

# Tertittten

---

# Tertittten

URSKOG-HØLANDSBANENS MEDLEMSBLAD NR. 47 MARS 1981



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. 47 mars 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

Vel møtt i det nye året, og vel møtt til TERTITTEN nr. 47. Denne gangen er det med stor glede vi utgir vårt medlemsblad, og n y h e t e r bringer vi også. Vanligvis er vel ikke bladet det sted hvor man finner de store nyhetene på banen, men denne gang.....!!

To 27 og løftekasse nr. 202 er av NSB-Jernbanemuseet overlatt til UHB grunnet plassmangel. Som vel kjent skal URSKOG i løpet av året være klar til innsats på museets TERTITT-BANE og dermed trengs sporplassen hvor To 27 nå står til lokomotivene.

Siden sist har man også rukket å få utgitt boken "KULTUR PÅ SKINNER", en hendig trykksak som utreder Norges museumsjernbaner generelt og Urskog-Hølandsbanen spesielt. Se omtalen på side 3.

Ellers er det vel bare å lade opp til sommerens aktiviteter - og vi skal få nok å gjøre. Husk det! Skinner skal taes opp ved Gardermoen (dersom vi har oppnådd den fornødne tillatelse) og ellers er det mer enn nok å gjøre på bruket vårt, bare sneen forsvinner. To 27 skal også gjøres klar til innsats. Blir neste års postkortmotiv et "ekte godstog?"

For sidebilde: Onsdag 18. februar 1981. Museumsbestyrer Per Johan Krogstie sammen med To 27 og løftekasse nr. 202. Snart vinkes det "klar til avgang til UHB" for vognen og løftekassen.

Foto: Erik Ravnsborg Gjertsen



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



Dens ref.:

Vår ref.: HB/so

Data 24. februar 1981.

Urskog-Hølandsbanen  
Postboks 31, Vindern  
OSLO 3.

Eg har teke mot den vakre og engasjerande trykksaka "Kultur på Skinnar", og eg sender med dette mi beste takk!

Det er mykje kulturhistorie samla på få sider, og du verda så instruktivt og fint det hele er gjort!

Andelslaget Urskog-Hølandsbanen fortentar ros for arbeidet, og eg vil gjerne gje denne rosa både personleg og på vegne av NKKM.

Ellers er det også grunn til å ønskja til lukke med vedtaket om fredning, og samstundes senda ei takk til Andelslaget for det uthaldande arbeidet som er gjort for å sikra dette verdifulle kulturminne.

Verleg helsing  
*Halvard Bjørnvik*  
Halvard Bjørnvik  
Museumsdirektør

\*\*\*\*\*

KULTUR PÅ SKINNER - Museumsutredningen fra Urskog Hølandsbanen tilsendes portofritt mot innbetaling av kr. 15.- til Andelslagets bank- eller postgirokonto.

Følgende nummer av TERTITTEN kan skaffes: nr. 22 og 23 (opprekk), 27, 28, 30 og 41  
(sterkt begrenset beholdning)  
nr. 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40,  
42, 43, 44, 45, 46:  
Kr. 7.50 pr. stykk.

NB: Husk å merke talongen hva bestillingen gjelder.

# Muséet

## URSKOG - HØLANDSBANEN

### og hvorledes det hele startet !

De fleste av de aktive på "banen" kjenner naturligvis i grove trekk hvorledes det gikk til å få dannet andelslaget vårt, og hvorledes vi fra å begynne med tomme hender har klart å drive det frem til hva det er i dag.

Da statsbanene la ned Urskog-Hølandsbanen i 1960 trodde nok alle at dens saga var over - bare ett lokomotiv og noen vogner skulle avsees til jernbanemuséet på Hamar.

Men - det var noen som ville det anderledes. Det ble arbeidet intenst med å få lov til å drive en veteranjernbane - basert på erfaringer fra tilsvarende jernbaner i utlandet - og det ble tatt kontakt med mange "betydningsfulle" personer for å få støtte for planene. Dette arbeidet lykkedes, og onsdag den 15. februar kom følgende interpellasjon opp i Stortinget fremmet fra representanten Hans Borgen til samferdselsministeren:

"Vil Samferdselsdepartementet medvirke til at en passende del rullende materiell og linje av den nedlagte jernbane Sørumsand-Skulerud blir sikret for en såkalt hobbybane plassert i Aurskog-Hølandsdistriktet?"

**BORGEN:** Naturlig nok var det med sterkt blandede følelser befolkningen i Aurskog-Hølandsbanens distrikt ifjor måtte godta det faktum at banen måtte innstille. Uvissheten om den framtidige løsning av distriktets kommunikasjonsproblem var den vesentligste side av saken, men det gjorde seg også gjeldende et visst vemod over at et kjent og kjært trekk, som banen tross all sin ufullkommenhet var, skulle bli borte.

Og selv om turisttrafikken ikke har kastet store beløp av seg for dette distriktet, gjorde det seg også gjeldende frykt for at innstillingen av jernbanedriften skulle bety slutten for den populære rundtur Oslo-Halden-Tistedal-Sørumsand-Oslo, der tre tinger: Halden, båtturen opp Tistedalsvassdraget med dets sluser og idyller, og lilleputtjernbanen fra Skulerud til Sørumsand var hver sin nødvendige komponent.

At så mange, både i Aurskog-Hølandsdistriktet og utenfor dette, har støttet tanken om å beholde en del av banen som en såkalt hobbybane, er derfor begrunnet både i ønsket om å bevare en kulturell verdi og å sikre en av våre få turistattraksjoner på Østlandet.

Hobby betyr egentlig liten hest. Det er derfor ikke så unaturlig å benytte begrepet sammen med en liten jernbane. Og slike baner drives da også i mange steder i verden, både i opplærings- og i turistøyemed. Det er liten tvil om at Aurskog-Hølandsbanens rullende materiell kan nyttes til et slikt formål.

At det allerede har vært spørsmål fra Danmark om å få noe av materiellet, er da også et godt bevis på dette. Riktig nok er materiellet gammelt og slitt. Men fagfolk på området, som f.eks. verksmester Engen ved Statsbanenes verksted på Bjørkelangen, uttaler at det er i relativt bra stand og fullt brukbart for en kort turistbane.

Jeg skal ikke gå i detalj om hvordan en slik hobbybane kan tenkes realisert, men bare rent skissemessig antyde følgende: Det bør bli tale om en strekning på 8 - 10, kanskje opp til 15 km. enten ved Sørumsand eller kanskje helst ved banens sørligste endepunkt Skulerud. Banen måtte være i drift i turistsesongen og gå inn som et naturlig ledd i rundturen Oslo-Halden-Tistedal-Oslo.

Driften måtte overlates et selskap eller en forening som kunne administrere oppgaven. Jeg kan tenke meg at det fortrinnsvis måtte søkes å få pensjonerte jernbanefolk til den daglige drift i den tid banen skulle kjøre. Men detaljene får selvfølgelig arbeides ut etter hvert.



Det bærer mot slutten. Her er PRYZD på vei sydover med et blandet tog bare dager før driften innstilles. Bildet er tatt mellom Lierfoss og Bjørkelangen.



Lokparade utenfor verkstedet på Bjørkelangen. Lokene er fra høyre mot venstre: BJØRKELANGEN, SETSKOGEN, URSKOG og HØLAND. PRYZD var ute med tog da bildet ble tatt.

Det er allerede gjort atskillig forberedende arbeid fra folk og myndigheter i distriktet for å kunne realisere hobbyjernbanen. En aksjonskomite er således dannet. Kommunene i området er sterkt interessert, fremtredende folk i turistnæringen likeså, og dette ikke bare fra angjeldende distrikt, men også fra folk som arbeider på landsbasis.

Således uttaler turiststjef Alfhild Hovdan seg meget sterkt for å få en del av banen som en turistattraksjon.

Det avgjørende punkt for realisering av denne saken er om Norges Statsbaner kan og vil overlate v e d e r l a g s f r i t t for formålet en passende del av Aurskog-Hølandsbanens banelegeme, ett av de gamle lokomotiver og en del personvogner.

Det kan vel bli vanskeligheter finansielt med å komme i gang og med driften av en slik hobbybane. Og jeg for min del ville ikke synes det var for mye om Norges Statsbaner bidro litt økonomisk også til dette. Men så vidt jeg vet, tar de som nå arbeider med saken, sikte på å greie dette selv. Så det de spør om, er å få disponere litt av banen samt nødvendig materiell av det gamle som ellers ville bli solgt eller hogget opp eller kanskje solgt ut av landet. Og dette må en si er et overordentlig viktig krav.

Etter min mening er det ingen økonomisk eller annen risiko forbundet med å etterkomme dette ønsket. Skulle det - mot formodning - vise seg at det ikke lykkes å drive foretagendet på en økonomisk rimelig basis, kan det innstilles igjen uten at nevneverdige verdier er forskjertset. Og om det går bra, vil distriktet og landet ha en attraksjon som framtida vil takke vår generasjon for at vi har bevart.

**Statsråd BRATTELI:** Da driften på Aurskog-Hølandsbanen ble innstilt for vel et halvt år siden, var en klar over at det ville være av kulturhistorisk interesse å ta vare på en del av banens rullende materiell. To lokomotiver og noen vogner sammen med endel skinner ble derfor overført til Jernbanemuseet på Hamar. En av banens gamle stasjoner vil om kort tid også bli overført, og det vil bli lagt en liten bane på museumsområdet hvor lokomotiv og vogner vil bli kjørt i sommertiden.

Hovedstyret for Statsbanene fikk for en måneds tid siden en henvendelse om at en måtte få beholde en del av Aurskog-Hølandsbanen som en "hobbybane" i distriktet. Hovedstyret stilte seg velvillig til henvendelsen, og for at de interesserte skulle få litt mer tid på seg, gav Hovedstyret beskjed om at en skulle vente med å realisere det materiell fra banen som ennå finnes i distriktet.

En venter derfor nå på at de interesserte skal legge fram et mer konkret forslag om hvordan en tenker seg å løse spørsmålet om driften av en slik hobbybane, og det er ønskelig at dette skjer noenlunde snart, idet Statsbanene har innstilt seg på å realisere det materiell som er igjen.

Når det gjelder departementets syn på denne saken, synes jeg det er riktig å gjøre det klart at utover eventuelt å stille en del av banens materiell og banelegeme til disposisjon bør ikke staten eller Statsbanene etter min oppfatning engasjere seg i dette prosjektet. Det ville etter min oppfatning ikke være riktig om det her ble en ordning som påførte Statsbanene løpende utgifter.

Jeg tror også det er riktig å være merksam på at selv om det beste av de av Aurskog-Hølandsbanens lokomotiver som det eventuelt kan bli tale om å benytte til "hobbybanen", sannsynligvis trenger en omfattende reparasjon før det kan settes i drift. Og hvis det er så at man har planer om å kjøre passasjerer på "hobbybanen", må både lokomotiver og vogner naturligvis tilfredsstille de vanlige krav til sikkerhet.

Det vil da også kreves konsesjon etter jernbanelovgivningen for å drive en slik bane. Men som sagt, hvis de lokale interessenter på dette område finner fram til en akseptabel løsning, og en anmodning til Statsbanene begrenses til spørsmålet om en del av banelegemet og en del materiell, vil den både i Hovedstyret og i departementet få en velvillig behandling.

**BORGEN:** Jeg har ikke noe mer å tilføye, men jeg vil bare gjerne få nytte anledning til å takke statsråden for et velvillig svar. Det er akkurat det som nå skjer, at interesserte i distriktet, og for så vidt også utenfor det, prøver å tilrettelegge muligheten for å kunne klare driften uten å belaste Statsbanene utover det å få en del av banelegemet og noe materiell til rådighet. det forsøket vil bli gjort. Jeg takker statsråden for svaret.



Så er det altså slutt. Siste ordinære tog har gått på Urskog-Hølandsbanen. På Lierfoss er hovedsporet gjennom stasjonen brutt opp, bare kryssingssporet holder stand. Legg merke til at kryssingssporet er lagt uten underlagsplater - det skulle spares. I underkant av bildet ser vi tydelig at NSB sviller var i bruk på UHB også før den ble museumsjernbane. Den næmeste svillen har sett bedre dager på bredere spor.



Det var en grunn til kryssingssporet ikke var tatt opp på Lierfoss. Her sto Andelslaget Hølandsbanens 4 personvogner. De fristet en noe tvilsom tilværelse. Vinduene ble knust og vognene var tilholdssted, eller skal vi si "et sted å være" for stedlig ungdom. Det skal ikke stikkes under stolen at de også fungerte som "elskovsrede".



## Hvorfor TERTITTEN ble i Sørum... ..

Aurskog-Hølandsbanen (som den da het) ble nedlagt fra 1. juli 1960. Det var PRYDZ som hadde den triste oppgaven med å trekke det siste ordinære toget til Bjørkelangen 30. juni 1960, mens SETSKOGEN trakk det aller siste toget i september året etter. Med seg på kroken hadde den HØLAND og fire passasjervogner og kom frem til Skulerud ut på ettermiddagen den 7. september. Her skulle den fremtidige "hobby-banen" ha sitt hovedkvarter.

PRYDZ, URSKOG og passasjervognene ABo4, Cfo8 og Co9 samt flatvognen To27 havnet på Jernbanemuseet på Hamar, mens BJØRKELANGEN havnet i Trondheim i NTH's varetekt.

Så skulle banen vært død og borte i likhet med de øvrige smalsporede privatbanene - Thamshavnbanen og Sulitjelmabanen var dog ennå i drift.

Fra heftet "Historien om Urskog-Hølandsbanen", som dessverre er utsolgt, siteres:-

"Men Tertittten var ikke død - ennå. Selv ikke en høytidelig stortingsbeslutning greidde å knekke den gamle banen fullstendig. Den proteststormen som reiste seg ved banens nedleggelse, og som alltid kommer når noe gammelt og kjært forsvinner, viste seg å være mer seiglivet enn man først hadde regnet med. Det var gått opp for flere at man her var i ferd med å miste en kulturperle - hvis man da kan bruke denne betegnelsen om et kommunikasjonsmiddel - og mange var det som forsto verdien av å kunne bevare noe av denne høyst særegne banen i den eget miljø. I distriktene var det sterke krefter i sving for å forsøke å redde noe av den. Men også på landsbasis ble det gjort ett og annet. I Stortinget interpellerte representanten Hans Borgen samferdselsministeren om mulighetene for å få i gang en slags hobby- og turistbanedrift på en del av den fordums UHB. For første gang var tanken om en hobbybane fremkastet offentlig her i landet. Fra Norges Statsbaner ble det svart at man stillte seg velvillig til et sådant tiltak, og også kunne stille materiell til disposisjon for formålet, men noe økonomisk engasjement i driften av en slik bane kunne man ikke påta seg".

Men ord og tilsagn var ikke nok. En del personer kom sammen i løpet av 1961, og de stiftet da den 10. november "Andelslaget Hølandsbanen". Olaf Wiegels var en av dem som var med, og han er den eneste som har vært med hele tiden frem til nå.

Vi skal spørre ham litt ut om denne første tiden, men først... ..

Meningen var at den påtenkte "turist- og hobbybanen" skulle overta den 8 km. lange strekningen mellom Hemnes og Skulerud, med to intakte stasjoner, omkjøringsspor, lokstall og svingskive, billettutsalg m.m.

Men veiplanene florerte langs hele banestrekningen - så etterhvert ble det mindre og mindre igjen av den strekningen "hobbybanen" kunne disponere. Til slutt var det bare Skulerud stasjonsområde igjen .....

