

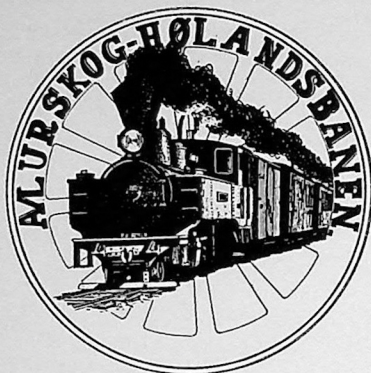
Tertittøn

Tertittøn

URSKOG - HØLANDSBANENS MEDLEMSBLAD NR. 38 DESEMBER 1977



Medlem av NORSKE KUNST- OG KULTURHISTORISKE MUSEER.



Tertitten

Medlemsblad for
URSKOG-HØLANDSBANEN

Nr. 38 utgitt i desember 1977

Redaksjon: Stein Olav Hohle
Gaute Narverud
Hans P. Grøner

Redaksjonens adresse:

Postboks 31, Vinderen, Oslo 3

Postgirokonto:

2 06 77 18

Bankgirokonto:

6201.20.01628

Medlemskap i D&V 25,- kr
Støttemedlemskap 40,- 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

Ettertrykk kun tillatt med
forfatterens tillatelse.

500

Kjære leser,

Vi er tilbake med et nytt nummer av TERTITTEN. Det er det andre som er kommet ut i 1977 - og fler ble det ikke dette året.

Som man vel alt har bemerket er det ikke dannet noen ny redaksjon - den mangler fortsatt. Slik det nå er blir det da til at medlemsbladet må vente. Det er ikke arbeid som kan prioriteres på bekostning av særlig mye annet.

Å fremsette noen ny oppfordring i dette nummer av TERTITTEN har neppe noen hensikt - vi får heller se i øynene at TERTITTEN i tiden fremover blir en relativt sjelden foreteelse.

Når neste nummer kommer er ikke godt å si. Vi skal til med ny utgave av Urskog-Hølandsbanen's historie - og dette arbeidet må ha fortrinn.

Vi skal også skrive om banens regler denne vinteren. Meningen er å gi ut TJENESTEREGLEMENTET i samme format og med samme trykk som medlemsbladet. Dette arbeidet vil også ta tid.

Innholdet i dette nummer av bladet håper vi våre lesere er fornøyd med, det burde være stoff for enhver smak. Vi har lagt relativt stor vekt på bilder fra årets virksomhet, dette har det vært litt tynt med tidligere. Vi vil gjerne ha inn fotos fra banen som kan brukes i bladet - helst sort/hvitt.

Så gjenstår det bare å ønske alle våre lesere en

*Gledelig Jul
og ett
Godt Nytt År*

Forsiden:

Meyer'n, som BINGSFOS gjerne kalles, kommer inn på Bingsfoss stasjon med tog nr. 25 en varm juledag.

Foto: Hans P. Grøner

VI MA VIDERE - NAR VIL SØRUM KOMMUNE TILLATE DET?

Vi som arbeider med Urskog-Hølandsbanen er vel i det store og hele tilfreds med den utviklingen som har funnet sted - det hersker ingen tvil om at det har gått i riktig retning selv om det til tider har tatt litt lengre tid med et og annet enn vi først hadde tenkt oss.

Norges Statsbaner har alltid vist oss velvilje og rett som det er ydet den fornødne bistand - og vel så det. Mange privatpersoner og firmaer har støttet oss med hjelp og varer og derved spart oss for store utgifter.

Men alt er ikke som det burde, vår "vertskapskommune" har dessverre aldri vist noen positiv interesse for vår virksomhet. Mange vil nok hevde snarere tvert om. Nye verdensborgere velger ikke sine foreldre. Like lite har vi valgt Sørum kommune som banens hjemsted. Det var nå en gang her i kommunen den delen av UHB som vi fikk overta som museumsjernbane lå.

De av oss som har vært med fra midten av 60-årene vil huske mange tilfeller der Sørum kommune har vært inne i bildet i forskjellige forbindelser. Men ingen av oss har noen gang blitt sittende igjen med et positivt inntrykk av kommunens holdning til museumsjernbanen. Dette inntrykk av kommunen har knapt endret seg i løpet av de siste årene.

Så tidlig som i 1969 gjorde styret i Urskog-Hølandsbanen en henvendelse til kommunen for å få bragt klarhet i mulighetene for å få forlenget banen inn til dens opprinnelige utgangspunkt ved NSB-stasjonen. Noe svar på denne forespørsel mottok banen aldri. De siste årene er det nedlagt svært mye arbeide for å få til en forlengelse av banen. Vi har endog engasjert landskapsarkitekt som har tegnet utkast til tracé-forlengelse med omliggende "herligheter". Det har vært avholdt møter og foretatt flere befaringer. Noen optimister trodde faktisk at vi nå endelig skulle få hull på byllen. Flertallet av banens aktive utøvere stilte seg tvilende - fortidens holdning ga lite håp for fremtiden.

Det ser dessverre ut som flertallet skulle få rett. Riktignok er intet endelig avgjort - man arbeider med en reguleringsplan for området. Bygningsrådet, som til syvende og sist, etter en saksangang som det står lite respekt av, skulle uttale seg om en mulig forlengelse av banen, har sagt et foreløpig absolutt NEI. Man skal derimot påskynde reguleringsplanen. Vi får vente og se. Til liten til et positivt resultat er ikke påtagelig. Vi husker vår formann T. Mellin-Olsen's ord under befaringen med kommunens folk ifjor: "Om Gud og Ivar Feby vil det kommer UHB igjen inn til Sørumsand sentrum".

Nå ligger en fornyet søknad fra UHB på formannskapets bord. Denne gang underbygget av div. uttalelser fra fremtredende institusjoner og enkeltpersoner innen museumsetaten samt en klar uttalelse fra NSB, Hovedadministrasjonen der det heter at "trekantområdet er velegnet og hensiktsmessig for en ny utgangsstasjon for Urskog-Hølandsbanen". Det er som kjent NSB som eier dette området.

En av banens "konsulenter" har ved flere anledninger uttalt følgende basert på 40 års erfaring med reguleringsplaner og kommunal saksbehandling: "Om det er mulig, hold dere for enhver pris unna kommunal grunn". Det er lettere sagt enn gjort om vi skal inn til Sørumsand. Om vi har et uoppnåelig ønske? Penger nok til å flytte hele vårt museum fra Sørum. Vi skulle ikke savne kommunen en dag!

Frederik Münster-Mohn
fung. formann

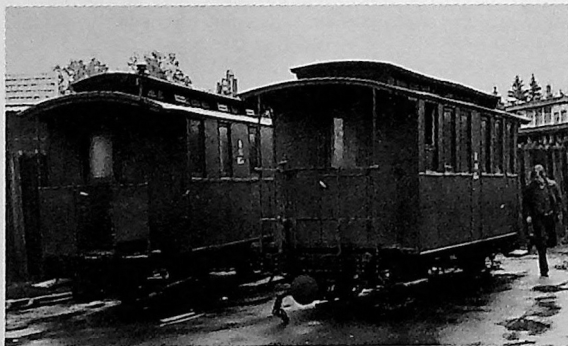
NYE PERSONVOGNER FRA POLEN

Og så er vi blitt eiere av ytterligere 2 personvogner, vogner av god gammel årgang. Fra det sydøstlige hjørne av Polen har vi hentet frem 2 vogner fra forrige århundre. Vognene har åpne endeplattformer, laterninetak og vårt profil. Begge er 2-akslede. Iflg. den Polske stats skogfolvaltning er begge bygget i 1899, men det er meget som tyder på at den eldste er fra ca. 1885.

Tilsammen vil vognene romme ca. 35 sitteplasser og en konduktørkupé. Betegnelsen vil bli CF11 og C12. Vognene er i rimelig god stand, men en viss innsats i løpet av vinteren vil de kreve. Hvorvidt begge vil komme i drift til sommeren er ikke avgjort, men CF11 vil avgjort bli å finne i en del tog på UHB i 1978.

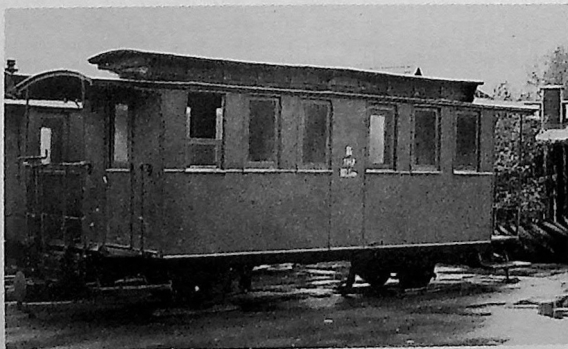
Med denne vognanskaffelsen har vi avhjulpet den plassmangel som fra tid til annen har gjort våre tog til rene T-banen - og vi er nå fullt rustet til avvikling av 2-togs drift.

Det har tatt banens "E-gruppe" ca. 1 år å finne frem til passende personvognmateriell - resultatet har vi all grunn til å være meget fornøyd med.



CF11 og C12, CF11 til venstre.

Vognene besiktiges for første gang i øsende regnvær.



C12 sett fra siden. Denne vognen har ca. 20 sitteplasser på langsgående benker i 2 kupéer.

Det er C12 som muligens er fra ca. 1885.

DRIFT OG VEDLIKEHOLD 1977

Driftsseason nr. 12 er avsluttet, og det med et fortreffelig resultat. Forventningene var store - og innfridd ble de. Vi har befordret 5403 reisende i tilsammen 71 tog (se forøvrig oversikten på neste side). Ifjor satte vi ny rekord med 4646 reisende, men nå er da denne ettertrykkelig slått.

Togfremføringen har det ikke vært så mye å si på, men litt "finpus" vil nok ikke skade. Som vanlig har en del tog vært for fulle, men nå er vi da istand til å bøte på denne ulempe. Lok nr. 8 "BINGSFOS" har vært i trafikk adskillige driftsdager og nyanskaffede personvogner står i skrivende stund i lokstallen på Lillestrøm. Jo, det går så avgjort fremover med UHB.

Som følge av arbeidene med vognhallen på Bingsfoss måtte vi rive det stikksporet som vi la ifjor til hensetting av godsvognene, og dette har igjen skapt trengsel på Bingsfoss stasjon.

Stort mer er det igrunnen ikke å si om trafikkavviklingen, vi har vært forskånet for uhell og alt materiellet har oppført seg pent. Det ene året er i så måte svært så likt det andre.

MATERIELLET

Anskaffelsen av Meyer-loket er avgjort den store nyhet selv om vognene fra Polen er av minst like stor betydning for den videre trafikkavvikling. Lokets ankomst til Norge ble behørig omtalt i forrige nummer av Tertittent.

Lokomotivet ble satt på sporet i de siste dagene av mai og straks kjørt til Bingsfoss med førerrommet smekkkfullt av entusiaster. Alt gikk vel - ingen avsporing, men TINFOS slet svært med lasset. Sist i juni ble loket prøvekjørt med representanter for NSB, Hovedadministrasjonen og kjelinspektør fra Verkstedet Sundland. Herrene fant loket i god stand, hovedrevisjon foretatt i DDR 15. mars 1976 ble godkjent, og dermed var loket sertifisert og klart til innsats utstyrt med nye koblinger fra Thamshavnbanen. Søndag 3. juli var det å finne foran toget. Hvilken fornøyelse det var å "ake" på BINGSFOS! Alt var tett og perfekt justert, ingen slamring og klakking. Om loket var tungfyrt under oppfyringen så var det i hvert fall ikke noe problem å holde trykket oppe. Med topptrykk på 15 kg/cm² kan man la trykket svinge mellom 12 og 15 uten at det har noen betydning, det blir en fornøyelse å være fyrbøter. At injektorene er meget lette å betjene er heller ingen ulempe.

