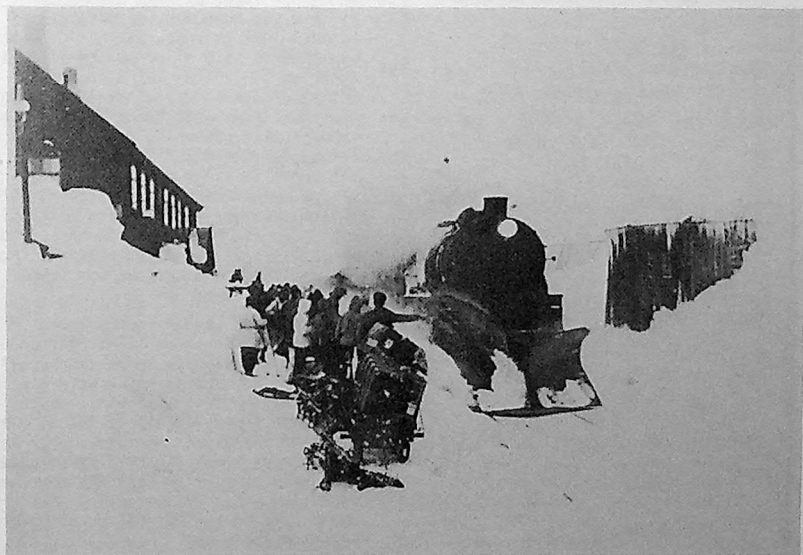


Tertitten

URSKOG-HØLANDSBANENS MEDLEMSBLAD NR. 42 DESEMBER 1979

Tertitten



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

Medlem av NORSKE KUNST- OG KULTURHISTORISKE MUSEER.



Tertitten

Medlemsblad for
URSKOG-HØLANDSBANEN
Nr. 42 utgitt i desember 1979

Redaksjon: Gaute Narverud
Thor Mellin-Olsen
Finn Halling
Hans P. Grøner

Redaksjonens adresse:

Postboks 31, Vinderen
Oslo 3

Postgirokonto: 2 06 77 18
Bankgirokonto: 6201.20.01628

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

Annonsepriser:

Baksiden kr 300,-
1/1 side " 200,-
1/2 side " 110,-
1/4 side " 65,-

Rubrikkannonse med
høyst 50-femti ord kr 15,-
Do. for medlemmer " 10,-

Ettertrykk kun tillatt med
forfatterens tillatelse.

Opplag: 600

Forsiden:
Tog 602 under innkjøring på Finse en
vinterdag i mellomkrigstiden. Loket
er av type 31 b.

Kjære leser,

Og hermed foreligger det gjennom
tidene mest omfangsrige nummer av
vårt medlemsblad. Hele 88 sider er
det blitt - og da er ikke alt stoff
som vi mottok kommet med. Det som
ligger over kommer neste gang. Å
trykke 88 sider i en sleng byr på
tekniske problemer. Bladet er derfor
delt i to. Først 48 sider "vanlig"
stoff og så 40 sider om museumsjern-
baner i Belgia - det første "tema-
hefte" som har sett dagens lys.

Det er all grunn til å takke for
mange og gode bidrag. Det er flere
bidragsytere til dette nummer av
TERTITTEN enn noen gang tidligere -
og dessverre har vi måttet la noe
stoff ligge over til neste gang.

Når neste nummer av vårt medlemsblad
kommer skal vi ikke ha noen formening
om, men før St. Hans må det vel bli.
Den ærede leser må ikke glemme at
vi ikke har noen fast redaksjon i
bladet - det er ingen som har forpliktet
seg gjennom valg eller oppnevning til
å skrive TERTITTEN. Det blir derfor
til at bladet kommer ut når lysten og
tiden tillater det. Denne ordningen er
kanskje litt uformell, men det synes
å fungere tilfredsstillende, så inn-
til det blir valgt en redaksjon av
bladet med en redaktør i spissen, vil
redaksjonen variere noen fra blad til
blad; Alt ettersom hvem som har anled-
ning til å være med å sette bladet sammen
og renskrive de bidragene som kommer
inn.

En type stoff savner redaksjonen:
Bidrag som i tekst og bilder gir en
dekkende beskrivelse av de store revi-
sjonsarbeider som er under utførelse -
og har vært utført - på våre vogner.
Hermed en anmodning til de "aktivister"
som står for disse arbeidene: Bruk noen
minutter av tiden til å ta fotos under
arbeidets gang, - og sett det hele ned
på papiret. Det er godt stoff både i
øyeblikket og når vi skal se tilbake
ettersom årene går.

Så gjenstår det bare å ønske alle våre
lesere

*en Gladelig Jul
og ett
Godt Nytt År*

24/11-79 Red.

GENERALDIREKTØREN
FOR
NORGES STATSANER
OSLO

Oslo, 23. oktober 1979.

A/L URSKOG-HØLANDSBANEN
v/ingeniør Olaf Wiegels
Plankontoret for Oslo S

OSLO

På vegne av Norges Statsbaner takker jeg på det hjerteligste for de gode ønsker og det vakre litografi vi mottok i anledning av NSB's 125 års jubileum.

R. Stenersens bilde fra Urskog-Hølandsbanen vekker nostalgiske følelser og vil bli til stadig glede for mange, og ikke minst for meg personlig, idet det har fått sin plass på generaldirektørens kontor.

Med vennlig hilsen

Robert F. Nordén
Robert F. Nordén

1979 - NYTT REKORDÅR!

Dato	7/6 C	8/6 C	11/6 C	13/6 C	17/6	24/6	1/7	8/7	15/7	22/7
Totalt	325	80	90	135	440	464	791	406	474	538
Antall tog	3	1	1	2	5	4	8	4	4	5
Antall pr. tog	108	80	90	67	88	116	99	101	118	108
Lok km.	21(8)	12(8)	9(8)	15(8)	33(8)	27(6)	27(4) 28(6)	28(6)	27(4)	33(6)
Vogn km.	84	48	36	60	165	129	189	152	153	171

Dato	29/7	5/8	12/8	19/8	23/8 C	26/8	2/9	9/9	16/9	Totalt 79
Totalt	346	322	549	376	14	534	223	188	155	6450
Antall tog	4	4	5	4	1	4	4	4	3	70
Antall pr. tog	86	80	110	94	14	133	56	47	52	92
Lok km.	27(8)	27(8)	36(6)	27(6)	10(4)	30(4)	27(8)	27(6)	21(6)	492
Vogn km.	124	135	171	162	50	165	135	135	84	2348

Totalt antall reisende	1966 - 1979:	49.610	Totalt km. løp nr. 4:	95
Totalt antall enk.reis.	1966 - 1979:	98.066	Totalt km. løp nr. 6:	227
Totalt antall personkm.	1966 - 1979:	307.048	Totalt km. løp nr. 8:	175

Ovenfor serveres årets resultat i tørre tall. C bak datoen angir chartertog. Tallet i () bak lok km viser hvilket lokomotiv som er brukt.