## *Olaf minnes:*

Olaf Wiegels er et navn de aller fleste har hørt og nesten alle kjenner. Han er ikke så meget å se på banen nå som tidligere. Det skyldes både familien og hans private jernbane, som tar mesteparten av den tid som NSB ikke legger beslag på.

Men Olaf er med som aktiv "administrator" ennå, og han er vel den eneste som har fulgt UHB i over tyve år. Tertittens utsendte har stilt Olaf noen spørsmål, og han har tatt seg tid til å svare utførlig på disse.

Vi går rett over til spørsmål og svar:-

T: I "historien om Urskog-Hølandsbanen og hvordan den ble Hobbybane" står dette å lese i forbindelse med stiftelsen av andelslaget: "I spissen for laget sto Oslojournalisten Leif Løhren, Reidar Stenbock, Halvor Andersen-Wingar og dessuten den unge, men meget entusiastiske praktikant Olaf Wiegels". Du har jo vært med helt fra Skulerud-epoken og til idag. Hvorledes kom du med ?

O: For å svare på dette må jeg gå helt tilbake til 1954, til NSB's 100 års jubileumsutstilling på Framnes, der jeg var en hyppig besøker. Jeg ble fort en god venn med de smalsporede lokomotivene "ALF" og "PRYDZ". Etter dette gjorde jeg mine første fysiske erfaringer med jernbane, med tralle og dresin på Sperillbanen, som ble nedlagt i 1957. Banen var riktignok normalsporet, men den ga meg opplevelser som førte til at jeg i 1957 og 1958 anla egen smalsporet trallebane hjemme i hagen på Haslum.

Da så journalistene Magnus Breili og Karl Sleen skrev om den forestående nedleggelsen av Aurskog-Hølandsbanen, eller "TERTITTEN" i Aftenposten i april og mai 1960 og reiste spørsmålet om museumsbanedrift under henvisning til en nystartet forening i Sverige (ØSLJ), ble jeg for alvor "tent".

Jeg hadde forøvrig selv fått anledning til å reise med banen i 1958 og 1960. Gjennom pressen fikk jeg også vite at Leif Løhren, som den gang var journalist i Morgenposten, og som atpåtill var fra bygdene, arbeidet med realisering av bevaringsspørsmålet. Derfor oppsøkte jeg Leif og ble nærmere orientert om arbeidet. Deretter fulgte en tid med spent forventning, som bare en jernbanegal ungdom kan oppleve. Full av tiltakslyst, men uten å kunne gjøre annet enn spent å følge med i avisene.

Dette var situasjonen fra sommeren 1960 til 1961. Jernbanemuseet på Hamar hadde fått sitt og intet materiell var hugget, ennå.

Men, vandalismen hadde begynt å sette sitt preg på personvognene, som dengang sto hensatt på Lierfoss stasjon.

I begynnelsen av august 1961 ble det holdt et møte for interesserte i Blaker samfunnshus og der ble det valgt et interimstyre. Det kom istand en avtale mellom interimstyret og NSB om at en forening skulle kunne disponere en strekning mellom Skulerud og Slora.

Opprinnelig var Hemnes nevnt, fordi det der skulle bli bygdetun. At denne beliggenheten var håpløs vet vi, men det var sikkert redningen for det materiellet som idag danner grunnstammen i samlingene.

Et moment i denne første tiden var at enkelte dansker hadde kastet sine blikk på UHB-materiellet med tanke på museumsbanedrift i Danmark.

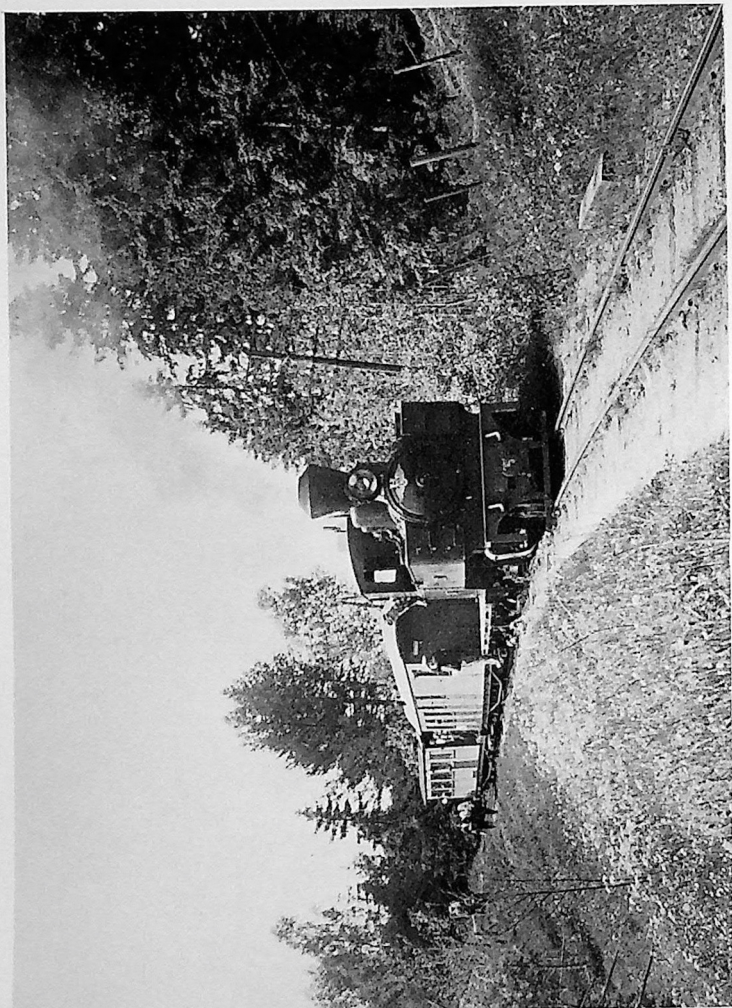
- Lok og vogner sto i slutten av 1961 hensatt på Skulerud. Hadde dere noen spesielle planer om drift i den enden av banen - før strekningen begynte å skrumpe inn - eller var dere mest opptatt med vedlikeholdsproblemene ?

- Det nydannede andelslaget hadde med statsbanenes medvirkning samlet 2 lokomotiver og 4 personvogner på Skulerud, hvor det var meningen at laget skulle disponere strekningen Skulerud - Hemnes, begge stasjonene inklusive. Hvor konkret avtalen om bruk av strekningen var, vet jeg ikke. Men faktum var at svært snart ble sporet mellom Hemnes og Slora revet opp av oppsitterne i Slora, som var uten veiforbindelse. Strekningen ble da redusert fra 7 til 3,5 km.

Vi var ellers mest opptatt av materiellet, og da særlig å sikre lokomotivene mot hærverk og forfall. Et tilbygg til lokomotivstallen i Skulerud ble ført opp med leiet hjelp. (Lokomotivstallen i Skulerud var tatt i bruk av NSB's bilruter). Og en senhøstes dag i 1961 ble mannskap mobilisert. Bl.a. kom pensjonert overkonduktør Danielsen - han kokte kaffe i en av vognene! Ved hjelp av de innkallte, Stenbocks privatbil, taljer og tauverk, ble lokomotivene trukket inn i sin nye stall.



Hvor dette bildet er tatt tørr vi ikke ha noen klar formening om, men hva det er volder ingen problemer: PRYDZ er i anmarsj. Året er 1960 - og siviliseringen er så som så. Justeringen av sporet er det dog ingen ting å utsette på!



Museumsbanen skulle åpnes offisielt 19. juni 1966. Men før den tid måtte banen presenteres for pressen. Det skjedde søndag 12. juni. Bildet er tatt i 100m-kurven under presseturen. Her var det foto-kjøring. Vognene som ble brukt var nr. 105 Liermosen, CFo5 og Co2. HØLAND trakk toget - noe den forøvrig var alene om helt frem til SETSKOGEN ble godkjent i 1968.

- Preben T. Hysing skrev som lagets formann i forbindelse med 5-årsdagen i 1966 bl.a.: "Sommeren 1963 forandret andelslaget karakter. After endel parlamentarering om en ny hobbybanestrekning til erstatning for stykket Hemnes-Skulerud gikk det endelig i orden med den nåværende banestrekningen....." Hvorledes kom tanken om bruk av denne delen av strekningen opp, og hvem var det laget forhandlet med ?

- *Bruk av strekningen mellom Fyen og Fossum til hobbybaneformål var trolig et resultat av at dette var den eneste strekningen som ble igjennom av UHB etter at alle lokale krav om banegrunn var innfridd. Den behandlede etat var Fylkesvegvesenet, som av NSB var overlatt banens grunnarealer til viderefordeling og veiformål. Det lå hele tiden i vår bevissthet en erkjennelse av at en etablering i Skulerud publikummessig var langt utenfor allfarvei. Men på den tiden var det mer om å gjøre å etablere seg, enn hvor man etablerte seg. Det vil si "bedre med bane i Skulerud enn ingen bane".*

- Hvorledes kom Sørums kommune inn i bildet, og hvorledes var reaksjonen ?

- *Sørums kommune ble kontaktet gjennom Fylkesvegvesenet nærmest som et pålegg om at "gutta får prøve seg". Spesielt husker jeg en befaring på Sørumsand hvor tidligere ordfører Josef Amundsen var med. Jeg tror det var ganske halvhartet at han ønsket oss velkommen, og det var neppe mange som trodde det ville vare lenge før vi måtte gi opp. En medvirkende årsak til etableringen i Sørums var nok trolig planene om "Urskog-Hølandsbanens Museum" på Sørumsand Verksted. Ved utgangen av 1961 var stillingen den at det materielle hobbybanen var tiltenkt var samlet på Skulerud og andelslaget var stiftet. Men de fleste av dem som hadde kjempet for å bevare banen fallt etterhvert fra. Turistsjefen i Oslo, Alfild Hovdan, var den eneste av de "offisielle personer" som fortsatte sin støttevirksomhet. Noen stor oppløsning utover tre-fire styremedlemmer var det ikke når det gjaldt det praktiske arbeidet. Ved utgangen av 1962 var det bare 9 andelshavere, i driftsavdelingen 1, det var ingen inntekter, bare en gjeld på kr. 2,500.- samt personlige utgifter for de "aktive", særlig for reiser til og fra Skulerud.*

*A/S Sørumsand Verksted kom så med et interessant tilbud, nemlig å opprette "Urskog-Hølandsbanens Museum" på Sørumsand. De to lokomotivene og to personvogner ble så transportert til verkstedet på Sørumsand, hvor også 6 av godsvognene befant seg.*

*Heldigvis hadde de aktive medlemmene en hardnakket tro på at det en gang ville bli mulig å "kjøre tog", og styret i andelslaget fikk inn i avtalen at det skulle være anledning til å få materiellet tilbake, dersom det ble mulig å bruke det.*

*Vi i UHB idag er verkstedet stor takk skyldig for de beløp som transporten og oppbevaringen av materiellet påførte det, uten at det hadde noen direkte nytte av hele avtalen.....*

*Styret arbeidet dog videre for å få en strekning å kjøre på, og i 1963 fikk andelslaget disponere den nåværende strekningen - med skinnegangen intakt, men nedgrodd.*

*Fra et sted mellom broen som fører Kongsvingerbanen over det smale UHB-sporet under tunnellinggangen under riksveien, langs Kongsvingerbanen, forbi gamle Bingsfoss stasjonsområde, opp bakken ved Sætra Gård og frem til riksveien ved Fossum, 2,7 km. lang var denne banestumpen, uten noen form for sidespor, stasjoner eller skikkelig adkomst fra hovedvei eller jernbane. Skinnegangen hadde ikke vært vedlikeholdt på mange år; som nevnt var sporet helt gjengrodd, og villene var tildels gjennomrøtete. Men på mange måter var det likevel en bedre løsning enn Skulerudalternativet. Ikke bare ligger Sørums nærmere Oslo, men tilkomsten er også vesentlig lettere, både med jernbane og med bil. Dessuten fikk man med deler av både den eldste og den yngste banestrekningen. Den opprinnelige Urskogbanen hadde jo som kjent endestasjon på Bingsfoss fra 1895 til 1903 da banen ble forlenget frem til Sørumsand NSB-stasjon.*

Så skulle da Urskog-Hølandsbanen leve videre - i Sørum kommune. Det var ikke alle som var glade for det, hverken den gang eller nå. Den gang sa mange som så: "La guttene prøve seg, de finner nok ut at dette går ikke....." Men de undervurderte pionerånden og entusiasmen og den hardnakkede troen på at dette skal vi få til.....  
Så var det bare å begynne å jobbe, 2,7 km. dårlig spor, 2 damplokomotiver ute av drift, fire passasjervogner og seks godsvogner med knuste ruter, avflassende maling og rust, alle henimot 70 år gamle.

- Hva minnes du best fra dine første turer til banestubben mellom Fyen og Fossum ?

- Det første jeg husker var naturligvis naturens snarlige gjenerobring av tracéen. Særlig i skjeringen hvor tunnelen ligger idag. Der hadde trær og busker skutt høyt til værs. Da jeg allerede høsten 1962 ved hjelp av min far og lastebil hadde flyttet 1 tralle og 1 dresin til denne strekningen, var det bare så vidt at det var mulig å få disse frem på sporet.

- Det må jo ha sett ut som nesten uoverkommelig den oppgaven på kort tid å få i orden spor og materiell til kjøring. Var det mange som tok aktiv del i arbeidet de første årene ?

- Som jeg nevnte var jeg til å begynne med den eneste jernbaneentusiast som var innstilt på fysisk arbeide. Den eneste "dugnadsinnsats" som ble utført før vi kom til Sørumsand var sporarbeide og slepingen av lokomotivene inn i den provisoriske stallen på Skulerud.

Da vi så kom til Sørumsand, overtok vi en ca. 2,5 km. delvis gjengrodd strekning uten en eneste sporveksel eller sidespor. Den første tiden gikk derfor med til å samle deler til sporveksler og deretter til å bygge sidespor på Bingsfoss.

Det ble også foretatt en ekspedisjon langs banen for å samle sviller. Det var i 1963, og vi var da blitt en 4 - 5 aktive etter at enkelte nærmest av nysjerrighet var kommet for å se hva dette var for slags tiltak.

- Hva syntes du er den største forskjellen mellom dengang og nå ?

- Selv om jeg i de 3 - 4 siste årene ikke har deltatt i UHB like aktivt som tidligere, mener jeg at den primære entusiasmens ånd fra de første år ikke lenger er tilstede - untatt visse tilløp når et pionerprosjekt er igang. Imidlertid er det også blitt hevdet at dersom vi i 1961 hadde visst hva vi gikk til m.h.t. personlige offer og innsats, ville det aldri ha blitt noen museumsjernbane i Sørum.....

\*\*\*\*\*

Olaf nevner til slutt et brev Sandor Szücs skrev til Romerike krets av Norsk Speidergutt Forbund med forslag om "speiderbane" på nedlagte Aurskog-Hølandsbanen, "TERTIIT-BANEN". (6. mai 1961). Sandor Szücs, som idag er overinspektør i NSB måtte flykte i 1956 etter å ha tatt en meget aktiv rolle i motstanden mot den sovjetiske innmarsjen i Ungarn.

Han hadde en ledende stilling i de ungarske jernbanene, og med sitt kjennskap til flere "pionerbaner" i Øst-Europa, mente han at UHB kunne egne seg til noe tilsvarende. Norsk Speidergutt Forbund var imidlertid ikke moden for tanken om en "speiderbane", men det var altså flere på Romerike som tenkte på bevaringen av Urskog-Hølandsbanen.

