

# Tertitten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad nr. 74 des. 1988



**TERTITTEN**

Medlemsblad for  
Urskog-Hølandsbanen

Redaktør: Erik Borgersen

Redaksjon: Aud K. Brevig  
Jan Deram

Redaksjonens adresse:  
Postboks 711, Sentrum,  
0106 Oslo 1  
Tlf. (02) 41 83 59

Annonsepriser:  
Baksiden: 1200,- kr.  
1/1 side: 800,- kr.

**A/L URSKOG-HØLANDSBANEN**

driver på idealistisk basis  
Tertittent, smalsporet  
museumsjernbane ved  
Sørumsand, Akershus fylke.  
Medlem av Norske Kunst- og  
Kulturhistoriske museer.

Postboks 711, Sentrum,  
0106 Oslo 1

Bankgiro: 1624.65.35500  
Postgiro: 2 06 77 18

Kontortid:  
Mandager kl. 16.00 - 18.00,  
Oslo S (Østbanen)  
Tlf. (02) 41 83 59  
(Telefonvarer mottar beskjeder  
utenom kontortid)

Tlf. Bingsfoss og Sørumsand:  
(06) 82 72 65

Driftsbestyrer Finn Halling  
Tlf. (02) 11 01 55 - (06) 82 67 67

Styreformann Roar Stenersen  
Tlf. (02) 53 07 49

Avd.ing. Vidar Skilnand  
Tlf. (06) 82 72 65

Medlemskap:  
Støtte-: 150,- kr. Aktiv: 75,-  
Familie: En betaler full pris,  
deretter kr. 50,- pr.person.  
Livsvarig: 1500,- kr.  
Bedrifter: 1000,- kr.

Damp tog kjøres hver søndag  
fra 3. søndag i juni til siste  
søndag i august.

# Spennende

var det i høst da fylkeskul-  
turstyret endelig skulle be-  
handle vår søknad om penger  
til stasjonsbygningen. Utfallet  
ble en overføring på kr.  
300 000, og byggingen kunne  
fortsette.

UHB har ikke belastet  
de offentlige budsjetter stort.  
Uegennyttig innsats driver  
Tertittent, sentral severdighet  
og kulturminne i Akershus.  
Fullføringen av tilbakefø-  
ringen i Sørumsand skjer i -89  
og vi kan tilby 7-8000 be-  
søkende et ordentlig anlegg  
med stasjonsbygning.

Bevilgningen var for-  
nuftig investering for fylket.

Vi i redaksjonen ønsker  
deg en hyggelig jul og et  
godt nytt år!

Erik Borgersen

**INNHold**

Høstaktiviteter.....	3
Bokanmeldelse.....	6
Lok nr. 7 Prydz.....	7
Akershus kulturvernråd.....	9
Vår nyansatte avd.ing.....	11
Besværlige tognumre.....	13
Hølandsbanens lok.....	17
Auravognene reddet.....	27
En litt trist dag.....	29
Nora 88.....	35
Smalsporstaten Colorado, The Georgetown Loop.....	41

**FORSIDEN**

Lok nr. 3 Høland på Skulerud  
i 1907. Velkjent bilde, men  
det er dog det beste tatt på  
UHB. (Wilse)  
Les om Lok nr. 3 på side 17,  
og om rutene i 1906 på s. 13!

**DEADLINE**

Stoff til Tertittent nr. 75 må  
vi ha innen 1/2-89.





God oppslutning om svilleskifting i høst. Her går det unna!

(E.Borgersen)

## HØSTAKTIVITETER

ved Aud Kristin Brevig

Etter nok en jubelsesong for Urskog-Hølandsbanen med igjen over 7000 besøkende, tok høstdugnaden til.

### Baneavdelingen

#### Flom

Den første store dugnaden ble avholdt, helt uforberedt, ved Presterud. Lørdag 3. september, dagen før siste driftssøndag, var et par hundre meter av skinnegangen mellom Tønsberg tunnell og Presterud planovergang oversvømmet av flomvann fra tilstøtende bekk. Vi var overbevist om at siste driftssøndag med to-togskjøringen vi alle hadde gledet oss til nå var blitt en umulighet. Vannet flommet nedover - på det høyeste nær 1 meter over skinnetopp. Men heldigvis kom brannvesenet oss til hjelp med en gravemaskin og fikk gjenåpnet et tilstoppet avløpsrør. Noen timer senere var vannet, og store deler av grusen, borte. Godt med mannskap, og endel timers banearbeid, og siste driftssøndag var reddet.

### Kufanger

På Fyen er det fra tunnellen

og oppover skiftet/justert sviller i to skinnelengder, og ved nedre planovergang på Sætra er kufanger på plass. De som nå forsøker seg på latskapskjøring nedover sporet vil utvilsomt få seg en ubehagelig overraskelse. En nyttig innretning, selvsagt også historisk korrekt.

### Gjerder

I tilknytning til kufangeren, og på andre sentrale deler av banen, er det satt opp gjerde i høst. En tung jobb, men; det gjør seg!

### Sørumsand

Lørdag 15. oktober ble kreftene satt inn på vår splitternye stasjonsbygning på Sørumsand.

### Maling

Med syv personers innsats i fem timer fikk bygningen sitt første malingstrøk. Malingen vi bruker er Oker linoljemaling, en spesialblandet varmgul farge som var den opprinnelige fargen på UHBs stasjonsbygninger. Verdien av dugnadsarbeidene på UHB ble godt illustrert ved dette arbeidet.



Thorleif Pedersen og Trond Dehli (t.h, prosjektleder) er primus motorer på restaureringen av vogn BCo2. (E.Borghersen)

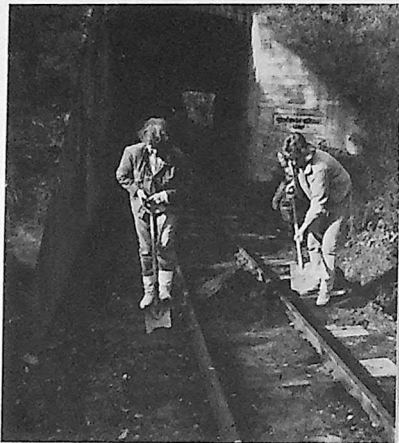


Fortvilelse 3/9. Innsjø ved undergang NSB og Presterød. (Aud Brevig)



Høstens viktigste begivenhet var byggingen av stasjonsbygning i Sørumsand. Huset er ventet ferdig i mars 89, og er en kopi av Bjørkelangen stasjon. (E.Borghersen)





Sigrunn Skilnand og Unni Kaprol i sving med svilleskifting.  
(E.Borgersen)



Øverst: S.O.Hohle og Frederik Liaaen maler stasjonsbygningen.

Nedenfor: Thorleif Pedersen har innstallert håndvask i bussgarasjen, men er fortvilet over den store, gamle bussen som er plassert der.

Hadde jobben vært satt bort til lønnet arbeidskraft ville en person brukt en uke, og tusenlappene ha flydd. Istedet fikk vi oss en trivelig dugnadsøkt, og et meget pent resultat på kort tid.

#### Takstein

Fjorten dager senere la vi på takstein, nyinnkjøpt, men gammeldags. Den første sneen forsinket arbeidet litt, men halve taket ble fullført til tross for at armene på slutten av dagen ble lengre og lengre for hver takstein vi lempet.

#### Mork

På Mork stasjonsbygning ble påbegynt annet strøk maling medio oktober, men regn, fulgt av snøvær og kulde satte en stopper for det videre arbeid. Takstein ble lagt i første uke av november.

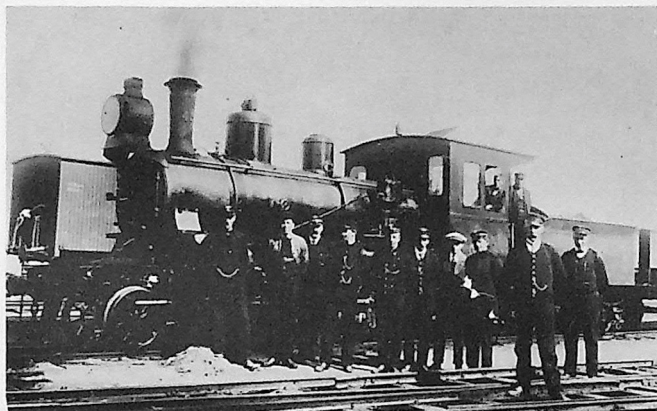
#### Bingsfoss

Arbeidet på Bingsfoss stasjon har i høst være preget av gartnerarbeid, en trivelig og nødvendig, men nokså utaknemlig jobb. Hvem vet vel at "bare" å rake planen fri for løv nesten er en dagsjobb?

#### Vogn

Hver onsdag og lørdag kan det høres banke- og sveiselyder fra UHB-verkstedet midt i Sørum-

sand sentrum. Her jobbes det med BCo2, en vogn som kun besto av rammen da arbeidet begynte. Jernarbeidet på vognens ramme fortsatte for fullt etter driftssesongens slutt og ble fullført i begynnelsen av november. Først da snekkerarbeidet startet kunne et noe større mannskap settes inn, men vognrestauring blir aldri noe typisk dugnadsarbeid.



Rørosbanens  
lok nr. 43  
i Trondheim.  
(Terje Hor-  
rignos sam-  
ling)  
Foto fra  
boken.

## JERNBANEK SOM JULEGAVE ?

Per Hohle, Erik Borgersen m.fl:

NORGES STATSBANER OG DERES  
PERSONALE (BIND 1)

Notabene Forlag A/S, 400 s.  
rikt illustrert.  
ISBN 82-90723-00-8  
Pris kr. 630,-

Første bind i det tre bind  
store bokverket om Norges  
Statsbaner og deres personale  
forligger nå. For UHB-ere er  
det spesielt morsomt å legge  
merke til at vår egen Erik  
Borgersen er billedredaktør i  
dette praktverket, som  
inneholder svært mange virkelig  
fine bilder.

Det første bindet er på 400  
sider, og inneholder 29  
artikler som berører alle  
tenkelige sider av jernbane-  
drift. Siden disse 29 artiklene  
er skrevet av like mange  
bidragsytere og danner selv-  
stendige kapitler i boken,  
finnes det stedvis gjentakelser  
og overlapping, men det er også  
det eneste anmelderen kan finne  
å sette fingeren på.

Av de mange interessante  
kapitlene er kanskje de som  
omhandler trekraftmateriellet,  
personvognene og godsvognene  
de som først blir lest, men  
de resterende er nestendigvis  
ikke mindre interessante:

Sikkerhetstjeneste, bremse-  
systemer, ruteordning, et  
praktfullt kapittel om norske  
jernbanestasjoner, oversikt  
over signalanleggenes historie  
for å nevne noen.

Selvfølgelig er museumsjern-  
banene med i boken.

Et flott bilde av Setskogen med  
tog i kurven ved Fjellvang  
illustrerer det som står om  
A/L Urskog-Hølandsbanen.

Kanskje kunne en ønsket en  
litt fyldigere omtale av de  
enkelte banene, de fleste av  
dem er avspist med 3-4 linjer,  
men bildene er fine.

Organisasjonene og velferds-  
apparatet i NSB er også  
beskrevet i fyldige artikler,  
i en bok som på det varmeste  
anbefales til vederkvegelse i  
kalde vinterkvelder.

De to siste bindene lover  
forlaget ferdig i 1989. Disse  
to bindene vil kanskje ha en  
noe mer spesiell interesse for  
NSB-ansatte, idet begge  
bindene skal være viet: "Hvem  
er hvem i NSB."

Skaffer du deg det første  
bindet kan jeg love mange  
hyggelige timer med nesen  
dypt begravet i en bok som tar  
for seg både velkjente og  
mindre kjente sider ved det å  
drive jernbane i Norge.

Jan Deram





En av forutsetningene for å kunne gjennomføre et prosjekt som restaureringen av lok nr. 7 "Prydz" er at man har dyktige folk. Thorleif Pedersen og Frederik Liaaen er nettopp to slike.

(Alle fotos:  
Roar Stenersen)

## LOK NR. 7 - PRYDZ

Roar Stenersen

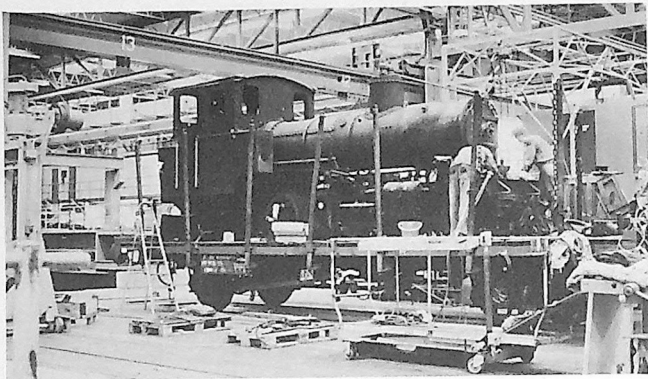
Det er en god stund siden "PRYDZ" ble omtalt i Tertittent nå. Det har ikke vært jobbet så mye med loket i løpet av året, bortsett fra en meget intensiv "arbeidsuke" i påsken 88.

Under denne sjauen ble alle deler som fremdeles var på plass fjernet, slik at det nå bare er å heise ut kjelen og hjulene. Hvis alt går som planlagt er det gjort når dette leses. Kjelen vil bli sendt til Sundland hvor den blir tatt hånd om av pensj. verksmester Sigurd Østensen. Østensen er som kjent redningsmann nr. 1 når det gjelder kjelearbeider, og har i løpet av det siste året begynt på ny rundkjel i klinket utførelse til ULKE nr. 11.