Vi har hatt ca. 400 besøkende mer enn i 1978, men vi har kjørt bare 70 tog mot 75 i 1978. Antall reisende pr. tog er gått opp med 11. Størst trafikk hadde vi 1. juli med hele 791 - også det ny rekord. Største antall reisende på et tog er ca. 215 stk.. Til dette toget ble det solgt 229 billetter, men noen valgte å stå over til et senere tog!

De ovenfor nevnte tall representerer både glede og bekymring: Trengsel skaper ikke trivsel - og det har vært mer trengsel enn ønskelig er. Vi har bare hatt 2-togs drift en søndag, men p.g.a. det forlengede kr.spor på Fyen har det vært kjørt med 6 vogner nærmest kontinuerlig. Flere dager med 2-togs trafikk hadde derfor ikke hjulpet på kapasiteten, men det hadde redusert ventetiden for mange besøkende. Nå er det dessverre slik at også UHB's medlemmer skal ha ferie - og mange er henvist til å legge denne i fellesferien i juli. Nettopp da er trafikken størst og behovet for personale i trafikkvviklingen størst. Dette klaffer dårlig, men det er et forhold som vi ikke må regne med kan rettes opp.

Vi kan nok trygt konstatere at vi fortsatt har for lite personvognmateriell. Det er sikkert ikke urealistisk å regne med at det i et hvert fall vil være behov for ytterligere 50 sitteplasser i løpet av en 3-5 år. Men om UHB kan innøtekomme dette behov er et helt annet spørsmål. I tidens fyldest må vi selvsagt få bygget opp Co2 igjen, men Tol, som nå er "sommervogn", burde tilbakeføres til hva den var: Flatvogn for transport av tømmer og løftekasser. Kanskje burde vi se oss om etter et "sommervogn-emne"? Lukkede G-vogner av typen Go26 kan skaffes og kan endres til "sommervogn" med bare moderat innsats.

Ja-ja, det var tallene for 1979 og noen høyst private betraktninger fra undertegnede. Skal se det blir ny rekord i 1980 også!

6/11 HPG (driftsbestyrer)

RJUKANTUREN 27 - 28 SEPT. 1979

VED ANNE HILDE GUDMUNDSEN OG HÅVARD PEDERSEN

Guðskjelov! - Værprofetene på Blindern slo til i vanlig kjent stil, nemlig helbom. Mens dagens aviser truet med regn, var det deilig solskinn som fulgte Aol100 ut fra Vestbanen en torsdag ettermiddag i september. En solid håndfull av banens aktive medlemmer hadde latt seg friste av arrangementsavdelingens innbydelse til rundtur i Telemark og Vestfold. Rjukanbanens materiell og ferge var hovedattraksjon.

Stemningen lar som kjent aldri vente på seg når Aol100 er i farta, og før noen ante ordet av det, var Kongsberg passert. Toget vi hadde hengt oss med, Pt 501, er foruten Pt 502 den motsatte veien, det eneste toget som i dag tar seg tid til å stoppe lokalt mellom Kongsberg og Hjuksebø. Dette kombinert med Aol100's heldige plassering bakerst i toget, ga virkelig anledning til studier av denne naturherlige og kuperte strekningen. De store stasjonsbygningene står som tause monumenter over den gang det ble smeltet sølv i Saggrenda og da Meheia og Øysteinstul stasjoner var kjente utgangspunkter for helgas skuturer. Reiseleder Finn Halling fortalte at strekningen Kongsberg - Hjuksebø egentlig er navnløs, i det Sørlandsbanen først starter i Nordagutu, og banen fram til Kongsberg opprinnelig er en sidelinje til Randsfjordbanen (Drammen - Randsfjord).

I Hjuksebø kom vi inn på Bratsbergbanen, som i motsetning til banene i Østfold og Vestfold fremdeles bærer det opprinnelige navnet til sitt hjemsteds fylke, Telemark. Det var her attraksjonene startet for alvor. Vi tok farvel med Pt 501, og ble fisket opp av "lokalen" til Notodden. En kan trygt si det var et noe uvanlig tog som forlot Hjuksebø; Først styrevogn i tre, så motorvogn type 65 b (i stål), og så NSB's gamle staselige representasjonsvogn - i tre.

Vi lutet forbi Trykkerud og Tveitan og hva nå alle holdeplassene heter, og ankom etter kort tid Notodden. Strekningen fra Hjuksebø og hit er bare 9 km, men hit og ikke lenger skulle vårt reisefølge, også kalt Pt 2176.

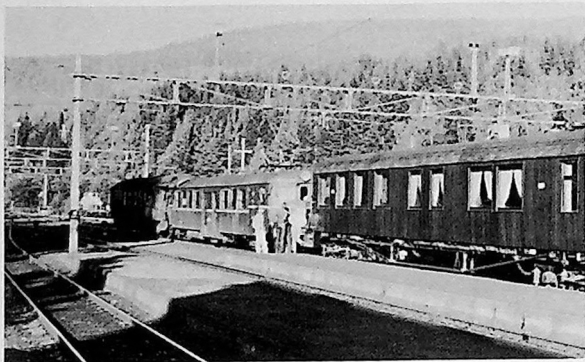
Til tross for en del forsinkelse, sto godstog til Tinnoset og ventet tålmodig. Vi ble rangert inn foran "F'en", og med El 8 foran og en Di 2 i "ræva" jobbet vi oss opp 28 o/oo fra Notodden. Straks før Lisleherad flater banen seg ut og hjelpe-loket sa derfor takk for seg. Banen opp til Tinnoset er utvilsomt en av Østlandets mest naturskjønne jernbanestrekninger. Skyfri solnedgang og vakre høstfager satte naturligvis en ekstra spiss på det hele.