I vinter vil det bli endret på enkelte detaljer på loket. Det vil bli montert ny dampfløyte av god norsk type og turbogeneratoren blir byttet ut med Sunbeam-generator. Det blir også montert nye og større frontlamper foran og bak.

SETSKOGEN har gått jevnt hele sesongen og har stått for mesteparten av togfremføringen. Den bærer nå litt preg av dette. En del justeringer etc. er på sin plass.

HØLAND kom først i drift mot slutten av sesongen etter at det var foretatt utskifting av damprørene fra ekspansjonskassen til sylindere. Dette arbeidet var meget tidkrevende og krevde stor nøyaktighet. Resultatet av arbeidet er det ikke noe å si på. Loket var med på TV-opptak først i september. Roar Stenersen figurerte som lokfører Snillesen og har siden blitt mektig forbauset over hvor mange voksne som ser på barne-TV.

Og her følger årets statistikk. Vi har hatt 22 trafikkdager.

C bak datoen står for chartertog. D indikerer at det er benyttet diesellok. Tallet i parantes bak lok.km.-angivelsen angir hvilket lok som er bnyttet.

Dato	5/6 CD	12/6 C	16/6 C	19/6	26/6	2/7 C	3/7	10/7	17/7
Totalt	19	109	250	139	292	100	304	198	444
Antall tog	1	2	2	4	4	1	4	6	5
Antall pr. tog	19	54	125	35	73	100	73	33	89
Lok. km.	9(21)	15(4)	16(4)	27(4)	27(4)	15(4)	30(8)	27(8) 15(4)	33(8)
Vogn km.	9	45	75	84	108	27	108	168	131

Dato	24/7	31/7	1/8 C	2/8 C	7/8	14/8	18/8 C	21/8	28/8
Totalt	369	572	66	33	330	524	98	312	324
Antall tog	4	5	1	1	4	4	1	4	4
Antall pr. tog	92	114	66	33	82	131	98	78	81
Lok. km.	27(8)	33(8)	9(4)	9(4)	27(8)	27(4)	9(4)	27(8)	27(4)
Vogn km.	118	147	27	27	108	123	27	123	90

Dato	4/9	11/9	18/9	25/9	1977	Totalt
Totalt	150	235	250	285		5403
Antall tog	4	4	4	3		72
Antall pr. tog	37	59	62	95		75
Lok. km.	27(6)	27(6)	27(6)	21(4)		511 (herav 9 D)
Vogn km.	84	108	84	69		1890

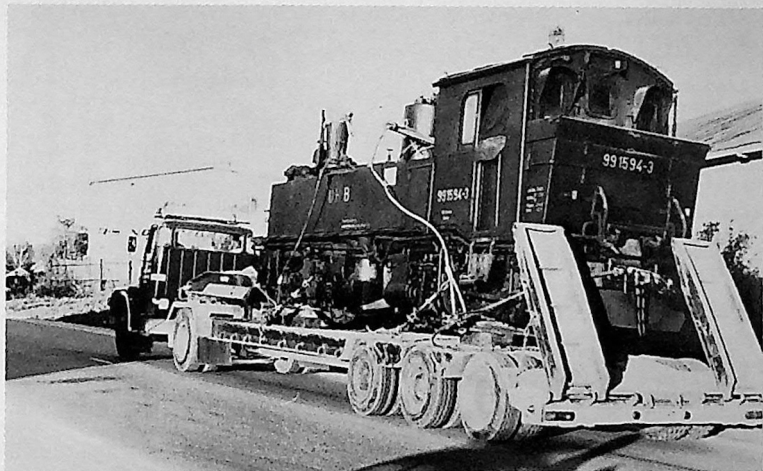
Totalt antall lok.km. for	Setskogen (4)	inkl. ekstrakjøring ble	300 km
" " " " "	Høland (6)	" "	96 km
" " " " "	Bingsfos (8)	" "	199 km
		Tilsammen	<u>595 km</u>

Totalt antall reisende	1966-1977: 37.113
" " enk.rei.	1966-1977: 73.139
" " personkm.	1966-1977: 219.417



Vi er tilbake i 1960. Morgentoget fra Sørumsand nærmer seg Bjørkelangen.

Foto: Jan Lysaker



BINGSFOS transporteres på den strekning der vi håper det skal bli spor om ikke forlenge.



En 40 tons mobilkran løfter loket over fra bil til bane. Det var litt trangt om plassen, men ved å løfte loket over taket på "stasjonsbygningen" gikk alt greit.

Våre personvogner har ikke voldt oss noe særlig bry i sommer, men fra tid til annen løsner det et sete her og der. En vinduskarm eller to revnet også. Det er slikt en må være forberedt på når man kjører med doninger fra før århundreskiftet.

AB03 er den av vognene som er i dårligst forfatning. Under posten Ekstraordinære Tiltak har vi nå i høst søkt om et bidrag på 40.000 kroner til restaurering av denne vognen. 2 av vognene, Col og AB03 er utstyrt med nye støpte UHB-skilt på midten av vognsiden. Hvorvidt slike skilt også skal monteres på BF05 og BCol0 er vi litt i tvil om da disse vognene har teakkledning.

Godsvognene har vært flittig i bruk til transporter av materialer og også delvis som lagerplass. Vognene har fått vanlig tilsyn, noen større arbeider har ikke vært nødvendige. G-9 trenger nå imidlertid en ny vognkasse. Særlig dørene er medtatte.

BANEN

Banen er bra, men den kan bli bedre. Bortsett fra utskifting av et parti på ca. 50 sviller ved Fyen, er arbeidet på banen i år konsentrert om strekningen Bingsfoss - Fossum. Dette er den vanskeligste del av vår banestrekning med fyllinger på opp til 11 meter og skarpe kurver. Dessuten har vi planovergangene som volder oss en del bry. Sætra planovergang måtte legges totalt om da telen hadde fart så ille med overgangen at det var oppstått skinnebrudd. Nå var det ikke annet å gjøre enn å grave opp hele overgangen og isolere den med Isopor før det ble lagt ut nytt spor. Vår nabo, Jon Stortrøen, stilte traktor til disposisjon da det ville blitt et umenneskelig slit å grave opp overgangen med spade. Dessuten ville det tatt alt for lang tid. Da vi tok kvelden den dagen var overgangen ferdig omlagt. Nå gjenstår det bare å se om isolasjonen holder mål.

Vegetasjonen langs banen blir nå systematisk kultivert og resultatet av arbeidet kan tydelig ses. Arbeidet har også kastet av seg store mengder oppfyringsved til lokomotivene.

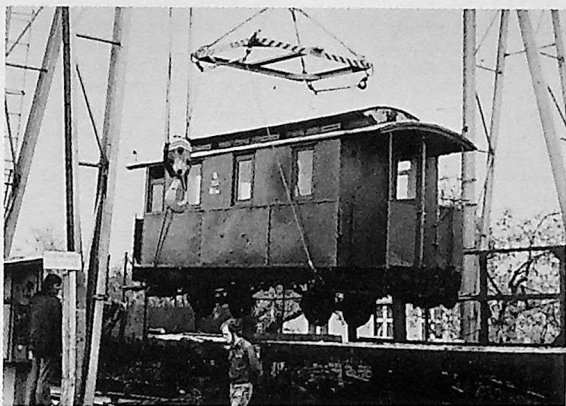
Mot slutten av sesongen ble arbeidet med svilleutskifting hindret på grunn av mangel på brukbare sviller. Sportlegging mot vognhallområdet ble forøvrig hindret av samme grunn. Det er nå bøtet på denne mangel, men det ble for sent å få gjort noe mer denne sesongen.

Øvre strekning fremstår nå i god stand med bare mindre behov for ytterligere justeringer og svilleskifting. Strekingen Sørumsand - Bingsfoss er gruset på et par kortere partier, men ellers er det bare foretatt løpende ettersyn her. Denne strekningen vil bli prioritert neste sesong.

Vi har vært for lettvinne med sprøyting mot ugress i sommer. Dette bærer deler av banen nå preg av og i 1978 må det sprøytes omhyggelig på hele banen.

ELEKTRISITET TIL BINGSFOSS

Det har gått år og dag siden vi lettsindig annonserte at det var ført frem strøm til Bingsfoss. Vi trodde E-verkets montering var så nær forestående at strømmen ville være der når Tertitten kom fra trykkeriet. Vi tok feil, men skal ikke gjøre feilen en gang til. Pr. 2. november har vi fortsatt ikke fått strøm, men vi har fått stolper og kabel så nå kan det vel ikke vare så lenge. Foreløpig stopper strekket på tomte bak vognhallen, men herfra til Bingsfoss er det ikke langt. All montering på Bingsfoss er ferdig.



Nok et løft. CF11 heises over på egen vogn på Lillestrøm.



Samtidig med planering for vognhallen ble overskuddsmasse benyttet til forsterkning av ballastkanter i øvre del av Bingsfoss stasjon. Sidetipp-vaggene kom her til sin fulle rett.



Arbeidstoget.

VOGNHALLEN

Vi har ikke helt god samvittighet - vi burde ha kommet lengre med vognhallen enn vi er. Forklaringene er mange, men noe av forklaringen er ganske enkelt undervurdering av arbeidsmengden med prosjektet og dårlig ledelse av arbeidet. Men det er ikke hele forklaringen.

Byggesettet kom i rett tid, men mot planlagt var tomten ikke ferdig ryddet. Det skulle vise seg vanskelig å få tak i en egnet shoveldozer og umulig å få tak i en fører til maskinen. Det endte med at vi gjennom et herværende konsulentfirma fikk låne en demonstrasjonsmaskin, en Caterpillar 941B, fra Pay & Brinck A/S. Vi kunne få disponere maskinen i ca. en måned. Resten måtte vi ordne selv. Gamle kjente kjørte maskinen til Fossum, sjåføren kjørte maskinen av bilen så vi ikke skulle ødelegge den, og så var resten opp til oss selv. Hohle hadde gått på kurs, hadde tatt med seg hørselvern, og skulle nå bringe dozeren til Bingsfoss. Det gikk aldeles udmerket. I strålende vær og med termos full av kaffe dro vi mot vognhall-tomta. Vi kom ned med stil - Hohle mente vi hadde fått låne førsteklasses utstyr.

Planeringen av området kunne begynne. Yngve Skaara og undertegnede stilte som "annen-fører" på maskinen og området begynte å ta form. Overskytende masse ble kjørt bakover på området og en del ble lastet opp i våre sidetipp-vaggar og brukt til kant-ballastering ved øvre innkjørsveksel på Bingsfoss. Vi benyttet anledningen til å gjøre klart for forlengelse av kryssingssporet. Vi var nå om lag 1½ måned etter det "oppsatte" program. Så snart området var ferdig planert ble grus bestilt og 2 ekstratog fra Hauer seter ankom med tilsammen ca. 800 tonn grus. Vi følte oss som entreprenører. Grusen ble kjørt ut på området og oppmåling fant sted. Alt var såre vel. Sluttplanering mot Bingsfoss begynte. Men dessverre, vi støtte på fjell. Det ble avdekket en rygg på 18 - 20 meter som lå nesten en meter for høyt. Her måtte det sprenges bort 10 - 15 m³. Det var ikke så enkelt. Det ble rekvirert en Cobra fra banemesteren på Kongsvinger og gutta sto pent i kø for å få ristet løs nyrene. Men hullene ble ikke dype nok fordi boret ikke var lenger - og der står vi nå. Sprengningen må foretas under oppsyn av NSB og av kyndige folk. Dette blir det ikke noe av før til våren.

Vi har nå kontaktet en lokal byggmester som skal føre opp hallen for oss til våren. Dermed må våre vogner stå ute enda en vinter. Men nå ser vi da i et hvert fall slutten på det vinterlige uteliv for vårt rullende materiell.

Det hører forresten med til historien at vi benyttet dozeren godt mens den var på Bingsfoss. Hele området bak stasjonen ble planert ut - klart til videre utbygging. Kanskje er det akkurat det som er iferd med å skje. Det ligger et landhandleri der nede i løse deler - ikke bare til begeistring.

