

Tertittten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad nr. 57 april 1984

Tertittten



Medlem av NORSKE KUNST- OG KULTURHISTORISKE MUSEER

Andelslaget

Urskog-Hølandsbanen

Selskapet driver på idealistisk basis „Tertitten”.

smalsporet dampdrevet museumsjernbane ved Sørumsand, Akershus fylke.

Medlem av NORSKE KUNST- OG KULTURHISTORISKE MUSEER.



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

Bankgiro: 6201.20.01628

Postgiro: 2 06 77 18

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

Telefon: (02) 41 83 59

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

Kontaktpersoner:

Styreformann Thor Mellin-Olsen, tlf: (02) 17 80 88 - 24 79 29 (prv)
 Driftsbestyrer Finn Halling, tlf: (02) 11 17 30 - 79 45 73 (prv)
 Museumsforvalter Harald Tyskerud, tlf: (02) 77 84 89 (prv)

Medlemskap: Støttemedlem: 100 kr
 Aktive: 50 kr

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

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

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

FORSIDEN: Harald Tyskerud med verkstedets tralle på Bjørkelangen stasjon i slutten av femtiåra.
 Foto: Dagbladet

Tertitten

Medlemsblad for
Urskog-Hølandsbanen
nr 57 april 1984, opplag 750.

Redaktør:

Erik Borgersen

Redaksjon:

Thor Mellin-Olsen
Roar Stenersen
Aud K. Brevig
Stein Olav Hohle

Redaksjonens adresse:

Postboks 711, Sentrum
0106 Oslo 1

Annonsepriser:

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

Rubrikkannonser med høyst
50 ord: 25,- kr.
do. for medlemmer/andelshavere,
15,- kr.

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

Til salgs:

Eldre nummer av medlemsbladet
som er til salgs:

Nr 31 - 49 og 51 - 57 : Kr 7,50
Nr 50.....: Kr 10,00

Velkommen

til et nytt nummer av Tertitten. Det er lenge siden sist nå, og det beklager vi. En spe undskyldning får bli at den nye redaksjon ikke har vært i arbeid for etter årsmøte. Det er også årsak til at bladet er tynnere enn vanlig.

Jeg vil samtidig få rette en takk til den tidligere redaksjon for dens innsats for bladet.

Vi vil henlede din oppmerksomhet til side 8 først. UHB har fått en fast ansatt, Harald Tyskerud, i stillingen som museumsforvalter. Videre vil du bl.a. finne nytt om revisjon av Høland og en grundig studie av godsvognparken ved UHB. Roar Stenersen tar oss med til en av veteranene blant museumsbanene (les: turistbane), nemlig Ffestiniog Railway i Wales.

Og til deg som ikke finner din artikkel i bladet denne gang, fortvil ikke! Den kommer nok i neste nummer.

Erik Borgersen

Fra innholdet:

- 4 Årsmøte
- 7 Formannstanker
- 8 Museumsforvalter
- 10 Høland
- 14 Fra årsmeldingen
- 21 Godsvognene ved UHB
- 30 NOB-vogn på hjul igjen
- 32 Uten rykk
- 36 Festiniog Railway
- 51 Thamshavnbanen

ÅRSMØTE

REFERAT

fra årsmøte i A/L Urskog-Hølandsbanens drifts- og vedlikeholds-
avdeling 26.02. 1984.

Møtet ble avholdt i Tollbugaten 26 kl. 18.00 med 22 personer til-
stede.

Godkjennelse av innkallingen. Stein-Olav Hohle hadde følgende
innsigelse til pkt. 4- "Endring av organisasjonsplan": "Årsmøtet
skal godkjenne den del av planen som gjelder drifts- og vedlike-
holdsavdelingen...." som han mente var galt formulert. Formuler-
ingen ble endret til: "Årsmøtet innbys til å godkjenne...."

Dagsorden ble som følger:

1. Valg av møteleder og referent.
2. Fastsettelse av ruteplan for 1984.
3. Endring av organisasjonsplan.
4. Valg.
5. Orientering om;
 - tilsetting av forvalter i lønnet stilling.
 - arbeidsplan for 1984, herunder dagnadsleir.
 - driftssesongen 1984.
6. Eventuelt.

1. Valg av møteleder og referent.

Som møteleder ble valgt Erik Borgersen.
Som referent ble valgt Aud Kristin Srevig.

2. Fastsettelse av ruteplan for 1984.

Det ble påpekt at den nåværende ruteplan er noe stram, men da
ruten er kjent og mangfoldiggjort på plakater, etc. bestemte årsmø-
tet at planen fastholdes for 1984.

3. Endring av organisasjonsplan.

T. Mellin-Olsen innledet med en redegjørelse for endringen av
UHS's organisasjon. Etter debatt om styret eller årsmøtet skal
velge redaktøren av Tertitten fulgte skriftlig avstemning med
resultatet:

Årsmøtet velger redaktør: 17

Styret velger redaktør : 2

Blanke stemmer : 3

Redaktøren av Tertitten skal fortsatt velges av årsmøtet.

4. Valg.

Samtlige stillinger i D&V var på valg. Valgresultatet ble som
følger:

- Driftsbestyrer: Finn Halling. Det fremkom ingen andre forslag.
Valgt ved akklamasjon.

- Trafikksjef: Nils-Sre Magerøy. - " - " - "

- Verkmester: Roar Stenersen. - " - " - "

- Lokmester: Bjørn Halling. - " - " - "

- Lokformann: Anne Hilde Gudmundsen meddelte at hun trakk seg
fra stillingen. Da ingen andre forslag ble fremsatt ble det
enighet om at driftsbestyreren kan tilsette om det senere skulle
fremkomme en kandidat.

- Vognformann: Ole-Jonny Flateby. Det fremkom ingen andre forslag.
Valgt ved akklamasjon.
 - Vognvisitor: Aud Kristin Brevig. - " - - " -
 - Banemester: Hans Petter Grøner. - " - - " -
 - Baneformann: Øyvind Mjelde. - " - - " -
 - Baneformann Erik R. Gjertsen. - " - - " -
 - Stasjonsmester: Nils A. Magerøy. - " - - " -
 - Stasjonsformann: Per Ivar Michalsen. - " - - " -
 - Stasjonsformann: Michael Grieser tok ikke gjenvalg p.g.a. flytting til utlandet. Stillingen blir stående ubesatt, og d.b. kan tilsette om noen sier seg interessert.
 - Redaktor: Erik R. Gjertsen meddelte at han ønsket gjenvalg. Erik Borgersen ble foreslått, og sa seg villig.
Valgresultatet ble som følger:
Erik Borgersen: 13
Erik R. Gjertsen: 7
Blanke stemmer: 2
- Erik Borgersen ble valgt som redaktor av medlemsbladet Tertittent.

S.-T.Mellin-Olsen meddelte at Harald Tyskerud er ansatt som museumsforvalter i lønnet stilling i UHB fra 1.3.84.
-Det ble videre orientert om dugnadsleir og arbeidsplan for 1984. Det ble fremhevet at avdelingslederne har et ansvar for å utarbeide en god og detaljert arbeidsplan tidlig, helst før påske. Det var videre enighet om at erfaringene med fjorårets leir var positive, og at en leir er ønskelig også i år.
-M.h.t. chartertogs-kjøring opplyste driftsbestyreren at skoler og pensjonistforeninger vil bli kontaktet med sikte på chartertogs-kjøring i én uke medio juni.

6. Eventuelt.

Bjørn Halling redegjorde for arbeidet med Høland.
Finn Halling redegjorde for arbeidet med SCO3, og benyttet anledningen til å henstille folk om å møte frem og hjelpe til i arbeidet.
Hans P. Grøner redegjorde for arbeidet med tilbakeføringen.
M.h.t. Sjørkelangen opplyste F. Halling at Bjarne Rogan arbeider med saken.

Årsmøtet ble hevet kl. 20.00.

Aud K. Brevig

Ny adresse

Urskog Hølandsbanen og medlemsbladet Tertittent har nå følgende adresse:

Postboks 711

Sentrum

0106 Oslo 1

Støttemedlemmene

Vi trenger DEG

Med et stort driftstilskudd og en fast ansatt på banen lurer vel enkelte av våre medlemmer på om det er noe vits i å støtte banen med sitt medlemskap. Er teksten på forsida av dette bladet "... driver på idealistisk basis .." lenger gyldig?

Det er selvsagt en forståelig problemstilling. Vi har grodd fra en "hobbybane" til et av landets viktige museer, og er underlagt støtteordningen. Imidlertid er det den frivillige innsats som er drivkraften. Selv museumsforvalteren, som er fast ansatt, arbeider hos oss ut fra ønske om å støtte bevaringen av Urskog-Hølandsbanen. For det er nettopp ønske om å bevare en bit av UHB som et levende museum, og på en musealt forsvarlig måte som sammen med en bit jernbanegalskap driver oss til dette. Og her er en hver støtte helt vesentlig. I fjor utgjorde medlemskontingenten 18 000,- kr. inn i vår kasse. Vi vil derfor rette en takk til våre medlemmer for den støtten dere har gitt, og som vi håper dere fortsatt vil gi. Det er uvurderlig for museet UHB.

Erik Borgersen

Gf

Referat fra generalforsamlingen vil komme i neste nummer.

Vi møtes

i Gamlestallen, Lodalen, onsdagskvelder, og lørdager fra ca. kl. 11 og jobber på personvogn BCo 3. Prosjektleder Finn Halling.

på NSB verksted Grorud tirsdagskveldene og lørdager fra ca. kl. 11 og jobber på damploket Høland. Prosjektleder Bjørn Halling.

Formannstanker

På Generalforsamlingen sa Roar Stenersen noe sånt som at jeg måtte fortsette som formann slik at jeg kunne gå på museumsmøter og kulturkonferanser. Jeg vet ikke om det var den eneste grunnen til at jeg ble gjenvalgt, men takk for tilliten i alle fall ! Og for å følge opp, dro jeg fra Generalforsamlingen til Bergen sammen med styret i Forbundsmuseet på en befaring der borte - og møtte igjen en verden som er svært forskjellig fra den vi vanligvis lever i, selv om bevaringstanken ligger i bakgrunnen både for den andre museumsverdenen og vår.....

Valgene på generalforsamlingen førte til en noe endret situasjon. Etter omkring tyve års virksomhet har vi et styre uten at Hans Petter Grøner er med i styret enten som medlem eller som driftsbestyrer. Banen og museet har mye å takke Hans Petter for - og for min egen del kan jeg også takke han for at han foreslo meg til det første styret i NJK hvor jeg ble sekretær!

Debatten under generalforsamlingen viste tydelig at museet UHB har forpndret seg svært i de siste årene, særlig etter at tilskuddsordningen trådte i kraft. Jernbanen UHB har derimot ikke forandret seg så mye når det gjelder driften, men vedlikeholdet og hovedrevisjonene nok tar mere tid og flere ressurser - med forhåpentligvis bedre resultater.

Ellers har jo allerede 1984 blitt et merkeår - vi har en lønnet museumsforvalter i full sving. Også her i bladet vil jeg ønske Harald Tyskerud hjertelig velkommen, jeg er overbevist om at både du og vi vil få et fint samarbeide.

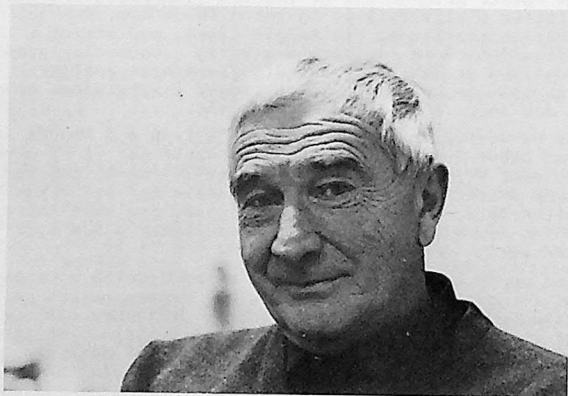
Igår ettermiddag sto jeg på Voss og ventet på ekspressen til Oslo. I spor 1 sto Pt 623 fra Mjølfjell til Bergen, et noe uvanlig tog, nemlig tre 65-sett med gamle Hardangerbanevogn Bo 450 etterhengt. Og ikke nok med det, 450 var "RESEVERT" Jeg spurte en eldre overkonduktor om han ikke så frem til å få 69 sett på Vossebanen. Han svarte NEI, han ønsket å beholde det rolige tempoet, fordi han da fikk tid til å tå seg av de reisende, Og det er en av mine gamle kjøpphester - de av oss som er på banen når vi kjører rute- eller chartertog må ta seg av de reisende, vi må ta oss tid til å prate og vi må tenke litt på at vi kanskje sjøl vil trenge litt hjelp en gang i framtida når vi som eldre pensjonister skal inn i toget.

Det var skolemesteravsnittet....

Til slutt, jeg gleder meg til å møte de aktive, de passive --og HÖLAND og BCo3 - på strekningen Sörumsand-Presterud-Fyen-Bingsfoss-Sætra-Fossum.

Museums- forvalter

Tyskerud ansatt i 1/2-dagsjobb



På budsjettet for -84 fikk vi opprettet en halvdagsstilling som museumsforvalter, og stillingen ble lyst ledig fra 1/3. Til vår store glede søkte Harald Tyskerud stillingen, og han er nå ansatt. For de av oss som har deltatt litt i aktiviteten på verkstedet Grorud er Tyskerud en gammel kjenning, og også etter at han gikk av med pensjon har han hjulpet oss i arbeidet der. Med sin lange erfaring fra jernbanen og ikke minst 20 år på verkstedet Bjørkelangen vil han få stor betydning for vår virksomhet.

For å kunne presentere Tyskerud for bladets lesere har vi tatt en liten prat med han.

- Vi må begynne med det vanlige spørsmålet, når begynte du på jernbanen?

- Det var i desember i -41 på verkstedet på Bjørkelangen. Verksmester Engen var det som var sjef der da.

- Var det mange som jobbet i verkstedet?

- Opptil 22 mann, tror jeg. Nå var det jo slik dengang at lokførere og fyrbøtere hadde dager på turnusen sin i verkstedet. Det var litt fleksibelt det der.

Jeg ble nokså tidlig tatt ut til visitørtjeneste forresten. Vognvisitørstillingen hadde blitt inndratt som egen stilling og i stedet brukte de noen av oss fra verkstedet. Sånn var det at jeg fikk sikkerhetstjeneste.

- Arbeidsforholdene den gangen?

- Det var nokså primitivt. Alt gikk jo manuelt kan du si, ingen maskiner å snakke om.