Det eneste som brøyt vannspeilet på Tinnsjøen, var MF Storegut. Rangeringen av godsvogner av og på ferga er tøffe saker, hvor bl.a. ståltau er en av metodene som brukes for å få disse i land. På ferga - anno 1956 - sørget kaptein Aas for omvisning. Hvilket rom som interesserte mest er vel unødvendig å nevne. Men så er det jo heller ikke daglig kost å få studere 1000hk's dieselmotorer i arbeid, og attpå til så blankpusset at de nesten er til å speile seg i.

Det er dessverre noen år siden siste ordinære persontog gikk på Rjukanbanen. Vannstanden i Tinnsjøen var for høy til at vogna vår kunne få følge med over. Derfor var det ingen annen råd enn å ty til rutebilen den siste biten fra Mæl til Rjukan.

Værgudene holdt formen også neste dag: Klarvær. Solskinn er det jo aldri i selve Rjukan vinterhalvåret. Ser en bort ifra noen korte industribaner, er Rjukanbanen, ved siden av malmbanen i Kirkenes, den siste rest av privatbaner i drift i Norge. Den ble åpnet i 1909 elektrifisert i 1911, men mistet persontrafikken i 1970. Sammen med strekningen Notodden - Tinnoset var Rjukanbanen den første normalsporede bane i Norge som fikk elektrisk drift. Lengden er 16 km, men i tillegg kommer sidelinjen Rjukan - Vemork på 5 km, men den trafikkeres ikke til daglig. Vemorklinja er nå Norges bratteste bane med 56 o/oo stigning.

I Lokstallen sørget lokstallsformann Skifterud for en hyggelig omvisning. Trekkkraften på Rjukanbanen hører absolutt med til det mest interessante en finner på norske jernbaner i dag. Foruten 3 dieselhydrauliske skiftelok har banen to sveitsiske el.lok med Secheronmotorer, og det beste av alt: To eks. NSB El. 1 anno 1921 - still going strong. Verken pussegarn eller malerkost var mangelvarer i stallen, - maskinene fra tiden da et el.lok var noe mer enn et el.lok var intet vondt syn.



Ao100 kobles til
Pt 2176 i Hjuksebø.
.. En heller ualmin-
nelig togsammen-
setning!



Etter 9 km i Pt 2176
er vi klar til avgang
fra Notodden retning
Tinnoset bak en El 8.



"Trekraften på
Rjukanbanen hører
absolutt med til det
mest interessante en
finner på norske
jernbaner i dag.

Alle 3 typer på et
brett.



MF Storegut bakker ut fra Tinnoset etter at UHB-horden har gått fra bordet for å begi seg mot Oslo i "eget" tog.



"Vårt" tog bestående av El 8, F-vogn og Aol00 i Notodden.



Rangering med El 1 i Møl. Her tas ståltau i bruk ved ilandføring av vogner.

Rjukanbanens allikevel største severdighet finner en i Mæl. DS Ammonia anno 1929 er fortsatt i fin form. Båten tjenestegjør som reserve for Storegut. Riktignok har kullfyringen måttet vike for olje, men alt maskineri drives fortsatt med damp. Reiseleder'n selv sørget for omvisning.

Når en glir over Tinnsjøen en solfylt høstdag, må en undres over at turistene ikke har "oppdaget" denne overfarten. Riktignok er reisa til Rjukan via Tinnsjøen tidkrevende, men den byr på naturopplevelser som gjør reisa verdt. Merk dere det, alle som ikke var med til Rjukan denne gangen.

På turen ned fra Tinnoset ble vi riktig ført tilbake til Aol00's storhetstid. Togsettet besto nemlig av: Lok (el 8), F-vogn, oss -og ikke noe mer. I likhet med Rjukanbanen ble strekningen Notodden - Tinnoset åpnet i 1909 og elektrisk drift fra 1911. Banen var privat, men da banen Notodden - Skien ble åpnet i 1920, gikk den over til NSB.

Vår "storhetstid" varte ikke lenge. På Hjuksebø slo 5 - 6 godsvogner følge. Vi suste forbi både Nisterud og Hoppestad og havnet kort etter i Skien. Telemarkingene har sansen for navn.

Fra Skien gikk turen bak Ht 812 til Oslo via Vestfold. Få steder har vel jernbanen gjennomgått en så enorm utvikling som nettopp i Vestfold. Tidligere het det Jarlsberg amt og følgelig Jarlsbergbanen, ferdig 1882. Banen var smalsporet (1067 mm), og stasjonene og "mjølkerampene" lå tett. Både statlige og private forgreninger dukket opp i øst og vest.

Som den siste banen i Norge, ble banen ombygget til normalspor i 1949, og er forlenget elektrifisert. Lokaltrafikken er borte. Moderne "Inter City-tog" har overtatt og går med jevne intervaller. De statlige forgreningene Skoppum - Horten og Eidanger - Brevik har fortsatt godstrafikk. Men privatbanene Tønsberg - Eidsfoss og Holmestrand - Vittingfoss slokna allerede i 1938.

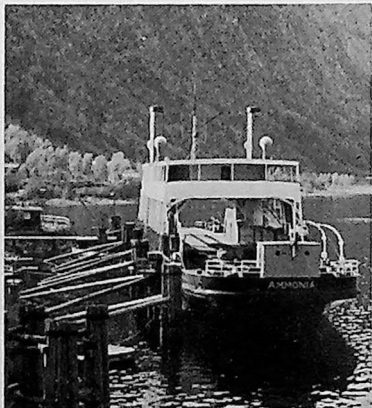
For oss jernbaneen "dust" iaster var det like greit at kveldsmørket la seg over den siste delen av turen. Vestfold er ikke lenger hva det var.

Hjertelig takk til arrangementsavd. ved Finn Halling for gjennomført opplegg og alle tiders tur!

