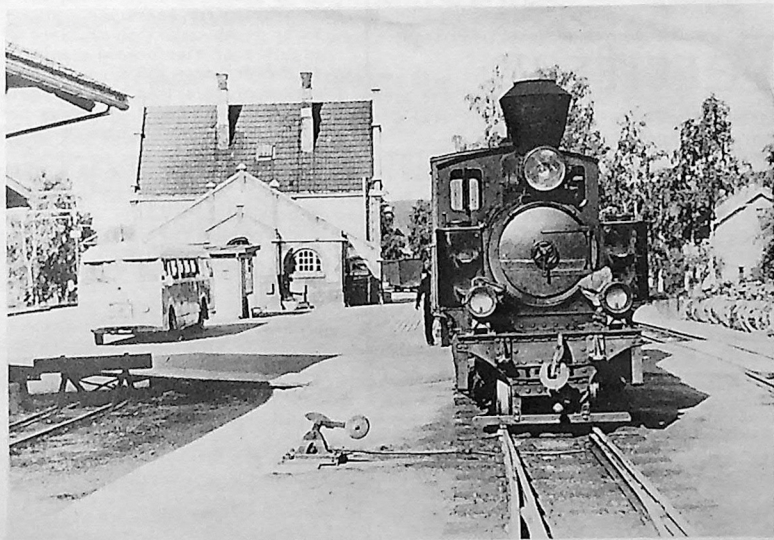


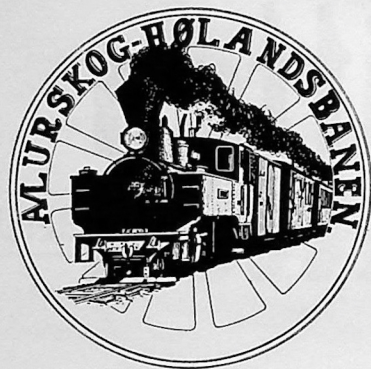
Tertittten

URSKOG-HØLANDSBANENS MEDLEMSBLAD NR. 48 JUNI 1981

Tertittten



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



Tertitten

Medlemsblad for
URSKOG-HØLANDSBANEN

Nr. 48 juni 1981

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

Andelslagets adresse:

Postboks 31, Vindern
Oslo 3

Postgirokonto: 2 06 77 18
Bankgirokonto: 6201.20.01628

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

Annonsepriser:

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

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

Ettertrykk kun tillatt med
forfatterens tillatelse.

Opplag: 1,000

Formannstanker !!!

Demokratisering, hva er vel egentlig det, og hvorfor si noe om det, nå når driftsesongen og dens problemer skulle oppta oss mest...!

Flertallsdemokrati kontra aktives synspunkter - her er det grobunn for mange slags tanker.

For eksempel flyvelederne, som er i mindretall, kan lamme all lufttrafikk for å fremme særinteresser.

Eller vår vertskommune, som stopper, eller prøver å stoppe, videresendingen av fredningssaken vår til departementet ved ikke å ta den opp på dagsorden.

Krav om at alle og enhver skal være enige i absolutt alle bestemmelser og vedtak kan lamme all virksomhet - og det er de som mener at vi har hatt tendenser i så måte også innen våre egne rekker.

Om så skulle være tilfelle, vil det være livsfarlig for banen vår.

Vi er i den underlige stilling at vi har etablert et eierforhold sammen med NSB, vi driver under NSB's og Samferdselsdepartementets vilkår og bestemmelser, og vi som driver banen er aktive medlemmer, som betaler av våre egne penger for å få lov til å drive.

Så når jeg nå ber alle om å trekke lasset i fellesskap angår det oss alle, meg selv inkludert.

Det betyr igjen at jeg føler meg forpliktet til å søke å få formalisert de styringsmetoder som etter hvert har utviklet seg - for eksempel avgjørelsesfordelingen mellom styret og postmøtet.

La dette da være et lite hjertesukk etter en forholdsvis lang og anstrengende vintersesong for alle som har deltatt i den viktige aktive arbeidsdelen som kalles administrasjon i vid forstand!

Så konsentrerer vi oss om å få togene til å kjøre, og til å legge forholdene best mulig til rette for dem som kommer for å besøke museet - og for å kjøre tog.

G O D S O M M E R

+++++

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

+++++

Forsiden: Sørumsand stasjon en vakker sommerdag i 1956. Det er lok nr. 7 PRYDZ som står klar til avgang.

Foto: UHB's samlinger.

N.O.B. Banen som huskes~~dog ikke av alle!!

ved T. Mellin-Olsen.

I bladet Midthordaland den 13. september 1980 er det gjengitt en stil på dialekt, av Tove Tvedt, Os Gymnas. Hun skriver blandt annet at hun ikke kunne finne noe emne, "men te slutt k m eg  ve n ke st ff   historia om N sttun-Osban'n,   da va slett ikkje domt".

Det hun beretter i korte trekk av historien er bra skrevet, og riktig, helt til mot slutten: "V gna som ein gong blei brukt e'  nten h gd opp  lle' nytta te andre ting. Et par av di blei brukt som h nsahus p  Kalandsei'".

Men det eksisterer enn  to vogner i drift - i Tertitt-toget p  Jernbanemus et p  Hamar. De var blandt de vognene som Urskog-H landsbanen kj pte da N.O.B. ble nedlagt i 1935. Begge er teakkledde vogner, senere r dmalte, som ble bygget av Skabo.

Men Jernbanemus et reklamerer bare med Tertitt-toget, som er en noe feilaktig betegnelse musealt sett. Urskog-H landsbanen ble k llt for Tertitten, mens Nesttun-Osbanen ble benevnt Osban'n b de p  Os- og Fanadialekt (de er fortsatt ikke helt like).

Tertitt-toget best r av et damplokomotiv og en passasjervogn fra Urskog-H landsbanen og to passasjervogner fra Nesttun-Osbanen.

I fremtiden, n r URSKOG skal trekke toget vil forresten tre baner v re representert:

URSKOG ble anskaffet til Urskogbanen, BCo4 til H landsbanen og CFo8 og Co9 til Nesttun-Osbanen - og alle kom til mus et fra Urskog-H landsbanen !

Derfor en b nn til Jernbanemus et: La bes kende fra Bergen, Os og Fana f  vite at her kj rer Osban'n enn .

"Men da var no ikkje berre so' h nsahus p  Kalandsei' dei havna. Da finn's og nokon t  dei rundt i bygdo, og da e' mi meining at sleke mus ting skulle nyttas slek dei va tenkte. Me kan settja hjul p  dei og l na dei til musebana UHB til dess at det vert bydda bane p  strekningo millo Selsvik og Kalandsei' - da e' betre enn   la' h nso flaksa. Da ynskje no Thor Mellin-Olsen, som ein gong budde attme linjo".



Lok nr. 7 PRYDZ p  Jernbanemus et p  Hamar. Bak lokomotivet g r BCo4 fra H landsbanen, og bak denne igjen er det at vi finner de to vognene som opprinnelig kommer fra Nesttun-Osbanen ved Bergen.

I den tiden de gikk p  UHB var de litrert CFo8 og Co9.

En liten opplysning til de bes kende om hvorfra vognene opprinnelig kommer fra er s  absolutt p  sin plass.

Fra posttjenestens annaler:

Innføringen av postførende tog ved UHB.

Postverket har alltid søkt å få posten frem på hurtigste måte. Da Urskog-Hølandsbanen sto ferdig ble en del av karjolrutene omlagt og den 10. november 1896 står det i Cirkulære fra (Den Kongelige Norske Regjerings Departement for de offentlige Arbeider,) Poststyrelsen at "Fra 16 ds. vil der blive sendt konduktørpost med banko på Urskog-banen; fra Birkelangen (Øvre Høland postaabneri) kl. 5 mrg. med ankomst til Bingsfos kl. 6.40 fm. - fra Bingsfos kl. 8.40 fm. med ankomst til Birkelangen kl. 10.15 fm. Fra samme tid inddrages biposten Blaker - Hemnæs i Høland, forsaavidt angaar strækningen Blaker - Øvre Høland. Posten afgaar fra Øvre Høland til Hemnæs i Høland mandag, onsdag, fredag og lørdag efter posttogets ankomst og fra Hemnæs i Høland til Øvre Høland de samme dage kl. 10 fm!"

Denne konduktørposten fortsatte noen år, men banen bragte med seg større trafikk og øket postmengde, særlig pengeforsendelser, banko, så Poststyrelsen fant det sikrest å opprette en postekspedisjon med ekspeditør.

Denne postekspedisjonen kom til å vare ved så lenge banen gikk, med bare små endringer.



Nå ble ruten lagt opp i samband med Kongsvingerbanens postekspedisjon, slik at en av ekspeditørene, senere postpakkemestrene, sorterte Hølandsposten fra Kristiania til Sørumsand. Her gikk han over på Urskog-Hølandsbanen og hadde levering frem til Skulerud.

Fra 1899 går posten fra Bingsfoss kl. 8.45 fm. og fra Skulerud alle hverdager kl. 12.45 em.

Å få post alle hverdager var et fremskritt, men da Postvæsenet først hadde fått betjent togene, varte det heller ikke lenge før det også kom post i helgene. Fra 1909 heter det: "Paa Urskog-Hølandsbanen sendes post med postekspeditør ogsaa paa søn- og helligdager, fra Sørumsand kl. 8.20 fm. og fra Skulerud 1.00 em."

I julestria var postmengden så stor at man alt i 1906 lot en postekspeditør følge kveldstoget til Skulerud og overnatte der, og så ble det annonsert at: "1. juledag vil der blive kjørt ekstratog på Urskog-Hølandsbanen med afgang fra Skulerud kl. 5.10 mrg. og fra Sørumsand kl. 9.20 fm. Postekspeditør vil medfølge disse tog".

Men for at folk også skulle ha mulighet til å få post frem på dagen, både lokalt og med forbindelse til ekspedisjonene til Oslo eller Vinger- og Solørbanen ble det "Paa det fra Bjørkelangen alle hverdager kl. 5.10 mrg. avg. tog anbragt postkasse som tømmes på Sørumsand".

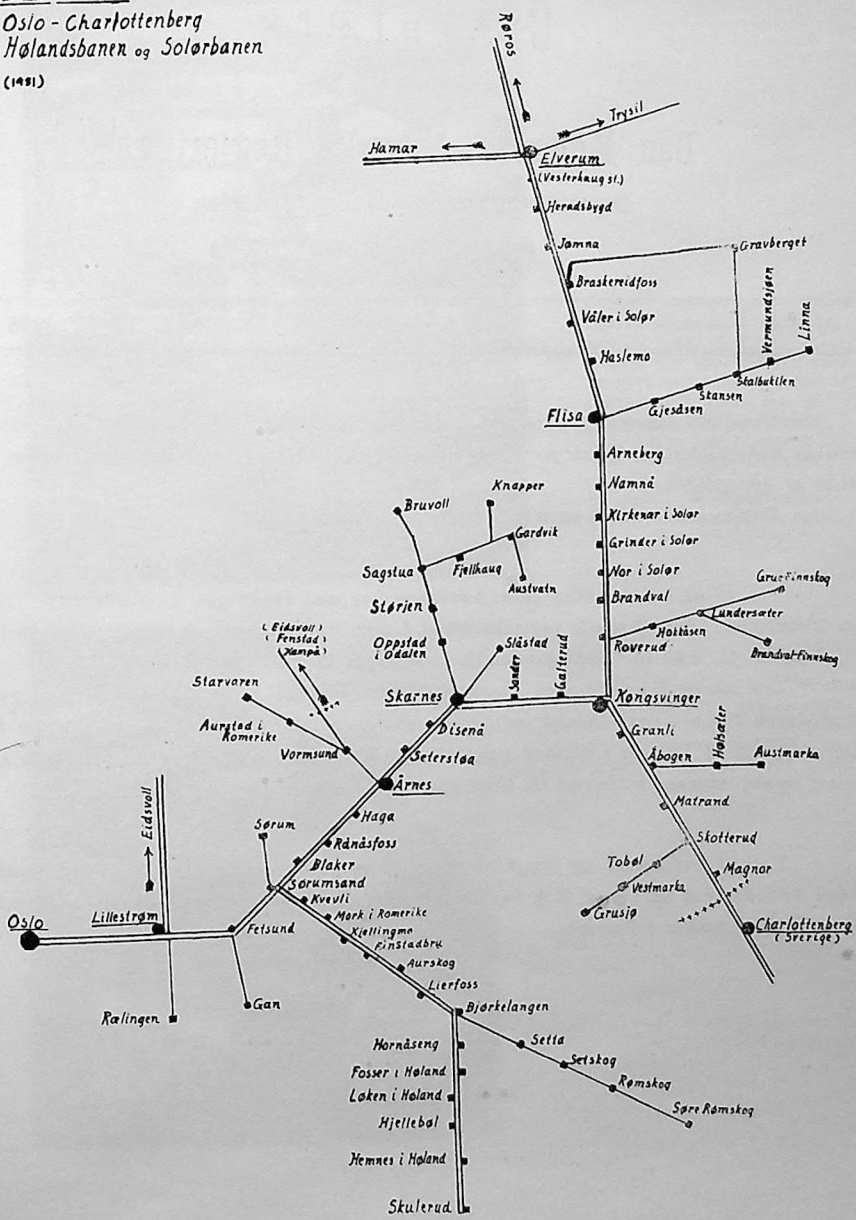
Der det var praktisk gjennomførbart ble poståpneriene lagt inn på jernbanens stasjons-hus, og man lot stasjonsmestrene i tillegg bli poståpner. Dette var en fin ekstrafor-tjeneste for disse, inntil Norges Statsbaner i 1950-årene engang rasjonaliserte. Post-arbeidet ble beregnet og Jernbanen overtok poståpnerlønningene og lot betjeningen få godt-gjørelse for noen timers merarbeide.

