

Tertittten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad nr. 61 mars 1985

Tertittten



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

Medlem av NORSKE KUNST- OG KULTURHISTORISKE MUSEER.

Andelslaget

Urskog-Hølandsbanen



Selskapet driver på idealistisk basis "Tertittent", smalsporet dampdrevet museumsjernbane ved Sørumsand, Akershus fylke.

Medlem av Norske Kunst- og Kulturhistoriske Museer.

Adresse:

Postboks 711
Sentrum
0106 Oslo 1

Bankgiro:

6201.20.01628

Postgiro:

2 06 77 18

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

Telefon: (02) 41 83 59

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

Kontaktpersoner:

Fung. styreformann Roar Stenersen, tlf (02) 53 07 49
Driftsbestyrer Finn Halling, tlf (02) 11 17 30 - 79 45 73
Museumsforvalter Harald Tyskerud, tlf (02) 77 84 89

Medlemsskap: Støttemedlem: 100 kr
Aktive: 50 kr

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

Avgangstider fra Sørumsand: Kl. 11.30, 12.30, 13.30, 14.30.
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:

Kristiania-Drammenbanens lok nr. 25 type X, levert fra SLM 1895, med sporrenser på Heggedal stasjon. Årstall ukjent.

Tertitten

Medlemsblad for
Urskog-Hølandsbanen
nr 61 mars 1985 opplag 1000

Redaktør:

Erik Borgersen

Redaksjon:

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.

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

Til salgs:

Eldre nummer av medlemsbladet
som er til salgs:

Nr 31 - 49, 51 - 61 : Kr 10,00
Nr 50 (jubileumsnr) : Kr 15,00

Årsmeldingen

eller deler av den, har vanligvis
vært en hovedingrediens i vinter-
nummeret vårt. Denne gang har vi
valgt å gjøre en vri på dette ved
å la årsmeldingen følge som bilag
til bladet. Dermed er den regul-
ære delen av Tertitten slankere
enn vanlig.

Med denne ordning vil med-
lemmer som ikke er andelshavere
få årsmeldingen uavkortet. En
forbedring, får vi håpe.

Erik Borgersen

INNHold:

Småplukk.....	4
Setskogen.....	5
BCo 3: Nå er den snart klar....	6
Dørsjø: Aurskog-Hølandsbanen...	9
Dengang, avisutklipp.....	14
Kulturvernkonferansen 84.....	15
Uniformering.....	18
Boken om Bergensbanen.....	20
Nordbanen og underveisgodstog.25	
Apropos John Melbye.....	26

Bilag: Årsmelding Urskog-
Hølandsbanen 1984

DEADLINE

Stoff til neste nummer av
Tertitten må være redaksjonen
i hende innen 20/4-85.

RETTELSE

I Bingsfoss-artikkelen i
Tertitten nr. 60 står det
at UHB ble åpnet inn til
Sørumsand 1/12-1903. Dette
er ikke riktig, det var
7/12-1903 som var dagen.

Småplukk



Gamlestallen i
Lodalen

GAMLESTALLEN RIVES I MAI

Dermed forsvinner et viktig "sted å være". Vi har vært så heldige å få benytte plass i Gamlestallen i mange år. Dette har vært helt uvurderlig for oss. Dessverre mister vi nå denne sentrale plassen i Oslo.

JULEMØTE

ble avholdt 12. desember i vår vogn Ao 100 på Hvalstad stasjon. Det ble vist filmer og lysbilder, samt servert kaker og kaffe. Frammøte var overveldende, grunnlaget for igjen å holde medlemsmøter ser ut til å være svært godt. Har du forslag til filmer eller foredrag for senere møter, gi oss et tips! Tips/ønsker rettes til Tertittens redaksjon.

STIKK INNOM

Kontoret vårt på Østbanen er møtestedet utenom driftssesongen, foruten Grorud og Lodalen da. Vet du, forresten, at vi får en rekke jernbanetidsskrift og disse er tilgjengelige på kontoret.

nyhet

Sort-hvittkort fra Løken stasjon 1947 til salgs, kr. 3.00
Stasjonsmiljø med lok nr 4 Setskogen i bakgrunnen.
Bestilles fra banens adresse.

TIL SALGS:

2'5½" Apart. UHB's engelske historikk	kr. 15.00
Klistremærke: UHB's emblem i blått/hvitt	kr. 4.00
Postkort:	
Farver: 3 typer vanlig størrelse / ett stort	kr. 3.00/5.00
Sort/hvitt: Pakke med 5 eldre kort. Pr.pk:	kr. 10.00
Stasjonsmiljø på Løken st. 1947	kr. 3.00

SETSKOGEN

Mye har skjedd med Setskogen siden siste medlemsblad ble skrevet.

Det vil være kjent for de fleste lesere at lokets kjel ble undersøkt med dårlig resultat. Hvis loket skulle bli kjørbart måtte ny kjele bygges. Vi fikk en gunstig avtale med verkstedet Sundland og de to pensjonistene Østensen og Haugen (som bygget Hølands kjel). I dag er arbeidet med kjelen langt fremskredet og den blir snart ferdig!

Resten av arbeidet pågår på Grorud. Her har vi demontert loket og alle deler blir overhålt.



Bildene er alle tatt på verkstedet Grorud 5/1-85.

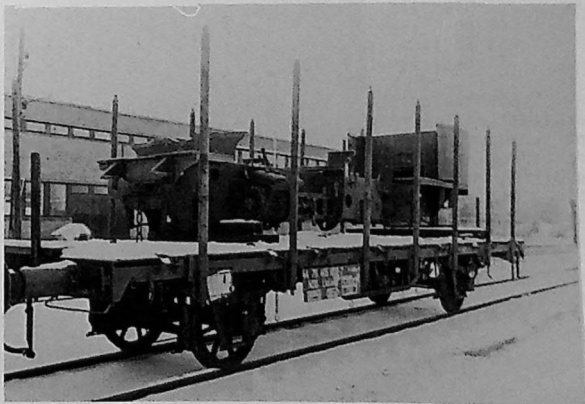
Øverst ser vi Ole Jonny Flateby i ferd med å fjerne gammel maling på hjulene.

I midten er prosjektlederen Roar Stenersen, i gang med å grunningsmale deler.

Nederste bilde er tatt i borggården til verkstedet. Her står rammen til loket.



Tekst og foto:
Erik Borgersen



BCo 3:

NÅ ER DEN SNART KLAR -stasvogna vår!

Synes du du har hørt den frasen før også? Joda, vår vogn BCo 3 fra 1898 har vært ute av drift lenge nå, og mange datoer har vært nevnt for ferdigstillelse.

I utgangspunktet skyldtes det jo at vi startet i en blindgate. Det som synes lettvis er ikke alltid det mest smarte. Dertil kommer at arbeidet etter hvert viste seg å være mer omfattende enn som så. Vi skal heller ikke glemme at det parallelt er gjort en del arbeid med prefabriking av deler til vognene BCo1 og BCo2 også.