Det store dilemmaet med PRYDZ er et sted hvor man kan arbeide med loket. Deleoverhaling kan man gjøre nær sagt hvor som helst, men når ramme, hjul og kjele osv. er ferdige må man ha tilgang til kran med



Vanntankene rustbankes. Jan Deram viser fram medium størrelse rustflak.



"Prydz" på verkstedet Grorud i påsken 88.

to løpekatter. Verksted Groruds lokavdeling, hvor vi tidligere har fått stå, later til å være helt ute av bildet i tiden fremover. Hadde vi disponert en "celle" til i bussgarasjen ville dette utvilsomt vært det beste stedet, så fikk vi heller leie mobilkraner når vi skulle ta de tunge løftene.

Lok nr. - 7 PRYDZ' dårlige tilstand m.h.t. kjeleutvask etc. har vært nevnt i bladet tidligere. Jeg tillot meg også dengang (Tertitten nr. 70) å sette et spørsmålstegn vedrørende behandlingen av lok nr. 2 URSKOG på Jernbanemuséet. Resultatet av denne meningsytring var at saken ble tatt opp i Jernbanemuséets styre, som i sin tur vedtok å sjekke saken før loket ble fyrt opp for 88-sesongen.

Atter en gang var det Østensen som måtte rykke ut. Østensen slapp å bli lenge på Hamar; da en av vaskepluggene over bunnringen ble skrudd ut, rant det ut litervis med vann.

Resultatet ble i alle fall at URSKOGBARE får 6,5 års H.R.-termin, og er således ute av dansen. Tross dette er loket heller ikke i år tørket ut forskriftsmessig. Nå skal det til Sundland for ultralyd-kontroll, hvilket innebærer delvis riving av loket for å kunne komme til kjelens ytterside.



Trond Dehli i innbitt kamp med fastrustedede muttere.





Aur  
prestegård



Urskog fort  
kontrollerte  
Bjørkelangen-  
området.  
Kanonene  
kunne nå  
stasjonen.

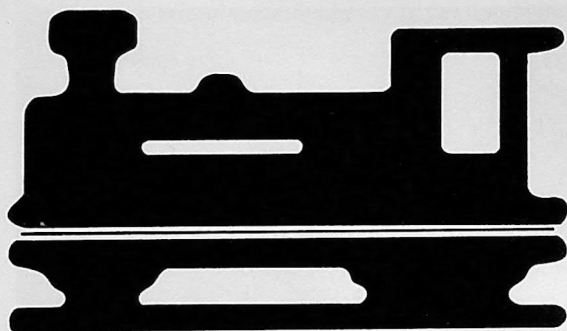
#### AKERSHUS KULTURVERNRÅD

hadde sitt juni-møte på Bjørkelangen i sommer. Før møtet var det en omvisning på Aur prestegård og Urskog fort, to interessante kulturminner like ved UHB's gamle strekning.

Aur prestegård på Aursmoen er fra 1703, men antagelig er deler av bygget enda eldre. I huset finnes flere gamle dører med låser og beslag, adskillig gammelt listverk og panel, og noen gamle ovner. Huset er en laftet tømmerbygning. I de finere rom fikk vi se hvordan veggene var rappet og så tapetsert. Huset er under restaurering av Stiftelsen Aur Prestegård.

Urskog fort var et viktig element i festningskjeden mot svenskene i 1905. Et besøk anbefales. (Ved Lierfoss).

Erik Borgersen



NÅ GÅR  
 "TERTITTEN"  
 HELT TIL...

**DS MAT**  
*senter*

FOKUS BUTIKKSENTER - SØRUMSAND - TELEFON (06) - 82 62 44

ÅPNINGSTIDER

mand., tirsd.,

onsdag, torsd., fred.

10-19

lørd.

9-14

*Nytt og bedre*

**FOKUS**





## VÅR NYANSATTE AVDELINGSINGENIØR

Stein Olav Hohle



I år gav fylket stillingshjæmme til en avd. ing. ved UHB. Vidar Skilnand ble ansatt i stillingen.

Vidar Skilnand ble ansatt som avd.ing. II på styremøtet i UHB den 12.10.88. Etter at Harald Tyskerud gikk av som museumsforvalter i % stilling, gikk man inn for at stillingen skulle bli heltids, og samtidig oppnormeres. Et enstemmig styre gikk inn for Vidar Skilnand som den best kvalifiserte søkeren.

Har du fått drømmejobben nå?

- Jeg er ihvertfalll godt fornøyd med å bli ansatt som avd.ing. II ved UHB. Fra før har jeg en allsidig arbeidspraksis. I denne stillingen vil jeg få bruk for mye av det jeg har lært, både fra utdanning og tidligere jobber.

Vidar Skilnand er 43 år og bor i Askim, men for tiden er han ukependler til Sørumsand. Han har vært sjømann, dieselmontør, teknisk tegner og lastebileier. På grunn av en yrkesskade gikk han på attføring i 1986-87 og utdattet seg til EDB-systemer/programmerer.

Du ville ikke heller arbeidet med det ?

- Det hadde sikkert også vært interessant. Når UHB kjøper PC, kan jeg jo bruke EDB-kunn-

skapene på programutvikling. Jeg er glad i å arbeide ute, og se resultater av arbeidet. Derfor var UHB-jobben mest attraktiv for meg nå.

Du sier at du jobber mest ute for tiden. Hva driver du med ?

- Nå er jeg nettopp ferdig med å lage kufanger ved nedre Sætra planovergang. Andre oppgaver er skilting og oppsettning av gjerder langs sporet. Formålet er å skape et tidsriktig miljø, og hindre uønsket ferdsel av sykler, mopeder og biler.

Avdelingsingeniør Skilnand har driftsbestyreren som sin nærmeste overordnede. Ifølge stillingsinstruksen er han pålagt endel faste arbeidsoppgaver, vesentlig bygningsvedlikehold. Arbeidsutvalget, som består av avdelingslederne tildeler ham mer variable arbeidsoppgaver. Han kan

derfor ikke gjøre hva han vil.

Blir det mye styring av arbeids-situasjonen din, Vidar ?

- Jeg kunne tenke meg å stå litt friere med når jeg skal gjøre pålagte oppgaver innen en periode. Nå er jeg jo medlem av Arbeidsutvalget selv, og synes jeg får bra gjennomslag for mine synspunkter, så noe problem er det ikke.

Hva er det du savner mest i din "ensomme" stilling ?

- En driftsbestyrer eller museumsdirektør i heltidsstilling. UHB's virksomhet er idag så omfattende at vi må få ansatt minst én til så fort som mulig. Finn Halling gjør idag en kjenpejobb som driftsbestyrer i tillegg til at han har en krevende sivil stilling. Jeg håper fylket innser at vi må få en øverste leder på heltid. Jeg kunne også tenke meg å få med meg 2-3 sivilarbeidere i det daglige arbeid.

Vi kan si at hobby og arbeid har en noe uklar grense for Vidar. Han er fremdeles banemester i fritiden. I driftssesongen tjenestegjør han også som fyrbøteraspirant. Vidar begynte som aktiv i UHB i 1985, men allerede i 1963 kontaktet han "Banan" fordi han ville melde seg inn og bli aktiv. Det ble det ikke noe av, særlig fordi han stort sett har hatt jobber med mye reising.

Har du alltid vært jernbane-

interessert ?

- Ja, men jeg ble litt ekstra interessert én gang jeg reiste med tog fra Valparaiso i Chile over Andesfjellene til Buenos Aires. Det er den mest minnerike togturen jeg har gjort.

Nå bor du i Askim. Blir det aktuelt å flytte til Sørumsand ?

- Jeg er akkurat ferdig med oppussing og utvidelse av huset mitt, så jeg føler ikke for flytting nå. Men hvis min kone Sigrun og jeg finner et småbruk med en fredelig beliggenhet, kan det hende at vi flytter med tiden.

I vinter skal Vidar bygge om GGW-en som ble innkjøpt fra Polen, til baneavdelingsvogn. Han håper å få tak i en kran til den, som kan brukes til mye av det tyngste arbeidet. Vidar ønsker seg også sin egen bu for reparasjon og oppbevaring av verktøy og redskap. Han er lei av å bruke sin verdifulle tid til å lete etter redskaper som andre ikke har lagt på plass etter seg. Vintersesongen skal også brukes til innredningsarbeider på Fossum stasjon, og planlegging og forberedelser til 1989-sesongen. Vidar er fornøyd med sitt arbeid, og ser ikke bort fra at han vil være i UHB's tjeneste til han blir pensjonist.

Hva vil du begynne med da ?

- Da vil jeg forsette som aktivt medlem !!

#### Til salgs:

Tertitten nr. 57 - 73 kr. 10,00  
pr.stk.  
På tur med Tertitten kr. 15,00  
Klistremerker kr. 4,00  
-Porto kommer i tillegg.  
Henvendelse til UHB's adresse

#### TERTITTEN

URSKOG-HØLANDSBANEN 1896-1986

Kapitler av banens historie

168 s. rikt illustrert.  
Omhandler også båtene på Haldenvassdraget.

Kr. 150,- fritt tilsendt!  
Sett beløpet inn på UHB's bank- eller postgirokonto (se side 2)





Tog nr. 7  
forlater  
Sørumsand  
juni 1988  
(E. Borgersen)

## BESVÆRLIGE TOGNUMRE

Kjell Navestad

Tjenesteruteboka for forrige sesong ble dessverre ikke mottatt med den største begeistring. Ja, det er til og med folk som syntes den best egnet seg til å fyre opp lok med. Årsaken til at folk irriterte seg over boka er at de nye tognumrene er så "innmari" ulogiske, og at boka derfor var håpløs å finne fram i.

På disse reaksjonene må det svares slik: Boka er logisk oppbygd og tognumrene er historisk korrekte. Det skal være vanskelig å finne fram i en jernbane-tjenesterutebok. Det har det alltid vært i NSB, og det er det nå blitt i vår. Ruteboka er nå "tilbakeført" ca. 70-80 år, de gamle tognumrene fra tiden før første verdenskrig er kommet til heder og verdighet igjen. Her er historien, og årstallet som er valgt er 1906:

UHB-togene hadde etter at banen var blitt forlenget til Skulerud innført det systemet at togene fikk samme nr. som korresponderende tog på Kongsvingerbanen. Det første toget ut fra Sørumsand i de dager var



Kjell Navestad er Trafikchef (Tc)

"blandet tog nr. 17", dagtoget til Skulerud. Dette forlot Sørumsand kl. 09.20, og ver den eneste daglige forbindelsen hele veien til Skulerud. Ankomst dit varkl. 12.50. Da hadde toget prestert en gjennomsnittshastighet på 17 km/t. Fra Skulerud gikk det dampbåt fredager og søndager til Tistedalen, hvor man ankom sent på kvelden, dvs. kl. 21.15.

Kongsvingerbanens tog nr. 17 var også blandet. Dette forlot Kristiania Ø. kl. 07.20, og brukte 1 time og 50 min. opp til Sørumsand, imponerende 24 km/t. Også på Kongsvingerbanen var tog 17 et hovedtog, det hadde nemlig forbindelse til Flisenbanen, og fra Charlotten berg videre inni Sverige til Arvika, Kil, Karlstad, Kristinehamn og jernabneknutepunktet Laxå. Tognummer 17 er derfor et viktig nummer i UHB's historie, og vårt første tog fra Sørumsand har derfor nå fått æren av å holde dette nummer i hevd. Vår gjennomsnittshastighet Sørumsand - Fossum er, tro det eller ei, 15 km/t.

Blandet tog nr. 3 var et tog som ble satt opp først omkring 1905/06, trolig fordi tog 17 ikke greidde å ta all godstrafikken, slik at vognene hopet seg opp. Tog nr. 3 gikk bare på osndager og fredager, og samlet opp gjenstående vogner fra de forgående dagene. Tog 3 gikk bare til Bjørkelangen, videre til Skulerud greidde nok tog 17 å ta med seg det som var av vogner, for Hølandsbanen var flat og fin i forhold til Urskogbanen. Tog 3 var fortrinnsvis godstog, og hadde neppe mange passasjerer. Avgang fra Sørumsand var kl. 11.30, i korrespondanse med Kongsvingerbanens tog nr. 3. Gjennomsnittshastigheten var 14 km/t.

Kongsvingerbanens tog nr. 3 var et av Norges "eldste" tog. Det var blitt opprettet

allerede i 1862 som hovedtoget mellom Lillestrøm og Kongsvinger. Nå, dvs. 40 år etter, hadde tog 17 overtatt de fleste passasjerene, men gamle tog 3 hadde fortsatt en viktig jobb å gjøre, nemlig å trekke godsvogner - fortrinnsvis tomme plankevogner. Dette toget forlot Kristiania Ø. kl. 09.45 og gikk i motsetning til UHB's alle dager.

Blandet tog nr. 7, var kveldstog. Det gikk fra Sørumsand kl. 18.10, i korrespondanse med "Persontog" nr. 7 fra Kristiania. Pt 7 hadde så mange reisende at det var Kongsvingerbanens eneste rene persontog, noe som også viste seg på kjøretiden; bare 1 1/2 t Kristiania Ø. - Sørumsand.