I Postverkets sirkulærer er det sparsomt med opplysninger om dette, men i 1909 står det at: "På Hornaaesing er ansatt postaabner, stationsekspeditrice Pauline Fallang".

I 1911 er det første gang vi finner en oversikt over poståpneriene ved Urskog-Hølands-banen. Her heter det: "Mellom Bjørkelangen, Fosser i Romerike, Hemnes i Høland, Hjellebøl, Hornaaesing (Komnes), Kjellingmo, Lierfoss, Løken i Romerike, Mork i Romerike, Skulerud, Sørumsand og Urskog sendes post (N C 7),

BLAD 3

Oslo - Charlottenberg
 Hølandsbanen og Solørbanen
 (1901)



Circulære

fra

Den Kongelige Norske Regjerings

Departement for de offentlige Arbeider,

Poststyrelsen.

Nr 40.

10 november.

1896.

I.

Under henvisning til circl. no. 143. I meddeles, at den af det nordenfjeldske dampskibsselskab underholdte *hurtigrute for gods og passagerer mellem Trondhjem og Tromsø* nu atter er *gjenoptaget*.

Der er indtil videre ansat postekspeditør ombord.

II.

Fra 16 ds. vil der blive sendt konduktørpost med banko paa *Urskogbanen*:
fra Birkelangen (Øvre Hølands postaanteri) kl. 5 mrg. med ankomst til Bingsfos kl. 6.40 fm.
Bingsfos kl. 8.40 fm. med ankomst til Birkelangen kl. 10.15 fm.

Fra samme tid inddrages biposten Blaker—Hemnes i Høland, forsaavidt angaar strækningen Blaker—Øvre Høland (postgangsopgavens no. 126 og 128). Posten afgaar fra *Øvre Høland* til *Hemnes i Høland* mandag, onsdag, fredag og lørdag efter posttogets ankomst og fra *Hemnes i Høland* til *Øvre Høland* de samme dage kl. 10 fm.

III.

Hermed oversendes nyt aftryk af postreglementets sider 23—24. — Opmerksomheden henledes paa de i kap. V § 14, første passus, indtagne nye bestemmelser angaaende indførsel af tryksager i Rusland.



Posten sorteres i postkuppeten i BDFo7. Vognen var opprinnelig ikke utstyrt med eget rom for postbehandlingen. Som en følge av at dette rommet ble bygget inn forsvant også muligheten til gjennomgang i vognen. En modell av denne vognen står på Postmuséet i Oslo.



..... Og så er det "Smerken" som leverer ut dagens oppbyggede lesestoff på Kveli. Bildet er tatt i 1960 - og posten kom til Kveli i ABo3 (nå BCo3) denne dagen.

Sjørumsand - Skulerud hver fm. (tog nr. 17)

Skulerud - Sjørumsand hver em. (tog nr. 10)

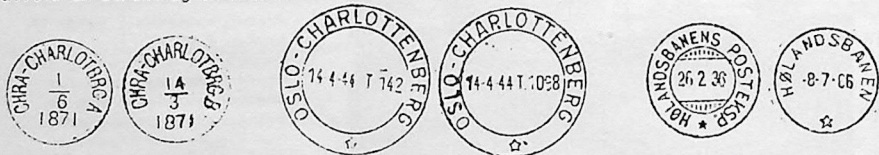
Derhos sendes kassepost fra Bjørkelangen til Sjørumsand søgnedaglig med mrg. toget (nr. 4)!!

Nokså tidlig ble en del av 2. klasse vognen bygget om til postkupé. Vi som reiste med vognen her kalte den "Kongevognen". Noen spesiell kongevogn var det ikke, men navnet hadde den fått etter at Kong Haakon VII reiste i denne vognen i 1909. Postkupéen var rommelig nok for denne strekningen, og postmengden var ikke større enn at vi regnet dette for en fin tur.

Betjeningen på stasjonene ble vi etterhvert godt kjent med, og av og til fikk vi oss en lang prat når en av passasjerene måtte på do. Som kjent var det jo ikke toalett i vognene, og ble man akutt trengende, ble det å varsle konduktøren.

Ved nærmeste stasjon holdt han så toget igjen, mens stasjonsmesteren skaffet tilveie nøkkelen til det stedlige utedo. Det hendte en gang at en passasjer høylydt ga uttrykk for sin misnøye med at den ulykkelige trengende etter hans mening oppholdt seg for lenge i det lille hus.

Men, vi kom slett ikke forsinket frem til endestasjonen på Skulerud, og her fikk vi oss alltid en strekk og en blund.



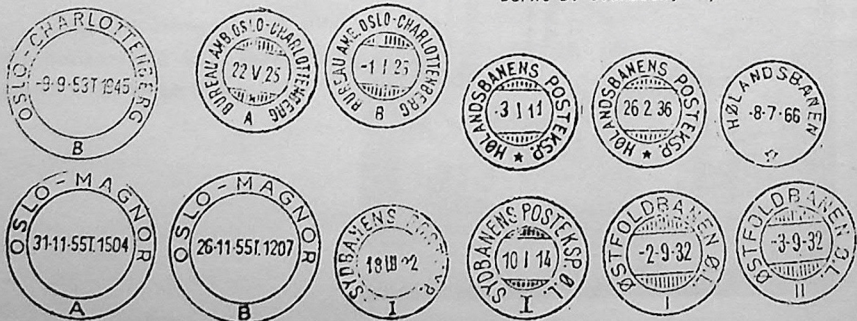
Jeg tror trygt vi kan si at med Hølandsbanens postekspedisjon, forsvant den siste rest av den postale "reiseromantikk". På slutten hadde vi på følelsen at vi reiste i en svunnen tid, med den lille jernbanen som dampet ut på en bryggekanthvor et lite dampskip tok de siste reisende med gjennom trange kanaler, elveløp, dype sluser og små vann frem til Tistedal.

For de filateliinteresserte har jeg tatt med avtrykk av de stempler som ble brukt på Syd- Vinger- og Hølandsbanen. Post som ble levert ustemplet på Kongsvingerbanen ble i tiden 1868 til 1896 stemplet her og posten til Høland ble levert på Blaker stasjon, senere var det direkte overlevering.

Da Hølandsbanen ble egen postekspedisjon fikk vi stempler lik det på foregående side, datert 3 I 11. Inntil 1920 hadde måneden romertall, senere ble vanlige tall gjennomført overalt.

De eldste stempler var enkle og klare i utforming. Senere ble de "tettet igjen", for at frimerkene skulle bli grundig makulert. Etter vel 100 år gikk man så tilbake til den eldste typen igjen.

Bernt B. Svendsen, Spikkestad.



Glimt fra privatbanetiden

REDIGERT VED FINN HALLING

URSKOG-HØLANDSBANEN
DRIFTSBESTYREREN

Gjenpart

Bjerkelangen den 5 januar 1927

Til

Tilsynshavende for de private jernbaner i Norge

Herr. Overingeniør M.Rostad
Oslo

Rapport for 1926

Angaaende lokomotivernes revisjoner og banens tekniske tilstand tillater jeg mig aa avlegge følgende rapport for aaret 1926:

Lokomotiverne

I det forløpne aar har som følge av at banen har fornyet sit lokomotivmaterieell ingen revisjoner fundet sted. Først i 1927 forfalder 3 maskiner til liten revisjon. Lokomotiverne har den hele tid fungeret utmerket og det har været en tilfredsstillelse aa erfare de mange fordele banens nye overheterlok. har. Saavel hvad angaar vesentlig kullbesparelse som øket trekkkraft.

Fyringsmaterieell

har været kull, men p.g.a. den engelske kulstreik har man fra 4 oktober 1926 gaaet over til ren vedfyring i alle tog. Dette har gaaet helt ut utmerket. Av ved brukes saavel bakhun som skogs- og birkeved. Tildels ogsaa gammel sleepers. Samtlige tog har i flere uker kjørt med utelukkende bakhunved.

Vognerne

Pass. vognerne er i god stand. Av godsvogne har vi i aarets løp ombygget 7 stk. Disse er nu gjennomgaaende i god stand.

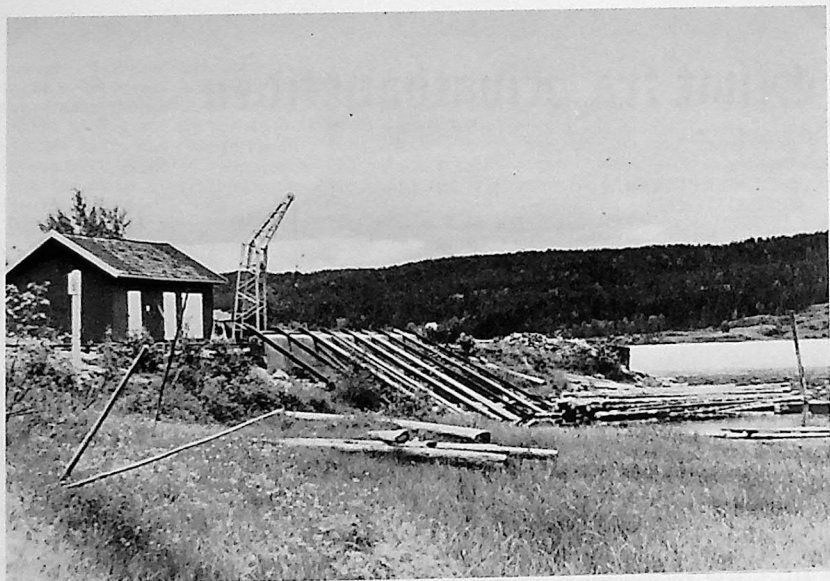
Stasjonerne

Hennes og Urskog stasjoner er i aarets løp helt oppusset. De øvrige stasjoner er i god stand.

Linjen

Av sleepers er der i aarets løp innlagt 7926 stk. Herav er medgaaet til skoling 270 stk. Av gjerdestolper er det nedsatt ca. 4000 stk. Grusanskaffelse skjer fremdeles fra Asak sidespor ved Fetsund paa Kongsvingerbanen. I sidste aar er der utkjørt paa linjen 736 m³.

Omlagningsarbeidet ved Nebbenesaasen ca. 1 km. er i det vesentlige ferdig og ca. halvparten er tatt i bruk. Den sidste halvpart, hvor tildels noksaa store jordfyldinger blir ikke tatt i bruk før sommeren 1927, da jeg først vilde la fyldingerne faa synke fra sig. Hele det omlagte parti er draineret og drainstrauget er fylt med torv. Der har hele sommeren 1926 været arbeidet med 2 arbeidslag om natten med masseutskiftninger, da der forefandtes en del sterkt teleskytende partier. Der er utskiftet med torv. Resultatet har været meget tilfredsstillende, idet der paa de utskiftede partier praktisk ikke er lagt inn en skole. Tidligere var disse partier slik, at baneavdelingen maatte ha ekstramendskap inne for aa holde styr paa hivningerne. Disse arbeider agtes fortsatt. Linjen er i det store og hele tatt tilfredsstillende.



To bilder fra tømmerkranen på Skulerud. Urskog-Hølandsbanen var jo egentlig bygget for å frakte distriktets tømmer frem til nærmeste fløtbare vassdrag - og dette lå på Skulerud.

Begge fotos: Olaf Wiegels (1960)

En vogn med tømmer er ankommet, og arbeidsgjengen står klar til å få lasset ut i det våte element. Legg merke til vognen. Den er antagelig en ombygget 1067 mm. vogn.



Uheld

I aarets løp er følgende uheld inntruffet:
4 gange avsporing av vogne unner skiftning
4 gange avsporing av vogne paa linjen
1 gang avsporing av lok. paa linjen
4 gange avsporing av lok. paa linjen
4 gange maskinskade

23. jan. 1926 2 eldre kvinder paakjørt under ulovlig linjegang av sporrenseren ved km. 52. Blev tatt av sporrenseren og kastet ut i snefonnerne. Ingen skade.

Erbødigt

ooo 000 ooo

11 februar 1928

Gjenpart

Til

Tilsynshavende for de private jernbaner i Norge
Herr. overingeniør M.Rostad

Oslo

Rapport for 1927

Angående lokomotivernes revisjoner og banens tekniske tilstand tillater jeg mig for året 1927 å avlegge følgende rapport:

Lokomotivene

Lok. 5 underkastedes 28/1 27 prøve på kjedlen med koldtvannstrykk 18 kg. pr. cm² (liten rev.)

Manometret der viste 3/4 kg. for lite blev innsendt til Statsbanenes verksted for kontroll.