Så var det jo 48 timers uke dengang. Vi hadde 1/2-timers frokost og 1 times middagspause husker jeg, ja vi dro nå gjerne hjem i middagen da.

- Hva drev du mest med på verkstedet?

- Vognene. Ja det hendte nå det ble litt med lokene også når det var større arbeider på dem.

- Var det mest vanlig vedlikehold på vognene eller ble det gjort større ombygginger i din tid?

- Vi bygde faktisk en del godsvogner. De ble bygget på deler fra vogner som kom fra Vestfoldbanen. Flatvogner til tømmertrafikken. Rammene ble helsveiset, men det var det flere meninger om! Vi hadde en av den gamle skole, ser du, som holdt på det der med klinking.

- Det gikk mot nedleggelse, og du søkte deg til Lyntoghallen i Lodalen.

- Til verkstedavdelinga der ja. Jeg kom dit etter ferien i 60', jeg var ikke på banen helt til nedleggelsen i september.

Jobben i Lodalen ble ombygging av drivboggiene på ekspress-togsettene type 88. Jo det var virkelig interessant og utfordrende jobb. Her var det snakk om små toleranser.

Denne ombyggingen var uhyre kostbar for jernbanen, og til liten nytte ettersom settene ikke gikk mange åra til.

Jeg var i Lodalen i 4 år, men da søkte jeg Grorud. Siden har jeg vært der, på godsvognavdelingen. Og fra -65 har jeg vært verkstmesteravløser.

- Du søkte aldri verkstmesterstillingen?

- En gang skrev jeg søknad, men jeg lot være å sende den. Nei jeg var aldri interessert i det, Jeg ville være på golvet - det var der jeg hørte til.

- Du har vært på jernbanen i omtrent førti år, har du trivdes med arbeidet?

- Aldri hatt det vondt en eneste gang, jeg har trivdes godt!

- Du sitter i kommunestyret og er formann i forlikrådet. Og er en garvet foreningsmann. Engasjert i politikk har du vært lenge?

- Siden i -34! Har vært med mye i politikk og i fagforeningsvirksomhet. Har liksom vært borti ett eller annet hele tida.

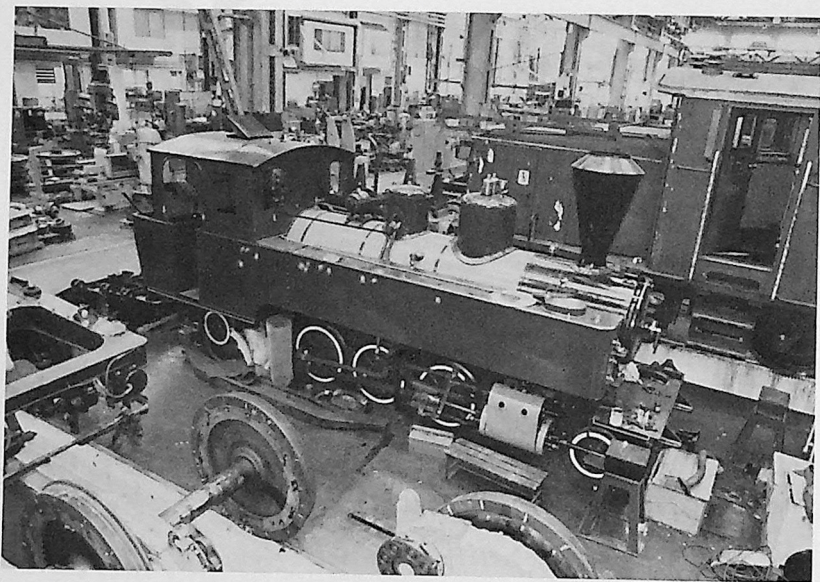
- Og i andre foreninger også?

- Joda, Hornmusik og skytterlag bl.a.

- Lykke til i din nye jobb!

-Jo, takk for det. Jeg håper jeg kan fylle oppgavene. Det praktiske kan jeg jo, men du må huske på at jeg er ikke 25 lenger.

Jeg beundrer virkelig museets medlemmer for den innsatsen dere gjør. Det er enestående synes jeg. Har alltid syntes det har vært hyggelig å kunne hjelpe dere.



Høland

Tertitten intervjuer Bjørn Halling

UHB har utviklet seg fra å være en "hobbybane" til å bli et museum av anstendig størrelse, og arbeidsbyrden har økt med årene særlig på grunn av stigende krav til historisk riktighet. Man har derfor begynt å utnevne prosjektledere til å stå ansvarlige for store enkeltarbeider.

Lok nr. 6 "Høland" forfalt til hovedrevisjon i 1980. På forhånd var det bestemt at drivhjulene skulle tas ut og dreies. I tillegg skulle alle kjelrørene byttes. Under første vann - fylling på kjelen i mai 1980 begynte det å piple vann inn i fyrkasse. En sprekk i røykrørsplaten mellom smårørene i øverste del av indre fyrkasse ble oppdaget. Situasjonen var klar, men ubehagelig. Ny kjel måtte lages.

Hovedrevisjonen ville bli langt mer omfattende enn ventet. Heldigvis sa Bjørn Halling seg villig til å bli prosjektleder for HR av "Høland".

-Da "Høland" var kommet til Gamlestallen i Lodalen, hva begynte du med da, Bjørn?

-Kjel og drivhjul skulle henholdsvis til Sundland og Grorud. Derfor var det bare å begynne og demontere. Nesten all armatur måtte fjernes, så det var skrujobb for flere uker. Noen av mutterne var ikke rørt siden loket ble levert i 1925. Solid verktøy og rå kraft måtte til for å løsne de mest gjenstridige.

-Det var heldig at arbeidet kunne foregå under tak i Gamle - stallen .

-Ja selvfølgelig, men vinteren 80/81 fikk vi ikke stå der fordi NSB trengte sporplassen til avising av personvogn. Men våren 81 kom loket tilbake på sin gamle plass, skjønt lok, det var jo nå bare rammen med vann-tanker og hytte.

Rammen på et damplok har mange vinkler og kroker, noen nesten utilgjengelige. Fjerning av gammel møkk tok derfor lang tid, og det holdt ikke alltid med skrape, noe måtte bankes vekk. Etterpå ble rammen grunnet og malt.

-De nye delene du trengte, hvordan fikk du tak i dem?

-Ja, det var et svært tidkrevende arbeid, særlig å spore opp hvem som kunne lage og levere oss dem. NSB's verksted på Grorud var meget hjelpelige, og vi, verks - mester Roar Stenersen og jeg, fikk meget verdifulle kontakter også i private firmaer, som vi kan bruke senere.

-Dette måtte vel stort sett ordnes i arbeidstiden. Hvordan lot det seg kombinere med ditt daglige arbeid?

-Jeg har hatt en forståelsesfull arbeidsgiver. Uten det hadde jeg brukt mye lenger tid. Men det han ikke har visst, har han ikke hatt vondt av.

I desember 1982 ble den nyoppussede lokrammen sendt til NSB's verksted på Grorud. Ny helsveiset kjel kom til Lodalen i mars 83 hvor den ble isolert før kjelplatene ble skrudd på. Deretter ble den nye kjelen sendt til Grorud og heist på plass i den nymalte rammen. Et pionerprosjekt var slutført. Det er ikke mange museumsjernbaner som har fått satt i nyfabrikert kjel i sine damplok under en hovedrevisjon.

Når nytt skal monteres på gammelt, kan det lett oppstå tilpasningsvansker. Armatur, overganger og rør måtte derfor i noen tilfelle nylages enda en gang, og det forskjøv selvfølgelig det stipulerte tidsskjema for ferdigstilling.

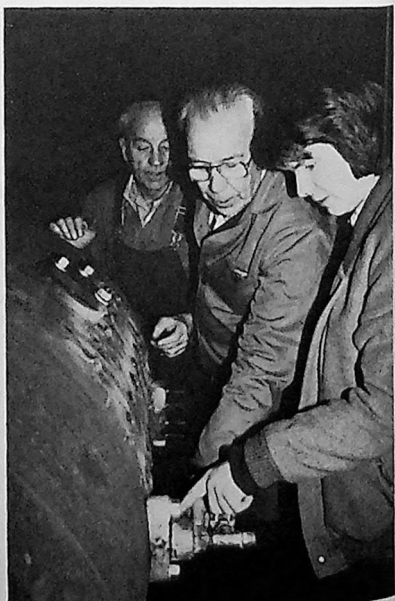


Roar Stenersen
i ferd med å
slipe linse-
pakninger til
kraftdamprøra.

(under til venstre) Staffering er nøyaktighetsarbeid.

(under til høyre) Kjelsmed Haugen og Vsm. Østensen, Vst Sundland
diskuterer detaljer på kjelen med Roar Stenersen.

(Fotos denne side: Erik Borgersen)



I 1983 ble loket hjulsatt og stagene koblet opp. Hjullagrene er istøpt og nydreide så nå bør akseltoppene være mer stabile i sitt leie. Frontlampe lik den loket ble levert med i 1925, er kjøpt fra et firma i Vest-Tyskland. For at farvesettingen på "Høland" skulle bli så historisk riktig som mulig, ble det tatt farveprøver etter nedskraping av gammel maling. Av resultatet har man blandet seg frem til riktig malingsfarve. Stafferingene har tatt utgangspunkt i fabrikkfoto av hvordan loket så ut ved levering i 1925.

Enhver vil forstå at det er nedlagt et enormt arbeid, og at tålmodigheten og lystene til å fortsette mange ganger i løpet av de nesten fire årene er blitt satt på prøve.

-Du sitter igjen med flest positive opplevelser håper jeg?

-Ja, utvilsomt. Jeg har lært mye av gamle fagfolk på området, og det er nyttig lærdom å ta med seg, for de tilhører siste generasjon som har yrkespraksis fra damplokreperasjoner. Verksmester Stenersen, UHB, og jeg har hatt et utmerket samarbeid. Siden jeg reiser mye i mitt daglige arbeid, har han måttet påta seg mange oppgaver.

-Du må ha en tålmodig kone?

-Det er nok ikke alle fruer som ville finne seg i så mye fravær på grunn av et gammelt damplok, så jeg har vært heldig.

Lok nr. 4 "Setskogen" forfalt til hovedrevisjon i 1983. Også på dette loket venter omfattende arbeider, men det ser ikke ut til at kjelen må skiftes ut.

-Er du villig til å begynne med "Setskogen" til høsten?

-Vi får se. Et stort lyspunkt er det at en erfaren fagmann som Harald Tyskerud har begynt å arbeide for UHB. Han har sikre kunnskaper og gode kontakter og er behagelig å samarbeide med, så.....jeg stiller meg ikke avvisende.

Bjørn Halling forteller at han da ville benytte en annen fremgangsmåte enn den som ble brukt på hovedrevisjonen av "Høland". Loket skal fullstendig demonteres og deler som må nylages sendes til dem som kan ta seg av det. Monteringen av loket vil ikke påbegynnes før alle deler ligger klar i tilfredsstillende mekanisk stand. Dermed vil dobbeltarbeid unngås, sløsing med tid og ergelser kunne elimineres.

-Når regner du med at "Høland" kan prøvekjøres på UHB?

-Jeg satser på en gang i slutten av mai, begynnelsen av juni i år. Det blir spennende, og jeg er forberedt på at småfeil kan oppstå, men det lar seg nok utbedre.

-Lykke til!

-Takk



Sommerdag på Sørumsand. Foto: M.Sroka

Fra Årsmeldingen

Driften og arbeidet på skinnegang og i stasjonsavdelingen i 83 har vært behandlet i bladet tidligere. Hovedrevisjonen av Høland finner De omtalt i egen artikkel i dette nummer. Det øvrige arbeid i maskinavdeling, museumsavdeling og tilbakeførings-saken tar vi med her.

MASKINAVDELINGEN

Siden alle i maskinavdelingen er engasjert i restaureringsprosjektene Høland og BCo3, har aktiviteten på Bingsfoss vært begrenset i 1983.

Materiellinspeksjonen høsten 1982 avstedkom en rapport som vi måtte ta for oss våren 1983. Største enkeltoppgave her var bremseoverhaling på CF11 og C12. Forøvrig ble vi pålagt å skifte og etterse alle splinter og bolter i koblings- og bremsesystemet på alt personvognmateriellet.

Lok nr. 8 Bingsfos hadde endel overraskelser i bero for oss i 1983. Først i sesongen røk et kjelerør som måtte plugges før videre drift. Derneft fikk vi gjentagne problemer med venstre injektor, som til slutt måtte tas ut og renses. Årsaken er rust flass i vanntankene; venstre side er spesielt ille fordi silen i innsuget er dårlig slik at rustbiter trekkes med og blokkerer damp-syfonene i injektoren.

Vannstandsarmaturen har også sviktet ofte. Efter en overhaling bedret dette seg, men helt bra er det ikke blitt. Årsaken synes å være korrosjon på sikkerhetskulen i den nedre armaturen. Dette fører til at kulen ikke ruller skikkelig tilbake i kammeret og dermed blir liggende å blokkere.

Mot slutten av sesongen røk enda et kjelerør, noe som nok er et tegn på at loket trenger nye rør. Uansett må vi kaldrykke loket før neste sesong for å sjekke tilstanden.

Forøvrig er lokets bremsar justert og to nye klosser mont-ert.

Lokets gamle Deutsche Reichsbahn-skilte er satt på igjen, og sikkerhetsventilene ble justert til rett blåsetid.

Vannforsyningen på Bingsfoss ble betydelig forbedret i fjor. Vi har nå drikkevann både i Fjeldvang, Bingsfoss hytte og Bingsfoss stasjon. Dusj er installert i Bingsfoss hytte, samt vasker, garderobeskap, etc.

Linjetelefonen har delvis vært ute av drift mellom Fossum og Bingsfoss i sommer. Feilen synes å være periodisk, og er så-ledes vanskelig å lokalisere. Problemet løses vel når vi kan ta i bruk vår egen linje som ble lagt i telekabelgrøften høsten 1982.

MUSEUMSAVDELINGEN

Arbeidet har pågått i 1983 med å etablere på nytt en egen museumsavdeling ved UHB, med ansvar for det rent museale arbeid ved banen. Avdelingen har knyttet til seg en person med museumsfaglig bakgrunn (styremøte 18.4.), som i løpet av året har prøvd å gjøre seg kjent med banen og har drøftet museumsspørsmål med de aktive medlemmene.

Museumsavdelingens arbeids- og ansvarsområde er vurdert. og en foreløpig liste over arbeidsoppgaver er satt opp. Av de prioriterte oppgavene er arbeidet med en minneinnsamling (inter-vjuing) påbegynt. Utstyr til lydåndopptak er stilt til disposi-sjon av Forbundsmuseet i Akershus.