På UHB gikk det ikke rene persontog på denne tiden. Blandet tog 7 var nok allikevel godt belagt med folk som skulle hjem etter en tur i byen. Toget gikk til Bjørkelangen mandag, onsdag og fredag. Tirsdag, torsdag og lørdag kjørte det helt til Skulerud. Kjøretiden var den samme som for "dagtoget" (Bt 17)

Blandet tog nr. 11, var et sent kveldstog mellom Sørumsand og Bjørkelangen som bare gikk på søndags- og helligdagskveldene. Avgang fra Sørumsand var kl. 21.00, og med en kjøretid på 1 time og 35 minutter var det UHB's raskeste tog. Gjennomsnittshastigheten var 17 km/t. Korresponderende tog fra Kristiania var Bt 11, kveldstog til Aarnes. Det forlot Kristiania Ø. kl. 19.15.

Dette var alle sørgående tog på UHB i tiden før Første Verdenskrig. Kongsvingerbanen hadde ennå tre til, men de hadde ingen korrespondanse med UHB. Disse togene var: Godstog 135 fra Lillestrøm til Aarnes, som skiftet på Sørumsand om formiddagen, videre godstog 27 mellom Lillestrøm og Kongsvinger, som skiftet på Sørumsand om ettermiddagen, og tilslutt hurtigtog 71 med



sovevogn til Stockholm som passerte Sørumsand kl. 19.00.

I retning til Sørumsand og Kristiania gikk følgende tog:

Bt 4 var morgentog fra Bjørkelangen. Det gikk derfra allerede kl. 05.10, og hadde korespondanse med Bt 4 fra Aarnes. Da var man i Kristiania allerede kl. 09.05. Bt 4 var nok et tog med mange reisende.

Bt 6 var et oppsamlingstog på same måte som Bt 3 var det i motsatt retning. Det forlot Skulerud så tidlig som kl. 05.00, gikk bare onsdag, fredag og søndag, og hadde neppe mange reisende med. Kongsvingerbanens tog nr. 6 derimot, var morgentog mellom Charlottenberg og Kristiania med ankomst Østbanestasjonen kl. 11.19.

Bt 10 var dagtoget på UHB. Det gikk fra Skulerud i korrespondanse med Turisten kl. 13.20, og var i Sørumsand på ettermiddagen der det korresponderte med Bt 10: ettermiddagstog fra Charlottenberg med forbindelse fra Arvika, Karlstad, Kristinehamn og

Laxå.

Bt 18 gikk bare på søn- og helligdager. Med avgang fra Skulerud så sent som kl. 17.10 ga det fin forbindelse med Kongsvingerbanens Bt 18, trelasttoget til Kristiania. Dette tog gikk av hensyn til trelasttrafikken, fortrinnsvis med gjennomgående godsvogner fra Flisen- og Grensebanen, men passasjerer fikk være med, og på søndager var det nok mange.

I tillegg til disse 4 togene, gikk det enda tre tog på Kongsvingerbanen: nattoget fra Stockholm, godstog fra Kongsvinger og godstog fra Aarnes.

Dette var forklaringen på våre "nye" tognumre som ble tatt i bruk sommeren 1988. Gamle UHB hadde fir ruter i hver retning; vi har det samme. Togene 17, 3, 7, 11 og 4, 6, 10 og 18 er derfor endelig tilbakeført de også. Men vi kjører endel tomtog, og de fikk tresifrede numre i 700-serien. Dette var tognumre UHB gikk over til i 1919, så heller ikke her er vi historieløse. Nummerering av togene er altså ikke tilfeldigheter !



Togbetjeningen i tog 753 venter på avgangsordre i Sørumsand 4/9-88.



**NORSK MODELLJERNBANE  
ROMERIKE HOBBYSENTER**

GATEADRESSE  
TELEFON

Strømveien 102  
N-2010 Strømmen  
Norway  
(06) 81 31 96

# NSB Bm 67 i HO

**ENDELIG**



Foto: Dagbladet

NMJ/Philotrain BM 67 er nå under levering. Den kanskje flotteste norske modell noen sinne. Superdetaljert laget i messing med etsede og støpte deler. Over 125 superdetaljeringsdeler. NMJ's superantograf. Skalahastighet.

Innredning i sitteavd.

Speil med alle stag og varme-kabler. Fjærende buffere og skalakoppel. Topplakkert i NSB rødt med gul stripe.

OBS: H0-modellen av Dovregubben kommer i desember!





## HØLANDSBANENS LOKOMOTIV

Finn Halling

Hølandsbanen har aldri eksistert som eget jernbaneselskap. Før banen, dvs. strekningen Bjørkelangen - Skulerud ble åpnet 15.12.98, ble den slått sammen med Urskogbanen til ett baneselskap.

Hølandsbanen hadde imidlertid et eget og interessant liv før sammenslåingen, der de praktiske arbeider med sporlegging, materiellbestilling osv. langt på vei ble fullført. Bestillingen og leveringen av banens eneste lokomotiv, er ett kapittel blant flere i Hølandsbanens historie.

Hølandsbanen var en enklere bane å bygge enn Urskogbanen, faktisk ble banen fullført på under 1 1/2 år fra det endelige vedtak om bygging var fattet. Derfor var det om å gjøre med rask levering av lokomotiv og vognmateriell, siden dette skulle benyttes under anlegget.

Konsesjons-søknaden fra Hølandsbanens anleggskomité ble behandlet av Stortinget 05.04.1897, og allerede 07.05 samme år var anbudsrunderen på bygging av banen avsluttet. Kontrakt ble inngått med

ingeniør S.Sørensen som straks igangsatte arbeidet.

Anleggskomitéen for Hølandsbanen var noe nølende og usikre i lokomotivspørsmålet. På møte 25.08.1897 ble det endelige vedtak om vognbestilling fattet, mens man skjøv arbeidet med lokomotivbestillingen fra seg med følgende vedtak:

"Der besluttes videre at der inkjøbes et Boggielokomotiv, samt at man i den Anledning henvender seg til Maskiningeniør Heiberg\*(ingeniør Eivind

\* Afdelingsingeniør II E. Heiberg. Født 29/11 - 1870.

## ANBUDSSPESIFIKASJONER

Sporvidde	750 mm
Drivhjulsdiameter	ca. 800 mm
Fast hjulstand ikke over	1800 mm
Buffercentrets høyde over skinnetopp	550 mm
Minste kurveradius på fri linje	60 m
Minste kurveradius på stasjoner	50 m
Total heteflate ildberørt	28 a 35 m <sup>2</sup>
Ristflate	0.55 a 0.65 m <sup>2</sup>
Kjeletrykk	12 kg/cm <sup>2</sup>
Vannbeholdning	1500 a 2000 l
Kullforråd	500 a 600 kg
Tjenestevekt m/fulle behodninger ikke over	19000 kg
- derav på drivhjulene ikke over	500 a 600 kg
jevnt fordelt med 500 kg. pr. aksel	
Trekraft	2300 kg
Fyrkasse av kobber, kjelrør av jern eller kobber.	

Kjelen må være utstyrt med følgende armatur:

2 bronspluggen i toppen av fyrkassen innstøpte med smeltbart metall til sikkerhet mot overoppheting og sprengning av fyrkassen.  
2 sikkerhetsaventiler

1 manometer

2 vannstandsglass, eller minst 1 vannstandsglass og minst 2 prøvekraner

2 injektorer etter system Gresham eller Friedman av en slik størrelse at hver enkelt er tilstrekkelig for kjelens vannforsyning. Det anbringes enten i forbindelse med injektorene eller som særskilt ventil innretning for å varme opp vannet i vanntankene med damp

1 dampfløyte

1 hjelpeblastventil

1 avblåsningsventil

Utvaskingspluggen i tilstrekkelig antall

Røykskapet forsynes med gnistfanger av godkjent konstruksjon

Hjulringer minst 100 mm brede

Det anbringes sandstrøingsinnretning slik at det kan strøs på begge skinner og helst også på begge sider av det midtre drivhjul.

Sentralbuffer med koblingshorn samt sikkerhetskobbel etter Hølandbanens normaltegnning

Førerhuset må være forsynt med for,- bak og sidevegg, med vinduer i for og bakvegg. Førerens plass skal være på lokomotivets høyre side. Førerhuset må ikke være over 2.0 m bredt.

Boggien under lokomotivets forende ønskes helst utført etter den alminnelige amerikanske konstruksjon med vugge, og må i så tilfelle være anbragt balanse såvel mellom boggien og de forreste drivhjul, som mellom de to bakerste drivhjulaksler

Bremseinnretning: Lokomotivet må være forsynt med bremseklosser på minst 4 av dets 6 drivhjul

Inventar: Lokomotivet gis følgende utstyr av lamper, verktøy m.v.: 1 stor forlampe med holder i hver ende av lokomotivet, 1 a 2 mindre signallamper med holder i hver ende av lokomotivet, 1 a 2 lamper for vannstandsbelysning, 1 manometerlampe, 1 sett skruenøkler.

Levering innen 1. mars 1898



Heiberg var ansatt ved Statsbanene) med Anmodning om at besørge dette Kjøb. Dette Lokomotiv maa leveres 1. Marts."

Vedtaket ble meddelt Heiberg neste dag, og han svarte med å "...frembare min Tak for den mig derved viste Tillid". Heiberg ba samtidig om en konferanse med

anleggskomiteén for nærmere drøfting av bestillingen. Anleggskomiteén lot imidlertid være å avtale noen konferanse, og nær én måned gikk uten at noe skjedde.

## ANBUD

Nå var ingeniør Heiberg kjent med leveringssituasjonen for damplokomotiver gjennom sin jobb i Statsbanene, og 21.09.1897 ga han anleggskomiteén beskjed om at "...samtlige de bedste tyske og engelske Lokomotivfabrikanter er stærkt optagne, ... de fleste kan ikke aflevere noget før sommeren 1899". Heiberg konkluderte med at det ville være "...heldigt om Anskaffelsen av Hølandbanens Lokomotiv snarest kunde iværksettes."

B.Fürst, formannen i anleggskomiteén tok henvendelsen alvorlig og lett-vint. Heibergs brev ble returnert med (bl.a) følgende påtegning:

...anmode Dem saasnaert som mulig at bestille et Boggielokomotiv... kan faaes for kr. 18.000,- ... overlader til Hr. Ingeniøren at bestille Lokomotivet efter den Type som De anser for den hensigtsmæssigste og for forholdene mest passende, idet det bemærkes at dette Lokomotiv antagelig mest vil blive benyttet til person- og tildels blandet Trafik.  
PS! Hølandbanen vil, som bekjendt faa en Sporvidde af 0.75 cm" (som i parentes bemærket selvfølgelig skal være 0.75 m). Til møtene i anleggskomiteén ble ofte innkjøpt store mengder

brennevin!

Om Hølandbanens anleggs-komité handlet langsomt, handlet ingeniør Heiberg tilsvarende raskt. Allerede 27.09 var han igang med å forberede henvendelser til aktuelle lokomotivleverandører. Før henvendelsene kunne sendes, måtte imidlertid en del tekniske forhold avklares:

- minste faste hjulstand, som bestemmes av minste kurveradius på banen.  
Hølandsbanen var uten krappe kurver, men Urskogbanens minste kurveradius ble bestemende ettersom lokomotivet ble forventet benyttet også der.

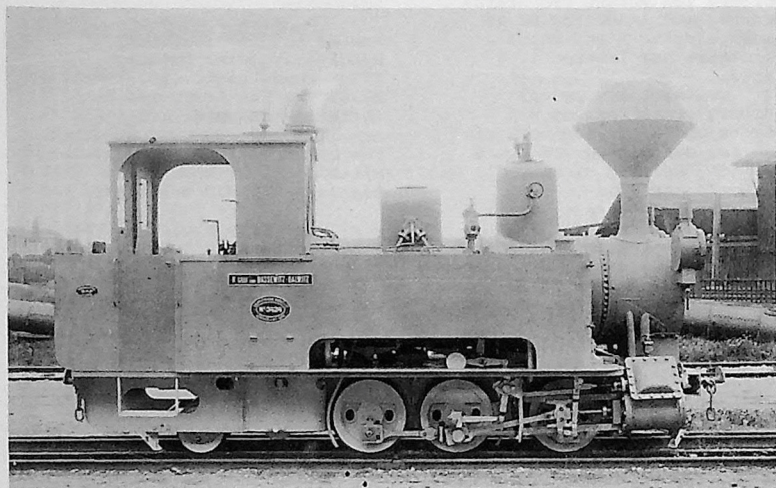
- akselrekkefølge. Heiberg mente at lokomotivet med en boggi foran drivhjulene ville "faa en betydelig roligere og støere Gang", og mente sannsynligvis å sammenligne med Urskogbanens 0'C'0-lokomotiver.

- total hjulstand. Heiberg antydte at svingskivens størrelse skulle bestemme dette, og tenkte da på Urskogbanens eneste svingskive som befant seg på Bingsfos stasjon. Til dette ga Fürst følgende lakoniske svar: "... at afpasse Lokomotivet efter Urskogbanens eneste dreieskive, kan der vel ikke blive Tale om".

## VALG AV LEVERANDØR

Da lokomotivets dimensjoner var klare utarbeidet ingeniør Heiberg detaljert spesifikasjon som ble sendt ialt 10 forskjellige lokomotivfabrikanter, alle utenlandske.