En har under arbeidet lagt til grunn antikvariske prinsipper selvsagt. Alt arbeid blir utført med originale materialer og metoder, på grunnlag av tilgjengelig dokumentasjon. Vogna blir satt tilbake i den stand den var etter å ha fått taket bygget om til tønnetak.

Nå er takledningen lagt. Det ble gjort 2/2, og bildene fra denne arbeidsoperasjonen er gjengitt her. Det ble lagt seildukstak slik vogna hadde tidligere, og som var vanlig på personvogner av tre. Seilduken settes inn med en blanding som består av:

- 50% Kritt
- 10% Blyhvitt
- 10% Kokt linolje
- 25% Rå linolje
- 5% Waterproofferniss.

Gjennom dette restaureringsarbeidet har vi fått mye lærdom om jernbanevognbygging. En slik restaurering viser ikke bare publikum en vogn fra en bestemt tid, men den gir også lærdom om tidens arbeidsmetoder og materialer. En lærdom som vil være tilgjengelig i den endelige prosjektrapport, og som i dette tilfelle vil gi et godt utgangspunkt for restaureringen av vognene BCo 1 og 2.

Erik Borgersen

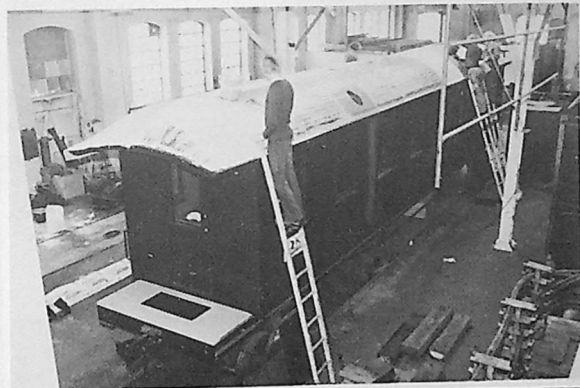


Over: Detalj fra 3.klasseavdelingen. Under: Lodalen 2/2. Trond Dehll og Finn Halling har rørt sammen blandingen til takduken, og skal til å klatre opp på taket





Takduken ble brettet på langs. Tak og takduk ble satt inn med blandingen, en halvdel av gangen.



Bjorn Elnan pensler blandingen inn i seilduken. Deretter ble den brettet over og stiftet fast.

NMJ's norske
linje fortsetter:

BM 67 i HO-modell



NSB's motorvogn BM 67 ble bygget for forstadstrafikk, og levert i årene 1953 - 1955. Til forskjell fra BM 65 har BM 67 drivanordning, fremmedventilerte motorer, ovnsoppvarming i kupeene og annen vindustype. Høyeste hastighet er 70 km/t.

Bildet er tatt på Oslo Ø 31. mars 1974. 67.03 har nettopp ankommet med Pt 180 fra Østre Linje.
Foto: E.Borgersen

NSB's motorvogn type BM 67 kommer nå som HO-modell, for levering i høst. Det blir en supermodell i messing, slik som vår modell av E1 5. Den vil bli levert i tre utgaver: Leveranseutførelse, 67.03 i forsøksfargesettingen creme og rødt med sølv stripe, og i dagens utførelse. Du må skynde deg hvis du ønsker leveranseutførelse eller 67.03, da disse blir laget i bare 50 eksemplarer.

Prisen er ikke fastsatt. OBS: Senere vil det også bli laget mellom- og styrevogner!

Fra vårt utvalg i norske modeller:

Di 2, byggesett lokkasse: kr 495,-. Understell: Märklin 432,-
Fleischmann 390,-

Di 3 likestrøm: Mellomdesign eller ny design, m. to tette dører: 1190,-

Vår modell av E1 5 2039 er nå straks leveringsklar!

Romerike Hobbysenter

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

200 m fra Sagdalen h.p.
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



Fra Vårt Yrke 1959 bringer vi denne artikkel med forfatterens og Vårt Yrkes tillatelse:



gammel bane er et ledd i en avholdt turistlei. Lønnsomheten regnes ikke i hygge og kos, ikke i det vakre og stille, bare i det rasende effektive. Vi kan imøtse dager så moderne at tiden er gått fra alle stiene som smetter inn i skogen og alle slepene som slynger seg over fjellet, alle de gamle, langsomme fotveiene som virker så dragende på oss at vi kunne ha lyst til å hoppe av toget, når vi ser dem i forbifarten fra kupévinduet.

Det er vel blant annet med slike tanker i sorgen at ikke bare jernbanefolk, men også bygdefolk langs ruta og mange som har reist med det rare, lille toget, vil gråte - iallfall inne i seg - den dagen hjulene stanser for godt på Aurskog-Hølandsbanen.

Leseren må gjerne tro at nedskriveren av disse linjer er litt smårar. Det er meget mulig ham er det. Men når han ser et av de små, godslige lokomotivene, så får han lyst til å gå bort og klappe det, akkurat som man får

Aurskog-Hølandsbanen

Tiden er gått fra Aurskog-Hølandsbanen. Ikke dermed sagt at det ikke bør være noen bane der. Det er et spørsmål som samfersels-spesialistene kan lage hauger av papir om. En fugl fra Bjørkelangen sang for oss noen liflige triller om Aurskog-Hølandsbanens lagt om til bredsporet. Og samtidig forlenget de to små milene - i luftlinje - fra Skulerud til Mysen. Så kunne all slags trafikk mellom Østfold-Kornsjø og Gudbrandsdalen, Østerdalen, Charlottenberg og ønskelig gå utenom.

Vel, vel. Men altså den Aurskog-Hølandsbanen vi har nå, den har tiden gått fra. Sånn er det med alt mulig. Så snart noe er blitt så inderlig velgjørende hyggelig i sin bestefarsaktige gammelmodighet at vi koser oss mest ihjel med det, da er tiden gått fra det. Da skal det raseres.

Det hjelper ikke om en slik

lyst til å gå bort og klappe en gammel, snill hest. Og han tror det nettopp er fordi disse arbeidsvillige små lokomotivene er så vennligsinnet levende, liksom, at de har fått navn og heter "Bjørkelangen", "Høland", "Setskog", "Urskog" og "Prydz".

Veien til den 56,5 kilometer lange Aurskog-Hølandsbanen bukker og vrir seg gjennom landskapene med lysende forakt for den rette linje. Det virker som lina er stukket ut av en full mann. Det går et tog fra Sørumsand kl. 8,40 som er på Skulerud kl. 11,45. Om vi trekker fra 15 minutters opphold på Bjørkelangen blir det 165 minutter på 56,5 kilometer. Det toget blir grundig slått av Audun Boysen på 1500 meter'n.

Men oss beseiret det iallfall da vi så det igjen forleden, etter flere år.

Vi sto ved Bjørkelangen og

ventet på nordgående tog, det skulle komme kl. 14.40. Vi ventet speidende mot svingen, der toget hvert øyeblikk skulle dukke fram av sommeren og den maillyse lunden ved den hvite kirken. Vi sto der sporet krysset den sandlyse veien, det komiske ørvesle sporet, bare 75 cm bredt, som vi makelig kunne skritte over. Et trallespor slik vi husker det fra barndommens teglverk.