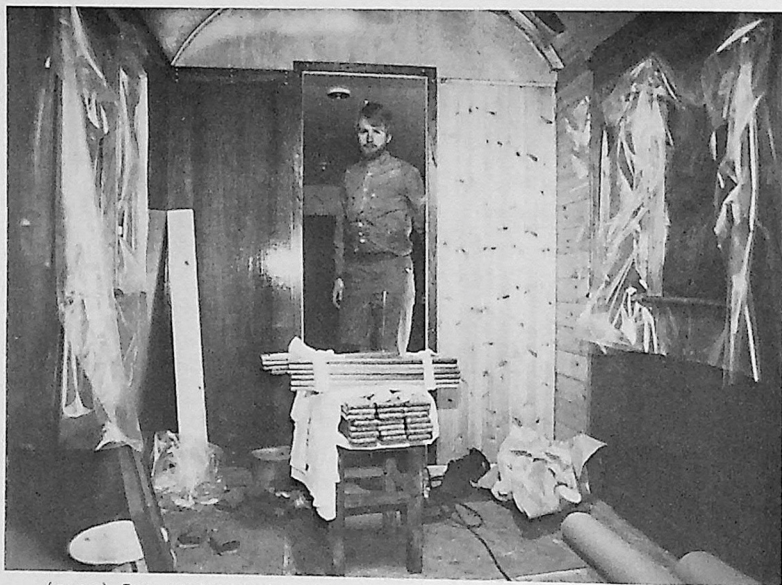
Fotosamlingene er registrert og avfotografert i samarbeid med forbundsmuseet. Samlingen omfatter nå vel 1000 fotografier.

BCo1/BCo2

Arbeidet med produksjon av deler til BCo1/BCo2 har fort-satt i 1983. Arbeidet utføres av leiet snekker på Forbunds-museets regning; kun materialomkostninger bæres av UHB.

BCo3

Arbeidet med restaurering av personvognen BCo3 har fort-satt gjennom hele 1983.



(over) Fra restaureringen av personvogn BCo 3, med prosjekt-
lederen selv, Db. Finn Halling.
(under) Mork stasjon, som skal flyttes til vår endestasjon
Fossum.



Efter fullføring av innvendig paneling i 1982, sto malerarbeidene for tur. På 3. klasse er gulvet malt 4 ganger og lakkert 2 ganger. Veggene er oljebehandlet, kittet og malt, hvorefter en pasjonert malermester utførte et nydelig kammingsarbeide. Til slutt ble veggene lakkert med hollandsk harpikslakk. Taket er malt hvitt.

På 2. klasse er det lagt linoleum av gammel type på gulvet. Veggene er kledt med teakfinér og taket med bjerkefinér. Treverket er derefter grundig behandlet med olje.

Utvendig er alle veggplater montert, og dette har utvilsomt vært det største arbeidet i 1983. Platene, som er nye, måtte tilpasses omhyggelig, og bores og grunnes på baksiden før montering. Nærmere 1.000 skruer er gått med til å feste platene, og disse er skrudd inn maskinelt. Etter monteringen er platene vasket, grunnet, sparklet og malt.

Over alle plateskjøter og rundt alle dører og vinduer skal det monteres lister. Her bruker vi de originale i den utstrekning de er intakte, og disse er malt ferdig etter sandblåsing.

Tre av endene på takbjelkene samt endebeuene i taket er skiftet p.g.a. råte. Nye gesims er laget, men ennå ikke montert.

Alle vindusrammer samt klemrammene til 2. kl. er nye, mens klemrammene til 3. kl. er reparert.

Nytt møblement til 2. kl. er ferdiggjort i 1983. Det er benyttet plysjtrekk, og vi har vært så heldige å finne en salmaker som kan kunsten å lage fjærmadrasser, slik at møblene fremstår som de opprinnelige.

Praktisk talt alt innvendig listverk er nytt, og ved årsskiftet gjensto kun montering av gulvlister på 3. kl. samt noen hjørnelister på 2. og 3. kl.

Bagasjehylleknekter til 2. kl. er støpt nye. Disse skal males og trekkes ned nett. På 3. kl. benyttes de gamle knektene etter sandblåsing og maling. Hyllebordene er nye, og er malt og kammet på samme måte som veggene.

Vognen forventes ferdig i 1984. Mange detaljer gjenstår imidlertid, og det er vanskelig å anslå hva som vil medgå av tid til arbeidsoppsasjoner vi ikke har utført tidligere. Vi vil imidlertid prioritere å levere en perfekt vogn fremfor å forsere arbeidet.

MORK STASJONSBYGNING

I kommunestyremøte 24. september 1981 ble A/L Urskog-Hølandsbanen eier av Mork stasjonsbygning. Forutsetningen for overtagelsen var flytting til museumsjernbanen.

Plassering ved museumsbanen voldte problemer. Et første forslag om plassering på "trekanten-området" fikk ikke Riksantikvarens tilslutning. En plassering på Fossum ble ansett mer hensiktsmessig, men her var eierforholdene til grunnen som bygningen ville legges på uklare. Deler av grunn tilhørende Jon Stortrøen måtte tas i bruk. Herr Stortrøen gav, etter noe betenkningstid sin tillatelse til at et mindre areale av hans dyrkede mark ble anvendt til formålet. Tillatelsen var en direkte følge av et tidligere makeskifte hvorved UHB ble tildelt noe grunn på Fossum.

UHB søkte Norsk Kulturråd om midler til prosjektet i 1981, men

søknaden fikk en forkjært behandling i Kulturrådet som følge av delvis ukorrekt, delvis direkte feilaktig forståelse av de faktiske forhold. Søknaden ble derfor fornyet i 1982, og det ble i mars 1983 bevilget kr 50.000,- til flytting og restaurering.

På dette tidspunkt forelå det byggetillatelse for oppsetting på Fossum etter 2. gangs behandling i Sørum bygningsråd. Tillatelsen ble gitt med 3 mot 2 stemmer. På forhånd var saken forelagt jordstyret og herredsaagronomen i Akershus.

Høsten 1983 ble bygningen gjort klar for flytting til Fossum ved at takstenen ble tatt av, pipe og brannmur revet og nytt undertak lagt. Bygningen var også hevet 10 cm fra grunnmuren. På Fossum var det pukkert opp og lagt bjelkelag med langsgående bærebjelker for senere underbygging med gråstensfundamenter.

Transport av bygningen var planlagt til januar 1984. Såvel Blaker Elverk, Televerket som Vegdirektoratet var engasjert i den planlagte flytting som bl.a. medførte løfting av 16 høyspentkabler og 4 telefonlinjer - et arbeidsområde som ville ta minimum 2 dager.

Flyttingen ble imidlertid utsatt p.g.a. brann hos det transportselskap som skulle forestå selve transporten. Det spesialutstyr som skulle anvendes brant opp. Flytting forventes nå i mars/april 1984.

TILBAKEFØRINGEN

I 1983 har arbeidet stort sett konsentrert seg om den praktiske siden. Høsten 1982 fikk vi lagt spor frem til km 0,575 samt foretatt planering og grusing helt frem til km 0,480. I løpet av sommeren ble så sporet lagt frem hit. Det er grøftet langs strekningen og gravd stikk under sporet på et sted.

De første 50 m med spor som ble lagt ut ved Presterud fikk en noe uheldig kurvatur og stigningsforhold samt falsk overhøyde. Dette ble rettet opp sist sommer.

Grensene for det vedtatte fredning er fortsatt ikke fastlagt endelig på strekningene Presterud-Sørumsand NSB-stasjon. Det er her oppstått noe uklarhet og Sørum kommune har gjort fornyet henvendelse til Riksantikvaren. Endelige grenser er nå tegnet inn og skal tinglyses.

Det videre arbeid med sporlegging mot Sørumsand NSB-stasjon må samordnes med Statens Vegvesen som samtidig ønsker å opparbeide gang- og sykkelveg mellom km 0,46 og innkjøringen til A/S Noractor hvor det nå er yrkesskole. Denne gang- og sykkelveg skal kun betjene yrkesskolen idet man ikke ønsker at elevene skal benytte A/S Noractors industriområde til ferdsel. Detaljer i forbindelse med hvordan kombinasjonen av UHB og vegen best kan ordnes, skal avgjøres tidlig på våren hvorefter det praktiske arbeidet straks vil bli startet opp fra Vegvesenets side. UHB vil bli tatt behørig hensyn til og Statens Vegvesen vil være oss behjelpelig med maskinelt arbeid slik at spor kan legges frem til og over planovergangen inn til A/S Noractor samtidig med opparbeidelse av gang- og sykkelveien.

UHB har, som en del av tilbakeføringen i et større perspektiv, søkt Norsk Kulturråd om midler til prosjektering av museumsbygg m.v. på trekanten. Dette prosjektet vil bli så omfattende - om det kommer til utførelse - at det er nødvendig med relativt omfattende prosjekteringsarbeider for en kan legge saken frem for berørte parter innen museumsvesen og kommune.

Regnskap 1983

DRIFTSINNTEKTER OG DRIFTSKOSTNADER	1983	1982
Driftsinntekter	54.004,75	66.189,20
Driftstilskudd	200.000,-	174.000,-
Diverse tilskudd	66.760,-	17.000,-
Inntekter medlemsblad	20.224,50	13.730,50
Inntekter arr.avdeling	0	6.755,-
Diverse inntekter	360,-	0
Sum driftsinntekter	<u>341.349,25</u>	<u>277.674,70</u>
Driftskostnader	48.122,46	33.381,46
Baneavdelingen	11.884,21	12.849,55
Masjinavdelingen	24.830,90	14.398,22
Stasjonsavdelingen	5.509,75	7.291,36
Dugnadsløst	7.528,10	0
Flytting av Mork st.bgn.	8.634,09	0
Pålagt driftsteknisk vedlikehold:		
-HR Høland	45.259,16	105.163,98
-BCo3	26.687,70	52.505,41
-BCo1/BCo2	5.760,-	7.291,36
-To27	0	7.997,40
Inventar og samlinger	32.177,50	0
Tilbakeføring	35.330,65	55.087,70
Kontorhold	32.212,92	7.996,53
Administrasjon	6.546,30	9.308,80
Markedsføring	4.360,-	-
Fotoarkiv	960,75	2.059,50
Bibliotek	700,-	740,-
Møtekostnader	1.852,10	3.171,96
Reisegodtgjørelse	5.832,75	5.500,15
Forsikringspremier	8.977,-	8.150,-
Kontingenter	2.240,-	254,-
Kostnader medlemsblad	16.644,90	14.310,40
Kostnader arr.avdeling	0	8.224,60
Skattetrekk/folketrygd	0	0
Sum driftskostnader	<u>332.051,24</u>	<u>350.466,12</u>
Driftsresultat	<u>9.298,01</u>	<u>-72.791,42</u>
FINANSINNTEKTER OG FINANSKOSTNADER		
Renteinntekter	5.906,59	5.543,82
Medlemskontingenter	18.130,-	11.095,-
Sum finansinntekter	<u>24.036,59</u>	<u>16.638,82</u>
Resultat før årsoppgjørdisp.	<u>33.334,60</u>	<u>-56.152,60</u>
ÅRSOPPGJØRSDISPOSISJONER		
Avsatt til Mork st.bgn.	41.365,91	0
Avsatt til revisjonsfond	0	5.002,60
Oppløsning av revisjonsfond	8.031,31	61.155,20
Netto årsoppgjørdisp.	<u>-33.334,60</u>	<u>56.152,60</u>
Årsoverskudd		

MERK: Generalforsamlingen påla kassereren å spesifisere posten "kontorhold". Dette vil bli gjort, men vi har ikke rukket å få det med her i bladet. (red.anm.)

A/L URSKOG-HØLANDSBANEN

BALANSE PR. 31. DESEMBER 1983

E I E N D E L E R

OMLØPSMIDLER	1983	1982
Kontanter	0	131,80
Bankinnskudd	45.146,16	84.420,56
Postgirobeholdning	6.706,15	17.345,35
Fordringer	2.000,-	2.000,-
	<u>53.852,31</u>	<u>103.897,71</u>
ANLEGGSMIDLER		
Rullende materiell, bygninger og skinnegang	122.200,-	122.200,-
Varige hjelpemidler	25.000,-	25.000,-
	<u>147.200,-</u>	<u>147.200,-</u>
Sum eiendeler	<u>201.052,31</u>	<u>251.097,71</u>

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

KORTSIKTIG GJELD		
Forskuddsbetalte medlemskont.	3.625,-	7.005,-
EGENKAPITAL		
A-andelskapital	36.500,-	36.500,-
B-andelskapital	6.700,-	6.700,-
Reservefond	15.000,-	15.000,-
Disposisjonsfond	85.399,23	85.399,23
Revisjonsfond	12.462,17	20.493,48
Mork st.bgn.	41.365,91	0
	<u>197.427,31</u>	<u>164.092,71</u>
Sum gjeld og egenkapital	<u>201.052,31</u>	<u>251.097,71</u>

Oslo S, 30. januar 1984
I styret for A/L URSKOG-HØLANDSBANEN

... *Vestvolden*
formann

... *Nils P. Magarøy*
kasserer

Godsvognene ved UHB

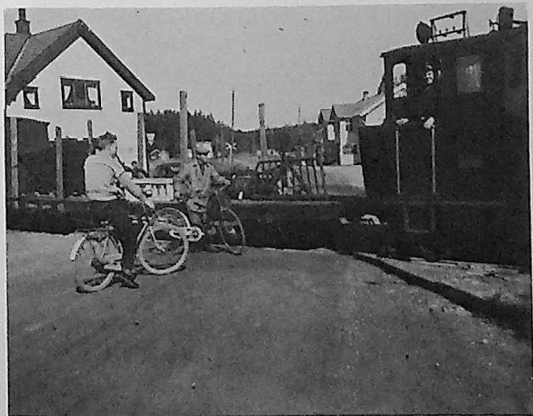
ved Finn Halling

Del 1

Urskog-Hølandsbanens hovedfunksjon var i alle drifts-
år transport av tømmer og plank, og det er naturlig at den
desiderert største materiellgruppen ved banen var godsvognene.

Til tross for det store antall vogner finnes relativt
beskjedent med dokumentasjon om vognene. Interessen for vogn-
ene har dessuten vært liten i våre spalter. De korte oversikter
som er gitt i Hølandsbanenytt og "Historien om Urskog-Hølands-
banen" inneholder endatil påviselige feil. På denne bakgrunn
vil vi her gi en kort presentasjon av UHB's godsvogner, se tabell
neste side.