Norsk lokomotivbygging var egentlig ikke kommet ordentlig igang i 1897. Frem til århundreskiftet bygget Nylands Værksted 10 normalsporede lokomotiver, og Fabriken ved Nidelven ett for 1067 mm. Hamar Jernstøberi og Thunes Mek. Værksted startet først sin lokomotivbygging i 1901, men produksjonen av



Lokomotivfabrik Krauss & Co. tilbød dette C 1' lokomotivet til Hølandsbanen. Løpeboggien (Krauss-Helmholz boggi) under førerhuset som iflg. Heiberg var utviklet av Krauss i 1895 i forbindelse med en leveranse til Grekenland, gav lokomotivet bedre gangeegenskaper forover enn bakover. Bakre drivaksel og løpeakselen var innbyrdes forenet og bevegelige og gjorde lokomotivet særlig egnet for skarpe kurver. (Krauss, UHB's arkiv)

smalsporlok i Norge fikk aldri noe stort omfang; 2 lok til Grimstad - Frolandsbanen, 38 lok til NSB og 2 lok til Holmestrand - Hvittingfosbanen var alt som ble bygget. Følgene ble tilskrevet:

- Sächsische Maschinenfabrik zu Chemnitz
- Schweizerische Lokomotiv und Maschinenfabrik, Winterthur
- Lokomotivfabrik Hagans, Erfurt
- Krauss & Co, München
- Neilson & Co, Glasgow
- Dubs & Co, Glasgow
- Union Giesserei, Königsberg
- Nydquist & Holm, Trollhättan
- Henschel & Sohn, Kassel
- Baldwin Locomotive Works, Philadelphia

Svarene løp inn i rask rekkefølge, og det viste seg at ingeniør Heiberg fikk rett i sine antagelser: ... de

fleste viste til stor beskjefteigelse som ville føre til lang leverings-tid. Sächsische Maschinenfabrik, som leverte Urskogbanens lokomotiver 2 år tidligere, opplyste dessuten at de for tiden ikke hadde noen passende modell. Det magre resultat av anbudsrunder ble 3 anbud: Union Giesserei, Krauss & Co. og Baldwin, men bare en av disse, Baldwin, tilbød levering innen fristen 01.03.1898.

Med en pris på \$ 5000 (+ \$ 150 i tillegg for kobberfyrrkasse), dvs. N.Kr. 18.350, var imidlertid Baldwin klart dyrest. Krauss kunne levere et standardlokomotiv for kr. 15.903.10 ca 5 mnd. etter ordrens mottagelse, mens Union Giesserei kunne levere i juli 1898 for kr. 17.335.50. (Compoundlok, uten compound kunne leveres for kr.



16.979,90). Unions lokomotiv ble raskt tatt ut av betraktning. Kjelesentret lå for høyt, sylindrene skjevt i forhold til drivhjulene, (sylindrene var faktisk plassert skråstilt foran løpehullet) og vantankene lå høyt, noe som iflg. ingeniør Heiberg ga lokomotivet dårlig stabilitet, som igjen resulterte i økede vedlikeholdsutgifter både på lokomotiv og spor.

Krauss' lokomotiv var noe mer interessant. Heiberg bemerket at akselanordningen var 0'C'0 istedenfor 1'C'0, og at drivhjul diameteren var mindre enn forutsatt (680 mm mot 800 mm, mens Urskogbanens lokomotiver hadde 750 mm) noe som ga lavere maksimalhastighet. Dette var imidlertid av mindre betydning ettersom trekraften var stor, 20 % større enn Urskogbanens lok. Levering: Hamburg medio april 1898.

"Dette lokomotiv, der i anordningen er i fullstendig overensstemmelse med statsbanens nyeste tanklokomotiv-type, for saavel bredt som smalt spor, er uden tvivl den heldigste type for letbygd baner med skarpe kurver". Heiberg kunne ikke få fullrost Baldwins tilbudte lokomotiv nok. Drivhjulsdiameter 812 mm ga stor maks. hastighet - hele 38 km/t, trekraften ble antatt å tilsvare Kraussloketts. Baldwin tilbød å levere med fyrkasse av stål, alternativt kobber, mot et pristillegg. Heiberg frarådet imidlertid den mer vedlikeholdskrevende stål-fyrkasse, "særlig på grund af at man vel vanskelig kan gjøre regning med en så kyndig og omhyggelig betjening som ved statsbanerne".

Heibergs vurdering inneholdt ikke et ord om kjelens dampproduksjonsevne eller forholdet mellom sylinderdiameter, hetteflate og kjelstørrelse. Som vi vet var det nettopp dette som skulle bli lokomotivets største

svakhet.

Ingeniør Heibergs gjennomgang av anbudene og anbefaling av lokomotivleverandør synes nokså ukritisk. Han synes å ha lagt vekt på at anbyderen har overholdt ytre mål i spesifikasjonen og gjeldende normaler enn på lokomotivets ytelse og konstruksjon forøvrig. Fabrikkens rennomé ble også tillagt vekt. Til Heibergs forsvar skal det sies at den korte fristen kombinert med et presset marked ga ham få valgmuligheter.

Konklusjonen i hans rapport var kort og klar: Kjøp Baldwins lokomotiv med kobber fyrkasse "på grund af den gode konstruktive anordning af de større drivhjul".

Rapporten, datert 08.11.1897 ble behandlet av Hølandsbanens anleggskomiteé 3 dager senere. Her sluttet man seg, tilsynelatende uten betenkligheter, til Heibergs konklusjon, og vedtok å plassere lokomotivbestillingen hos Baldwin Locomotive Works i Philadelphia i USA.

## LEVERING

Dessverre finnes ikke Baldwins anbud med spesifikasjon, fotografi og tegning i vårt arkiv. Det er imidlertid på det rene at Heiberg ønsket noen mindre endringer i forhold til Baldwins spesifikasjon, noe som ble meddelt Baldwins norske agent C.S. Christensen sammen med bestillingen 20.11.1897. Etter en oppklaringsrunde mellom Christensen, Fürst og Heiberg, ga Christensen 30.11 melding til Baldwin om de endelige spesifikasjoner. Siste spesifikasjon ble sendt Baldwin 08.12.1897 da det ble gitt beskjed om å merke det bestilte lokomotiv HØLAND. Lokomotivet ble levert uten nummer, det fikk nr. 3 først etter sammenslåingen av Urskogbanen og Hølandsbanen. Nummerskiltet ble ettersendt fra Baldwin i april 1898.

Christiania den 25<sup>te</sup> Febr 1898.

Hølandsbanen

til

Hans Olsen

Vognmand,

Odalsgade 3.

Febr 23.	Kørsel af 1 Locomotiv (c 22 Tønder) fra Pipperrisbryggen til Statsbanernes Værsted, Blyergden, samt Arbeidsomkostninger	Kr. 90.00
		Befalt Hans Olsen
M. Hansen & S. Hansen	Omvis hi udbetaling m. Nr 90.00 - medt. Hølandsbanens omkostningsbrev den 26 febr 1898	
	R. J. J. J.	



Lok nr. 3 på Hermes ca. 1900. (UHB)



Baldwin er den største produsent av damplok gjennom tidene, og utviklet tidlig et byggekloss-system for lokomotivdelene. Fabrikken hadde stort utvalg i standardkomponenter, og kunne på den måten montere et lokomotiv på svært kort tid. I løpet av mindre enn 2 måneder var lokomotivet ferdig, og 27.01.98 ble det sendt fra fabrikken. Ferden over Atlanterhavet gikk med et av Thingvalla-linjens dampskip, og 23.02.98 ble det losset ved Piperviksbryggen i Kristiania. "Lokomotivet" besto av 22 kolli på tilsammen 17302 kg., som ble fraktet pr. hest og vogn til Statsbanernes Værksted i Bispegaten der monteringsarbeidet ble utført. Verkstedet foretok dessuten trykkprøving av kjelen 07.03.98, skjært dette også var utført hos Baldwin 26.01 s.å. Montering-en gikk raskt, og 17.03.98 ble HØLAND fraktet "paa egne Hjul" fra Bingsfos til Bjerkelangen.

Hølandsbanens anleggs-komité ønsket sitt lokomotiv levert senest 01.03.1898 for at det skulle kunne benyttes under anlegget av banen. Som det fremgår ovenfor, var dette langt på vei bestemmende for hvilke 8681. erandør og dermed også hvilken konstruksjon som ble valgt.

Meget tyder på at Hølandsbanen tidlig oppdaget svakheter ved lokomotivet, som måtte utbedres før det kunne tas i bruk. Hølandsbanen leide en fyrbøter av Urskogbanen i 2 dager i mars 1899, og anskaffet samtidig bl.a. 1 tonn kull, 1 1/2 kg. pussegarn, 1/2 kg. talg, 4 liter sylindrolje og 16 liter lys lagerolje, noe som indikerer prøvekjøring av lokomotivet. Hvordan dette forløp er ukjent. To måneder etterpå ba ingeniør S.Sørensen, som bygget banen, om å få overlatt Urskogbanens ene lok og Hølandsbanens lok, men loket var ennå ikke kjøreklart og Sørensens ønske kunne ikke imøtekommes. Ifølge Urskogbanens lokomotivprotokoll (1896 - 1919) ble lokomotivet først tatt i bruk 25.06.1898.



"Høland" på Hennes ca. 1900. Postkort.

Dersom leveringstidspunktet i anbudet var blitt satt til 01.07.98 og ikke 01.03.98 er det på det rene at Hølandsbanen kunne fått minst tre anbud i tillegg til de tre nevnte, bl.a. fra Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik i Winterthur.

Oppteignelsen om bruken av HØLAND den første tiden er mangelfulle. Da C.S. Christensen i oktober ba om slutt-oppgjør for lokomotivet, ble regningen videresendt Hølandsbanens rådgivende ingeniør Trønnes med følgende påtegning fra Fürst: "...remittere resterende 5 % hvis alt er i orden med hensyn til lokomotivet." At oppgjøret så fant sted få dager senere, bekrefter at lokomotivet var "i orden"

## DRIFT OG VEDLIKEHOLD

Lokomotivprotokollen forteller om kilometerløp og reparasjoner fra april 1899. Av denne kan vi lese om flittig bruk, men også om lengre driftsavbrudd for reparasjoner

og vedlikehold. Å gå inn på dette i detalj, vil føre for langt her.

Et par kuriositeter kan vi imidlertid nevne. Størst kilometerløp hadde HØLAND i juni 1901 med 5378 km. Dette utgjør gjennomsnittlig 2 ganger t/r Bingsfos - Skulerud daglig. (Loket var på verksted i 4 dager). HØLAND trakk da praktisk talt samtlige tog på banen, ettersom URSKOG og EIDSVERKET tilsammen kjørte bare 366 km. denne måneden. I april 1904 ble HØLAND satt inn til sin første hovedrevisjon etter ialt 144.163 registrert kjørte kilometer. Lokomotivet var ute av drift til september samme år, og det ble utført omfattende arbeider. F.eks. kan nevnes at den typisk amerikanske præriskostenen ble byttet i en ny som - om mulig - var enda større. Det årlige kilometerløp varierte mellom 30000 og 45000 km, og lokomotivet gjorde god nytte for seg. Våre skriftlige kilder tier om eventuelle problemer. I juli 1910 ble HØLAND tatt inn til hovedrevisjon og fikk innsatt ny fyrkasse og nye kjelerør i desember samme år. Nå er vi i nyere tid vant til at en fyrkasse tåler atskillig mer enn 12 års drift, så isolert sett synes utskiftingen å ha kommet tidlig. Imidlertid fikk URSKOG og EIDSVERKET innsatt ny fyrkasse og nye kjelerør i 1911, noe som kan tyde på at ytre faktorer som vedlikehold, vannkvalitet og brensel likeså godt kan være forklaringen som fyrkassens konstruksjon og kvalitet.

Medio desember 1910 var nr. 3 atter i drift. og frem til sommeren 1915 var det HØLAND og SETSKOGEN som sto for det meste av togfremføringen med et årlig løp på mellom 30000 og 40000 km.

## NY KJEL-UTRANGERING

I juli 1915 ble HØLAND innsatt til hovedrevisjon. Måneden før var det innsatt to

nye kjelerør, noe som enten var mislykket eller avslørte store skader på kjelen. I lokomotivprotokoll er det nemlig skrevet for juli 1915: "Ny kjele med fyrkasse m.v skal indlegges!

I mai 1917 var den nye kjelen, nr. 200, fra Hamar Jernstøberi "indlagt", og Høland tilbake i trafikk. Parallelt med kjelebyggingen var lokomotivet for øvrig revidert, bl.a var alle hjulene dreid, sylindrene boret, ny skorsten bygget osv.

Den nye kjelen var noe annerledes konstruert enn den gamle, antall kjelerør og dermed heteflaten var øket, mens kjelens diameter var den samme. Dette reduserte vannvolumet og kjelen ble svært dårlig for damp.

Eigil Prydz ble ansatt som driftsbestyrer ved UHB omtrent samtidig med at nr. 3 var ferdig revidert, og han så raskt at lokomotivet var uøkonomisk og uhensiktsmessig. (Kort tid før Prydz' ansettelse hadde forøvrig UHB avslått en henvendelse fra Nestun - Osbanen om kjøp av lokomotiv. NOB kjøpte i stedet et Baldwinlok som var enda mer uhensiktsmessig enn UHB's.)

I mai 1924 tok UHB ibruk sitt første overheterlokomotiv, nr. 5 BJØRKELANGEN. Overheteren ga en vesentlig bedre brenselutnyttelse enn ved et våtdamplok som nr. 3. For å tallfeste besparelsen arrangerte Prydz en belastningsprøve i desember 1924, der nr. 5 og nr. 3 trakk samme togsett t/r Bjørkelangen - Mork.

"Før prøven var vanntankerne fyltde, kultankerne rengjorde, og den kul der blev benyttet nøiaktig opveiet i kurver. Begge tog blev kjørt med alm. fart for rutegående tog."