En guttunge med øret mot skinnegangen mel at nå kommer det straks. Og der! - der peip tertit-toget før svingen, så det gikk som et sting av fryd gjennom oss. For akkurat den dampflytelåten, slik den lik som skjener sterk og lys gjennom sommerlandskapet, den husker vi fra fjerne, ferieværme julidager på Otta, Gran og Skarnes, fjerne somme da damplokomotivet brakte oss "på landet med toget". Og den låten bringer oss nå til å huske ferietoget fra gamle dager der det kom fykende nede i sommerdalen med alle vognene i langstrakt brun fart. Og over toget og bakover lå den lange, hvite rullen av damp.

Men der kom lilleputt-toget settende på sitt smale trallespor, vesleloket "Høland" med tre passasjervogner og fire, fem gods-, alt sammen mer likt et leketøystog enn et ordentlig et, så festlig småfelt som det virket i landskapet, i forhold til låver og villaer og trær.

Speedometret kan påstå 35 kilometer så meget det vil, toget gir inntrykk av mye mer når en ser det komme. For bevares som "Høland" skynder seg og bruker albuene. Albuene er nettopp noe av det som gjør Tertiten så levende. De vet disse stållarmene utenpå hjulene som -livligere jo mindre et damplokomotiv er- beveger seg så lynrapt og gir farten den pussige karakter av sprint.

Når toget står på stasjonen, er det ikke mye om å gjøre at vi kan se over ryggen på "Høland", det lille, tyske gruelokomotiv som strutter av rubben energi og ellers bærer dette merke på solid teknisk kvalitet:

Saechs. Maschinenfabrik
vorm. Rich. Hartmann
Aktiengesellschaft
1925 Chemnitz No 4658

Og de små vognene har det ordentlige ytre, den smale, røde panel som alle tog hadde før metallplatene kom. Og inni er det ikke kupé, men mer som et lite værelse med ved-ovn midt på den ene langveggen. I klasse i disse vognene har en distingvert fornemhet over seg som om de var salongvogner fra kong Oscars tid. Ovnen er endog fra Trolla bruk. Man blir stående litt betenkt før man trer inn. Om man ikke her burde vært iført bonjour...

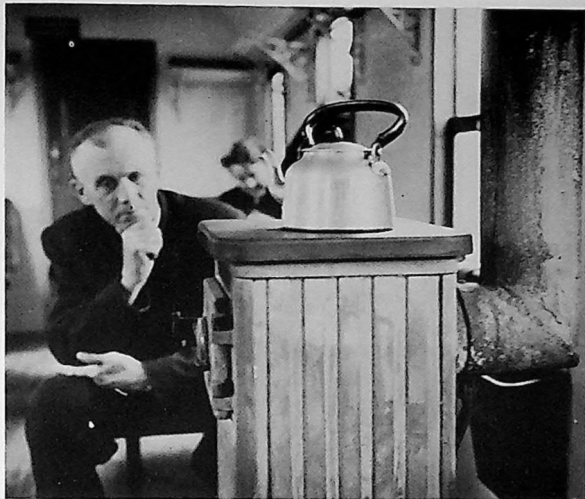
Mellom vognene er det ikke sånne brett over bufferne som danner bru fra den ene vogna til den andre. Til passasjerene står følgende medelelse på veggen: Overgang mellom Vognene under Fart er forbudt!

Det er en av våre skuffelser i livet at vi ikke har fått se konduktøren klatre mellom vognene under turen, slingrende utsatt for vind og vær, uten brett og uten det manns-høye trekkspill til å gå igjennom på bredsporede fjerntog.

Der det er jernbane, er den innarbeidet i landskapsbildet og bidrar til å gi steder og strekninger sin spesielle karakter, enten den stjeler strandpromenaden i Larvik eller går over høyfjellet med vindskjermer ved Ustaoset. På steder er jernbanen blitt så godvenner med landskap og bygger som mellom Sørumsand og Skulerud, gjennom Aurskog og Høland.

Tertitbanens vei gjennom det aurskog-hølandske landskapet begynner ved Sørumsand, som- hvis stasjonen skulle holdt seg i banens ærverdige stil, burde hett Sydumsand. Om vi skal nevne endepunktene først, så er de vidt forskjellige. Stasjonsbygningen på Sørumsand har -med sine mursteinsmønstrede murvegger- et pussig belgisk preg. Det er egentlig en bredsporet stasjon med et smalt sidespor. På Sørumsand er i virkeligheten ikke noen ordentlig tertit. Men på Skulerud, når sporene er skjult av sommerlig vegetasjon, ser stasjonens grå trebygning ut som et beboelseshus uten enhver sammenheng med Vårt Yrke. Og sporene løper forbi huset og ut i grønt gras på enga mot vannet, til slutt med gras også i skinnegangen.

Tertitbanen går gjennom landets roligste bygder, et skog- og bondeland som ikke rekker å bli ensformig innen vi kommer sør til



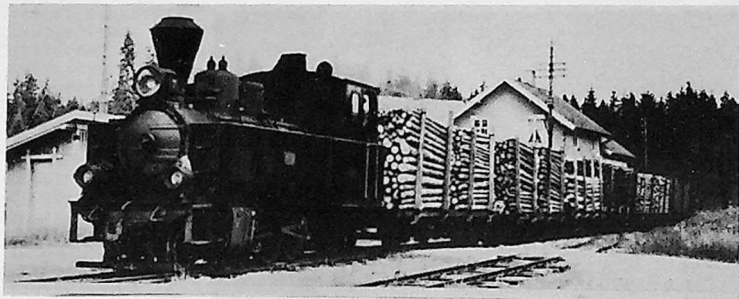
"..med vedovn
midl på den
ene langsiden.."
(Arkiv UHB)



Lok nr. 7 Prydz på loken
stasjon i 1959.
(Foto: Jakob Braun, Arkiv UHB)



Skifting på Skulerud stasjon
i 1959. Ved sporvekselen står
overkonduktor Kjeldsrud.
(Foto: Jakob Braun, Arkiv UHB)



Lok nr. 7 "Prydz" med tog på Hjellevøl stasjon (Arkiv UHB)



Videre,
videre
over
brede
bygder
kommer
vi til
Skulerud,
hvor
stm.
har
hengt
ut
skinkene.

(Foto:
Jac. Brun,
Arkiv UHB)

Skulerud. Lina bukte seg, ikke den raskeste, men letteste vei, sjelden i skjæring eller på fylling. Av og til kommer toget susende over en manns høy fylling over ei lavtliggende ekre. Det ser da ut som Tertiten iler balanserende på en grasgrønn egg, bratt skrånende ned fra begge sider og ikke bredere øverst enn det smale sporet. Alt er morsomt på denne banen, som vi ikke kan holde gående for moro skyld. Skulle vi legge om til bredt, måtte vi legge om omtrent hele strekningen.

Også det rolige landskapet er smalt nedetter banen. Fra togets vinduer er horisonten på begge sider alltid like i nærheten med skog. Pene gårder dukker hele tiden opp underveis, av og til sagbruk med plank i lyse stabler. Disse spredte sagbrukene er toppen av hva Tertitbanens distrikter har kunnet drive det til, tross rikt landbruk og svære skoger. Ingen treindustri slik som langs Kongsvingerbanen eller på Hedmark, industri med stort transportbehov som sammen med tømmeret kunne ha vært et sterkere argument for kravet om bredsporet istedenfor nedleggelse.