T. Mellin-Olsen

# GRØNER

## rådgivende ingeniører

Utgangspunktet for all planlegging er en streben mot det optimale. Men det optimale i samfunnmessig 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.

## Litt om posttjenesten ved Urskog-Hølandsbanen.

Det første bekjentskapet svært mange stifter med banen vår er Tertitten-brosjyren, hvor Høland poserer i fullt driv opp Bingsfossbakken. Side to inneholder, som kjent er, litt historie samt et bilde av postlevering til Kvevlis kvinnelige stasjonsmester.

Men hvem er det som traust og trofast har stått for postleveringen på bilde etter bilde i tusener av brosjyrer ?

Mannen var vel anonym for oss alle, inntil en tidligere arbeidskollega avslørte ham i Tertitten nr. 46. Undertegnede ble spesielt interesserte, for navnet Knut Smerkerud var kjent fra nabolaget.

Vi tok kontakt med ham, og en kveld litt senere tok en sprudlende, pensjonert overpostpakkemester oss imot i sin koselige leilighet på Tonsenhagen. Vi hadde ikke før satt oss ned, før vi ble revet med på en reise bakover i tiden, helt tilbake til ungdomsdagene på Mysen.

Det er nok av stoff her til flere artikler, men som leserne sikkert skjønner, kan vi ikke her gå særlig inn på Smerkeruds bakgrunn som jazzmusiker, revyskuelspiller, sykkelrytter, sykkelklubbstifter, stifter av fagforening og 10 år som formann, kommunepolitiker m.m.

Ifølge Smerkerud var dette riktignok vanlig aktivitetsnivå blandt folk den gangen, men når vi så hører at dette var fritidssysler i tillegg til en 54 timers arbeidsuke, må vi bare beundre et slikt overskuddsmenneske. De blir stadig mer sjeldne.

- Når begynte du ved posten på Urskog-Hølandsbanen Smerkerud ?

*Det var i slutten av femtiåra, så det var jo ikke lenge jeg fikk reist der. Hølandsbanen var den aller første banen jeg var ved. Jeg husker jeg var ganske nervøs for den første turen, men jeg hadde hørt at det var flere mann på hver vogn.*

*Når vi dro fra Østbanen om morgenen var vi 5-6 mann, så jeg var sikker på at jeg ville få hjelp. Men da vi kom til Sørumsand var det bare jeg som gikk over, de andre fortsatte videre til Charlottenberg. Postvogna på Hølandsbanen var enmannsbetjent, så jeg ble alene med verdipost og det hele.*

- Historien som Bernt B. Svendsen forteller i Tertitten om speilet, kan du fortelle noe mer om den ?

*Det var en stor spøk, det hele. Jeg lagde mange rare historier, og de andre beit på.*

- Men du har kanskje noen andre sanne historier på lager ?

*Ja, jeg tror det var sommeren '59 det var så tørt. Det ble så mye støv av treskerne at vi trodde det var skaubrann langs linja. Selv hadde jeg ofte døra oppe, og en gang da postvogna gikk rett bak lokomotivet, før det stadig noe svart forbi meg. Jeg skjente ingenting, tenkte på mus og det som verre var, til jeg oppdaget at det var lokpersonalet som moret seg med å kaste kullbiter inn gjennom døråpningen.*

- Ofte forsinkelser ?

*Nei, nesten aldri - men vi hadde jo så god tid vet du. Det fantes ikke do på toget, så dit måtte en gå på Bjørkelangen. Jeg ropte til togføreren hvor jeg skulle, og svaret var nesten bestandig "Bare ta deg den tiden du trenger du, Smerkerud!"*

*På Hornåseng tok vi oss også god tid, for alle hadde vi så god kontakt med hu Gina, stasjonsmesteren der. Men forsinket, det ble vi likevel ikke.*

- Savner du Urskog-Hølandsbanen ?

*Nei, jeg vil ikke tilbake dit for alt i verden, det gikk så altfor smått! Senere begynte jeg på nattoget. Det hørtes så drøyt ut med Charlottenberg,*





Smerkerud har overlevert dagens post til stm. Gina Sannerud på Hornåseng. Overkonduktør Kjelsrud er klar med fløyte og flagg - posten skal frem!



Dette er et senere bilde av Smerkerud, tatt ombord på en NSB postvogn.

så første gangen ga familien meg nærmest et siste farvel, men jeg var tilbake igjen før de hadde fått stått opp. Ja, det var et annet tempo det. På Dovrebanen hadde vi vår egen form for luftpost. Det inntraff hvis en ikke passet godt nok på når toget for over en sporveksel. Da var det bare å plukke opp og sortere på ny.

- Så du har vært på mange strekninger ?

Omtrent alle her i Sør-Norge. Jeg pleier å si at jeg har vært på alle baner, unntatt Bjerkebanen. Den har jeg derimot fin utsikt til her jeg bor.

- Når en reiser så mye med tog, hender det vel også ting som ikke er fullt så hyggelige ?

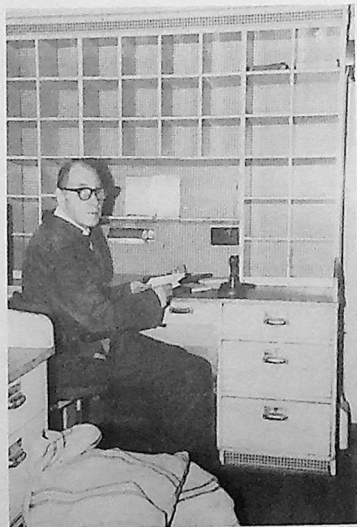
Jeg har vært heldig, men det har vært nære på flere ganger. På strekningen ned til Andalsnes hendte det vi fikk beskjed om at det var gått ras på linja like etter at toget hadde passert. Postvogna i dagtoget til Andalsnes ble forresten nedlagt like før Tretten-ulykken.

Best av alt husker jeg fra Valdresbanen, ja, det var på selveste julaften. Vi var i nærheten av Leira og plutselig inntraff noe som lignet på et jordskjelv. Jeg merket at postvogna løftet seg, men landet på sporet igjen. Men en annen vogn, full med dansker, havnet i snøfonna.

- En ting overrasker oss, Smerkerud. Du sier du ikke har vært på Hølandsbanen siden 1960! Kanskje en fribillett for deg og familien vil rette på det ?

Tusen takk for praten.

Anne Hilde og Håvard





**VI GÅR EN KULL-  
ALDER I MØTE!**

*Tertitten går  
kullalderen i  
møte med  
kull fra*

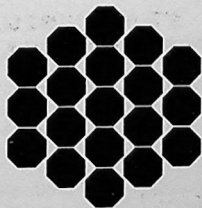
**N O R C E M**

**IMPORT**

**LAGRING**

**DISTRIBUSJON**

**FYRINGSTEKNOLOGI**



**Kull**

Cementdivisjonen

**NORCEM - GÅRDEN  
POSTBOKS 253  
3470 SLEMMESTAD**

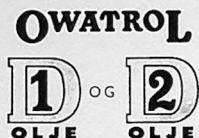
**TEL.: 78 03 60**

**TLX.: 71149**

## Ønskedrøm for båteiere

ER DET ØNSKEDRØM FOR EN BÅTEIER —

hver vår å slippe den evindelige skrappingen av lakk som sprekker, flasser og er blitt hvit?



lar ønskedrømmen gå i oppfyllelse.

### OWATROL D-1-OLJE

**Tidligere behandlet treverk:** OWATROL D-1-OLJE kan anvendes til alt treverk på nye og gamle båter, både utvendig og innvendig, over og under vannlinjen. OWATROL D-1-OLJE bringer frem strukturen og fargen i treverket, og derfor må all gammel maling og lakk fjernes omhyggelig for man begynner med D-1-OLJE. Maling- og lakkfjerner letter dette arbeidet. Deretter skraper man for å fjerne eventuelle gjensittende rester, og til slutt pusses flaten med sandpapir.

**Nytt treverk:** Puss først med sandpapir (for å åpne porene) for behandlingen med OWATROL D-1-OLJE påbegynnes. Teak skal renses omhyggelig med rødsprit og lo-frie filler eller «tørkepapir» for påføring av OWATROL D-1-OLJE. Dette gjøres etter pussing med sandpapir og derved fjerner man også slipestov.

**Påføring:** Det er av helt avgjørende betydning at man får drevet inn så meget OWATROL D-1-OLJE som mulig første dag (normalt ca. 30 strøk første dag). OWATROL D-1-OLJE skal påføres «vått i vått», det vil si at oljen ikke skal få anledning til å tørre eller «sette seg» mellom strokene. For å oppnå best mulig resultat skal man påføre et nytt strøk hvert 15—20 min. (ca. 3 ganger i timen) for å «aktivere» oljen igjen, uansett om oljen har trukket inn, eller det ligger olje på flaten. Treverket suger stadig, selv om man ikke ser det. Når man har holdt på en hel dag og treverket ikke trekker mer, kan det godt tenkes at hele flaten, eller deler av den, igjen kan være matt dagen etter. Der hvor treverket er mett vil man se at treverket har fått en fin «silkeglans». På matte felter fortsetter man oppmetningen med OWATROL D-1-OLJE inntil disse felter har fått «silkeglans». Temperaturen spiller så å si ingen rolle under påføring av OWATROL D-1-OLJE. Man skal vente minst 24 timer etter at treverket er fullstendig

mettet med OWATROL D-1-OLJE for man begynner med OWATROL D-2-OLJE. Er det ugunstige tørreforhold, bør man vente noe lenger, for eksempel to eller tre dager.

**Forbruk:** Det er meget vanskelig å angi et bestemt literantall. Generelt har vi kommet frem til at på båter fra ca. 10 til ca. 25 fot går det med i liter, av OWATROL D-1-OLJE, ca. dobbelt så meget som båten måler i fot, pluss 10—20 % avhengig av treverket når man stryker hele båten over og under vannlinjen.

### OWATROL D-2-OLJE

kan anvendes på all slags treverk over vannlinjen. Gir en meget blank, fin overflate som ikke sprekker, flasser eller blir hvit.

**Påføring på treverk behandlet med OWATROL D-1-OLJE:** OWATROL D-2-OLJE skal påføres med minst 6 fyldige strøk, for eksempel ett hver dag. Torretid mellom strokene: minst 12 timer. Det skal ikke slipes mellom strokene. Hvis mulig, anbefales å la dekk som er behandlet med OWATROL D-2-OLJE tørre 3 til 4 dager for det tas i bruk. For OWATROL D-2-OLJE bør temperaturen helst ikke være under 10°C

ved påføringen. Vær oppmerksom på at påføring av OWATROL D-2-OLJE ikke bør foregå i fuktig vær eller om kvelden når det begynner å dugge. Dugg og fuktighet på nystroket OWATROL D-2-OLJE kan gi mattskjoldet overflate.

**Forbruk:** På treverk som er helt mett med OWATROL D-1-OLJE vil OWATROL D-2-OLJE dekke ca. 15 m<sup>2</sup> pr. liter.

### FREMTIDIG VEDLIKEHOLD

Med OWATROL dobbelt-D-metoden blir det fremtidige vedlikehold lett og rimelig. Når båten har fått en fullstendig OWATROL-behandling, blir båtpussen neste vår og for fremtiden følgende:

1. Lett nedmatting med vannslippepapir 320 og OWATROL D-1-OLJE som slipevæske (ikke vann eller white spirit).
2. Sliperester fjernes lettest med en fille som ikke løer, dyppet i D-1-OLJE og vridd opp.
3. Deretter påføres 2 strøk OWATROL D-2-OLJE med minst 12 timer torretid mellom strokene. Så er man ferdig med båtpussen det året.

# Glimt fra privatbanetiden

REDIGERT VED FINN HALLING

Til

Tilsynshavende ved de private baner

Herr. overingeniør M. Rostad

Gjenpart

Oslo

Angaaende lokomotivernes revisioner og banens tekniske tilstand tillater jeg mig at avlægge følgende rapport for kalenderaaret 1924.

## Lokomotiverne

I aarets løp er der fra Sächsische Masch. fabrik i Chemnitz mottat et nyt 20 tons 6 koblet overheterlok. (nr.5) Lokomotivet der blev sat under damp i mai maaned her senere stadig været igang og har den hele tid vist sig særdeles tilfredsstillende saavel m.h.t. trækkevne, hastighet og kulforbruk. Lok. er utstyret med elektrisk lys, automatisk oljepumpe m.v. Til lok 2 mottokes samtidig ny kjele, fyrkasse, vand-tanker m.v. således at dette lok. praktisk talt er helt fornyet. Ogsaa dette lok. er tilfredsstillende. Lok. blev tat i bruk 1. oktober 1924.

Lok. 4 paasættes for tiden ny fyrkasse. Banen har for tiden 5 lok. hvorav imidlertid nr. 1 paa grund av alder og daarlig tilstand er sat ut av bruk. Lok. 3 brukes kun som reservemaskin p.g.a. stort kulforbruk. Da banen maa ha 4 brukbare lokomotiver har direktionen for nylig fattet beslutning om at anskaffe endnu et lok. av samme type som det sidst anskaffede. Det er meningen naar dette lok. nr. 6 ankommer at avhænde saavel nr. 1 og nr. 3.

Inden denne lok. anskaffelse besluttedes foretokes der en ganske interessant prøve med et og samme belastningstog over samme strækning, samme dag og under helt like forhold med lok. 5 og 3.

Resultatet var at nr. 5 (det sidst anskaffede) brugte 252 kg. kul mens nr. 3 brugte 548 kg. kul og endda havde en forsinkelse paa 8 min. paa en strækning av 17 km. Lægges et saadant forhold til grund for hel aars kjøring vil besparelsen ved at anvende moderne lok bli ca. kr. 30.000.00 pr. aar pr. lok.

Da anskaffelsessummen kun er ca. 43.000.00 incl. told er det klart at det er av vital betydning for de smaa privatbaner at de til enhver tid har et moderne lok. utstyr. Til ovenstaaende maa uttrykkelig legges til, at lok. 5 ved siden av sin økonomi præsterer en trækkevne, der er 2 a 3 gange saa stor som ved lok. 3.

Alle lok. har faaet installeret elektrisk utstyr, der arbeider meget tilfredsstillende. Jeg anser dette for at være den mest betydningsfulde sikkerhetsforanstaltning denne bane har indført i de senere aar. Lokomotivets forlampe en 250 watts lampe belyser skinnegangen saa klart at de mindste detaljer kan sees i en avstand av 300 meter. For alle vore ubevogtede planovergange er dette av den største betydning.

Fyringsmateriel er nu utelukkende engelske kul. De norske Spitsbergen kul har vist sig at bakte sig for sterkt sammen i vore smaa fyrkasser.

Vognerne Den sidste av de ældre passagervogne er nu ombygget. Vognmateriellet maa siges at være i god stand.

Stationerne er alle i god stand.