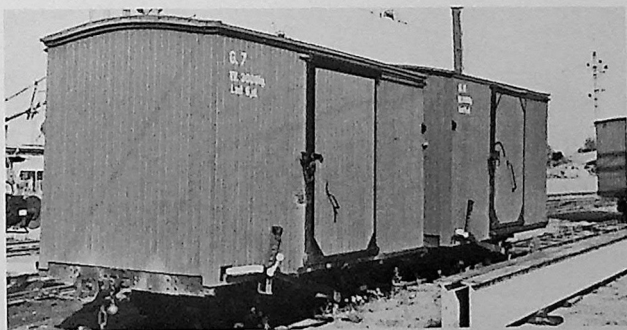
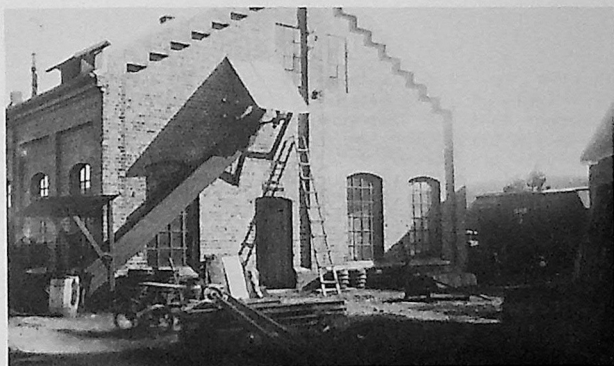
Vognene nr 1 - 6 ble levert av Skabo Vognfabrikk som
grusvogner til Urskogbanens anlegg i 1895. Vognene har i alle år
vært utført som flatvogner, vekselvis litra To og No, og er
benyttet bl.a. til transport av tømmer og løftkasser.



To 5 i tog
på Finstad-
bru st.
Toget trek-
kes av lok
nr. 7 Prydz,
lokfører er
Syprian
Aarstad.

(Mittet)

Nr.	Litra 1941/1945		Byggeår	Egenvekt i tonn	Last tonn	Lengde o.k. i meter Opprinnelig/efter ombyggn.	
1	No	No	1895	5,0	12	10,86	
2-3	To	No	"	"	"	"	
4	No	No	"	"	"	"	
5-6	To	No	"	"	"	"	
7	G	G	"	3,5	6,0	4,86	
8	K	MK	"	3,0	7,0	"	
9	G	G	"	3,5	6,0	"	
10	S	S	"	"	"	"	
11	G	G	"	"	"	"	
12	K	MK	"	3,0	"	"	
13-14	G	G	"	3,5	"	"	
15	K	MK	"	3,0	7,0	"	
16	S	S	"	3,5	6,0	"	
17	K	MK	"	3,0	7,0	"	
18	G	G	"	3,5	6,0	"	
19	K	L	1896	3,0	"	"	
20	G	G	"	3,5	"	"	
21	To	To	1898	4,5	12	8,86	
22	To	No	"	"	"	"	
23	To	No	"	"	"	"	8,10
24-26	Go	Go	"	5,5	"	"	
27	To	No	"	4,5	"	"	
28	No	No	"	"	"	"	
29-33	To	No	"	"	"	"	
34	To	To	1901	"	"	"	
35	To	No	"	"	"	"	
36-37	To	No	1902/3?	4,5	"	"	
38	To	No	"	"	"	"	7,86
39-40	To	No	"	"	"	"	
41	G	G	1904	4,0	7,0	6,20	
42	To	No	1911	4,5	12	8,86	
43	To	No	1896	5,0	"	10,86	
44	To	No	"	5,0/4,5	"	"	7,86
45	To	No	"	5,0	"	"	
46-47	N	N	1913	3,0	7,0	7,30	
48	G	G	"	4,0	"	"	
49-50	N	N	"	3,0	"	"	
51	To	No	1921	4,5	10	8,70	
52	To	No	1921	"	7,0	9,20	
53	To	Lo	1907	"	10	9,40	
54	L	L	"	3,0	7,0	6,60	
55	G	G	"	"	"	6,1	
56	G	G	"	"	"	6,0	
57	G	G	1908	"	"	"	
62-63	S	S	1918/19?	4,0	"	7,30	
64	T	N	1913/19?	3,0	"	"	
104-107	T	N	1920	3,0	6,93	8,76	



- (øverst) Tidlig bilde av G 7 ved lokstallen på Bjørkelangen (mulig 1928). Bemerk påskriftene på vognen. Vognen får nytt dekke på taket. (Eigil Prydz)
- (midten) G 7 og G 11 på Sorumsand stasjon omkring 1960. (Arne Røkke)
- (over) G 13 med etterkrigs vognkasse. (Arne Røkke)

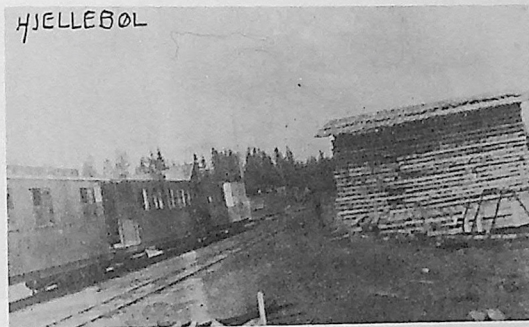
Vognene 7 - 18 ble levert av Strømmen Verksted i august og september 1895 til Urskogbanens anlegg. Alle var "bolstervogne udstyrede som Grusvogne" og ble levert Bingsfoss til en pris av kr. 1100,- pr. stk. Senere fikk 8 av vognene påbygget lukkede kasser, noen for melketransport (nr. 10 og 16), andre for gods (nr. 7, 9, 11, 13, 14, og 18) Vogn nr. 8, 12, 15 og 17 forble åpne vogner og ble i lengre perioder benyttet som tendere når lokomotivene ble fyrt med ved. Nr. 13 og 16 var begge i dårlig stand etter krigen; nr 16 ble hugget mens nr. 13 fikk ny vognkasse.



Kassevogner fra serien 8, 12, 15 og 17 (vognen nærmest har nr. 12) (Dagbladet)

Vogn nr. 19 - 20 ble levert av Strømmens Værksted som lukkede godsvogner. Vognene ankom Bingsfoss 12/9 1896 og kostet kr. 2000 pr. stk. Vognene ble tilbudt levert midlertidig utstyrt som grusvogner mot et pristillegg på kr. 60,- pr vogn (7), men dette ble avslått. Vognene som var bygget som kareter (langsgående stigtrinn i hele vognens lengde), går i statistikken under betegnelsen "stoppvogner", det vil si konduktørvogner med skrubrekke og godsrom. Inntil leveringen av Cfo 5 og Cfo 6 i 1898 var vognene 19 - 20 banens eneste med konduktørrrom. I 1906 ble

en av vognene (trolig nr 20) degradert til godsvogn, mens den andre holdt stand som stoppvogn frem til siste krig. Nr. 19 ble bygget om til kassevogn og benyttet som vedtender i likhet med nr. 8, 12, 15 og 17. Trolig var det nr 19 som gikk under navnet "Daniels ildvogn" (Se foto Tertitten nr 53 s.19). Nr 20 fikk litra G.

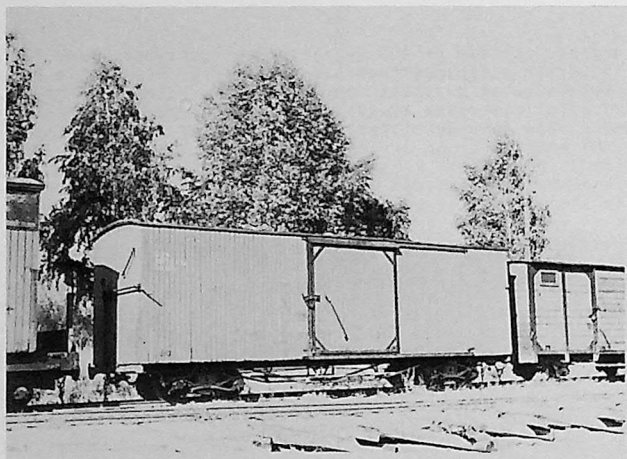


Fra Hjellevøl stasjon i 1923 eller 1924. Vognen nest bakerst er banens toakslede stoppevogn". Sist i toget S 62 eller S 63. Bemerk vognen lengst til venstre, BCo3 eller 4 med takoppbygg.

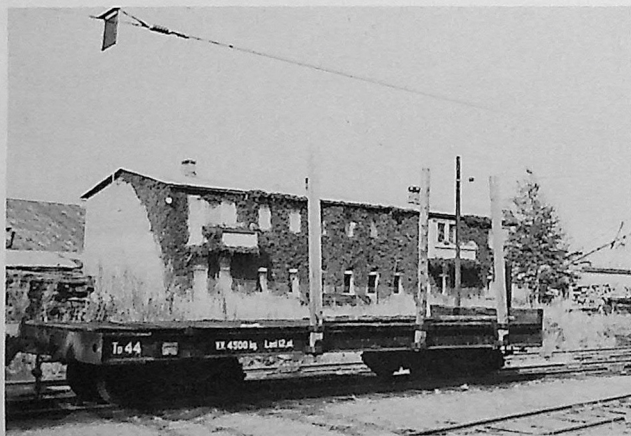
Til åpningen av Hølandsbanen, Bjørkelangen- Skulerud fulgte en leveranse på 13 boggivogner. Nr. 21 - 23 og 27 - 33 ble levert som stakevogner, mens nr. 24 - 26 ble levert som lukkede godsvogner, Go. Trolig ble nr. 24 - 33 levert av Moss jernstøperi & Mek.vst. (Det er kjent at nr 26 og 27 kommer derfra.) Flatvognene skilte seg fra nr 1 - 6 ved at de hadde skrubrekk istedet for fallbrekk, og var dessuten 2m. kortere. Vogn 23 fikk i 1940-41 ny ramme fra en utrangert 1067mm vogn, kun boggiene ble benyttet fra den gamle UHB-vognen.

I følge vognfortegnelsen fra 1945 ble det levert 3 4-akslede godsvogner (flatvogner) i 1896. Vognene, nr. 43-45, har samme karakteristika som nr. 1 - 6, men er først regnet med i tabellen i Norges Offisielle Statistikk for 1/7 1900 - 30/6 1901. Det er mulig at vognene ble levert som privatvogner i 1896 og at de ble overtatt av UHB 1900 - 01. Vogn nr. 44 fikk ny ramme i 1940-41; lengden ble redusert med 3 m, men lastevnen opprettholdt.

Vogn nr. 34-35, tilsvarende som nr. 27-33, ble levert i 1901. Nr. 36-40 fulgte i 1903. (Sistnevnte 5 vogner er i 1945-fortegnelsen oppgitt bygget i 1902, men først regnet med i statistikken for 1/7 1910 - 30/6 1911.) Vogn nr. 38 fikk ny ramme i 1940-41.



I midten Go 24, bygget hos Moss Jerstøperi og Mek. Vst. 1898. Til høyre sees G 55 fra Nestun-Øsbanen. (Arne Røkke)



To 44 med ny ramme, opprinnelig bygget ved Eidsfoss Verk. Gamle påskrifter (Drn 117?) kan såvidt skimtes (Arne Røkke)

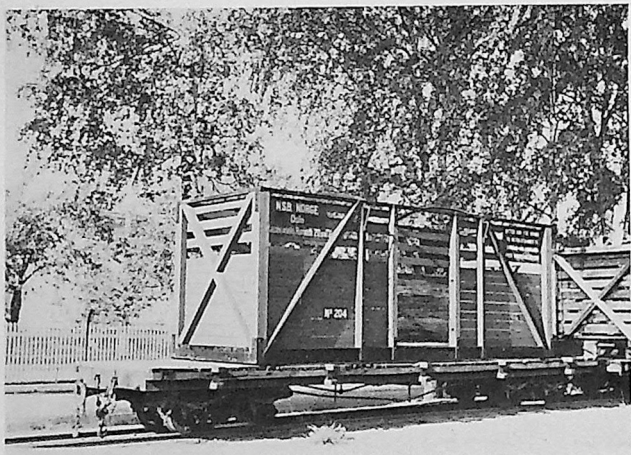


"Bogiestakevogne for Ursko g-Hølandsbanen. Septb. 1903."
Vognene 38-40, med litra Q, fotografert ved leveransen.
Bemerk bremserstolen på den øverste vognen. (Se også
Tertittten nr. 44, s. 8 øverst)

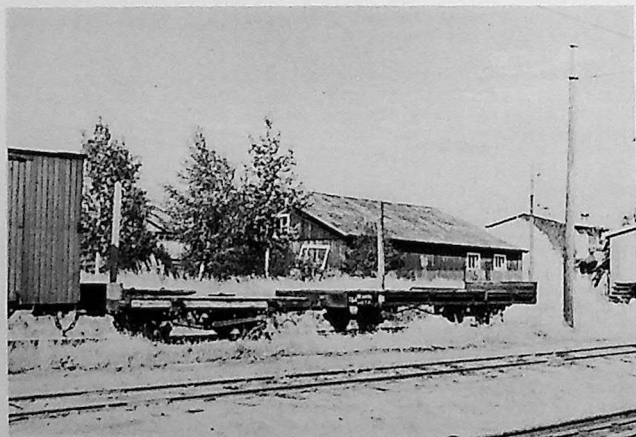
Efter 1903, f.o.m. vogn nr. 41, ekskl. vogn nr. 43-45, fulgte spredte leveranser av godsvogner. Nevnes bør serien 46-50, levert i 1913, alle toakslede vogner med total lengde 7,3 m. De ble trolig alle levert som flatvogner litra N. Nr. 48 hadde imidlertid litra G i 1941 og 1945.

I 1918 ble det fra Aktiebolaget Sulitjelma gruber kjøpt 10 stk. 5 tonns tippvogner til bruk ved grusing av banen (1). Vognene ble muligens gitt nr. 51-60.

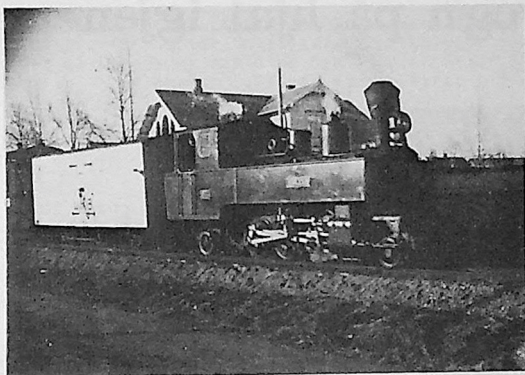
I 1919 ble det for privat regning anskaffet og satt i trafikk 3 stk. stakevogner (2). Dette var antageligvis vognene 62, 63, 64 som i 1945-fortegnelsen er oppgitt med byggepr 1918, 1918 og 1913. Antagelsen forsterkes i (6) der det heter at "disse er kjøpt 2 stk. av de private vogne som løp på banen her. Disse er ombygget til melkevogne...". I fortegnelsen fra 1941 og 1945 har nr. 62 litra S, nr. 63 henholdsvis litra T og S, men litra T i 1941 må være feilskrift for S siden vognen beviselig hadde litra S både før og etter. Nr. 63 ble imidlertid ombygget til litra T rett etter krigen (se foto i Tertittten nr. 52 s. 51). Det er sannsynlig at disse vognene som privatvogner hadde nummer 101-103 siden vognene som ble anskaffet privat i 1920 fikk nr. 104-107.