Lok. 2 blev 9/12 underkastet liten rev., samtidig blev dette lok. fra 10. dec. plomberet og bortsatt, da lokomotivet der er av en eldre type, kun er tenkt som reserve-lok.

Lok. 4 blev 9/12 underkastet liten rev.

Samtlige lok befinner sig i utmerket stann og arbeider i enhver henseende tilfredsstillende.

Fyringsmaterieil

I det første kvartal av året fyrtes der utelukkende med ved, som følge av den engelske kullstreik. Siden er man gået over til ren kullfyring. De kull banen nu anvender er fra Polen og viser disse sig serderes skikket for vort bruk.

Vognene

I årets løp er ombygget 2 stk. C+F+o vogne. Øvrige pass. vg. er vel vedlikeholdt med maling og annet.

Stasjonene er i god stann.

Linjen

Av sleepers er der i årets løp lagt inn 2633 stk..

Av gjerdestolper er der nedsatt ca. 3000 stk.

Grusspørgsmålet er endnu ikke løst. Den grunn man trenger må foreløbig tas fra Asak grustak ved Fetsund (Kongsvingerbanen).

Omlegningsarbeidet over Nebbenesåsen er helt ferdig og tatt i bruk. Hele det omlagte parti er draineret og trauget fylt med torv. Det omlagte parti virker meget tilfredsstillende.

Da banens inntekter har sviktet meget, har jeg i år (1927) ikke kunnet fortsette de påbegyndte masseutskiftninger. Men det er min hensigt, hvis mulig sommeren 1928 å gjenopta dette arbeide, som viser sig meget lønsomt i det lange løp.

Groftningsarbeider har været drevet som akkord med særskilte manskaper. Der blev påbegyndt anskaffelse av underlagsplater med stigning 1:20, idet der fra Krupp kjøptes 15 000 stk hvilket tilsvarer en linjelengde av 5 km. Platene legges inn av de almindelige linjefolk uten hjelp av ekstrafolk. Jeg har tenkt fortsette med disse plater hvert år. Der er allerede bestilt plater for 1928.

Uhell

I årets løp er der inntruffet følgende uhell:

2 gange avsp. av vg. på stasjon under skiftning.

1 gang avsporing av en melkevg. på linjen

26/6 27 skinnebrudd ved ca. km. 6. Ingen skade. Dette er det andet skinnebrudd siden banens åpning i 1896.

9/7 27 veltet en N.vg. under lessing på stasjonen Hemnes som følge av skjev lessing

29/7 27 blev en bil påkjørt av tog i en planovergang (gårdsvei). Bilen blev helt

ødelagt. Chaufføren derimot kom fra ulykken uten skade. Da sammenstøtet skjedde midt

på et stort oversigtlig jorde var feilen utelukkende Chaufførens, der vilde presse

sig foran toget, som han innrømmet har var fuldt opmerksom på,

3/10 27 sporbrudd ca. 40 m. langt ved km. ca. 41 som følge av et voldsomt lokalt

regnskyll. Blev utbedret i løpet av en formiddag for nødvendig togpassering.

Bilkonkurransen

Angående denne kunne der meddeles meget. Urskog Hølandsbanen er en av de privatbaner der lider mest. For Hølandsbanens vedkommende (Bjørkelangen-Skulerud 29 km.) er resultatet slik at en nedleggelse av denne strekning alvorlig må drøftes, hvis ingen endring i bilernes kjøretillatelse foretas. Der er en usund konkurranse tilstede. Jeg tror absolut ikke at bilerne heller kan skaffe sig ballance. Men de opnår å få ødelagt jernbanen.

Ærbødigst

ooo 000 ooo

10 januar 1929

Gjenpart

Til

Den tilsynshavende for Norges Private baner

Herr. overingeniør Nissen

Rapport for 1928

Angående lokomotivernes revisjoner og banens tekniske tilstand tillater jeg mig å avlegge følgende rapport for året 1928:

Lokomotivene

Lok. 6 underkastedes 23/6 1928 prøve med koldtvannstrykk av 18 kg. pr. cm² (liten revisjon). Kjelen viste sig i enhver henseende tilfredsstillende. Manometret blev samtidig kontrollert.

Fyringsmaterieell

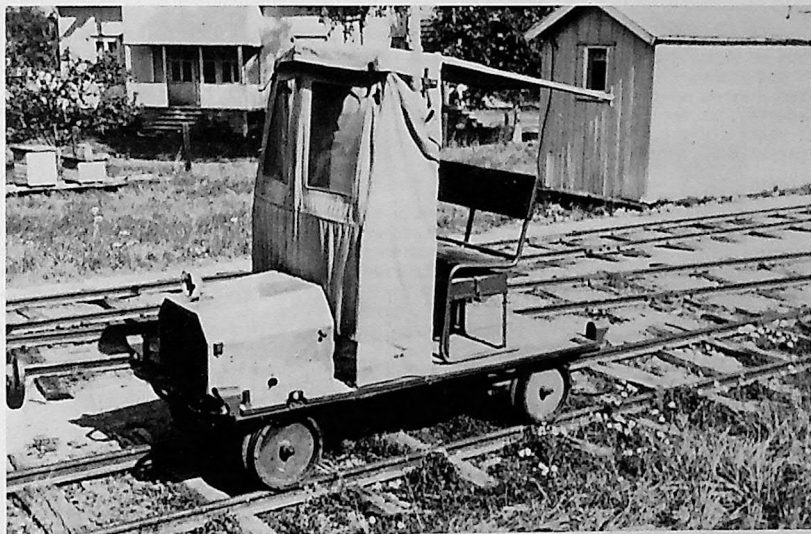
I 1928 blev der utelukkende fyret med kull. Der anvendes fremdeles polske kull, som viser sig serdelse skikket for vort bruk.

Vognene

I løpet av sommeren er alle personvogne hovedrevidert og malt - videre er alle G.vg overhelt, delvis påsatt helt ny kasse og allesammen malt. Videre er ombygget 5 stk. stakevg. På .vg. legges der nu efterhånden galv. jerntak. Disse tak her dels været loddet sammen dels faset sammen. De nye jerntak, der ikke falder kostbarere enn seildugstak, viser sig serdeles velskikket, idet sneen blåser av takene om vinteren og om sommeren er vognene helt sikre mot vannskade.

Stasjonene

Der er i årets løp bygget melkehus ved st. Bjørkelangen, Killingmo og Mork. Videre er



Urskog-Hølandsbanens inspeksjonsdressin. Den var utstyrt med motor, og de som hadde gleden av å ha kjørt den, kunne bekrefte at den spant på skinnegangen helt fra Sørumsand til Kongsvingerbanens undergang, når pådraget sto på for fullt.

Bjørkelangen stasjon. En vognslerke med personvogner står klar til innsats på vikesporet. I bakgrunnen G-13, som fortsatt befinner seg i beste velgående på UHB.



vannstasjonene ved Bj.1., Killingmo og Sørumsand ombygget. Bjørkelangen stasjons 6 hus er grundig istandsatt og malt. Mindre rep. er foretatt ved de andre så alle er i god stand.

Ved 3 av de mindre stoppesteder med meget små ventevær. er til forsøk gjort den endring, at der er plaseret en "Bjørneovn" i kontoret som stikker gjennom veggen inn i venteværelset, slik at begge rum oppvarmes fra en ovn. Foranstaltningen har vist sig ganske praktisk og besparende.

Linjen

Av sleepers er der i årets løp innlagt 4006 stk.

Av gjerdestolper er der i årets løp nedsatt 2259 stk.

Hvordan banen skal skaffe sig den nødvendige grus er endnu ikke endelig bestemt. Banens grustak Berger ved Lierfos har været drevet ut ihøst og skinnegangen er tatt op. Banens store grustak ved Auten ved Løken st. (3.5 km sidelinje) som blev nedlagt ca. 1902 er ihøst inngjerdet og vil mulig bli tatt op igjen. Men det koster forholdsvis mange penge, idet 3.5 km. spor må legges og en bro på 60 m over Hølandselven må gjenoppbygges.

Masseutskiftninger og grøftningsarbeider har været drevet i forholdsvis liten utstrekning, som følge av dårlig økonomi.

Innlegning av underlagsplater er fortsatt og vi har nu en sammenhengende strekning fra Sørumsand til km. 14 der underlagsplater er innlagt.

Uhell

I årets løp er der inntruffet følgende uhell:

2 gange avsporing av vogne på st. under skiftning

4 gange avsporing av lok. på st. under skiftning

1 vogn slått istykker under omlastning, idet wirestroppene røk av og lasten faldt tilbake i vognen og ødelagde denne en del.

Bilkonkuransen

Denne tar stadig skarpere former og hele banen lider meget derav. En betydelig innskrenkning av personale og tog er under overveielse serlig for strekningen Bjørkelangen-Skulerud.

Når veiforbindelsen fra Urskog over Sørumsand blir ferdig i år eller til neste år er å befrykte at også Urskogbanen (Bjørkelangen-Sørumsand) vil få bilkonkuransen inn på livet.

Skal bilkonkuransen fortsette å øke som hid indtil synes en katastrofe for denne banes eksistens å være faretruende.

Erbødigt

FOTOARKIV

Museumsavdelingen har besluttet å opprette en egen fotoarkivfunksjon i Urskog-Hølandsbanen. Hensikten er å formalisere fotoarbeidet, å sentralisere innsamling, registrering og arkivering, og - viktigst - bygge opp et mest mulig fullstendig arkiv med fotos fra UHB etter anerkjente prinsipper. Fotoarkivet skal bygges opp etter de retningslinjer som er skissert i publikasjonen "Innsamling, registrering og arkivering av eldre fotografier" utarbeidet ved Riksarkivet. Det skal lages negativ av samtlige bilder der dette ikke fra før er i UHBs eie, og arkivet skal bygges opp slik at det er lett å finne frem til spesielle motiver, noe som særlig er nyttig ved restaureringsarbeider.

Som ansvarlig for dette arbeidet er utnevnt Erik Gjertsen. I 1981 er det budsjettet kr 5000 til oppbygging av fotoarkiv.

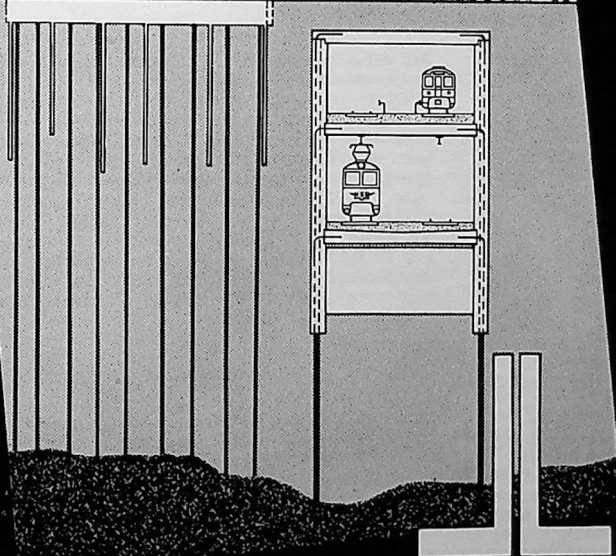
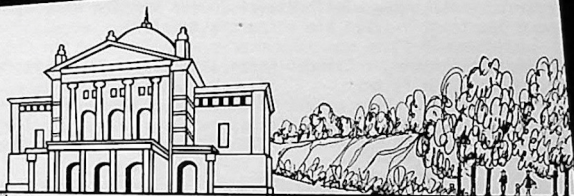
Vi er oppmerksom på at det rundt om på UHB-medlemmers hender finnes mange bilder som er av interesse for fotoarkivet. Vi tenker da særlig på UHB-bilder tatt før 1966. Vi henstiller derfor til alle som har slike bilder - gode som dårlige - å henvende seg til museumsavdelingen ved undertegnede eller direkte til Gjertsen. Vi gjør dessuten oppmerksom på at enhver redsel for å måtte gi fra seg eller låne fra seg private fotos er ugrunnet - vi disponerer moderne avfotograferingsutstyr slik at bildene kan avfotograferes på stedet.

Vi ser frem til en rekke positive henvendelser!

Finn Halling

...også her

NSB - Oslotunnelen



INGENIØRENE BONDE & CO
RÅDGIVENDE INGENIØRER I BYGGETEKNIKK

REFERAT FRA ORDINÆR GENERALFORSAMLING I A/L URSKOG-HØLANDSBANEN

Avholdt mandag 23. mars 1981 på Plankontoret for Oslo Sentralstasjon i Munkedamsveien 62, Oslo 2.

Generalforsamlingen ble satt av Andelslagets formann, T. Mellin-Olsen kl. 19:15 med 27 personer tilstede, som ialt representerte i89 andeler.

Som referent ble foreslått Aud Kristin Brevig, hvilket ble enstemmig tiltrådt.

Til å underskrive protokollen ble foreslått Jørgen Seemann Berg og Erik Ravnsborg Gjertsen, hvilket ble enstemmig tiltrådt.

