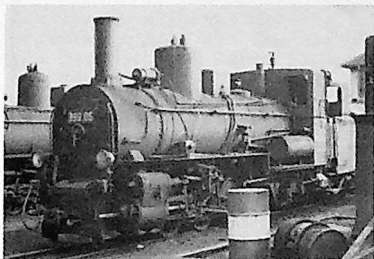


BOKANMELDELSE

KROBOT-SLEZAK-STERNHART:
 "SCHMALSPURIG DURCH ÖSTERREICH" 2. ERW. AUFLAGE
 VERLAG JOSEF OTTO SLEZAK, WIEN 1975

Det er for undertegnede en fornøyelse å anmelde denne boken for Tertittent.

I forhold til første opplag som kom i 1961 er denne boken omtrent tre ganger så stor med sine 350 sider. Også kvalitetsmessig er boken helt fremragende, med meget gode kartskisser og utmerkede typetegninger.



De 327 fotografiene behandler på en særdeles fin måte Østerrikes mangfoldighet av smalsporsbaner. Også modellbaneentusiaster vil finne et vell av nyttige opplysninger til bruk på eget anlegg, bl.a. i form av de 36 detaljerte stasjonsplanene.

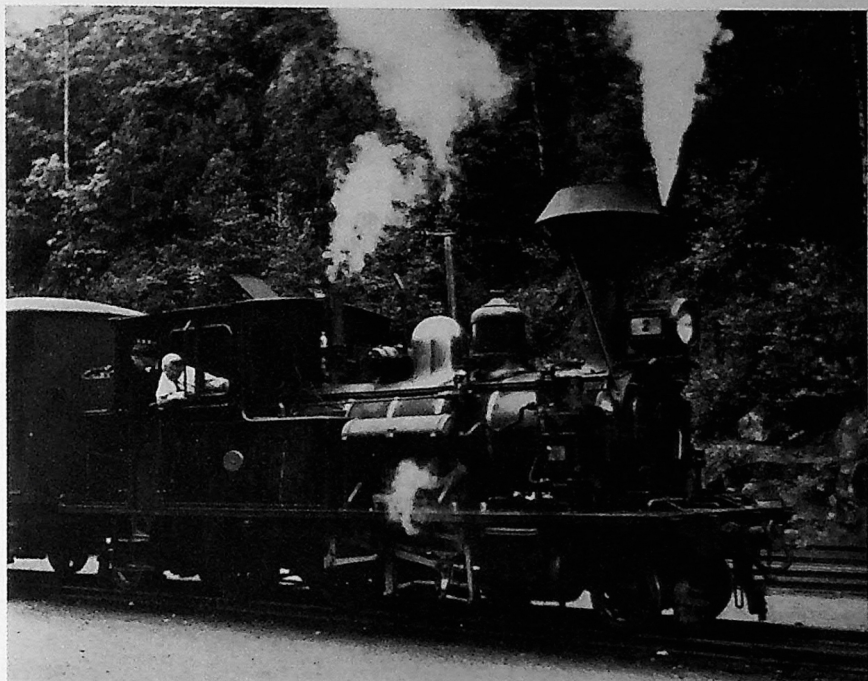
For den som kjenner Østerrikes smalsporsbaner er boken en selvfølgelig tilvekst til biblioteket; men også for smalsporsfanatikere og alle andre jernbanefans er boken det naturlige ønskemål!

Boken koster noe over 100 kroner i Norge, men dersom det er av interesse kan vi antagelig ordne med kvantumsrabatt fra forlegger.

Boken anbefales på det aller varmeste.

Gaute Narverud

SETESDALSBANEN



Siste tog forlater Grovane stasjon 26.8.1962. Foto: J. Tølfesby

SPREDTE PASKEINTRYKK

I vakkert vårvær 2. påskedag, gjorde vi en liten utflukt til Grovane for å se hvor langt vårpussen var kommet. Med en entusiastisk formann, C.F. Thorsager som guide besøkte vi anlegget og pratet litt.

