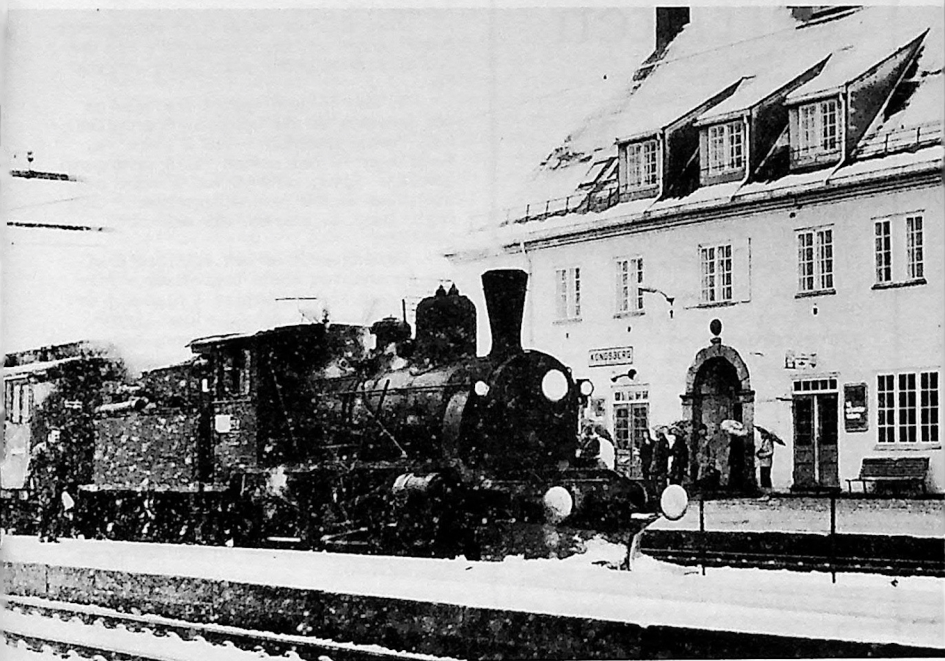


Tertitten

URSKOG - HØLANDSBANENS MEDLEMSBLAD NR. 30 DESEMBER 1974



Medlem av NORSKE KUNST- OG KULTURHISTORISKE MUSEER.



Tertitten

Medlemsblad for
URSKOG-HØLANDSBANEN

Nr. 30 utgitt i des. 1974

Redaktør: Finn Halling

Redaksjonens adresse:

Postboks 143,
1364 HVALSTAD

Foreningens adresse:

Postboks 31, Vinderen
Oslo 3

Postgirokonto:

20 67 71

Bankgirokonto:

5001.30.56983

Medlemskap i d&v .. 25,- kr

Støttemedlemskap .. 40,- kr

Årsabonnement

på "TERTITTEN" 12,- kr

Annonsepriser:

Baksiden 300,- kr

1/1 side 130,- kr

1/2 side 75,- kr

1/4 side 50,- kr

Rubrikkannonse med

høyst 50-femti ord 10,- kr

Do. for medlemmer 5,- kr

Eftertrykk tillatt kun med
forfatterens tillatelse.

Opplag: 400

Kjære leser!

Driftssesongen 1974 - den 9. i rekken - har for lengst godt over i historien, og resultatene foreligger. Antall reisende var alminnelig godt, inntektene var alminnelig gode og arbeidsinnsatsen på banen var alminnelig god. Vi ble ikke lei av å kjøre tog i løpet av sommeren, og da siste driftssøndag kom, hadde vi god lyst til å fortsette med praktisk jernbearbeide.

Det var på veien hjem fra Sørumsand siste driftssøndag at ideen om å kjøre veteran tog med lok 252 ble unnfanget. Var revisjonsterminen utløpt? Var lokomotivet kjørbart? Hvor skulle vi kjøre?

Forundersøkelsene ble satt i gang, og da det viste seg at loket forfalt til HR først 7. april 1975, begynte sneballen å rulle for alvor.

Ikke alle var enige i at veteranogsturer lenger er UHBS virkefelt - noe det fra enkelte hold ble gitt klart uttrykk for.

Vi kan jo også spørre oss selv om det egentlig er vår oppgave. Spørsmålet skal forbli ubesvart - ved å svare ja, forplikter vi oss nesten til å arrangere jevnlig turer, mens vi ved å svare nei, utelukker senere veteranogsturer i UHBS regi. Ingen av svarene vil vel være adekvate.

Redaksjonelt er det vel bare å si seg fornøyd med årets utgivelser - riktignok har vi bare utgitt 3 blader i år, mot 4 i fjor, men antall sider ligger meget nær fjordårets til sammen 100.

En annen ting som vi ikke kan unnlate å bemerke, er den meget positive utvikling på medlemsstatistikken. Kun 3 medlemmer har falt fra i år, mens vi har fått en rekke nye. Mange fulgte vår oppfordring og betalte kr 40,- i støttemedlemskap for 1974, og det er vårt ønske at alle passive medlemmer følger opp dette og betaler kr 40,- i 1975.

Så står det bare tilbake å ønske alle Tertittens lesere en GOD JUL og et GODT NYTT ÅR!

Redaksjonen avsluttet
Hvalstad, 24. november 1974

Finn Halling
redaktør

Forsiden: Tog 2251, vårt veteran tog til Rødberg 20/10, kjører inn på Kongsberg stasjon i tett sneføyke. Dette var Norges første veteran tog på vinterføre.
Foto: D.R. Gaskell

MED DAMP PÅ NUMEDALSBANEN

Det å kjøre museumstog på NSB-strekninger er etter hvert blitt en ikke helt uvanlig foreteelse. I Urskog-Hølandsbanen hadde man i frisk erindring den første av disse turene som gikk på Krøderbanen 11. sept. 1966. Her i september foreslo så vår kasserer at man skulle arrangere en tur med Norsk Teknisk Museums damplok nr. 252 på Numedalsbanen.

I første omgang var man litt i tvil innen styret i UHB. Ingen hadde vel noe imot et slikt arrangement, men det var ikke akkurat hva vi til daglig var satt til å stelle med. Det var imidlertid enighet om at visse forundersøkelser skulle gjøres - så fikk man komme tilbake til saken.

Som sagt så gjort. Det ble tatt kontakt med distriktsjefen i Drammen, som nærmest umiddelbart svarte at det skulle nok kunne la seg gjøre. Deretter ble planen lagt frem for Teknisk Museum, som straks sluttet seg til ideen. Dermed var det hele på gli.

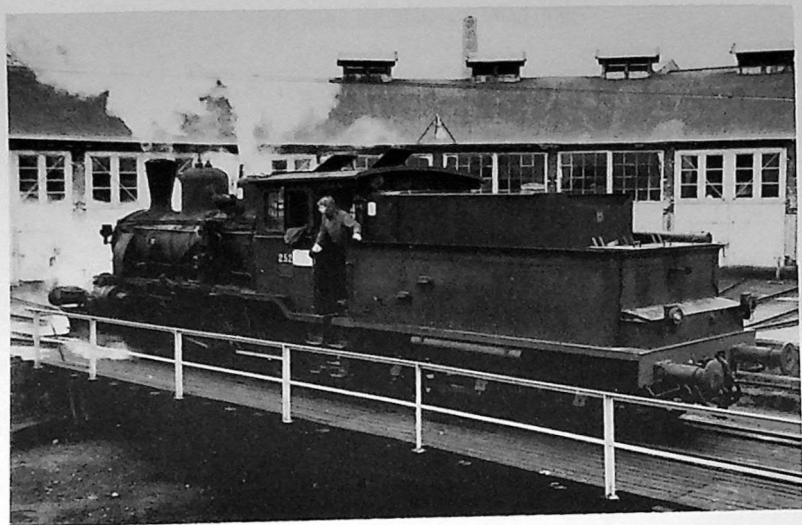
Før man hadde fått tenkt seg om var nr. 252, som hadde sitt tilholdssted på Kongsberg, slept til lokstallen i Drammen. Arbeidet med å gjøre loket klart til innsats kunne straks påbegynnes. Nå begynte slitet for enkelte av våre medlemmer, kanskje særlig Finn Halling, som var arrangementets opphavsmann. På nr. 252 måtte det foretas mellomrevisjon (sertifisering) samt retting av en del mindre mangler o.s.v.. Derest skulle det skaffes vogner, 4 i tallet. Finn var fast bestemt på at Terbovens salongvogn, nr. 100, som sto på Grorud, skulle være med og dertil ytterligere 3 vogner. Så reiste man til Grorud for å undersøke mulighetene. Ingen problemer, bare komplettering av dampoppvarmingssystemet. Så ble det tatt kontakt med Norsk Jernbaneklubb om lån av 3 vogner herfra. Også det så ut til å gå i orden.

Det hele sto og falt med lokomotivet. Mandag 14. oktober begynte arbeidet med sertifiseringen, "intern" trykkprøve ble foretatt. Enkelte stagbolter og en blyplugg i fyrkassehjelvet var noe lekk. Tirsdag fant så offisiell trykkprøve sted etter at lekkasjene var rettet. Den forløp utmerket etter at først 2 trykkslanger var røket.

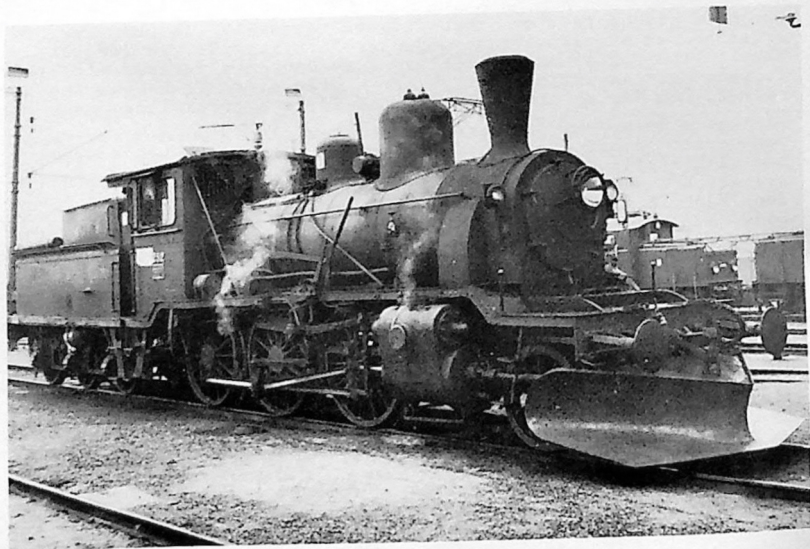
Så skulle da prøveoppfyringen finne sted onsdag morgen. Dette hadde man ventet på med glød. Om selve oppfyringen er det ikke mye å si, den gikk riktig greit. Da så trykket var oppe, skulle kompressoren prøves. Den var ikke så medgjørlig. Men ville den ikke, så skulle den. Fagfolk i stallen greide opp med den. Så hadde vi da både damp og luft. Bremsene ble prøvet. De gikk på som bare det - og der ble de. Returventilen var ikke helt med. Den ble derfor raskt byttet ut.

Vi var klare for prøvekjøring, men ingen tilstedeværende ville påta seg ansvaret for å kjøre loket ut på svingskiven (bortsett fra oss fra UHB da, som ikke hadde anledning). Det ble rekvirert fører og fyrbøter.

Etter noen tid ség vi ut på skiven - prøvekjøringen var igang. Kjøringen skulle foregå innen området med en tur opp til øvre del av skiftetomten. Her var vognene som skulle være med på turen satt, og vi måtte benytte anledningen å få prøvet dampoppvarmingen mens vi hadde trykk på loket.



Over: Nr. 252 siger ut på svingskiven med arrangøren personlig ombord.
Under: Ute på skiftetomten under en av prøvekjøringene.