Det fremkom ingen bemerkninger til den foreslåtte dagsorden. Dagsorden ble derefter gjennomgått som følger:

3. Årsberetning og regnskap, decharge for styret

Punktvis gjennomgang ble vedtatt:

- Styrets arbeid : Ingen kommentarer
- Møtevirksomheten : - " - - " -
- Driftsstatistikken : - " - - " -
- Driften : - " - - " -
- Baneavdelingen : Det nedskrevne er utført. Dessuten er det fjernet løv i sporet mellom Småfoss og Bingsfoss.
- Maskinavdelingen : Clutchen på Tinfos som røk er ikke reparert ennå, men vil snart være klar til innsetting.
- Regnskapet : Finn Halling redegjorde: I årets regnskap har en gått bort fra T-konto oppstillingen, og satt det opp på en ny måte slik vanlig regnskapspraksis er idag, i tråd med aksjelovens §§ 11-5 og 11-6. Oppstillingsformen er mer oversiktlig og lettere tilgjengelig for "regnskapsamatører". Etter spørsmål fra T. Mellin-Olsen om dette er en brutto- eller netto-oppstilling bekreftet F.Halling at det er brutto-tallene som er gjengitt. Forøvrig ingen kommentarer til regnskapet.

Styret ble derefter meddelt decharge.

4. Vedtektsendring

I forbindelse med resultatet av arbeidet til lovkomiteen, som på forrige generalforsamling ble nedsatt til å foreslå vedtektsendring for Andelslaget, uttalte T. Mellin-Olsen at styret innbyr Generalforsamlingen til å slutte opp om sitt forslag, som konkluderte med å beholde de gamle vedtektene.

I diskusjonen som utspant seg fremkom det tildels sterke motsetninger mellom de forskjellige komiteemedlemmer om hva som hadde blitt vedtatt som instilling til nye vedtekter, og hvorvidt disse var innstilt enstemmig eller ikke. Det ble også hevdet fra salen at et av komiteemedlemmene, S.O.Hohle, hadde uttalt at de var blitt ført bak lyset av komiteens formann, H.M.Preus.

Innen man rakk å komme frem til avstemming ankom komiteens formann, H.M.Preus, som redegjorde for komiteens arbeid som følger:

"I utgangspunktet var det endel uenighet i komiteen. Det ble forsøkt å komme frem til et minste felles multiplum, og jeg mener vi kom frem til noe tilnærmet det, noe en kunne enes om. Enkelte av forslagene som var sendt til komiteen overlappet hverandre, og det endelige forslag bygger for såvidt på alle de mottatte forslag. Alle av komiteens forslagstillere gav mye, før man kom frem til det endelige forslag. På siste møte spurte jeg om det var enighet om det endelige forslag, etter at alle punkter var gjennomlest, og foreto det som om det var et kompromiss alle var enige om, og som kunne fremlegges for Generalforsamlingen. Jeg hadde ventet diskusjon på Generalforsamlingen, men senere skjønnte jeg at noe var galt og jeg fikk flere varsler. Bl.a. ringte

Anne Hilde Gudmundsen og hadde anfektelser. På det tidspunktet hadde jeg ennå ikke oversendt dokumentene til styret, men anså komiteen som oppløst og dens arbeid som avsluttet. Jeg oversendte derfor det som jeg oppfattet som komiteens endelige forslag sammen med Anne Hilde Gudmundsens og Stein Olav Hohles anfektelser, samt disse to komiteemedlemmenes nye forslag til styret.

Når det gjelder komiteens forslag, mener jeg at det er viktig for fremtiden å ha en plattform å stå på i saker som ikke allerede er løst i vedtektene - noe som er innebygget i komiteens forslag i og med den nære tilknytning til Aksjeloven.

Jeg går ut fra at det er tidspresset som er forklaringen på de påståtte misforståelser, og at disse nå er oppklart. Noen kan kanskje ha følt seg oversett, men ikke bedratt".

Etter en liten debatt om hvorvidt styret ville vurdere vedtektene på nytt, til hvilket T. Mellin-Olsen sa at disse alltid var gjenstand for styrets oppmerksomhet, ble styrets forslag enstemmig vedtatt.

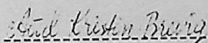
5. Eventuelt

Ingen saker var innkommet til behandling, men en del aktuelle saker ble referert:

- Billettprisene er hevet til henholdsvis 15.- og 5.- kroner.
- Museumsavdeling etablert. Ledes av et kollegium bestående av Finn Halling, Gaute Narverud og T. Mellin-Olsen.
- To27 er stilt til vår disposisjon av Jernbanemuseet.
- Togstoppordningen på Bingsfoss (Kongsvingerbanen) er utvidet.
- Fredningssaken står i stampe p.g.a. trenering i Sørums kommune.
- Sørumsanddagene avvikles 11. - 13. juni. Chartertog vil bli kjørt.

Generalforsamlingen hevet kl. 20:08

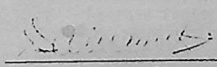
Oslo 23. mars 1981.



Aud Kristin Brevig/Referent



Erik Ravnsborg Gjertsen



Jørgen Seemann Berg

VARENS AKTIVITETER PÅ BANEN!

To27 er i skrivende stund på vei fra Jernbanemuseet på Hamar til UHB. Vognen ble hentet på Hamar tidlig i april. Vi brukte vårt sedvanlige transportfirma, som alltid møter til avtalt tid. Mobilkran hadde vi leiet på Hamar. Da vi ankom Jernbanemuseet, bare noen få minutter forsinket, var kranen alt kjørt på plass og klar til løft.

Vi ble møtt med følgende hilsen fra kranføreren: "Jöss, har dere ikke gitt dere med dette ennå"? Vi måpte, og var ikke helt med. Joda, kranføreren hadde kjørt UHB-materiell for han - for ganske nøyaktig 20 år siden, fra Skulerud til Sørumsand - og han kjente oss igjen!!!

Bortsett fra at E-verkets ledninger alltid henger i laveste laget når vi er ute med mobilkran, gikk opplastningen raskt og effektivt unna. Under selve opplastningen ble løftekassen satt til side, for deretter å bli satt tilbake på To27 etter at denne var vel fastspennet på bilen.

Da løftekassen ble fjernet fra vognen kom det til syne helt uventede mengder med råte i den delen av planet som løftekassen hadde dekket. Det har åpenbart stått fuktighet mellom løftekassen og planet. Også rammen var ganske sterkt angrepet av rust under de råte plankene, så dermed er det klart at hele planet på To27 må byttes ut og rammen omhyggelig rustbehandles.

All den erfaring vi har gjort opp gjennom årene synes å tyde på at utendørs lagring av jernbanemateriell, uansett hvor mange presenninger man legger over i vinterhalvåret, er og blir utilfredsstillende, og vil før eller siden bringe gjenstanden tilbake til "støv". Nok om det.

På grunn av akseltrykkrestriksjoner på fylkesveiene i Akershus, kunne vi ikke kjøre To27 til Sørumsand slik planen var - mobilkranen var for tung. Inntil telen er helt ute av bakken og restriksjonene er opphevet, må vognen derfor stå i Oslo, men den står trygt!

Det er ikke bare mobilkraner som har fått sin aktivitet redusert p.g.a. telen. Som vi skrev i forrige nummer av TERTITTEN, ville telen også komme til å forsinke banearbeidet på UHB denne våren. Imidlertid er tiden benyttet til utskifting av bolter i skinneskøtene, og det er til nå byttet inn mer enn 800 bolter - bare ca. 110 bolter gjenstår før hele banestrekningen er ferdig.

Arbeidet har gått planmessig for seg og har vært gjort unna på en effektiv og grei måte. "Slarkete" skjøter har vært et problem i mange år, så det er med stor glede vi nå konstaterer at vi endelig har fått bukt med problemet.

200 nye sviller er også ankommet fra Elverum. Svillene er av meget god kvalitet - de var da heller ikke akkurat gratis. Utskifting av sviller vil begynne medio juni måned.

Når vi snakker om sviller; vi har fortsatt et visst behov for brukte NSB-sviller til plattformkanter, ramper og som langsviller i veksler etc. Det er etter hvert blitt meget vanskelig å få tak i slike sviller av rimelig god kvalitet, og dette valder oss endel hodebry.

Kryssningssporet på Bingsfoss er for kort. Dette har vi vært oppmerksomme på i mange år, men det har vært vanskelig å få gjort noe med det. De aller fleste person-togene har vært lenger enn plattformen, med det til følge at folk må gå av i sporvekselen. Dette var lite heldig og tok seg dårlig ut.

Problemet med flytting av øvre veksler på Bingsfoss har vært diskutert på flere postmøter, men på direkte forespørsel mente banemesteren at det ville bli en for stor belastning å flytte vekselen denne våren.

Lørdag den 16. mai tro så old-boy'sen til, forøvrig også kjent som "admis-kara". Med fantastisk hjelp fra Cato Nordby og Rune Moe, og med Elvis Presley's "Its Now Or Never" puslende rundt oppe i hjernebarken, ble vekselen flyttet, og etter 7½ times svettende arbeid var hovedsporet atter gjennomkjørbart.

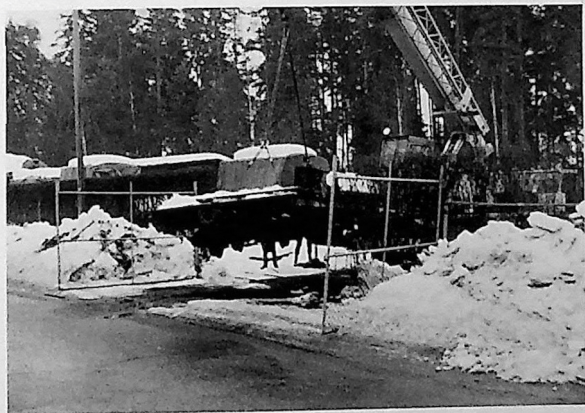
Mandag 18. mai på ettermiddagen og kvelden ble så hele vekselen justert opp og spikret ferdig - det som nå står igjen, nemlig å skjøte opp vikesporet, er raskt gjort og vil stå klart i god tid før driften starter.

Forøvrig blir det nå montert sporlåser på vekslene i hovedspor både på Fyen, Bingsfoss og Fossum. Dette er såkalte kontrollåser, som sikrer vekslene i normalstilling (+).



Løfteseansen er igang. Løftekasse No. 202 settes ned ved siden av skinnegangen, slik at man kan få løftet To27.

Vogn og løftekasse lot seg dessverre ikke løfte i en operasjon, grunnet ledningsstrekket for gatebelysningen.



Og så - endelig - etter å ha stått stille i nesten 21 år. Her er To27 på vei ut gjennom porten på Jernbanemuseet.



To27 er festet til trekkvognen, og løftekasse No. 202 settes på plass.

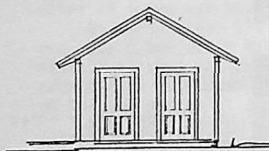
Hele operasjonen var unngjort på ca. 1½ time. Slik kan det gjøres når spesialister opererer spakene.

Alle fotos: Erik R. Gjertsen

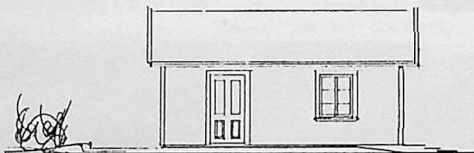
På veggen i kontoret på Bingsfoss st. vil det bli anbragt en samlelås med nøkler til sporvekslene 1, 2 og 3 på Bingsfoss (C-lås), sporvekslene 1 og 2 på Fyen (B-lås. Samme nøkkel til begge vekslere), og sporveksel 1 på Fossum (B-lås). Samlelåsen skal alltid være låst når banen forlates. Dette gjøres ved å trekke ut en yalelåsnøkkel (sikkerhetslås nr. 1) når alle kontrollåsnøkklene er på plass. Nøkkelen skal henge i nøkkelskapet, som er låst med standardnøkkel.

Låsning av vekslene er et pålegg fra NSB, men den måten som er valgt er ikke fullt så enkel å sette seg inn i for ikke-jernbanefolk, som for de som har sitt daglige virke, bokstavelig talt, blandt vekslere og dvergssignaler. Vi har dessverre måtte akseptere at holdningen til et såpass komplisert system (vel og merke blandt amatører) har vært - og er - yderst negativ. Det gjenstår å se om systemet vil fungere etter hensikten, eller om det burde vært brukt klave og hengelås istedenfor. Det system som nå monteres, var i bruk på UHB i NSB-tiden - så rent musealt er vi på trygg grunn.

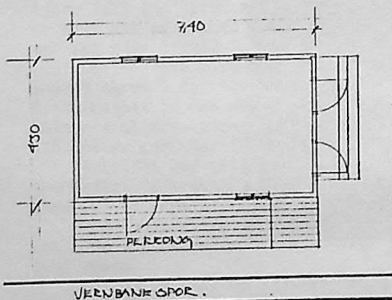
På Bingsfoss er nå oppføringen av uthuset (feilaktig kalt godshus) i full gang. Bygningen skal i første omgang brukes som salgssted for våre besøkende.



— MOT STAS/SVANSBØRSTING —



— FASADE MOT PERECOLY —



I og med oppføringen av uthuset og forlengelsen av kryssningssporet på Bingsfoss, vil denne stasjonen ha fått sin endelige utforming, jevnfør de vedtatte planer.