To 53, opprinnelig fra Nesttun-Osbanen, med løftekasse. Vognen har en helt annen boggikonstruksjon enn de originale UHB -vogner. (Arne Røkke)



T 64 på Sørumsand. I midten en vogn fra serien K 8, K12, K15 eller K 17. (Arne Røkke)



Lok nr. 6 Høland foran melkevogn S63. Vognen er ikke påmalt litrabetegnelse, men "MELK" over nummeret. Bemerk signalfestet på vognen.

(Eigil Prydz)

I 1920 ble det anskaffet 4 privatvogner, n4. 104-107. fra Svenska Järnvägsvarvstaderna, Vagn & Maskinfabriken, Falun, Sverige. Vognene ble anskaffet for transport av torvstrøballer og Liermosen Torvstrøfabrikk og Hjellevøl Torvstrøfabrikk eide 2 hver. Vognene var 2-akslede flatvogner med staker.

Opp gjennom 1920-årene ble det foretatt diverse ombygninger av en del av godsvognene. Nevnes bør at en del G-vogner fikk nye vognkasser i 1928 (3). Samme år ble det påbegynt legging av galvaniserte jerntak på godsvognene. Takene, som dels var loddet, dels falset sammen, falt ikke dyrere enn seildukstak, og var praktiske idet sneen blåste av om vinteren.

I 1929 ble en del T-vogner ombygget til N-vogner (4).

I 1935 ble Nesttun-Osbanen nedlagt, og UHB overtok 9 vogner, hvorav 7 godsvogner. Disse fikk nr. og litra: To51, To52, Lo53 (senere To), L54, G55, G56, G57. (Se foto av To51 i Tertitten nr. 44, s. 8).

I 1940 påbegynte verkstedet Bjørkelangen omfattende utskiftningsarbeider på en del flatvogner (5). Den første boggivognen var ferdig med "ny" ramme dette år og innen 1942 hadde ytterligere 2 vogner fått samme behandling (nr. 23. 38 og 44).

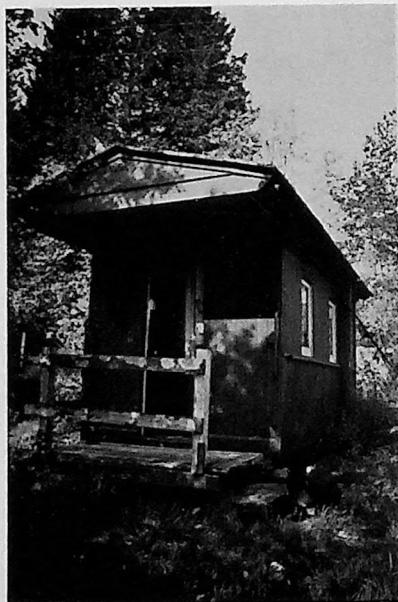
(Forts. neste nr.)

KILDER

- (1) Rapport til tilsynshavende for private jernbaner for året 1918.
 - (2) ditto for 1919
 - (3) ditto for 1928
 - (4) ditto for 1929
 - (5) ditto for 1940
 - (6) ditto for 1923
 - (7) Brev fra Strømmens Værksted datert 12.9. 1896.
 - (8) Brev fra Strømmens Værksted datert 6.8, 21.9 og 26.9 1896.
- Dessuten: Norges Offisielle Statistikk f.o.m. 1896/97. Utredning vedrørende UHB i anledning av spørsmålet om Statens overtagelse av banen (fra 1944). Fortegnelse over rullende materiell ved UHB, Bjørkelangen 5.6 1941. Historien om Urskog-Hølandsbanen og hvordan den ble hobbybane. Oslo 1968.

NOB-vogn på hjul igjen

av Finn Halling



Vognkassen før den ble flyttet til Os. (F.Halling)

Det er snart 50 år siden 750 mm-banen mellom Nesttun og Os ble nedlagt. Til tross for de mange år, eksisterer et overraskende antall av banens personvogner fremdeles. To komplette vogner benyttes i Tertittogene på Jernbanemuseet på Hamar, etter et mellomspill på Urskog-Hølandsbanen fra 1935 - 1960. Videre står minst 5 hele eller halve vognkasser rundt om i distriktet langs den nedlagte banen.

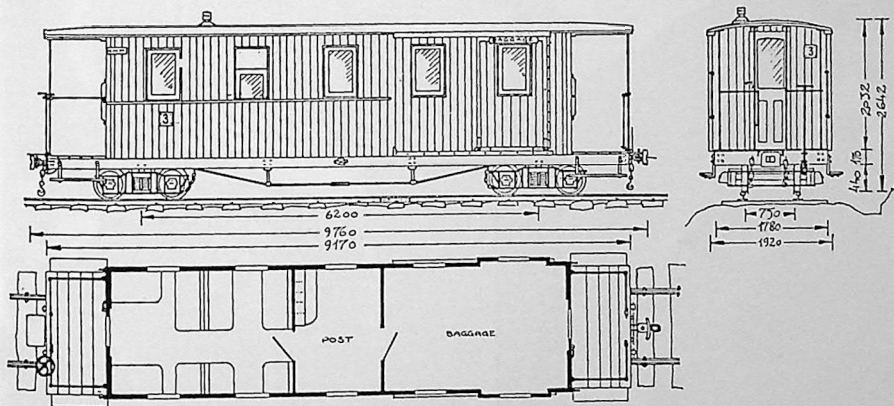
Siden 750 mm er vår sporvidde, har vi vurdert NOB-materiellet som interessant å bevare, og vi har foretatt befaringer for å kartlegge materiellets tilstand. En del lokale hindringer førte imidlertid til at arbeid med overtagelse og flytting østover ikke ble igangsatt.

Styrken i det lokale initiativ for bevaring av materiell fra Nesttun-Osbanen har vært

varierende. Etter mye frem og tilbake har imidlertid Osbanens venner nå overtatt en halvdel av en av banens Cfo-vogner, bygget i Birmingham i 1894. Vognen er i prinsippet av nokså lik utførelse som Cfo 8 som er på Hamar. En del av innredningen er intakt, og det er forsåvidt god dokumentasjon for restaurering av den eksisterende del av vognen. Et skråtakoppbygg har trolig medført at originaltaket har vært godt beskyttet mot fuktighet mens vognen har vært benyttet som hytte.

Fredag 24/2 ble vognen flyttet fra Feråsveien i Bergen med helikopter. Vognen er bragt til Os yrkesskole der den ifølge Osbanens venner skal restaureres. Restaurering med et slikt ut-

gangspunkt er et stort løft - restaurering eller snarere rekonstruksjon etter antikvariske prinsipper innebærer også at det må bygges ny ramme og nye boggier etter originale tegninger. Vi ønsker Osbanens venner lykke til med prosjektet!



Eier :	1/3 NESTTUN - OSBANEN
Type :	Personer / last / Bagasjevogn
Bygget :	THE GLEBEY RAILWAY CARRIAGE AND WAGON COMPANY LTD. BUCKINGHAM - 1892-94
Tegning :	RALPH WILSON, BERGEN
Dato :	19. Nov. 1982

Uten rykk

Om lokkjøring og ressursparing

Enhver som har reist mye med tog - og liker det - legger merke til en ting, og det er hvordan lokføreren kjører. Jeg fikk et hyggelig brev fra Bjarne Andersen, pensjonert lokfører i Trondheim distrikt med flere tusen kilometer på førerplassen i "Dovregubben" bak seg, som omhandler dette emnet.

Samfunnsbevisste vil sikkert hevde at ressursparing er brevets viktigste innhold. Den enkelte leser får oppfatte det som han eller hun vil.

Lokfører Andersen har også reist en tur med "Tertitten", og han ber meg overbringe denne oppmuntrende hilsen:

"Først og fremst vil jeg nok en gang takke for den turen jeg fikk med "Tertitten" på den banen dere driver. Jeg er jo en gammel jerbanemann og forstår vel bedre enn mange kanskje hvor mye arbeid og innsatsvilje som skal til for å drive en slik hobby. Det er jo nesten uforståelig at dere har fått det til. Banearbeider, stasjoner, lokstall og materiellvedlikehold, det er ikke småtterier av arbeidstimer som ligger bak dette, for ikke å snakke om penger da.
Ja, dere har imponert meg stort!"

Siden vårt Yrke pleier å ha med en rosende notis om NSB, tillot jeg meg å bringe videre denne lille hyllest til vår virksomhet. Men her kommer resten av brevet:

"Fagteknikk er jo veldig tørt stoff så det bryr jeg meg ikke om å komme inn på, annet enn at det jo gjelder å utnytte ekspansjonen i dampen.

Det jeg vil fortelle, er om de store forskjeller det var og er på de forskjellige føreres måte å kjøre på. Igamle dager var det jo fyrbøteren som fikk merke det på kropp og arbeid, mens i dag er det forbruk av strøm og olje som avslører dette. Det er det jo ugjennomførlig å føre tilbake på bestemte førere.

Annerledes var det når en fyrbøter skulle fremskaffe drivmidlet les dampen. Da kunne den lese det av direkte på kull- og vannforbruk, stort sett. Nå skal jeg slett ikke påstå at det var vanskeligere å holde damp for en fører som var kjent for å kjøre "hardt". Ofte var det mye verre å holde damp for de som var for forsiktige med slua. Sistnevnte fører hadde da ofte en tendens til å kjøre med liten sluseåpning og høy fyllingsgrad, og følgelig ble det dårlig "pisk" i fyren, og også dårlig utnyttelse av ekspansjonen i dampen.

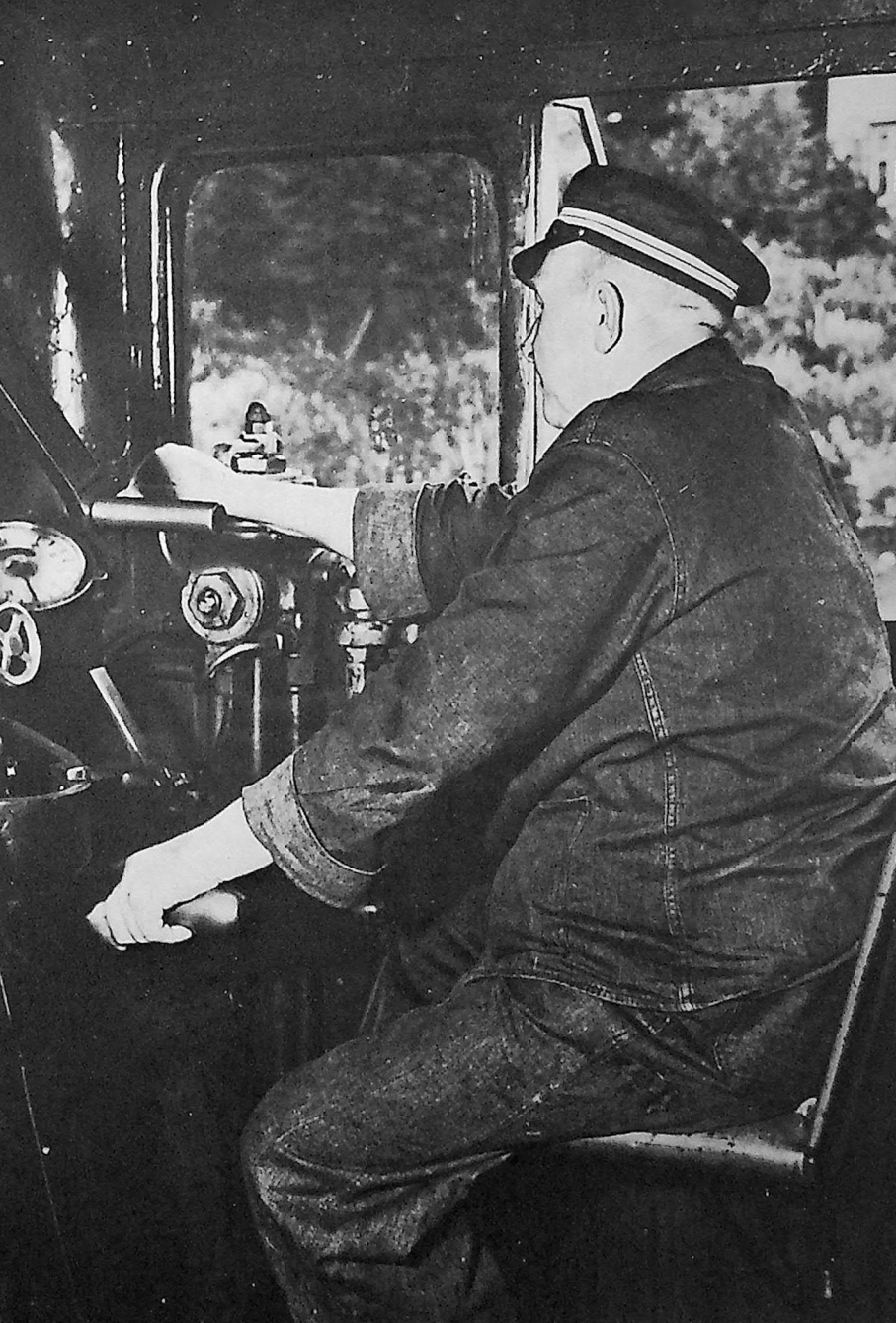


Foto foregående side: Lokfører Ove Thorvald Larsen tar revansjeskruen og slipper hestekreftene til. NSB-foto.

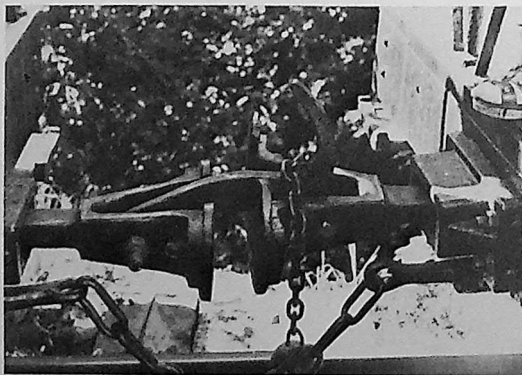
Det var derimot en fornøyelse å fyre for en fører som brukte maskinen riktig. Det er jo jevnheten i kjøringen som avgjør om en skal komme pent og sikkert frem, og samtidig ta inn eventuelle forsinkelser.