Håvilde



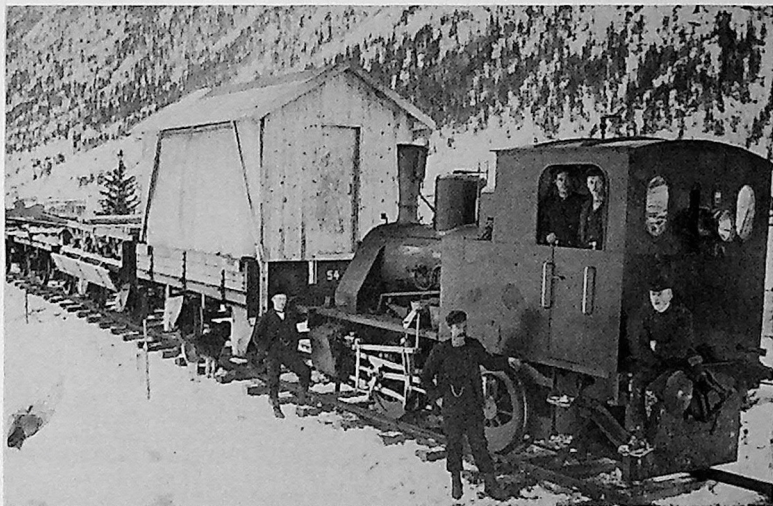
Rjukanbanens skiftelok levert av Henschel.



"AMMONIA" ved kai i Mæl. Fergen er klar til innstas på 12 timers varsel.

TIDLIGE DAMPLOKOMOTIVER VED RJUKANBANEN

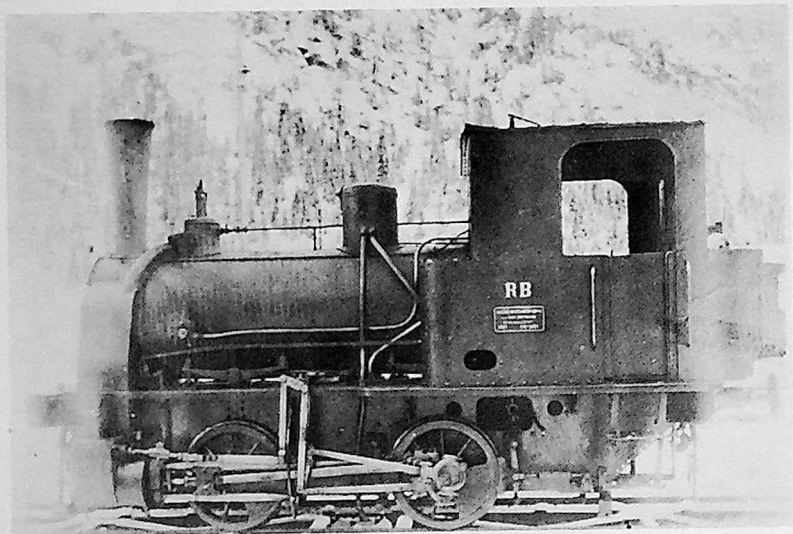
Alle fotos: NORSK HYDRO



Over: Anleggstog på Rjukanbanen i nærheten av Øverland. Lokomotivet er levert av Orenstein & Koppel, Drewitz (nå Babelsberg) som byggenummer 2803 i april 1908 til G. Hartmann, Kristiania og videre til Norsk Transportaktieselskab. Ytelse: 100 HK. Orenstein & Koppel leverte i aug. 1908 ytterligere et lok av denne typen til RjB. Dette hadde navnet VEMORK.

Under: RB "ODIN", antagelig levert av Orenstein & Koppel oktober 1910 som byggenummer 4340, her i noe ombygget utgave, bl.a. med påbygget kullboks og nye sikkerhetsventiler. Lokomotivets gjerning ved Rjukanbanen ser ut til å være avsluttet.

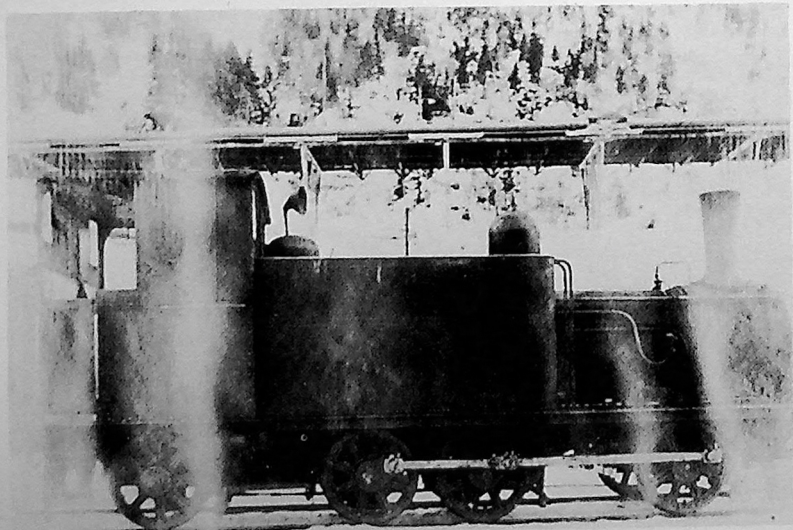




Over: RB 1, levert av Sächsische Maschinenfabrik i 1901, byggenummer 2631 eller 2831, her fotografert på Rjukan stasjon.

Under: Dette ser ut til å være en gammel engelsk konstruksjon og er trolig kjøpt brukt til Rjukanbanen. Lokomotivet har akselanordning 0'C'1, innvendige sylindre og mangler motvekter på drivhjulene.

Ytterligere opplysninger om lokomotivenes forhistorie og endeligt mottas med takk!



ISLE OF MAN RAILWAY IDAG

Å skifte navn på et jernbaneselskap er i seg selv en stor og sjelden begivenhet. Ser man bort fra nedleggelsen av 2/3 av dampjernbanenettet på Isle of Man i 1974, er navneendringen ved årsskiftet 1977/78 og det den innebar kanskje en av de viktigste begivenheter i denne særegne banens 106 årige historie.

Den dampdrevne banen på Isle of Man hadde i mange år fristet en usikker tilværelse (se Tertittet nr. 35), og trusler om total nedleggelse kunne høres. Banen hadde i alle år vært privat drevet, og på grunn av de relativt beskjedne inntektene de senere år, tillot ikke regnskapene de store investeringer hverken til vedlikehold av spor eller materiell. Et annet forsterkende moment var banens dårlige utgangspunkt Ballasalla, ca. 7 miles fra Douglas.

Redningen kom i grevens tid. Ved årsskiftet 1977/78 ble banen "nasjonalisert" og administrasjonen direkte underlagt "the Board of Tynwald" (dvs. Manx Parliament). De tidligere Manx Electric Railway og Snaefell Mountain Railway ble nå slått sammen med Isle of Man Railway Co. under felles administrasjon og fikk navnet Isle of Man Railways.