Tilbakeføringen av UHB til Sørumsand NSB-stasjon, som er en del av den fredningen som nå fremmes, vil kreve nærmere 1000 m. komplett spor, iberegnet sporarrangementet på "trekantområdet".

Ved forespørsel til Forsvarsdepartementet har det lyktes UHB å få overta ca. 1250 m. komplett spor på Gardermoen. Skinnene er av vår type med en vekt av 20,5 kg/m. Vi må imidlertid selv besørge sporet tatt opp og

transportert til Sørumsand. Hvorledes dette arbeidet best kan gjøres har vært diskutert på møte etter møte, og det synes nå som om spørsmålet er endelig avklart.

Selve opptagingen skal skje utover høsten, og her er hva vi må gjøre: Trekke ut ca. 15.000 spiker, skjære av ca. 1.335 bolter, ta ut 5.000 underlagsplater og 665 lasker - og ikke å forglemme - stabile og transportere bort ca. 51 tonn skinner i lengder på 7,5 meter. Hele lasset vil veie over 60 tonn.

Ettersom 20,5 kg's skinner er nesten umulig å komme over, må vi si oss særdeles fornøyd med resultatet av vår forespørsel - som forøvrig endelig ble formelt fremmet overfor Forsvaret et drøyt år etter at Bjørn Halling "oppsporet" skinnegangen.

HPG

Fra Museumsavdelingen

ved G. Narverud.

For medlemmer som er kommet til i de senere år, kan det ofte være vanskelig å holde seg orientert om stedsnavn langs Urskog-Hølandsbanen. For å bøte noe på dette, hitsetter vi idag fra NSB Trykk nr. 802 a og 802 b; hhv. Ekspedisjonssteder og sidespor ved NSB og Holdeplasser ved NSB. 802a er fra 1.mai1960, 802b fra 1. okt. 1958.

Sørumsand - Skulerud
Smalsporet. Sporvidde 0,75 m,
Akseltrykk 5 tonn.

Stasjon nummer		Km fra Sørumsand
(305)	(Sørumsand)	0
	Fossum	3,69
350	Kvevli (ul. Sørumsand)	7
	Ørken	8,24
351	Mork (ul. Sørumsand)	11
352	Kjellingmo (ul. Sørumsand)	15
	Høvlerisporet (ul. Finstadbru)	17
353	Finstadbru	17
354	Aurskog	19
	Toverud	20,32
355	Lierfoss	23
	Liermosen	25,55
	Liermosen sidespor (ul. Bjørkelangen)	26
356	Bjørkelangen	28
	Sagbruksforeningen Eidsverksporet (ul. Bjørkelangen)	28
	Haugerudbråtens sidespor (ul. Bj.langen)	28
	Sagsporet (ul. Bjørkelangen)	28
	Furulund	29,90
357	Hornåseng (ul. Bjørkelangen)	32
	Brangerud	35,60
358	Fosser	37
359	Løken (ul. Fosser)	40
	Olbergveien	42,66
360	Hjellebøl (ul. Hemnes)	44
361	Hemnes	49
	Slora	52,40
362	Skulerud	57

(ul. = underlagt)

JERNBANEMINNER -- Urskog-Hølandsbanen 1961.

Tiden mellom nedleggelse og dannelsen av Andelslaget var en spennende tid. Intet var sikkert med hensyn til materiellets skjebne, og det beste (og eneste) jeg kunne gjøre for å følge med, var å besøke banen så ofte som jeg kunne.

En dag i 1961 da jeg besøkte Bjørkelangen, ble jeg veldig imponert, da jeg fant at den batterielektriske belysningen i en av vognene enda virket.

I 1961 skulle huggingen av vogner ta til. Ingen godsvogner var bevart for andelslagets formål. På Finstadbru sto 2 G-vogner, maken til G9 og G13. Disse var i god stand, og jeg fikk en idé om at disse måtte reddes.

Derfor dels skjøv, dels trakk jeg med min motorsykkel vognene - en etter en - ut på hovedspor så langt i retning mot Killingmo som jeg kunne!

Det viste seg jo senere at dette var forgjeves - men minnet om vognene kjennes i korsryggen den dag i dag.

Olaf Wiegels



Siste ordinære tog har forlengst gått, og de sørgelige rester er også snart borte. Eller . . . skal kanskje hjulene atter få rulle ut fra Sørumsand sentrum om ikke så alt for lenge ???



The end of the line !!! Hit, men ikke lenger lot det seg gjøre å sykle banen på høsten 1961.

GRØNER

rådgivende ingeniører

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

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



GRØNER
RÅDGIVENDE
INGENIØRER

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

**VI GÅR EN KULL-
ALDER I MØTE!**



*Tertitten går
kullalderen i
møte med
kull fra*

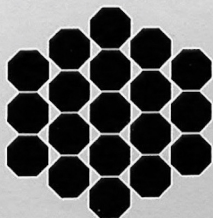
N O R C E M

IMPORT

LAGRING

DISTRIBUSJON

FYRINGSTEKNOLOGI



Kull

**NORCEM - GÅRDEN
POSTBOKS 253
3470 SLEMMESTAD**

**TEL.: 78 03 60
TLX.: 71149**

Cementdivisjonen

104 PEUGEOT



STABEKK AUTO

Avd. av BERTEL O. STEEN A/S



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

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



siden sist !

Tog 301 på Røros med en Di 3b som trekkraft. 3.641 har som de fleste vel vet bare 4 banemotorer, og blir noe i svakeste laget for de tyngste togene. Topphastigheten til denne typen er det imidlertid ingenting å si på, den er hele 143 km/t.

Foto: Erik R. Gjertsen



Bjørkelangen på NTH, fotografert søndag 5. april 1981. Maskinen er velholdt utvendig, men fabrikk-skiltet på venstre side mangler. En interessert redaktør studerer gangtøy og hjul.

Foto: Anne C. Gjertsen

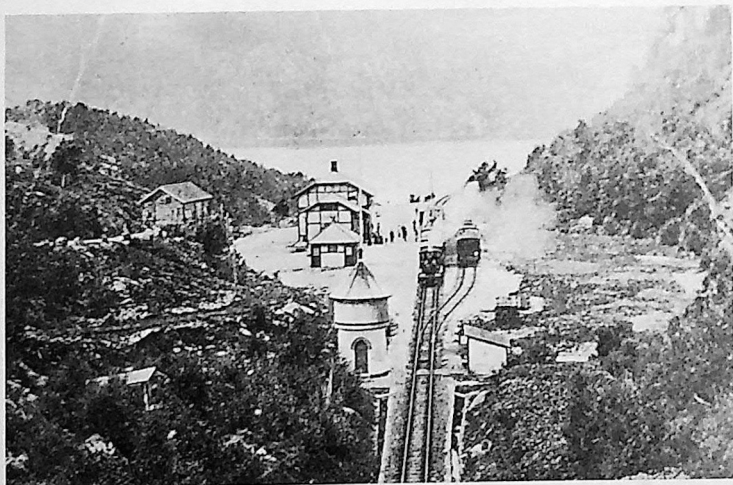


Bildet er tatt fra lokomotivet til tog 44, og viser situasjonen på ulykkesstedet ved Nypan, hvor et godstog trukket av El 14.2197 kolliderte med et motorvognsett av type 65. Godsvogner ligger fortsatt hulter til bulter på begge sider av sporet.

Foto: Erik R. Gjertsen

Museumsavdelingen presenterer:

Fra G. Narveruds postkortsamling

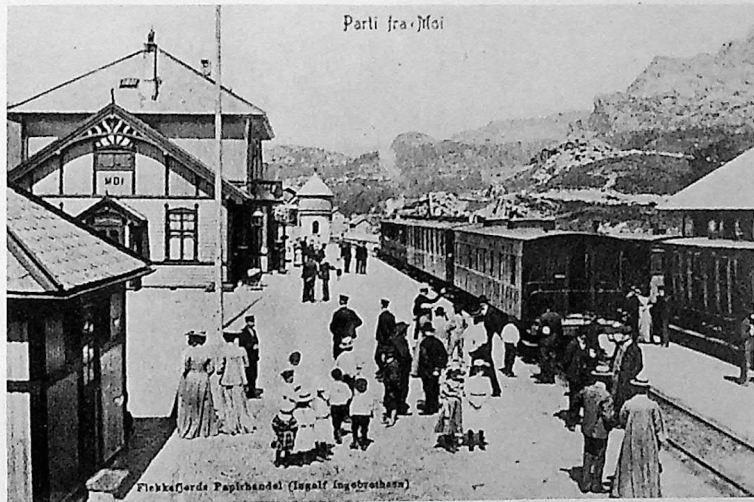


Flikkeid stasjon mellom Sira og Flekkefjord. Bildet er tatt ovenfor tunnelmunningen. Krysninger her har neppe vært dagligdags kost siden krigen.

Launæs Jernbanebro, like vest for Egersund. Et tog er på vei i retning Stavanger.



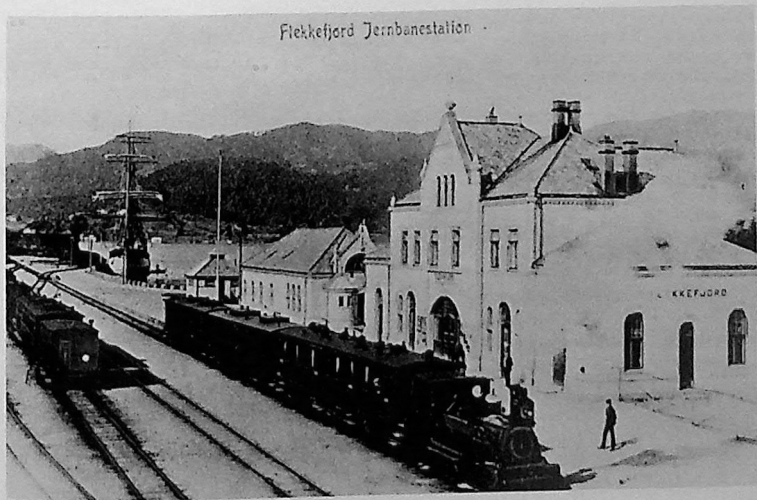
Parti fra Moi



Moi stasjon. Persontoget til Stavanger er klar til avgang; sikkerhetsventilen blåser, og er det noe som trengs opp gjennom Drangsdalen så er det høyt kjøltrykk.

Flekkefjord stasjon. Morgentoget til Stavanger kaster lange skygger over platformen, og fyrbøteren har allerede god fyr på risten.

Flekkefjord Jernbanestasjon





Fra Steyrtalbanen. Foto av G. Narverud i 1968.

Den verdenskjente Steyrtalbahn i Oberösterreich, ÖBB-760 mm - 100% dampdrevet, er meget sterkt truet av nedleggelse. For tiden drives bare knapt halvdelen av banen, strekningen Garsten-Grünburg.

Østerikes svar på NJK - Österreichische Gesellschaft für Eisenbahn Geschichte - ber om postkortstøtte til fordel for banen.

Skriv som følger på postkortet:

" RETTET DIE STEYRTALBAHN "

underskrift

Adresse: ÖGEG - Arbeitskreis
Freunde der Steyrtalbahn
Herbert-Pfeilgrabenberterstr. 1
A-4451 Garsten
Østerrike

Tertitten i Peru - - - del 3.

I forrige nummer av Tertitten kom "den utsendte" med Tren No. 1 fra Lima til Huancayo sent på en fredags ettermiddag. Det er to stasjoner i Huancayo, og lørdag formiddag var vi først bortom den normalsporede stasjonen, men der var det lite å se.

Hele stasjonsområdet er inngjerdet av et 3m. høyt gjerde, og portene over sporene var lukket. Bare noen godsvogner kunne besees på avstand. På motsatt side av stasjonen, gjennom en port fra stasjonsområdet førte et 3-skinnespor videre, normalspor og 3'-spor, men det hele så ut til å være svært lite benyttet, og særlig ikke om lørdager. Det var satt opp torgboder både inntil og over sporet.

Vi gikk langs dette sporet på vei mot smalsporstasjonen, ca. 1,5 km. borte. Den heter forresten "Estacion Chilca".

Selve stasjonen besto av hovedspor og omkjøringsspor og et avvikspor som førte til godsstasjonen. Disse sporene var alle 3-skinnespor, mens de fleste godsporene var smalspor.

Avviksporet fortsatte langs kanten av godsområdet til en gate som ble krysset i 90°. På den andre siden av gaten forsvant sporet under en gitterport. Ved siden var en mindre port og en vaktstue. En rekke peruvianere sto i kø og ventet på å slippe inn.

Vakten kom og lukket opp og vi fulgte strømmen. Men inn på driftsbanegården kom vi ikke - i første omgang. Vakten, som senere viste seg å være Huancayo No. 125, Reymando M. Froiloin sa blankt nei, pekte på fotografiapparatene og ristet på hodet og sa noe om at journalister ikke var ønsket.

Vi tok opp kampen med alle tilgjengelige våpen - medlemskort i UHB, NJK, CFV3V og Jernbanemuseets Venner, US dollars, Tertitten, postkort..... !