Lokpersonalet som vi hadde fått med oss var i starten noe tvilende - gikk loket helt som det burde? Det bar i vei i rolig tempo. Joda, forover gikk det bra, men de syntes nok at den slang litt mye når vi rygget. Det bar frem og tilbake med stadig større fart. Loket kom seg. Etter diverse raske turer var personalet fornøyd. Det virket som den hadde gått seg til. Den oppførte seg helt eksemplarisk. Vi kjørte opp til togstammen for å prøve dampoppvarmingen som ikke hadde vært i bruk på aldri så mange år. Togkontrollør Sverre Muggerud var med for å se på forholdene. Vi koblet til og satte på dampen. Det lekket litt her og der, men det så likevel meget lovende ut. Det burde det også være, for sirkulæret om den forestående turen var alt sendt ut, - det var ingen vei tilbake - vi måtte avsted søndag 20. oktober.

Etter å ha skiftet en del ventiler o.l. viste dampoppvarmingen seg fra sin beste side. Vi var teknisk klare for Numedalsbanen. Stemningen var upåklagelig.

Dagen derpå kom 3.750 kg kull til Sundland, for det finnes ikke lenger ved NSB.

Serivering i toget ble ordnet gjennom Norsk Spisevognselskap. Vi hadde tenkt på å ta oss av dette selv, men fant at det ville medføre urimelig mye merarbeid.

Så kom søndagen som vi hadde ventet på, men med et vær som vi godt kunne ha ønsket oss noe bedre. Forventningene m.h.t. antall passasjerer varierte en del alt avhengig av hvor optimistisk man var. Toget hadde 175 sitteplasser fordelt på Bfo778 (NJK), Bo85 (Jernbanemuseet), Ao990 (NJK) og salongvognen som var beregnet på serivering og salg av diverse. Det var ingen faste sitteplasser her.

Toget var stilt opp alt tidlig på morgenen, og loket ség inn en drøy ½ time før avgang kl. 10.08. Det utfoldet seg hektisk aktivitet for å få koblet til dampoppvarmingen. Alle ventiler måtte få en siste sjekk. Arrangementets "dampoppvarmingsspesialist" var uten tvil vår formann, Bjørn Halling. Det varierte til stadighet mellom kjeleadress og reisetøy under hele turen.

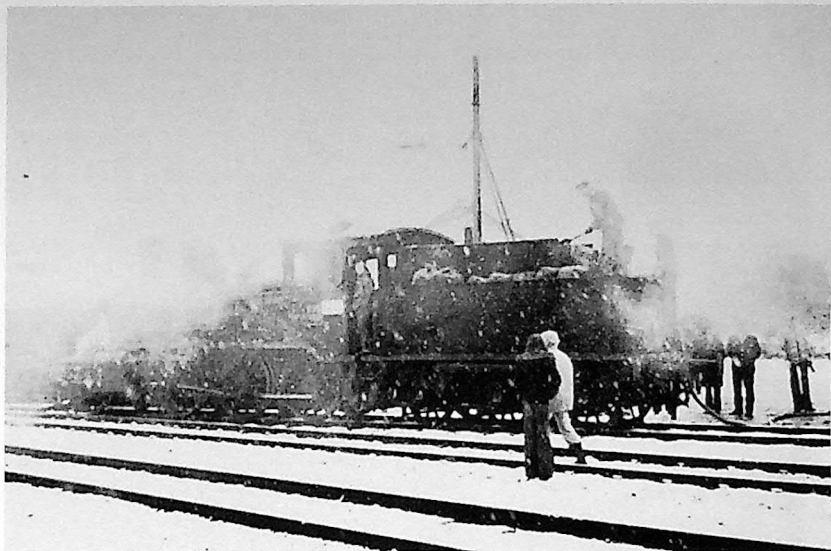
Togkontrollør Muggerud ga avgangssignal.

Så bar det i vei i sneføyken med Kaare Tidemann Jørgensen som lokfører og Alf Henriksen som fyrbøter. Dampen drev utover jordene langs linjen og opp mellom vognene sivet damp fra dampoppvarmingen. For en stemning! Det var godt belegg på toget, men en del ledige sitteplasser var det - dog ikke på første klasse, her var det fullt.

Mot Kongsberg gikk alt etter planen, men vi begynte langsomt å bli liggende etter den oppsatte ruten. I Kongsberg var brannvesenet møtt frem for å fylle vann på 252 - alt som heter vannstendere er for lengst fjernet. Her gikk alt etter planen, men det tok lengere tid enn ventet.

Så bar det ut på Numedalsbanen. De korte skinneskjøtene og krappe kurvene ga straks inntrykk av sidebane. Vi var i vårt rette element. Seriveringen i salongvognen var i full gang og Bjørn Larsen fra Teknisk Museum satte igang reisegramofonen fra samme tidsépoke som toget forøvrig. Man hygget seg i ordet rette betydning.

De mest hardføre sto ute på verandaen på salongvognen og nøt tilværelsen. Sigarene var kommet frem sammen med kaffen. Vi hadde kort opphold på Flesberg for så å kjøre videre til Veggli, d.v.s. ikke uten stopp. Et stykke fra Flesberg måtte vi ut å kaste frem kull på tenderen. Det begynte å bli lite kull fremme ved kjøkkenet. Så på'n igjen, men det gikk litt tregere enn vi hadde antatt. Etter å ha gått gjennom Bo85 fikk vi inntrykk av at bremsene ikke hadde løst helt ut. Vi stoppet og løste ut. Deretter gikk det betydelig bedre.



Over: Vannfylling i Kongsberg i tett snedrev.

Under: Toget er nettopp ankommet Veggli hvor vogn nr. 100 ble satt ut.





Lokfører Jørgensen går over gangtøyet med smørekanne og skiftenøkkel under vannfyllingen på Kongsberg. Foto: R. Gaskell.

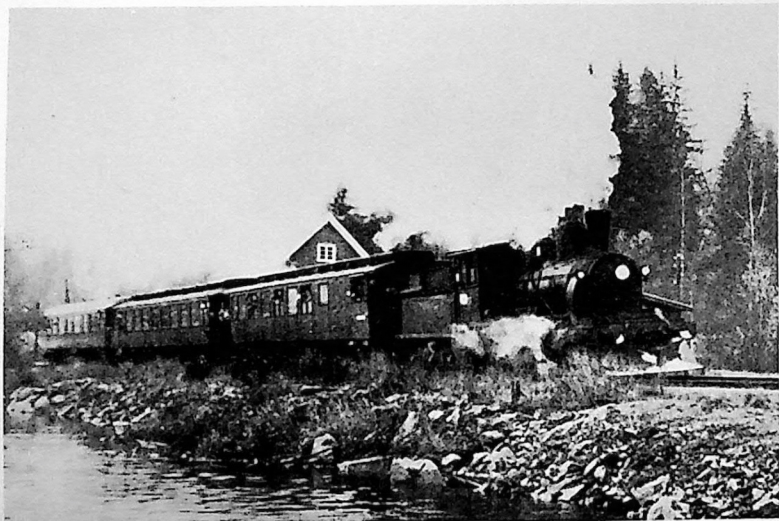


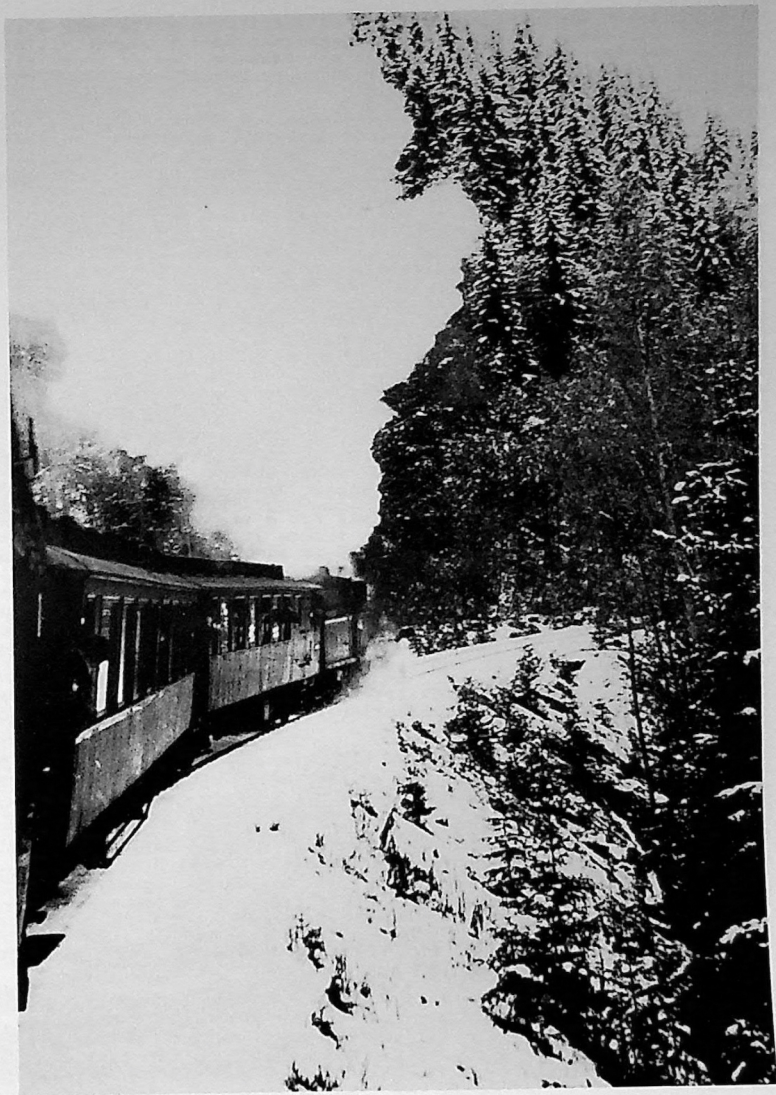
Over: Sveivegrammofonen er kommet til heder og verdighet.

Foto: R. Gaskell

Under: Fotokjøring ved Kjerre.

Foto: G. Narverud





I stigningene opp mot Rødberg. Foto: G. Narverud

Til Veggli kom vi med stil, men å si at vi var i rute ville være å ta hardt i. Her måtte vi koble fra salongvognen idet 4 vogner ville bli for mye for loket i bakkene opp mot Røddberg. Det er tross alt begrenset hva en type 21 med drøyt 30 tonnns adhesjonsvekt kan få med seg i 25 o/oo stigning.

Etter å ha lempet frem kull dro vi videre mot Røddberg. Første stopp var Kjerre hvor vi skulle fylle vann direkte fra fjorden ved hjelp av den medbragte bensindrevne pumpen. Pumpen var ikke helt innstilt på å gjøre nytte for seg, men vi lurte den. Samtidig benyttet vi anledningen til å slagge loket - det var begynt å bli tungt for damp.

Etter denne prosedyren tok vi oss tid til turens eneste fotokjøring. Det var bra med damp, men fart var det så som så med. De som hadde filmapparater, ble nok snytt. Dertil stoppet toget før det hadde kjørt vel forbi alle fotografene. Dette var avtalt med togbetjeningen. I forbindelse med fotokjøring har man vært vidne til så megen uvetting av- og påstigning at vi hadde bestemt oss for å snyte de mest ufor-siktige for muligheten til å løpe etter toget i skinnegangen for så å hoppe på mens toget rykget - gjerne hengende ut fra nederste stigtrinn. Hvis det er noe det virkelig skorter på blant deltagerene i slike arrangementer så er det disiplin i forbindelse med togets bevegelser under forhold som nevnt ovenfor. Det bør utvilsomt legges en del arbeid i å innøve en mer ansvarlig opptreden blant deltagerene på slike turer.

Så bar det mot Røddberg igjen med kort stopp på Gvammen for å løse koblingene. De siste kurvene på banen er nemlig så krappe at det er helt påkrevet at vognene er slakt koblet.