Overtakelsen medførte en rekke endringer. Bortsett fra sikring av økonomien, var kanskje det viktigste at den dampdrevne banen igjen fikk Douglas som utgangsstasjon. Stasjonsbygningen - som nesten er på størrelse med hovedbygningen på Oslo V. - og stasjonsområdet hadde stått ubenyttet en tid, men var allikevel nesten intakt. Stasjonsbygningen er i tradisjonell viktoriansk stil, men har dessverre strukturelle defekter, hovedsaklig som følge av anbringelsen av et kloakkanlegg i nærheten for noen år tilbake. Man regner imidlertid å kunne fortsette å bruke bygningen til souvenirsalg, billettsalg etc.

Plattformene, som kan ta tog på 10-12 boggivogner, er delvis overbygget, og det er ledelsens intensjon å utføre en kombinert restaurering/reparasjon av overbygningen for å bringe den tilbake til sitt originale utseende fra 1900.



THE SOUTHSIDER, trukket av lok nr. 4 LOCH klar til avgang fra Douglas stasjon
1. august 1979. Foto: Finn Halling

Stasjonen kan vidre by på et praktfullt stillverkshus som ble oppført tidlig i 1892. Herfra "fjernstyres" alle stasjonens sporveksler og semafor-signaler via wirer.



"DOUGLAS SIGNAL BOX". Vognhallen i bakgrunnen. Foto: Finn Halling

Stasjonens styggeste, men ikke desto mindre viktige bygning er vognhallen. Ved siden av at mange av personvognene går i vinterdvale her, står lokomotivene nr. 3 "PENDER" og nr. 9 "DOUGLAS" i et hjørne og nyter sitt otium. Bak hallen står ramme og kullboks fra lok nr. 7 "TYNWALD". Det er desverre lett å se at lokomotivet ble pensjonert for over 30 år siden (1945).

Verkstedet i Douglas er et kapittel for seg, kvaliteten på og omfanget av revisjonene likeså. Sommeren 1979 var lok nr. 10 "G.H.WOOD" og nr. 12 "HUTCHINSON" inne til HR. Begge lok skal få ny kjele, og vil etter revisjonen bli malt i forskjellige farger, slik at de 5 lokomotiver i drift avspeiler de forskjellige farger som har blitt benyttet opp gjennom årene. Ledelsen håpet å ha begge lok klare til sommeren 1980, da 3 lok er for lite til å avvikle trafikken! Det ble ansett som usannsynlig at istandsetting i flere lok ville komme på tale i overskuelig fremtid.

Revisjon av personvogn er pågår også for fullt. Og en personvognrevisjon - eller rettere restaurering - besto ikke av bare å skrape og male! Selv brannherjede vrak ble som nye. Vi fikk lov til å besiktige vogn F35 - en vogn som var pusset opp på en høyst forbilledlig måte - to dager før kong Olav reiste i den fra Port St. Mary til Douglas. At sansen for detaljer er på topp på Isle of Man Rly. er denne vognen et typisk eksempel på .

Utenfor verkstedet kunne kommende vintres "gjøremål" beskues. En av disse vognene var en brannherjet boggi vogn av den sammenbygde typen, dvs. at vognkassen fra to toakslede vogner var flyttet over på en ramme med boggi. Den gjenværende del av vognen skal nå restaureres og flyttes tilbake på sin originale toakslede rammetype, som det finnes en god del av fremdeles idet disse i sin tid ble gjort om til godsvogner.

Selve banen fra Douglas til Port Erin (ca. 15. miles) er preget av sin høye alder. Sporet er tildels meget dårlig; kronisk nedsunkne skjøter og ofte gjennomrusten "skinnehals". Utskifting av sviller og skinner er påbegynt, men de største investeringene på anleggsfronten har hittil gått til Manx Electric Railway på grunn av den voldsomme trafikken der. Driftstilskuddene er nemlig begrensede, og det ble påstått at utgiftene var £250.000 og £100.000 pr. år



Over: Full fart ut fra Douglas stasjon anført av lok nr. 4 "LOCH". Bemerck den nyreviderte Manx Northern Railway nr. 15 lengst til venstre. Foto: F. Halling
 Under: Stilstudie av lok nr. 4 "LOCH" på Douglas stasjon. Lokomotivet er malt rødt med sorte og gule stafferinger. All messing er usedvanlig blankpusset. Foto: T. Beckett.



på henholdsvis M.E.R. og IoM Steam Rly.

Driften med den dampdrevne del av Isle of Man Railways kan imidlertid varte opp med en utrolig trafikkøkning. I tiden 30. april til 25. juli 1979 hadde 44.851 passasjerer reist ut fra Douglas, mens tallet for hele 1978 var 24.190 - en økning til da på 85 %. Sesongavslutning var 28 september.

I juli og august kjørte man 5 ordinære tog alle dager unntatt lørdager, og enda disse vanligvis ble kjørt med 7-8 boggivogner, var det ofte nødvendig å sette opp ekstratog.

Som trekraft ble benyttet lokomotivene nr. 4 "LOCH", nr. 11 "MAITLAND" og nr. 13 "KISSACK". I tillegg til de tidligere nevnte lokomotiver, befant lok nr. 5 "MONA", nr. 6 "PEVERILL" og nr. 8 "FENELLA" seg i Douglas. Nr. 1 "SUTHERLAND", nr. 15 "CALEDONIA" og nr. 16 "MANNIN" er utstilt på jernbanemuseet i Port Erin. Lok nr. 14 "THORNHILL" er kjøpt av en privatmann som er bosatt på den nordlige delen av øen. Han er øiensynlig godt bemidlet, da han har kjøpt ny kjele til lokomotivet og kjører rundt med det på eiendommen sin sammen med en gammel trekslet personvogn.

En reise til Isle of Man behøver ikke bety økonomisk ruin selv om man lever på studielån. Er man f.eks. på Inter-rail tur i England, er et besøk på øen en selvfølge. Riktignok koster båtturen fra Liverpool til Douglas ca. £9, men hvem vil vel ikke betale det for å reise med dampbåt? Et døgn på et av de utallige private hotellene med frokost og middag inkludert kostet sommeren '79 fra ca. £4.50 - levrekostnadene er således minimale.