En mengde unger samlet seg rundt oss i mellomtiden. Reymando ga til kjenne at han ville ringe til sjefen for jernbanepolitiet for å spørre om lov til å slippe oss inn.

Kirsten og jeg tilbrakte den neste halvtimen med å leke med ungene, som ble flere og flere. Kirsten tegnet på alle tilgjengelige papirbiter, og jeg brettet papirfly og båter.

Endelig kom Reymando tilbake - vi skulle få lov å gå rundt og fotografere i 10 minutter!!! Vanskeligheten var å finne ut hvor vi skulle begynne, og husk, selv om vi var ca. 3.600 m.o.h., så er det likevel varmt så nær ekvator.

Men, vi så noen damplokomotiver til venstre, bak en fotballbane hvor en kamp var i full gang. (Jeg har aldri sett så mange fotballbaner på de utroligste steder som i Peru).

10 minutter - 10 timer kunne ha vært bedre, for her var det lokstall, opplagsplass, opphuggingsplass, lokverksted for damplok, vanntårn, vognreparasjonsverksted for både normal- og smalsporede vogner og mer. Kloftefoss for noen år siden var for inntet å regne mot dette - og så stakkars 10 minutter.....

Banen Huancayo - Huancavelica har sporvidde 914 mm. eller 3 fot. Den er 148 km. lang, ble påbegynt i 1907 og var ferdig 23 år senere. Og her fantes i 1980 fortsatt regelmessig damplok i drift. Det er de oljefyrte lokene nr. 104 (1-D-1 Henschel 1951), nr. 107 (1-D-0 Hunslet 1936) og nr. 108 (1-D-0 Hunslet 1947).

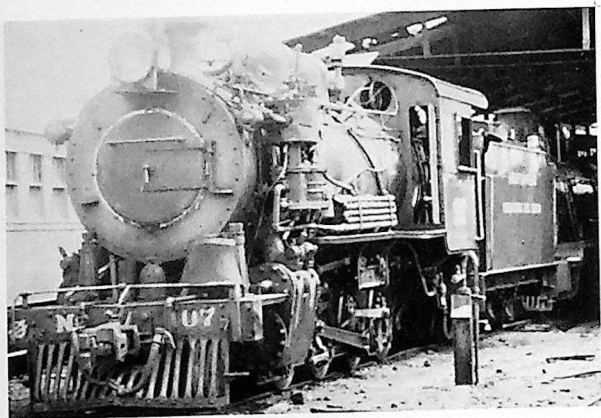
Sammen med det eneste diesellokomotivet, CC nr. 431 (Montreal Loco Works 1978) sto de for fremføringen av det daglige blandede togpar og behovstogene. Det blandede toget består av opptil 7 person- og reisegodsvogner og godsvogner, og rutetiden er 7 timer.

I tillegg kjøres to daglige skinnebusspar, enten med de moderne japanskyggde skinnebussene (Kinki-Osaka) nr. 30 og 31 fra 1968, eller de eldre Wickhamvognene, hvorav bare nr. 26 er i drift.

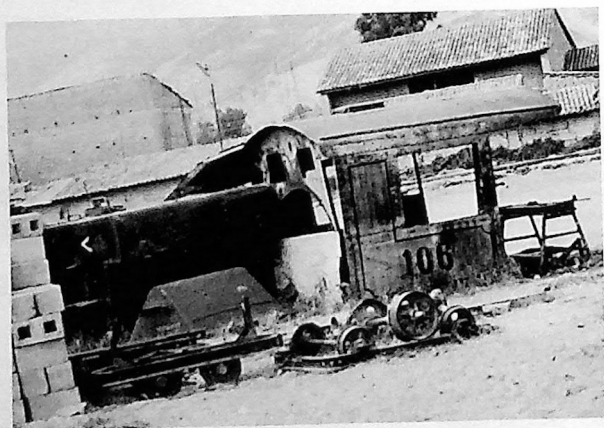
Fotografiene viser litt om det vi fikk med oss pr. kamera for vi etter 14 minutter ble ropt tilbake. Som takk fikk Reymando luen min, den gule cap'en fra "The Chessie System", og med mange hilser ble vi låst ut.

Og som en hilsen tilbake, sender UHB noen nummer av TERTITTEN til Huancayo!

Thor Mellin-Olsen



Lok nr. 107 er nettopp kommet inn etter å ha trukket et ekstra godstog.



De sørgelige rester av lok nr. 106. Det hugges i Syd Amerika også.



Smalsporstasjonen "Estacion Chilca" i Huancayo med avvik til godsstasjonen og driftstasjonen.

Vær snill mot pengepungen.

Alt dette er inkludert i prisen:

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



 **DAIHATSU**

NAMSOSLINJA IDAG !

I 1920-årene ble Nordlandsbanen ført fram fra Sunnan til Grong, og nærmest i dragsuget fulgte den 51,5 km. lange sidelinja Grong-Namsos.

Åpningen av denne sidelinja fant sted 1. juli 1934 uten videre pomp og prakt. Men den idylliske banestumpen med den beskjedne historien har derimot mange navn: Namsosbanen, Namdalsbanen, Namsoslinja personalet bruker visstnok det siste.

På midten av syttitallet gikk diskusjonen om banen høyt. Nedleggelse? Opprustning? Valget falt midt på treet. Det ble bedre skinnegang, men fra 1. januar 1978 fikk de reisende ta landveisbussen fatt.

Namsos by er i rivende utvikling, bokstavelig talt. Jernbanen blir også sterkt berørt, og for å gjøre beskrivelsen av dette tydeligere er det nødvendig med en liten quide:



En BM 86 motorvogn
på Namsos stasjon
17. mai 1975.



"Den skulle ha stått på Bingsfoss". Lokstallen i Namsos. Etter at persontrafikken ble nedlagt 1.1. 1978, huste denne kun stedets skiftetraktor av type Skd 206, men i 1980 ble det også slutt på dette, og sporvekslen til stallen ble fjernet. Svingskiva er også tatt opp. I forgrunnen tar sagbrukssporet av fra hovedsporet, en ganske ny veksler som snart er borte igjen.

Banens møte med Namsos sentrum er to små tunneller tett etterfulgt av planovergangen i Solvanggata (se bilder). Til venstre tar så et nytt sidespor av til det nye store sagbruket ved Namsenfjorden.

Er en ny i Namsos, ser en ikke dette, fordi da er øya i stedet klistra mot høyre. Der står det en prektig sellelokomotivstall - tre porter - bygget i grov naturstein. For å sidet kort "den skulle vi ha hatt på Bingsfoss".

Hovedsporet fortsetter ytterligere 900 m. før vi er inne på selve stasjonen - endestasjonen som ble glemt av samtlige av våre fremragende stasjonsarkitekter.

Mellom lokomotivstallen og stasjonen er det på nordsiden av sporet bebyggelse, og på sørsiden var det vesentlig vann og sump. Sumpområdet er nå fylt igjen, og byen har dermed fått en vesentlig arealtilvekst med plass for handelssentra og industri. Så langt guiden.

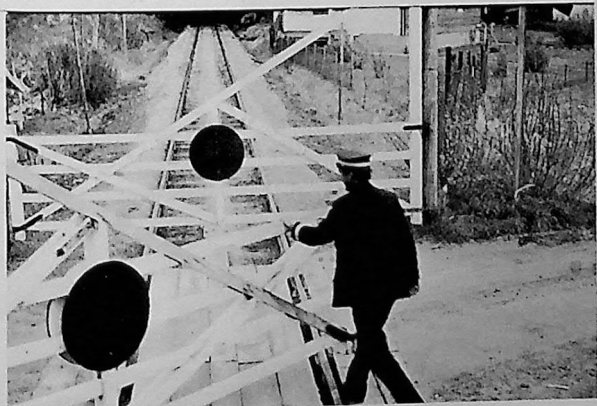
Den nåværende traséen vil altså heretter komme til å gå midt i sentrum av byen.

Nå har det seg tilfeldigvis slik at ikke alle kommunestyre er like be-



Bildet er tatt fra toppen av en av de to små tunnellene, som danner banens port inn til Namsos. Godstoget til Grong er underveis, men gjør opphold foran overgangen i Solvanggata mens konduktøren svinger grindene.

De nye anleggene kommer her ikke med på bildet, som er tatt i april 1980, men idag svinger det nye sporet med kurveradius på 150 m. til venstre, like nedenfor fotografen. Sporet kommer tett innpå det første huset, og tar en jafs av haven. Alt det andre vi ser av spor vil forsvinne.



Planovergangen i Solvanggata 17. mai 1975. Som naturlig er, kan det være smått med personale på høytidsdager. Ikke nok med at passasjertogene var enmannsbetjente, men her må attpåtil lokføreren tjenestegjøre som grindvakt! Bildet er tatt fra framenden av toget. Overgangen ble "dessverre" nedlagt i 1980.

geistret over å ha jernbanespor inn i sentrum, men Namsos kommune er i hvertfall fornøffige - de satser på jernbanen.

Fra de to små tunnellingene er det anlagt et nytt spor, som stikker ut mot venstre med en kurveradius på 150 m. og over en fylling.

Ca. 300 m. østenfor den nåværende stasjonen er det anlagt en helt ny stasjonsbygning og fire spor. Sporforbindelsen med kaia skal beholdes. En får her et ganske langt havnespor, som vil ta av - og gå ovenfor den nye stasjonen.

Til dette er det bygget lasterampe og ny "lokstall" for skiftetraktor.

Standard Telefon og Kabels nye bedrift på den tidligere sagbrukstomta får nytt sidespor. Sidesporet til sagbruket er ført direkte inn på den nye stasjonen, mens en holder mulighetene åpne for sidespor til kis-kaia (utskipning fra Grong gruver).

Anlegget, som resulterer i at jernbanen vil sette adskillig flere spor etter seg enn tidligere, ventes åpnet 1. juni 1981.

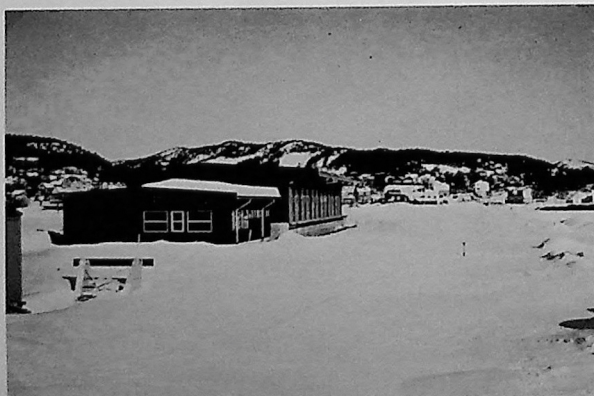
På minussiden forsvinner altså sporet fra Solvanggata og inn til sentrum, ca. 1 km.

Sporforbindelsen til den gamle lokomotivstallen ble (snuffs) brutt i 1980, og i skrivende stund er bygningens skjebne uviss.

Den nåværende stasjonen vil sannsynligvis bli servert gravemaskinene, men som tidligere antydnet, vil dette ikke innebære noe tap for norsk jernbanearkitektur.



Den nye lokstallen i Namsos under oppføring. Sporet er allerede på plass, men ligger dekket av snø. Godt i bakgrunnen, til venstre for stallen, skimtes gamlestallen. Bildet er tatt 5. mars 1981.



Namsos nye stasjon. Sporene - fire i alt - er lagt, men ligger under snø. Dessverre, på denne stasjonen blir det bare godstog å se.

Tekst og fotos: HÅVARD

F.S. PLATOU
F.S. PLATOU
F.S. PLATOU
F.S. PLATOU
F.S. PLATOU
F.S. PLATOU
F.S. PLATOU
F.S. PLATOU

F.S. Platou A.S. a limited company of architects was founded in 1930. The company totals a staff of approximately 65 architects, planners, landscape architects, interior- and graphical designers and a model workshop.

The nearly 50 years of experience has given the company professional design projects all over the country.

In the planning and design of activities directly and indirectly related to the industry, both offshore and onshore, the architect generally finds his place as a member of a project team.

F.S. PLATOU

PROSJEKTERING, PLANLEGGING,
LANDSKAPSARKITEKTUR,
INTERIØRARKITEKTUR,
GRAFISK DESIGN, MODELLVERKSTED
ARKITEKTFIRMAET F.S. PLATOU AS
RADHUSGT 23 OSLO 1 - 41 48 50

F.S. PLATOU
F.S. PLATOU
F.S. PLATOU
F.S. PLATOU
F.S. PLATOU
F.S. PLATOU
F.S. PLATOU
F.S. PLATOU
F.S. PLATOU
F.S. PLATOU
F.S. PLATOU
F.S. PLATOU
F.S. PLATOU
F.S. PLATOU
F.S. PLATOU

LITT OM STYRE- OG POSTMØTER.

Styremøter har vi drevet med i 20 år, mens postmøter har eksistert bare i noen få. Etterhvert har vi fått et klarere skille mellom de to møteformene. Jeg antar at de aller fleste er klar over hva styret skal ta seg av. De som er valgt til styret representerer hele UHB og andelshaverne.