På Røddberg var det møtt frem mye folk for å ta toget i nærmere øyesyn. En viss skuffelse var å spore - man trodde at Terbovens vogn var med, men den sto jo igjen på Veggli. Flere av de lokale notabilitetene måtte håndhilse på lokomotivføreren. Det var jo ikke hver dag det kom slikt tog på disse kanter. På Røddberg lastet vi over en del kull fra beholdningen i BFO778 - her hadde vi med oss et ekstra tonn for alle tilfellers skyld. Dertil var det plassert kullsekker rundt på hele tenderen da vi dro fra Drammen, men de ble lempet opp i bingen underveis. Vann fikk vi fra en kum ved Nore kraftverk.

Tiden var knapp, så etter at loket var vendt på svingskiven, koblet vi til togsettet igjen og gjorde klar for avgang. Noen nye reisende fikk vi med oss fra Røddberg.

I Gvammen ble koblingene strammet til igjen, og så bar det raskt mot Veggli. Her skulle vi krysse med ordinær motorvogn til Røddberg. Den forsinket vi med ca. 20 minutter, men det hører med til historien at den kom bare 3 minutter for sent til Kongsberg.

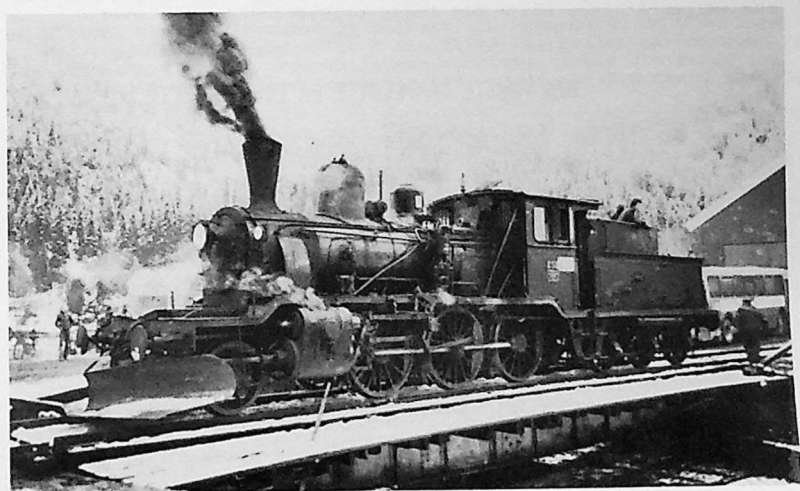
I Veggli ble Terbovens vogn koblet til igjen og så bar det med god fart mot Kongsberg. Sulten var nå tydeligvis begynt å melde seg hos deltagerene igjen. Det ble enorm kø i salongvognen, og vår hyggelige togvvertinne fra Spisevognselskapet fikk nesten litt for mye å gjøre.

Lysat var kommet på i vognene, men neonlys var bannlyst. Lampettene i nr. 100 skapte en trivelig atmosfære. Bak på toget lyste parafin-sluttsignalene hyggelig mot den hvite sneen.

Så ble det stopp på Svene. Det pep fra loket. Vi hadde fått varmgang. Vi gikk ut for å se på skadene. Høyre lager på forreste aksel på tenderen hveste - det var blitt godt og varmt selv om feilen ble oppdaget nesten umiddelbart. Utrolig mye verktøy o.l. var tatt med på turen for å være helgardert. Vi hadde til og med med oss seifer. De ble stappet ned i akselboksen for å holde på den overheteroljen som ble helt på, men det var ikke nok. Var det noen som strikket i toget?



Over: Vi laster over kull fra beholdningen i BFo778.
Under: Nr. 252 på svingskiven på Rødberg.



Joda, det var det visst. - "Hent strikkesøyet! Vi trenger det i lageret". Man var straks tilbake med flere garnnøster. De forsvant raskt ned i akselkassen sammen med mer overheterolje. - Vi kjører igjen. Togkontrollør Mugerud tok plass foran i salongvognen hvor han kunne stå inne og holde øye med lageret gjennom vinduet mot verandaen. Etter en stund tok garnet fyr p.g.a. varmeutviklingen og et blafrende skjær skinte utover nysneen. Vi stoppet opp en stund på Gleda for å gi lageret en pause og melde fra om den forsinkelse som nå oppsto. Dernest bestemte vi oss for å sette inn 252 i lokstallen på Kongsberg hvor den hører hjemme foreløpig, og heller kjøre elektrisk til Drammen. Egentlig hadde vi vel ikke noe valg. Hadde vi forsøkt å kjøre til Drammen med damploket, kunne vi ha gjort ubotelig skade på akseltappen. Nå greide vi oss med ødelagt lagermetall i akselkassen.

Vi ség inn på Kongsberg med flammene slikkende ut av akselkassen. Ikke før var toget stoppet før alle skulle frem og se - alle var i veien og mange kom med grynt og ukvemsord da de ble bedt om å holde seg på avstand. Det er tydeligvis ikke så lett å forstå at det er en fordel at de som skal ta seg av skaden i det minste får armslag til å gjøre noe.

Så bar det på stallen med 252 for denne gang. Etter ca ½ time kom så lokpersonalet tilbake med en El 11, og vi var klare for avgang mot Drammen. Bortsett fra at vi var kommet i ulage med 2 kryssinger gikk det riktig raskt innover.

Drammen ankom vi kl. 20.55 mot som planlagt etter ruten kl. 18.20. Det var blitt en lang og begivenhetsrik dag.

Vi takker alle som hadde anledning til å være med og derved bidro til å gjøre det økonomisk mulig å arrangere denne turen. De hadde sikkert morsomt også de som kjørte langs toget og fotograferte og som dertil smilende minnet oss om at vi tjente nok ikke noe på dem. Det får så være. Det er de som tar toget som finansierer fotomulighetene til de som velger å kjøre bil - det burde bilkjørerne tenke over.

Hans P. Grøner

DEN FØRSTE DAMPFLOYTE PÅ LOKOMOTIVET

Det har ofte vært fremsatt gjetninger eller spørsmål om hvem som har oppfunnet lokomotivdampfloyten, uten at bestemte opplysninger herom har vært fremme i fagpressen. Våre etterforskninger etter svar på spørsmålet har vi fått tilfredsstillende idet vi i nr. 12, årgang 1916 av det fremragende amerikanske tidsskrift "Railway and Locomotive Engineering" har funnet følgende bemerkninger derom:

"Den 4. mai 1833 inntraff en hendelse som gav oss lokomotivsignalfloyten. Det skjedde nemlig at Stephensons lokomotiv "Samson" ved en veiøvergang mellom Bagworth og Thornton kjørte på en torvvogn belesset med 50 pund smør og 80 snes egg. Et møte i direksjonen ble sammenkaldt, og Stephensons idé til signalfloyte ble antatt. Stephenson gikk straks til en musikkinstrumentmaker i Leichester som konstruerte en damptrompet, som 10 dager senere ble prøvet i direksjonens nærvær.

Trompeten var 18 tommer lang og 6 tommer tvers over trakten!"

Det var den opprinnelige signalfloyte, som etterhånden på forholdsvis kort tid fikk sin nuværende form.

Finn Halling

URSKOG-HØLANDSBANEN ER BLITT LASTEBILEIER

At det lenge har vært et savn at vi innen UHB ikke hadde noen lastebil burde være en kjent sak. De er ikke få de gangene styret har vurdert mulighetene for anskaffelse av en egnet lastebil, men det hele har strandet på det kravet som måtte settes til kjøretøyet i forhold til hva man kunne tillate seg å betale for fornyelsen.

Da vi så ble opptatt som medlem av Norske Kunst- og Kulturhistoriske Museer for drøyt 2 år siden kom vi straks meget nærmere målet. Som anerkjent museum kunne vi søke Forsvaret om overtagelse av utrangert materiell. Så søkte vi da om lastebil. Ønskene var ikke beskjedne. Bilen burde ha registrert totalvekt i underkant av 7500 kg (klasse 1), ha dieselmotor og være utstyrt med kran.

Så var det bare å gi seg til å vente på svar. Svaret kom ganske raskt. Vi ville bli holdt underrettet om alle utrangeringer - så kunne vi selv velge ut den vi ville ha. Prisen var kr 1000,- uansett. Vi ga oss til å vente.

Første mulighet kom nå sist sommer da en del vogner ble satt ut for salg på Kongsgårdsmoen ved Kongsberg. Vi dro avsted for å se på lastebiler 4 mann sterke. All den fagkunnskap som kunne oppdrives måtte være med.

Resultatet av denne første inspeksjon var ikke helt oppløftende. En vogn var diesel, men med sprekk i blokken og klasse 2. Ellers var det en besindrevet Bedford med 750 kg's kran. Vi bestemte oss for denne, men Forsvaret ville ikke ta den ut av salget. Vi skulle ha gjort vårt valg før man kom så langt i utrangeringsprosedyren.

Så var det da bare å vente igjen, det var vi blitt vant til. Så ved neste utrangering nå i høst dukket det opp en mulig vogn som kunne passe oss bra.

Utstyrt med fet lommebok og billett dro kassereren og undertegnede med tog til Lillehammer for å besiktige lastebiler på Hovemoen ved Lillehammer. Endog prøveskilt var medtatt. Vi var ute etter en spesiell vogn, en Ford Customcab 1967 model med 1,5 tonns kran og totalvekt ca. 7200 kg.

Den kjøpte vi på stedet uten betenkeligheter. Formalitetene var gjort i en fei og prøveskiltene kom på. Det var bare et aber med bilen, selvstarteren virket ikke. Etter en kort prøvetur inne på området vinket vi Hovemoen farvel og kvalte motoren i porten ut fra området. Vi ble straks dyttet igang med noen vittige bemerkninger og så bar det mot Oslo uten noen erfaring i kjøring av lastebiler og uten selvstarter. Det måtte gå!

Første stopp ble utenfor Lillehammer for å fylle bensin, for vi hadde nok måttet ta til takke med en snill, men tørst bensinmotor. Mens motoren sto og putret fylte vi for 180 kroner. Så bar det gjennom Lillehammer uten å påføre stedet eller dets innbyggere noen skade. Vi hadde bestemt oss for å kjøre over Gjøvik.

Etter å ha kjørt over en midtrabatt i Gjøvik begynte stresset å melde seg - enstemmig vedtak om kaffe på Eina. Bilen parkerte vi på godsrampen slik at vi kunne rulle igang.

NSB hadde forøvrig foretatt en noe mer uheldig "parkering" av en Di 2 umiddelbart før vi kom. Svingskiven var begynt å dreie på seg mens loket og en konduktørvogn skulle over. Loket sto trygt og godt med alle hjulene i grusen mellom skinnestrengene. Så ble



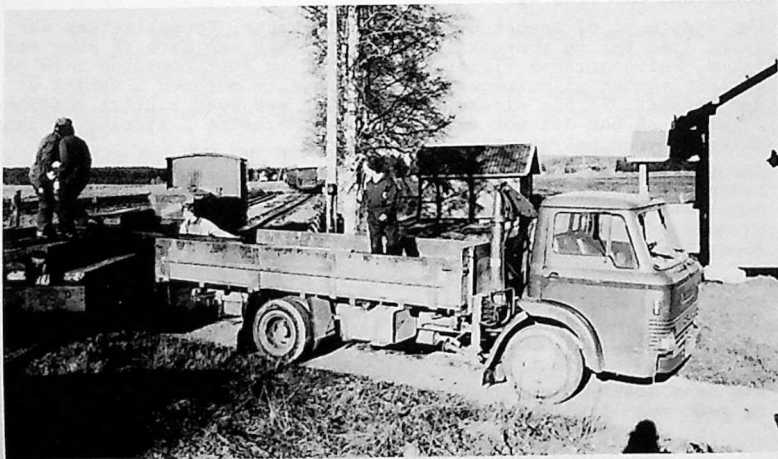
Godt plassert i grusen.

før var vi i byen så innfant formannen seg for å ta vårt nyervervede kjøretøy nærmere i øyesyn. Han var fornøyd - skulle da også bare mangle. Etter kort opphold i Slemdalsveien hos driftsbestyreren fortsatte bilen så til Hvalstad slik at man kunne få begynt å "skru". Kl. 03.00 samme natt var selvstarteren ute, og dagen etter var den på plass igjen fullt virksom.