Vel har Aurskog og Høland og tilliggende skogbygder framtida foran seg, men jernbanens blå busser er allerede forlenget i ferd med å overta persontrafikken, og transporten ellers skal vel veiene ta.

Tertitbanen har mest idyll over seg, severdighetene er banen selv og sommerens landskap mer enn trafikk og næringsliv. Vipene flakser over jordene, og lerkene synger over alle enger. Stille elver flyter som smale kanaler sørover, og toget går forbi blå sjøer, glitrende som av knust glass i solgangsbrisen.

Bjørkelangen er banens sentrum, omtrent midtveis, hvor "Høland" og de andre flinke smålok'ene må fylle vann etter å ha kjørt en hel time. Der ligger lokverksted og jernbanens bussverksted, fortid og framtid, side om side. Bussverkstedet i nyoppført betong med moderne flatmark av nylagt asfalt utenfor. Det gamle verkstedet med røde lok-staller på ei lita sandslette med rustbrune jerndeleer i graset.

Der treffer vi flere av Tertitbanens jernfjordinger. "Setskog", "Bjørkelangen" og "Prydz", og der står i et eget ut-hus og innsatt med svart konserveringsmiddel, gamle "Urskog" fra 1895, og venter på befordring til Jernbanemuseet på Hamar. "Urskog" hadde parafinlykt foran i mange av sine travle år. Det gikk siste tur i 1947 med snøplogen som står utenfor veggen i graset og er så varm i jernet av sol at den omtrent ikke er til å ta på.

I de små stasjonsbyene langs linjen bor pensjonerte jernbanemenn som har fulgt Tertiten i tykt og tynt den siste halvdel av banens 65-årige historie. En av dem er tidligere overkonduktor og medlem av Jernbanekomiteen, Henry J. Danielsen, på Bjørkelangen. Han sier med et godt og talende ord at det var sivile forhold på Urskog-Hølandsbanen, og han mener bestemt at distriktet blir satt atskillige år tilbake i det øyeblikk det mister jernbanen. Han husker travle år under krigen, da Tertiten på en tur hadde 784 reisende. Det var i tyttebærseongen.

Danielsen har et morsomt lydbånd hjemme, på det har kona hans intervjuet ham den dagen han gikk av. Der forteller Danielsen om en passasjer som toget reiste fra på Finstadbru stasjon. Det er jo ikke noe toalett på Tertitbanen. Når en reisende kunne ha behov for et toalett, måtte han føre hviskende samtale med konduktøren, som forståelsesfullt nikkende svarte diskret beroligende at bare ta det med ro, så skal vi stoppe og vente på neste stasjon. Men så var det altså en passasjer som hadde gått av på Finstadbru for å gå på do uten å si fra.

Sånt har Danielsen opplevd. Sånt får vi andre aldri oppleve når Tertitbanen blir nedlagt. Det er ikke noe intimt personlig forhold mellom jernbanen og menneskene.

Jon Dørsjø.



«Ombytte av tog». Litt før ni i går morges skulle passasjerer fra Oslo bytte tog på Sørumsand for å ta videre med lilleputt-toget på Urskog-Hølandsbanen. Toget var overfylt og rygget på et sidespor for å hente et par vogner til. Da det skulle kjøre fram igjen, hoppet den forreste boggien på den midtterste vogna av sporet, slik at vogna krenget og ble stående i 45 graders vinkel, trist og skjevt som på bildet ovenfor, der en også kan se hvordan passasjerene selv spyttet i neven og rettet vogna opp igjen. Men de fikk den ikke opp på sporet igjen. Tre vogner var låst fast, og lokomotivet peste av gårde til Bjørkelangen med to fulle vogner, mens 40 passasjerer sto igjen og ventet på Sørumsand stasjon. Etter hvert kom to jernbanebusser og hentet de ventende, som fikk være med toget igjen fra Bjørkelangen, der en fikk koplet til flere vogner. Toget ble to timer forsinket, og det var mye mas og svetting i drepende varme. (Fra Indre Akershus Blad 16/7-1950)

LOKOMOTIVANSKAFFELSE TIL U-H-BANEN

Av Urskog-Hølandsbanens lokomotiver er de 2 ælste anskaffet i 1895, altså under banens anlegg. Disse har vært udmerkede maskiner. Men den voksende trafik og de sterkere krav der nu stilles til lokomotiver, gjør at disse gamle maskiner nu skal utgaa av trafikken.

Dertil kommer ogsaa at kjedlerne nu er saa gamle, at lokomotivkontrollen paabyr utskiftning.

I den anledning har direktionen nu i Tyskland hos Sächsische Maschinenfabrik i Chemnitz bestilt et nyt stort lokomotiv av lignende type som lok. 4. "Setskogen" men konstrueret som overhetermaskine med elektrisk utstyr m.m.

Samme fabrik har levert 3 stk av jernbanens 4 lokomotiver, saa man har erfaring for at fabr. leverer aldeles fortrinlige maskiner.

Til et av de gamle lok (No 2) anskaffes der samtidig fra Tyskland ny kjedel og fyrkasse for at ha en reservemaskin.

Lok no. 1 gaar imidlertid helt ut. Den har trukket mangt et tungt lass ut og ind i bygdene og gjort meget godt arbeide. Det var næsten fristende at trykke dens slidte maskingods og si tak for godt arbeide.

Indre Akershus Blad 26.juni 1923

Kulturvernkonferansen -84

Kulturadministrasjonen i Akershus holder hvert år en kulturvernkonferanse på Hellerud gård. Erik Borgersen representerte UHB på denne konferansen i 1984, og gir her sitt referat.

Temaet som ble drøftet har mange paralleller med vern og vedlikehold av jernbanemateriell. Nå har vi jo også kommet i gang med arbeidet med Mork stasjon, og vi har overtatt to bygninger fra Aurskog. Mork blir det første prosjektet vårt med gamle hus, ettersom vi fra før bare har nybygg (uten antikvarisk verdi) på UHB.

Den årlige kulturvernkonferansen i Akershus ble avholdt 6/12 på Hellerud gård. Tema i år var vern og vedlikehold, samt overflatebehandling av eldre bygninger.

Det ble holdt to foredrag. Først ut var fylkeskonservator Lars Roede ved Norsk Folkemuseum. Han tok for seg emne "Vern og vedlikehold av gamle hus".

Roede påpekte at det beste kulturvern er å vedlikeholde. Riktig vedlikehold eliminerer behovet for restaurering. Etter en restaurering blir det ofte ikke gjort noe før det pånytt er nødvendig med restaurering.

Ordet restaurering oppfattes forskjellig. Mange ser på større vedlikeholdsarbeider som restaurering. Det er farlig! Restaurering er riktigere en tilbakeføring til en tidligere tilstand.