LANDHANDLERI PÅ BINGSFOSS

Kort fortalt: Blaker og Sørum Historielag har fått et landhandleri i gave. Bygningen måtte rives p.g.a. fremføring av kloakkledning til nytt boligfelt. Hvor skulle man så sette den opp igjen. Vi ble spurt om Bingsfoss kunne være stedet - og i vår enfoldighet svarte vi ja. Historielaget skulle ta et tak forsto vi, og alt skulle bli såre vel. Vi skulle bare anvisse plass for bygningen og skaffe deler til fundamenter.

Hele prosjektet skulle imidlertid vise seg å være uhyre dårlig forberedt. Historielaget glimret ved total mangel på innsats og jakten etter arbeidskraft ble merkbar. Historielaget eier bygningen og har derved rett til å bestemme hvordan den skal brukes. Dette kan ikke



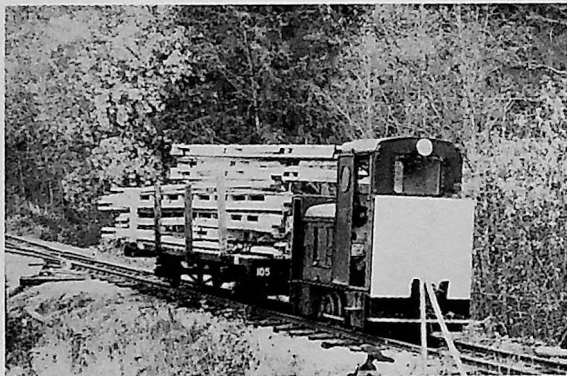
Rundt "hårnål-svingen"
ved Fossum med dozer
fra Pay & Brinck A/S.



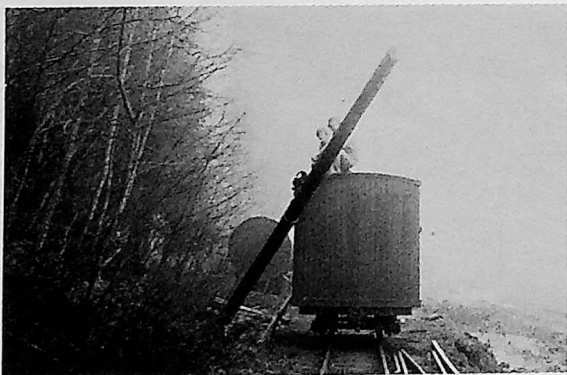
Hohle begynner å få
erfaring, han har her
tilbakelagt ca. 150 m
uten uhell!



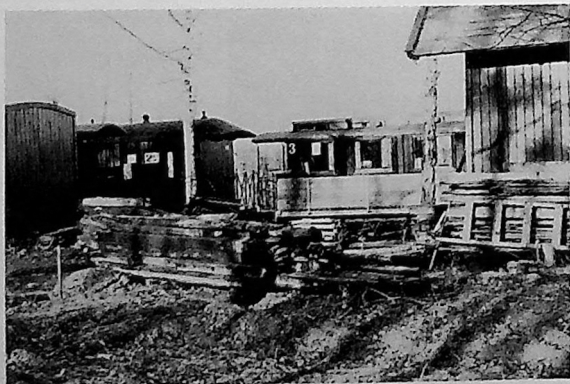
Bingsfoss bulldozerlag.



Første lass med takstoler ankommer til Bingsfoss.



Oppsetting av stolper etter den noe ubehjelpelige "UHB-metoden".



Landhandleriet fra Hellne slik det ligger lagret på Bingsfoss.

UHB godt være med på. I skrivende stund er det ikke bragt klarhet i hvordan saken skal løses.

Den økonomiske side av saken er ikke klarlagt. UHB har iflg. de papirer vi har mottatt fra fylket fått et tilskudd på 28.000 kr for 1977, men det hevdes at 16.000 av disse midlene skal gå til landhandleriet og således er bevilget til Blaker og Sørum Historielag. Pengene er overført til UHB - og så får UHB pent betale regningene på det arbeidet som er igang.

I Indre Akershus Blad for 3. november uttaler formannen i historielaget, Trond K. Westby, følgende: "Vi er selvsagt meget glade over dette tilskuddet på 16.000 kr. Dette har satt oss istand til å la fagfolk ta ned bygningen bit for bit, merke de forskjellige deler og lagre dem i vinter. Det er de samme ekspertene som skal sette huset opp igjen til våren".

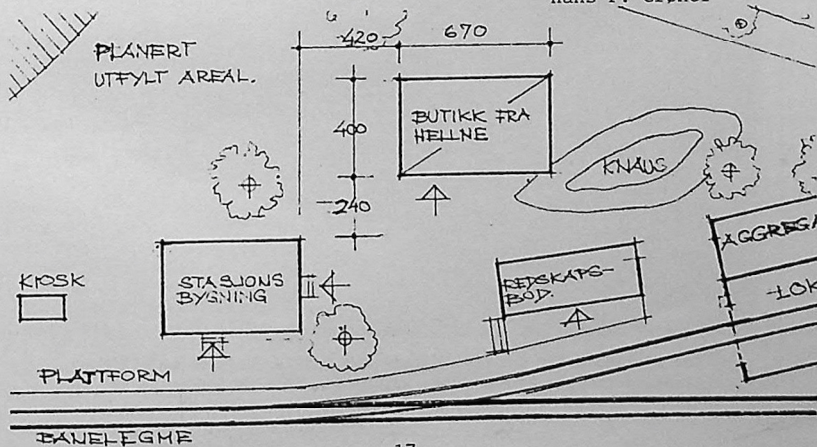
Det er godt å få vite gjennom lokalpressen hva mesteparten av det vi trodde var fylkestilskudd til Urskog-Hølandsbanen skal brukes til! Vi synes heller ikke det er noen grunn til å legge skjul på at det er fylkeskonservatoren som har ordnet med riving og transport. Når historielagets ansvarshavende gir uttrykk for at bevilgningen har satt dem istand til å foreta arbeidet ved hjelp av fagfolk, er dette en noe vel ubeskjeden fremstilling av det faktiske forhold.

Landhandleriet er bygget i tømmer og skriver seg fra 1830-40 årene. Bygningen var i bruk som landhandleri fra 1908 til 1952. Siden den tid har den ikke vært vedlikeholdt. Det er forøvrig bare veggene som er bevart. Bygningen må ha nytt tak og nytt gulv. Det må også legges inn noen nye bunnbjelker.

Vi tror ikke at 16.000 kroner vil bringe dette prosjekt i nærheten av fullførelse, det må nok skytes til minst dette beløpet også neste år. Det skal bli interessant å se hvordan bevilgningen da vil bli ordnet. Vi i Urskog-Hølandsbanen vil ikke sitte som forvaltere for Blaker og Sørum Historielags midler i 1978. Særlig ikke når bevilgningen er gitt i vårt navn.

Gaute Narverud har gitt en god beskrivelse av hele saken - kort og lettfattelig: "Dette er som å få et gavebrev på en dampveivals - forutsatt at man først lar seg kjøre over av den!"

Høvik, 7.11.1977
Hans P. Grøner



BAUART GÜNTHER-MEYER

SMALSPORSDAMPLOK TYPE GÜNTHER-MEYER, SACHSEN IV.K. (B'+B' n4v)

På de 28 banene i det sachsiske smalspørnett med 750 mm sporvidde var det naturligvis et stort behov for lokomotiver. I 1893 hadde banene en samlet lengde på 327 km som frem til 1920 økte til ca. 520 km.

De små 6-koblede tanklokomotivene ble snart for svake. De kurvede banene innskrenket konstruksjonen av de nye lokomotivene - idet man fremdeles var tilbakeholden med bygging av større stivrammelokomotiver.

Hartmann i Chemnitz utviklet derfor den meget sterke type IV.K. med to dampboggier etter system Günther-Meyer.

Günther hadde alt i 1851 vist hva et lokomotiv av denne type kunne yde på Semmering-banen i østerrike. Sjefsingeniør Meyer hos Hartmann videreførte ideen og forbedret den.

Det var firesylindrede, våtdamp compoundmaskiner, hvis høytrykksylindre er anbrakt på den ytre ramme i den bakre boggi. Den fremre boggi med lavtrykksylindrene fikk en innvendig ramme.

Fra 1892 til 1921 leverte Sächsische Lokomotiv- und Maschinenfabrik, vorm. Rich. Hartmann, Chemnitz ialt 96 av disse maskinene - den største serie på smalt spor i Tyskland.

De tyske statsbanene overtok ialt 91 av disse lokomotivene - 5 hadde blitt igjen etter 1918 på de sydøstlige krigsskueplasser.

Lokomotivene hadde nummer 103 - 198 på de sachsiske statsbanene, på DRG fikk de nr. 99 511 - 546, 551 - 558, 561 - 579 og 581 - 608.

P.g.a. den lange anskaffelsestiden skjedde det en viss utvikling av maskinene. Først og fremst øket kjele-trykket fra 12 til 14 og 15 kp/cm², samtidig øket tjenestevekten fra 26,8 til 29,3 tonn.



Dr 99-1583-6 sør for Oberrittersgrün i 1971. Legg merke til hvor fint sporet passer inn langs veien. Det er slik det burde bli inn til "trekanten". Foto: Lars E. Gustafsson.

Tekniske data for "BINGSFOS"
Type K 44.7 - 99 594 - 99 1594-3

Under: Typetegning av IV K
i opprinnelig utførelse.

Sächsische 3714/1913.
Ny kjel RAW Halberstadt 1962.
Sth. for/bak. 30/30 km/h
Syl.Ø $2 \times \frac{240}{400}$ mm
Slaglengde 380 mm
Styring utvendig Heusinger
Sleid Flatsleid
Kjeltrykk 15 kp/cm²
Ristflate 0,97 m²
Rist (lengdexbredde) 1,35x0,72
Antall kjelrør 104
Rørlengde 3,5 m
Heteflate (rør) 45,74 m²
Total heteflate 49,87 m²
Kullforråd 1,2 t
Vannforråd 2,4 m³
Materialvekt 22,0 t
Totalvekt (=adhesjonsvekt) 26,6 t
Akseltrykk 6,67 t

Bremse: Hevarmbremse bakre boggi
Vakuumbremse type Körting
på fremre boggi.

Utstyrt med Dampklokke.
Dampoppvarming er fjernet.

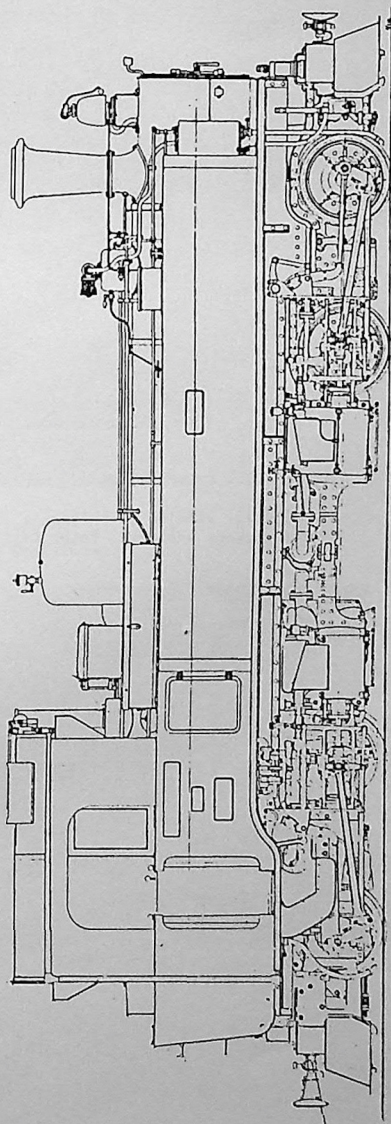
Lengde over koblingene 9000 mm
Største hjulavstand 6200 mm
Største høyde 3150 mm
Største bredde 2000 mm
Drivhjul diameter 760 mm

Slik ble lokomotivene fordelt etter
1. verdenskrig.