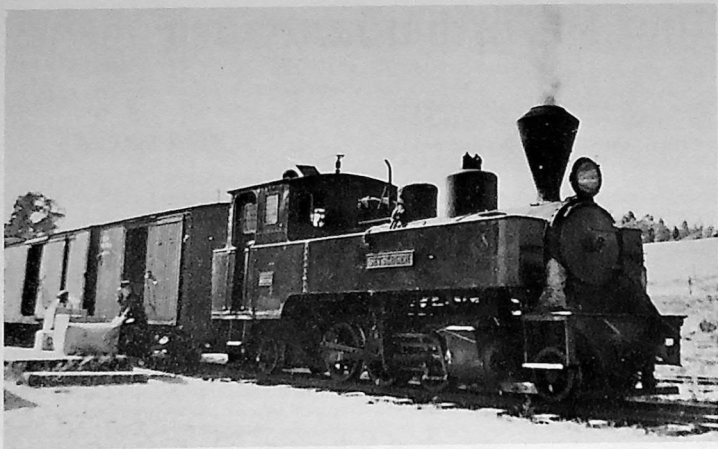
## Linjen

Av sleepers er der i aarets løp indlagt 8.530 stk. og av gjærdestolper er der nedsat 4.189 stk.

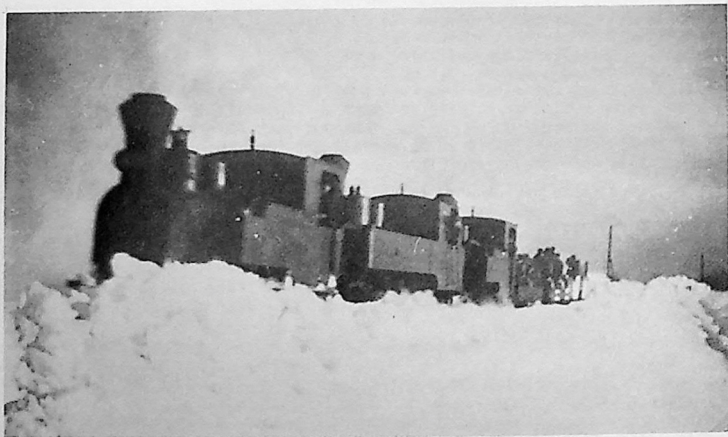
Grus anskaffes fremdeles fra Fetsund (Asak sidespor). I sidste aar blev der utkjørt paa linjen ca. 400 m<sup>3</sup> grus.

Til denne grustransport anvendtes overløftbare kasser lastende 8m<sup>3</sup>. Grusspørgsmaalet maa imidlertid snart løses paa en aller anden maate, da banen for tiden ikke har noget grustak, hvortil der ligger spor.

Ved Nygaard km. 9.0 i Blaker er en meget styg 100 m. kurve lagt om til 225 m. En stor lørskjøring ved km. 1.00 der stadig har raset er gjennomgaaende blit draineret med solide 1.0 m. dype stenfylde grofter ilagt drainsrør. Paa trods av den fuktige



SETSKOGEN venter på avgang fra Hornåseng en junidag i 1959. I mangel av gaffeltruck er 3 mann i arbeid for å få løftet diverse kasser inn i den nærmeste G-vogna.



Snerydding vinteren 1921. 3 lok er i arbeide, nemlig: URSKOG, SETSKOGEN og EIDSVERKET. Nærmeste vogna bak lokomotivene er lastet med ved til fyringen av lokomotivene. Sporet er gravd fritt med håndkraft og spader slik at toget har en smal "grøft" å kjøre i. Nå trekkes sporrenseren frem for å få rensket sporet og skjøvet brøytekanterne ut til siden - det kan komme mere sne!

høst har det vist sig at skjæringen nu staar.

Linjegrøftningen har været fortsat, likeledes masseutskiftning paa de mest utsatte steder.

Ved Skulerud er der lagt ny 3" vandledning 300 meter lang med stenderanlæg. Herved har den tidligere vandstation dersteds med kostbar opfyring kunne sløifes. Denne vandledning kostet ca. kr. 4.500.00.

Linjen maa siges i det store og hele taget at være tilfredsstillende forholdene i betragtning taget.

#### Uheld

I aarets løp forekom der følgende uheld:

- 1 mindre maskinskade
- 2 avsporinger av vogne under skiftning
- 2 avsporinger av vogne paa linjen (melkevogne)
- 1 togstands paa grund av lerras
- 1 mand (beruset sovende i linjen) paakjørt av toget mellem Urskog og Lierfos stationer.

Bjørkelangen 7. januar 1925

Ærbødigst

oooo 0000 oooo

Til

Tilsynshavende for De private jernbaner

Herr. overingeniør M. Rostad

Oslo

Angaaende lokomotivernes revisioner og banens tekniske tilstand tillater jeg mig for kalenderaaret 1925 at avlægge følgende rapport:

#### Lokomotiverne

Ogsaa i aaret 1925 er der fra Sächische Maschinenfabrik i Chemnitz bestilt og motat et nyt 20 tons overheter lokomotiv-6 koblet- (No.6).

Lokomotivet blev sat under damp i august maaned og har siden stadig været i bruk og har herunder vist sig at være særdeles tilfredsstillende. Lokomotivet er utstyret med elektrisk lys, automatisk Bosch oljepumpe m.v.

Lok. 4 har ved Statsbanernes verksted i Oslo faaet hel ny fyrkasse av kobber.

Lok. 1 er i aarets løp ophugget og solgt.

Banen disponerer nu 4 lokomotiver i helt fortrinlig stand samt har et lok. (no.3) staaende som reservé i Skulerud. Dette lok. er forøvrig nu forfaldent til stor revision, men vil vel neppe bli paakostet saa meget da denne type - Baldwin - er uheensigtsmessig i høi grad.

Ved en foretagen kulprøve mellem de nye overhetermaskiner og tilsvarende lok.type uten overheting viser en besparelse i kulforbruket for overheter typen av ca. 18 %. Lok. 6 anskaffelsespris var den samme som for no. 5 ifjor nemlig kr. 38500.00 + told. Tilsammen ca. 44.000.00.

Fyringsmateriel er nu utelukkende engelske kul. Men al gammel sleepers fyres om vaaren op i godstogene, som da en tid gaar bare med vedfyring.

#### Vognerne

Disse maa nu alle siges at være i god stand.

Stationerne likesaa.

#### Linjen

Av sleepers er der i aarets løp indlagt 11650 stk. og av gjerdestolper er der ned-sat ca. 6000 stk. Her har vi i den senere tid gaaget over til at bruke enerstolper,



Over: Et bilde av HØLAND med blandet tog ved Harkerudbakkene. Bildet er tatt våren 1926, men fotografen er ukjent.

Under: Urskog ved Sundet, fotografert rundt 1920. (Foto: UHB's samlinger)





hvilket vi ganske sikkert i længden vil staa os paa. Grusanskaffelse sker fremdeles fra Asak sidespor ved Fetsund. I sidste aar blev utkjørt paa linjen 664 m<sup>3</sup>.

Til transport av grus anvendes overløftbare kasse lastende 8 m<sup>3</sup>. Ved Nebbenaassen i Blaker km. 5 er vi gaaet igang med en større omlægning av linjen i en sammenhengende længde av 800 meter.

Her er et stygt fjeldparti med kun daarlig fundamenterte forstøtningsmurer og skarpe 75 m. kurver. Linjen rettes her ut saa at mindste kurve blir 125 m. og de omtalte murer erstattes med ordinær stenfyldning. Videre vil linjen gjennom det nævnte fjeldparti sænkes, saa man blir kvit det nuværende optræk paa begge sider av dette. Linjegrøftning og masseutskiftning har været drevet paa de mest utsatte steder. Ved km. 18 er ombygget en liten bro av spændvidde ca. 3 meter. Det tilstøtende fyldninger havde her trykket murerne ind som følge av manglende bakfyld fra anlæggets tid.

Linjen maa i det store og hele taget betegnes som tilfredsstillende.

#### Uheld

I aarets løp er følgende uheld indtruffet:

9 avspringer av vogne under skiftning (aarsak væsentlig sne og sterk kulde med derav følgende tæle)

3 " " paa linjen

1 " av lokomotiv paa station (points)

1 baneformand faldt ned fra en bro paa isen under arbeide. Hjernerystelse, men nu helt helbredet.

1 gammel mand under linjegang mellem Sørumsand og Kvevli paakjørt og dræpt av tog 752 24/4 1925.

Ærbødigst

Bjørkelangen 7. januar 1926.

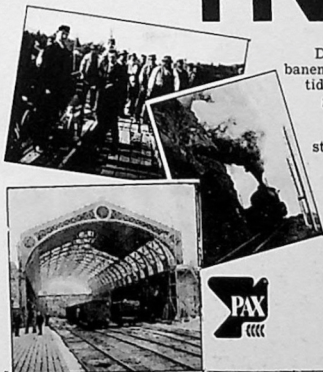
# Jernbanen i Norge

Trond Børrehaug Hansen,  
Håkon Gundersen  
Svein Sando

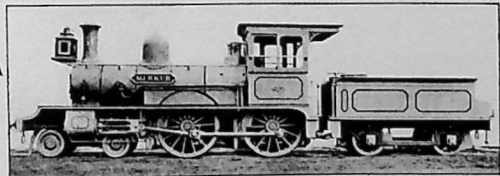
Jernbanen  
i Norge



Det nye store billedverket om jernbanen i det norske samfunnet. ✦ Fra de tidligste spor til åpningen av tunnelen gjennom Oslo sentrum. ✦ 360 unike bilder av norsk jernbanehistorie. ✦ Solid innbundet. ✦ 200 sider i stort format. ✦ Den ideelle gavebok!



PAX  
cccc



I bokhandelen nå, innb. kr 193,—.

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 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 oil 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  
RÅDHUSGT. 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  
F.S. PLATOU  
F.S. PLATOU  
F.S. PLATOU  
F.S. PLATOU  
F.S. PLATOU  
F.S. PLATOU



Høvik stasjon ca. kl.  
13:20 fredag 23.1.1981.



Det er Y7 nr. 1136 som  
fører an.

## NYTT MATERIELL TIL N.S.B.

---

Fredag den 23. januar 1981 passerte et uvanlig tog Høvik stasjon på vei mot Stavanger distrikt, nærmere bestemt Flekkefjordbanen.

Som de fleste av våre medlemmer trolig vil være kjent med, besluttet NSB å utrangere samtlige gjenværende motorvogner av type 87b, som har hatt Flekkefjordbanen som fast tilholdssted de siste årene.

Tekniske undersøkelser hadde vist at disse vognene ikke lenger oppfylte de sikkerhetskrav som NSB stiller til sitt rullende materiell, og fra 1.1.1981. var utrangeringen et faktum. Frem til svenskevognenes ankomst måtte to stk. BM 91 klare trafikken, men nå er de altså kommet og satt i drift.

Vognene er av type Y7, B'2'dm med nummrene 1136, 1202 og 1205.

Nr. 1136 som fører an har påmontert plog, en type som i Sverige går under navnet "Norrlandsplog".

Erik Ravnsborg Gjertsen

# 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

## Fra MUSEUMSAVDELINGEN:

BEVARING AV DAMPKJELER. ved G. Narverud.

Den tid da damplokomotivene var den helt dominerende trekraft på norske spor er forlenget borte. På den tiden ble lokomotivene meget hardt benyttet, enkelte av persontogslokomotivene tilbakela opptil 8000 - 10000 km i måneden; og man regnet med at de i snitt skulle være i drift mere enn 20 dager i måneden. I de resterende dager ble de underkastet reparasjoner og kjelutvask.

Våre dagers bevarte damplokomotiver tilbringer langt mere tid ute av drift enn under trykk; og det er vel lite trolig at vi noen gang får se et lok komme til stallen med røykskapet halvfullt av stubb. Vedlikeholdsproblemene er idag vesensforskjellige fra tidligere; og den største fienden idag er RUSTEN.

En lokomotivkjel blir enten "slitt ut", eller den "ruster i stykker", det siste er idag aktuelt.

Den dårligst tenkelige måten å hensette et damplok på, er ganske enkelt å tømme det og la alt fuktig slam være igjen i kjelen for å starte korrosjonen - særlig vil dette gjøre seg gjeldende ved bunnringen.

Den beste måten å oppbevare en kjele på, er å gjøre fullstendig utvask og oppbevare den i helt tørr luft. Statens Järnvägar har til sine beredskapslok utviklet en metode hvorved kjelen "hermetiseres" i en plast-sekk utstyrt med et tørkemiddel. At dette utvilsomt er den riktige vei å gå ble vist på en meget overbevisende måte for noen år siden. Da det indiske jernbanemuseum skulle åpnes; fyrte man opp lokomotivet FAIRY QUEEN, bygget av KITSON i 1855. P.g.a. den tørre, varme luften var det overhodet ikke nødvendig med noen som helst reparasjoner i kjelen, som sist hadde vært under damp ca. 70 år tidligere; i 1909.

SNCF (de franske statsbaner) har to måter å lagre dampkjeler på etter omhyggelig utvask.

1. Ved å fylle kjelen til topps med vann - dersom det ikke er noen risiko for frost.
2. Ved fullstendig uttørring ved å tenne et lite bål midt på risten og fjerne damphattlokket for at dampen skal kunne forsvinne fullstendig. Damphattlokket settes på og bare én vaskeplugg står åpen, gjennom hvilken en tent gassflamme føres inn. Når all tilgjengelig oxygen er brukt opp, vil flammen gå ut og pluggen skrues i.

Deutsche Reichsbahn fyller fett i kjelen og taper den mens den ennå er varm, og får på denne måten dekket den innvendige overflate med et tynt fettlag.

Enkelte anbefaler bruk av silikagel i kjelen for å trekke til seg all fuktighet etter at kjelen er uttørret.

Vi har også fundert på hva som kan gjøres for å øke kjelenes levealder og hindre korrosjon.

For å få startet den kjemiske prosess som kalles korrosjon kan man forenklet si at det er nødvendig med oxygen. Vanlig luft inneholder 78% Nitrogen, 21% Oxygen og 1% Edelgasser, CO<sub>2</sub> og forurensninger. For praktiske formål er Nitrogen en ineft gass; dvs. at den har meget liten evne til å inngå kjemiske reaksjoner med andre stoffer.

Teoretisk kunne man da tenke seg at man ville hindre korrosjon dersom man erstattet luften i kjelen - etter utvask og uttørring - med Nitrogen-gass.

Jeg har vært i kontakt med korrosjonsekspertene i Det Norske Veritas og i Norgas; og man syntes der å mene at denne teorien har mye for seg. På UHB's små lokkjeler skulle den nødvendige mengde Nitrogen-gass være relativt beskjeden.

Når det gjelder bruk av dampfaseinhibitorer - som bl.a. Forsvarsmuseet bruker i en viss utstrekning - er det helt utmerket, dersom man ikke har noe armatur av kobber eller messing, som dampfaseinhibitorerne inngår kjemiske forbindelser med.

Det ville vel være av noen interesse om UHB ved bortsettelse av kjelene høsten 1981 forsøkte ovennevnte opplegg.

-- 00 --

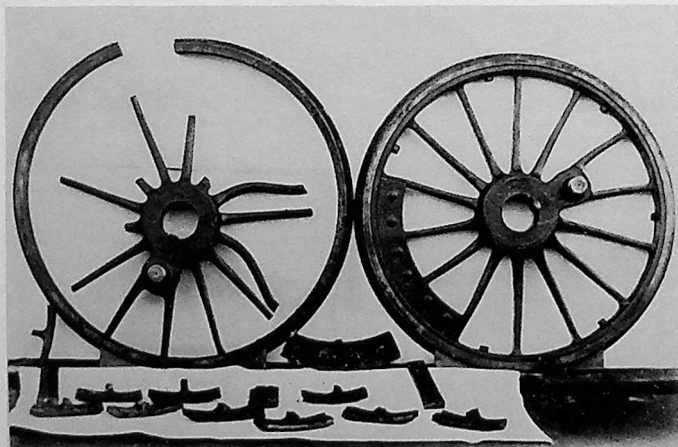
Fra Museumsavdelingen:

"PUNKTERING" ANNO 1905 ved G.Narverud.