Som et eksempel kan nevnes: Skal en opp en stigning, vil det lønne seg å aksellerere farten til den høieste hastighet på flata før bakken, og så ta inn på sluseåpning men følge på med så mye damp at maskinen for all del drar. Da kan en kjenne hvor toget holder hastigheten langt oppover stigningen med minimalt dampforbruk, og så kan en følge på med mere damp før farten taper seg.

Så er det jo også noe som heter bremses, som også i stor del inngår i kjøringen. Også her har den dyktige fører mye å lære bort. Det tjener jo til ringe nytte å kjøre fort og hardt om en er nødt til å nødbremse for å senke hastigheten eller stoppe. Det kan en godt kjenne om en passasjer i tog når slike førere har ansvaret for kjøringen."

Så sant, så sant. Jeg synes at vi som kjører togene på UHB skal legge oss på minne det lokfører Bjarne Andersen forteller her. La det gå sport i å stoppe toget på Bingsfoss uten rykk og med løste bremses. Anerkjennende nikk fra reisende er det synlige tegn på at man mestrer loket og har "togsiget" i kroppen.

Stein Olav Hohle



Strekk i toget er viktig, ikke minst p.g.a. slakken i vårt kobbel.

Unik transporthistorie

Sulitjelma var det siste større sted i Norge som bare hadde jernbaneforbindelse med omverdenen. Det varte frem til nedleggelsen av denne smalsporbanen i Nordland fylke i juli 1972.

Heldigvis fikk jeg oppleve Sulitjelmabanen i full drift. Jeg rakk to turer opp til dette naturskjønne området med jernbanen som en buktende livsnerv i landskapet før skinnerivingen begynte. Det usedvanlige hyggelige og vennlige personalet, og den interessante industri- og transporthistorien i området ga meg opplevelser og inntrykk som jeg alltid minnes med glede og takknemlighet. Det var derfor med stor forventning jeg begynte å bla i Thor Bjerkes bok "Sulitjelmabanen".

Jernbanens historie fra åpningen i 1892 til nedleggelsen i 1972, er naturligvis hovedtemaet i boken, og legger beslag på mesteparten av sidene. Men Bjerke har funnet hele områdets transporthistorie interessant slik at boken også gir en fyldig oversikt over de andre midlene som ble brukt for å få malmen frem til utskipningshavnen i Finneid. "Sulitjelmabanen er derfor ikke bare for "fansen". Derfor underforstår heller ikke Bjerke at enhver leser skal kjenne jernbaneterminologi. Ord som fallbrekk og skinnvandring blir pedagogisk godt forklart. Forfatteren fortjener ros for at han ikke utelukker store leseskarer ved å henfalle til fagidioti.

T. Bjerke har ikke bare skrevet boken. Han står også ansvarlig for layout og billedredaksjon. Et nitid innsamlingsarbeid av bilder, og hovedsaklig bruk av originalkilder, har gitt leseren en bok med "mye nytt" om Sulitjelmabanen og industrisamfunnet som ble skapt der inne i villmarken.

Jeg vil tro at også de som ikke har vært der, og det er vel de fleste vil føle at de sitter igjen med en god oversikt over Sulitjelmabanen etter å ha lest boken. Kronologisk oppbygging, gode kart og glimrende billedtekster letter tilgangen på stoffet for den uinnvidde. Thor Bjerkes bok om Sulitjelmabanen står derfor som et eksempel for Hvordan en jernbanebok skal lages.

Bjerke har også funnet det riktig å for'elle litt om hva som skjedde med lok og vogner etter nedleggelsen. Han gir her fortjent ros til Carl Fr. Thorsager, senere driftsbestyrer ved museet Setesdalsbanen, for at han fikk reddet unna så mye verdifullt rullende materiell som ellers ville havnet i smeltoven til Norsk Jernverk. Jeg vil få legge til at Thorsager opptok et privat banklån for å klare dette, enda han på den tid var fattig student. I sannhet ren idealisme. UHB fikk også utvidet sin vognpark etter nedleggelsen i 1972 med den såkalte "Kongevognen". Den er med på flere gamle bilder i boken. Så det var da godt for noe, kan man si.

Alle historisk interesserte vil ha glede av denne boken. Gjør derfor plass i bokhyllen - hvis den ikke allerede står der.

Stein Olav Hohle

Thor Bjerke:
"Sulitjelmabanen"

Norsk Jernbaneklubb 1983



Rheilffordd Ffestiniog



Ffestiniog Railway

av Roar Stenersen

1801 er et uhørt årstall hva jernbaner angår, men i Wales startet smalsporutbredelsen da. Nemlig Penrhyn Railways hestebane med sporvidden 1 fot og 10 3/4 tomme. Flere baner ble anlagt de neste decenniene, men de fleste var kun trallebaner av svært primitiv karakter. I 1836 ble den første "riktige" bane bygget. Den løp ca 21 km fra Blaenau Ffestiniog til havnebyen Portmadoc. Ffestiniog var (og er) storprodusent av skiferprodukter, og banen ble anlagt for dette transportformål liksom alle andre Walisiske smalsporbaner bygget i forrige århundre.

Driftsformen ved Ffestiniog Railway (F.R.) var i begynnelsen gravitasjon nedover og hest tilbake. Banen hadde således kronisk fall hele veien. Grunnet det Walisiske innlands ville tundra lignende fjelland var det faktisk et problem å holde stigningen/fallet slakt nok. Etter hvert begynte man å vurdere de mulighetene som dampkraften forespeilet. Problemet var dog å bygge et lok som var så lite at det kunne brukes på F.R.'s 1 fot 11 1/2 tommes spor. De fleste ingeniører på den tiden mente at et lok av denne størrelse kun ville være et leketøy, og ikke utrette noe arbeid i det hele tatt.

Tross dette gikk F.R. foran og anskaffet fire toakslede tender/tankklok fra G. England i 1863/64. F.R. ble således den første smalsporbane i verden som tok i bruk lokomotiver for togframføring. G. England -lokene fikk navnene "The Prince", "The Princess", "Mountaineer" og "Palmerston". De to førstnevnte eksisterer ennå, "Prince" sogar driftsklar. Begge er sterkt ombygget.



(over)

Penrhyn Ry. Linda klar til avgang fra Portmadoc Harbour med 13.10 toget til Ffestiniog. Toget består av 2 stk. F.R. kareter fra 1870-årene, dernest en boggi nybygget i 1966 og til slutt to 1970- modell åpne salongvogner. (Roar Stenersen)

(under)

Earl of Merioneth med tog i Blaenau Ffestiniog. Ikke en enhet i dette toget er over 15 år gammelt. FfestiniogRy er vel i dag heller en turistbane enn en museumsbane. British Rails spor sees til venstre. (Roar Stenersen)



Lokdriften viste seg å fungere bra, men gravitasjon ble stadig brukt, faktisk gjennom hele banens driftstid, parallelt med lokdriften.

Banen fikk konsesjon for passasjerbefordring i 1865, og ble dermed verdens første smalsporbane for dette formål. I 1867 fikk F.R. levert ytterligere to 0-4-0 tender/tanklok fra G. England. Disse fikk navnene Welsh Pony" og "Little Giant". At det ikke lønner seg å være pioner fant man ut nå. Banen var bygget med et unødigt trangt lasteprofil, og senere anlagte baner tok lærdom av dette.

En av Wales' mest innflytelsesrike menn på denne tiden var C.E. Spooner. Han engasjerte seg sterkt i F.R, og på hans initiativ kom det gjennombruddet som skulle heve F.R. over alle, og gjøre banen verdensberømt, nemlig introduksjonen av Fairlieløket.



"Merddin Emrys" fra 1879 i Portmadoc. Merk vakumbremse-slangen og oljetanken oppå kjelen. Lok av denne typen har adskilte kjøreorganer for hver maskinboggi.

(R.Stenersen)

Little Wonder

F.R.'s første Fairliemaskin het "Little Wonder", bygget i 1869 hos G.England. I løpet av 1869/70 ble det kjørt en rekke "Trials" med denne, og notabiliteter fra hele verden ankom Portmadoc for å la seg overbevise om smalsporets suverenitet. Det er meget sannsynlig at N.S.B.'s direktør C.A.Pihl var tilstede, likeså General William Jackson Palmer som i 1872 startet utbredelsen av smalsporet i U.S.A. med selskapet "Denver & Rio Grande". - En digresjon sniker seg fram her. Hamar-Grundset ble åpnet i 1862, altså ett år før Ffestiniog Ry tok i bruk lok. H.G.B. var som kjent 3 fot 6 tommer, eller 1067 mm. H.G.B. fortjener m.a.o. tittelen "første" smalsporbane, men det er mulig at man vurderte

denne sporvidden mere som et slags "modifisert normalspor" enn smalspor. Likeså var det Østerrike allerede i 1854 innledet dampdrift på banen Lambach-Gmunden på sporvidden 1106 mm!

Men F.R. var smalsporet i ordets rette forstand, og at de høye herrer ble imponert, det vitner smalsporets senere utbredelse om.

De fleste baneforvaltninger verden rundt valgte dog en noe bredere sporvidde, dessuten falt ikke Fairlie-konseptet i god jord. Denne dobbeltmaskinen var komplisert og kostbar i konstruksjon og vedlikehold. Dessuten gjorde valget av bredere spor og romsligere profil det unødvendig å ty til denslags løsninger. Fairlieloket ble allikevel utprøvet en rekke steder, deriblandt også i Norge (Christiania-Drammenbanen no. 25). Men Fairlie'en skulle bli F.R.'s varemerke, og bare i Mexico kom disse lokene til noen utbredelse, foruten F.R. selv. Samtidig med dette ble det åpnet en ny bane med F.R.'s sporvidde. Det var Blaenau & Ffestiniog Railway, som bandt sammen Llan Ffestiniog med F.R.'s endestasjon i Blaenau Ffestiniog. Banen ble åpnet i 1868 og fungerte i praksis som en forlengelse av F.R. og virket som en tilbringer inntil den ble absorbert av London & North Western Ry, og omporet til bredspor i 1883.

I 1872 fikk man levert en ny dobbeltfairlie fra Avon-side Eng. Co. Denne fikk navnet "James Spooner".

F.R.'s suksess var over alle antatte prognoser, og kryssingsspor langs banen ble forlenget til å ta over 100 vogners tog. (Det er å bemerke at en vanlig godsvogn for skifer tok kun 2 tons last). Trafikken besto av all-verdens skifer og steinprodukter ned til Portmadoc, og kull og forsyninger til bruddene i Ffestiniog tilbake igjen. Passasjertrafikken tok seg også kraftig opp. Takket være det storslagne landskap banen skjærer igjennom ble turisttrafikken tidlig en betydelig inntekt. Personvognmateriellet var i utgangspunktet (fra 1865) noen knøttsmå toakslinger hvor man satt rygg mot rygg i lengderetningen. 3 - 4 av dem er i bruk i dag. Fra 1871 tok man i bruk boggi-konseptet, atter en gang på initiativ fra C.E. Spooner, som selv konstruerte vognene.

Banens tredje lok av Fairlie-typen ble levert fra Vulcan i 1876, denne bar navnet "Taliesin", og var en såkalt "Single bogie Fairlie". Denne maskintypen har vanlig kjele og bare ett maskinunderstell, samt en løpeboggi under førerhuset. Maskinboggien er svingbar om en sentertapp, og det er kun dette som skiller denne loktypen fra et konvensjonelt lokomotiv. Det ble bare anskaffet denne ene, og man returnerte til dobbeltfairlien ved senere anskaffelser.

Man hadde også på denne tiden etablert et eget verksted ca 2 km utenfor Portmadoc. Verkstedet fikk navnet Boston Lodge, og utviklet raskt en solid kompetanse i jernbaneteknologi. Alle-rede i 1879 bygget man sitt første lok her. Det var dobbeltfairlien "Merddin Emrys", og med dette loket fant Ffestiniogfairlien sin endelige form. Neste lok kom i 1885, Fairlie det også selvsagt. Denne maskinen fikk navnet "Livingston Thompson", og skulle bli det siste F.R. anskaffet i hele sin driftstid. Originalfairlie "Little Wonder" ble utrangert i 1883, så F.R. kom aldri til å eie mer enn 10 lok.

Motgang

1880 og 90 årene ble den reneste gullalder for alle smalsporbaner, og F.R. i særdeleshet. Utover i 90-åra begynte man aktivt å markedsføre banens severdige natur, og slagordet "See Snowdonia from the Toy Trains of the Ffestiniog" ble et kjent begrep i Britannia.

Ved århundredskifte kom motgangen. Fremmede markeder slo ut den walisiske skifer, tradisjonelle kjøperland lå i krig, samt lanseringen av et nytt produkt - den korrugerte jernplaten ("Bølgeblikk"). Skifer som bygningsmateriale fikk et skudd for baugen, og banen som hadde skifer som trafikkgrunnlag fikk merke nedgangen. En ting som derimot tok seg opp etter århundredskifte var turisttrafikken, og banen fikk en mere sesongbetont driftsform. Trafikknedgangen førte også til at man kunne avse noe trekkraft-materiell, og flere lok ble utleid til andre baner. Således gikk f.eks. "Palmerston" hele 5 somre på rad på Vale of Rheidol Light Ry.

I 1923 ble F.R. tilknyttet en ny bane, den siste av alle Walisiske smalsporbaner, nemlig Welsh Highland Ry. (W.H.R.) Denne linjen knyttet sammen F.R. og North Wales Narrow Gauge Ry, og ble en fiasko fra første dag. Trafikkgrunnlaget var lik null, og økonomien deretter. I forbindelse med åpningen av W.H.R. åpnet man en ny felles-stasjon kallet Portmadoc New. Trafikken på W.H.R. var imidlertid så elendig at man sloyfet vinterruter allerede fra 1924. I begynnelsen av tredveårene gav man opp Portmadoc New, og flyttet all virksomhet ned til F.R.'s gamle stasjon Portmadoc Harbour.



"Linda" i Pormadoc Harbour (Roar Stenersen)

W.H.R. gav opp persontrafikken i 1936, og godstrafikken året etter. Banen hadde da vært drevet av F.R. siden 1933. I 1939 gav F.R. selv opp persontrafikken etter 9 år med bare sommerrute. Fra 1940 sluttet man også med lokdrift, og gikk tilbake til den opprinnelige driftsform med gravitasjon og hester. I 1941 ble W.H.R. revet opp, og konfiskert av krigsmakten som skrap.