Prøven falt katastrofalt ut for HØLAND. På turen nordover falt kjeltrykket helt ned i 4.5 kg/cm<sup>2</sup>, og toget måtte stanse for damp på Urskog stasjon. Trykket tok seg opp fra 6.5 til 11 kg/cm<sup>2</sup> under det 12 minutter lange oppholdet på Mork. "Ved returen var det med



største nød at lok 3 klarte stigningen i Harkerudbakken. (20%). BJØRKELANGEN klarte prøven med bravur, kjeltrykket krøp ikke under 8 kg/cm<sup>2</sup>, og loket trengte - i motsetning til HØLAND - ikke vannfylling på turen. Mest interessant var kanskje kullforbruket: HØLANDS kullforbruk var over det dobbelte av BJØRKELANGENS: 548 kg mot 252 kg. Som en kuriositet kan nevnes en tilsvarende sammenligning av BJØRKELANGEN og SETSKOGEN et år senere. På samme strekning og med omtrent tilsvarende togvekt som ved "desemberprøven" året før, brukte SETSKOGEN 236 kg kull og BJØRKELANGEN 176 kg. Sammenligningen lokomotivene mellom er forsåvidt interessant. Men forskjellen for BJØRKELANGEN ved de to prøvene: 252 kg og 176 kg, indikerer klart at prøvene ikke var fullstendig objektive.

Prydz beregnet den årlige besparelsen i kullutgifter ved å bruke overheterlok i stedet for nr. 3 HØLAND til ca. 32.000. På den tiden kostet et nytt lok - lik nr. 5 - ca. kr. 43.000.

Tallenes tale var klar: Lok nr. 3 ble - etter bare 7 1/2 års drift med ny kjele - tatt ut av trafikk. Loket var forfalt til hovedrevisjon (kjelrevisjon) og ble hensatt "i reserve" på Skulerud. I rapporten til NSB's tilsynshavende for året 1925 bemerket Prydz at HØLAND "... neppe vil bli paakostet saa meget, da denne type - Baldwin - er uhensigtsmessig i høi grad."

## SALG - HUGGING

HØLAND skulle imidlertid fortsette å volde UHB besvær, skjønt av en noe annen karakter enn dårlig driftsøkonomi. Med nesten ny kjele og fyrkasse, ett komplett sett ekstra hjulringer (fra Krupp) m.v. mente Prydz at lokomotivet var salgbart. Aktive slagsfremstøt ble gjort

overfor flere utenlandske jernbaneselskaper, og det ble antydnet et prisforlangende på kr. 15.000. I en periode var UHB faktisk i forhandlinger med Arthur Lomnitz Bahnbedarf Transportgeräte i Berlin, men 05.02.26 satte Lomnitz selv punktum for forhandlingene - kjøp kom ikke påtåle engang for kr. 10.000.

Lok 1 URSKOG ble utrangert høsten 1924, omtrent samtidig som nr. 2 EIDSVERKET ble tatt ut av trafikk for kjelebytte. Begge de gamle kjelene lot seg relativt lett selge som fyrkjeler til sentralfyringsanlegg. Etter hvert som Prydz ga opp håpet om å finne en kjøper til lok nr. 3 innså han at tilsvarende salg kunne gjøres med HØLANDS kjele. Så omsider - i 1928 - ble kjelen, Hamar Jernstøberis byggenr. 200 - med injektorer og vanntanker solgt til en brukseier på Hadeland. Kanskje befinner alt sammen seg der ennå.

Lokomotivet for øvrig, med unntak av "souvenirer" som fabrikkskilt, klokke m.v. som ble tatt hånd om av personer med tilknytning til UHB, ble sannsynligvis hugget. Den lille banen i indre Akershus hadde lokomotivbesøk fra Philadelphia i USA i temmelig nøyaktig 30 år.

## Kilder:

- \* Hølandsbanens arkiv
- \* Hølandbanens anleggskomite's protokoll
- \* Hølandsbanens regnskapsbilag
- \* Urskog-Hølandsbanens arkiv
- \* Urskogbanens og Urskog-Hølandsbanens lokomotivprotokoller
- \* Tekniske opplysninger m.v. se Tertitten - Urskog - Hølandsbanen 1896 - 1986, side 121 -123

# NORGES STATS BANER OG DERES PERSONALE

## Første bind ferdig NÅ

Et bokverk i 3 bind utgitt i samarbeid med Norsk Lokomotivmannsforbund og Norsk Jernbaneforbund

I det første bindet har vi forsøkt å dekke alle områder av Norges Statsbaners omfattende transportvirksomhet. Bindet omfatter ca. 30 artikler som alle er skrevet av folk i og utenfor NSB med meget god kunnskap om sitt fagområde. Av innholdet kan nevnes 3 store artikler som Svein Sando har skrevet om Trekkraft, Personvogner og Godsvogner. Artiklene gir god innføring i det rullende materiellets utvikling helt frem til idag. Bremsesystemene på jernbanemateriell, en artikkel skrevet av overing, Erik Eriksen. Elektrisk jernbanedrift, av sjefing, Sverre Kloster. Teleteknikk og Signalanlegg er skrevet av sjefing, I. Pedersen og overing, J.K. Danielsen. Sikkerhetstjenesten ved NSB, av sjefinsp. E.W. Kristensen. Første bindet er gjennomillustrert med over 400 bilder, mange også i farger.

De to neste bindene har undertittelen HVEM ER HVEM I NSB og kommer ut til neste år. Disse bøkene inneholder bilder og personalbiografier av NSB's ansatte.

Høres dette interessant ut? Da skal du fylle ut kupongen og få første bindet tilsendt til gjennomsyn i 14. dager. Beholder du boken kan du betale bindet kontant med kr. 630.- eller på månedlige ratel uten pristillegg. Vil du ha hele bokverket koster dette kr. 1290.-. Du kan også bestille bokverket på tel. (02) 60 93 86.

### HURTIGSVARPREMIE:

Send inn din bestilling innen 8 dager og motta en modell av NSB's personvogn type B3. Vogenen er 265 mm lang og kan brukes på modelljernbaner.

**JA TAKK** send meg til uforpliktende gjennomsyn  
NORGES STATS BANER OG DERES PERSONALE.

Jeg foretrekker å betale slik:

- Kontant kr. 630.-  
 Kontant kr. 130.- og deretter kr. 100.-  
pr. måned i 5 måneder, tilsammen kr. 630.-  
 Kryss her hvis du vil ha hele bokverket.

Navn: .....

Adresse: .....

Postnr./Sted: .....

Sign.: ..... Tlf.: .....

Kan sendes  
ufrankert i  
Norge.  
Notabene  
vil betale  
portoen.

SVARSENDING  
Artale nr. 101149/16

Notabene Forlag  
Ullevål Hageby  
0805 Oslo 8.





Bolstervogna som "stod på hode" er rettet opp og venter på avreise fra Eikeli. (Tor Ulvund)

## AURAVOGENE REDDET !

Håvard Pedersen

Onsdag 06.09.88 var en bemerkelsesverdig dag for UHB. Riktignok forløp dagen som vanlig på Sørumsand, og intetanende var vi da om det som skjedde i Litledalen ved Sunndalsøra. Her, langs stupbratte, golde fjellsider ble stillheten brutt av et større helikopter. I tur og orden ble to små godsvogner hentet fra Eikeli, og brakt fram til bilvei ved Aurabanens tidligere endepunkt Osbu. Herfra gikk turen videre med lastebil til Sjølseng, Auraverkenes tomt utenfor Sunndalsøra.

Dermed var det slutt på 35 - 40 års "tornerosesøvn" for Aurabanens trolig to siste gjenværende vogner.

I Tertitten nr. 70 fortalte vi om Aurabanen og om funnet av vognene. Som omtalt her ble banen bygget som en følge av kraftutbygningen i Litledalen, men det hele gikk konkurs i 1919. I 1946 fikk Staten konsesjon på anlegget, og banens øvre del samt jernbaneheisen ble på ny satt i drift.

Med til kraftanlegget hører og en 16 km. lang vanntunnel gjennom fjellene langs Litledalens vestsida. På flere steder var det tverrslag, dvs. transporttunneler mellom hoved-tunnelen og dagen. Transporten ble utført av baner med 600 mm sporvidde, og ved dagåpningene var det foruten steintipp også arbeidsbrakke og verksted.

Eikeli var et slikt punkt,

og til transport av forsyninger hit ble Aurabanen benyttet. Banen lå i fjellsiden et stykke ovenfor Eikeli, og for å få vognene ned ble det likeså godt lagt et sidespor ned den bratte li-sida. Vognen ble firt ned av lokomotivet med wire via kasteblokk.

### UHELLENE

Våre to gode kontakter i Sunndalsøra, Tor Ulvund og Kåre Flaa deltok også på helikoptertransporten. Begivenheten ble også omtalt i lokalavisen Tidens Krav, og etter avisoppslaget ble Tor Ulvund kontaktet av Edvard Holmeide, som var snekker på Eikeli den gang vognene havarerte.

Havariene skjedde på ulike tidspunkt, og i tillegg

til kassevogna og bolstervogna som nå er hentet, skal det være ytterligere én bolstervogn på Eikeli, men denne ligger trolig begravet i steintippene.

Tor Ulvund skrev ned øyenvitneskildringen og sendte den til oss:

- Det første uhellet skjedde da et kobbel lastet med jernbaneskinner, 14 m. lange, skulle fires ned. Wireløkken som ble festet til loket, gled i klemmene og vognene kom nedover som i fritt fall. Aller nederst var det et ekstra bratt heng, der forlot kobbelet skinnegangen og fløy gjennom løse luften til det traff tippen i bunnen. Denne bråstoppen resulterte i at alle skinnene "fløy" i småbiter og for som en kråkeflock nedover lia. Det fantes ikke én skinnestump som var lengre enn to meter.

Likedan gikk det da kassevogna lastet med oljefat skulle fires ned. Det var da bygget snøoverbygg mellom brakka, innslaget og verkstedet. To mann som var på tur ut av brakka, var kommet et stykke ut i overbygget da de fikk høre at noe kom. De bråsnudde og sprang tilbake. Det var bare noen få skritt til brakketrappen, og da de kom opp i den kom brakket, og en kjøtttønne som sto i overbygget kom etter dem opp trappen, så de var bare sekunder fra døden.

Man fant det aldri bryet verdt å hente og reparere vognene. Dagene var jo allikevel talte for banens øvrige 66 vogner, tre damplok og det ene bensinloket, som alle ble bygget i midten av femtiårene.

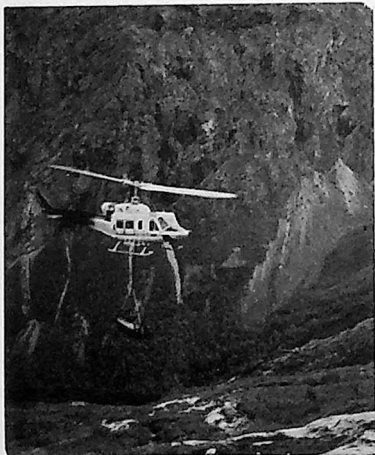
## TIL SØRUMSAND

Vognene vil bli transportert videre til Sørumsand ved en passelig anledning, og er kanskje ankommet når dette leses.

Enkelte spør seg nok hva vi skal med to godsvognvrak, - vi som har så mye å gjøre fra før.

Etter UHB og Nesttun - Osbanen var Aurabanen Norges tredje lengste jernbanestrekning med sporvidde 750 mm. Banen må trolig ha vært Norges lengste, dyreste og dristigste anleggsbaneprosjekt. Sammen med Jernbanemuseet i Hamar har vi nå bevart vognenheter fra samtlige norske 750 mm-baner av et visst omfang. Kassevogna er svært lik en type som og ble brukt på Sulitjelmabanen i denne 750 mm-tid. Aurabanen hadde "link and pin"-koblinger, dettsamme som på NOB. Siden det kun er bevart passasjervogner (750 mm) fra Sulitjelmabanen og NOB, er Aurabanens vogner med på å skape et litt mer differensiert bilde av hva som engang trillet rundt på norske 750 mm-spor.

I skrivende stund er det ikke bestemt hva vognene skal brukes til hos oss, men vi i baneavdelingen tror neppe de vil bli stående arbeidsledige.



Kassevogna forlater Eikeli.  
(Tor Ulvund)





Fagernes engang på 1960-tallet. (Normann)

## EN LITT TRIST DAG

Kjell Navestad

Det er tidlig lørdag morgen. Det virker i alle fall tidlig, når man ankommer Oslo V med Intercitytog nr. 800. Idag er det Valdresbanen som skal oppleves. Man har reist der mange ganger før, - bevarer -, men det blir på en annen måte nå. Du vet at det er siste gang.

Mens du tusler nedover Karl Johan tenker du på ditt første møte med Valdresbanen tidlig i 60-åra. Fra spor 7 på gamle Oslo Ø gikk det, tog 281. Dobbeltsett type 86; de to første vognene skiltet Oslo Ø - Dokka, og de to siste Oslo Ø - Fagernes. Jeg husker jeg syntes det var merkelig, men var er snart igang og opp Brynsbakken kappkjørte vi med tog 401.

Idag går tog 281 fra spor 13 på Sentralstasjonen. El 13, G-vogn, tre vogner til Gjøvik og tre til Fagernes. Konduktøren hadde denne gangen bestemt seg for at ingen skulle havne i feil vogn. To ganger før avgang ble det forklart i høytaleren hvilke vogner som skulle hvor, og etter Bleiken kom han jamen gjennom toget og ropte ut hvor vognene skulle.