Det finnes intet almen gyldig restaureringsprinsipp, det må bli verdien bygningen skal ha for oss som styrer bevaringen. Meget verdifulle bygninger må tas ut av daglig liv. D.v.s. steng døra og konserver. Som regel er det imidlertid ønsket at bygningen fortsatt skal kunne brukes. Ofte er det skallet vi interesserer oss for. Funksjonene i bygningen har endret seg slik at forandringer er nødvendig. Kirken er et eksempel på en bygning der funksjonen heller ikke har forandret seg. I en bolig, derimot, stiller vi andre krav og benytter rommene forskjellig. Her vil det være en fare for å gå for langt. (Kjøkken - bad).

Roede tok fram følgende restaureringsprinsipp:

1. Den enhetlige stils prinsipp.

Betyr konsekvent tilbakeføring til originaltilstand. Her oppstår en fare: Gjøre "bedre" enn det riktige. "Hva det burde ha vært" - et forsøk på å gjøre historien bedre.

Altså en estetisk behandlingsmåte der en ser mer på hva som er "pent" og idealiserer. Hvis dette prinsipp skal følges må det være gjort få senere forandringer (og god dokumentasjon).

2. Ekvivalensprinsippet.

Alle tilføyelser har krav om å bli tatt alvorlig. Brukt mye i Øst-Europa. En legger vekt på historiske verdier, huset som historiebok.

3. Konserveringsprinsippet.

Dette består først og fremst i å bevare, og gjøre minst mulig. Egentlig er dette det tryggeste ettersom bygningen er overlevert oss i denne tilstand. Vi driver jo nettopp kulturvern for å bevare.

Prinsippet er altså å stanse historien nå og ikke gjøre flere forandringer. Konserveringsprinsippet er i dag "mote".

Vi kan sette opp 6 behandlingsprinsipper:

1. Konservering
2. Komplettering
3. Restaurering
4. Kopiering
5. Rekonstruksjon
6. Nyskaping

Fellesnevner for alle er jevnt vedlikehold. En må innhente grundig dokumentasjon (Tegninger, arkivstoff, fotos etc.). Viktig er det også at en dokumen-

terer det arbeidet en selv gjør både med fotos og nøyaktig beskrivelse av redskap og materialer.

Ved arbeider på gamle hus bør en bruke reversible løsninger slik at feil kan rettes opp. Vi må bruke originale metoder og materialer. Gammel maling må ikke fjernes helt, både fordi en da kan fjerne dokumentasjon og fordi det ikke gir god nok heft for ny maling om en skraper helt ned. Mal ikke med for tette malinger.

På kalkholdig mur må en ikke bruke sement, men kalkmørtel. Viktig er det også at en legger vekt på alt, også tak og fundamenter. En må ikke fristes til å bruke erstatningsmaterialer. På taket skal en bruke gammel stein, den steinen som har ligget der til nå tåler å ligge der fortsatt. Må en ha ny stein skal det være ordentlig teglstein. Copal takpapp med teglstein over regnes for å gi bygningen best beskyttelse. Ny pipe må

bygges lik den gamle.

Arbeidene en utfører må ikke hindre framtidig vedlikehold. Roede advarte mot å bruke epoxyplast slik mange fristes til. En bør være varsom med ny teknikk, men ikke avvisende. Det er ikke riktig å tenke at all gammel teknikk er best. Viktigst er det å vite hva en gjør. Arbeid som settes bort til håndverkere bør følges opp. Det er vanskelig å få dagens håndverkere til å benytte gamle metoder og materialer, da blir de skeptiske. Ikke minst er dette et problem ved murbygninger. (Ta en titt på gamle og nye murhus!) Kalkmørtel er fortsatt i handelen og leveres fra H.M.Hansen i spann.

Inne i bygningene synes det ofte når det gjelder listverk. Behold det gamle for all del! Ellers fjerner en masse historie. Dagens prefabrikerte lister er helt forkastelig å bruke. Det har ingen ting med tidligere tiders listverk å gjøre. Hvis en må bytte noe skal de nye listene være lik de gamle.

Elektrisk opplegg er et diskutert tema. Skal en legge opp skjult anlegg? Ingen patentløsning, men en kan trygt legge ledningene åpent. At en lampe plutselig umotivert stikker ut av en flere hundre år gammel vegg rimer jo ikke. Der det er naturlig bør en la de gamle silkeledningene ligge som "kulisser" og legge opp nye kurser. En får rette seg etter bygningens bruk og bruke moderne armaturer. Bruk ikke moderne "gamle" lamper.

Verdier mot funksjonelle krav må vurderes i hvert tilfelle, kompromisser er ofte dårlige løsninger. En hver form for historieforfalskning må unngås, konkluderte Lars Roede.

Terje Nordstedt fra Riksantikvaren fortsatte med et foredrag om "gammel overflatebehandling".

Overflatebehandling var før i tiden sterkt bundet til arkitekturen. Allerede under tegning av bygningene ble fargene trukket inn, og fasadene delt inn i aktive og passive felt. Landskapet bygningen skulle stå i spilte også en rolle. Arkitektene farge-



Detalj av Mork stasjonsbygning.
Foto: Aud K. Brevig

Ia tegningene kan en se på gamle originaler. Materielene og dimensjonene skulle framheves av fargebruk.

Overflatebehandlingen skulle selvsagt beskytte bygningen. Milebrent tretjære var mye brukt langt tilbake i tida. Den trengte langt inn og er vannavvisende.

Viktigste nedbrytingsfaktorer utvendig er sollys (ytterst) og fuktighet (innover). Maling skal beskytte mot sollys, men hindrer ikke fukt i å trenge inn. Vesentligste egenskap for malingen er at fuktigheten trenger ut. ("Diffusjonsåpen") Mange utvendige malinger tilfredstiller ikke dette. Den gamle linoljemalingen regnes for å være tilfredstillende diffusjonsåpen.

Som grunning ble kokt linolje med litt pigment (ofte oker eller grå) benyttet. Så malte en med oppvarmet (ikke kokt) linolje med pigment. På gammel linoljemaling bør det fortsatt brukes slik maling.

Fram til 1850 var bly mye brukt som pigment (grått). Fra ca. 1860 ble sinkhvitt vanlig, gjerne med noe kritt. Av de mest vanlige pigment må nevnes Oker, Engelskrødt (biprodukt ved jernframstilling) og Pariserblått (blandet med oker ble det grønt) Fargene ble blandet i forskjellige nyanser, fra det helt lyse til det mørke.

Mot gårdsrom ble det ofte nytted billigere maling, som tranmaling og komposittmaling. På slutten av 1800 tallet begynte moter å gjøre seg gjeldende for fargevalg.

Innvendig var det "fint" med slette flater, særlig i stue. Fra ca. 1860 ble papp vanlig. Også lerret og strie ble anvendt. (Lerret langt eldre enn papp). Takene ble gjerne "rappet". En malte veggene ofte med limfarge (på treverk ble melk brukt som bindemiddel) Taket ble malt med kalkmaling. Det ble benyttet flere pigmenter innendørs, og så mer kostbare.