F.R. hanglet gjennom krigen, bare for å gå til full driftsstans i 1946, 110 år gammel. Lok og vogner ble hensatt i Boston Lodge, men ingen forsøk ble gjort på å hogge materiellet, eller rive banen.

Følgende lok fantes her etter nedleggelsen: "Prince" og "Princess" fra 1864, "Welsh Pony" fra 1867, fairlie "Merddin Emrys" fra 1879, fairlie Taliesin" (x Livingston Thompson - singlefairlie "Taliesin" ble utrangert i slutten av 20-åra). Og til slutt North Wales N.G. Ry singlefairlie "Moel Trytan" bygget hos Vulcan i 1875 (Hugget 1954).

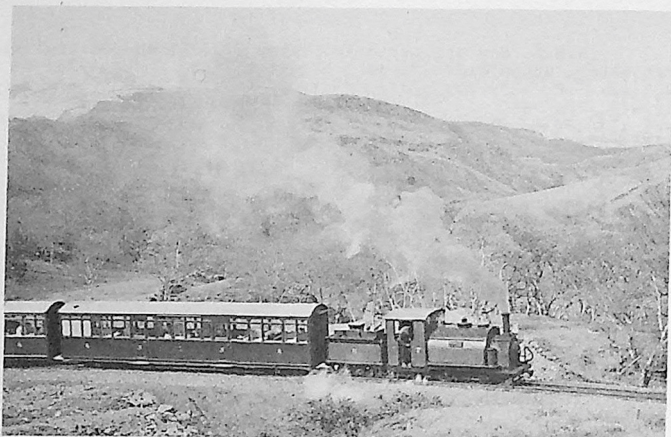
Museumsbane

I 1950 gav en annen berømt bane opp, nemlig Talyllyn Ry som var bygget i 1866. Denne banen hadde ved nedleggelsen kun originalmateriellet fra 1866! En herre ved navn L.T.C. Rolt drømte om en bane drevet av entusiaster, og solgte ideen videre til bostyret til Talyllyn Ry. En forening ble dannet, og trafikken kom i gang drevet av ubetalte amatører på deres fritid. Dette initiativ gav gjenklang rundt omkring i verden og historien siden er velkjent. Man skal dog huske at Talyllyn Railway Preservation Society er alle verdens museumsbaners bestefar. Talyllyn-ideen spredte seg også til Ffestiniog. Banen ble overtatt i 1954, og en provisorisk trafikk kom igang i juli 1955. Lokene Prince og Taliesin (x Livingston Thompson) var satt i stand, og utgjorde all trekraft utover i 50-årene. De to første årene kjørte man strekningen Portmadoc - Penrhyndeudraeth (senere bare Penrhyn, takk og pris!) og fra og med påsken 1958 var man tilbake i Tan-y-Bwlch.

Talyllyn og Ffestiniog-prosjektene beviste at folk var villige til å betale for å kjøre med antikvarisk jernbanemateriell og begge baner klarte seg bra økonomisk. Man skal huske at det ikke var noen form for offentlig støtte av økonomisk karakter, så man får bare bøye seg i støvet for innsatsen til disse tidlige pionerer.

I 1962 ble Penrhyn Ry nedlagt og F.R. kjøpte denne banens 2 toglok i 1963, nemlig "Linda" og "Blanche" (Hunslet 1893). Disse var begge 0-4-0 saltanklok med utvendige rammer. F.R.'s svært kapable Boston Lodge-verksted tok den for seg og utstyrte dem med toakslede tendere, senere også med løpeaksling foran. Dobbeltfairlie no.10 Merddin Emrys" var satt i drift i 1961, og banen hadde nå 5 driftsklare damplok.

Trafikken i begynnelsen av 60-årene dro seg opp i mot 100 000 i året og man fikk et akutt behov for flere vogner. Eneste løsningen her var å bygge selv. Som prototype for en ny serie boggivogner ble valgt en åpen karetttype fra Lynton & Barnstaple Ry. (nedlagt 1935). I de påfølgende år bygde Boston Lodge en rekke



"Prince" på vei mot Ffestiniog, med utsikt mot Snowdonia nasjonalpark. (Ffestiniog Ry)

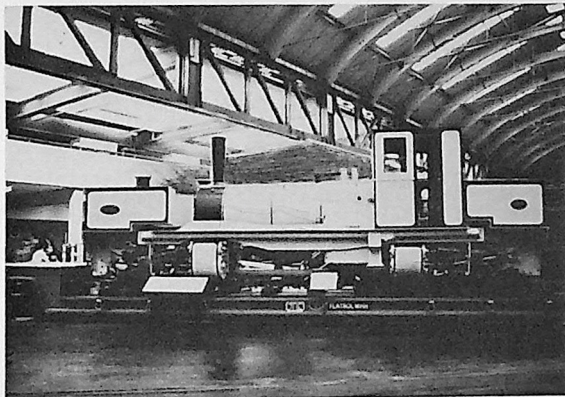
av disse, inntil man tidlig gikk over til en helt ny type åpen stålvogn, type "glasskiste". Disse nye vognene bryter dessverre stilen totalt, og det er et selsomt syn å se disse gå sammen med 110 år gamle kareter.

I 1965 ble ennå et damplok innkjøpt. Denne gangen fra banen Tramway de Pithiviers à Toury i Frankrike. Dette loket er et amerikansk (ALCO) 2-6-2 armélok fra 1917. Den ble omskåret til å passe F.R.'s profil og satt i drift under navnet "Mountain-eer".

Garrat

Enda et utenlandsk lok av helt spesiell type og historie ble tilført banen i 1966. Dette loket er verdens første Garrat, bygget hos Beyer Peacock i 1906, for North East Dundas Railway på Tasmania! Loket hadde her nummeret K 1, og gikk sammen med søster/broder K 2 i daglig trafikk inntil 1930 da banen ble nedlagt. Lokene sto så hensatt helt til 1947 da K 1 ble kjøpt tilbake av Beyer Peacock og utstilt i Beyers eget museum i Gorton-fabrikken i Manchester.

Beyer gikk imidlertid konkurs i 1965, og etter en tids uvisshet ble maskinen kjøpt av F.R. Loket var forøvrig alt for stort for F.R.'s ringe lasteprofil, og da man anså maskinen for å være alt for historisk verdifull til å bygges om, ble det lånt



(til venstre)
Verdens første
Garrat, foto-
grafert i Jern-
banemuseet i
York. Loket eies
av F.R., men er
for stort for
denne banen at
togframføring
er umulig.

(Roar Stenersen)

(under)
Penrhyn Ry
"Blanche" (Hun-
slet 93) i Min-
fford. Begge
Penrhyn-lokene
har veiva innen-

for koblingsstangen. De ekstremt høytliggende sylindrene gjør dette mulig. (Festiniøg Ry.)



ut til National Railway Museum i York, hvor det står i dag.
(Se for øvrig Tertittent nr. 29)

500 000 reisende

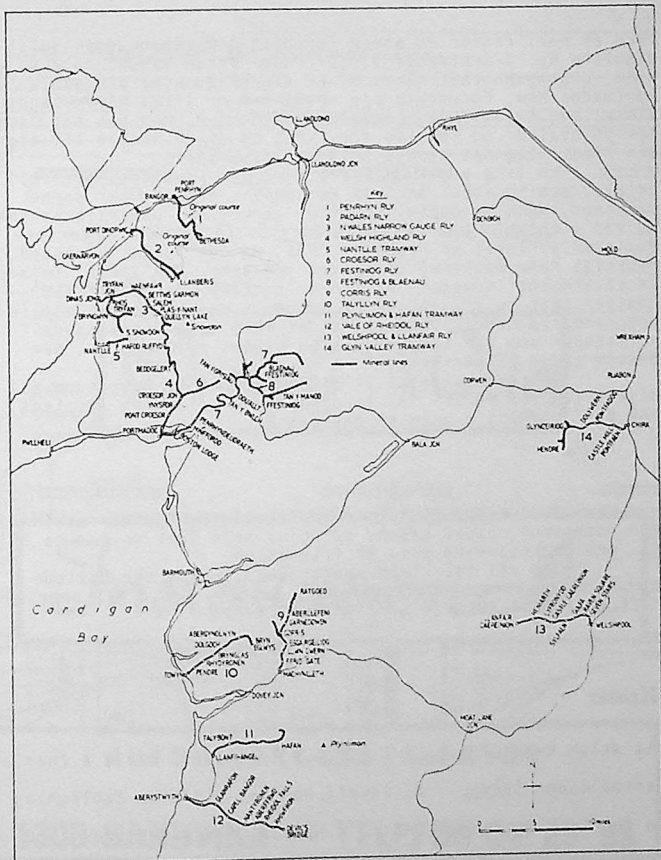
I 1968 ble banen gjenåpnet til Dduallt, men så var det stopp. Mellom Dduallt og Tan-y-Grisian var det anlagt et stort vannreservoir som hadde oversvømt en del av den gamle traseen.

Man mente at banen måtte føres tilbake til Ffestiniog hvis man skulle opprettholde trafikkgrunnlaget. Mellom Tan-y-Grisian og Dduallt måtte det bygges en helt ny linje som involverte en spiralloop og en ca. 300 m lang tunnel. Rettsaken for å vinne retten til tilbakeføringen tok 15 år og er visstnok Britisk rettsrekord.

Linjen ble åpnet til Tan-y-Grisian i 1978 og helt opp til Ffestiniog i 1982. I Blaeneau Ffestiniog har man bygget en helt ny stasjon i samarbeid med British Rail. Banen korresponderer således med B.R. to steder, det andre stedet er Mindfford, ca 4 km. ovenfor Portmadoc hvor B.R. og F.R. krysser i to plan. Årlig fraktes det ca 470 - 500 000 (!) reisende, og banen er rangert blandt Wales' 5 største turistattraksjoner. Som om dette



"Mountaineer" (Alco 1917) på vei mot Ffestiniog. Bildet er tatt langs den nye linjen mellom Dduallt og Tan-y-Grisian. Bare nakent fjell her oppe. Toget består av vogner fra 70-tallet. (Roar Stenersen)



Følgende baner er i drift i dag: (Se nummerrekken på kartet) 7, 10, 12, 14.

ikke er nok, driver en annen forening å gjenoppbygger Welsh Highland Ry. I september i fjor hadde disse bygget ca 2 km bane. Utgangspunktet deres er et steinkast unna den gamle Portmadoc New. Foreløpig kjører de med en liten hjemmelaget diesel med tilhørende hjemmelagede vogner, men man har damplok på stallen og jeg ble forsikret om at de skulle bli større enn Ffestiniog med tiden! Solid ambisjonsnivå.

En ting angående Ffestiniog Ry. fortjener spesiell omtale, nemlig loket Earl of Merioneth. Når man ser denne maskinen, også en dobbeltfairlie, virker den underlig kantete og rar i forhold til "Merddin Emrys". En nærmere undersøkelse avslører at loket er bygget i 1979! Og det i eget verksted. Hvorvidt hele maskinen er ny vet jeg ikke, for loket "Taliesin" (x Livingston Thompson) er ute av trafikk, og oppgis som "boiler unit only", så det er mulig at man har brukt maskinboggiene fra denne. Uansett er det ikke alle museumsbaneverksteder som kan skryte av å ha bygget nye damplok, men Boston Lodge er unntaket.

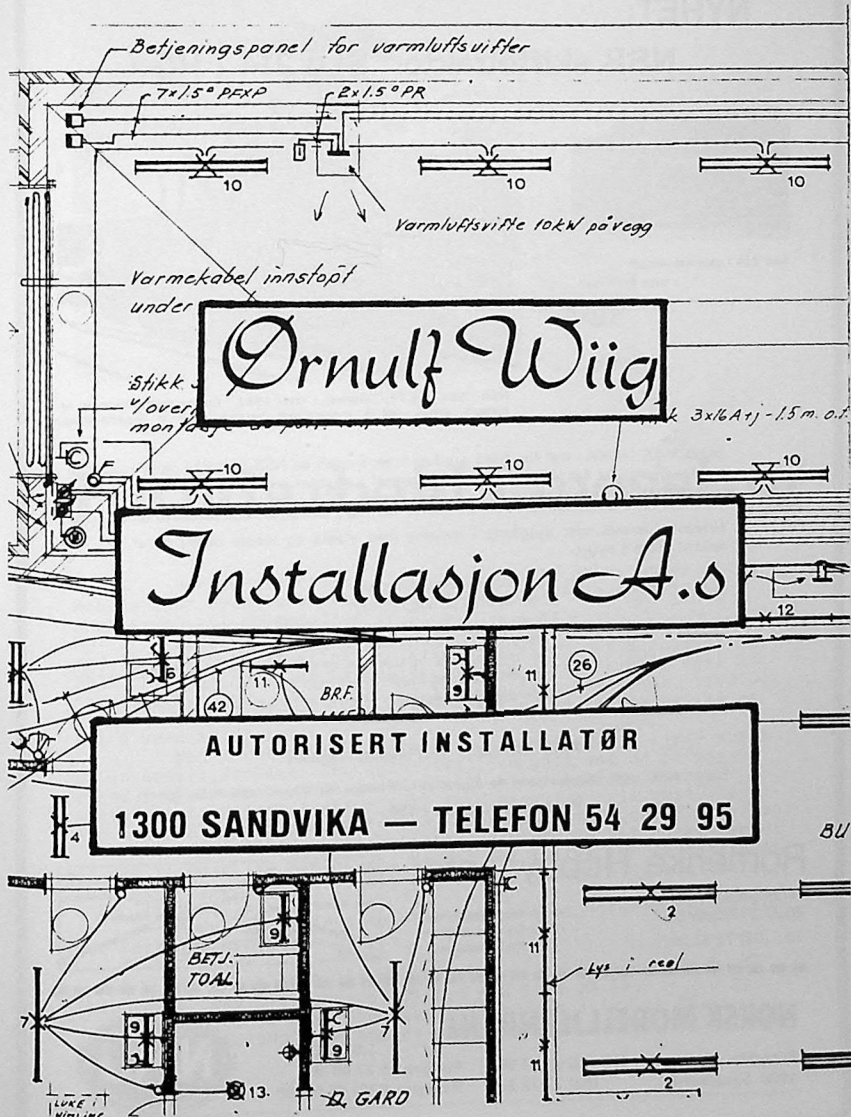
Nevnes skal også at alle damplok ble bygget om til oljefyring fra 1972 - 73, en praksis som siden er adoptert hos British Rail's Vale of Rheidol Ry.