Tog 281 kryper med sneglefart gjennom Nordmarka. Man kan undre seg over at det går an å bygge en så svingete bane. Hadde Robert Stephenson bygd Gjøvikbanen hadde vi nok

kjørt dobbelt så fort - han hatet svinger den gamle engelskmann. Hans rake motsetning var norske jernbaneingeniører. Belegget i min vogn er ikke dårlig. Etter hva men har hørt skulle det jo omtrent ikke finnes reisende lenger på Valdresbanen.

### EINA - HOV

Etter et par timer ruller vi inn på Eina. Ut for å ta bilder, men heisan, her har jo alt skjedd allerede. Tog 284 er klar i spor 2. Av/påkobling og bremseprøve går unna i en fei,



Lok nr. 134  
type 18c, på  
vei ut fra  
Dokka st.  
med person-  
tog 27.mars  
1967. (2.  
påskekag)

(Ole Mjelva)

og vips er det avgang. Trinnene kobles inn på GM-loket, og vi akslerer ut fra Eina og stiger opp mot Trevatn, som i virkeligheten ligger lavere enn Eina (?). Valdresbanen er fin den, ikke hel-sveiset, ikke betongsviller heller, men godt og stabilt spor, og jamen skimtes ikke et hastighetsskilt med 80 på. Plutselig er man på Trevatn: tre av og ingen nye på. Vi drar videre.

På Skrukli er det ikke mye igjen. Krysningssporet er intakt, men rustent. Stasjonsbygningen er forduftet, den skjønne kanskje hvor det bar. Ikke stoppet vi heller. Jeg har faktisk aldri stoppet på Skrukli med noe tog de gangene jeg har reist med Valdresbanen. Nå skulle jeg egentlig nyte utsikten over Randsfjorden. Isteden ble det det kjente hav Tåkehavet jeg fikk nyte nedover fallene mot Fall.

Fall stasjon. Her stopper vi selvom både stasjonsbygning og krysningsspor er vekk. Folk vil av likevel. Etter en kort stopp bærer det ned gjennom "tettbebyggelsen" langs Randsfjordens solside.

Du verden, en levende stasjon! Blanke kryssingsspor, renbørstet plattform, hel

stasjonsbygning, sporsperrer som ikke er rustet fast: vi er på Hov.

## HOV - TONSÅSEN

Vi fortsetter å synke ned gjennom tåkehavet, en enslig plattform blir passert; det må være Bjørnerud. Her har det hverken vært folk eller bjørn på lenge, tenker jeg idet Fluberg blir annonsert over høytaleren.

De ser etter toget, lokalbefolkningen, og er ivrige etter å vinke til lokføreren, som svarer med glade fløyt, eller er de kanskje ikke så glade men litt vemodige mot slutten? Lokalbefolkningen her er nå likevel heldige. De skal fortsatt få høre skrikende hjulflenser, togfløyter og EMD's berømte dieselmotorer i trinn 8, men å få reise med toget - å nei, det skal de ikke få lov til.

Plutselig er Randsfjordfen der. Vi kjører helt nede i vannkanten, og jamen er tåken forsvunnet. Dvs. det var slett ikke tåke, det var skyer, og nå er vi under dem. Vi ruller inn på Odnes. Idag hadde "Gjørmenes" passet bedre. Men så har det regnet i fire måneder da! På sidesporet står det flere



flisbrigger fulle av flis til Hønefoss. Odnes var endestasjon for dampskipene fra Randsfjord stasjon en gang i tiden, det var litt av en strekking. Randsfjorden er nesten like lang som Mjøsa.

Endelig er vi nede i dalbunnen, og oppover mo Dokka er det både vakkert og frodig. Tilbake i 60-åra hadde vi 10 minutters spiseopphold her (vi hade hatt det på Eina også), men ikke nå lenger. Høyst et par minutter sto vi her, of det var nok på p.g.a. den håndfull reisende som gikk av her. Ingen kom på. En restauran her hadde nok ikke gitt store inntektene hvis kundegrunlaget skulle vært passasjerer med Valdresbanen. På Dokka var forresten spor 2 halvveis fjernet, og et rødt flagg plantet midt i grusen, fortalte hvorfra lasker var løsnet. Spor 3 ble forlenget og veksler ble flyttet. Det var tydelig at ting skulle forberedes.

Avgang fra Dokka foregikk med en voldsom akselrasjon til NOHAB å være. Føreren ville ha fart i de 22 promillene vi skal slite med de neste 3 milene. Nå ble reisen virkelig vemodig. Om en stund skal det ikke lenger rulle tog i det hele tatt over den lange brua

over Etna-elven for å ta fart mot stigningene oppover til Tonsåsen.

Vi steg og steg og kjørte inn i skyene igjen. Det var trist, for jeg vet at det er fin utsikt her. Hvor var det blit av de medreisende forresten? Vi var bare fire mennesker i hele vogna, to pensjonister og to entusiaster (han så slik ut i alle fall). Ryktene hadde altså rett, og man sjonner plutselig at NSB ikke har råd til dette lenger. Vi kan tilgi NSB, men de politikerne som har ansvaret skal vi ikke tilgi. De som har jobbet for å gjøre Norge om til et paradys for biler fortjener ingen takk. Tankene flyr mens vi stiger i tåkehavet, og passerer et lite sted med noen få hus og en plattform. Det må ha vært Nordsinni. At noen kan bo opp i bratthenget her er uforståelig, ihvertfall etter 1. januar 1989.

Vi stiger og stiger, 22 står det på stigningsanviseren. NOHAB-en må jobbe for føden her, selv om toget er kort og lett. Det var forresten her oppe en vogn kom i drift en gang, med kurs for Dokka og den sikre undergang. Stm. Etna ringte Nordsinni hvor spor-



VB's lokstall på Dokka. (E.Borgersen)

rensere drev og jobbet. Lokføreren der fikk loket koblet fra, og satte ut mot Dokka for full damp i håp om å bli tatt igjen, og således foreta en myk butt. Butt ble det, men myk var den ikke. Den løpske vogna braste inn i lokomotivet, fløy over det og havnet langt nede i ura i småbiter. Loket holdt, og dagens helt, føreren, overlevde. På Dokka sto persontoget til Fagernes klar til avgang... Plutselig skinner sola. Vi er over skyene, og hva ser jeg? SNØ! Et tynt lag ligger spredt utover, og vi drønner forbi Etna.

Høgberget, Valdresbanens lengste tunnel må være rett, for toget skyter fart inn i tunnelen, og som et ekspress-tog feier vi gjennom den, inntil bremsene kommer på for fullt like før dagen. Så er vi atter tilbake på ingeniør Sørensens snirklete bane. Ingeniør Sørensen hadde ansvaret for traséen på Valdresbanen, og som norsk ingeniør elsket han kurver. Hans bane gikk selvfølgelig rundt Høgberget, men da den var svært utsatt for ras bygde man denne lange tunnelen i 50-åra.

## TONSÅSEN - FAGERNES

Vi ruller inn på Tonsåsen i påskevær. Det er is på vannet, men fra stasjonstaket sildrer og renner det friskt. To godsvogner med paller står på sidesporet, og lenger borte ligger et kjempelager med tømmerstokker. Skal de bort, begynner det å haste. Tre mennesker forlater toget og setter seg i en ventende bil. Så reiser vi videre. Straks forbi vannet setter vi nesa nedover igjen. Heretter er det bremsen som bestemmer farten, 20 promille sier skiltet.

Vi passerer et hus; Bjergo står det på veggen. Eierne sitter på trappen, stasjonen er visst allerede solgt. Det blir mer slag neste år. Vi ruller videre nedover, og for annen gang dukker vi ned i skyene og alt blir mørkt, vått og vemmelig. Passelig stemming når en tenker på hva som er i ferd med å skje. Så stopper vi på Aurdal, det gamle senter i Valdres inntil banen flyttet det til Fagernes i 1906.

Når vi drar igang ut fra stasjonen, ser vi 4-5 disco-jenter som står og venter på Fagernesbussen. De er vel ikke



Fagernes  
1988. Snart  
skal sporene  
fjernes...  
(E. Borgersen)





Pt. 282  
ankommer  
Fluberg .  
Nederst  
et bilde  
fra  
Leira st.  
(E.Borgersen)

mer fortrolig med togreiser enn amerikanere, tenker jeg. De vet sikkert ikke hvor dette toget skal engang, langt mindre at det går an å reise med det.

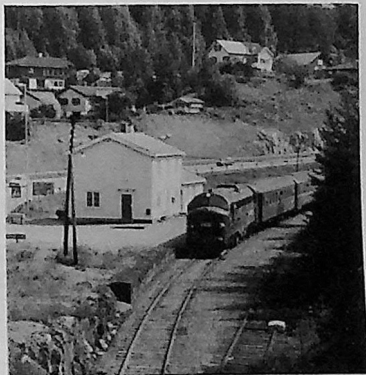
På Leira kjører vi gjennom flere avvikende veksler. Hadde vi kjørt rett fram, ville vi hoppet over 3 sporsperrerr før vi hade havnet på et privat lasteområde. Sidesporet var fullstendig nedrustet, og hadde neppe vært i bruk siden Svartedauen. Leira er "forstaden" til Fagernes. her er det flere store lagerhus, møbelsenter, varehus mm. Ingen av dem har sidespor, selv om de ligger kloss inntil linja. De fortjener ingen bane heller, tenker jeg idet toget drar forbi, for gjett hva som skjer med prisene på veitransporten når toget ikke lenger er en brysom konkurrent ?

Siste del av Valdresbanen går langs vannkanten ved Strandefjorden. Dette er den eneste biten som skal fjernes sier politikerne. Her skal det anlegges en bred, fin bilvei til stor glede for fartsbøller og andre bilfrelste. Resten av banen mellom Dokka og Leira skal beholdes "i beredskap". Tror de bare det er å begynne å

kjøre tog igjen om 15-20 år ?

Lurer på hva de egentlig tenker!

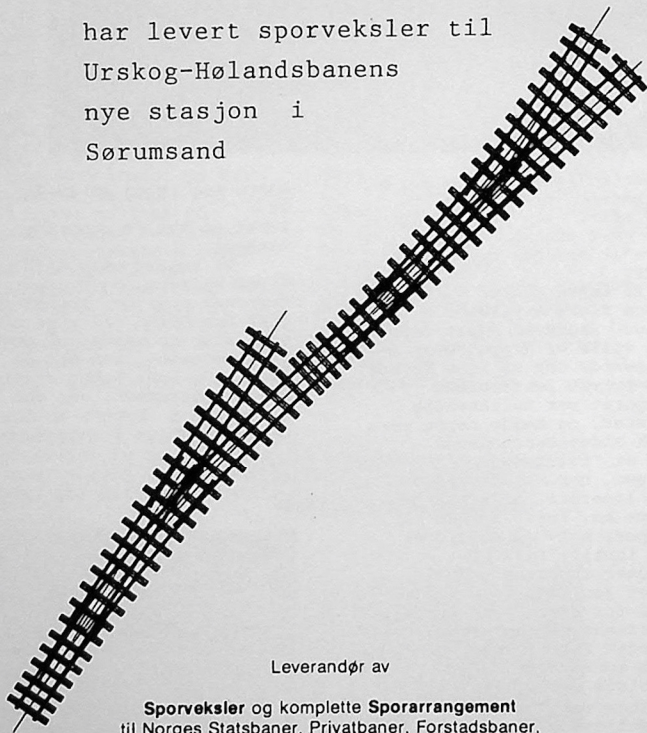
Vi ruller over E 68 og forbi bilkøen, og stopper på Fagernes stasjon. Bussen som gikk fra Oszlo 1/2 time etter oss, står og venter på overgangsreisende, men det er ingen. Og mens loket skiftes rundt togstammen, går man en liten tur i "byen", mellom parkerte biler i fotgjengeroverganger og på fortau, mens bilkøen ute i gata tutende og stinkende snegler seg fram.





## **RODELØKKENS MASKINVERKSTED & JERNSTØPERI**

har levert sporveksler til  
Urskog-Hølandsbanens  
nye stasjon i  
Sørumsand



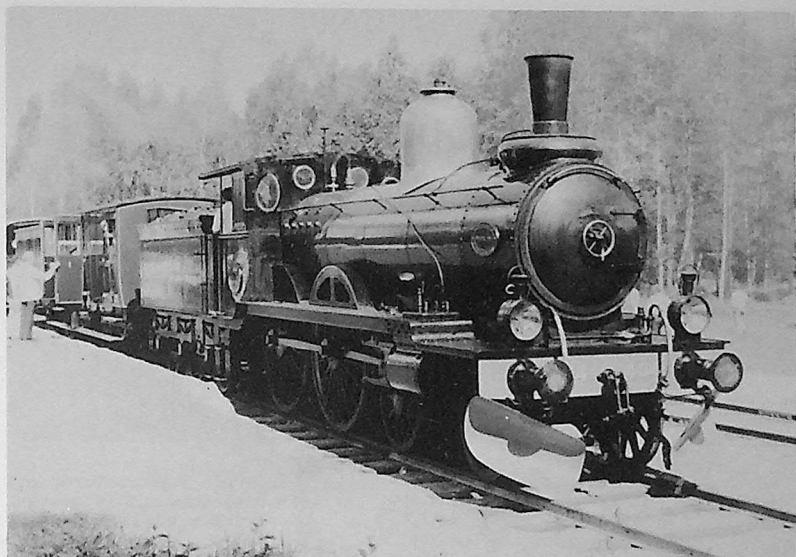
Leverandør av

**Sporveksler og komplette Sporarrangement**  
til Norges Statsbaner, Privatbaner, Forstadsbaner,  
Havnespor og industrielle anlegg

**A/S RODELØKKENS MASKINVERKSTED  
& JERNSTØPERI — OSLO**

POSTADRESSE: ALNABRU - SENTRALBORD 64 60 40 - GRUNNLAGT 1896





CC 404 med karéter på Pershyttan st.