Kritt ble tilsatt der penselstrøkene skulle synes, ofte kombinert med Ådring. Ådring ble benyttet for å etterligne edlere tresorter, og hadde sin storhets-

tid fra 1840 til 1910. Marmorering var også en malerkunst, og også sjablonmaling (Maling av mønstre v. hj. a. sjabloner).

Nordstedt viste en rekke lysbilder med eksempler på innvendige vegger, tak og gulv. Han viste også eksempler på tapeter. Et stort antall av gamle hus i Norge har gamle tapeter. Vi fikk en innføring i historien bak tapetframstilling og ble vist eksempler på gamle tapeter.

Til slutt fikk O.M.Hansen fra Gjøen & Co. ordet. Han fortalte om arbeidet med å sette linoljemaling i produksjon igjen, som hans firma samarbeider med Riksantikvaren om. Sannsynligvis kan den være i salg til sommeren. Linoljemaling bør brukes på gammel linoljemaling.



Mørk stasjonsbygning
Foto: Aud K. Brevig



Til venstre:
Overkonduktør
Kjeldsrud på UHB.

Neste side:
Lokfører Hjalmar
Simensen overtar
lok 215 for å
kjøre tog 5284 til
Hamar. Foto på
Lillehammer i 1950
(NSB)

Uniformering

Vi har de siste årene hatt mulighet til å skaffe driftspersonalet alle nødvendige uniformseffekter. Dessverre opplever vi likevel fortsatt at besøkende klager over at personale ikke er ordentlig uniformert.

Det ser ut til at de reisende legger godt merke til antrekket vårt, og det er vel ikke så rart heller. De skal oppleve en jernbanereise og venter ikke en konduktør med cordbukse og brune sko, eller kanskje endog uten slips og lue. Det bør ikke være noen tvil om hvordan et uniformsantrekk skal være. Lue med riktig antall snorer, sølvfarget for kjørende personale og gullfarget for stasjonspersonale. Hos oss har en intern regel vært 2 snorer for pers. i sikkerhetstjeneste og 1 for andre (ingen snorer for de yngste). Videre skal man helst nytte skjorte av den type vi har fått kjøpt fra Selje, eller lyseblå skjorte av den type man bruker ved NSB i dag. Mørkt blått slips

er en selvfølge, også uniformsjakke med riktige distinksjoner (samme antall snorer som i lue) og bukse (skjørt) i samme farge. Sorte (ikke brune eller annet) sko er også selvfølgelig.

For lokpersonalet blir forholdet noe annet. Studerer en eldre fotografier og snakker med eldre jernbanefolk, er det liten tvil om at riktig antrekk vil være blått arbeidstøy (uten refleksstriper!), riktig uniforms-lue og sorte sko.

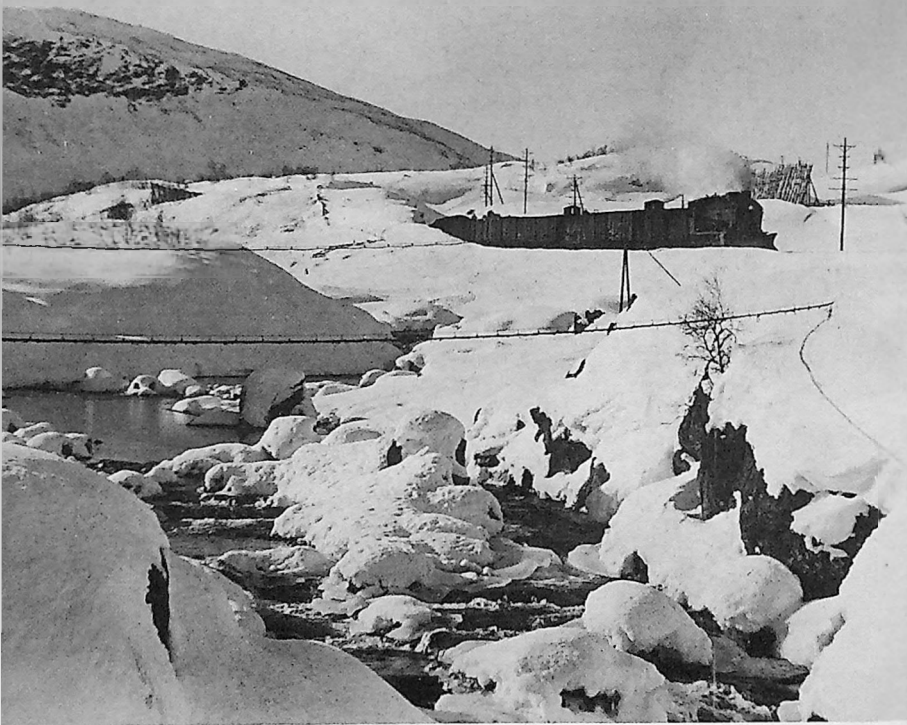
Ideelt sett bør en ha den eldre uniformstypen med lue m. stolpe. Imidlertid har vi en god del nyere NSB-uniformer. "Tallerken"-lue gjør seg ikke spesielt godt, men er atskillig bedre enn ingen lue. Dessuten er ikke våre ny-lagde "gamle" luer så riktige heller.

Mangler du uniformseffekter, si ifra! Vi har en del på lager.

Til slutt: Til en riktig uniform hører også en blid og imøtekommende jernbanemann!

Erik Borgersen





Godstog med lok type 39 på høyfjellstrekningen (NSB, Presse og Opplysningskontoret, samling S.O. Hohle)

BOKEN OM

BERGENSBANEN

27 november 1984 var det 75 år siden den offisielle åpningen av Bergensbanen. Bortsett fra noen spredte avisartikler, ble jubileet svært beskjedent markert. Forfatteren Nils Kjør Hev-det at banen mellom Christiania og Bergen var vårt nasjonale storverk og at "Hver bro, hver sneforbygning, hver tunnel er merkværdigere end alle våre haugutgravede skuderester tilhobe".

Gyldendal Norsk Forlag ga i anledning jubileet ut en bok om Bergensbanen, forfattet av redaktør Bjørn Holøs i NSB. De

fortjener takk og heder for tiltaket.

Holøs har laget en tilnærmet kronologisk skildring fra de første planer, via anleggsarbeidet frem til åpningen i 1909. Tiden etter har han delt opp i emnekapitler etter skjønn-somt utvalg. Når man skal skrive Bergensbanens historie med illustrasjoner på 127 sider er det blitt en heldig løsning.

Forfatterens beskrivelse avslitet og det sosiale livet i anleggsperioden er mesterlig og fargerikt skildret. Han fortjener



Bildet over er tatt på Mjølfjell stasjon, bildet under på Finse.
(NSB, Presse- og opplysningskontoret, S.O.Hohles samling)





"Bergs-ekspressen" med type Bmdo 88 på Finse en gang i 50-årene

(Mittet)

ros for at han gir alle som deltok æren for resultatet. Vi kjenner fra før bøker og artikler om norske jernbaners tilblivelse hvor forfatteren nesten bare skriver om stortingsmenn, konsulter og overingeniører. Holøs har derimot klart å fremstille byggingen av banen som et nasjonalt løft hvor alle deltagende spilte en viktig rolle.