En stund senere kom så den tunge veien til bilsakkyndige, men alt vi måtte rette på var fjærboltene bak. Så nå har vi sertifisert lastebil uten vinterdekk, men sommerdekkene er bra!

De er ikke få de turene lastebilen har vært ute på denne høsten. Vi har kjørt 4 lass sviller til Sørumsand, 4 hjulganger til Grorud og 2 til Sørumsand. Videre et lass skrap til skraphandler og dieselmotoren i vårt diesellok til verksmesterens kjeller i Asker. I forbindelse med turen på Numedalsbanen ble det en del kull-kjøring i Drammen. Nedenfor er bilen en tur på Fossum med sviller.

HPG



Som vår redaktør har nevnt på lederplass i bladet, har det vært et i alle deler alminnelig år, dvs. vi må være fornøyd. Ikke så å forstå at ikke stadig bedre resultat er å forakte, men når man tar den innsats som skal til i behørig betraktning forekommer det vel de fleste at vi gjør nok. Som en trøst for de som synes vi har tatt det litt for mye med ro, kan meddeles at det ligger an til å bli betydelig hardere neste år. Da kommer trolig den lenge efterlangtede vognhallen for fullt.

La oss derfor begynne med vognhallen. Fornyet søknad om bidrag til prosjektet ble sendt NKKM en tid tilbake, og beløpet som vi må be om er steget med ca. 15 %. Det koster å gå og vente. På det administrative plan ligger vi godt an. Sørums bygningsråd har gitt bygget sin tilslutning og Sivilforsvaret har med en helt tilstrekkelig lang utredning gitt den dispensasjon fra kravet om tilfluktsrom som etter all fornuft måtte komme.

Men når avgjørelsen faller i mai, om den blir positiv, er det ingen grunn til å tvile på at det skal bli stressende å være aktiv i Andelslaget Urskog-Hølandsbanen. Det første som må skje er planering av området hvor hallen skal stå. Deretter må det kjøres på nesten 300 m grus som også skal fordeles. Så begynner selve byggingen. Her kommer det til å bli brukt faglært arbeidskraft, men mer enn nok vil sikkert falle på oss selv. Å få opp takstolene blir noe av det verste, men om vi kan få transportert vår utmerkede lastebil til Bingsfoss, vil kranen på denne kunne hive opp alle takstolene på en dag. Det vil monne godt.

Opprinnelig var det meningen å ha panelvegger på hallen, men brantekniske forhold tilsier at det må bli Robertsonplater eller noe tilsvarende. Det blir ikke fullt så pent, men det brenner desto dårligere.

Så over til materiellet. På vårt rullende materielle som ukentlig er i drift, er det forsåvidt bare foretatt rutinemessig vedlikehold, men alderen innebærer at dette ofte dreier seg om meget mer enn det som vanligvis forbindes med ordet rutine. Utskifting av medtatte vinduskarmer, forsterkning av setefester og reparasjon av dørlåser etc. må stadig foretas. Deretter er vi begynt på systematisk revisjon av vognunderstellene - et meget tidkrevende og omfattende arbeide. Eftersom Co2 er ute av drift, kan vi benytte disse boggjene som står på en av vognene. Deretter kommer så turen til disse boggjene. Det har vist seg at særlig bolsterene er medtatt av mange års drift. Noen må lages helt nye; knapt beslagene kan brukes. Vi savner også en egnet måte å jekke opp vognene på, - erfaringene med de jekkerne vi har er så som så. I øyeblikket kjører BFo5 på reviderte boggier og ABo3 står for tur neste gang.

Når vi først er inne på dette med vogner bør vi vel nevne hvordan det går med vår "kongevogn".i Lodalen; det er nemlig her det virkelige foregår. Ingen hadde vel helt kunnet forestille seg hvor omfattende disse arbeidene skulle vise seg å bli. Revisjonen av vognkassen, om man kan kalle det revisjon, er uhyre arbeidskrevende. Men resultatet blir derefter. Det er Bjørn Halling som har ledet dette arbeidet hele tiden, og det antall arbeidstimer som er nedlagt, er så kolossalt at det nok savner et hvert sidestykke for noe enkelt arbeid innen UHB. Om ikke arbeidet med vognkassen og innredningen skulle være nok, så kommer boggjene i tillegg. Vi holder nemlig på med ombygging av 1067 mm-boggjene til 750 mm sporvidde. Dette innebærer at boggirammene må splittes og et stykke skjæres ut. Så langt er vi i skrivende stund ikke kommet, men hjulgangene er på god vei. De har vi

fått fra utrangerte Robel-traller på Østbanen. Disse viste seg å ha riktig hjuldiameter, men sporvidden var 1435 mm. Det blir nå laget nye aksler på Grorud. Der kunne man også fortelle at hjulene opprinnelig kommer fra Urskog-Hølandsbanen. Dit kommer de igjen i 1975 etter noen år på normalsporet skinnegang!

Boggiene er av konstruksjon helt like de som sitter på våre vogner, men er ca. 30 cm lengere. Dette vil imidlertid bare gi vognen stil.

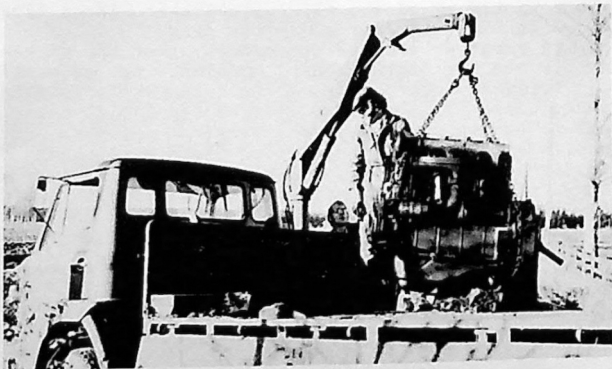
Det er heller få som har deltatt i arbeidet i Lodalen, men dette skyldes ikke mangel på vilje til å delta. Så lenge snekkerarbeidene har pågått for fullt med "supersnekker" fra NSB ville de fleste av oss bare blitt gående i veien. Nå når disse arbeidene nærmer seg avslutningen vil det trengs betydelig mer arbeidskraft. Da skal alle setene til vognen klargjøres og kappes - og så skal de pusses opp. Like over jul kan disse arbeidene begynne for fullt.

Våre 2 damplok har oppført seg nokså pent hele sommeren, men her i august røk det et kjelrør på Høland. Dermed ble den satt ut for vinteren. Vi kommer i første omgang ikke til å bytte røret idet det sitter nokså virent til helt ut på siden i kjelen og like bak overheterementene. Det blir nok til at røret blir plagget forskriftsmessig med rustfrie bolter og tilhørende gjennomgående stag i rustfritt stål. Derved hindrer man muligheten for at pluggen kan presses ut av damptrykket.

Setskogen holdt ut helt til slutt, men styringen på loket slår ubehagelig mye. Hva dette kom av har det vært teorisert mye over, men nå er det slutt på alle teoriene, feilen er funnet. Det viser seg at det er foringene i bakre drivaksel som er slitt. Dette har så ført til at akselen "går" frem og tilbake i rammen under pådrag. Til våren må vi derfor bytte ut de slitte foringene, men dette er en ganske kurrant sak.

Dieselloket har oppført seg noe varierende. Til tider riktig bra, men en dag begynte det å ryke intenst av motoren. Olje slukte den i litervis. Dette ga den seg imidlertid med alt neste weekend og siden gikk den med utslipp av litt røk nå og da. Det var dog ingen tvil om at den trengte overhaling. Ved hjelp av vår nå så meget omtalte lastebil ble den derfor heist ut og transportert til verksmesterens kjeller i Asker. Her er den siden demontert for fullstendig overhaling. Hva som blir gjort med den er ikke helt klart, men det kan ikke bli snakk om for store investeringer - den er tross alt godt og vel 24 år gammel! Ny motor koster forøvrig kr. 16.500,- pluss merverdiavgift.

Dieselmotoren heises opp på planet for transport til verksmesterens kjeller i Asker.



Man har ikke ligget på latsiden i baneavdelingen heller, men ingen har akkurat overanstrengt seg. Vi må vel ha lov å si at her er det gjort omtrent hva som var forutsatt - og heller ikke mer.

Første post på programmet innen baneavdelingen er alltid rydding av planovergangene etter vårløsningen. Særlig den nederste av Sætra-overgangene er ille hver vår. Denne overgangen ble i sin tid tillatt anlagt under forutsetning av brukerens vedlikehold. Det finnes imidlertid intet eksempel på noe som helst vedlikehold fra denne kant og det eneste rimelige hadde vært en kategorisk nedleggelse av overgangen. Isteden har vi altså fått en del merarbeid. Det er ingen dreasje i overgangen, d.v.s. sporet virker som avløp for all den søle og alt det vann som renner nedover den tilstøtende vei. På denne måten har vi fått ødelagt ballasten i sporet 70 - 100 meter nedover fra planovergangen. Dette er det ingen rimelighet i.

Skinngangen er som vanlig behørig spøytet mot ugress og i tillegg er foretatt nedskjæring av bukser og grener som er til hinder for utsikten eller skraper langs togsiden.

Svilleskifting har vært et problem i inneværende sesong. Ikke så å forstå at vi ikke har hatt den nødvendige arbeidskraft disponibel, men det har vært vanskelig å få takti det nødvendige antall sviller. Det er et problem som nå er løst. I løpet av høsten har vi kjørt sviller til banen fra en del forskjellige steder og sitter nå på et lager på nærmere 200 sviller. Disse kommer sikkert til å gå med i løpet av neste sommer. Om så vognhallen også kommer, vil det bli behov for ytterligere ca. 500 sviller. Med hensyn til dette prosjekt er vi love velvillig behandling hos NSB.

Det er i år også foretatt en del justeringer av sporet. Dette gjelder særlig langs muren ved "Småfoss". Ellers er et par mindre partier støttet opp med steinfylling for å hindre utglidning av traséen.



En avsporing på Sørumsand her i sommer kom som en god hjelp for oss. Det ble ca. 30 udmerkede sviller etter at de skadede partiene ble saget fra. Svillene ble kjørt til undergangen ved NSB på Tralle og saget opp her.

Bygninger har lenge vært et smertens barn i UHB. Nå sist måtte vi gi opp Kvevli. Bygningen var for råttent og usikkerheten m.h.t. hvorvidt en den ville la seg flytte uten fullstendig sammenbrudd



Bare reisverket står igjen av Kvevli. Søndagen etter var alt borte.

var alt for stor til at vi kunne ta sjansen. Søndag 8. september hadde Håvard Pedersen gjort jobben ferdig - bygningen var gått over i historien for godt. Bare tegningen er igjen. Det er forøvrig all grunn til å påskjønne den innsats som Håvard la for dagen, det var ingen liten jobb å rive Kvevli, men med utrolig pågangsmot og stor dyktighet klarte han jobben på 4 søndager. Nå er da formodentlig vår tidligere nabo på Kvevli fornøyd etter lenge å ha sett seg lei på det falleferdige huset.