## NORA 88. ET TIÅRSJUBILEUM FOR NBVJ

Vidar Skilnand

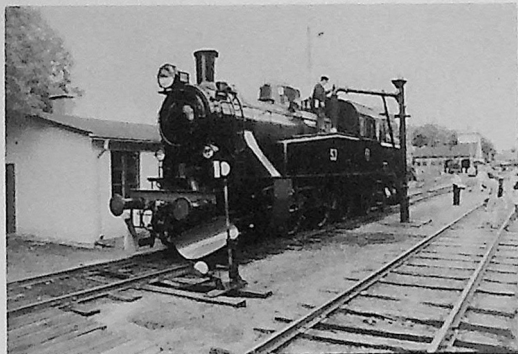
Helgen den 13. og 14. august satte underteignede og Trond Dehli kursen mot Nora i Sverige, for å være med på feiringen av 10-årsjubiléet for Nora Bergslagen Veteran-Jernvåg, på innbydelse fra banemester Leif Wester. Himmelen var svart, og regnet bare øste ned, så pessimismen var stor når det gjalt fotolys, men som så mange ganger før viste det seg at værgudene liker slike arrangementer. Etterhvert som vi nærmet oss gruvebyen i Bergslagen brøt solen gjennom skydekket, og været ble rett og slett "jättebra", når vi ser bort fra et par små regnbyger.

Fotolys var det i allefall nok av, og vi hadde sørget for rikelig med film og video, for her skulle det bli "ångloksfest" var vi blitt fortalt, og det ble det til gangns. Etter å ha parkert bilen og installert oss i en liten rød stuga som Leif Wester hadde reservert oss i sentrum av Nora, bare fem minutters gange fra stasjonen, dro vi sporenstreks dit medbringende et utvalg kameraer og video.

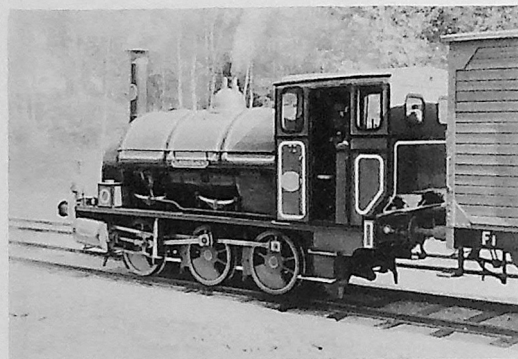
På stasjonen var det allerede samlet en masse mennesker, og endel av sporene var alt belagt med jernbanelinje materiell fra noen av de gjestende museumsforeninger som driver med normalsporet

materiell rundt om i Sverige. Flere gjesteforeninger fortsatte å komme utover lørdagen med egne rälsbusstog og damp-tog.

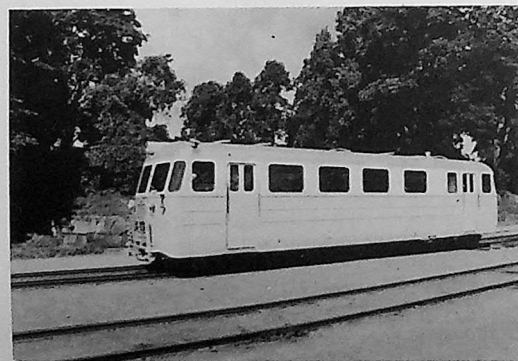
Først av gjestene kom Bergslagarnas Jernvågsselskap



Stockholm Ånglokselskap  
S1 ved vannstenderen i  
Nora.



NKJ (Nora-Karlskoga)  
nr. 1 "Karlskoga"



NBJ (Nora-Bergslags  
Järnväg) motorvogn  
Yo2 nr. 3.





SWB nr. 58

fra Göteborg med sin 43, så Svenska Motorvagnselskapet med sitt elektriske motorvogntog, deretter foreningen Gävle-Dala Jernväg fra Falun med en B-maskin medbringende en rekke klinkede stålvogner og GDJ's representasjonsvogn Nr. 50; en riktig lekkerbisken. Etter dette ankom foreningen Värmlandstoget for anledningen trukket av NBVJ's egen Nr. 58, etter varmgang på sin innlånte SWB Nr. 56, som også eies av NBVJ.

Ved 13-tiden på ettermiddagen ankom Stockholm Ånglokselskap med sin S1, og litt senere et sammenkoplett Hilding Karlson motorvognstog som tilhørte Södra Stambanans museiseksjon og Tjustbygdens Jernvägsforening, og litt senere nok et motorvognstog fra Skåne-Smålands Jernvägselskap.

Det begynte på dette tidspunkt å bli temmelig trangt på stasjons- og lokstallområdet, og overalt sto det motorvogner og damplokomotiver og røk, mens alle ventet spent på det store høydepunktet, som var ankomsten til Gävle Jernvägs-museums "Prins August" og "CC 404", forspent gamle

karévogner fra Köping-Hult, Frövi-Ludvika og Nora-Karlskoga Jernvägar. "Prins August" fikk riktignok maskinskade underveis, og måtte returnere til Gävle, men karétoget ankom noe forsinket dratt av "CC 404", en riktig perle av et lokomotiv.

NBVJ's egne lok var også kjørt ut av lokstallene, bortsett fra SWB 56, som på grunn av nevnte varmgang sto igjen i Ervalla, så her var nok å se på for de hundrevis av dampentusiaster som stimlet sammen rundt på området: hele åtte damplokomotiver under fyr på én gang. Virkelig en opplevelse. De gamle verksted-lokalene og lokstallene var åpnet for publikum, og der inne fantes flere godbiter, som det smalsporede 802 mm damplokomotivet Nr. 4 fra Degerfors-Bredsjö Jernvägar, og gamle karéer fra samme bane stående på en overføringsvogn. Gamle Nr. 2 KNJX2 "Bjurfors" sto trukket fram i lokstallporten, dessuten fantes flere diesellokomotiver deriblant 2 stk. 4-akslede MaK, en gammel skinnobil, samt motordressiner. TGOJ Nr. 125, type 43 sto også inne i verkstedet

til revisjon.

Utover dagen ble det arrangert flere togavganger til Pershyttan, Järle og Ervalla. Vi tok en tur med veteranog til Pershyttan. Dette toget ble trukket av CC 404 og gamle NKJ Nr. 1 "Karlskoga". Fram til den gamle smeltehytta og gruvene har foreningen lagt 2 km. nytt spor på den gamle traséen hvor sporet ble revet opp i 1978, etter å ha ligget der i 100 år. Resten av dagen svirret vi rundt i området ved lokstallene og fotograferte de gjestende lokene og NBVJ's egne lok. til vi mette av inntrykk "svimmet av" sent på kvelden.

Dagen etter bød på en helt fantastisk kavalkade hvor alle 8 oppfyrtedamlok, samt gjestende motorvogner og 402 Nr. 3 kjøret oppvisning for en imponert menneskemasse på oppmtusen entusiastier. Vi hadde denne dagen Leif Wester som guide til Pershyttan, som er en unik smeltehytte i et gruvemiljø med et imponerende vannhjul og stanggang for pumping av gruvene. Denne

stanggangen fungerer fremdeles. Etter turen til Pershyttan dro vi til Järlebroen for å fotografere når de forskjellige gjestene dro hjemover. Etter en masse vellykkede fotos satte vi kursen for Dyltabruk, der Leif Wester bød på mat og kaffe før vi sent søndag kveld styrte vestover mot hjemlige trakter.

Det var ikke fritt for at vi på dette tidspunkt var ganske slitne, men også utrolig imponerte over NBVJ og det de har fått istand i Nora, det fine arrangementet vi akkurat hadde opplevd of det imponerende anlegget deres. Vi gratulerer NBVJ med 10årsjubiléet og ser frem til fremtidige besøk i bergstaden.

Tilslutt vil jeg, for de av våre lesere som ikke har besøkt NBVJ, på det varmeste anbefale at de ved første anledning legger turen om Nora for der å nyte komplett bevarte stasjons,- lokstall og jernbanemiljøer med flotte damplokomotiver, og sist men ikke minst: nydelig restaurerte norske teakvogner i drift.



GDJ's B-maskin 1371.

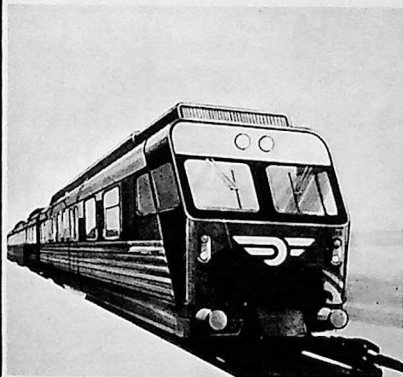


FØR ÅRHUNDRESKIFTET

VAR DET EN STOR

OPPLEVELSE Å REISE

MED JERNBANEN



OPPLEVELSEN ER

ENDA STØRRE

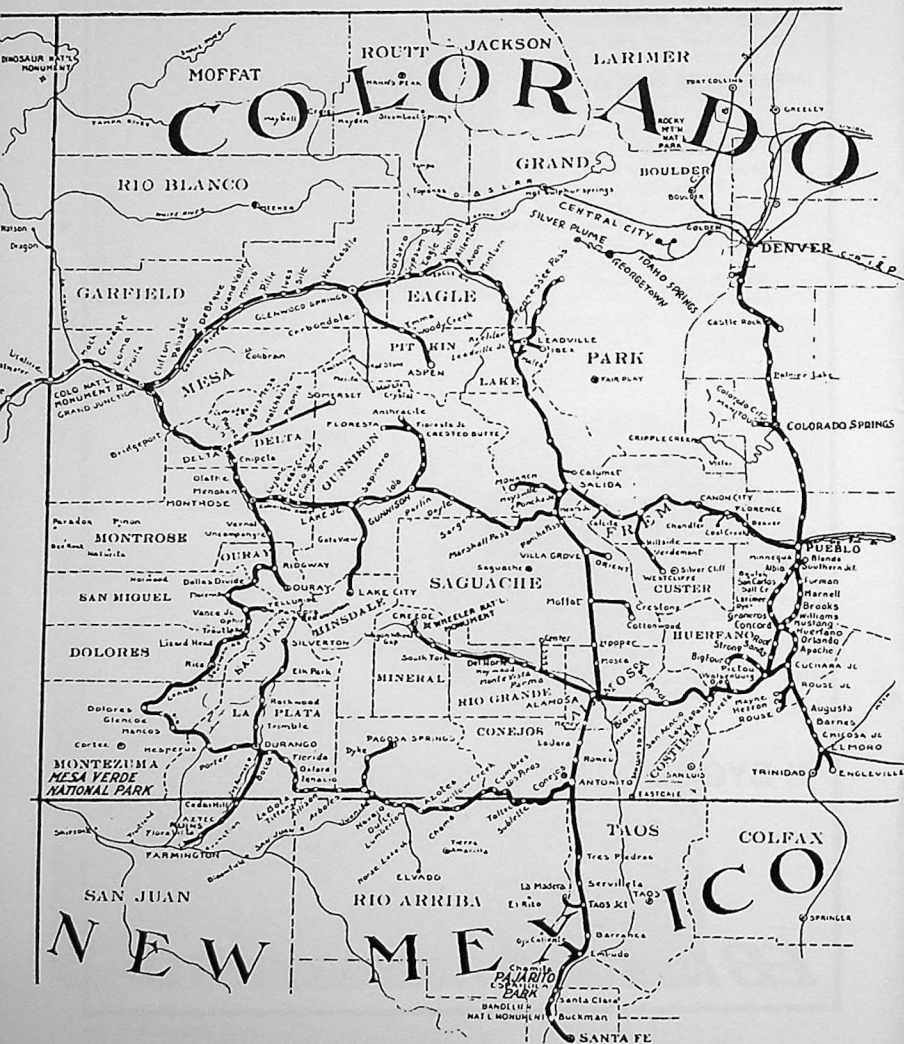
IDAG!

VI BYGGER MATERIELL FOR  
FREMtiden IDAG

**EBA** STRØMMENS VERKSTED

# Denver & Rio Grande Railroad

## THROUGH THE ROCKY MOUNTAINS







Colorado Central lokomotivene no. 150 og 33 på Devils Gate Bridge ca. 1885. Bildet er tatt nedover retning Georgetown.