Setesdalsbanen seiler p.t. i medvind, blant annet er den i år kommet med i den offentlige støtteordning for museer, noe som gir en årlig tilvekst i kassen på ca. kr 90.000,- (!) Men dette er penger som i høyeste grad trenges, med den ambisiøse vedlikeholds- og forbedringsplan det er lagt opp til. I år skal man bl.a. fortsette hovedrevisjonen på damplok nr. 5, slik at man fra 1977 vil ha nok en 1'C'1-maskin i drift.

Da vi besøkte banen kunne vi beskue BFo737 som rullet nylakkert ut fra verkstedet (etter 20 strøk Owatrol!) - et vakkert syn. Til neste år er det meningen å revidere vognen innvendig. Motorvognen fra Sulitjelmabanen skal overhales på Marienborg i Trondheim og bensinmotorvognen 2672 er nymalt og fin.

Fra Sverige (SJ) har banen kjøpt et diesellok; dette trengtes absolutt ved vedlikeholdsarbeider på banestrekningen. Imidlertid
Forts. side 24

JERNBANEMUSEET

på Hamar

Dette er en ny spalte som forhåpentligvis vil bli å finne i hvert nummer av Tertitten i tiden fremover. Det er to hovedgrunner til denne spalten, nemlig at vi - dvs. både A/L Urskog-Hølandsbanen og museet på Hamar er jernbanemuseer, og begge steder damper Tertitten.

I spalten vil vi gi nyheter fra Jernbanemuseet og/eller ta opp saker av felles interesse. Fortrinnsvis bør spalten derfor skrives av bestyreren på Jernbanemuseet.

Det er med glede at vi åpner med å ønske Per Johan Krogstie til lykke med vikarjobben som bestyrer på museet.

Styreformann Mellin-Olsen hadde like før påske en hyggelig telefonprat med Krogstie - på norsk da Mellin ennå ikke har tatt seg sammen og lært esperanto, noe Krogstie kan!

Ingen alvorlige beslutninger ble fattet, og de to pratet om forskjellige former for gjensidig informasjonsvirksomhet og om praktisk samarbeide. F.eks. vil vi i sommer legge ut vår ruteplan med "oppskrift" på å finne veien til Sørumsand på Jernbanemuseet, og på Sørumsand vil vi legge ut tilsvarende ruteplan med henvisning til den mindre delen av Tertitten som damper på Jernbanemuseet.

Krogstie kunne fortelle at han hadde funnet en lue med brodert emblem fra Aurskog-Hølandsbanen. Dette emblemet kan vi få låne slik at vi kan bruke det som modell for brodering av nye.

I neste nummer vil vi komme tilbake til noen av de ting som Jernbanemuseet strir med for tiden, og forhåpentligvis intervju med bestyrer Krogstie.

TMO

SETESDALSBANEN. SPREDTE ... (forts. fra side 23)
har dette lok ennå ikke ankommet Grovane.

Setesdalsbanen har jo et overdådig baneområde på Grovane, et område man må håpe at banen får beholde. Lokomotivstall/verksted er jo en nødvendighet for å drive jernbane. (Vi på UHB er ikke bortskjemt i så måte - vi får jo ikke engang bidrag til vognhall!) I år skal verkstedsbygningen pusses opp-vegger og tak trenger reparasjon.

Er Grovaneområdet flott, er ikke banen mindre enn fantastisk. Både linjeføring, Paulen bro og omgivelsene gjør dette til en enestående tur. I år skal sprøyteselskapet av 1948 sprøyte hele banen i 8 meters bredde. Omkjøringsproblemet ved Beihølen dam en ennå ikke løst. Thorsager fortalte at man i stille stunder drømmer om å forlenge banen til Røyknes, dvs. at man må legge 600 m ny bane før man kommer inn på den gamle tracéen. Ialt vil dette bli en forlengelse på ca. 3 km. Setesdalsbanen vil da bli Europas ubestridt fineste turistbane - vi kan bare ønske lykke til.