Styret ledes av formannen, og behandler alle større og viktigere saker, så som budsjett og pengetildelingssaker, forholdet via-a-vis generalforsamlingen og de offentlige myndigheter, og det delegerer myndighet og fordeler midler til D&V og Museumsavdelingen.

I styret representerer i k k e banemesteren baneavdelingen, eller verksmesteren maskinavdelingen. Det er Driftsbestyreren som er avdelingens talsmann i styret, dersom det skulle være nødvendig.

Postmøtet ledes av driftsbestyreren, og der diskuteres alle saker som angår driften av banen. Referater fra disse møter har form av en vedtaksliste, og på postmøtene er det at avdelingssjefene kan ta opp alle sine problemer, spørre om råd eller få koordinert saker.

For å illustrere med et eksempel fra et postmøte i slutten av mai d.å., da banemesteren fortalte fra befaringen på Gardermoen og la frem alle de problemer han mente han ville få.

Hva skulle han legge lasker og dogs i, hvorledes skulle skinnene demonteres og flyttes til lasteplass, hvorledes skulle de vel 60 tonn skinner og skinnematerialer flyttes til banen, hvorledes og hvor skulle det lagres og hvem skulle gjøre det.

Selv om styret ved eget vedtak har pålagt banemesteren å planlegge og å gjennomføre hele operasjonen, tok postmøtet den nødvendige tid for å assistere banemesteren med å få løst hans problemer.

Og her er vi ved et problem som ennå ikke har funnet sin løsning. Styret vedtar å pålegge en avdelingssjef om å gjennomføre et prosjekt for å frita andre hardt belastede avdelinger og administrasjonen fra arbeidet, slik at disse kan fullføre sine egne prosjekter/arbeidsoppgaver, og så vedtar postmøtet at andre skal påta seg deloppgaver, som å skaffe godsvoagner til opplasting, transport og lagring av skinnemateriell, samtidig som det brukte mye tid til å drøfte tekniske gjennomføringsdetaljer som det skulle tilligge fagsjefen sammen med sin egen avdeling å finne en praktisk løsning på.

Forøvrig fungerer postmøtene som et utmerket styringsledd, og foreløpig er det vel ingen grunn til å formalisere dem mer enn vi har gjort. Men, de viser til fulle at det trengs både flere års erfaring og ikke minst mulighet til å jobbe for banen også i "arbeidstiden", for å få det hele til å gli slik som museet etterhvert har utviklet seg.

TMO

NYHET!

NYHET!

NYHET!



L I M A S O R I G I N A L E M O D E L L A V

EI 13

I G R Ø N N V E R S O N , S T E R K T F O R B E D R E T U N D E R -
S T E L L O G D R I F T . Ø K E T V E K T . D E T A L J F O R B E D -
R I N G E R .

NORSK MODELLJERNBANE

Postgiro: 5 77 40 39
Bankgiro: 6201.05.04460

Postboks 76
1920 SØRUMSAND

Telefon: (02) 72 72 29 - 72 71 18

NY SMALSPORSMOTORVOGN FOR ØSTERRIKSK PRIVATBANE.

NYVINNING SOM KANSKJE KAN REDDE BANER TRUET AV NEDLEGGELSE.

G. NARVERUD.

Mens de fleste smalsporede jernbaner i Vesteuropa allerede har avgått en mere eller mindre stilferdig jernbanedød, er forholdet et helt annet i Østeuropa. Imidlertid kan man også her se tendenser til betydelig svinn av smalsporsbaner ettersom den teknologiske utvikling skrider frem. Og driften på de baner som er igjen er ofte preget av en driftsmåte som vi ikke har noe håp om å få se på en Vesteuropaisk jernbane; med unntak av museumsjernbanene.

I Østerrike er forholdet et noe annet, man har fremdeles en lang rekke baner med 760mm sporvidde i drift; både i statsregi og på privathånd. Men nå har smalsporsdøden for alvor rammet Østerrike; Steyrtalbahn kjører en forkortet strekning, men med 100% dampdrift. Den relativt moderne Bregenzerwaldbahn i Vorarlberg (Bregenz - Bezauf) er nå bare i drift på en 5 km lang strekning som godsspor for overføringsvogner. Persontrafikken er helt nedlagt. På denne banen drev EUROVAPOR museumsbanedrift med Zillertalbahn Lok nr. 4, en 0-E-0 tendermaskin av Heeresfeldbahntype, opprinnelig fra SalzkammergutLokalbahnen (SKGLB). Denne driften er nå planlagt flyttet til Pinzgauer Lokalbahn(ÖBB) - Zell am See-Krimml.

De østerrikske statsbaner ÖBB, synes å være plaget av en kronisk mangel på egnede diesellokomotiver, og dette er vel også grunnen til at Steyrtalbahn er truet av nedleggelse og drives med damplokomotiver.

Dessuten øker godstrafikken så sterkt at man ikke kan skaffe nok rulleskamler og overføringsvogner til Waldviertlerbahn, hvor man daglig har tre damplokomotiver av NÖLB Type Mh i drift, 0-D-0 Stütztender; bare for å klare og avvikle godstrafikken.

Man forstår derfor ÖBB, som for å få frigjort to lokomotiver av type 2095, B'-B' - 700hk; heller nedla Bregenzerwaldbahn enn å rassikre den.

I denne situasjon er det intet mindre enn oppsiktsvekkende at Steiermärkische Landesbahnen har under levering en helt nyutviklet serie med dieselmotorvogner beregnet for drift på Murtalbahn. Hele leveransen omfatter 4 motorvogner, 3 styrevogner, 1 mellomvogn og 1 post- reisevogner.

Vi har hentet opplysningene om denne vognserien fra EISENBAHN og fra telefonsamtale med Fa. Franz Knotz KG i Wien; dette firma er forøvrig hovedleverandør sammen med Oesterreichische Brown Boveri-Werke AG i Wien.

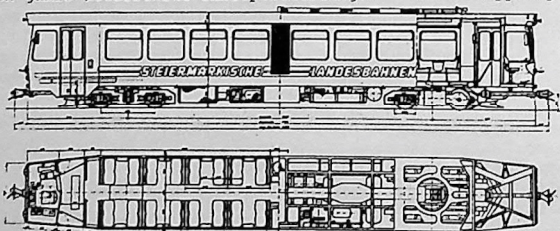


For første gang på eget spor, her på Unzmarkt st.. i bakgrunnen normalsporet statsbanestrekning.

TEKNISKE DATA for VT 31 - 34 StmLB.

Nummerering	VT 31 - 34
Lev., mekanisk del	Maschinenfabrik Franz Klotz KG, Wien (levert 223 til NSB).
lengde over kobling	18.000mm
lengde, vognkasse	17.120mm
bredde, vognkasse	2.421mm
dreietappavstand	10.300mm
boggiakselavstand	1.830mm
hjul diameter	700mm
Sporvidde	760mm
Antall reisende	64 sitteplasser, 36 ståplasser
Akselfølge	B'B'
Vognvekt	28.750kg
Trykkluftbremse	Knorr-Bremse Wien, KE-T
Dieselmotor, type	MAN (Braunschweig) D 3256 BTYUE, 6-sylinder
ytelse	221 kW ved 2100rpm
Lev., elektrisk del	Brown-Boveri, Wien
Generator, type	WG xy 315 w6 (trefas)
ytelse	205 kW, 220 A, 870 V, 2100 rpm.
Banemotorer, type	WD 785
ytelse (time)	89 kW, 220 a, 870/2 V, 940 rpm.
Største hastighet	70 km/t

Under ser vi en hovedplan av motorvognen, hvor innredningen fremgår, man ser også tilspisningen mot endene. Man kan også se at vognen er utstyrt med en modifisert Scharffenberg-kobling; dette for å muliggjøre multipelkjøring og delvis skyvning av tog, noe som er nesten umulig i større målestokk med den gamle østerrikske smalsporskoblingen - "Bosna-Kupplung".



Den nye motorvognen ved prøvekjøringen; Ramingsteiner Tunnel. For å beskytte de reisende mot solvarmen er vinduene utvendig belagt med gull-damp. Vognen er beregnet på å motstå øvre Murtals nærmest arktiske kulde.

Man har lagt stor vekt på en behagelig arbeidsplass for lokføreren; og førerplassen er anordnet som på moderne sporvogn og normal-sporsmotorvogn. Man har benyttet et regulerbart Bremshey-sete, til venstre sitter regulatoren, til høyre førerbremseventilen. Foran har man plassert en nedsenket instrumentpult med indikatorer, kontrolllys og brytere. Front- og sidevinduer er naturligvis oppvarmet, og man har en stor vindusvisker med vaskeanlegg som sikrer føreren god utsikt. Ut fra arbeidsmiljømessige og ergonomiske hensyn anses arbeidsplassen nærmest optimal.



Oversiktsbilde av førerplassen; det fremgår tydelig hvor oversiktlig det hele er anordnet.

Boggier.

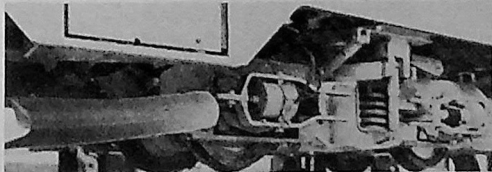
Boggikonstruksjonen er et fullstendig nybrottsarbeide, da man ønsket hastigheter på opptil 70 km/t på 760 mm sporvidde. Boggirummet er meget lite og det må anses som litt av et kunststykke at man har fått plass til motoren, som fyller hele rummet mellom hjulene. Den ligger på langs og driver begge akslene via BBC-Gummiled-drev. Disse drevene muliggjør en stor bevegelighet av akslene. Fjæringen er også utviklet etter de mest moderne prinsipper; som hovedfjæring mellom aksellager og boggiramme har man relativt stive Clouth-gummifjærer; og som tilleggsfjæring mellom boggiramme og vognkasse har man meget bløte spiral-fjærer - parvist innebygget i boggirammen.



Under fabrikasjon av boggi, man ser motoren ligge på langs, hjelpe-fjærene er ennå ikke montert.



Boggien er her montert, man ser at bremsesylin-drene er anordnet utvendig.



Her er vognen løftet på jekker; legg merke til støtdempere og innebygget frontplog. Ved forsøk har boggiene vist seg å gi vognen en uttalt fin gange såvel i kurver som på rettspor.

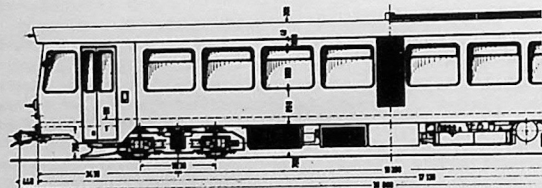
TRAFIKK.

Når de nye motorvognene i løpet av våren og forsommeren 1981 settes i drift på Murtalbahnen, har StmLB bevist at det er mulig å gjøre noe for den sporbundne trafikk også på smalt spor. For første gang har man fått skilt person- og godstrafikken på en østerriksk smalsporsbane, når man unntar Zillertalbahnen; en privatbane i Tirol, som har kjøpt brukte motorvogner fra Tyskland og Holland.

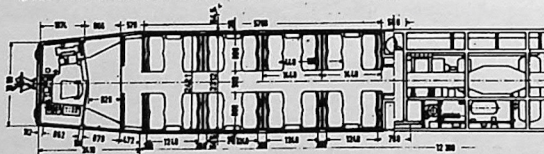
Man regner med å få nedskjæringer i kjøretiden på fra 20 til 45 min. på de ulike sammenlignbare tog.

Med disse nye motorvognene er Murtalbahns moderniseringsplan, som har pågått i en 10-års periode, brakt til målet. I tillegg til fullstendig fornyelse av skinnegang og overbygning, har man skaffet betydelige mengder med spesialvogner; for bl.a. korn, grus, sement, oljetransport og containertransport. Man har flere relativt moderne diesellokomotiver i bruk, og har kjøpt to fra Jugoslavia; disse skal bygges fullstendig om og moderniseres.

Men til tross for den "moderne" ånd som hersker på Murtalbahnen, har man veterantog, som er fulltegnet flere uker i forveien; dette til tross for at man kan se de "samme tog" i drift drøyt 100km unna - på ÖBB-strekningen Steyrertalbahnen.



På dette bildet ser man tydelig vognens elegante ytre; moderne, men ikke outrert!



mob 2/1981

Under ser vi vognens oppsiktsvekkende grafiske "formgivning" - himmelblått tak, himmelblå skrift og fartsstriper; kromgule vegger og brannrød front - alt tilpasset vognens diskrete modernisme.



Prisen for en motorvogn og en styrevogn er öS 14 Mill., herav for motorvognen öS 11 Mill.; det vil si ca. 3 millioner kroner.