Nedenstående bilde - utlånt fra Jernbanemuseet - viser det bakre drivhjulparet på lok no. 18.

Den 19. november 1905 var Sydbanens lok. nr. 18 på vei sydover med tog nr. 33. I god fart mellom Aas og Vestby stasjoner ved km 36.1 ble det venstre bak-drivhjul istykkertkjørt.

Hva som videre skjedde ved denne anledning, om vogner sporet av eller om noen ble skadet vites ikke, men en tør vel anta at lokomotivets gange i alle fall ble noe "ujevn".



A/L URSKOG-HØLANDSBANEN  
RESULTATREGNSKAP FOR ÅRET 1980

DRIFTSINNTEKTER OG DRIFTSKOSTNADER	
Driftsinntekter	56.527,25
Driftstilskudd	123.000,-
Tilskudd restaurering BCo3 (overf. fra 1979)	3.127,03
Inntekter medlemsblad	8.710,50
Inntekter arrangementsavdelingen	5.126,-
Diverse inntekter	40,-
Sum driftsinntekter	<u>196.530,78</u>
Driftskostnader	21.340,82
Baneavdelingen	35.281,39
Maskinavdelingen	14.331,99
Restaurering BCo3	12.168,84
Hovedrevisjon lok nr. 6 HØLAND	2.514,13
Stasjonsavdelingen	15.961,23
Inventar og samlinger	2.927,23
Administrasjon og markedsføring	10.127,46
Møtekostnader	3.957,20
Reisegodtgjørelse	5.468,-
Forsikringspremier	3.279,-
Kostnader medlemsblad	11.902,65
Kostnader arrangementsavdelingen	5.371,50
Diverse kostnader	448,59
Sum driftskostnader	<u>145.080,03</u>
Driftsresultat	<u>51.450,75</u>
FINANSINNTEKTER OG FINANSKOSTNADER	
Renteinntekter	4.712,37
Medlemskontingenter	7.790,-
Sum finansinntekter	<u>12.502,37</u>
Resultat før årsoppgjørdisposisjoner	<u>63.953,12</u>
ÅRSOPPGJØRSDISPOSISJONER	
Avsatt til reservefond	3.838,15
Avsatt til revisjonsfond	60.000,-
Sum årsoppgjørdisposisjoner	<u>63.838,15</u>
Årsoverskudd til disposisjon	<u>114,97</u>

A/L URSKOG-HØLANDSBANEN  
BALANSE PR. 31. DESEMBER 1980

E I E N D E L E R

OMLØPSMIDLER

Kontanter	96,14
Bankinnskudd	79.381,47
Postgiro	1.923,44
Fordringer	2.000,-
	<u>83.401,05</u>

ANLEGGSMIDLER

Lokomotiver, vogner, bygninger, skinnegang	122.200,-
Varige hjelpemidler	25.000,-
	<u>147.200,-</u>
Sum eiendeler	<u>230.601,05</u>

G J E L D O G E G E N K A P I T A L

KORTSIKTIG GJELD

Forskuddsbetalte medlemskontingenter	1.890,-
	<u>1.890,-</u>

E G E N K A P I T A L

A-andelskapital	32.600,-
B-andelskapital	6.700,-
Reservefond	15.000,-
Disposisjonsfond	114.296,08
Revisjonsfond	60.000,-
Årets overskudd	114,97
	<u>228.711,05</u>
Sum gjeld og egenkapital	<u>230.601,05</u>

Hvalstad den 5. februar 1981  
Styret for A/L Urskog-Hølandsbanen

*Finn Halling* .....  
kasserer

*Walter Eide* .....  
formann

REVISORENES BERETNING

Til Generalforsamlingen i A/L Urskog-Hølandsbanen

Vi har revidert A/L Urskog-Hølandsbanens årsoppgjør for 1980 som er gitt i samsvar med aksjelovens bestemmelser. Arsoppgjøret gir, efter vår mening, et forsvarlig uttrykk for selskapets stilling og for resultatet av årets drift. Styrets forslag om overskuddets anvendelse er i samsvar med gjeldende lover og selskapets vedtekter.

Vi anbefaler Generalforsamlingen å fastsette balansen og resultatregnskapet som selskapets regnskap.

Oslo 20. februar 1981

*Sørensen* .....  
revisor

*Gunnar W. Holm* .....  
revisor



## KOMMENTARER TIL ARSREGNSKAPET FOR 1980

A/L Urskog-Hølandsbanens regnskap fremstår denne gang i en helt annen drakt enn tidligere. Den gamle og foreldede T-kontooppstillingen er forlatt - formodentlig til glede for de fleste. Hosstående oppstilling, som er i tråd med Aksjelovens §§ 11-5 og 11-6 danner en mer naturlig gruppering av de enkelte poster som utvilsomt gjør regnskapet med oversiktlig og lettfattelig.

I 1980 ble budsjettet for første gang tatt i bruk som styringsverktøi hos oss, bl.a. med utarbeidelse av månedlige budsjett-rapporter. Vår nye regnskapsoppstilling harmonerer langt bedre med disse enn hva tilfellet ville ha vært med den tungvinte T-kontooppstillingen. Budsjetteringsrutinene vil bli ytterligere utbygget i 1981.

Regnskapet taler i stor grad for seg selv. Det er imidlertid nødvendig å kommentere gruppen ARSOPPGJØRSDISPOSISJONER i resultatregnskapet nærmere. Hovedrevisjonen av lok nr. 6 Høland som tok til i 1980 initierte en større omprioritering på budsjettet; flere prosjekter som var vedtatt iverksatt i 1980 ble ut-satt og midlene istedet øremerket hovedrevisjonen. Som ventet påløp det kun ubetydelige kostnader på dette arbeidet i 1980. Avsetningen til revisjonsfond har således sammenheng med at de kostnader som ventes å påløpe i tilknytning til hovedrevisjonen i 1981 langt vil overstige de det er mulig å dekke med til-skudd og driftsinntekter.

I balansen er posten kapitalkonto gått ut og erstattet av Disposisjonsfond. Dette fondet må sees i sammenheng med posten "Lokomotiver, vogner ....." i gruppen ANLEGGSMIDLER og i høy grad betraktes som en fiktiv post - i skarp motsetning til f.eks. posten Reservefond.

Hvalstad den 5. februar 1981

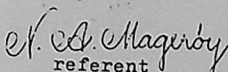
  
Finn Hølling  
kasserer

-----  
fortsatt fra a. 53

etter hvert bør bestrebe seg på å stille ut et "kaldt tog" utenfor vognhallen på driftssøndager.

Den formelle del av møtet var ferdig kl. 20:30.

Deretter var det lettere underholdning for de fremmøtte. Bl.a. viste Bjørn Næss lysbilder fra diverse jernbaneopplevelser.

  
referent

# Normalspordamp i D.D.R.



For en TERTITT siden avsluttet jeg en tredelt artikkelserie om smalspor i DDR. Etter påtrykk fra mange skal jeg her gi en oversikt over hva som er igjen av damp på DR's hovednett, d.v.s. på normalspor.

For DR har nemlig plenty med normalspordamp ennå, i alt 14 lokstaller/verksteder (såkalte BW's d.v.s. BAHNBETRIEBSWERK) huser damp. Antall lok i drift vet jeg ikke, da dette ansees som klassifiserte opplysninger, men hvilke typer som finnes, og hvor de befinner seg skulle la seg gjøre å fastslå forholdsvis sikkert. Skjønt, dette varierer jo noe fordi DR skalter og valter med lokparken, dessuten utrangeres selvfølgelig også endel maskiner etterhvert.

Jeg har satt opp en liste over BW'ene som har damp stasjonert - listen går fra nord til sør og typene er angitt. Parentes rundt en loktype angir typer som er usikre. Listen baserer seg på situasjonen sommeren 1980.

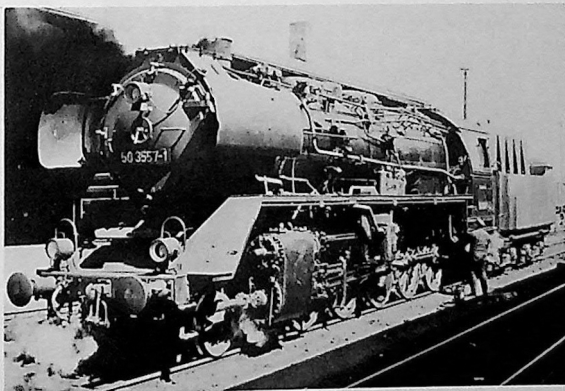
1. Stralsund	03 <sup>10</sup> (01)	8. Görlitz	50, 52 (03)
2. Rostock	50	9. Dresden	52 (01, 03, 50)
3. Wittenberge	50	10. Nossen	50 (58)
4. Eberswalde	50, 52 (01, 44)	11. Zittau	52
5. Berlin	01, 50, 52 (44)	12. Glauchau	58
6. Halberstadt	50, 52 (01)	13. Saalfeld	01, 44, 58
7. Sangerhausen	44	14. Probstzella	(95)



Med "vollldampf" gjennom  
Dresden Neustadt.



BR 01 2204 i Saalfeld.  
Maskinen ser ut til å  
være "høyglanspolert".



En BR 50 i Weringerode.  
Lokføreren har nettopp  
vært en runde med smøre-  
kanna.

Alle lokomotivene, med en håndfull unntak, er rekonstruerte lok fra tiden 1955 - 1965, det vil si fra det store moderniseringsprogrammet som også vår "Meyer" kom under.

Det er også verd å merke seg at det er fortrinnsvis godstogene som går med damp.

Av gamle loktyper (med store vindskjerm) finnes det noen 50'ere i Nossen, et par 01'ere i Saalfeld, deriblandt 01-2204 som er museumslok der, men som brukes daglig. 03'erne i Görlitz er også av gammel type, men disse brukes ifølge de informasjonen jeg har, det vil si fra jernbanefolk, kun i sommerruten, påsken etc. Det samme gjelder 03- og 01-typene i Dresden.

En lokfører fortalte meg i mai 1980 at det skulle gå 2 ekspress tog Dresden-Berlin med "Altbau 01" den sommeren, og 3-4 tog Görlitz-Dresden med 03'ere.

03'erne i Stralsund ser også ut til å være tatt ut av ekspress togene til Berlin, det kommer i alle fall ingen inn til Ostbahnhof lenger. Det er å håpe at de bare er degraderte til sekundære tog til Rostock, Greifswald etc.

Året rundt er det nå bare Saalfeld som har nevneverdig innsats av 01-lok. Alle sammen, bortsett fra 2 stykker er av typen 015, det vil si rekolok. De går i tog til Gera-Jena og Leipzig, også med godstog faktisk.

Saalfeld kan forøvrig godt fortjene tittelen "MEKKA" hva dampdrift angår. Maken til togtetthet med damp finnes det neppe på vår side av kula. Det er med rette de gode tyskerne sier "sehr reger verkehr!"

I Dresden virker det som om dampdriften er rettet nord/vest over, slik at stasjonen Dresden Neustadt er et ypperlig sted å fotografere. I mai ifjor far det kun ett persontog om dagen med damp ut fra Dresden Hbf., og dette gikk med en type 52 (ca. kl. 11:30).

Glauchau er det siste stedet med nevneverdig innsats av 58'ere. (Tidligere prøyssiske G-12, men ombygget). Disse går i godstog til Gera og Karl-Marx Stadt, samt endel sidelinjer, visstnok også persontog Schmölln-Glauchau.

I Halberstadt er det stor aktivitet med 50'ere, blandt annet til Oschersleben, Gentin og Weringerode.

På hovedlinjen Berlin-Szczecin er dampdriften konsentrert rundt byene Eberswalde og Angermunde (OBS! mange militærleire i området.). Stasjonen Herzprung mellom disse to byene er et bra fotosted.

Rostocklokene går i alle slags tog langs kysten, blant annet gjennom Bad Doberan. 44'erne i Sangerhausen går i stor utstrekning til Nordhausen i godstog. 52'erne i Zittau gjør svært lite av seg, men de betjener godstrafikken i området, deriblandt også til Löbau og Ebersbach.

Probstzella med sine 95'ere er det store usikkerhetsmomentet i denne oversikten. Rumenske diesellok har lenge truet deres domene på linjen til Sonneberg og Eisfeld i Thüringen, men de var der i mai 1980.

95'erne er forøvrig de siste uombyggede prøyssiske lokomotivene som finnes idag. Det er tanklok med akselanordning 2-10-2 på 123 tonn, svært kompakte. De brukes også ut fra Saalfeld i retning Gera og Probstzella i sekundære tog.

Hvor lenge vil så dette holde på?

Vanskelig å si, men minst et par år til. En ting er dog sikkert; persontogslokene, og dermed 01- og 03-lokene går først, så vil man se disse bør man dra snarest, og helst i sommerruten.

Roar Stenersen

oooooooo////////oooooooo

RUBRIKKANNONSE !!

Märklin Di 3, ombygget til 2-skinndrift selges gunstig. Henvendelse Erik R. Gjertsen, telefon 14 88 10 etter kl. 18:00.



**PEUGEOT**

# 505



Den nye modellen  
fra Europas største  
bilkonsern

Stabekk Auto – Kolsås Auto.  
To navn i Bertel O. Steen-gruppen.



## Noen bedre ??

NSB regnes vel ikke blandt de største godsbe-  
fordrere i Europa, og Rørosbanen har en rela-  
tivt beskjeden andel av NSB's godsvolum.

Likevel, i tiden før Linjegods, forekom det  
godstog av enorme lengder her.

Tidligere overkonduktør Bye, nå ved Jernbane-  
muséet på Hamar, kunne berette om tog med  
over 70 vogn før i tiden.

En sommerdag i 1970 drev jeg og syklet langs  
Rørosbanen mellom Auma og Tynset og fotogra-  
ferte 91 og 88 motorvogner.

Jeg stilte meg opp på en gammel trebro ca.  
1 km. sør for Tynset for å knipse 301.

Etter at dette hadde passert, så jeg at et  
godstog sto klar til å dra sørover så snart  
301 var inne.

Da Nohab Di 3.613 startet opp inne på stasjonen  
så det for meg ut som om den sto bom stille,  
og slik virket det også de neste 5 minuttene  
før toget omsider kom krypene nedover mot meg.  
GM V16 motoren var i trinn 8, og det var et  
øredøvende kresendo av støy og motorlarm selv  
på 2 - 300 meters hold.

I dag hadde de virkelig fått noe å dra på!  
Togstammen strakte seg bakover så langt som  
øyet kunne se, som et drømmebilde i varmegyvet

fra taket på 3.314. Jeg tok et par bilder, la vekk kameraet og begynte å telle vogner. I  
dette øyeblikk var Nohab'en rett under broen, en glissen trebro, og brølet fra motoren  
ble maksimal.

Dieselekshausten traff meg mitt under bena, og jeg følte meg vektløs noen sekunder.  
Tellingen kunne fortsette. Uendelig sakte krøp toget avgårde.

Da siste vogn passerte hadde jeg kommet til 64 vogn! Litt av en togstamme for et gods-  
tog som hadde skifting på hver eneste stasjon nedover Østerdalen.

NOEN BEDRE ?????

Tekst og foto: Roar Stenersen



ET VINTERBILDE TATT FOR LENGE SIDEN!