Men så har vi fått ny bygning. NSB har vedlagsfritt gitt oss den lille bygningen som står ved Holmlia på Østfoldbanen. Denne skulle passe godt for oss, men flyttingen blir langt fra enkel. Den eneste fordelene er at bygningen er i meget god stand. Falle fra hverandre vil den ikke. Dog må vi ta av taket, eller vil den rage godt over NSB's profil. Bygningen må nemlig flyttes ved hjelp av NSB ettersom det ikke er veiforbindelse til stedet. Det er vårt håp at vi skal kunne få gjort noe med dette i løpet av vinteren - til våren blir det så meget annet å ta seg til.

Så over til driften. Hva angår resultatet henvises til trafikksjefens oversikt, her skal bare gis en kort oversikt over hvordan det hele har forløpt.

Mange husker vel sirkulæret som omhandlet personalsituasjonen - verre ute har vi aldri vært. Nå hører det med til historien at alt gikk bra, mange fler møtte opp en det den oppsatte tjenesteplan skulle tilsi. Det er likevel ikke særlig tilfredsstillende å være helt i det uvisse - hva gjør man hvis det ikke møter opp tilstrekkelig folk med sikkerhetstjeneste? Man kan i et hvert fall ikke gi seg til å bruke yngre medlemmer som ikke fyller kravene - da går vi på akkord med reglementet, noe som ikke kommer på tale. Innstille er da eneste forsvarlige mulighet, men det er absolutt siste "sort". Til dags dato har vi aldri måttet innstille et tog på Urskog-Hølandsbanen, det ønsker vi heller ikke skal skje i fremtiden!

Personalets fremferd har vært god, og uniformeringen kommer seg stadig. I den anledning kan det være verd å nevne at de som trenger uniformslue bes henvende seg til driftsbestyreren pr. postkort og på dette meddele hva slags lue som trengs samt størrelse (antall cm rundt hodet). Luene koster nå dessverre nærmere 65 kroner.

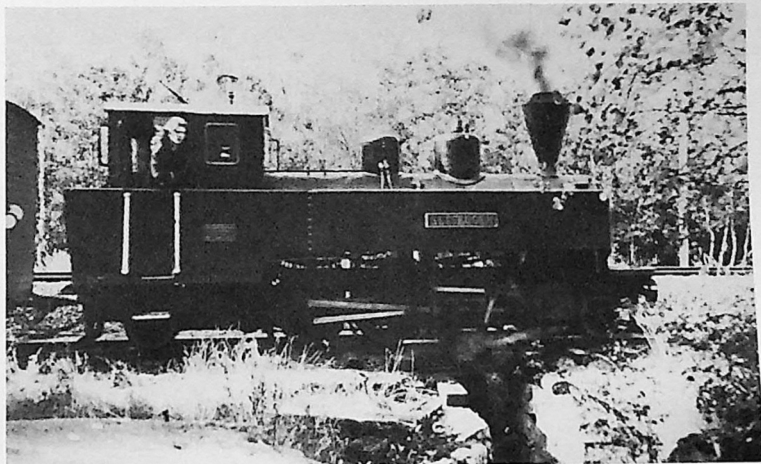
Som trafikksjefen har meddelt har vi ikke hatt noen uhell av noe slag. Et uhell eller et "nære på" er gjerne en påminnelse om at man til enhver tid må ta sikkerheten meget alvorlig. Når det så heldigvis ikke skjer noe kan man lett bli sløvet. Det vil derfor til stadighet være nødvendig å minne om bestemmelsene å innskjerpe hvor vesentlig det er at de uoppholdelig blir fulgt til punkt og prikke. Trafikksjefen har flere ganger foreslått at det bør holdes "oppfriskningskurs" i sikkerhetstjeneste. Dette er en god idé som vi håper å kunne følge opp før neste driftssesong.

Hans P. Grøner



Til venstre:
Siste tog fra Fossum
godt belagt begir
seg mot Bingsfoss.

Under:
Justeringen av sporet
ved "Småfoss" er nett-
opp avsluttet og her
passerer "Setskogen"
med god fart.



DRIFTEN '74

En sommer er over, men minnene om den består, som det heter, og nå har også sommeren 1974 gått over i historien. Tiden er med andre ord inne til å summere opp årets driftsresultat.

Den ordinære driften begynte den 23. juni, men allerede den 2. juni ble de første ekstratogene kjørt. (Se Tertitten nr. 29.) Denne dagen ble vår beste driftsdag med hele 398 reisende.

Siste driftsdag var 8. september.

Ingen ulykker av noe slag har inntruffet, ei heller forsinkelser av særlig grad.

Personalplanen ble tildels fulgt, men under oppsettingen av denne, ble det klart at det var noe snaut med driftspersonale, noe vi håper vil rette seg i 1975.

Så går vi over til de tørre tall fra årets drift:

2/6	398 reisende,	inntekt	1670,- kr
6/6 C	90	"	300,- kr
23/6	155	"	565,- kr
30/6	199	"	1200,- kr
7/7	251	"	1130,- kr
14/7	263	"	1361,- kr
21/7	241	"	1455,- kr
28/7	300	"	1420,- kr
4/8	284	"	1380,- kr
11/8	190	"	1000,- kr
18/8	177	"	1010,- kr
25/8	157	"	820,- kr
1/9	329	"	1350,- kr
8/9	103	"	478,- kr

C betyr chartertog. I inntektsbeløpene er inkludert salg av prospektkort, historikker, tegninger etc. fra Sørumsand stasjon.

Dette gir et samlet antall reisende på 3137, og en samlet inntekt på kr 15139,-, som må betraktes som et meget pent beløp hvis man f.eks. sammenligner nmed i fjor, da vi hadde 3408 reisende og tjente 14140,- kr.

Av de øvrige tall kan nevnes:

Antall enkeltreiser inkl. ekstratog:	6250
Gjennomsn. ant. reisende pr. tog :	60,3
Antall befordrede personer 1966-74 :	23890
Antall enkeltreiser 1966-1974 :	46946
Gj. sn. ant. reisende pr. tog 1966-1974 :	46,8

Førsteklassekupéen har blitt meget populær, og i løpet av sommeren har hele 223 personer reist i denne. Det gir et belegg på 4,3 personer pr. tog på første klasse - et meget brukbart resultat, når man tar i betraktning at kupéen bare har 7 sitteplaser.

Honnørbilletter har det også gått noen av, om enn ikke som varmt hvetebrød. 20 stykker er solgt i løpet av sommeren.

Hvor mange persontogkilometer det rullende materiell kjørte, fremgår av nedenstående tabell:

fortsettes side 32



NORSK ALUMINIUM COMPANY, HØYANGER, KAI- OG SILOANLEGG. RÅDGIVENDE INGENIØR:
INGENIØR CHR. F. GRØNER A.S.

BYGGETEKNIKK
KRAFTANLEGG — DAMMER
INDUSTRIANLEGG — KAIER
VEI-, VANN-, AVLØP- OG RENSOTEKNIKK
RENOVASJON — BYGGADMINISTRASJON

INGENIØR
CHR. F. GRØNER A.S.

MNIF RÅDGIVENDE INGENIØRER MRIF
(OSLO) 1322 HØVIK, MARIESVEI 20 — TELEFON 12 33 50

OSLO — TRONDHEIM — KRISTIANSAND — TROMSØ — BERGEN — FØRDE
SANDNES — PORSGRUNN — SKI — SARPSSBORG — FREDRIKSTAD

saknet film

dukker opp

Våren 1963 arbeidet jeg med min historiske særoppgave på gymnasen; jeg skrev om Urskog-Hølandsbanen, og hadde flere samtaler med fhv. driftsbestyrer Egil Prydz. Jeg har alltid vært interessert i gamle fotografier og filmer - de forteller ofte så mye - og jeg ble derfor nysgjerrig da Prydz nevnte at han i sitt store PR-arbid for rundturen med UHB og Turisten hadde engasjert en fotograf ved navn Berge. En film ble tatt opp, vanlig kinofilm av den gamle nitratbasis-typen; Prydz husket at det ble filmet bl.a. på Skulerud, og at fotografen brukte tre ruller til opptakene. Når dette skjedde, kunne han ikke si, annet enn at det måtte være etter 1925, da de hurtige "turisttogene" var satt opp og UHB, sammen med kanalselskapet, statsbanene og Hovedadministrasjonen hadde kjøpt Turisten. Filmen hadde Prydz senere levert inn til NSB. Fluksens kontaktet jeg Aage Lien og snuste i arkivet, men uten resultat. Jeg forhørte med også hos Kommunenes Filmsentral, som også skulle ha vært inne i bildet, hos Oslo Kinematografer og på Norsk Filmintitutt. Alt var forgjeves, og det var ikke råd å finne frem til fotografens familie. Da nitratfilm lett går i oppløsning med tiden, begynte jeg å anse filmen som tapt.

Så hadde Aurskog kino 50 års jubileum i år, og hvilken film ble så oppsatt blant de gamle stumfilmene lørdag 12. januar? Jo, "En reise gjennom Frederikshaldkanalen med D/S Turisten"! utlånt fra Norsk filmintitutt. Fluksens skrev jeg brev til kinosjef Arne E. Berg, og tok kontakt med instituttets filmarkivar, Arne Pedersen.

Den siste kunne løse gåten. Det viste seg at Statens Filmarkiv hadde fått filmen. Dette arkivet ble nedlagt i 1962. Maskinisten der begynte da opprydding, noe som han foretok i ledige stunder i fritiden. Det kom således med jevne mellomrom gamle filmer over til Filmintituttet. I 1973 dukket Turisten-filmen opp, og Pedersen sørget for redningsaksjonen.

Det var i siste liten, de siste scenene var alt blitt sløret, og kanten av bildet helt i slutten av filmen ødelagt. Likevel var bildene av utmerket kvalitet - skarpe og gode - noe som hosstående billedmateriale viser. Pedersen laget master (myk kopi for ny negativproduksjon) og positivduplikat. Duplikatet ble vist i Aurskog. Lengden, 117 meter, med tekster, passer godt overens med tre ruller som utgangspunkt.

Det er nok gjennom Kommunenes Filmsentral filmen har vært distribuert. Kopien har sensurnummer av 205-1932. Likevel kan filmen være eldre; man tok det ikke så nøye den gangen.

Filmen starter med tre opptak fra Skulerud: Lok nr. 4 Setskogen med turisttog kjører ut fra stasjonen og ned til bryggen; passasjerene forlater toget; og går ombord i Turisten. Så følger til dels glimrende opptak fra turen sørover kanalen, og filmen ender med et bilde av Halden med festningen.

Fotograf Paul Berge var ifølge Pedersen en meget benyttet filmfotograf. Dengang medførte yrket at man måtte ta det som bød seg; fotografene reiste rundt og sikret seg oppdrag hvor de kunne. Filmen om Turisten har flere instruktive tekster, slik at man hele tiden er klar over hvor i kanalen man befinner seg. I en av tekstene ser man at rundreisen dengang kostet 16 kroner pr. person, ved selskapsreiser over 15 personer kostet enkeltbilletten kroner 13, noe som forteller at filmen



Ovenfor: Lok nr. 4 Setskogen med tog på vei fra Skulerud stasjon mot bryggen.

Nedenfor: Passasjerene forlater toget for å gå ombord i Turisten. Legg merke til bokstavene UHB på vognsiden.



For togentusiaster

Tog



En bok om Jernbanens historie fra Stephensons beskjedne damplokomotiv til dagens stål-uhyrer. Er skrevet for gutter fra 7 til 70 år.

SEILFARTØYER



Presenterer seilførende farkoster fra hele verden og til alle tider, fra de primitive sivbåter i Oldtidens Egypt til det 19. århundres enorme stålskip. Farveglade illustrasjoner i hele boken.

FLY



Flyvningens historie — fra de første resultatløse forsøk med fjærkleddede vinger til dagens fullstendige erobring av luftrommet, og morgendagens supersoniske passasjerflyvning. Farveillustrasjoner.