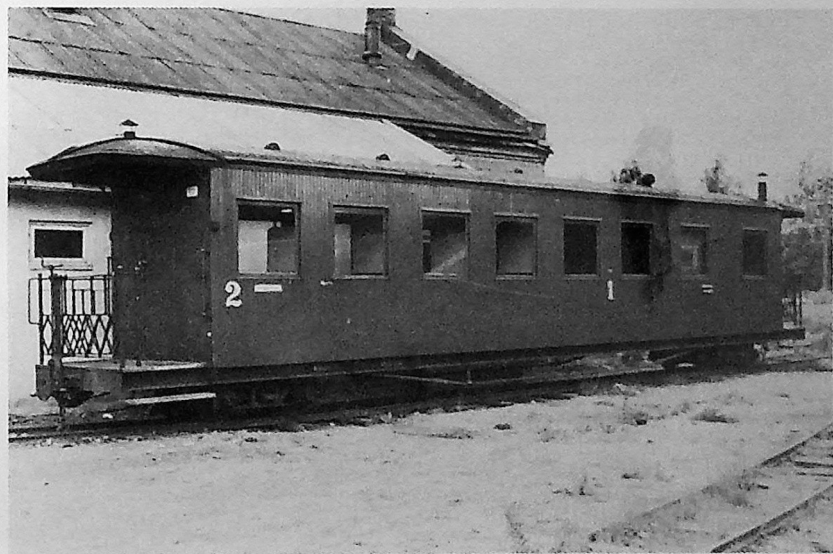
Men vi må vel også innse at Setesdalsbanen er på vei til å bli et langt større foretagende enn Urskog-Hølandsbanen. Og når man får offentlig ansatt museumsbestyrer - som en antar vil skje fra 1977 eller 1978 - da kan man kanskje sette spørsmålsteget bak det å drive jernbane på idealistisk basis. Men det er en helt annen diskusjon.

I alle fall anbefales en tur med Setesdalsbanen sommeren 1976.

DET VAR DEN GANG



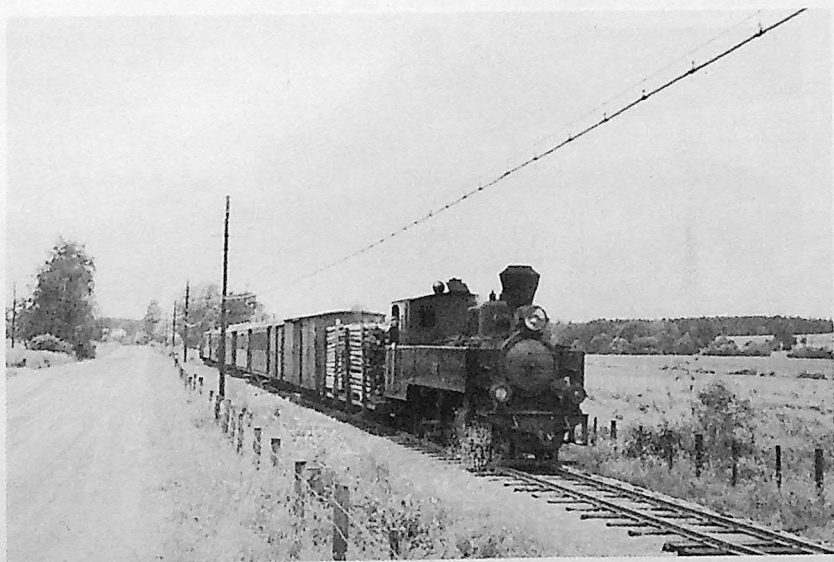
Aurskog-Hølandsbanens 5 lokomotiver på ett Brett - fra venstre: Bjørkelangen, Setskogen, Høland, Urskog og Prydz.
Under: Falunvognen ABDo7. Fotos: Jan Lysaker





Over: Setskogen for full fart ut fra Hornåseng stasjon. Foto: Svend Jørgensen.