Tsjekkoslovakia:
99 554 (oppr. 144) gikk til CSD som
U99 554.
99 558 (oppr. 150) gikk til CSD.

Romania:
Oppr. nr. 148 gikk til CFR som nr. 148
???

Jugoslavia:
Sanns. oppr. nr. 139 Hart. 04/2848
via Militär-Eisenbahn-Direktion NIS
til SHS 13015(Kraljevina Srba, Hrvata
i Slovenaça)
(Kongeriket av serbere, kroatere og
slovenere)
til SDZ 13015 (Serbiske statsbaner)
til JZ 90-008 (Jugoslaviske statsb.)





"BINGSFOS" som DR 99 1594-3 under ragering kort etter ankomsten til UHB. Dampoppvarmingen er fjernet.

Jöhstadt stasjon en julidag i 1973. Persontoget fra Wolkenstein er nettopp ankommet. Foto: Lars E. Gustafsson.





Urskog-Hølandsbanens lok nr. 8 "BINGSFOS" som DR 99-1594-3 i Wilka-Hasslau, juli 1971. Foto: Lars E. Gustafsson.

Efter den annen verdenskrig var fremdeles 57 maskiner i driftsklar stand.

Da dei Rügensch Kleinbahnen ble overtatt av DR, satte man inn 9 lokomotiver av type 99 (545, 552, 553, 566, 567, 570, 587, 595 og 604). Vakuumbremsene ble erstattet av Knorr-trykkluftbrems. Luftbeholderene ble montert på kjelen og forandret lokomotivens utseende. Seks av lokomotivene ble utrangert i 1967. 99 604 kom i 1970 som museumslok i originalutførelse til DGEK i Vest-Tyskland.

Til tross for lokomotivens noe kompliserte konstruksjon viste de seg usedvanlig driftssikre. Ved begynnelsen av 1960-årene viste det seg slitasjetegn på de etter hvert temmelig gamle maskinene. Man kunne ikke gi avkall på disse lok, og man besluttet seg derfor til å foreta omfattende ombygninger.

Fra 1962 ble tilsammen 25 lok utstyrt med ny kjel - noen også med nye rammer. Kjelen ble utført elektrosveiset. Vår nyanskaffelse hører til denne rekonstruerte gruppen med kjel fra 1962.

Nedleggelse har ført til at antallet lokomotiver stadig er blitt mindre. Pr. idag er det regelmessig drift med Meyer-lokomotiver bare på to banestrekninger i DDR, nemlig Wolkenstein-Jöhstadt, hvor "BINGSFOS" kommer fra, og Oschatz-Mügelin som utelukkende har godstrafikk.



Gaute Narverud

Fra prøvekjøringen med vårt lok i januar 77.

CARL ABRAHAM PIHL

I de artikkelene som tidligere har stått i Tertittet om jernbanen på Isle of Man har forfatteren kommet i skade for å hevde at C.A. Pihl var engelskmann. Han er norsk. I denne artikkelen vil Lars Liaen ta for seg C.A. Pihl - og i særdeleshet hans innvirkning på valg av sporvidder.

Pihl ble født den 16.1.1825 i Stavanger. I årene 1841 til 1844 utdannet han seg til ingeniør ved den Chalmerske Sløjdskole i Gøteborg og reiste deretter til England hvor han arbeidet på et konstruksjonskontor i London. Dette kontoret var i det vesentligste opptatt med arbeider for firmaet Stephenson. I 1846 begynte han å arbeide for en Mr. Bruff som var ledende ingeniør ved jernbanen i Suffolk. Der arbeidet han seg oppover og fikk både praktiske og teoretiske erfaringer i faget. Han ble til slutt sjef for konstruksjonskontoret. Da han kom hjem til Norge i 1850, var han den nordmann som hadde



Carl Abraham Pihl fotografert omkring 1860. Vi er i fotografiets barndom - legg merke til nakkestativet som han hviler hodet mot.

størst erfaring med anlegg og drift av jernbaner. Det kan også nevnes at før han reiste hjem, ble han tilbudt meget gode stillinger ved jernbaneanlegg i India, men han sa nei takk.

I 1850 ble han ansatt i Statens Veivesen hvor han arbeidet i et år. I 1851 ble han ansatt ved Hovedbanens anlegg. Han var først med på å stikke ut banen sammen med Robert Stephenson, og var deretter seksjonssjef på strekningen Grorud-Lillestrøm. Dette var en spesielt vanskelig del av banen med mange skjæringer og kurver. Vel ferdig med jobben dro han tilbake til England hvor han arbeidet ved havne- og jernbaneanlegg i Hampshire til de ble stoppet av Krimkrigen.

Etter litt over et år, var han tilbake i Norge igjen. Han ble entreprenør for en del av Skienskanalen. Mens han holdt på med dette, ble han ansatt som Akershus's første amtsingeniør (fylkesingeniør). Fra april 1856 var han igjen ansatt i veivesenet. Det var dette vesen, som under ledelse av kaptein C.W. Berg hadde fått i oppgave å gjøre jernbane-

undersøkelser i Norge. Pihl ble pålagt å undersøke mulighetene for jernbane fra Hamar til Glomma og mellom Trondheim og Støren. Han la frem rapportene om begge baner i slutten av mars 1857.

Sporvidde-spørsmålet dukket opp p.g.a. omkostningene med bygging og drift av banene. Pihl dro til Sverige for å undersøke de smalsporede baner der. Han undersøkte i særdeleshet Frykstad-Klaraälv Järnväg som ble bygget i 1894 av C.L. Adelskiöld, Sveriges første og betydeligste bygger av jernbaner i 1850 og 60-årene. Banen, som fikk sitt første lokomotiv i 1855, en CT fra Munktells i Eskilstuna, med konstruksjonsnummer 2, ble anlagt med en sporvidde på 3'8½" (engelske), d.v.s. 1093 mm. Dette fordi man hadde rådført seg med den meget kjente svensk-amerikanske ingeniøren John Ericsson. Frykstadbanen virket effektiv, og Pihl må ha vært meget imponert. Han har sansynligvis også besøkt Nordbergs Järnväg som ble bygget i 1855 som lokomotivbane uten å gå veien om hestedrift. Lokomotivet var en LBT fra Munktells med konstruksjonsnummer 3. Sporvidden var 4 svenske fot, d.v.s. 1188 mm. Kristinehamn-Sjöändan var en tredje bane han besøkte. Det var en hestebane med 1093 mm sporvidde og anlagt i 1850. Banen hadde fremdeles hestedrift da Pihl var på besøk der. Lokdrift kom først året etter.

Samtidig som Pihl var i Sverige, reiste C.W. Berg sammen med 2 ingeniørløytnanter, Lorenz Henrik Segelcke og A.L. Riis, som døde i 1860, til kontinentet. Der studerte de blant annet den Oberschlesische Schmalspurbahn som var bygget med sporvidde 2'6" (preussiske) d.v.s. 785 mm. Denne banen hadde gått over til delvis lokdrift i 1855, men gikk i 1863 tilbake til kun hestedrift.

De tre ingeniørene må også ha hatt kjennskap til banen fra Linz til Gmunden i Østerrike med sporvidde 3'6", d.v.s. 1106 mm. Denne banen hadde også innført lokdrift i 1855. Lokomotivene til både Oberschlesische og Linz-Gmunden ble bygget av Günther i Wiener Neustadt.

Men det var en tredje banen som må sies å være den første jernbane som uten å gå veien om hestedrift ble bygget som en smalsporet lokomotivbane ganske enkelt for å gjøre anleggs- og driftskostnadene mindre. Det var banen fra Antwerpen til Gent i Belgia som ble åpnet i 1845 og 1847 og som hadde den kurrante og enkle sporvidden av 1151 mm.

Vel hjemme i Kristiania kom de fire herrer sammen. De tre som hadde vært på kontinentet foreslo 40 engelske tommer som sporvidde. Pihl syntes dette var i minste laget og la på 2 tommer. Dette gikk de andre med på, for det var ingen som hadde større erfaring med jernbaner i Norge enn C.A. Pihl. I april 1857 foreslo derfor Berg sporvidden 3'6" (engelske) d.v.s. 1067 mm, for departementet, og dette ble godtatt av regjeringen. Det såkalte "kapsporet" var en realitet, men burde vel egentlig hete "norsk spor".

Pihl beskjefteiget seg deretter med utstikningen av Kongsvingerbanen. I 1858 kom han i diskusjon med C.W. Berg om linjeføringen mellom Fetsund og Blaker. Pihl's forslag om at banen skulle bygges på østsiden av Glomma fikk Stephenson's tilslutning. Berg ble fornærmet og forsvant ut av norsk jernbanebygging. Pihl overtok da stillingen som ledende ingeniør for byggingen av alle statsbaner. I 1861 ble han medlem av "bestyrelsen for statens jernbaneanlæg". I 1865 ble jernbaneanleggene utskilt fra veivesenet og Pihl ble direktør for Norges Jernbanebygging. Denne stillingen hadde han frem til april 1883.

Pihl fikk i denne perioden stor tiltro til at 1067 mm var en fornuftig sporvidde for Norge. Hans største triumfer og også de hardeste diskusjoner var i denne perioden.

For å ta triumfene først. Den norske sporvidden viste seg å passe utmerket for Norge. Kapitalutgiftene for anlegg av banene ble mindre, og driftsutgiftene passet bra for trafikken, som til tross for store ord, var liten sammenliknet med baner på kontinentet. Det var jo ikke uten grunn at det i vårt naboland Sverige, som bygget sine stambaner med normal sporvidde, ble bygget ca. 4000 km med smalsporede tilslutningsbaner. Svært mye av denne byggingen fant sted nettopp i den perioden Pihl ble sterkest kritisert her i Norge. Det var særlig de økonomiske forutsetninger for et distrikt eller land som gjorde at Pihl arbeidet så hardt for at den smale sporvidden skulle bli et norsk normalspor.

Sommeren 1870 kom en britisk regjeringskommisjon til Norge for å studere smalsporet. Deltagerene var lorden av Sutherland, siv.ing. John Fowler og oberst Strachey. Og resultatet av denne turen med C.A. Pihl som veiviser burde være kjent: Syd-Afrika gikk over fra normalspor til 1067 mm i 1874, og andre engelske kolonibaner i Afrika fulgte snart etter. Japans første jernbane i 1872 fikk denne sporvidden. Queensland bestemte seg for denne sporvidden allerede i 1865, og New Zealand gikk over til det norske spor i 1870 og Syd- og West-Australia fulgte etter i 1876. India påbegynte sitt store meterspornett i 1873. William Palmer kom fra Denver, Colorado til England i august 1870 for å låne penger til jernbanen sin. En av kapitalinnskytterne var Lorden av Sutherland, som sansynligvis overbeviste Palmer om smalsporets foretreffelighet med ferske inntrykk fra Norge. Palmer reiste hjem til Colorado og innførte sporvidden 3 fot, d.v.s. 914 mm som for de praktiske amerikanerene var en mer smidig sporvidde i Colorado's fjellheim. Et par år senere brukte Lorden av Sutherland selv denne sporvidden på øya Man hvor Tryggve-klassens lokomotiver fremdeles går.

I 1868 besluttet to baner i Ontario, Canada, å bygge sine baner med norsk sporvidde. Den 12. juli 1871 ble den første delen av Toronto & Nipissing RyCo åpnet og Carl Abraham Pihl var æresgjest, spesielt invitert for å overvære åpningen. Han holdt dagens hovedtale. Pihl skal senere ha sagt at dette var et av hans største øyeblikk.

I diskusjonene om sporvidden var det særlig Engelstad, som først var direktør for NSB, og Fredrik Størmer, kjent norsk vitenskapsmann, som var de hardeste i kritikken. C.A. Pihl ble beskyldt for å være erke-konservativ og reaksjonær. Diskusjonene ga seg etter hvert, og i 1880-årene var det relativt rolige forhold.