VETERANBILER



Boken beskriver bilens utvikling fra de primitive dampvogner i det 18. århundre og frem til Vintage-perioden i begynnelsen av 1930-årene. Mange sjeldne biler er her illustrert for første gang på mange år.

å kr. 17.50

SCHIBSTED



Turisten ved innseilingen til Ørje.

er innspilt i 1927.

For de som ikke så filmen på driftsmøtet i A/L UHB i mai i år, og er interessert i å se den, lar det seg gjøre å arrangere en fremvisning på Filminstituttet. Men arkivaren der har såpass mye å gjøre at han er takknemlig for en samlet henvendelse, så ikke alle ringer etter tur. Telefonnummeret er 242994 (Oslo).

Trygve Panhoff

Papirmølle til salgs

Til nye og gamle medlemmer og andre interesserte kan vi nu tilby alle tiders papirmølle. Diverse sirkulærer fra A/L Hølandsbanen og A/L Urskog-Hølandsbanen gjennom alle år, er satt inn i en "lekker" perm sammen med noen store overraskelser - 40 år gammelt brevpapir fra driftsbestyrerens kontor på Bjørkelangen, 8 år gammelt medlemsblad, gamle brosjyrer m.m. Alt dette - og meget mer, hadde vi nær sagt - fåes tilsendt portofritt til den latterlige pris av kr 12,-. Det hele bestilles ved å sende kr 12,- til vår postgirokonto 20 67 71. Merk talongen: Sirkulærsamling.

Esj, sier kanskje noen, slike gamle uinteressante papirer er da ingen ting å ha ... Vel, noen er interessert i eldre ting, andre nyere. Om du ikke er interessert i dette tilbudet - slå til allikevel - vi trenger pengene sårt. Dessuten: Dette er jo en fantastisk fødselsdags- eller julegave...!

• Redaktøren

Studieferd til Sverige

PER JOHAN KROGSTIE

Man stiger ut av sovevognen i nattoget fra Oslo i Stockholm, Sveriges hovedstad, også kalt Mälardrottningen, søndag 21. juli 1974, en deilig sommermorgen med strålende vær.

Mälaren, ja - det var nettopp den innsjøen som skulle vies den aller første del av studiereisen til broderlandet, som stipendiat hos Norsk Jernbaneforbund.

Derfor begir man seg gjennom dette århundres storbyjungel, over gangfelter med sinnrike innretninger av form- og lyssignaler, over malte striper i gatens plan, så vel som gjennom fotgjengertunneler, tol Klara Mälärstrand, like ved Stockholms pompøse stadhus.

Her ligger en mektig armada av gamle koselige små dampbåter og dupper på innsjøens krusninger.

De ligger der med sine skinnende hvite skrog, sorte skorstener med prangende rederimerker og glinsende av nypusset messing og skarpe kontrastfarger, mens duften av dampmaskinenes smørelje, blandet med den som kommer fra stuertens bysse river en i nesen.

Ja, her er det liv! Men dette er et annet slags liv enn det vi er vant til å vår hverdag, her er man tilbake til tiden før bilismen slo gjennom, til den gangen innfjøfarten var det eneste konkurrerende alternativ til jernbanen - foruten hesten med dilligencen, da, naturligvis.

Det er mye som tyder på at man er ved å gjenoppdage sjarmen ved å reise med båter som Gustafsberg, Drottningholm, Björkfjärden, Mälardrott og hva de nå heter alle sammen.

Og så legger båtene ut - en etter en - fylt av glade mennesker, med kurs mot idylliske småsteder ved denne innsjøen, det være seg Björkö, Strängnäs eller Drottningholm, hvor trubaduren CarlMichael Bellmann bodde for 200 år siden, og han har fått atskillig inspirasjon til sin udødelige viselitteratur fra den vakre naturen her ute.

Båten jeg valgte for dagens utflukt var SS Mariefred - en koselig dampbåt bygget i 1903 og nå en av de få gjenværende dampbåter i Sverige som fyres med kull. Denne båten skulle besørge så vel person- som godstrafikk mellom Mariefred og hovedstaden, samt mellomliggende havner. Men så gikk det her som andre steder; inne på land ble veinettet utbygget og bilene kom og rykket bort båttrafikkens grunnlag. Fra 1926 har båten kunn hatt sin oppgave i turisttrafikken.



Styrmann Svante Geggen ønsker velkommen ombord

Det er styrmannen ombord, Svante Geggen som forteller båtens historie, innen klokken i stadsuset slår ti dumpe slag, mens kapteinen ringer i skipsklokken, landgangen tas inn og fortøyningen løses. Tre gjennomtrengende ul fra dampfløyten høres, og vi legger ut mens det blå og gule flagget akterut smelter i den friske vinden.

Snart er staden og broene bak oss, mens vi ser skarer av glade "stadsbor" som vinker til oss fra små-

over til-



A/S NORSK-ENGELSK TOBAKKFABRIKK (NETO)

båter eller fra vakre og velstelte fritidshus inne på land.

Ja, her er masse å se, og alt i ett beretter den hyggelige styrmannen noe.

"Titta"! sier han og griper meg i armen i det han peker inn mot land på babord side. "Dår inne är Mälardhyden där Bellmann skrev" "Vila vid denna Källa". For meg som er en sann Bellmanntilbeder, fortøner dette øyeblikk seg som høydepunktet under en pilgrimsreise.

Og båten går, mens idyll på idyll følger.

Skärholmens brygga anløpes. Noen reisende går i land, og så legger vi ut på nytt. De reisende som nesten alle sammen sitter ute på dekk i det deilige sommerværet, blir holdt underrettet om alle severdigheter gjennom høytaleren.

Om et sted der vi passerer fortelles det at nettopp her møttes en gang Sveriges helgenkonge Olof Skottkonung og vår Olav den Hellige. De to kom i klammeri som endte med at vår landsmann slo hatten av sin svenske kollega. Derfor er det inne på land der dette skal ha hendt, reist et monument av kobber med form som en hatt.

Videre passerer vi Björkø - som i historisk tid het Birka, og som en gang var et livlig handelssted, og dessuten landets hovedstad.

Ennå en gang anløper vi to små idylliske badebyer, det er først Sandviken og så Ekensberg.

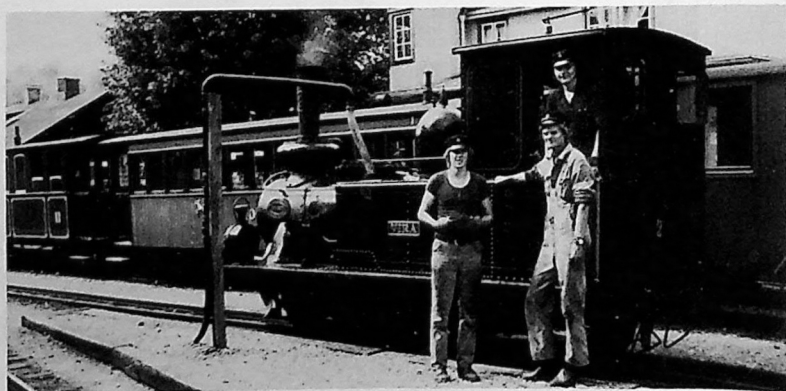
Så er det "dags att äta".

I spisesalen med mørke eketresmøbler og med sofaer dekket av rødt plysj, serveres det laks og jordbær, akkurat slik det gjøres på vår hjemlige veteran Skibladner.

Endelig skimter vi Gripsholm slott forut, og da nærmer vi oss reisen mål. Vi siger inn mot dampskibskaien som heter Mariefred Angbåtstation, ifølge et skilt på en liten gul kiosklignende ekspedisjonsbygning. Rundt omkring er det vakre villaer med velstelte hager, rundt en stenkirke som bærer årstallet 1624 i tårnet.

For de som er interessert i historie generelt, er Gripsholm slott verdt et besøk. Det er oppført i 1500-årene, og består av et uregelmessig anlegg med fire rundtårn. I sin tid ble det brukt som fengsel for Erik 14. og for Gustav 4. Det har dessuten vært sete for enkedronninger. Gustav 3. moderniserte slottet, og bygde teater der. Nå er det museum der det finnes anseelige mengder portretter bl.a.

Det som imidlertid må røre en venn av gamle dagers samferdselsmidler innerst inne i sjelen, er den lille smalsporbanen som har sin begynnelse akkurat der SS Mariefred legger til.



Lok nr. 2 VIRÅ, som opprinnelig gikk som gruelok i Ballangen i Nord-Norge.

Sporvidden er ikke mer enn 60 cm, og på sporet står det et ordentlig persontog og venter på reisende fra dampbåten.

Togpersonalet i gammelmodige uniformer viser oss vei inn i vognene. Det er damplokomotivet HAMRA som skal dra oss - dette lok er etter det fabrikkasjonsskiltet beretter, bygget av Orenstein & Koppel i 1902, og innen det havnet her det nå går, var det i trafikk hos AB Separator Tumba/Gotland.

Ser man på vognmateriellet, oppdager en at dette er meget uensartet, forskjellig så vel i utførelse som i farger, og med forskjellige baners signaturer på veggene.

Arsaken til dette er at det i Sverige fantes en rekke smalsporbaner med sporvidde 60 cm der det var persontrafikk. Disse korte og isolerte banestumper gjorde i sin tid en nyttig gjerning i små lokalsamfunn, men i konkurranse med bilismen kunne de ikke klare seg. Så ble de nedlagt, og materiellet skulle naturligvis skrottes. Men i grevens tid kom en rekke jernbaneentusiaster til å kaste øynene på dette underlige lok- og vognmateriellet, og de gikk inn for å gjenskape en bane med ordentlig trafikk sånn som det en gang var.

Statens Järnvägar skulle legge ned den 4 kilometer lange strekningen fra Läggesta til Mariefred, og de var så generøse å skjenke entusiastene, som nettopp da hadde stiftet Museiföreningen Østra Södermanlands Järnväg, denne strekningen.

Aller først ble den bygget inn fra normalspor til 60 cm sporvidde og så kunne materiell fra 7 forskjellige baner fraktes dit, og etter en grundig oppussing av det hele, kunne driften begynne.

Banene materiellet kom fra var følgende: Stafsjö Järnväg, Jönköping-Gripenberg Järnväg JGJ, Anneberg-Ormaryd Järnväg AOJ, Kosta-Lässebo Järnväg KLJ, Nättraby-Alnaryd-Elingsboda Järnväg NAEJ, Hälsingborg-Raa-Ramlösa Järnväg HRRJ og endelig Munkedals Järnväg MJ. Heri ligger forklaringen på ulikheten i det rullende materiell og hvorfor de har bokstavene malt utenpå vognene.

Museiföreningen Østra Södermanlands Järnväg, forkortet til ØSLJ, har ca. 1000 medlemmer som alle betaler sin årskontingent. En liten kjernetropp blant medlemmene gjør tjeneste som personale ved driften av banen, og i høysesongen om sommeren er det 18 mann i tjeneste hvert skift.



Stipendiaten i samtale med togføreren og konduktøren ved lokomotivet HAMRA



Over: Fra dampskipshavnen i Mariefred. SS Mariefred har nettopp ankommet, og toget står og venter på de reisende.
Under: Toget ruller langsomt ut fra Mariefred stasjon.



Når alle reisende fra SS Mariefred er vel inne i vognene, gis det avgangssignal, HAMRA gir fra seg et langt ul, dampen settes til, og i langsomt tempo glir toget oppover mot Mariefred stasjon. Denne stasjonen er riktig koselig, og den ser ut til å være slik den var dengang den ble anlagt i 1895 - gulmalt, med underlige arker og utbygg.

Her er det ingen ting som mangler for å skape den rette stemning - her finnes semafor-signaler, lokomotivstall med drieskive, kulldepot og vannstender.