De som ønsker ytterligere opplysninger om Manx Electric Railway, Snaefell Mountain Railway eller Isle of Man Steam Railway kan skrive til

ISLE OF MAN RAILWAYS
TERMINUS BUILDING
STRATHALLAN CRESCENT
DOUGLAS
ISLE OF MAN

Finn Halling

TIDLIGERE UTGAVER AV TERTITTEN SOM FREMDELES KAN SKAFFES:

	PRIS PR. STK.	
	før 1.1.	etter 1.1.
TERTITTEN nr. 22 og 23 (kopier i A5-format)	4,-	5,-
TERTITTEN nr. 26,27,28,29,30 (sterkt begrenset antall igjen)	4,-	5,-
TERTITTEN nr. 31,32,33,34,35,36,37, 38,39,40,41	4,-	5,-

Bladene bestilles ved å sende beløpet til vår postgirokonto nr. 2 06 77 18. Vennligst oppgi hvilke nr. betalingen gjelder.

Vi kan også anbefale vår utmerkede engelske historikk 2'5 1/2" apart. Denne er skrevet på lettest engelsk, og koster for tiden kr 10,-. Bestilles på samme måte som over.

BERETTIGET KRITIKK - BANEAVDELINGEN

Ganske selvfølgelig oppstår det fra tid til annen kritikk av det som kommer på trykk i TERTITTEN - så også denne gangen. I nr. 41 skrev undertegnede at vi på baneavdelingen ikke helt hadde klart å følge opp de oppsatte planer og at vi i årene fremover nok må øke aktiviteten.

Det er mulig at denne formuleringen var for generell, og at den derfor rammet der den absolutt ikke skulle. Således har vår overbaneformann Håvard Pedersen gitt uttrykk for skuffelse over de linjer som ble skrevet om baneavdelingens innsats idet han mener det har vært jobbet maksimalt.

At det på en del områder har vært maksimalt - og mer enn det - er det ingen tvil om. Det har vært utført omfattende kultivering av områdene langs banen og det er oppnådd fine resultater som vi alle setter stor pris på. Oppå fyllingen på Bingsfoss er det lagt et tett dekke av kasserte sviller slik at denne nå er kamuflert fra banen!

Nå på høstparten kom også grøftegravningen igang for alvor. Gravemaskinen har fungert udmerket og Øyvind Mjelde har betjent den med iver og innsikt. Det er ikke få som har stått og sett på arbeidene med maskinen og berømmet Øyvinds teknikk - og grøftene er den rene åpenbaring.. Det er i løpet av høsten blitt gravd betydelig flere meter grøft enn jeg tror noen hadde trodd skulle være mulig.

Det er nå ingen tvil om at vi i løpet av et par år vil ha en banestrekning som tar seg uendelig mye bedre ut enn den vi fra tidligere er vant med - og like viktig; En mye tørrere banestrekning! Dette vil selvfølgelig forlenge svillenes levetid med kanskje 50%. Og det er høyst nødvendig!

Dermed er vi over på sviller - og det er her vi står overfor et alvorlig problem. Det var primært svillene jeg hadde i tankene da jeg skrev de nå så meget omtalte linjer i TERTITTEN.

Fra mange år tilbake har det vært slått fast at vi bør bytte ca. 200 sviller årlig. I 1979 er det byttet ca. 40 - og stort bedre var det ikke i 1978 heller. Det må dog i denne forbindelse nevnes at de to siste "sville-leveransene" med brukte NSB-sviller har hatt en så dårlig kvalitet at nesten alle svillene måtte vrakes. Dette gir, for å sitere formann Wiegels, et etterslep på noe sånt som 320 sviller i løpet av en 2-års periode. Dette må vi bare se å få tatt igjen i årene som kommer! Vi har på banen ca. 5000 sviller. Regner vi svillenes levetid til 30 år - og det er optimistisk - tilsier dette minimum 160 sviller pr. år. Men nå lever de svillene vi legger inn ikke stort mer en halvparten av denne tiden. Vi har alt byttet ut sviller vi selv la inn mot slutten av 60-tallet. Dette gjør bare situasjonen verre! Med andre ord: Vi må ta i bruk nye sviller, - og det så fort som bare f... .

Og dermed kommer et nytt problem: Økonomiske ressurser. Nye sviller kommer på ca. 80 kroner pr. stk. Det blir 16.000 kroner pr. år om vi skal legge inn 200 stk. Og hertil kommer omkostningene ved innlegging og transport. Ca. 25.000 kroner må vi nok regne med for svillene er på plass. Og dette beløpet må vi regne med som er årlig utgift i overskuelig fremtid - og vel så det.

Skal vi komme ut av det uføret vi er iferd med å komme inn i må vi rett og slett omprioritere. I år har maskinavdelingen brukt ca. 55.000 kroner mens baneavdelingen har kostet oss ca. 15.000 kroner. I årene fremover må altså baneavdelingen tilføres en større del av "kaka" - og andre aktiviteter (så som nybygginger og anskaffelser) må finne seg i å bli gjenstand for nedprioritering. Vi kan nemlig ikke regne med noen nevneverdig økning av de offentlige tilskudd i de nærmeste årene.

For de som ikke er så godt kjent med forholdene bør det kanskje nevnes at vi nå legger inne brukte NSB-sviller. Mange av disse er som nevnt ubrukbare. Vi må derfor sortere den haugen vi får. Deretter må underlagsplatene skrus av og enden på svillen sages av. Dette er meget tungt og tidkrevende arbeide som ikke frister noen, så denne delen av virksomheten bør fortest mulig bli historie.

Jeg håper med dette å ha rettet opp det som er blitt oppfattet som urimelig - om det enn ikke var ment slik det ble oppfattet. På toppen av det første lasset nye sviller som ankommer UHB bør det feires "kranselag" - det er det neppe noen uenighet om.

6.11.79 HPG (driftsbestyrer)



"Loffen" er kjørt av tralla og arbeidet ved Sætra skal begynne ... , men det holdt på å bli en alle tiders bråstopp.

Her er øyvind i ferd med å løse opp en alle tiders "backlash" - slikt forekommer!



Vi har i år kjørt ut atskillige tonn med sårt tiltrengt grus.