Byggingen av Gravhalsen tunnel mellom Upsete og Myrdal er viet et eget kapittel. Anleggsperioden varte fra 1895-1902. Bare 6 mann var med hele tiden. Gjennomtrekket var så stort p.g.a. det umenneskelige slitet. Således har byggingen av Gravhalsen og Alpine tunnel i Colorado klare paralleller.

Anleggsperioden på øst-siden var også meget krevende. Holøs nevner her særlig Svenkerudbroen, Haverstingtunnelen og Hønefosskjæringen. Disse byggearbeidene ble avsluttet etter at siste laskebolt var skrudd i ved Ustaoset i 1907.

Kapitlene "Den kalde krigen" om kampen mot snøen og "Ta plass i 1937" er de beste av dem som omhandler tiden etter åpningen i 09. Få visste vel at arbeidsforholdene i spisevognen var så kummerlige og tungvinte.

Illustrasjonene er gode bortsett fra for mellomkrigstiden. En bok om Bergensbanen bør ikke mangle bilder av de berømte store høyfjellslokkomotivene, type 26, 31 og 39. Heller ikke NOHAB'en og type 88 fra dieselperioden er tatt med. Jeg håper det skyldes en forglemmelse.

4 1/2 times reisetid - drøm eller virkelighet er tittelen på bokens nest siste kapittel. Det fremheves her at kortere reisetid er det som vil tiltrekke flere reisende. Utvilsomt, men også god servering slik som i gamle dager få folk til å velge toget.

Jernbaneinteresserte med hodet fullt av materiellover-sikter vil ikke finne noe nytt i denne boken. Derimot vil de historisk interesserte ha stor glede av den. Den kan leses uten forkunnskaper og vil sikkert nå mange lesere også utenfor den tradisjonelle kretsen. Boken er meget velskrevet. Det borger Bjørn Holøs' navn for.

"Bergensbanen" er et "must" i bokhyllen for enhver jernbaneinteressert.

Stein Olav Hohle

Bjørn Holøs:
Bergensbanen
Gyldendal Norsk Forlag
ISBN 82-05-15376-0
Pris: kr. 175.



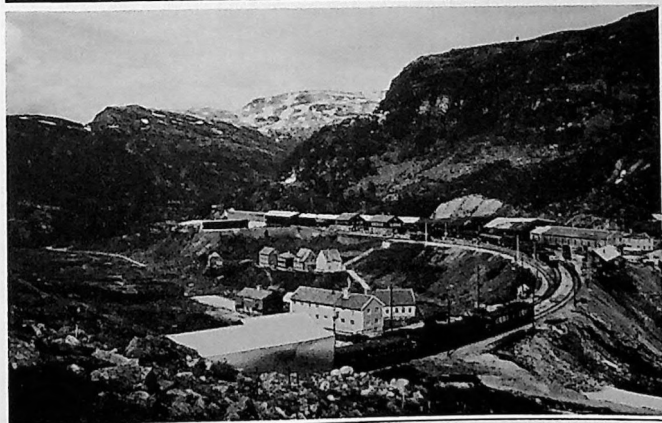
Lokfører
E. Bæra
på et
El 14-
lok i
tog 602,
1977.

Foto:
S.O.Hohle



Gt 5532
ved Finse
august
1984.

Foto:
Bjørn Elnan



Myrdal
stasjon.

Foto:
E.Borgersen



Et bilde fra
NJK-kalenderen.
Lok 5857 på
Drivstua stasjon
med sporranser.
Foto: Arne Røkke

NJK-kalenderen

Vi sitter med et eksemplar av Norsk Jernbane-klubbs kalender for 1985 foran oss. Det er en delikat trykksak med 13 meget gode sort-hvitt-bilder.

Kvaliteten er bedre enn de tidligere utgitte NJK-kalendre merker vi oss. At det er klubbens trøndelagsavdeling som står for utgivelsen gjenspeiles i foto-utvalget. Alle fotos er fra Trondheim distrikt, de fleste tatt av Arne Røkke i slutten av 60-åra. Forsiden prydes av et meget flott bilde fra Trondheim stasjon i 1930. Alle bildene er av damplok, med to unntak; et fabrikkfoto av en bensinmotorvogn og foto av Bmdo 88 i tog 302.

Denne kalenderen er et "must" for den jernbaneinteresserte. Den bestilles fra NJK-Trøndelag.

Det er fortsatt en del måneder igjen av året!

Erik Borgersen

NJK-Trøndelag har adresse:

Postboks 4551 Kalvskinnet
7001 Trondheim

Akershus i mellom

er navnet på et nytt blad som kom med første nummer ved årsskifte. Egentlig er det en fortsettelse av "Nytt fra Forbundsmuseet", og det er Forbundsmuseet i Akershus sammen med Akershus Kulturvern-råd som står bak utgivelsen. Målet er å komme ut med fire nummer i året, og bladet skal være et informasjonsorgan for kulturvernet i Akershus.

Første nummer har som hovedartikkel Erik Aas jr.s foredrag på Raknehaugdagene "Tanker om lokalhistorie og miljø". Liv Hilde Boes artikkel "Trær og Planter - en del av museet" skulle være særlig interessant for våre medlemmer.

Utenom artiklene finner vi tips om arrangementer, utstillinger, foredrag, tidskrift (Inkl. Tertitten) og bøker.

Det er uten tvil behov for et slikt blad. Vi ønsker det velkommen og ser fram til neste nummer.

Erik Borgersen



Godstog 5165 skifter på "Pipern" ved Harestua, august 1984.

Nordbanen og underveisgodstog

Gjøvikbanen med sidelinjer har alltid vært noe spesielt for jernbanenoslagikerne. Hvilke baner i Oslo distrikt setter fantasien mer i sving. Her er krappe kurver, steile stigninger, tjukk skau, blanke vann og rislene elver. Ser vi Huldra rundt neste kurve?

Jo det er en egen trollestemming når vi smetter inn og ut av kurvene i de tidlige morgentimer med godstog 5165, underveisgodstoget Alnabru-Roa. Opp gjennom Nordmarka på denne tida av døgnet kan en ikke la være å bli fascinert. Enten er tidlig høstmorgen med dis over vannene, eller en beinkald vintermorgen med måneskinn - Gjøvikbanen representerer noe av det udefinierbare vi "jernbaneinteresserte" blir betatt av.

Men, legg merke til at jeg ikke brukte ordet "jernbaneentusiast". For Gjøvikbanen med sidelinjer (inkl. Valdresbanen) er ikke noe hyggelig bekjentskap for en jernbanevenn som helst ser en framtid også. Trafikken er nedadgående, og selve banen gammel-dags. Tenk bare på alle høydedragene, Movatn, Grua, Kutjern, Kalvsjø, Tonsåsen som togene må kjempe seg over. Og de lave hastighetene.

Gjøvikbanen har fortsatt underveisgodstog. Mens slike godstog nå snart er passé, kan det være interessant å se nærmere på denne kjøringen.