Lok nr. 8, EMERFORS, har kommet til Mariefred med persontog fra Läggesta Södra, og kjøres bort til vannstenderen for etterpå å begi seg ut på en ny tur med persontog til Läggesta Södra.

er alvor og forpliktelse i den.

Trafikken er enorm - i venterommet er det lang kø, og det selges billetter til Läggesta hele tiden.

Tog fra Läggesta kommer inn, det lille lokomotivet kobles fra toget og kjøres frem til vannstender der det får påfyll.

Så gis det signal, sporveksler legges over, og det lille lokomotivet, som mest av alt ligner et strykejern, klapper seg gjennom sporveksler og over skinneskjøter før det legger inntil i togstammens andre ende.

Alle lok på banen har navn. HAMRA er alt nevnt, VIRÅ burde vært omtalt først, da hun i mange år har gjort tjeneste ved Bjørkåsen gruver i Ballangen i Norge. Ellers ser man lokomotiver som heter LOTTA, DYLTA, K.M.NELSSON, SMEDJEBAKKEN, HELGENAS og EMERFORS - i alt 8 damplokomotiver og dessuten 6 andre trekkaggregater drevet enten med dieselmotor eller elektrisk akkumulator.

Vognparken består av 15 person- og reisegodsvogner og 31 godsvogner - åpne og lukkede av forskjellige slag.

Så kommer togekspeditøren ut på stasjonstrappen, ringer kraftig i en solid klokke som henger på veggen, og roper med kraftig røst: "Resande med tåg mot Läggesta, tag plats!" Og jeg følger oppfordringen. Et kryssende tog kommer inn, vårt tog får avgangssignal, og så glir vi ut fra Mariefred stasjon.

Jeg har valgt siste vogns bakre endeplattform som oppholdssted under reisen. Der treffer jeg Museiföreningen Östra Södermanlands Järnvägs veteran, tidligere offiser Sven Lagerberg. Vi ble stående

Jeg går inn på togekspedisjonen der jeg treffer togekspeditøren, Torbjörn Herlin, som også er togleder for banen. Han har hendene fulle med arbeide.

På togmeldingsbordet, der det står et telegrafapparat som ikke lenger brukes, har han grafisk rute og tjensterutebok for banen - presis som ved en vanlig jernbane.

Alt er nøye tilrettelagt, alt skal fungere riktig for at tidene som er oppgitt til publikum i rute nr. 102 i Sveriges Kommunikationer skal oppfylles. Det er en lek, men det



Banen går gjennom et fruktbart landbruksdistrikt med bølgende kornåkre på begge sider av sporet, og gjennom beitemarker der frodige kuer står og gumler drøv og glaner langt etter toget. Bildet er tatt mellom Hjortehagen og Marielund stasjoner. Det er lokomotivet Virå vi ser på bildet, som drar avstad med sitt tog.

og snakke med bremseren i toget.

Her må innskytes at togene ved banen alle er håndbremset - noe så nymotens som trykkluftbremsen kjenner man ikke til.

De to herrer kan fortelle at driftsresultatet viser et pent overskudd, at banen er en meget populær turistattraksjon i Marielund og omegn, og at trafikken på banen er sterkt økende.

Ferden går i stigning ut fra byen og videre gjennom et fruktbart landbruksdistrikt. Vi passerer den første stasjonen, Hjortehagen - en liten gulmalt stasjonsbygning med stikkspor.

Vi ser Gripsholmsviken forsvinne bak oss, og passerer nok en stasjon som heter Marielund, der togekspeditøren står og hilser flott til toget og tar ned semaforssignalet straks toget har passert.

Så bærer det gjennom noen krappe kurver og i sterk stigning, og over en bro der vi under oss har SJs bane fra Eskilstuna over Södertälje til Stockholm, innen vi kjører inn på den nyanlagte stasjon Läggesta Södra.

Og så sier vi denne koselige museumsbanen farvel, et hyggelig minne rikere.

Vi spaserer over til Sjö-stasjonen Läggesta, som er nedlagt og personale erstattet med kaldt og upersonlig CTC, for derfra å reise tilbake til Stockholm som siste etappe i en meget hyggelig søndagsrundtur.

DRIFTEN '74 forts. fra side 20.

Lok.-km 1974
Høland .. 139
Setskogen 230

Sum 369

Personvognkm 1974
Co 1 322
ABO 3 355
BFO 5 346

Sum 1023

Godsvognkm 1974
To 1 ("CTo") 208
G 13 4
N 109 4

Sum 216

Per Tallaksen / Finn Halling
Trafikksjef / Kasserer

Studieopphold ved járnvägsmuseum i Gävle i Sverige

Legger man ut på en reise nordover fra Stockholm, er det nesten uungåelig å komme til Gävle - en livlig og vakker by i Gåstrikland. Her er mange severdigheter i form av vakre kirker og et slott der lenshovdingen residerer, her finnes lensmuseum og et skogbruksmuseum, og midt inne i bykjernen har man bevart et stykke av den opprinnelige bebyggelse i byen - Gamla Gefle.

En relativt ny tilvekst blant Gävles severdigheter er Järnvägs-museum som kom hit fra Stockholm i 1970. Årsaken til flyttingen var at museet i årenes løp hadde sprengt alle grenser for videre utbygging i Stockholm. Samlingen var der spredt over 2 forskjellige steder som lå langt fra hverandre. Modeller, smågjenstander, fotografier og bibliotek var ikke plassert på samme sted som rullende materiell, og det var heller ingen mulighet til å få samlet det hele på ett sted i hovedstaden. Man kunne naturligvis bygge nye lokaler i Stockholms umiddelbare nærhet, men det ville bli for kostbart.

Man fant det således bedre å se seg om ute i landet etter ledige lokaler. Idet all dampdrift var opphevet rundt år 1970, falt valget på de store og romslige lokomotivremisser i Gävle, bygget etter ringstallprinsippet, som sammen med formålstjenelige administrasjonsbygg var blitt ledige. Å flytte museet til Gävle - 185 km nordover - var en langt billigere løsning enn å bygge nye lokaler i Stockholm, og således kom man til å få se den eiendommeligste flyttetransport i moderne tid langs SJs spor. Gamle underlige damplokomotiver fra 1850-årene sammen med toakslede personvogner med sidegangsdører, plysjtrukne sofaer og petroleumslamper, ség i langsom fart nordover, og omsider var alt bragt på plass på det nye sted.

Nå var hele samlingen konsentrert på samme sted, og det ble således lettere for personalet å holde rede på det hele.

Ser man på den ufordelaktige siden ved flyttingen, kom det til å bli vanskelig for museumspersonalet. De hørte jo hjemme i Stockholm, og nå måtte de velge mellom å bli hybelboere og ukependlere eller å flytte til Gävle med sine familier. Dette er slett ikke populært for noen, forståelig nok, men alt har som kjent en overgang.

Et museum - rent generelt - er å sammenligne med et flytende isfjell, idet det kun er en tiendedel av det hele som er synlig, mens resten befinner seg under overflaten.

De som besøker museet vil glede seg over å kunne betrakte vakre og naturtro modeller av jernbanemateriell; damplokomotiver av alle slag, personvogner, godsvogner, motorvogner, togferjer og busser. Ellers finnes et stasjonskontor fra før århundreskiftet med telegrafapparater og telefoner av gamle typer, billettskap med påskrevne billettpriser fra en tid lenge før vår egen med kjempeinflasjon. Videre er det en fornøyelse å gå gjennom utstillingsbygningen og betrakte dukker i legemsstørrelse påkledd uniformer fra forskjellige tjeneste-grener med riktige og realistiske bakgrunnsbilder, der de står med verktøy i hendene. Alt er like livaktig

som i selveste Madame Tussauds vokskabinett i London, så her kan man tale om at utstillingsteknikken er i orden - her råder en riktig yndig jernbaneromantikk.

Malerier og gamle dagers fotografier viser store stunder i folkets liv - da baner ble åpnet av Kongen, eller det kan være fra en gang generaldirektører i paradeuniform med snutehatt og kårde ved siden skrut sammen de siste lasker på en av landets viktige baner.

Og ser man så på følgene, at landets nærings- og kulturliv blomstret opp der jernbanen ble bygget - enten det var på Skånes og Götalands sletter - i Värmlands og Dalarnas skoger eller i Norrlands og Lapplands ødemarker langt oppe ved polarsirkelen, må man bare sanne de ord som vårt eget lands jernbanehistoriker dr.phil. Einar Østvedt anvender innledningsvis i sitt verks 3.bind. Samferdsler og sivilisasjon: "Jernbanen kom til å bli anvendt av så vel kongen og hans følge, som av forbryteren på hans veg fra arresten til soningsfengselet."

I samlingen finnes pompøse kongeogvogn som med rette kan betegnes som "slottet på skinner", så vel som en tarvelig to-akslet vogn uten altfor god fjæring til transport av fanger.

Det er meget interessant å betrakte disse reisendes memoarer i form av skrivelser på veggene, så som "Charles Andersson från Göteborg 1 år, fri 26/7 28 åker från Vänersborg till Långholmen den 17/8 27." Men så vel de kongelige som forbryterne hører til de mer sjeldne reisende.

Det er nok heller Sveriges jevne folk, i arbeidsliv så vel som i fritid som har anvendt sine jernbaner i de mer enn 100 år de har eksistert, og så er da samlingene i museet for det aller meste preget av dette.

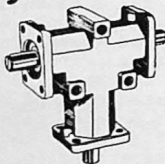
Det er virkelig meget interessant å se ved museet, men det

Transmisjoner for Industrien



ESSEX UNIVERSALLEDD

FLERE UTVEPSELER MED BORING
FRA 6 TIL 70 MM. DIAMETER.
LEVERES FRA LAGER.



MOTOGEAR SPIRAL-T.

VINNEKVELSKER
OVERSETNING 1:1 - 15:1 - 2:1
AKSEL DIAMETER FRA 6 - 20 MM.
LEVERES FRA LAGER.



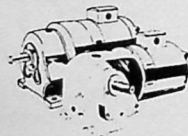
WICHITA

PNEUMATISKE KOPPLINGER OG
BREMSEER FOR RURTID STOPP
OG START - ELLER NØYTRAL
EGLIO SLIP VED OPPBULLING.
LEVERES FOR MOMENTET FRA
4 NPM TIL 19 000 NPM.



ESSEX ELASTISKE KOPPLINGER

MED 60MM BYRESS
EOR-4 - 80 MM. BORING.
LEVERES FRA LAGER.



NECO TANNHJULSMOTORER

TREFASE - ENFASE - LINJESTRØM - ALLE
FURSTALL OPP TIL 2 KW.
LEVERES FRA LAGER.



TRB - VARINIK

ELEKTRONISK VARIATOR FOR
TRIMMLES REGULERING AV
SHUNTVINLET LINJESTRØM MOTOR.
LEVERES FRA LAGER.



BROADBENT

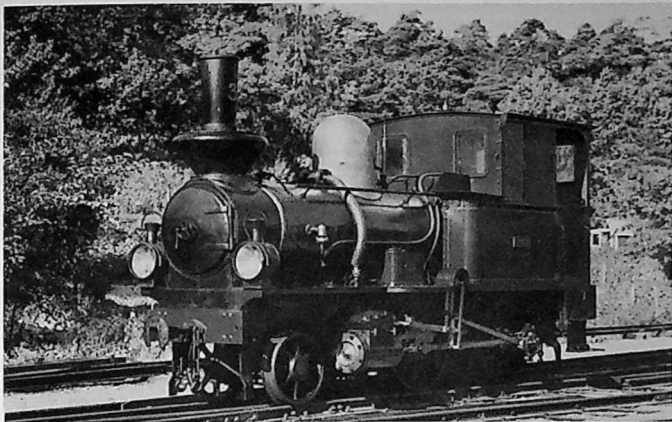
CLUTCH - SLURE - OG SLETRIFUGALKOPPLINGER
AUTOMATISK OG MANUELL.
LEVERES FOR MOTORER FRA 0,5 TIL 400 KW.