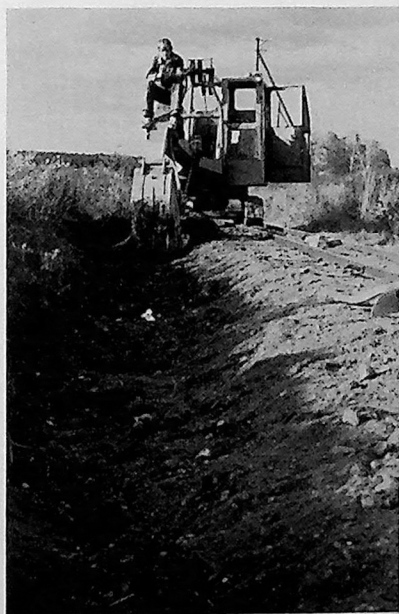
Samme dag som grusingen av Fyen kr.spor sto for tur, ble "BINGSFOS" prøveoppfyrt foran årets sesong. Resultatet ble et unikt arbeidstog.

SELVHOGST - VED

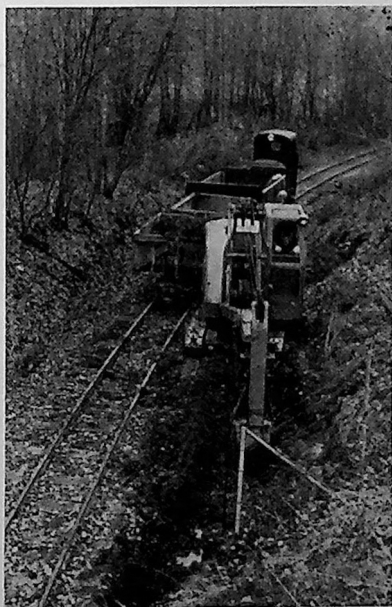
På strekningen Sørumsand - Tønsberg tunnel og Fyenbro - Bingsfoss (motsatt Kongsvingerbanen) er skogen i ferd med å vokse seg alt for tett. En av de uheldige sidene ved dette er at utviklingsdyktige og pene treslag som gran og bjørk "kveles" av ugress-trær som selje og gråor.

Tilveksten er større en det UHB forbruker av ved, og behovet for tynning er større enn det baneavdelingen er i stand til å nå over.

Aktivt stell av skogen er en forutsetning for å få fram vakker og robust skog langs banen. Banens medlemmer + familie og bekjente har derfor nå adgang til å hogge seg ved til eget bruk. Forutsetningen er at en på forhånd har tatt kontakt med Håvard Pedersen, telf. 15 14 88 (etter kl. 16.30), som vil foreta blinking, samt gi øvrige instruksjoner for hvordan hogsten skal utføres.



Grøfting ovenfor Sætra plan-
overgang.



Grøfting i tunnelåpningen.
Grøften fra Kongsvingerbanens
Undergang til tunnel avsluttet!

Vi er alle vel kjente med UHB's bruk av løftekassen i samtrafikk med NSB. Systemet ble tatt i bruk av daværende driftsbestyrer Eigil Prydz så tidlig som i 1919 - lenge før noe tilsvarende var i bruk noe annet sted i Norge.

Løftekasse er grunnen ikke noe annet enn et norsk ord for container slik vi kjenner dette ordet i bruk i dag. Systemet var unikt. Fra å bruke 3-4 mann i flere timer for å få lastet over fra en sporvidde til den annen - tok det nå bare 2-4 minutter å få samme jobben gjort, og to mann var mer enn nok.

UHB hadde flere typer av kasser. Lukkede kasser, åpne grindkasser og flak - alle tilpasset spesielle oppgaver og vareslag. Det er grunn til å anta at driftsbestyrer Prydz er selve opphavsmannen til dette transportsystem i Norge - og kanskje langt utover landets grenser for alt vi vet. På tross av at containeren i dag er i bruk både til sjøs, på jernbanen og på landeveien i stadig økende omfang, har vi lest lite om dens utvikling og tilblivelseshistorie. Vi vet at mindre kasser, bl.a. for dyretransporter var i bruk langs norske-kysten, men herfra og til løftekassene på UHB er det et langt sprang. Vi har ingen kjenskap til noe mellomledd som føyer seg naturlig inn.

På UHB har vi i dag 4 løftekasser. 3 er lukkede kasser og 1 er en grindkasse. Den sistnevnte utgjør verkstedseksjonen i lokstallen. 2 av de øvrige kassene er disponert av henholdsvis baneavdelingen og maskinavdelingen. Den siste, som vi fikk fra Østre Romerike Kornsilø nå i høst, står fortsatt på Liermosen og er ikke tatt i bruk som annet en lagerplass. Denne kassen er i forbløffende god stand - vi kan fortsatt lese teksten på skiltene.

Vår "sommervogn" Tol ble i alle år fra 1919 og frem til nedleggelsen brukt til transport og løftekasser fra og til Sørumsand stasjon. Da vi overtok vognen sto den løftekassen som nå utgjør verkstedet på vognen. Vi i UHB trengte sårt til mer plass for de reisende enn vi hadde i de vanlige passasjervognene og bygget derfor vognen om til "åpen sommervogn" etter svensk mønster. Denne ombyggingen innbar ingen endringer av den opprinnelige Tol, det ble bare satt på et overbygg som er festet i vognens stakfester.

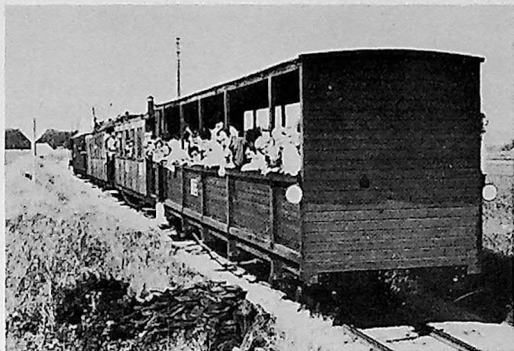
Det kan neppe herske særlig tvil om at vi før eller siden må tilbakeføre Tol til utgangspunktet og utstyre den med løftekasse igjen. Urskog-Hølandsbanen var en typisk godsbane, og løftekassene var et dagligdags innslag i nær sagt alle tog. Som museum forplikter dette A/L Urskog-Hølandsbanen. Vår oppgave skal bl.a. være å gjenskape banen slik den var og fortsatt blir husket så langt nå er. Dette har vi greid bra, men godsvognmateriellet spiller en for lite dominerende rolle i våre presentasjon av banen for publikum. Systemet med løftekasser presenteres overhode ikke. Bare de som kjenner banen fra fordoms tider vet at de vognkassene som står på Bingsfoss er representanter for UHB's eget container-system!