I en alder av 148 år er Ffestiniog Ry. mer livskraftig enn noensinne, banen kjører så og si hele året og har ca 30 ansatte, men togbetjening osv. er frivillige.

Jeg vil til slutt oppfordre alle som har mulighet til det å sette kursen mot Portmadoc, Gwyned. Kom å bli overbevist, "the spirit of 1869"!

Kilder

- The Welsh Narrow Gauge. J.D.C.A. Prideaux, David & Charles 1982
 Narrow Gauge Story. R. Powell Hendry, Hillside Publishing 1979
 On the British Narrow Gauge. M.Harris, Ian Allan Ltd. 1980.
 Garrat Locomotives of the World. A.E. Durrant, David&Charles 1981
 Schmalspurig durch Österreich. Slezak 1975.



NORSK MODELLJERNBANE / ROMERIKE HOBBYSENTER

NYHET:

NSB skiftetraktor Skd 214 i H0



Skd 214 i gammel versjon
med 4 vinduer.



NSB Skd 214.77, Skarnes i mars 1983. Denne skiftetraktoren er fortsatt grønn, og i modernisert versjon med 2 frontvinduer.

HOBBY-TEKNIKK har for NMJ produsert en modell av NSB Skd 214 skiftetraktor. Forbildet for vår fine modell ble bygget i et antall av 31 stk. i 1952, og brukes av NSB til kippogkjøring og skifting.

Modellen leveres som byggesett i messing med etsede og støpte deler, og er relativt enkel å bygge.

- Ferdig kjøreklart understell
- Strømpoptak på alle fire hjul
- Eikehjul
- Ferdig bøyde motordeksler og førerhustak
- Kan bygges i to forskjellige versjoner; eldre utgave med 4 frontvinduer og modernisert med 2 frontvinduer.
- Superdetaljer medfølger — trykkluftbremseklanger, lykter, etsede håndtak.

PRIS KR. 640,- fritt tilsendt i oppkrav.

NB! Kan også leveres som ferdigmodell, i begge versjoner, rød eller grønn.

Pris ferdigmodell kr. 1 190,-.

Romerike Hobbysenter

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

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



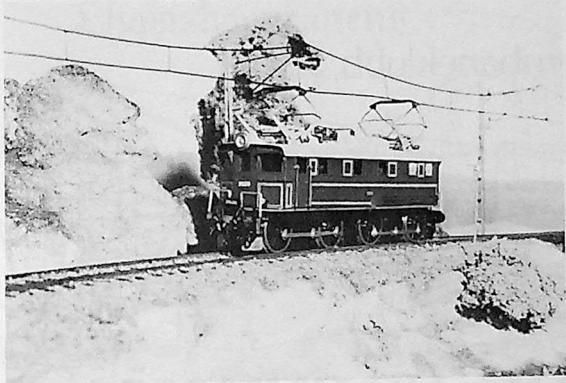
NORSK MODELLJERNBANE

Postboks 76
1920 Sørumsand

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

1:87 HO
Postgiro 5 77 40 39
Bankgiro 6201.05.04460





Norsk Modelljernbane's prototyp til modell av El 5 2039 i H0 skala.
(NMJ)

Håndarbeid i messing

Her en dag ruslet vi innom Romerike Hobbysenter, Finn Moe og Thor Augbo's butikk på Strømmen, for å ta en titt på prototypen til H0-modellen av El 5.

Leketøystog? Nei dette er modelljernbane med stor M. modellen er perfekt utført i skala 1:87 etter NJK's museumslok 2039. Stafferingene er håndmalte! Lokets drivverk blir også av høy kvalitet, men prototypen er ikke utstyrt med motor. Imidlertid fikk vi prøvekjøre et lok med slikt drivverk, og det så ut til å være kvalititet.

Men loket er ikke bare for de som ønsker å kjøre rundt på en modelljernbane. Den egner seg like godt som en prydgjenstand i glasskapet om du er MJ-frelst eller vanlig jernbanenostalgiker. Bildet ovenfor yder ikke modellen full rett. Detaljer som speil, vindusviskere m.m. blir montert på serie-modellen. Pris? 3000,- kroner koster juvelen. Om det høres mye ut så kan vi berolige med at det er det det koster for en håndlaget (og lakkert) presisjonsmodell i messing. Og den tilvirkes bare i en liten serie.

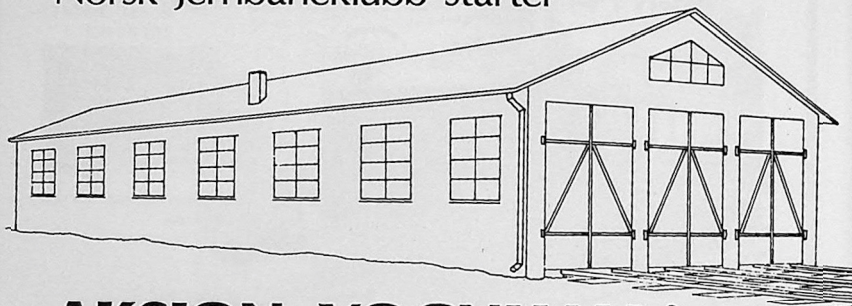
Modellen leveres mot slutten av året. (Først til de som har forhåndsbestilt.)

Av annet nytt "på disken" kan vi jo nevne UGJ's SJ Y7 skinnebuss, her til lands kjent som NSB type BM 89.

Nå selges også byggesett til norske 3-lys og 2-lys signaler, og EUROMOD har kommet med byggesett til en norsk låve.

Erik Borgersen

Norsk Jernbaneklubb starter



AKSJON VOGNHALL!

Norsk Jernbaneklubb har etterhvert fått en anseelig mengde rullende materiell. Enhetene står i dag spredt rundt på sidespor rundt omkring, de fleste utendørs.

Et stort restaureringsarbeid er lagt ned i både lok og vogner, men hva hjelper vel dette når en ikke har noe innendørs sted å sette gjenstandene etterpå? Svært lite. I løpet av få år er materiellet nedtært av vær og vind. Situasjonen for Norsk Jernbaneklubb er i dag kritisk på dette felt. Stadig har de blitt kastet ut av lokstaller og pakkhus. Ja tenk. Klubbens største kjørbare lok, 411, står i et pakkhus, helt uegnet oppbevaringssted for et damplok.

Nå har man besluttet å opprette et byggefond slik at en kan sette seg i stand til å bygge en større vognhall. Til dette trengs det penger, og helst fort. En kan nok snakke om krise nå. Skal man kunne ta vare på klubbens samlinger må en bygning kunne reises om ikke alt for lang tid.

Hvordan støtter man dette? Jo, ved å sende penger til en egen bankkonto, 7068.09.20980. Det selges andelsbrev til kr. 500,-, men alle beløp mottas med takk.

Vi i Tertittten vil anbefale våre medlemmer å støtte Norsk Jernbaneklubb i "Aksjon Vognhall".

Erik Borgersen

NORSK JERNBANEKLUBB – BYGGEFONDET

Postboks 1492, Vika, 0116 Oslo 1

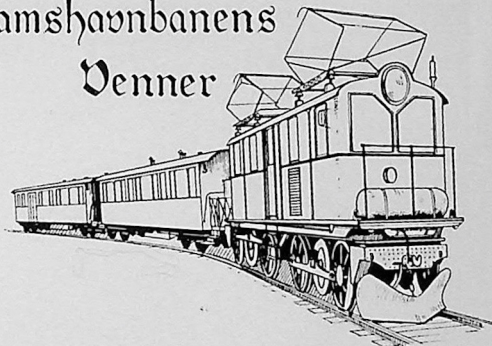
(Telefonvarer: (02) 41 47 25)

Bankgirokonto: 7068.09.20980

(Postgirokonto: 2 06 96 98)



Thamshavnbanens Denner



Fra bladet "Metersporet" sakser vi noen opplysninger om sommerens trafikk.

ORKLA-MARTNAN

Under Orkla-Martnan 24.-27. mai er det planer om å kjøre mellom Fannrem og Bårdshaug. Det er en del arbeider som må gjøres for å kunne kjøre tog på denne strekningen, men en har bla. mottatt et tilskudd fra Orkla-Martnan til dette.

SOLBUSØY

Den påtenkte forlengelse til Fannrem blir det ikke noe av i år. Det er imidlertid muligheter for at det kan bli kjøring til Solbusøy. I tilfelle blir det bare chartertog og ikke de rutegående tog.

SVORKMO

På Svorkmo skal det legges kryssingsspor slik at det blir mulig å kjøre loket rundt toget, og derved unngå den tungvinte skiftingen. Vekslene er allerede lagt, og en håper at en skal være ferdig med sporlegging og strekking av kjøretråd innen 17.6

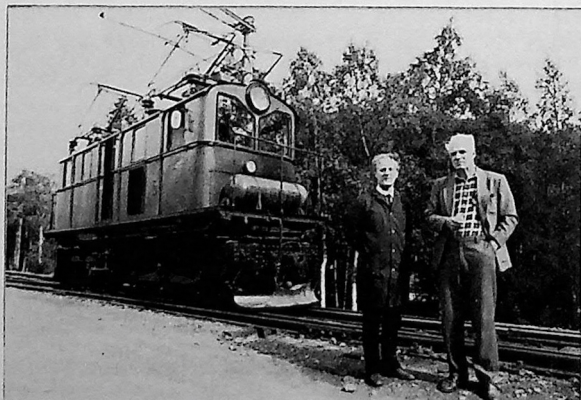
RUTENE SOMMEREN 1984

	Søndager 17.6 - 2.9.	Lørdager 30.6 - 4.8
Fra Løkken	1100 1230 1445 1615	1230 1400
Fra Svorkmo	1150 1320 1535 1705	1320 1450



(over)
Lok 5 i Klinglia, aug.83. (Erik Borgersen)

(under)
Lokf. Bustad og Heggem foran ASEA-lok (nr 8)
aug 83. (Erik Borgersen)





Yp 864 ved
Evedal i
juli 1975.

(E.Borgersen)

Nedlegges

Det ser ut til å gå mot nedleggelse av smalsporbanen Västervik - Växjö i Sverige fra 3/6 i år.

Dette er nordens siste smalsporbane med persontrafikk, hvis en ser bort fra SL's Roslagsbanan som nå mer er å regne som forstadsbane. Det er Statens Järnvägar som driver strekningen Västervik - Växjö. Banen har også godstrafikk, normalsporvogner fraktes på overføringsvogner.

Banen er nesten 20 mil lang og sporvidden er 891 mm. Nedleggingsstrusselen har en hatt lenge, men nå ser det ut til at det skal bli stopp. Derfor anbefaler vi sterkt de som er interessert i å reise med denne trivelige smalsporbanen å skynde seg!

I neste nummer av bladet vil vi komme med mer stoff om Västervik Växjö.

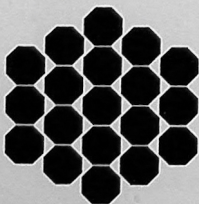
Erik Borgersen



***VI GÅR EN KULL-
ALDER I MØTE!***

***Tertitten går
kullalderen i
møte med
kull fra***

N O R C E M



**IMPORT
LAGRING
DISTRIBUSJON
FYRINGSTEKNOLOGI**



Kull

**NORCEM - GÅRDEN
POSTBOKS 253
3470 SLEMMESTAD**

TEL.: 78 03 60

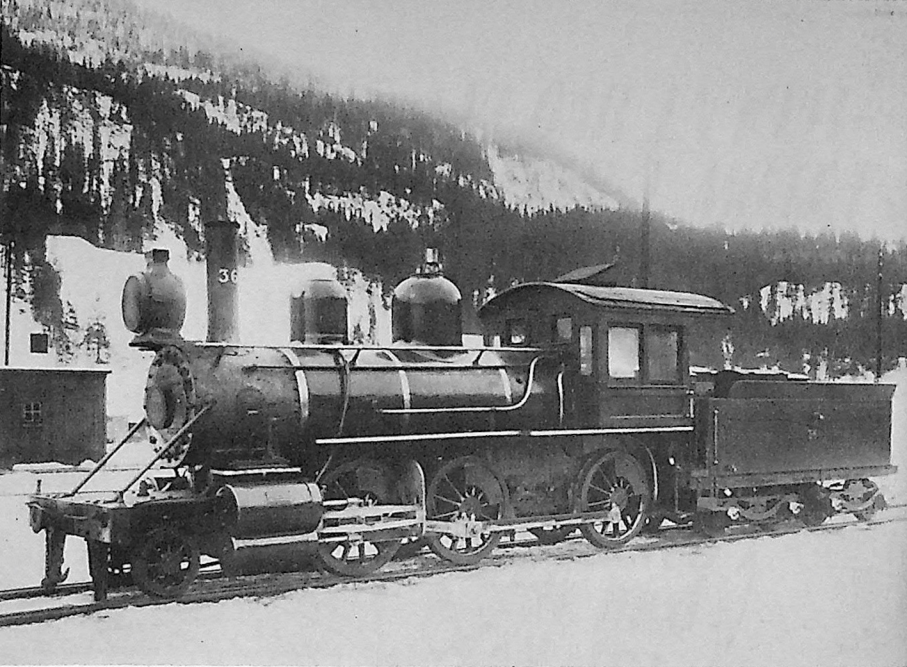
TLX.: 71149

Cementdivisjonen

Slå et slag for
„TERTITTEN“



Nå målet med en konto i:
KREDITKASSEN
- Lillestrøm



Lok nr 36 i Støren en gang i 20-åra. (Jernb.museet)

SMALSPORTYPE XVIII

21/8 1896 fikk NSB levert 4 nye lokomotiver til den smalsporete Rørosbanen. Maskinene var bygget hos Baldwin Locomotive Works i U.S.A., og var bestilt 14/6 samme år (!).

De hadde firesylindret maskin av en ny type kallet Vaucrain-compound. Denne høyst uvanlige maskinkonstruksjon hadde både høy- og lavtrykksylindrene på utsiden, plassert over hverandre, slik at begge stempler var koblet til samme krysshode. Lokene fikk numrene 33 - 36 og var landets første compoundlok, dog de eneste av denne typen anskaffet her i landet.

Kjeltrykket var 14 kg/cm^2 , det høyeste til da anvendt ved statsbanene. Lokene gikk mest i godstogene mellom Støren og Røros.

Etter en tids drift fikk man store problemer med lekkasjer rundt stempelstengene, samt direkte brudd på disse. Grunnen til dette var slitasje mellom krysshode og linjaler, som førte til bend på stempelstengene. De beholdt sine uortodokse sylindrerarrangementer hele driftstiden. Lokene ble utrangert i 1927 (nr. 34, 35, 36) og 1929 (nr. 33). Ingen er bevart.