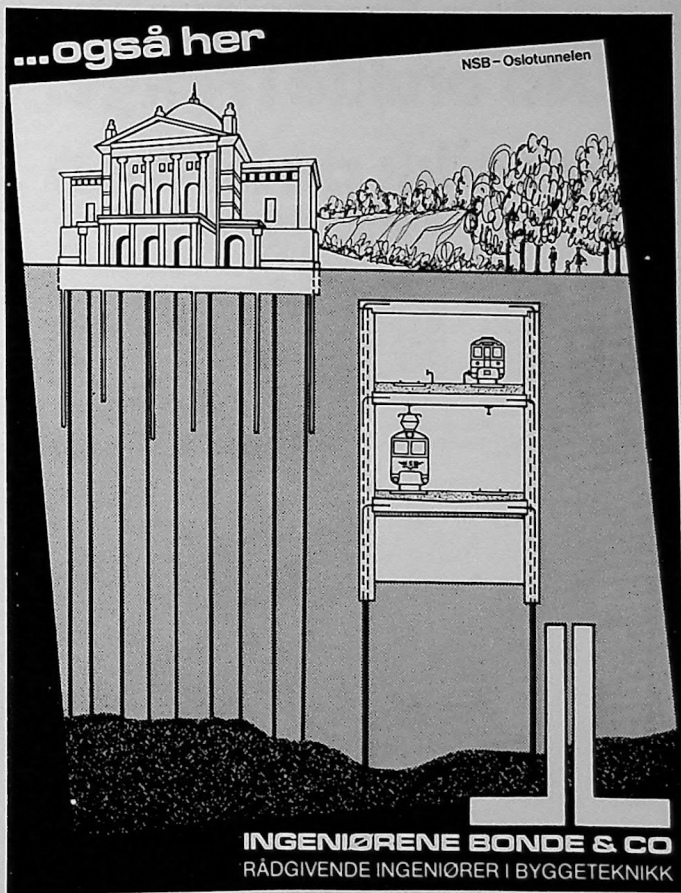
Selv om sneen ligger i fonner langs  
banen vår og våren syntes ennå å  
være langt unna - er det ikke alike-  
vel snart på tide å sjekke formen og  
redskapen slik at vi står godt  
rustet til årets innsats ?

Vi skriver allerede mars, og det er  
vel egentlig aldri for tidlig å  
gjøre klar til innsats.

ERG.

...også her

NSB - Oslotunnelen



**INGENIØRENE BONDE & CO**  
RÅDGIVENDE INGENIØRER I BYGGETEKNIKK

# «Jeg husker ennå den første tankbilen Esso brukte i Norge. Den gikk på havre.»

Fridtjof Høyer, pensjonert  
bilsjef i Esso:

«Jeg var bare guttungen den  
gangen Esso fikk landets første  
tankvogn. Den ble trukket av  
hester. Senere fikk jeg direkte  
befatning med denne typen trans-  
port da jeg ble ansatt i Esso i 1922.

Jeg husker spesielt godt da vi  
drev og tappet lyspetroleum fra  
vognene over i 20 liters spann.  
Disse måtte vi så bære inn i koloni-  
al-, isenkram- eller kortevare-  
forretninger, ofte ned i kjellere.  
Det pleide å bli over 250 slike  
spann hver av oss daglig skulle  
levere. Så vi var nok glade både  
hestene og vi da vognene etter



hvert fikk andre typer «heste-  
krefte». Men du verden så mye  
artig vi opplevde . . . Og så holdt vi  
oss i form!»

Som landets eldste oljeselskap  
har Esso i snart 87 år vært med  
i utviklingen av det norske sam-  
funn. Idag leverer vi et omfattende  
utvalg av varer og tjenester – fra  
Lindesnes i sør til Svalbard i nord.  
Og vi har landets første og største  
oljeraffineri.

Vi er kommet langt siden 1893 . . .



**- du vet hva du har**

www.esso.no





# To 27 og løftekasse nr. 202 tilbake til UHB etter 21 års fravær!!!

Lenge har vi visst at gamle gode URSKOG nå var under full revisjon ved NSB-verkstedet på Hamar. Til sommeren vil den bli å se foran "TERTITT-TOGET" på Jernbanemuseet. Den skal bytte på med PRYZZ annen hver uke.

Men det er så som så med plassen på Jernbanemuseet. Når URSKOG kommer, blir det ikke lenger plass til To 27. Denne vognen har stått på museet siden 1960, men nå er altså plassen blitt for liten.

Vi i UHB har selvsagt vært frempå og ytret ønske om å få overta To 27 når den først måtte flyttes, og onsdag 18. februar dro undertegnede og redaktør Erik Ravnsborg Gjertsen til Hamar med forslag til avtale i dokumentmappen.

Museumsbestyrer Per Johan Krogstie tok vel imot oss, og etter en meget hyggelig samtale, overlot vi ham avtaleutkastet. Det ble og tid til en liten tur bort til To 27 for fotografering. (Se forsiden.)

Avtalen er nå undertegnet av begge parter, og overenskomsten er dermed et faktum. I vårt jubileumsår blir vår samling utvidet med en flatvogn med løftekasse. Ingen dårlig markering av et 20-års jubileum synes vi.

Vognen vil bli flyttet til UHB med det første - om den da ikke alt er flyttet når dette leses. Formålet med tidlig flytting til Sorumsand er hensynet til Jernbanemuseets parkanlegg. Kjører vi på hardfrossen bakke forvalder vi ingen skade på plener og bed. I vårløsningen ville det bli noe ganske annet.

I forbindelse med overtagelsen av vognen og løftekassen er det satt opp en tilstandsrapport, underskrevet av begge parter. Vi i UHB har selvsagt forpliktet oss til å ta skikkelig vare på vognen og å gi den den nødvendige "ansiktsløftning".

Generelt er vognen i god stand. Det samme gjelder løftekasse nr. 202. Hos oss vil den løftekassen som nå disponeres som redskapslager for banevedlikeholdet bli satt på To 27, og kasse nr. 202 plassert der hvor den andre sto. Dermed vil To 27 bli benyttet som "mobilt" redskapslager for banevedlikeholdet.

Det har lenge vært et savn for oss i UHB at vi ikke har kunnet dokumentere løftekassesystemet slik det var ved UHB, også ved museumsbanen. Riktignok har vi To 1, men denne har vært bygget opp som sommervogn, og tilstrømmingen av besøkende har gjort det til en nødvendighet å ha denne vognen disponibel for publikum. Det er ofte trangt nok, selv med denne vognen i toget.

I og med To 27's tilbakekomst til de "gamle jaktmarker" kan vi ved UHB nå sette sammen et representativt og hva jeg vil kalle et "komplett" godstog. Dette er musealt sett meget tilfredsstillende. UHB var primært en godsbane - og det bør en museumsbane med respekt for seg selv kunne dokumentere. Nå kan vi det!

To 27 vil bli tydelig merket slik at våre besøkende blir oppmerksomme på at vognen tilhører Jernbanemuseet på Hamar.

Innledningsvis nevnte vi at URSKOG skal ut og gå igjen. En tyngere hovedrevisjon av lokomotivet er i god gjenge, og maskinen håpes ferdig revidert til Jernbanemuseets Venners Dag, 31. mai.

Museumsbestyrer Krogstie kjørte oss bort til lokomotivstallen i sin egen bil, og etter å ha gjort et lite ærend, guidet han oss rundt i lokstallen, og studerte de arbeidene som var gjort på lokomotivet samt hva man nå holdt på med.

Bortsett fra kjelrørene var kjelen på lokomotivet i god stand. Alle kjelrørene er byttet ut. Bytte av stagbolter ble ikke ansett som nødvendig. Forøvrig blir kjelen bygget om til oljefyring; ikke fordi man ved museet primært ønsker det, men fordi det er en nødvendighet av flere grunner. Ikke minst brannfaren ved bruk av kull har veiet tungt til fordel for oljefyring.

Det er forøvrig ingen som er i tvil om at en oljefyr vil slite vesentlig mer på kjelen enn om den hadde vært kullfyrt på tradisjonelt vis, men dette anså man altså ikke mulig, alle forhold tatt i betraktning.



Vel ankommet Hamar med 301 fra Oslo. Videre mot Trondheim er det 3.631 som skal trekke lasset, for anledningen bestående av 4 boggivogner med flis-containerer til Koppang i tillegg til 4 personvogner. Ved siden av 3.631 står 3.607 klar til avgang med grustog.



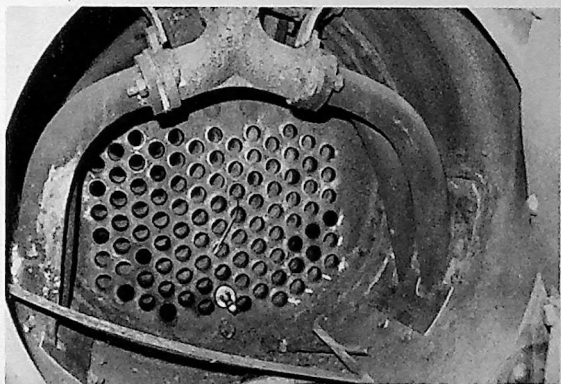
Bestyrer Krogstie og undertegnede har nettopp avsluttet besiktigelsen av To27 og skal begi oss tilbake til kontoret og en kopp kaffe.



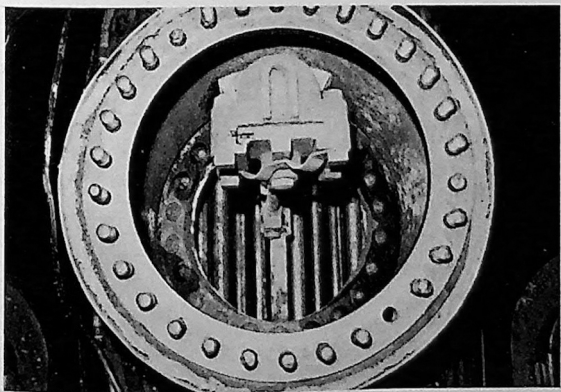
Jernbanemuseets fotosamling er svært omfattende. Museets personale gjør et stort arbeide for å få registrert og avfotografert fotografier som stadig strømmes inn.



URSKOG plassert på traller i lokstallen på Hamar. Hjulganger etc. er demontert og er til revisjon i Trondheim.



En titt inn i røskskapet. Som vi tydelig kan se er alle kjelrørene byttet ut. Valsingen av rørene er ikke avsluttet og en valse står klar til bruk i et av rørene.



Og slik ser det ut inne i domnen. Vi ser slusen med reguleringsmekanismen. Kjelen har holdt seg forbløffende bra. Riktig nok er den fra 1924, men det er nå likevel en anselig alder for en dampkjel.

Alle fotos: Erik R. Gjertsen

Hjulganger, stanglagere etc. var svært nedkjørte på gamle URSKOG. Derimot var sleider og sylindre i bemerkelsesverdig god kondisjon. Hjulgangene er tatt ut for dreieing, og alle stanglagere blir revidert.

Lokomotivet trengte også svært til ganske omfattende platearbeider. Såvel skorstein, kullbinge, som deler av førerhuset var sterkt angrepet av rust. Hvor dette er nødvendig, blir nye plater sveiset inn. Der hvor det tidligere har vært nagler blir det nå sveiset, men for kosmetikkens skyld blir det borret hull for nagler, og nagler satt inn på de rette stedene for å gi lokomotivets ytre et korrekt musealt utseende.

Dersom alt går etter planen, blir altså URSKOG å se under full damp på Jernbanemuseet den 31. mai. Det skal bli en stor opplevelse å få se dette lokomotivet gå for egen maskin. Det er vel de færreste av oss ved UHB, hvis overhode noen, som tidligere har hatt gleden av å se dette lokomotivet i drift.

Siste gangen det var ute under damp var såvidt vi vet julaften 1950, og det begynner jo å bli noen år siden.

Vi takker museumsbestyrer Per Johan Krogstie og distriktsjef Sverre Sætersdal for deres store imotekommenhet og ser med glede frem til D-dagen for idriftsettelsen av URSKOG, og ønsker dermed Jernbanemuseet og dets ledelse hjertelig til lykke med alle tiders berikende tilskudd til museets omfattende og interessante samlinger.

Hans P. Grøner

#### TEKNISK BESKRIVELSE AV To 27 OG LØFTEKASSE NR. 202.

Vognen er bygget i 1898, lengde 8,86 m., vekt 4 500 kg, lasteevne 12 tonn. Utstyrt med skrubremse. Opprinnelig litra No (lave karmen). Leverandør: Skabo.

Løftekassens tomvekt 1 450 kg, lengde 6 m. volum 20 kbm. (Grindkasse).

## VÅR MED TELEHIV

---

Det går mot slutten på en relativt kald vinter med særdeles lite sne i store deler av kuldeperioden. Resultatet er at kulda har slått dypt i bakken og vi har fått tele deretter. Selv kan jeg ikke huske at tela har "slått" så kraftig som i år. Det merkes på UHB.

Alt som heter fundamenter har rørt på seg. Særlig er det ille på lokomotivstallens yttervegg. Nå er imidlertid denne bygningen nokså elastisk, så den tar ikke skade av bevegelsen, men det ser ikke pent ut. Et av hjørnefundamentene på vognhallen har også løftet seg påtagelig.

Det er ganske klart at den kraftige tela vil få konsekvenser for arbeidet på UHB utover våren. Det vil sikkert gå uti juni før vi er helt kvitt fenomenet.

Særlig for arbeidet med banestrekningen vil tela ha kjedelige følger. Sporjusteringer og svilleskifting kan ikke finne sted før vi er sikre på at tela har sluppet taket.

Derimot er det selvfølgelig intet til hinder for å foreta grøfterensk og rydding langs linjen. Ikke minst nede ved undergangen med Kongsvingerbanen, hvor vi grøftet i fjor høst. Der trengs det endel rydding og rensk både i selve sporet og langs kantene.

Ifjor gikk vi til anskaffelse av 1000 stk. nye laskebolter. Det er etterhvert blitt mange nokså "slarkete" skjøter på banen. Akkurat denne våren egner seg godt til å få utført utskifting av bolter. Dette er et arbeid som slett ikke er avhengig av telefri skinnegang. Så fort som sporet er rent for sne kan arbeidet settes igang.

Kjøring på banen under forhold som her er nevnt er ikke av det gode. Belaster vi sporet, løser lett svillene og vi gjør vondt verre. Vi må derfor innskrenke kjøringen til et absolutt minimum, og helst bare kjøre med TINFOS, som er det letteste lokomotivet. Men som sagt, bare strengt nødvendig kjøring.

Til våren skal vi fullføre byggingen av godshuset. Fundamentene kom opp ifjor høst. Når selve byggingen kan settes igang er avhengig av hvordan fundamentene har klart vinteren.

Det ser i øyeblikket ut som om de er svært lite påvirket av tela - intet ville være bedre. I fall de skulle ha "lettet" litt på seg, har vi ikke annet valg enn å vente. Nedkjøring av materialene kan vi spandere på oss uansett - det lasset blir ikke særlig tungt.

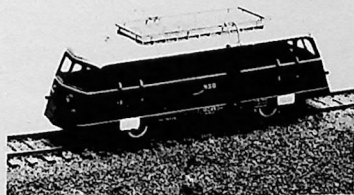
All tela setter også chartertogkjøringen i fare. Vi skal kjøre i dagene 11., 12. og 13. juni i forbindelse med Sørumsand-dagene. For den tid er det ikke øskelig med chartertog på banen. Vi skal da også legge opp kjøringen med dette for øyet.