## SMALSPORSTATEN COLORADO

### Del 1

### THE GEORGETOWN LOOP

#### Roar Stenersen

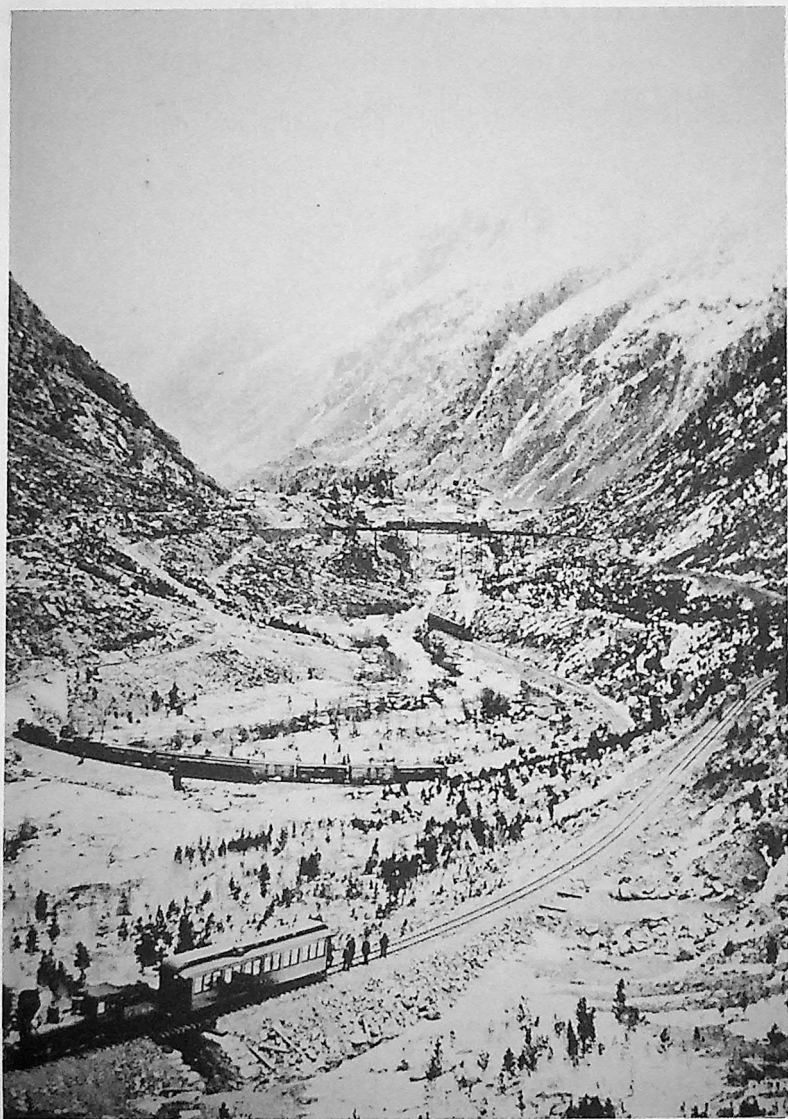
USA som jernbaneland betyr for de fleste kilometerlange godstog -endeløse distanser over prairie og fjellområder, - og i damptiden 500 tonns Mallet-lokomotiver med UNION PACIFIC eller NORFOLK AND WESTERN skrevet med meterhøye bokstaver på tenderflankene. Smalsporet fikk relativ beskjedent utbredelse i USA, med ett hederlig unntak i Colorado. I denne staten ble smalsporet (3 fot eller 914 mm) nærmest "normalspor".

Årsaken er å finne i topografien. Denver, eller "Mile high City" som den kalles, ligger ca. 1600 m over havet på slettelandet øst for Rocky Mountains. Straks vest for Denver reiser fjellene seg som en mektig barriere fra nord til sør, og det er denne fjellheimen som for over 100 år siden ble åstedet for en feberaktig utbygging av smalsporstrekninger, grunnet rike mineralforekomster.

Startskuddet for smalspor-utbyggingen gikk i 1871 da general William Jackson Palmers nystartede Denver & Rio Grande åpnet sin første 3-fot-strekning fra Denver til Colorado Springs. Målet var Mexico City 320 mil sørover. Disse planene ble snart skrinlagt ettersom veien sørover ble blokkert av

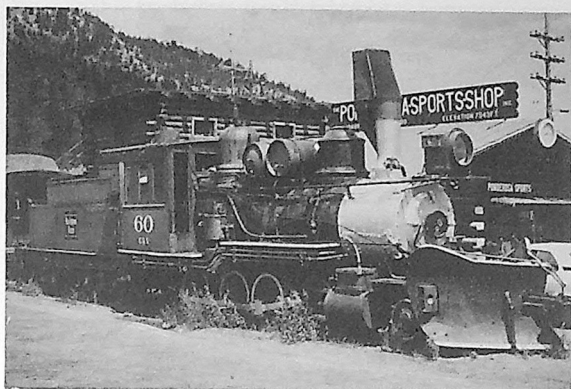
Atchison, Topeka & Santa Fe RR, som bygde inn i Colorado sørfra.

Utover i 1870-årene opplevde man den reneste eksplosjon i bergverksdrift i Colorado, og jernbaneutbyggingerne vendte snart blikket vestover. I løpet av ett 10-år ble hele staten penetrert av smalsporbaner. Selskap som



Georgetown Loop i januar 1884. 4 tog poserer for fotograf W.H. Jackson's glassplatekamera.





Colorado & Southern (som drev banen fra 1899) lok no.60 (2-8-0). Står i dag opstilt i Idaho Springs. Loket er bygget hos Rhode Island Loco.Works i 1886 for Utha & Northern

Denver & Rio Grande, Denver South Park & Pacific og Colorado Central okkuperte alle farbare pass og canyons i utbyggingskappløpet mot de eventyrlige gull og sølvgruvene i byer som Leadville, Silverton og Aspen. Flere steder kom det til væpnet konflikt mellom selskapene om rettigheter til de ulike linjeføringene.

Mens general Palmers mål var Mexico, hadde en annen foretaksom herre andre planer. William A.H. Loveland var en kjøpmann som i slutten av 1850-årene slo seg ned i Golden ca. 12 km. vest for Denver. På denne tiden og fram til ca. 1870 var Denver og Golden omtrent like store, og Loveland tenkte seg Golden som et handels og industrisenter.

Da Colorado fikk delstats-status i 1876 var Loveland en sterk forkjemper for å gjøre Golden til hovedstad. Uansett - med sin beliggenhet i munningen av Clean Creek Canyon var Golden hovedporten mot gullgruvebyene Central City og Black Hawk. Transportforholdene til disse stedene var begrenset til oksespann over røffe veier.

I 1869 ble Colorado Central Railroad inkorporert - med støtte fra UNION PACIFIC som i samme år hadde fullført sin del av landets første

transkontinentale jernbane. Etter mye om og men og finansielle problemer ble strekningen Golden - Black Hawk åpnet 11.12.1872. Black Hawk - Central City sto ferdig i mai 1878 og sidelinje Forks Creek - Georgetown i august 1877.

I sin iver etter å nå flest mulig av gruvebyene i dis- riktet ønsket Colorado General - nå 100 % eiet av UNION PACIFIC - å forlenge Georgetown-linjen vestover til Silver Plume, og om mulig videre til Leadville. Silver Plume lå kun drøye 3 km. fra Georgetown, men over 200 m høyere oppe i en trang ufarbar dal vestover. I rett linje betyr dette 67 % stigning - hvilket var helt umulig å forsere. Løsningen ble å bygge banen i en komplett sirkel over seg selv, og i to 180 graders kurver. På denne måten ble stigningen nesten halvert til 35 % og sporelengden øket til 7 km.

Arbeidet med forlengelsen ble påbegynt i 1881, men problemer av alle slag oppsto, og Silver Plume ble ikke nådd før i mars 1884. Strekningen Georgetown - Silver Plume ble snart landskjent som "The Georgetown Loop" og selskapet opplevde en voldsom oppblomstring av turisttrafik-



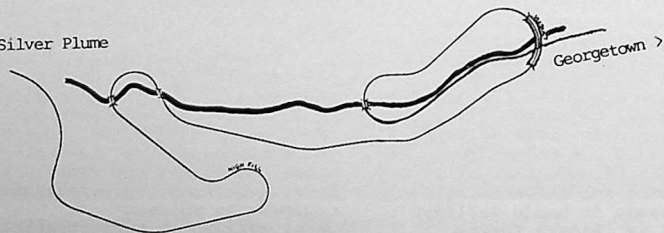
Fotos fra  
1988:

Devils Gate  
Bridge ble  
rekonstru-  
ert og  
gjenåpnet  
i 1984.  
(R.Stenersen)



Georgetown,  
Breckenridge  
& Leadville  
Ry. no. 44  
på vei opp-  
over mot  
Silver  
Plume.  
Loket har  
aks.følge  
2-8-0 (1'D)  
med utven-  
dig ramme.  
Tidligere  
National  
Railways of  
Central  
America i  
Guatemala.  
Bygget av  
Baldwin 1921

< Silver Plume





ken. Tursittrafikken skulle faktisk vise seg å bli selve livsgrunnlaget for banen. Helt fram til 1920-årene var det ikke uvanlig at persontogene fra Denver til Silver Plume gikk i 6 - 7 seksjoner. Alle tog stoppet noen minutter på "Devils Gate Bridge" i loopens nedre del for at passasjerene skulle få et godt overblikk over den storslåtte naturen.

Utover i 20 og 30-årene overtok biltrafikken her som ellers, mesteparten av trafikken. Fra 1927 ble det kun kjørt ett balndet med hver vei 3 ganger i uken. Fra midten av 30-årene ble dette redusert til 2, for så til slutt å bli innstilt i 1938. Strekingen ble formelt nedlagt i 1939, og revet samme år.

Utover i 50-årene våknet folks bevissthet for Colorados fargerike historie, og bevaringstanken begynte å modnes. I Georgetown - Silver Plume-området var mesteparten urørt siden nedleggelsen. Jernbanetraséen var intakt, med unntak av broene og flere av gruvene var fremdeles farbare. Man så for seg en kombinasjon av jernbane og gruvemuseum, som en "pakke". Men - jernbanen måtte bygges opp fra grunnen av med broer, stasjonsanlegg og ikke minst materiell.

Det statsstøttede historielaget (State Historical Society) kunningjorde i 1967 sine planer om rekonstruksjon av Georgetownloopen. På denne tiden var det også arbeide igang i Central City for også der å gjenoppbygge noe av strekingen ned til Black Hawk, som ble nedlagt allerede i 1925. (Revet 1931). Til denne trafikken var det kjøpt inn 2 stk 2-8-0 tenderlok fra Guatemala, samt et lok og noen godsvogner fra en nedlagt turistbane i California.

Fra sommeren 1968 var trafikken igang igjen i Central City. Selskapet var organisert som et aksjeselskap

med fast ansatt personale. Navnet på selskapet som la spor til Central City ble: - ja nettopp - Colorado Central.

## GJENOPPBYGGINGEN

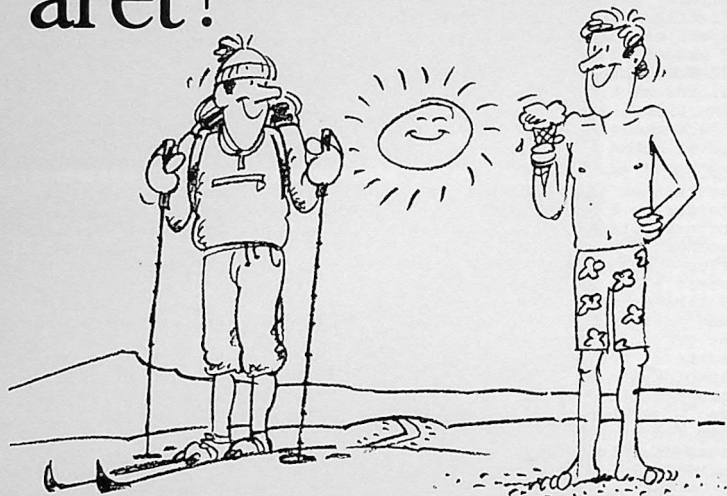
Det var folk fra dette selskapet som tok det endelige initiativet til rekonstruksjon av Georgetown-loopen. Selskapet ble organisert under navnet Georgetown Breckenridge & Leadville Railway (forøvrig et navn lånt fra det selskapet som overtok etter Colorado Central i slutten av 1880-årene), og eier var State Historical Society, mens Colorado Central-firmaet (det nye!), skulle stå for driften.

Anlegget tok til i Silver Plume våren 1972, og ingen ringere enn U.S Marines utførte anleggsarbeidet. I september 1975 var banen ferdig ned til Devils Gate Bridge, og lok 44, overført fra Central City, kunne begynne turisttrafikk over loopens øvre ende. Men med stoppbukken på det søndre brokaret ved Devils Gate gjensto den vanskeligste og mest kostbare delen av gjenoppbyggingen, nemlig oppføringen av den 100 m lange og 33 m høye Devils Gate Bridge.

Penger ble gitt av staten Colorado samt diverse privatpersoner og firmaer, - og 01.08.1984, ett hundre år etter banens første åpning, kunne Colorado-guvernør Richard B. Laum åpne den nye strekingen. Det hører med til historien at åpningstoget sporet av før det nådde broen!!

I forrige århundre ble Georgetown-loopen markedsført som verdens niende vidunder, og så mange som 7 daglige togpar trafikkerte strekingen. Rekonstruksjonen av banen må mildest talt betegnes som et lite mirakel, og idag kjøres 6 daglige togpar over banen. HISTORIEN GJENTAR SEG !!

# Reiseforsikringen som gjelder hele året!



Med ABC banks rimelige helårs reiseforsikring er du ikke bare trygg når du reiser langt avsted til utlandet, men også om du tar en weekend på landet!

# A/B/C

bank

En god bank gjør det enklere.



*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-à-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

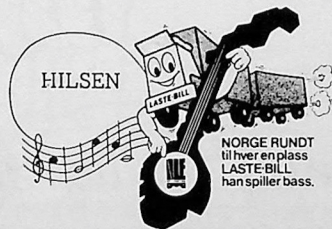
ÅPNINGSTIDER I FORRETNINGENE:

Hverdager: kl. 8.30-17.00

Lørdager: kl. 8.30-13.00

HEI TERTITTEN:

Hold fram som du stevner  
(du er på riktig spor)



**Norges  
Lastebileier-Forbund**

Lastebilen - fremtidens transportmiddel