Ved omorganiseringen av de norske statsbaners administrasjon i 1883, ble Pihl direktør for baneavdelingen - og dermed også sjef for jernbaneanleggene. Denne stillingen hadde han til sin død.

Da Bergensbanen skulle bygges, ble det ingen diskusjon om sporvidden. Banen ble besluttet bygget med smalt spor. Det var først etter Pihl's død den 14. september 1897 at Stortinget den 2. juni 1898 besluttet å bygge Bergensbanen med normalspor.

Til tross for all diskusjon om sporvidden, var Carl Abraham Pihl en mann det sto respekt av. Han var Norges best betalte embetsmann, og var også meget høyt dekorert såvel i Norge som i utlandet.

Lars Liaaen

SPORVIDDER

EN OVERSIKT VED G. NARVERUD

Enhver jernbaneinteressent vet at det finnes forskjellige sporvidder - smalspor, normalspor og bredspor; at det finnes en sann flora av sporvidder er kanskje ikke så kjent.

Sporvidden er det frie mål mellom skinnehodene, målt vannrett, 14 mm under skinneoverkant. Bare Frankrike måler sporvidden fra midt til midt på skinnehodene - imidlertid er forskjellen på normalspor og fransk spor så liten at det samme rullende materiell kan nyttes.

I den følgende oversikt har vi nevnt de sporviddene vi kjenner til og satt dem opp tabellarisk.

381 mm	1'-3"	Fornøyelsesparkbaner, enkelte offentlige baner i England, Praterbahn i Wien.
457 mm	1'-6"	England, utstillingsbaner i USA.
500 mm	1'-7 ¹¹ / ₁₆ "	Stenbrudd, gruber og torvbaner
508 mm	1'-8"	Kystbane i England, Utstillingsbaner.
533 mm	1'-9"	Utstillings- og fornøyelsesparkbaner.
544 mm	(22 verktum)	Diverse grubebaner i Persbergområdet i Sverige, Kroppa Järnväg.
559 mm	1'-10"	Industribane for Guinness Brewery, Dublin.
578 mm	1'-10 ³ / ₄ "	Dinorwic Slate Quarry, Wales
597 mm	1'-11 ⁵ / ₈ "	Sverige, Tyskland, Algerie, Brasil, Bulgaria, Chile, Jugoslavia, Polen, Romania, Industri-, Anleggs-, Felt- og Militærbaner.
600 mm		Stordø Gruber (el.), Bjørkåsen Gruber, Ballangen, Haslum Lokale Jernbane.
610 mm	2'	Tasmania, India (Darjeeling-Himalayan), Portugisisk Vestafrika (Amboim), Syd-Afrika, Venezuela, USA (Maine-2').
630 mm		Ålvsbacka Järnväg
643 mm		Strömsnäsbruk-Delary Jvg.
660 mm		
686 mm	2'-3"	Corris rly.
690 mm		Stribergs jvg.
692 mm		Yngen-Saxens Jvg.
700 mm	2'-3 ⁹ / ₁₆ "	Plantasjebaner på Java og Cuba, Roebaner i Danmark.
716 mm		De kujawiske smalsporsbaner, Polenomb. til 750 mm av PKP-Kujawska efter 1. verdenskrig.

742 mm		
<u>750 mm</u>	<u>2'-5$\frac{1}{2}$"</u>	URSKOG-HØLANDSBANEN, Nesttun-Os Banen, Sulitjermabanen (til 1915), Titania gruver, Hauge i Dalane, Anleggsbaner, Sverige, Finnland, Tyskland, Argentina, Egypt, Equador, Estland, Indonesia, CSSR, Lettland, Litauen, Paraguay, Mocambique, Peru, Polen, Romania, Tyrkia, Sovjet.
760 mm	2'-6"	Egypt, Australia (Victoria), Brasil, Bulgaria, Ceylon, Chile, Cuba, Gullkysten, India, Japan, Jugoslavia, Korea, Pakistan, Nigeria, ØSTERRIKE, Romania, San Domingo, Sierra Leone, Wales, Taiwan, CSSR, Ungarn.
762 mm		
780 mm		Tinfos Papirfabrik - Bruksbane, Notodden
785 mm	2'-6 $\frac{7}{8}$ "	Polen, Verk- og havnebaner i Danmark.
	(Oberschlesisk spor)	
792 mm		Grängesberg-Hörkens Jvg.
(799)		
800 mm	2'-7 $\frac{1}{2}$ "	Flere tannstangbaner i Sveits.
802 mm		Hällefors-Fredriksberg Jvg.
813 mm	2'-8"	National Coal Board, Comrie Colliery.
820 mm	2'-8 $\frac{1}{2}$ "	Volk's Electric Rly.
838 mm	2'-9"	(Giant Causeway Tramway?)
860 mm	2'-9 $\frac{7}{8}$ "	Enkelte kalk- og sementfabrikker.
880 mm		Sölje Jvg.
885 mm		Borgviks Jvg.
889 mm	2'-11"	Industribanen ved Kings Bay, verdens nordligste jernbane. 2,414 km lang. I drift 1917-1929 og 1945-49 (1961?).
891 mm	2'-11 $\frac{1}{16}$ "	Sverige.
	(Svensk smalspor)	
900 mm	2'-11 $\frac{7}{16}$ "	Tyskland - gruvebaner, Bad Doberan - Kühlungsborn (DR).
914 mm	3'	Canada, Columbia, Cuba, Guatemala, Hawaii, Honduras, Irland, Man, Mexico, Panama, Paraguay, Peru, Philippinene, Portugisisk Østafrika, Salvador, USA, Venezuela, Vera-Cruz.
950 mm	3'-1 $\frac{3}{8}$ "	(Botten-Jøsebu Jernbane?) Eritrea, Italia, Libya, Sardinia, Sizilia.
1000 mm	3'-3 $\frac{3}{8}$ "	Thamshavnbanen, Graakaldbanen, Trondhjem Sporveier. Bjergbybanen , Tyskland, Abessinia, Egypt, Algerie, Argentina, Australia, Belgia, Bolivia, Brasil, Burma, Chile, China, Columbia, Frankrike, Fr.-Vestafrika, Hellas, India, Irak, Jugoslavia, Kongo, Luxemburg, Madagaskar, Malaya, Øst-Afrika, Pakistan, Paraguay, Polen, Portugal, Port.-Vestafrika, Østerrike, Puerto-Rico, Sovjet, Sveits, Siam, Spania, Togo, Tunis, Ungarn, Vietnam.
	(Meterspor)	

1042 mm	3'-5 ¹ / ₄ "	Israel.
1050 mm	3'-5 ⁵ / ₁₆ "	Algerie, Israel, Jordan, Libanon, Syria.
1055 mm	3'-5 ³ / ₂ "	Algerie.
1060 mm	3'-5 ³ / ₄ "	Ferrocarril Cartagena-Los Blancos (16km).
1067 mm	3'-6"	En rekke norske statsbaner og privatbaner, hvorav bare en del av Setedalsbanen er bevart. Sulitjelmabanen, Lierbanen, Lillesand-Flåkevandbanen, Holmestrand-Vittingfosbanen, Tønsberg-Fidsfosbanen, Grimstad-Frolandbanen, Kongens Grubes Bane, Industribane på Sandøya ved Holmestrand.
<u>NORSK SPOR (PJHL)</u> (Kapspor)		Angola, Australia, Canada, Chile, Costa-Rica, Ecuador, Congo-Océan., Haiti, Honduras, Ghana, Indonesia, Japan, Kongo, Mocambique, Newfoundland, New Zealand, Nicaragua, Nigeria, Nyassaland, Philppinene, Rhodesia, Sverige, Syd-Afrika, Sudan, Taiwan, Tasmania, Venezuela.
1093 mm		Köping-Uttersberg-Riddarhyttens Jvg.
1100 mm	3'-7 ⁵ / ₁₆ "	Sporvei i Braunschweig, Lübeck.
1101 mm		(Hedjaz Rly.?)
1106 mm	(österrikske 3'-6")	Pferdebahn Linz-Budweis, Linz-Gmundener Bahn.
1151 mm		Antwerpen-Gent Banen, Belgia.
1188 mm		Åtvidaberg-Bersbo Jvg.
1200 mm	3'-11 ¹ / ₄ "	Rheineck-Walzenhausen Bahn, Sveits.
1217 mm		Söderhamn-Bergviks Jvg.
1219 mm	4'	U.K. og Spania.
1333 mm	4'-4 ¹ / ₂ "	Belvoir Castle Rly. 1815 - 1918.
1372 mm		
1435 mm	4'-8 ¹ / ₂ "	Europa (unntatt Frankrike, Finland, Irland, Portugal, Sovjet, Spania), Egypt, Algerie, Argentina, Australia, Canada, Chile, Cuba, Irak, Iran, Israel, Japan, Jamaica, Korea, Lettland syd for Düna, Litauen, Libanon, Mansjuria, Marokko, Mauritius, Mexico, Nære Østen, Palestina, Paraguay, Peru, Saudi-Arabia, Syria, Trinidad, Tyrkia, Tunis, Uruguay, USA.
<u>NORMALSPOR</u>		
1440 mm	4'-8 ¹¹ / ₁₆ "	Frankrike.
1441 mm	4'-8 ³ / ₄ "	Creve & Chester Rly.
1445 mm	4'-8 ⁷ / ₈ "	Frankrike.
1447 mm	4'-9"	
1448 mm		
1450 mm		

- 1500 mm 4'-11" Fransk normalspor, målt fra midt til midt på skinnehodene.
- 1520 mm 4'-11⁷/₈" Ny russisk standard fra 1/1/72.
- 1524 mm 5' Finnland, Sovjet, Polen, CSSR, Romania, Panama.
Tidl. hadde en rekke amerikanske baner bredspor. På Louisville&Nashville RR ble det den 30. mai 1886 bygget om 3220 km. spor fra 1524 til 1447 mm sporvidde. Dette ble gjort av 8000 mann. 10 år senere ble sporvidden forandret til normalspor. En baneformann med lag bygget om 17,7 km spor på 4¹/₂ time.
- 1600 mm 5'-3" Australia, Brasil, Irland.
- 1665 mm Portugal. Dette er den nøyaktige sporvidde, man kan allikevel ha samtrafikk med Spania.
- 1668 mm Nyere spanske strekninger.
- 1674 mm (2 kastilianske alen) Dette er det nøyaktige spanske spørsmål, men det blir som regel regnet som 5'-6".
- 1676 mm 5'-6" Argentina, Ceylon, Chile, India, Pakistan, (Spania, se over).
- 1829 mm 6' Tidl. i USA (bl.a. Baltimore&Ohio) og Sovjet.
- 1880 mm 6'-2" Ulster Rly.
- 2134 mm 7' Great Western Rly. Bygget av Isambard Kingdom Brunel, åpnet 1838, i mai 1892 var alt bygget om til normalspor.
- 2140 mm 7'-¹/₄" Senere standard på GWR.
- 5486 mm 18' (4 skinner) Brighton & Rottingdean Rly.
4,42 km lang badejernbane i drift fra 1896 til 1901. Motorvognen gikk på "stylter" som var 7 m høye - ved høyvann lå vannet 4,6 m over skinnekant.