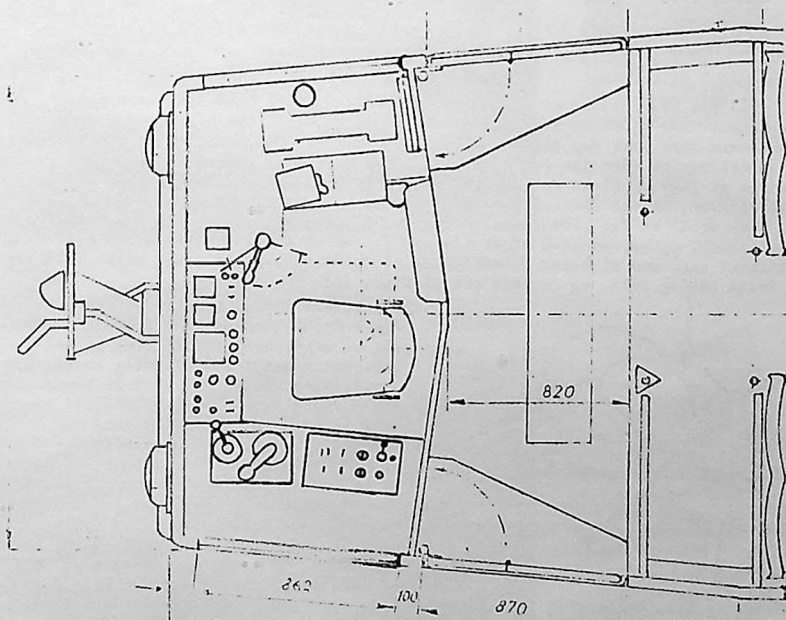
Vognkassen er av helsveiset stål, og bygget på letteste måte.

Et togsett (Mv +Stv) har 128 sitteplasser; og kan kjøres med ulike vognkombinasjoner i multipeldrift.

Profilutvidelsen i kurver er ubetydelig:

Radius	indre	ytre
100 m	80 mm	55 mm
80 m	105 mm	75 mm
60 m	150 mm	150 mm

På hovedtegningen under ser man hvorledes førerplassen er innredet, med billettautomaten til høyre sammen med togradio og høyttaleranlegg.



Man vil vel undre seg om ikke F. Knotz KG i Wien her har funnet et godt svar på alle de spørsmål som reiser seg med hensyn til fortsatt persontrafikk på østerikske smalsporsbaner - man kan vel også tenke seg disse vogntypene utstyrt med strømvogter og utstyr for elektrisk drift på Mariazellerbahn, og med andre modifikasjoner for drift på andre av statsbanestrekningene. Kanskje er dette en vei å gå - kanskje kan andre løsninger være de riktige. Ett er i alle fall sikkert, om NSB i 1950 hadde kjøpt to-tre dieselmotorvogner istedenfor PRYDZ, ville UHB vært i drift inntil den var blitt reddet i sin helhet av nostalgibølgen.

Setesdalsbanen informerer:

Etter avtale mellom redaktørene fra foreningene Setesdalsbanen, NJK og UHB er det herved duket for en informasjonsside fra de andre to jernbaneforeningene i Norge.

I vårt blad er det Foreningen Setesdalsbanen som er først ute med stoff, som bibringes herved:

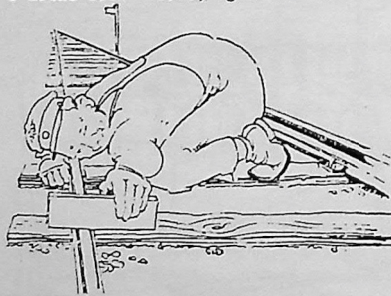
NYTT FRA FORENINGEN SETESDALSBANEN!



Her på Sørlandet startet utarbeidet for fullt i påsken. Vinterens oppgave, Co 163, er byttet ut med CFo 737, og vedlikehold på driftsmateriellet pågår for fullt. Fra tunnelen har vi dessuten hentet ned CFo 225 og Co 335, som sammen med 737 er de vognene vi skal benytte i år.

Den nye dreieskiven er vel ankommet fra Verkstedet Sundland, hvor plateverkstedet har gjort et meget godt arbeid. Av forskjellige grunner har det dessverre ikke latt seg gjøre å klinke en ny skive, og beholder den inntil videre. Den nye skiven er lagt på plass og justert. Tredekket, som her sør dekker hele dreiskivegraven, er det ikke penger til i år.

Lok nr. 2 er for tiden under revisjon. Hjulene er til dreining ved Verkstedet Marienborg, og rørene skal ut av kjelen. Det er usvisst i hvilken stand kjelen befinner seg, men vi håper selvfølgelig på det beste. Lokomotivet trakk alle tog i årene 1964 - 1978, og forfalt til HR i mai 1979.



Museet har ved stor velvilje fra Vest-Agder Fylkeskommune fått tildelt midler til en driftsbestyringstilling på heltid. Dette betyr selvfølgelig enormt for utviklingen. Bl.a. vil vi i år kunne sette igang kurs i banevedlikehold over hele juni måned. Kurset er lagt opp i samarbeid med Kristiansand Friundervisning/Agder Folkeuniversitet, og ledes av en pensjonert baneformann. Interesserte kan få nærmere opplysninger ved å henvende seg til banens adresse.

Årets driftssesong blir meget kort, noe det store vedlikeholdet må ta skylden for. Heller ikke motorvognkjøring blir det anledning til, beklagelig, så lenge som kjøringen gav et godt resultat i fjor.

Vi satser imidlertid sterkere på 1982, og gjengir foreløpig årets ruter, sakset fra Rutebok for Norge.

74. Setesdalsbanen, Grovane-Beihølen

Museumsjernbane

Smalspor, sporvidde 1067 mm

Kjøres lørdager og søndager i tiden 4. til 26. juli 1981

Togene fører kun 3. klasse.

Pt. 11	Pt. 13	Pt. 15	Pt. 17	H.o.h.	Km	Stas-øner	Pt. 12	Pt. 14	Pt. 16	Pt. 18
So	Lo.ogsø	Lo.ogsø	So				So	Lo.ogsø	Lo.ogsø	So
11,00	12,30	14,00	15,30	43,9	0	Fra Grovane ... Til				
				61,8	2,0	Y Paulen Gård ...	x	x	x	x
11,08	12,38	14,08	15,38	68,0	2,5	Til Kringsjå ... a)	x	x	x	x
11,18	12,48	14,18	15,48			Fra Kringsjå ...				
				80,0	3,3	Y Vrengen ...				
				91,4	4,3	Y Løyning ... b)				
11,25	12,55	14,25	15,55	93,0	4,7	Til Beihølen ... 2 Fra	11,55	13,25	14,55	16,25

Anmerkninger:
 a. Nedlagt i kraftverksdam.
 b. Gammelt rassted, tunnel og sneoverbygg.
 7. Salg av mineralvann, is, kaffe m.v.
 x. Toget stopper om del trengs for av- og påstigning.
 ALLE ordinære tog kjøres med damplokomotiv og gamle vogner.
 Banen har egen postekspeidisjon; frankert brevpost blir stemplet med spesialstempel.
 Henvendelse om ekstratog m.v. kan gjøres til banens adresse:
 Setesdalsbanen, Grovane, 4700 VENNESLA. Tlf. (041)56482.

Billettpriser:
 Grovane-Kringsjø tur/retur:
 voksen kr 7,50
 barn kr 3,75
 Grovane-Bethalen tur/retur:
 voksen kr 15,00
 barn kr 7,50.

Moderasjoner:
 - Deltakere i grupperreiser med minste 10 betalende deltakere (voksne og/eller barn) gis 10% rabatt.
 - Hvis 2 ektefeller reiser sammen med et eller flere barn, gis den ene ektefellen 50% moderasjon.
 - Høstbillett etter vanlige regler.

Foreningen Setesdalsbanen er stiftet for å bevare 1067 mm smalsporet norsk jernbanemateriell samt drill med dette materiell på en bevart strekning av Setesdalsbanen som ble nedlagt i 1962. Medlem av Norske Kunst- og Kulturhistoriske Musser (NKKM).

Carl Fr. Thorsager
 Driftsbestyrer



Grovane stasjon en fredfull sommerdag. Lokfører Hans C. Sørensen på full fart fra lokomotivet mot ukjent gjøremål.

Foto: Hans P. Grøner



Grovane stasjon er det eneste stedet i Norge hvor man kan oppleve 3-skinne spor. Slike sporkombinasjoner var det mange av her i landet for bare 40 - 50 år siden.

Foto: Erik R. Gjertsen

NORSK MODELLJERNBANE

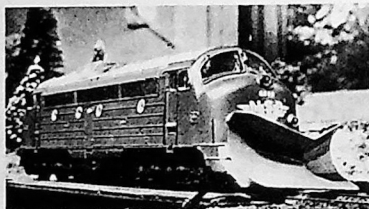


Postboks 76
1920 Serumsand

Tlf. (02) 72 71 18

Postgiro 5 77 40 39
Bankgiro 6201.05.04460

1:87 HO



En NMJ-modell av NSB Di 3, grønn!

Norsk Modelljernbane har tatt frem en modell av NSB Di 3 i grønn utførelse. Modellen er som forbildet med hvite påskrifter og røde bufferbjelker. (Uten plog.)

Art. 3003 Vekselstrøm kr. 640,-
Art. 3003 Likestrøm kr. 740,-



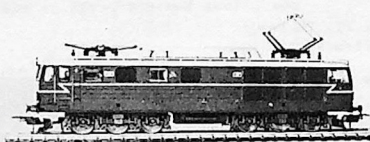
Art. 9150 Lima NSB B3 vår pris kr. 49,-
Art. 9308 Lima NSB BF 12 vår pris kr. 49,-



Liliputs flotte modell av tankloket Tigerli som ble kjøpt inn og brukt av NSB i 6 eksemplarer i 1947 (type 25e). Leveres i SJ-versjon. Vår pris kr. 375,-

ANDRE NORSKE LOK OG VOGNER

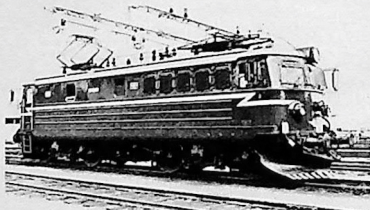
NSB type 63, "Stortysker", svart understell . kr. 450,-
Lima containervogn, 2 containere Linjegods . kr. 29,-
Lima containervogn, 5 containere Linjegods . kr. 46,-
Lima lukket godsvogn, type G 4 kr. 31,-
Lima togsett, norsk passasjertog kr. 278,-
Lima togsett, norsk godstog kr. 254,-
Lima O-vogn med staker kr. 31,-



Lima's flotte modell av NSB type EI 14.

LIMA er nå i forbedret kvalitet med øket vekt og bedre detaljering. Forbildet brukes i ekspressstogene både på Bergens- og Dovrebanen samt i tyngrer godstogtjeneste.

Art. 8130 A Likestrøm vår pris kr. 215,-
Art. 8130 B Vekselstrøm m/ omkasterrele . . . kr. 415,-



Lima's modell av NSB type EI 13.

Likestrøm vår pris kr. 198,-
Vekselstrøm m/ omkasterrele vår pris kr. 398,-



Solbergfossbanens vogn „Padda” som modell. Sølvfarget med grått tak, komplett med bagasjegrind og stiger.
Likestrøm vår pris kr. 540,-
Vekselstrøm vår pris kr. 640,-

BE OM KOMPLETT PERL-KATALOG

NMJ HJELPER DEG Å KJØRE NORSK!

Salgsbetingelser:

Ordre over kr. 200,- fraktfritt i oppkrav.

Slå et slag for
„TERTITTEN“



Nå målet med en konto i:
K KREDITKASSEN
- Lillestrøm



Dette bildet viser et godstog på Sørumsand stasjon under krigen; lokomotivet bærer sitt tyske littra 57 2394 (sanns.) og er således bygget ved Krupp i 1921 som nr. 173 og ble utrangert i 1954.
(Originalbildet er dessverre bare et dårlig amatørfotografi i 4x7cm).

(utl. JPK; HALDEN).

NSB LOKOMOTIVTYPE 61

I tiden 1940-45 fikk NSB overført en rekke damplokomotiver fra Deutsche Reichsbahn - langt de fleste var av type 63; DR Br. 52 - Krigslokomotivet - "Stortysker". Også andre loktyper ble overført; for kortere eller lengre tid; bl. a. 38 maskiner av type 61; DR Br. 57 - "Gammeltysker". Dette var en av de største tyske lokomotivseriene - bygget i flere tusen eksemplarer fra omkring 1910 til omkring 1925 - og enkelte lokomotiver kan fremdeles sees i drift i Tyrkia idag.

Til Norge kom lokomotiver fra alle perioder og fabrikanter - Henschel, Borsig, Hanomag, Hohenzollern, Orenstein & Koppel, Krupp og Rheinmetall.

Lokomotivene ble under og etter krigen satt inn i alle togslag, men med en største tillatte hastighet på 60 km/t og stor trekkkraft, var de naturligvis best egnet til godstogstjeneste. Lokomotivene ble aldri godt likt av det norske lokomotivpersonalet; de hadde en meget lang, smal fyrkasse og var dårlige for damp med mindreverdige kull - lokomotivene var omkring 30 - 40 år gamle da de kom til Norge.

De var 2-sylindrede 10-koblinger uten løpehjul, og de før hardt frem med det lettbygde norske spor - det er betegnende at de fleste bilder av lokene i drift viser avsporingsscener.

De fleste maskinene gjorde tjeneste i Oslo distrikt og opp til Hamar; dessuten var noen stasjonert i Drammen distrikt. I 1956 forsvant de siste maskinene fra NSB's lister.