INGENIØRFIRMA
REIDAR A. BERG
TRANSMISJONER FOR INDUSTRIEN

Høgdehaugsveien 22, Oslo 1

Telf. 461806 Telex 16966





Rimbo, et 891 mm lokomotiv, bygget av Nydquist & Holm i Trollhättan i 1884.

Nedenfor: PRINS AUGUST, som er museets eldste normalsporlokomotiv, er bygget av Beyer, Peacock & Co, i Manchester i 1856.



er ikke meningen med denne studieberetning å beskrive alle museets gjenstander, men hvilke erfaringer man har høstet om hvorledes det hele blir tatt hånd om av personalet.

Jernbanemuseet har 4 ansatte, byrådirektør Carl A. Alrenius, jærnvågsexpeditør Ingvar Malm, som tar hånd om arkivet og biblioteket og er bestyrerens stedfortreder under dennes fra-

vær, jernvægsexpeditør Anita Hægglund, som utfører rent kontorarbeide samtidig som hun har ansvaret for fotoarkivet, og endelig er det verkstadsmontør Nils Söderholm som er vaktmester, og har renhold som hovedoppgave, samtidig som han tar seg av salg av billetter, bøker og prospektkort til publikum.

Et museums hovedoppgave er å samle, beskytte og bevare gjenstander som ikke lenger er i bruk. Ellers skal det ved et museum finnes et bibliotek og et fotoarkiv med negativsamling i størst mulig utstrekning.

Med disse hjelpemidler som ovenfor nevnt, skal museet sette opp utstillinger for publikum og gjøre det hele så lettfattelig som råd er, slik at så vel bestefar som barnebarn kan ha rikt utbytte av å besøke museet og bese samlingene.



Lokomotivet EREDA ble bygget av A. Borsig i Berlin i 1875, og finnes i dag på jernbanemuseet i Gävle.

Ellers vil man få hjelp når man henvender seg til museet for å få kjøpt billedmateriale eller for å låne gjenstander til utstillinger, filminnspillinger o.l.

Tiden gikk, og teknologien gjorde store fremskritt - film og lydbåndopptak har suksessivt blitt innlemmet i museene.

Da det svenske jernbanemuseet ble grunnlagt i 1915 gikk ikke utviklingen så raskt som i dag - de ting man brukte i tjenesten på den tiden, hadde man tildels brukt siden jernbanens barndom, skjønt noe nytt kom til etter hvert som førte til at en del ble utrangert. Til disse utrangerte ting knyttet det seg mange minner om en svunnen tid, og den tanken oppstod at dette måtte bevares.

Tanke ble til handling - man begynte med en liten samling av gjenstander - riktignok uten noen særlig systematisering, noe som ikke var nødvendig idet det hele ennå var absolutt oversiktlig.

Nesten samtidig som museet startet sin virksomhet, begynte den 1. verdenskrig. Bismarck skal ha sagt noe slikt som at "krig betyr utvikling", og hvor grusomt krig enn er, så har nok den avdøde tyske politiker rett. Under krig blir det ikke spart på midler til forskning, og det tekniske fremskritt uteblir heller ikke.

Blant annet kommer denne utvikling jernbanen til del, noe

som skjedde i meget stor grad i årene etter 1915 - jernbanemuseet vokste da mange av de utrangerte ting ble sendt dit. Følgelig måtte det til en mer inngående systematisering av samlingen. Det ble utarbeidet et godt gjennomtenkt system for registrering - en fortløpende nummerering av alle gjenstander som løp inn til museet. Selvfølgelig kom det også inn en rekke dubletter, og dessuten en god del gjenstander som ikke egnet seg for utstilling, men også dette måtte bevares.

For å holde de forskjellige arter gjenstander fra hverandre, slik at det skulle bli lette å finne igjen, ble det utarbeidet en gruppeinndeling på ca. 40 grupper som kunne utvides efter behov. Dersom museet f.eks. får tilsendt en billettang, blir den innført i det fortløpende nummerregister og gruppebestemt, dernest bestemmes om tangen skal lagres innen sin gruppe i magasinet, eller om den skal stilles ut.

Lageret er innrettet i overensstemmelse med grupperingssystemet, og det er enkelt å finne frem til de gjenstander man måtte behøve. Det er jo klart at det år om annet kommer inn en stor flom av bøker til et museumsbibliotek, og dette må naturligvis ordnes i et system.

Tidligere hadde man den ordning at man ordnet samlingen etter en fastsatt katalog med grupperinger, men efter hvert som utviklingen gikk sin gang, var det nødvendig å innføre en ny ordning i kartotekform, der bøkene ble ført opp på kort. Derved er ingen ting fastlåst, og det nye som oppstår efter hvert kan lett innordnes i kassetene.

For å hindre tap av samlingen eller deler av denne, for eksempel ved brann, er fotografier og negativer oppbevart på 2 forskjellige steder, negativene dessuten i brannsikkert hvelv.

Meningen med bibliotek og billedsamling, er å kunne være til hjelp for publikum. Litteraturen er beregnet på studium på stedet, mens man kan bestille kopier av bildene til en bestemt pris. Dersom noen av de bestilte bilder skal brukes kommersielt, blir det oppkrevd en bestemt avgift.

Mange som besøker et museum tror utvilsomt at de som har sin arbeidsplass her, kun går og ser på gjenstander, selger billetter og prospektkort og opptrer som guider for publikum. Disse oppgaver er nok kun den ene tiendedelen som er synlig av "isfjellet", som jeg innledningsvis valgte å sammenligne et museum med. Det hele må passes på, ajourføres og holdes i orden til enhver tid, og stadig gjøres det henvendelser fra publikum av de forunderligste slag. Noen skal skrive lokalhistorie om sin bygd eller by, og der vil de ha med et stykke om jernbanen i sitt lokalsamfunn.

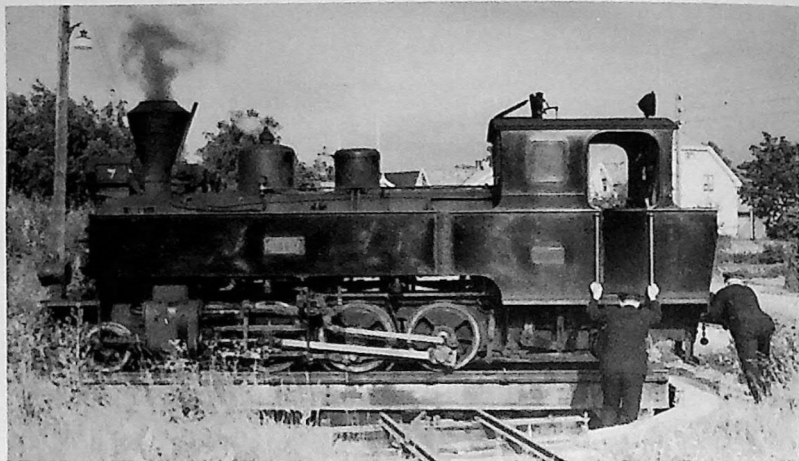
Da skal det være så lett å finne frem til aktuelt stoff som mulig.

Andre skal låne gjenstander til utstillinger og lignende, og atter andre ringer inn og stiller spørsmål av de utenkeligste arter. Alt må besvares så korrekt som mulig, og derfor er det i alles interesse at ordenen og sakkunnskapen er den aller beste hos museets personale.

Jeg håper denne fremstilling av mitt studium ved Jernbanemuseet i Gävle kan ha evnet å kaste lys over hittil ukjente og dulgte sider ved museumsarbeidet, det vil si de ni tiendedeler av det som almenheten ikke ser.

DET VAR DEN GANG.....

Fotos: Jan Lysaker



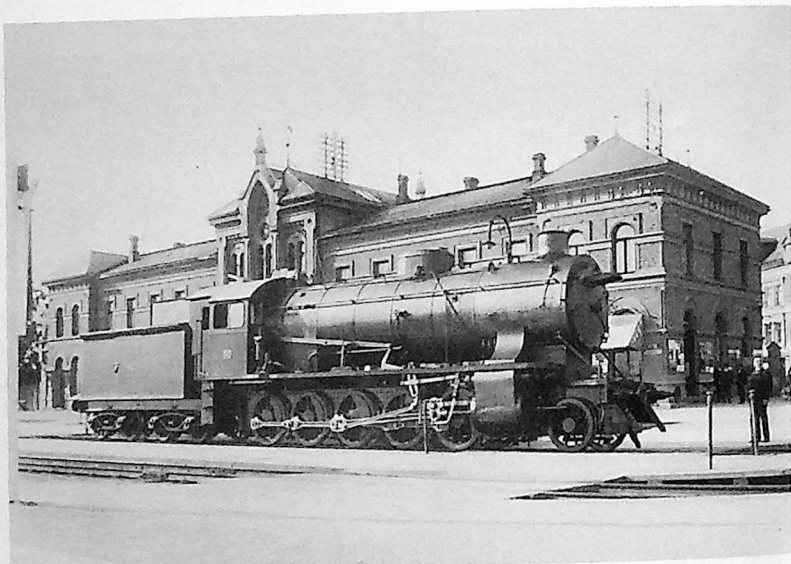
Over: "PRYDZ" blir vendt i Sørumsand, det nærmer seg avgang for morgentoget.
Under: Toget er ankommet Bjørkelangen og her fylles kull og vann.





Over: Det samme toget kjører inn på Løken stasjon.
Under: Så er toget kommet frem til Skulerud der "Turisten" venter.
Alle fotos er fra juni 1960.





OFOTBANENS TIDLIGERE 0-E-0 LOK NR. 166 TYPE 29, EFTER OMBYGGNINGEN TIL 1-E-0 PÅ HAMAR JERNSTØPERI I 1926. FOTOGRAFERT FORAN HAMAR STASJON RETT EFTER OMBYGGNINGEN. (NSB)

LOK TYPE 39, ELLER TYPE 29 SOM DEN VAR BENEVNT OPPRINNELIG, BLE LANSERT PÅ OFOTBANEN I 1913. DEN STADIG ØKENDE MALMTRAFIKKEN PÅ DENNE BANEN KREVDE STERKERE MASKINER, OG DA TYPE 29 KOM, VAR DETTE NOEN AV DE KRAFTIGSTE DAMPLOKOMOTIVER I NORD-EUROPA.

DA OFOTBANEN BLE ELEKTRIFISERT I 1920-ÅRENE, BLE LOKENE SENDT TIL SYD-NORGE. HER BLE DE OMBYGGET - OPPRINNELIG HADDE IKKE LOKENE LØPEHJUL, NOE SOM NÅ BLE PÅSATT, OG TYPEBETEGNELSEN BLE ENDRET TIL 39.

LOKENE BLE FOR EN STOR DEL BENYTTET PÅ BERGENSBANEN I GODSTOGENE. TOPPHASTIGHETEN VAR IKKE MER ENN 45 KM/T, SLIK AT DE VAR FOR LANGSOMME FOR PERSONTOGENE.

UNDER KRIGEN BLE LOK NR. 169 STERKT ØDELAGT I NORGES HITIL STØRSTE JERNBANEULYKKE VED BREIFOSS I FEBRUAR 1944, MEN BLE SENERE GJENOPPBYGGET.

EFTER HVERT SOM DIESELLOKOMOTIVENE GJORDE SITT INNTOG, BLE LOKOMOTIVENE AV TYPE 39 SUKSESSIVT UTRANGERT, OG DET SISTE BLE TATT UT AV TRAFIKK I 1963.

INGEN AV MASKINENE ER BEVART.