Ubredelse av Sporviddene Etter Dagant i Glasers Annalen 1959

Sporvidde	Sporvidde i hvert Kontinent						Sjøløst i hver Sporv.	%
	Europa	ASIA	Afrika	Nordamerika	Herber og Sydamerika	Australia		
381 (384)	51				576		51	0,32
297 (500)	1 748	2 392	1 296		52		2 309	0,13
610 (615)		773	1 431		10	53	13	
660							13	
686	13						5 911	0,31
750	2 724	633	1 324		1 230		12 589	0,68
760 (762)	3 770	6 449	547		1 768	55	861	0,05
775	861						574	0,03
799 (500)	574						2 552	0,14
891	2 552						319	0,02
900	319						10 602	0,57
914	907			2 270	7 425		1 938	0,17
950	2 564		529				3 093	0,17
1000	13 908	45 555	17 142		62 345		138 950	7,46
1050 (1055)		596	1 342				1 938	0,10
1060	28						28	
1067	788	49 007	56 294	1 172	4 917	30 353	142 531	7,65
1093	46						46	
1219	109						109	
1372		83					83	
1435	416 963	46 704	9 366	687 264	16 488	17 405	1 194 190	64,09
1440	1 511						1 511	0,08
1445 (1450)	509		3 000				3 509	0,19
1524	7 853	200 374			227		208 404	11,18
1600	5 138				2 887	12 785	20 810	1,12
1665	3 813						3 813	0,20
1676 (1674)	18 607	53 279			30 464		102 350	5,50
Sporv. i hvert Kontinent	485 356	405 795	92 271	690 706	128 389	60 651	1 863 168	100 %
%	26,05	21,78	4,95	37,07	6,89	3,26	100 %	

LOKFØRER BJARNE ANDERSEN - EN MANNSALDER PÅ DAMPEN

En del av påsken 1970 tilbrakte jeg sikkert lik mange andre jernbaneinteresserte, nemlig ved å reise med tog. Det var da rett før NSB skulle utrangere motorvognsett av type 88, som mot slutten av sin levetid gikk i dagtogene på Rørosbanen, og jeg ville derfor oppleve en tur på disse før de skulle under skjærebrenneren. Jeg ble da kjent med en usedvanlig hyggelig lokfører som sto i fast tur i disse togene, nemlig Bjarne Andersen fra Trondheim distrikt. Han fortalte om damplokkjøring så øret ble stort og ja, vått eller tørt. Innimellom sang han i takt med slagene i skinneskjøtene, og når han fløytet, hendte det at han fortsatte fløytetonen. Denne turen vil for meg alltid stå som en av de største jernbaneopplevelsene jeg har vært med på.

I sommer traff jeg ham igjen, og vi pratet jernbaner til vi nesten kjente kullukten der vi satt. Bjarne Andersen kunne fortelle at han begynte ved NSB den 13. mai 1937 som pussler i lokstallen på Marienborg.

- Husker du hvordan den første tiden artet seg?

Vi var 4 mann som begynte den dagen, og vi var naturligvis svært spente. Min første oppgave var å være med på 3-mannslaget som hadde pussen av "Dovre-gubben". Det var lagt opp slik at det var en mann på hver side + en som hadde pussen av fyrkjelen, rundkjelen, vask av vinduer og dørk i førerhytta og oppfyringen. Vi fikk det raskt inn i blodet at det lønte seg å være nøye. Det hendte nemlig at stallformannen strøk en finger inn i en eller annen vanskelig tilgjengelig plass. Var han ikke fornøyd, måtte vi versågod pusse om igjen.

- Gjorde du deg noen refleksjoner første gang du så "Dovre-gubben" i lokstallen?

Jeg må innrømme at jeg ble voldsomt imponert over disse ruvende kjempene, og at jeg en gang i fremtiden skulle få fyre og til og med få kjøre disse lokene an så jeg for utopisk. Det viste seg imidlertid at dette skulle bli virkelighet langt tidligere enn jeg hadde ventet. Den årsgruppen som var foran oss hadde tjenestegjort som aspiranter i 16 - 19 år, og sto nå for opprykk til fyrbøter. Selv ble jeg fyrbøter på 4 år fordi jeg begynte på et gunstig tidspunkt og p.g.a. trafikkøkningen under krigen.

- Var det slitsomt å arbeide i lokstallen?

På enkelte damplok kunne det være en hard tørn å slagge, fordi det ikke var kipprikt på dem. Og når da fyrboten i tillegg kom inn med en dårlig utbrent fyr, fikk vi svettet skikkelig ut. Slaggeverktøyet ble også så glødende etterhvert at det nesten ikke gikk an å holde i det.

- Men det tok ikke så lang tid før du kom ut i trafikken?

Nei, allerede i 1938 ble jeg med som tredjemann på loket for å lære signaler og for å få et visst grunnlag i fyring. Mitt stasjonssted var Støren, og jeg tjenestegjorde på smalsporslokene på Rørosbanen. Jeg likte meg godt der, for lokene var lett fyrte, og tjenesten var svært variert.

Lokfører Andersen forteller at han var imponert over hva disse smalsporslokene kunne trekke. Ofte dro de fra Støren med 50 kisvogner på kroken. Da var det over 2 vognlengder slakk i toget. På Langlete stasjon ble det enten satt ut noen vogner eller det ble tilkoplett ass.lok som fulgte med opp til Storvollen hvor opplastingen foregikk.

- Var Langlete den stasjonen dere pleide å få hjelpemaskin fra?

Ja, der var det fast stasjonert lokpersonale og lok. I lange passasjertog assisterte de til Gullsmødtjern. Det er 2 små kulper som ligger helt inntil banelegemet. Der pleide vi å kast kullbiter uti, og det skjedde ofte at de reisende bemerket at det var merkelig at så svær fisk vaket i disse småkulpene. Kullforbruket var forresten bemerkelsesverdig lite på en del av disse maskinene. På en sommerdag hvor alt klaffet kunne vi kjøre Støren -Røros - Støren på 700 kg kull.

Bjarne Andersen nevner videre at særlig nummer 80 og 81 var svært økonomiske lok. Det var disse 2 lokene som byttet på å være stasjonert på Langlete. De ble bygget av Hamar Jernstøberi i 1915, og akselfølgen var l-C-2.

- En del steder langs Rørosbanen er kjent for å ha svært lave temperaturer om vinteren. Hadde du noen ekstra kalde opplevelser den tiden du tjenestegjorde der?

Ja, jeg husker spesielt vinteren 1940. En morgen vi dro fra Tynset for å hente malm i Alvdal viste termometeret + 52 C°. Da vi skulle trekke med oss kisvognene som vi hadde hensatt kvelden før, viste det seg at de satt bom fast. Etter en del forsøk fikk vi rist-et løs 3 stykker. Det hører med til historien at vi måtte kjøre baklengs til Tynset i den bitende kulden med bare en presenning til vern mot trekken. Det største problemet var imidlertid å holde injektorene åpne så de ikke frøs. Når jeg "tok av" injektoren, måtte jeg øyeblikkelig sette dampen bakover så ikke vanntilførselen frøs. Lokføreren fikk også mer problemer med betjeningen når det var kaldt. Han måtte sitte med en tent oljefakkell under reduksjonsventilen for trykkluftbremseventilen.

Senere i 1940 ble daværende fyrbøterasp. Bjarne Andersen overført til Dovrebanen. I begynnelsen av krigen var det en meget anstrengende jobb å være fyrbøter på Dovrebanen. Først og fremst fordi det ikke var noen hjelp å få ved kulltagning på Støren. På Oppdal var det etterfylling av kull, og der ble maskinen ofte slagget fordi kul-len under krigen som regel var av en elendig beskaffenhet. Det hendte også at loket måtte slagges underveis og røkskapet spas rent for stubb.

- Siden trafikken økte, så fikk kanskje Trondheim distrikt suppleret lokparken sin?

Vi fikk både norske og tyske lok. Nr. 170 og 309 (type 39) gikk i godstog med opp til 500 tonn tilkopleet. De var sterke og gode for damp, men så var også kull- og vannforbruket enormt. Det var 3 injektorer på dem, 2 på fyrbøtersiden og 1 på lokførersiden. Under kjøring sto den ene på hele tiden Allikevel måtte vi supplere med den andre for å holde vannvådet på kjelen.

De tyske maskinene var noen 10-koplinger som ble brukt i godstog. Det var ingen glede å arbeide på dem da de var svært kalde og i tillegg dårlige for damp. Kullforbruket gikk imidlertid en god del ned da man fikk vasket ut mesteparten av kjelstenen som sikkert kom av det kalkholdige vannet i Tyskland.

- Du nevnte tyske lok. Kom du også i befattning med tysk jernbanepersonale?

Som du sikkert skjønner, fryktet tyskerne at norsk lokbetjening ville stikke av i en krisesituasjon. I perioden 1944-45 da de var på tilbaketog på alle fronter, innsatte de derfor tyske lokførere og fyrbøtere til å betjene en del av maskinene. Flere ganger hadde jeg den lite trivelige jobben å være med som "los" for det tyske

Lokpersonalet. Om vinteren kunne det også være temmelig kaldt å stå bak føreren. De fleste av disse karene var ganske hyggelige, men vi ville ikke ha noe med dem å gjøre utenfor tjenesten.

- Du tilhører, i mine øyne, en gruppe utvalgte mennesker som har fått den store lykke her i livet å få kjøre "Dovregubben". Når var første gang du fyrte på disse maskinene?

Akkurat datoen husker jeg ikke, men etterhvert ble det da noen turer på "Gubben". De første gangene møtte jeg med en følelse av skrekkblandet fryd på jobben, for disse lokene var både fyrbøterens redsel og drøm. Etter en stund kom jeg imidlertid godt inn i fyrings-



Lokfører
Bjarne Andersen

teknikken og hvordan loket skulle betjenes, og da ble det også hyppigere "Dovregubbe"-turer på meg. På mange måter var det fin tjeneste, særlig fordi oppmøtetiden var $2\frac{1}{2}$ time før avgang. Dermed kunne vi smøre opp og forberede oss uten å mase.

- Jeg husker jeg spurte deg en gang om hvordan det føltes å komme inn på Dombås med plattformen full av reisende etter å ha kryssset Dovrefjell en vinterdag. Da kom du med en uttalelse jeg aldri vil glemme: "Det vart nå te at vi følt oss litt da, sjø". Var det mange som kom bort for å se på loket og snakke med lokpersonalet?

Det var mange som var fascinert av synet. Etter å ha gått litt frem og tilbake og beundret maskinen, kom det ofte spørsmål om hvor sterk den var og om det var varmt i førerhytta o.s.v.

- Synes du at type 49 skiller seg ut fra andre store damplok du har arbeidet på?

På et punkt skilte de seg klart ut, ved det at de var så overlegne med dampen. Feilen ved dem var at bærelagrene var underdimensjonerte og sleidstyringen var svært sårbar. Derfor var de så ofte på verksted, men de tyskbygde vi fikk under krigen var mer holdbare. Til gjengjeld var de ikke så raske, men vi syntes det holdt.

- Forhenværende maskindirektør I. Grønningseter skrev at ristflaten på 5 m² er på grensen av hva man kan klare med håndfyring. Er du enig med ham i det?

Tross alt var det en kunst å fyre dem, for de tålte ikke mye hull i bakhjørnene for trykket falt, og det var disse som var vanskeligst å dekke. En ble derfor nødt til å tilegne seg visse finesser ved å kaste kullene inn i fyren.

På de norskbygde var det en pedal på fyrbøtersiden som man kunne betjene åpning og lukking av fyrdørene med. De gikk som kjent med luft. Jeg lærte meg å bruke dette utstyret, og det likte førerne, for da kunne de sitte med armene i kors og nyte utsikten.

- Dere hadde dårlige kull under krigen, men maten var vel heller ikke noe å skryte av. Fikk dere noen ekstrarasjoner siden jobben var så fysisk krevende?



Apropos "Dovregubben". På bildet ser vi lokf. Arvid Westvang på 3.643. Han fyrte en gang 463, "Dovregubben" i nattoget fra Otta til Dombås. Lokf. Jørgen Strandås kjørte, og de tilbakela strekningen på den fantastiske tiden 38 minutter.

Det hendte, men ofte dro vi på arbeidet med bare rødbeter på skiva og ikke smør. Da jeg tjenestegjorde på strekningen Grong-Mosjøen, fikk vi bedre mat enn vanlig. Det var suppe og soldatrasjoner som besto av skinke, ost, litt sukker og smør. For oss, som da var så dårlig vant, smakte det som rene herrekosten.