Under: Prydz med blandet tog mellom Mork og Kjevli. Foto: Jan Lysaker



Fra gammel tid

Våpentyberiet

Sted: Vestfoldbanen i oktober 1942.

Det var ikke store lysstrålen som slapp ut fra den krigsblendede frontlyskaster på det smalsporede damplokomotiv der det prustende og pesende trakk tog 803 på vei fra Drammen mot Larvik. Blåsten og det sterke regnværet denne oktoberkvelden gjorde ikke sikten noe bedre.

På førerplass befant lokomotivfyrbøter Kaleb Hansen seg. Han tjenestgjorde på denne tid som lokomotivfører. Selv var jeg ansvarlig for alle gjøremål på fyrbøtersiden. Som så mange andre jernbanefolk tilhørte Kaleb vår EG-organisasjon, og som motstandskarer fulgte vi naturlig nok nøye med i alt som foregikk rundt oss. Spesielt interesserte vi oss for hvilken last av mennesker (særlighet uniformerte personer) og materiell vi transporterte.

Denne kvelden visste vi at det lå en meget interessant sending i godsvognen nærmest lokomotivet. Etterretninger som vi hadde mottatt fra våre kontakter i Drammen stasjon fortalte nemlig om endel våpen som tyskerne - mot vanlig rutine (militærtransport) denne gang hadde sendt på et ikkemilitært persontog (det vi nå førte), uten synbare tyske vakter.

Det var en skrikende mangel på våpen innen vår organisasjon. (Vi arbeidet på denne tid helt isolert).

Sendingen gjorde derfor sitt til at våre hjerter arbeidet under høytrykk: Vi måtte benytte denne ytterst sjeldne anledningen til å få skaffet oss våpen - men hvordan? Alle sider ved en aksjon måtte alltid nøye vurderes, og denne gangen var ingen unntagelse. Men nå måtte det handles raskt, for togtabellen for persontog 803 var ikke like romslig som for et godstog.

Vi hadde startet i øsende regnvær fra Drammen stasjon presis kl. 19.10 den 8. oktoberaften i 1942. Klokken 20.55 hadde vi lagt Barkåker stasjon bak oss og var på vei nedover mot Tønsberg. Til vår disposisjon hadde vi nå nøyaktig en og en halv time til ankomsttid i Larvik klokken 22.25. Aksjonen måtte vi klare alene uten assistanse fra andre i organisasjonen. Den beste operasjonsstrekning i vår kjøreretning kjente vi fra før: Det var stigningen fra Sem til Stokke stasjon.

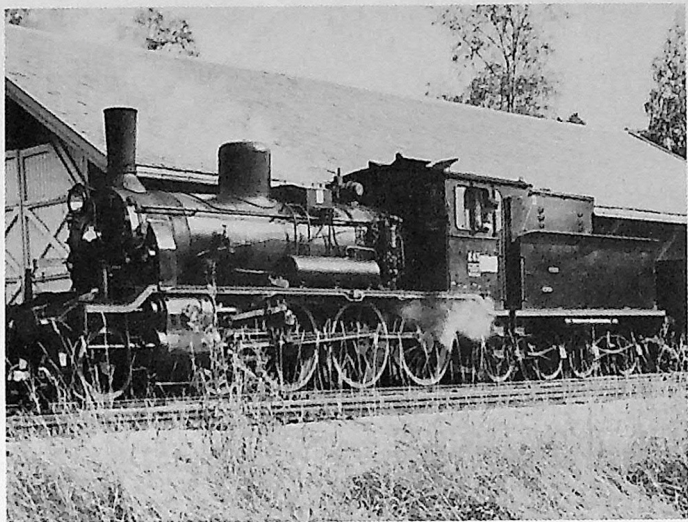
Vi hadde et minutt opphold på Sem stasjon og ti minutters kjøretid mellom Sem og Stokke - altså 11 minutter ordinært til rådighet. Kjøretiden mellom Tønsberg og Sem var satt til 7 minutter. Ved å "kjøre inn" ett minutt mellom Tønsberg og Sem, samt "dra ut kjøretiden" mellom Sem og Stokke med tre minutter, fikk vi hele 15 minutter til vår rådighet. Og ble vi anklaget for sabotasje eller gå sakte-aksjon hadde vi unnskyldningen klar: Det var veldig skinneglatt på grunn av løvfall og regn denne kvelden.