Det har vært sagt mye om kjøring av ekstratog det siste året, og det er nok i alles interesse at denne kjøringen blir konsentrert mest mulig, og på så få dager som mulig. Da utnytter vi lok og vogner best, og belastningen på personalet blir mindre, selv om det blir mange tog på en dag.

Vi har allerede nå mottatt flere forespørsler om kjøring av chartertog, både for foreninger, skoler og pensjonister. Det er hyggelig at vi er så godt kjent blandt folk, men det er ikke fritt for at det kan være en nokså masete jobb å få alt til å klaffe.

I praksis er man nødt til å si ja eller nei med en gang man får forespørselen - og så må man prøve å skaffe personale etterpå, dersom man sa ja. Til nå har dette alltid gått bra, men jeg har sterkt inntrykk av at enkelte nok har strukket seg vesentlig lenger enn de egentlig hadde lyst til for å få endene til å møtes. Får vi konsentrert ekstratogene mer, skulle dette gjøre det hele lettere for oss.

HPG



Modellen av Cmb 16 nr. 18.249.



Leveransefoto av nr. 18 249 på Skabo i 1938.

## Modell av Cmb 16!

Vi har i samarbeid med PERL modell AB, Sverige, fått frem denne flotte modell av en norsk motorvogn. NSB har hatt 3 stk. av typen, som hadde litt fra Cmb type 16, hvorav den første ble bygget i Sverige og de to neste ved Skabo i 1938. Motorvognene ble brukt bl.a. som lokaltog mellom Nordagutu og Lunde samt endel på Numedalsbanen, og populært kalt "Lyntoget" blant lokpersonalet.

Modellen er som forbildet utstyrt med bagasjebrind på taket, med stiger opp til takgrinden, kufangere under og med små buffere.

Leveres både i vekselstrøm- og likestrømutgave.

Best. nr. Cmb 16 A Likestrøm . . . . . pris kr. 573,-

Best. nr. Cmb 16 B Vekselstrøm . . . . . pris kr. 658,-

Kjøp NSB Cmb 16 hos din hobbyforhandler, eller direkte hos oss.

NMJ er importør og hovedforhandler for

**PERL MODELL**

i Norge. Be om komplett PERL-katalog, pris kr. 15,-, og se det store utvalget i ferdigmodeller og byggesett av lok og vogner samt byggedeler.



**NORSK MODELLJERNBANE**

Postboks 76  
1920 SØRUMSAND

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

Postgiro: 5 77 40 39

Bankgiro: 6201.05.04460

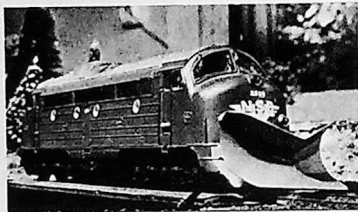
# NORSK MODELLJERNBANE

Postboks 76  
1920 Sorumsand

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 påskriftene og røde bufferbjelker. (Uten plog.)

Art. 3003 Vekselstrøm ..... kr. 590,-  
Art. 3003 Likestrøm ..... kr. 690,-



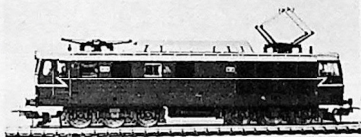
Art. 9150 Lima NSB B3 ..... vår pris kr. 39,-  
Art. 9308 Lima NSB BF 12 ..... vår pris kr. 39,-



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

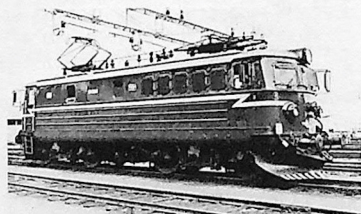
## ANDRE NORSKE LOK OG VOGNER

NSB type 63, "Stortysker", svart understell kr. 390,-  
Lima containervogn, 2 containere Linjegods kr. 21,-  
Lima containervogn, 5 containere Linjegods kr. 26,-  
Lima lukket godsvogn, type G 4 ..... kr. 21,-  
Lima togsett, norsk passasjertog ..... kr. 278,-  
Lima togsett, norsk godstog ..... kr. 254,-  
Lima O-vogn med staker ..... kr. 19,-



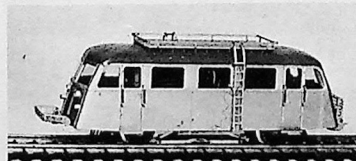
Lima's flotte modell av NSB type E1 14. LIMA er nå i forbedret kvalitet med øket vekt og bedre detaljering. Forbildet brukes i ekspressstogene både på Bergens- og Dovrebanen samt i tyngre godstogtjeneste.

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



Lima's modell av NSB type E1 13.

Likestrøm ..... vår pris kr. 154,-  
Vekselstrøm m/ omkasterrelé ..... vår pris kr. 354,-



Solbergfossbanens vogn "Padda" som modell. Sølvfarget med grått tak, komplett med bagasjegrind og stiger:  
Likestrøm ..... vår pris kr. 540,-  
Vekselstrøm ..... vår pris kr. 640,-  
NB! Vi har ennå noen eksemplarer igjen til gammel pris, h.h.v. 495,-/595,-.

BE OM KOMPLETT PERL-KATALOG

NMJ HJELPER DEG Å KJØRE NORSK!

Salgsbetingelser:

Order over kr. 200,- fraktfritt i oppkrav.



# CIRCUITO CENTRO PERU

## JERNBANER I PERU

DEL 2 VED T.MELLIN-OLSEN

Fredag 5. september 1980 klokken 04:30. Telefonen ringer og i halvørske oppfatter jeg at frokosten serveres om en halv time og at det er bussavgang til stasjonen klokken 05:30.

Ute er det mørkt med 7 fuktige varmegradar idet vi stiger ombord på bussen. Vel 15 minutter senere er den fremme ved Limas Desamparados stasjon, hvor jernbaneplassen og inngangen er et nivå høyere enn sporene.

Stasjonen er stengt, så vi, d.v.s. Kirsten og jeg og 34 andre (franske) i reiseselskapet ble stående og se andre medreisende ankomme stasjonen.

En fargeflekket Pontiac 1960 modell spytter ut 10 personer med bagasje - snorombundene koffertene, kartonger og bylter. Fantastisk!

Etter en halv times ventetid slapp vi inn og ned til 1. klasses ventesal (bare ståplasser der). Store dørportaler med gitterporter mot platformene, fint tak

med glassruter i mønet. Linjen Callao-Lima-Huancayo er på 346 km. normalspor, og ble anlagt av Peruvian Corporation, som har forretningsadresse i Toronto, Canada.

Den ble ferdig i 1890, og ble drevet av gruveselskapet med samme navn frem til 1974 da den ble nasjonalisert. Idag tilhører den Ferrocarril del Centro, som er en del av "Empresa Nacional de Ferrocarriles de Peru" eller som merket på materiellet: ENAFER-PERU.

Linjen går ut fra Callao som var Limas havneby, men som idag ansees som en forstad til Lima. På strekningen mellom Callao og Lima går det ikke lenger personførende tog, passasjertrafikken ivaretas av et nettverk av minibussruter.

Mellom stasjonene Ticlio og Galera, midt i en av de 22 tunellene, når linjen sitt høyeste punkt, 4818 m.o.h. som er det høyeste normalspor i verden. Paso Condor banen i Bolivia, som er smalsporet, når noen meter høyere.

Men vi er fortsatt på Desamparados i ventesalen og har i mellomtiden fått bilettene merket med en blyantstrek. Noen minutter på halv syv kom det to jernbanemenn, og rettet oss - og resten - inn i en lang rekke på to-og-to! Så ble jernporten åpnet og to-og-to viste vi bilett med blyantstrek og slapp så inn på platformen.

Stasjonen har 3 platformer og 4 spor. i spor 1 - lengst fra stasjonen sto det eneste tegn på jernbanemateriell, en falmet grønnfarget Bo-trevogn med åpne endeplattformer type USA, nr. 19 PAQUITA. Så den ble beglodd og fotografert av nesten alle.

Så endelig, et tog langt borte i retning Callao. CC no. 415 (Alco) trekker et stål-vognsett inn langs platform 3 bestående av vognene Bo.222-Ao.216-Aro.202-Ao.210-Bo.225-Bo.224-G.3553. Vognene er rødbrune, ikke ulik NSB, og de er bygget i England i 1952.

Setene i den åpne kupéen er ordnet 4+4 med bord og sort vinyl setetrekk. Runde taklamper over midtgangen og lamper over hver 2+2 seter. Alle vindusrutene var sprukket, særlig på den ene siden av vognene.

Klokken 07:40 ble det ringt for tredje gang, akkurat som på hurtigruta, og det var klart for avgang for Tven No. 1., som etterhvert var stappfullt. Overfor Kirsten og meg satt det to unge mestis-jenter med en blåfarget, kuleformet plast radio, og popmusikken strømmet ut.....

Dieselloket gir fra seg noen fløyteul, og så glir toget ut fra stasjonen med seks fullsatte vogner. Til venstre en halvtør og skitten elv, på den andre siden halvferdige murstensbygninger. Morenegrunn uten vegetasjon mellom bygningene og banen. Farten er omkring 40 km/t og vognen slingrer litt, men ikke verre enn att det går an å ta notater.

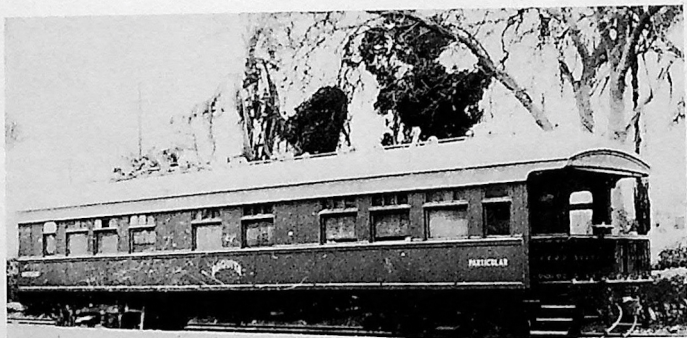
To konduktører kommer inn, og hver tar sin side av midtgangen for billettkontroll og klipping. Det er første gang jeg har møtt en slik metode.

Etter vel 12 minutters kjøring er vi ute av Limas forsteder, men horisonten er fortsatt borte i den evindelige disen, slik at det er vanskelig å fotografere, selv med Tri-X i apparatet.

Kelneren fra buffet-vognen begynner å bære rundt smørbrød og kaffe mens loket gir fra seg gjentatte fløytehyl for hver veiovergang. Vel 10 minutter forsinket glir vi inn på første stasjon, Santa Clara. Kryssingssporet ser helt ubrukt ut, og svillene er dekket av sand.

Etter fire minutter fortsetter vi. Togpersonalet har felles uniformsplagg, nemlig sort lue med sort blank skjerm. På luene er det metallskilt som angir stilling, og jeg så disse: REVISOR, CONDUCTOR, REVISTERO, VIGILANTE og INSPECTOR. Ellers benyttet de mørk dress eller mørk jakke/bukse og skjorte med slips.

Etter en times tid er vi ute av disen og inn i solskinn mens fjellene dukker opp i det fjerne. Elven går i stryk og vegetasjonen blir mer frodig.



Ferrocarril del Sur Ao.19 PAQUITA. Spesialvogn (Particular), nærmest som en salongvogn å regne.

Et besøk på toalettet viser et slitt sete, med en jernkum som engang har vært hvit. Men det er rent, og det er vann både i WC og i vasken.

Linjen går i kurver og ofte i skjæringer, og vi passerer "skitne" murhus og jordhytter med TV-antenner og kommer så 25 minutter forsinket inn til Chosica etter å ha passert Depto des Ingenieros, hvor det var hensatt gamle treboggievogner med nummre i 6500-serien.

Togloket nr. 411 og Bo.222 - fullastet med skolebarn - passerer i spor 2, mens vi får nytt lok i 600-klassen, nemlig nr. 605 som er sterkere enn de i 400-klassen.



Tog nr. 1 i spor 4, platform 3 på stasjonen i Lima, fotografert ca. 20 minutter før avgang. Merk stasjonsbygningen og veksel-signalet.



Ristingen i vår vogn etter avgang forteller at vi har sterkere lok og at vi har en vogn mindre å trekke oppover. Linjen ligger i stigning på minst 20 o/oo og går i kurver langs fjellsiden, fortsatt med elven til venstre.

Den første tunnelen passerer. Vi ser indianere i arbeide på små åkerlapper med sauer og kyr i band. Fortsatt 25 minutter forsinket kommer vi inn på Sante Bartelome stasjon, som er en sekkestasjon.

Loket kobles ifra og sakser seg inn til dreiskiven, blir snudd og kobler seg til i den andre enden av togsettet.



Fra stasjonen Sante Bartelome. Vårt lokomotiv er borte på svingskiven for å bli snudd. Som man ser av landskapet går det "ende til vær's".

37 minutter forsinket kommer vi oss endelig videre med loket foran. Noen minutter senere stopper toget og begynner umiddelbart å bakke. Vi har nådd den første "Zig-Zag".

Banen fortsetter i slyng oppover fjellsiden omtrent som Flåmsbana - i omkring 40 - 45 o/oo skulle jeg tro. Tunneller og mengder av skjæringer og en dross med fantastiske fotomotiver. Dessverre er min film fra denne delen av turen (36 bilder) blitt borte.

Fremover er det stadig flere fjell, daler og elver å se. I fjellsidene ser vi stier som krysser seg bratt oppover (nedover ??). Vi fortsetter frem og tilbake etterhvert som det ene "Zig" avløser det andre "Zag".

Vi stopper i Matucana, en gruveby 2389 m.o.h. etter nesten 3 timers kjøring, og vi er kommet 76 kilometer fra Lima.

Byen er distriktshovedstad i et distrikt med gruver og stein/grustak, med tørt og kaldt klima. På stasjonen er det mange sidespor, vannfyllingstårn, dreiskive og endel godsvogner av US-type. Indianer kvinner -å plattformen og langs toget selger frukt og andre ubestemmelige varer.

Her, i nesten 3000 meters høyde, er det flere kjempehøye løvtrær.

Vi krysser et godstog uten å stoppe. Siste vogn i godstoget hadde et grønt flagg skrudd på i 45 graders vinkel som sluttsignal.

Videre, frem og tilbake oppover fjellsidene. Det utvises en fantastisk teknikk når fartsretningen endres. Jeg tror ikke jeg hadde klart å endre fartsretning foroverbakover-forover så fort med Opel'n.

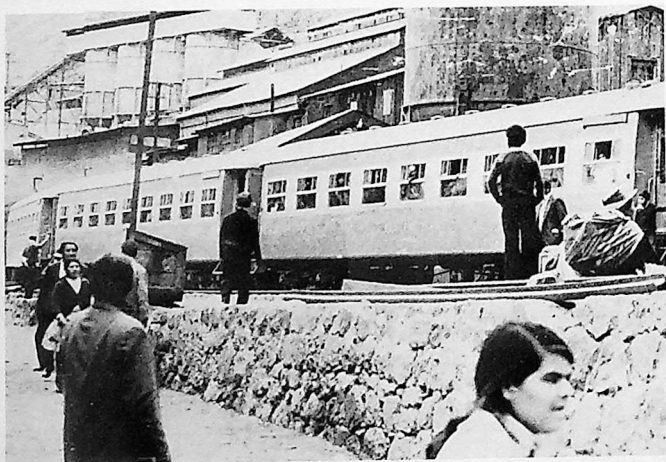
Loket vekselvis trekker og skyver de fem vognene som er maksimal toglangde på grunn av avstanden fra veksel til butt. Konduktøren kommer og trekker ned alle gardinene på den ene siden av vognen. Vi skal opp en strekning hvor det stadig går små steinsprang. Det er derfor nesten samtlige vindusruter enten er sprukket eller småhullete!!