Som tidligere nevnt begynte Bjarne Andersen på jernbanen på et gunstig tidspunkt og avanserte derfor raskt i gradene. Allerede et år etter at han ble ansatt fyrbøter, ble han autorisert til førertjeneste. Reglementet sa imidlertid at han skulle ha tjenestegjort som fyrbøter i 2 år først, men han måtte undertegne en erklæring på at han følte seg kompetent til førertjeneste. 6 år etter, i 1948, fikk han den andre stripen i uniformsluen.

- Nå har du vært i Trondheim distrikt i 40 år. Har du tjenestegjort på alle strekningene i ditt distrikt?

Ja, bortsett fra strekningen Lønsdal - Bodø. Rett etter krigen var jeg 2 vintre på Saltfjellet hvor jeg kjørte "Stortysker" i snøryddingen. Dette var meget interessant arbeide samtidig som det var anstrengende. Vi jobbet opptil 130 timer i uken. Enkelte ganger kunne jeg være så sliten at jeg ikke fikk sove.

De roterende snøplogene var noen nykonstruksjoner som ikke holdt mål. Inntaket til skovlhjulet var nemlig for bratt slik at snøen ikke kom inn til skovlen - så det ble nesten ikke noe utkast. Ofte gikk derfor snøryddingstoget som en enorm plog. Men denne feilen ble utbedret etter en stund.

- Da du skjøv den roterende, kjørte du da med lokkfronten tilkopleet tenderen på roter'n?

Nei. Vi kjørte tender mot tender. Da kunne jeg sitte å se i speilet hvor mye jeg skulle gi på ved å bedømme størrelsen på utkastet. Plogmaskinistene fortalte at de merket stor forskjell på lokførerne ved at enkelte kjørte seg fast tidligere enn andre. Og kjørte man seg fast var det litt av en jobb å få skovlhjulet igang igjen. Det dannet seg nemlig is i det, og den måtte tines med damp.

- Til slutt, Bjarne. Er det noe spesielt du vil si om lokføreryrket for dem som kunne tenke seg å gå den veien eller linjen - kan man kanskje si?

Jeg har aldri angret på at jeg valgte å bli lokfører. Arbeidet er svært variert og interessant, og det er aldri to helt like dager på jobben. Men med det presset som etter hvert blir lagt på lokpersonalet, tror jeg det er en egenskap som kommer godt med, nemlig det å ha humøret i ordeh!

Stein Olav Hohle

OFFSHORE - KONSTRUKSJONER - SERVICEBASER - HAVNEANLEGG

Ingeniør Chr. F. Grøner A.S. ble grunnlagt i 1921 og er i dag et av landets største bygningstekniske konsulentfirma. Grøner fikk sine første offshore-oppgaver i 1973 og har i dag en velerfaren offshore stab på ca. 50 personer. Firmaet har hovedsakelig arbeidet med design av produksjonsplattformer i betong og kvalitetskontroll/byggeledelse i forbindelse med slike plattformer. Grøner utfører også sveisekontroll, og dekker med sin total-stab en vid sektor av rådgivende tjenester. Av større offshore-oppgaver kan nevnes detaljprosjektering av ELF-Norge TCP-2 Condeep plattformen, byggeledelse i Stavanger og Åndalsnes for alle fem Condeep-plattformer bygget i Norge (sammen med NOTEBY) og sveisekontroll ved Stord Verft A.S.

- TEKNISK ØKONOMISKE UTREDNINGER
- FORPROSJEKTERING
- DETALJPROSJEKTERING
- ANBUDSMATERIELL
- BYGGELEDELSE
- KVALITETSKONTROLL



INGENIØR
CHR. F. GRØNER A.S.
MNIF RÅDGIVENDE INGENIØRER MRIF

OSLO - KRISTIANSAND - TRONDHEIM - TROMSØ - BERGEN - FØRDE - SANDNES - PORSGRUNN - SKI -
SARPSBORG - FREDRIKSTAD
HOVEDKONTOR: (OSLO) 1322 HØVIK, MARIESV. 20, TELEFON 12 33 50

NYE BØKER.

Kaare Wilhelmsen
JERNBANEFOLK FORTELLER
176 s., ill. kr. 49.-
Tiden 1977.

I forbindelse med Jernbanedagene 1977 ble det utgitt en "minnebok" basert på en rekke intervjuer med jernbanepensjonister. Boken er levende og godt fortalt med et vell av interessante opplysninger, men det er ikke fritt for at det blir litt mye "faglig kamp og politisk tilknytning" i enkelte kapitler. Men ått i alt er dette en bra jernbanebok som også er gunstig prismessig sett.

FØRST & STØRST - BIL - TOG - FLY (Guiness Rekordbok).
Schibsted, Oslo 1977.

Det er langt mellom norske jernbanebøker. Bokens togdel er en sterkt komprimert del av J. Marshall: Rail Facts and Feats. De norske opplysningene er tilveiebragt av Bjørn Holøs. Den inneholder en mengde forskjellige data og kan passe for en vitebegjærlig novise i jernbaneverdenen. Imidlertid er det en del unøyaktigheter og så nedkortede opplysninger at for en mere seriøs jernbanefan er den engelske originalutgaven langt å foretrekke - den inneholder flere bilder, også i farge. Men så sulteforet vi er på skikkelig jernbanelitteratur i Norge er det meget prisverdig av Schibsted å besørge utgivelsen - men fonøyelsen koster kr. 59.-.

INNENLANDS SAMFERDSEL I NORGE SIDEN 1800
Del I: Demring. Red. Dag Bjørnland.
140 s., ill. storformat A4.
Grøndal, Oslo 1977.

I en planlagt serie på fire bind foreligger nå første del, utgitt av Transportøkonomisk Institutt og Grøndals Forlag. Denne boken tar for seg tiden 1800 - 1850, men klarer allikevel å få med interessant jernbanestoff. Så langt som det er mellom norske jernbanebøker er det bare å sette i gang å samle på denne serien. Første bind anbefales varmt - det skal bli spennende å se de følgende bøker.

KONTINGENTEN 1977

VEDLAGT DETTE NUMMER AV TERTITTEN FØLGER INNBETALINGS-
KORT FOR MEDLEMSKONTINGENTEN 1977.

KONTINGENTEN ER KR 25,- FOR AKTIVT MEDLEMSKAP OG KR 40,-
FOR STØTTEMEDLEMSKAP. STØTTEMEDLEMSKAP GIR GRATIS REISER
MED BANEN OGSÅ FOR ENS NÆRMESTE FAMILIE.

OBS: Det er ikke lenger anledning til å abonnere på vårt
medlemsblad.

HIGH CHAPPARAL - DISNEYLAND I SMÅLAND

Under årets bestrebelse på å skaffe mere rullende materiell til banen gikk også en tur til Hillerstorp i Småland. Her ligger nemlig en unik industribedrift og handelsselskap. Dette firma driver ved siden av en enorm forretningsvirksomhet også en hotell/camping/fornøyespark av nærmest uante dimensjoner.

Man har på et våtmarksområde bygget opp en hel Westernby i stort format. Her har man naturligvis sin egen jernbane - innkjøpt fra Polen. Sporvidden er 750 mm, banen er ca. 1,5 km lang og man har nybygget verksted til alle lokomotivene og vognene. Når vi sier alle, så skyldes det at man har to damplokomotiver i daglig drift, og flere plassert ute på "tomta".

Vi har også tidligere gjort en ekspedisjon hit ned for å se på personvogner - og vi har tidligere vist bilde av en vogn i Tertitten. Denne gang hadde vi imidlertid fått et tilbud på to vogner fra en skogbane i det sydøstre hjørne av Polen, funnet frem av vår venn E. Niklasson på en av hans mange reiser.

Turen startet dagen etter stortingsvalget i strålende sol i Grøners efterhvert så velkjente metallblå Toyota. Foruten førtefører, var Frederik M.-M. og undertegnede deltagere i ekspedisjonen.

Turen nedover var sterkt preget av opptellingsresultater, men for ikke å bryte vårt prinsipp om upolitisk virksomhet, skal vi unnlate å fortelle om gledene med hensyn til valgresultatet var størst på nedtur eller på opptur.

En stor del av nedturen foregikk på obscure sideveier og skogsbilveier gjennom Götaland og Småland, hvor reminiscenser av tidligere tiders smalsporsbaner ble observert. Ved 18-tiden var vi fremme i High Chapparral - som er det eneste offisielle engelske stedsnavn i Sverige. Vi ble mottatt på beste måte av Niklasson og installert i "Telefonstolpehotellet". Så kallet, da man har bygget et stort hotell av telefonstolper i god gammel Fort-stil.

Derneft inspeksjon av vognene - overgådig! (Se utførlig rapport annetsteds).

Så gikk vi over til sosialt samvær - vektøkning 3,5 kg!!!! Her burde vi i anstendighetens navn ha omtalt gravlaksen og alt det andre overgådige, men dette gjør Arne Hestenes så meget bedre at det heller får utstå - vi ville allikevel bare kunne gi en blek avskygning av det hele.

Neste dag inspiserer vi banen man har bygget opp i løpet av det siste året - under lite samarbeide fra værgudene, men med desto større ressurser og massevis av utstyr fra HandelsAB.

Banen er ca. 1,5 km lang, og den går i en sirkel fra High Chapparral City til Dalton City, hvor man nå bygger et stort fort - med alle "rettigheter". Banen er lettbygd og ligger i grusballed - den er ennå dårlig justert på grunn av de vanskelige grunnforholdene. Man har imidlertid gledet av å krysse en elv som renner gjennom området på en rekke broer.

For oss tre ble det kjørt ekstratog med General Manager L. Ynghagen - tidl. statspolis - som cicerone. På vanlige driftsdager fra mai til september kjøres det smekkefulle tog hver halve time. Utflukt til dette stedet anbefales på det varmeste - ta med familien, også ikke jernbanefans vil ha stor glede av dette - spes. for barn!!!

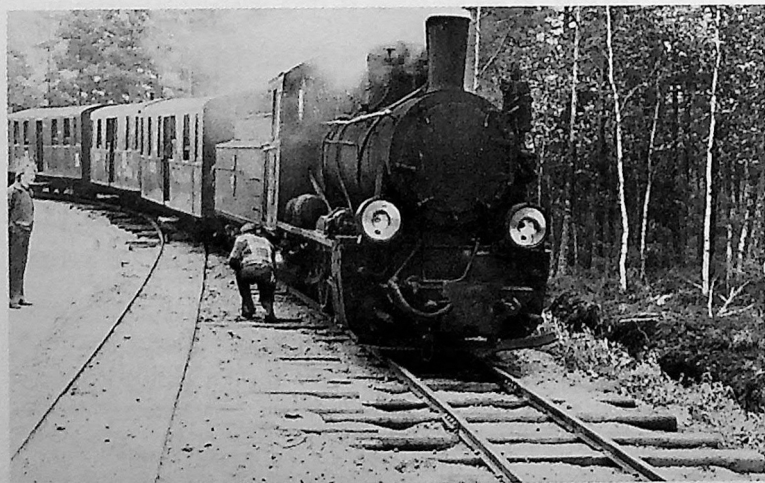
Denne Westernbyen har møtt massevis av motstand på kommunalt hold - i så måte er ikke Sorum noe særst - forskjellen er bare at eieren av High Chapparral kan gi blaffen - det kan dessverre ikke vi gjøre!

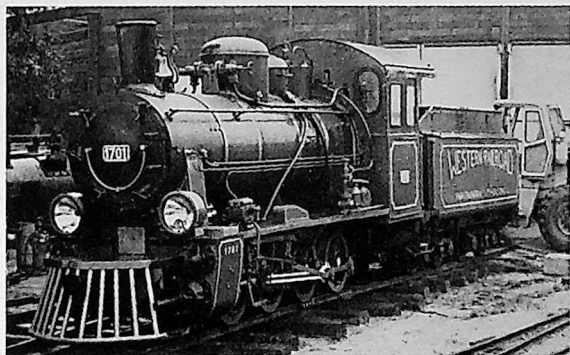
GN



Over : Det er klart for avgang på vår ferd rundt western-byen med Px29 1710 som trekkraft.