På 15 minutter måtte vi altså ha gjennomført aksjonen med å fjerne deler av våpenlasten. Vi visste utmerket godt at vi ikke kunne gjøre for stort innhugg i sendingen. Det var ensbetydende med arrestasjoner blant jernbanens folk. Med dette for øye satte vi igang.

På forhånd hadde vi merket oss at vognen var ulåst, men til gjengjeld plombert. Tid til "fiksing av plommen" (åpning og lukking av denne, slik at det ikke kunne merkes at uvedkommende hadde tuklet med den) ble avsatt til henholdsvis Sem og Stokke stasjoner. Verktøyet til dette var en telefontang, et elektrikerskruejern og et stykke plategummi. Etter avgang fra Tønsberg stasjon presis klokken 21.15 heiv jeg innpå godt med kull, slik at vi hadde en meget god fyr da vi ankom Sem. Videre fylte jeg kjelen helt på topp med vann, samt skuffet frem godt med kull på tenderen - alt sammen for at Kaleb skulle kunne greie dobbeltrollen som lokfører og fyrbøter mellom Sem og Stokke, mens jeg under farten utførte min del av aksjonen.

Da vi ankom til Sem stasjon fantes det ikke folk ute. Det voldsomme regnværet og blåsten gjorde nok sitt til dette. De få passasjerer som gikk av her forsvant hurtig av syne. Dette, og det svakt opplyste stasjonsområdet som følge av den påbudte blanding, gjorde sitt til at det ikke bød på noen vanskeligheter å få åpnet plommen på godsvognen. Mens Kaleb liksom tilfeldig dekket meg for sikten fra sta-

forts. side 14



FOR GJØVIKBANEN BLE DET I ÅRENE 1900 - 1901 LEVERT EN SERIE DAMPLOK SOM FIKK TYPEBETEGNELSE 18. LOKENE VAR UNIVERSALMASKINER OG BLE SÅLEDES BENYTTET SÅVEL I PERSONTOG SOM GODSTOG. SENERE BLE FLERE MASKINER I SERIEN LEVERT - AV DISSE GIKK ENDEL TIL BERGENSBANEN, OG BLE SÅLEDES DE FØRSTE HØYFJELLSMASKINER PÅ DENNE STREKNINGEN.

DE FØRSTE MASKINENE AV TYPEN BLE LEVERT SOM COMPOUND-VÅTDAMP, MEN 18-MASKINENE SOM BLE BYGGET ETTER 1910, BLE BYGGET I OVERHETER-TVILLINGUTFØRELSE. DETTE FØRTE TIL AT LOKENE KUNNE YTE HELE 825 HK, HVILKET VAR MEGET AKSEPTABELT DEN GANG. SENERE BLE 8 AV COMPOUND-VÅTDAMPLOKENE OMBYGGET TIL OVERHETERLOK, OG FIKK TYPEBETEGNELSE 18 C.

EN STOR DEL AV LOKENE FALT FOR SKJÆREBRENNERNE TIDLIG I 1950-ÅRENE, MENS DE MEST STANDHAFTIGE HOLDT KOKEN TIL SLUTTEN AV 1960-ÅRENE.

I DAG EKSISTERER IMIDLERTID BARE ET LOK AV TYPE 18, NEMMLIG NR. 255 SOM TROLIG EN GANG I FREMTIDEN HAVNER PÅ JERNBANEMUSEET.