Fra buffet-vognen foran kommer to mann, den første med mineralvannsflasker og bokser med juice. Av sistnevnte er de fleste ukjente for oss. Noen er gode, andre uvanlige og noen ikke så velsmakende at det gjør noe.

Passerer Octaras no. 14 og krysser et godstog trykket av lok nummer 501. Godstogene er også begrenset i lengde, både på grunn av bremsevekt og sporlengden mellom veksel og butt i "Z"-ene. 48 aksler ser ut til å være maks.

Nesten 50 minutter forsinket til Tamboraque. På et sidespor står åpne godsvogner lastet med noe som ser ut som fin sand, andre med noe som likner hvitt mel.....

Nr. 616 kommer inn for kryssing med et tog bestående av tankvogner, flere med svart sot. Endel av tankvognene hadde lastet metallbarrer på platformene og oppover langs tanken. På et sete øverst på siste vogn tronet en bremser/konduktør. Grønne flagg som slutttsignal.



Høyt oppe i fjellene krysser vi med tog nr. 2, som har kjørt inn i et buttspor som er nesten vannrett. Ellers lå gjerne kryssningssporene i 20 o/oo stigning eller mer !!

Loket skyver igjen. På den andre siden av dalen er det gruvetunneller an mass, og det vises også at vi straks etter krysser med et nytt tanktog lastet med tinnbarrer (????) samt en åpen vogn lastet med jernbanepersonell med gule hjelmer.

San Mateo neste, 30 minutter forsinket, bra kjøring. Mange indianere med sine farverike sjal. San Mateo er hovedstad i distriktet med samme navn, samt for Provincia de Huarochiri. Her i 3140 meters høyde er det kaldt fjellklima. Her er og mange mineralvansbrønner med stor medisinsk kraft, og vannet selges i flasker som medisin over hele Peru.

Linjeavstanden fra Lima er 95 kilometer. Etter vel tyve minutters opphold er det avgang klokken 11:28. Nå følger den ene tunnelen etter den andre. Fortsatt kryr det med "Zig-Zag"er. Maks hastighet er 35 km/t, vi holder omkring 15 !!

Kort stopp i Rio Blanco, hvor både kryssnings- og hovedspor ligger i ca. 20 o/oo stigning/fall. Fortsatt i slyng gjennom tunneller oppover.

Ny gruveby, Chicla, nå igjen nesten en time forsinket. Kelneren kommer for å ta lunchbestilling. Valget står mellom kylling og biff.

Vi ser stadig linjen vi har kjørt ligge i slyng og skarpe kurver under oss. I horisonten ser vi taggete fjelltopper med sne.

Igen passerer vi sidespor hvor det står vogner lastet med blanke metallbarrer. Klokken 12:31 kjører vi 56 minutter forsinket "opp" til stopp i Casapalca, 125 km. fra

Lima og 4160 meter over havet. Viktig gruveby. Tog nr. 1 stopper i stigning omkring 20 o/oo. På et buttspor - horisontalt !! - står tog nr. 2 og venter på klar linje på sin vei fra Huancayo til Lima. Toget består av lok nr. 604, Fo.232-Ao.211-Ao.212-Bo.221 og Bo.222.

Lunch, biff m/ris og poteter gjør godt. I Sør-Amerika finnes det over 1000 sorter poteter. Et par Cervezas avrunder måltidet. Og ferden går videre. Vi passerer gjennom en sluddbygge og får nesten hjemlengsel. Den ene tunnelen avløser den andre, og med korte mellomrom står orangerfargede motordresiner oppstilt på tverr- eller sidespor. Så kommer vi til den høyeste stasjonen i Peru, Ticlio. Flere sidespor, hvorav noen er opptatt av gamle godsvogner. Etter avgang kjører vi inn i en lang tunnel, og klokken 13:10, etter 5-1/2 times kjøring, ruller vi over det høyeste punktet på banen, 4818 meter over havet, inne i tunnelen. Ingen av oss hadde bruk for oksygen fra de medfølgende surstoffapparatene. Vi er glade for det! Etter ytterligere fem minutters kjøring er det stopp i Galera.

På denne siden har landskapet en annen karakter. Ligner litt på Jotunheimen i august, men med en annen vegetasjon.

La Yauli, indianerne, hopper på toget før det har stoppet, for å finne sitteplass. Det er ingen. Krysser med et "skikkelig" godstog - mange forskjellige vogntyper å se.

Mahr tunnel neste, og nå er toget fullt. Det er mange stående også i vår 1. klasses vogn. På et sidespor står et arbeidstog med moderne bunn-tommingsvogner, og med leende peruvianere ved siden av.

Farten øker, og med omkring 70 km/t på klokken slingrer vi nedover med en rørgate på de ene siden og avsvidde jorder på den andre. Lokomotivet

Vi er kommet til Oroya hvor privatbanen La Oroya - Cerro de Pasco tar av. Banen er dieseldrevet, men har gamle fargeprektige vogner i trafikk.

føyter og fløyter, og skineskotene slår mot hjulene. Kort stopp på en stasjon som heter "Cut-Off", med en rolig flytende elv, en demning

og sidespor som eneste naboer. 40 minutter forsinket til La Oroya - 123 km. fra Huancayo og 175 km. fra Lima - over 6-1/2 time underveis. Her står et aldeles praktfullt togsett på et sidespor, røde og lilla vogner av gammel US-type.

Hopper av toget for å få tatt fotografier. Vanskelig, det yrer med folk og gods på platformene og i sporene. Her er det mye gammelt materiell - et museum i seg selv. Vanskelig å få fotografert. "Gammeltoget" begynner å bevege seg, trukket av en GM diesel fra 1962 med nummer CC 36. Det er banen La Oroya - Cerro de Pasco - en normalsporet privatbane - som eier de gamle vognene og loket. Denne banen er 254 km. lang og transporterer

for det meste jernmalm til jernverkene i La Oroya. Mandag - fredag kjøres et persontogpar, dieseldrevet med GM diesel type GR 12 (1425 hk) som standard CC-lok.

Tog nummer 1 fortsetter, overfylt på 2. klasse og mange stående i 1. klasses vognene. "REVISOR" jobber hardt med å klippe billetter og å utstede tilleggsbilletter for dem som står i 1. klasses vognene.

Det går nedover, stadig nedover, med en rødfarget elv ved siden av. Det observeres flere skinnedepoter langs linjen. Hurai, 3706 meter over havet, 1 time forsinket, kort opphold for å sette av reisende.

Den røde elven blir bredere og mere stilleflytende. Vi fikk servert den søteste svarte kaffe jeg noen gang har fått. Ute ser vi saueflokker, hester og mørkegrønne trær. Unggutten, som har vært med fra Lima og solgt sukkertøy, karameller og tyggegummi fra et brett er stadig i farten. Ikke skjønner vi hvorledes han kommer seg gjennom vognene.



Atmosfære ombord. Bildet er tatt før trangboddheten begynte å gjøre seg gjeldende.

Vi blir trette etterhvert, mens toget fortsetter. Pachacayo - Llocllapampa - tambo - Jauja - Concepcion og San Geronimo. Sidespor, godsvogner. Middelmerkene er en gulmalt sten mellom sporene. Ingen dum idé. Svillene veksler mellom vanlige tresviller og noen som besto av betong, istøpt jernplate og forbundet med en jernstang.

"Lave" fjell (i ca. 3000 m.o.h. ved dalbunnen) og dalen er bred med steingjerder mange ganger volumet til dem på Jæren. Midtgangen full av unger sittende på pakksekker.

Etter Hcamali kommer konduktørene for å samle inn billettene. Umulig å få beholdt noen. Det går fort nå, med bikkjer rennende etter toget. Loket fløyter nesten uavbrudt. Opp langs siden av en vei og fortsetter langs denne - gjerde eksisterer ikke - full trafikk på veien!

Så slakker toget på farten, veien begynner å gå nedover, og vi kjører gjennom en enorm jernportal og stopper klokken 17:43 i Huancayo, 1 time og 5 minutter forsinket.

Ellers, vær varsom for tyver. Tyveri var ukjent før spanierne kom til landet i 1536. Reiselederen, istet alle reisedokumenter og billettene for viderereisen..... !

T. Mellin-Olsen

## Årsmøtet i Drifts- & Vedlikeholdsavdelingen. 19. 2. 1981.

Årsmøte ble avholdt i møterom tilhørende Oslo Distriktsorganisasjon i Tollbugt. 26 og ble satt klokken 19:10. Det var 24 medlemmer til stede. Det var denne gangen ikke satt opp noen dagsorden, da det i år ikke er valg, og det var heller ingen forslag innkommet for behandling.

Driftsbestyreren åpnet møtet, og ønsket de 24 fremmøtte velkommen. Etter noen praktiske opplysninger kom han inn på kjøringen av chartertog. Dette er etterhvert blitt en såpass stor belastning for D & V at man heretter vil være mer restriktiv med imøtekommelse av slik kjøring.

Han overlot så ordet til kveldens møteleder - andelslagets formann Thor Mellin-Olsen.

T. Mellin-Olsen snakket litt om styrets arbeid, og saker som det for tiden arbeides med. Av dette kan nevnes:

- TCo 1 skal modifiseres med tanke på transport av handicappede.
- Fredningen av Urskog-Hølandsbanen er fortsatt under behandling. Høringsfristen for de berørte instanser er nå utløpt, og saken oversendes med det første fra Riksantikvaren til Miljøverndepartementet for sluttbehandling.
- Da fredningen av UHB vedtas med tilbakeføring til Sorumsand for øye, trengs det en god del nye skinner. Her har banemester Hohle fått i oppdrag å skaffe skinnegang fra sidespor på Gardermoen.
- Medlemmenes reiserabatt med NSB er dessverre opphørt i forbindelse med enkeltbillettens innlemming i SL-systemet. Det arbeides for tiden med å få til en ordning med SL.
- Når det gjaldt arbeidene med HØLAND og BCo 3, overlot møtelederen ordet til verksmester Roar Stenersen.

Stenersen fortalte så om arbeidets gang på HØLAND. Kjelen befinner seg nå på verkstedet Sundland. Det later til at den på grunn av elde heller burde byttes ut med en ny kjel. Endelig standpunkt av dette er forekopig ikke fattet. Resten av lokomotivet står dessverre ute. Ellers oppfordret verksmesteren til økt innsats - det står fortsatt mye grovarbeid igjen som medlemmene kan ta.

Vogn BCo 3 står som medlemmene kjenner til på Bingsfoss. Det er vognvisitor Flateby som her har overtatt snekringen. Men også her er det grovarbeid som må gjøres. Vognens plateledning må skrapes - videre er deler som må males.

F. Halling fortalte at styret nå har vedtatt å anskaffe deler for oppbygging av Co 2. Når det gjelder Ao 100, er det her skiftet ut en del treverk. Vognen er også malt steder ut- og innvendig. Teakpanelen har fått nye strøk med Owatrololje. Den er beregnet ferdig til midten av mars.

T. Mellin-Olsen fortalte at UHB nå er medlem av Akershus Kulturvernråd. Siden vi får betydelige midler av fylket, medfører dette forpliktelser for UHB. Dette førte til at styret den 5. ds. besluttet å opprette egen museumsavdeling. Avdelingen blir foreløpig ivaretatt av et kolegium bestående av F. Halling, G. Narverud og ham selv.

H. Pedersen tok for seg aspirantordningen i baneavdelingen. Han syntes ordningen hadde gitt et godt resultat. Han foreslo at aspirantene gis status som banevoktere.

VEDTAK: Årsmøtet vedtok å opprette 3 stillinger med tittel "banevokter".

T. Mellin-Olsen gikk så inn på Jernbanemuseets Venners dag. Det bør gjøres noe for å tiltrekke UHB-utstillingen mer oppmerksomhet.

H.P. Grøner foreslo å anskaffe en mobil salgsskranke. Denne kan senere få fast tilhold på Bingsfoss. Han fortalte videre om styrets vedtak om heving av billettprisene som nå er som følger: Voksne kr. 15.- og barn kr. 5.-. Driftssesongen blir i år fra 21. juni til 13. september.

E.R. Gjertsen foreslo å innføre dagbillett (for entusiaster) på våre drifts-søndager.

VEDTAK: Årsmøtet vedtok å innføre dagbillett til kr. 25.-

N.A. Magerøy fortalte at NSB fra ruteendringen har gått med på å innføre togstopp for 3 tog ettermiddag/kveld på Bingsfoss i retning Oslo. Etter applausen å dømme, var dette møtets gledeligste budskap.

T. Mellin-Olsen kom til slutt inn på fremtidsplaner. Han foreslo bl.a. at man

## Fra MUSEUMSAVDELINGEN :

JÆRBALEN OMKRING 1920. Fra G.Narveruds postkortsamling.

Det øverste bildet viser den travle bystasjonen Stavanger like før avgang av tog i retning Egersund.

Det nederste kortet viser miljøet på Sandnes stasjon; bemerk "de innfødte" og det smakfulle emaljeskiltarrangementet på godshusets vegg.



Sandnes Jernbanestasjonen.



Slå et slag for  
„TERTITTEN“

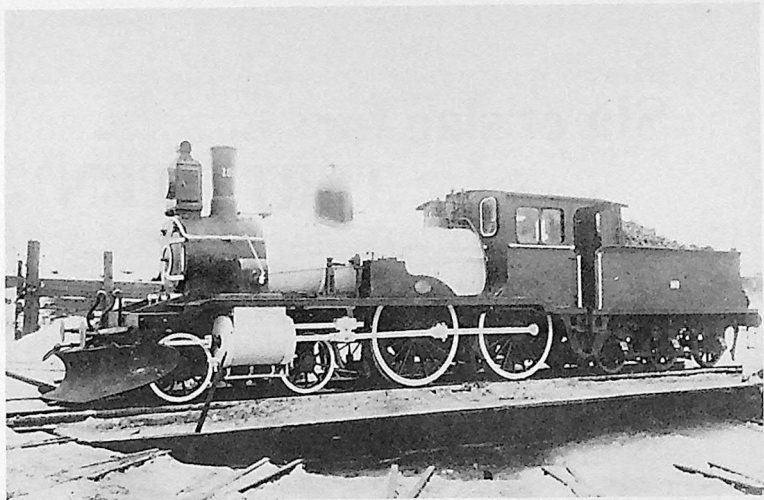


*Nå målet med en konto i:*



**KREDITKASSEN**

*- Lillestrøm*



Norges Statsbaner - loktype 16a.

En utpreget lettvektet og hurtigløper var type 16; med drivhjulsdiameter på 1750mm innehar denne typen Norgesrekord hva store drivhjul angår.

I alt var det levert tre lokomotiver av typen; nr. 107 ble levert til Kongsvingerbanen av SLM i Winterthur i 1899 som fabrikknr. 1222.

Året etter leverte Sächsische i Chemnitz to maskiner til Sydbanen, nr. 108 og 109, fabr.nr. 2569 og 2570.

Lokomotivene var to-sylindrede compoundmaskiner uten overheter. De hadde en adhesjonsvekt på bare 21,5 tonn og de ble snart for lette, selv for de mindre persontogene på Sydbanen, og de ble utrangert i årene 1928 til 1935.

Deres største tillatte hastighet var 70 km/t forover; de hadde en sylindertrekraft på 3200 kg og utviklet drøyt 500 HK ved 70 km hastighet.