Under: Vi er stoppet utenfor Dalton Fort for å få oss en kopp kaffe, men først får loket en overhaling med oljekannen.





Px29 1701 etter ombygging til amerikansk stil. Som vi ser er det gjort svært få endringer på maskinen.



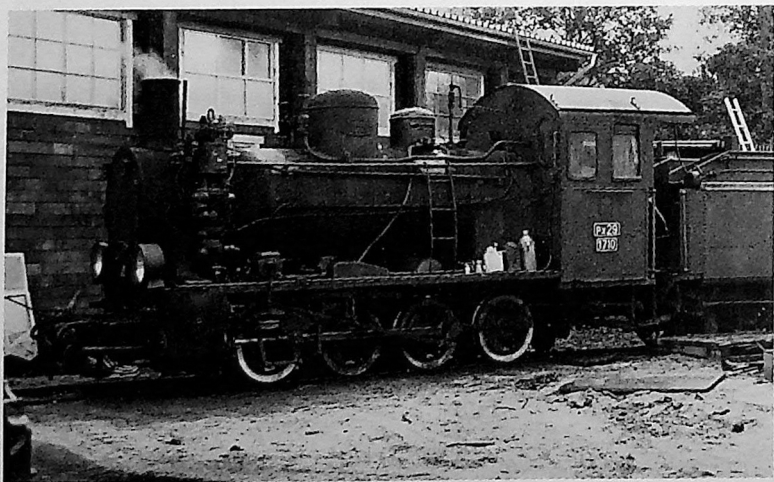
Sporet slik det ser ut. Man har benyttet sviller fra normalt spor, men p.g.a. de vanskelige grunnforhold er de ikke kappet. Svillenes stor bredde er helt nødvendig for å hindre at sporet synker for meget.



Utkjøringen fra High Chapparal City. Banen går her på en stålbro parallelt med en del av dyreparken.



G-vogn fra PKP. Vogner av denne typen skal etter hvert males opp i Union Pacific farger og settes inn i trafikken. Noen av vognene skal føre "US mail" og tog med slike vogner vil bli utsatt for indianer-overfall.



Px29 1710 utenfor lokstallen i High Chapparral City. Det var lok av denne typen Urskog-Hølandsbanen hadde tilbud på fra PKP. Typen hadde egnet seg relativt godt på vår bane, men prisen lå på ca. 95.000 kroner - og det ble i meste laget. Tenderen gir selvsagt loket stil, men hos oss ville den eventuelt ikke hatt noen annen funksjon enn å ta seg ut og gjøre toget Tyngre. Vi har neppe behov for 4 tonn kull og 10 tonn vann som forråd.

PA INNKJØPSTUR TIL DDR

VINTERENS VAKRESTE "EVENTYR"

6/1/77 steg to unge, spente herrer inn i natt-toget til Malmö, avgang fra Oslo Ø. kl. 2240. Det var HPG og undertegnede som skulle på innkjøpstur til DDR å besiktige det tilbudte damplokomotiv. Etter en natt fylt av skinneskjøter og roterende tanker gikk man i Trelleborg ombord i M/F RUGEN tilh. DR. Her var servicen topp - i motsetning til SJ's SKANE som trafikkerer samme overfart.

Efter en begivenhetsløs tur over Østersjøen kom vi til Sassnitz Hafen hvorfra vi hadde gledet av å bli trukket av et 123 tonn tungt russiskbygd diesel-lokomotiv med dårlig justerte dyser opp til Sassnitz stasjon. Her ble det koblet til flere vogner slik at det var et tog på i alt 13 boggier som sto klart til avgang forspent med en oljefyrt 03 fra Stralsund. INTET PROBLEM! Vi akselererte ut fra Sassnitz i strålende tempo - med røk og damp i ønskede mengder - sludd og + 1 grad gjorde det "fuktig" å henge ut av vinduene, men det måtte jo gjøres!!!

Underveis så vi rester av de tidligere Rügensch Kleinbahnen i form av vognskjeletter etc. På Stralsund-Rügendamm ble det et lengre opphold - dessverre lokbytte - en dieselhydraulisk 119 ble forspent og videre bar det gjennom det flate nordtyske marsklandskapet, snedekket og ugjestmildt. På hver stasjon ble det flere reisende, ca 80% mannlige ungdommer i uniform - tydeligvis helgepermisjonsreisende.

Innkjøringen til Berlin ble for oss en opplevelse, farten bare økte over de mest kompliserte sporarrangementer og inn til stasjonshallen lå farten anslagsvis i ca. 100 km/h. Det skal bemerkes at stasjonen ikke er av sekketyper - og da har man jo litt å gå på i tilfelle feilberegning.

Efter en tur med S-Bahn kom vi frem til Inter Hotel Stadt Berlin, hvor vi ble innkvartert henholdsvis i 31. og 33. etasje. Her hadde vi også første møte med Herr Halle fra Ministerium für Verkehrswesen - et usedvanlig behagelig bekjentskap!!

Neste morgen opprant før en egentlig hadde trodd - fremmøte på stasjonen før solrenning, avgang i retning Karl-Marx-Stadt kl. 0615.

Fin togreise med inntagelse av Halles medbragte frokost i kontinental/nordisk stil og omstigning til Distrikt Dresdens tjenestevogn i Karl-Marx-Stadt, en to år gammel Moskwitsch. Vårt følge var nå utvidet til i alt fem, Ing. Köhler fra maskinavdelingen i Dresden og sjåføren, som snakket et helt uforståelig Sachsen-mål.

Vi hadde nå en ca. to timer lang tur foran oss i bilen på smale veier og med tett snedrev- det blev trangt for de tre i baksetet, og det dugget på vinduene, men bevares, det var topp hyggelig. Underveis kjørte vi gjennom Thum, tidligere utgangspunkt for tre linjer i Thumer Schmalspurnetz. Det var bare 1 km igjen av disse banene, i Schönfeld-Wiesa, hvor man transporterte normalsporsvogner til en fabrikk. Her hadde man et lok type VII K, men vi hadde dessverre ikke tid til nøyere inspeksjon.

Efter en glatt tur på skogsveiene langs den tsjekkiske grensen nådde vi frem til Jöhstadt bare 20 min. før toget egentlig skulle gå.

Nå hadde vi i sannhet vinterens vakreste eventyr foran oss - bevares for en smalsporsdyll.

Prøvekjøringens resultat er vel kjent og vi hadde fått et nytt damplok.

I Niederschmiedeberg - hvor hele den øst-tyske produksjonen av kjøleskap foregår fikk Driftsbestyreren nesten dånedippen da han fikk se et lite diesellok. - han gikk i spagaten og stotret frem på tysk at han også ville kjøpe denne!!



Lokstallen Jöhstadt.
Vårt lok til høyre.
Legg merke til det
nystjålne nummer-
skiltet.



Klar til avgang fra
Jöhstadt.



Lokstallen, Jöhstadt
sett fra bakerste
plattform. Bemerkt
trapes-
tavlen (innkjørssignal).

Mens innskiftingen av de åtte overføringsvognene ble foretatt, inntok vi en middag på DR's regning i nærmeste Gasthaus. En av togbetjeningen kom innom for å høre om vi skulle bli med videre - men det ble besluttet å avslutte måltidet, kanskje med noe blandede følelser hos fansen. Før vi dro videre så vi på en utstilling av husflidsartikler, spesielt treskurd, noe Erzgebirge-området er spesielt kjent for.

Sneværet var like tett, men vi kom oss allikevel frem til Wolkenstein, hvor vi så litt på skiftingen - men, nå var gode råd i høyeste grad dyre - stønn! det var bestilt en middag også her! Fordel med god trening i så måte. Vi strenet opp til Haus der Kultur og bestilte på nytt - i naborommet smidde øyensynlig to unge elskende hymens lenker med god hjelp fra slekt og venner.

Bortsett fra at vi holdt på å sne ned var turen tilbake til Karl-Marx-Stadt (tidl. Chemnitz) uten større begivenheter - likeså turen tilbake til Berlin med fribillett 1. klasse. Vel fremme ved 21-tiden hadde vi en liten omvisning ved Herr Halle. Han var i det hele tatt en usedvanlig hjelpsom og hyggelig mann.

Hans Petter og jeg syntes at vi måtte feire innkjøpet - det ble gjort med dagens tredje(!) middag - denne gang tidenes mest overdådige biff - bare sååå mør!

Turen tilbake til Oslo foregikk på raskeste måte og bortsett fra diskusjon på platformen i Neustrelitz om muligheten til å fotografere en type 44, forløp turen uten begivenheter. (Jernbanepolitiet vant diskusjonen, så noen 44 har vi ikke bilde av.)

Juleferien for de jugoslaviske gjestearbeiderne i Sverige, var øyensynlig slutt, for toget var absolutt overfylt.

Man bør kanskje til slutt nevne at det ikke var noen ulempe å være besøker fra Ministeriet, for maken til grei grensepassering har aldri jeg opplevet.

GN



Smalsporsidyll i Erzgebirge, Jöhstadt i vinterham.



Over : Skifting i Niederschmiedeberg. Legg merke til diesellokomotivet.

Under: Wolkenstein normalsporstasjon. Type 110 til venstre, 118 til høyre.



Berlin Ostbahnhof. Oljefyrt 03 fra Stralsund til venstre. Til høyre en kullfyrt 01 fra Dresden. Legg merke til driftsbestyrerens fornøyde uttrykk.

Slå et slag for
„TERTITTEN“



Nå målet med en konto i:
K **KREDITKASSEN**
- Lillestrøm



Valdresbanens lok nr. 2 "LAND" med vedfyringsskorstein på Dokka stasjon påsken 1917.

TIL ÅPNINGEN AV VALDRESBANEN I 1902 BLE DET FRA SÆCHSISCHE LOKOMOTIV UND MASCHINENFABRIK, CHEMNITZ, BESTILT 3 6-KOBLEDE LOKOMOTIVER MED AKSELANORDNING 1'1C1'. PÅ GRUNN AV DEN SPINKLE SKINNEGANGEN PÅ VB TILLOT MAN IKKE STØRRE AKSELTRYKK ENN 8 TONN. LOKOMOTIVENES TOTALE VEKT VAR SÅLEDES KUN 36,6 TONN MED FULLE FORRÅD.

I TILLEGG TIL DE 3 BLE DET LEVERT YTTERLIGERE ET LOKOMOTIV AV SAMME TYPE I 1906. SAMTLIGE LOKOMOTIVER FIKK NAVN - DE TRE FØRSTE BLE DØPT "VALDRES", "LAND" OG "EINA" MENS LOK NR. 4 BLE DØPT "FAGERNES". SISTNEVNT BLE I SENERE ÅR KUN BRUKT SOM RESERVELOK HOVEDSAKLIG I PÅSKETRAFIKKEN.

I HELE PRIVATBANETIDEN BLE LOKOMOTIVENE SVÆRT GODT VEDLIKEHOLDT - SAMTLIGE BLE F.EKS. OMBYGGET TIL OVERHETERE. DA NSB OVERTOK I 1937 VAR ALLE LOK I GOD STAND.

ETTER 1937 LEVDE LOKENE ET OMLAKKENDE LIV, DEN RELATIVT LAVE TREKKRAFTEN GJORDE LOKENE UEGNET SOM TOGLOK, DE BLE DERFOR MEST BENYTTET I SKIFTETJENESTE.

I 1953 BLE LOK NR 18, TIDLIGERE NR. 2 "LAND", SOLGT TIL KLEVFOS CELLULOSE & PAPIRFABRIK VED ÅDALSBRUK FOR Å TRAFIKKERE BANENS SIDESPOR. LOKET BLE DØPT "CAMELIA", MEN FIKK EN RELATIVT KORT GLANSTID PÅ KLEVFOS.

DE ØVRIGE LOK, SOM VED NSB HADDE TYPEBETEGNELSE 50, BLE UTRANGERT I TIDEN 1954 - 1963. INGEN AV TYPEN ER BEVART.