Hver morgen, unntatt søn-

dager, legger godstog 5172 i vei fra Hønefoss og godstog 5165 i vei fra Alnabru. De møtes på Roa. Lok og kond.vogn fra 5172 benyttes nordover i gt. 5173 til Eina. Lok og beite fra 5165 benyttes til skifting i Roa, eventuelle kipper til Hønefoss og Jaren (Gran Tre ssp.), ja endog i ekstra forspann i 5173 hvis behov.

5174 kommer ned fra Eina, til Roa kvart på ett, og fortsetter som 5175 til Hønefoss. Loket fra 5165 benyttes ofte som hjelpelok til Kalvsjø. Etterpå (1345) går 5166 nedover til Grefsen.

Om kvelden går det også et godstogpar Hønefoss-Roa. Det er forholdsvis mye gods (særlig tømmer/flis) fra Valdresbanen og Gjøvikbanen til Hønefoss og vestbanenettet.

Gt 5165 har som viktigste oppgave å skifte på "Pipern", eller Lunner almenning sidespor som det egentlig heter, ved Harestua. Det er flis som lesses opp her. Inntil nylig har denne gått til Moss, men nå sendes den til Hønefoss. Dermed ser det ut til at grunnlaget for 5165/66 er fallt bort. Ruteskiftet vil sannsynligvis føre til endringer i denne trafikken.

For jernbaneentusiasten med kamera på magen kan vi bare anbefale en dag på Gjøvikbanen.

Erik Borgersen

APROPOS



Lokfører John Melbye

Intervjuet med lokfører John Melbye i Tertittent nr. 60 ser ut til å ha vakt interesse blant våre lesere. Vi rakk dessverre ikke å få med bilde av Melbye i den artikkelen, og bringer derfor bilde her.

Johan P. Kristiansen sendte oss dessuten kopi av telegrammet som Melbye sendte ham etter eksamen på Jernbaneskolen. (Under).

Vi benytter anledningen til å ta med to Melbye-bilder til, på neste side.

Telegrafverket



TU 330 OSLO 43117 19 27/10 1340

= JOHAN P KRISTIÅNSEN
PA MUNCHSGT 12 TRONDHEIM =

Lar.

Inn

Ut

= ALT OVERSTOTT BLE NR 2 AV 4 UTMERKET ANKOMMER 405 TIRSDAG
= JOHN +



Nils Lervik er ute og smører på Elsljord stasjon.



Lok 471, type 49 på Domblås stasjon.

Gjør det i Kreditkassen, du også.

Nå kan du få opptil 3.200 kroner mindre i skatt hvert år.



...og få 8% og 10% rente!



KREDITKASSEN

-sparing med skattefradrag

- Lillestrøm



A/S INGENIØR GRAN,
Drammen

har levert kjelerør til
lokomotivet

Høland

A/S INGENIØR GRAN er
grossistfirma innen:

VVS

VA

ELEKTRO



INGENIØR GRAN

Postboks 1, 3001 Drammen

Tlf. 03/83 76 70

Hovedkontor: Pilestredet 70

60 00 00

60 27 70

Avd. Fossvæn. 24 - Oslo 5

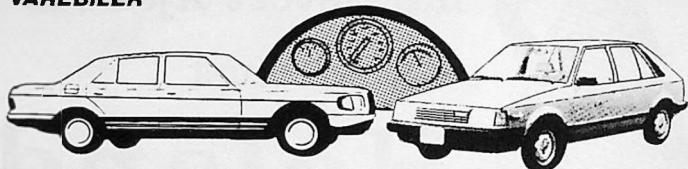
35 01 33 | 35 02 26

TELEFONSVARER ORIENTERER OM
SERVICE UTOVER VANLIG KONTORTID

**PERSONBILER LASTEBILER
SMÅ OG STORE BUSSER
VAREBILER**



**CAR
RENTAL
NORWAY**



Med våre nye 16 m³ kasse-
vogner som rommer hele
flyttelasset. Se våre rimelige
returpriser/returbebyr på
enveis leie.

Week-end tilbud:
Fri km på kassevogner.



**LIMOUSINE
SERVICE**

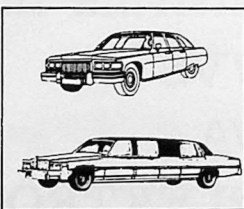


**35 0133
60 2770**

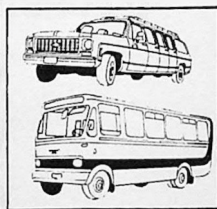
**BUSS
CHARTER**



Spesielt for bryllup:
Landauer m/ kusk eller
Rolls Royce veteranbil.



Elegante limousiner
Business representasjons-
biler m/ mobiltelefon.



Moderne turistbuser, og lang-
turvogner med air-condition
for turer i inn- og utland.

WINNEBAGO

mobilt hjem fullt Til feriebruk
utstyrt for 6 personer. Til forretningsformål



Bislet Bilutleie A/S
Pilestredet 70 - Oslo 3
Fossvæien 24 - Oslo 5
Telex: 17093 Bicar N

*Elektriske Installasjoner i
Bolig- Industri- Lager og Kontorbygg-*

Utføres av:

**Ørnulf Wiig
Installasjon A.s**

1300 SANDVIKA — TELEFON 54 29 95

Ørnulf Wiig



DE FINNER OSS PÅ FØLGENDE STEDER:

Ørnulf Wiig
ELEKTRISK FORRETNING

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

Ørnulf Wiig
MASKIN A/S

Gågaten
Sandvika - Tlf. 54 27 17

Ørnulf Wiig
INSTALLASJON

Brynsveien 17, Sandvika
Tlf. 54 29 95

ÅPNINGSTIDER I FORRETNINGENE:
Hverdager: kl. 8.30-17.00
Lørdager: kl. 8.30-13.00



NOUVEAUX 853 39

Stasbanene

Nå har det skjedd mye med toget. Nytt materiell på Dovrebanen, - nytt materiell på Sørlandsbanen. Innebygde forbindelser fra vogn til vogn med dører som åpnes og lukkes automatisk, slik at man slipper både støy og trekk. Friskluftanlegg som bytter ut luften 45 ganger i timen, og som kan reguleres individuelt for hvert sete. Jo det har skjedd mye både på Dovrebanen og Sørlandsbanen, og etterhvert begynner det å skje noe på andre baner også.

Innen årets utgang er 100 nyoppussede og moderniserte vogner i full trafikk over hele Norge. Serveringstilbudet er forbedret. Unn deg noen av de dagferske smørbrødene så forstår du hva vi mener. På første klasse i eksprestogene er forresten et lett måltid inkludert. I tillegg finner du dagens aviser liggende fremme. Litt lett musikk og NRK's nyheter «serveres» også underveis. Sovevognene er under oppussing og

tilbudet er vesentlig bedre selv om vi har redusert prisene betydelig. I tillegg til togbilletten kan du få enkeltværelse for kr 170,- på 1. klasse, og velge mellom dobbeltværelse til kr 85,- eller 3 sengs værelse til kr 50 pr. person på 2. klasse. Rabattene er blitt enklere og bedre - og togene går både oftere og fortere nå enn før. Så ta deg en tur. Nå er det blitt stas å reise med toget. Billigere og bedre også.

Stasbanene - en bedre måte å reise på.