Håvard Pedersen har uttalt at sommervogna er banens styggeste og mest populære vogn. Det er ingen tvil om at han har rett. Altså ville det være for galt å kutte ut sommervognen, men det er også for galt å disponere Tol til denne "tjenesten". Tol må igjen bli "container-vogn" med løftekassa på plass. Og det så snart som mulig!

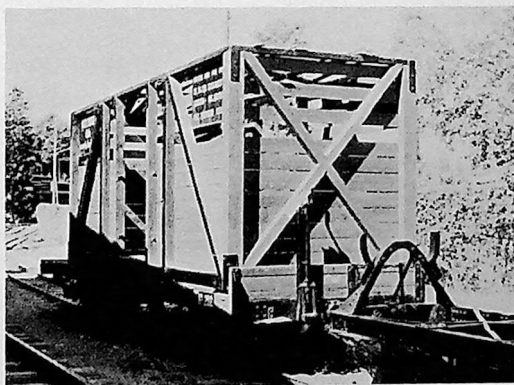
Nå har vi en kasse disponibel for dette formål, men vi har ingen erstatning for Tol. Å redusere plassen i togene ved å ta Tol ut av persontrafikken uten en erstatning ville være galskap. Det er trangt nok som det er. Men hvis vi kunne finne en erstatning for Tol burde saken være grei. En sommervogn har ingen museal verdi på UHB - den er blott til glede for de reisende. Hvis vi kunne finne frem til en passende boggi godsvogn lik Go26 i utlandet, kunne denne vognen raskt få fjernet den øverste halvdel av veggene og montert nye koblinger. Dermed ville vi ha en god - og sikkert penere sommervogn enn vi har idag. Da kunne Tol og løftekassen fra Østre Romerike Kornsilø i fellesskap komme til heder og verdighet.

Urskog-Hølandsbanen's samlinger ville bli vesentlig beriket!

8.11.79 HPG



Sommervognen full av folk - populær er den, men som man kan se tar den seg ikke videre godt ut i toget.



Grindkasse fra UHB på flatvogn. Fotografiet er tatt på Jernbanemuseet. På vognen står nummeret 202. Kan det være riktig. Så vidt vi vet er det To27.



Nærbilde av teksten på løftekassa. Alle kassene hadde denne teksten, men med forskjellig rettskriving.

På vår siste kasse, nr 94, står det "URSKOG-HØLANDSBANEN" og ikke som på denne "AURSKOG-HØLANDSBANEN"

Setesdalsbanen

En fin fredag midt i juni rullet HPG's nå så velkjente Toyota utover E 18 med retning sørlandet. Målet i første omgang var Grimstad, hvor vi skulle overnatte på det Narverud'ske ferieheim og ha dette som base for vårt besøk på Setesdalsbanen. Været var godt og turen nedover gikk unna i en fei, godt hjulpet av jordbær samt smektende musikk fra Toyotaens kassettspiller.

En liten spisepause i Arendal med en påfølgende inspeksjon av stasjonen og det tilstedeværende NSB-materiell sørget for å myke opp stive muskler.

Utpå kvelden ankom vi så Gautes lille ferieparadis hvor vi ble tatt godt imot. Middagen ble raskt gjort unna og etter en avsluttende strekk på sofaen med kaffe og annet godt ble kvelden avsluttet med en robåttur på Grimstad havnebasseng. Det var sommer for alle pengene.

Lørdag morgen opprant med duskregn og tåke da GN med smått, HPG og undertegnede satte oss inn i bilen for å kjøre de siste milene til Grovane.

Vel fremme og godt parkert hadde vi god tid til en inspeksjonsrunde på tomten og verkstedet før toget skulle ha avgang.

Som de fleste nok vet, mottok Setesdalsbanen for en tid tilbake lok nr. 81 fra Jernbanemuseet på Hamar, og denne maskinen sto nå hensatt på et spor ved siden av verkstedet. Noe falmet i malingen var den nok, og rustangrep kunne ses på forskjellige steder.

Driftsbestyreren på Setesdalsbanen fortalte senere at det nok ikke ville bli aktuelt å sette maskinen i kjørbær stand, den er for stiv for banens mange krappe kurver, men at man med tid og stunder vil pusse den opp utvendig.

Inne i verkstedet fant vi motorvognen fra Sulitjelmabanen. Den var nesten ferdig etter HR og tok seg svært godt ut der den sto - nymalt og fin. Noe motorarbeide sto fortsatt igjen samt litt forskjønnelse innvendig. (Senere nå i høst har vognen vært på offisiell prøvetur til Beihølen, og db. Thorsager kan fortelle at alt virket som det skulle - løpeegenskapene er et kapittel for seg!).

Ute på tomten var lokpersonalet til dagens tog straks ferdige med klargjøringen av lok nr. 5. Vi slo av en prat med Hans C. Sørensen som fortalte at maskinen virket bra på alle måter - den er jo nyrestaurert - og i drift for første gang siden banen ble nedlagt i 1962!

Fire år tok det å få restaurert maskinen, men så ser den fin ut også. De valgte fargene hadde man truffet heldig. (Dessverre har nr. 5 senere i høst vist tydelige tegn på utslitte lagere i hele understellet. Foreningen har derfor et stort arbeide foran seg nå i vinter for å få maskinen klar til trafikken i 1980).

Vi fulgte maskinen mens den skiftet seg bort til sporene der vognrekken sto klar. Et lite opphold ble innvilget slik at vi fikk fotografert, og så såg toget fremover mot stasjonen og de ventende reisende.

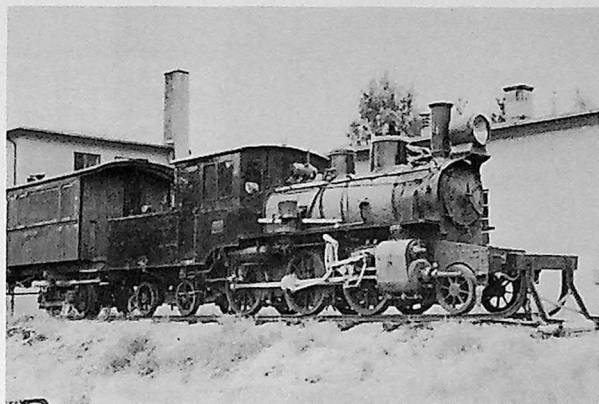
Billetter var alt løst og etter en rutemessig avgang bar det oppover mot Paulen bro og Beihølen. Noe vi ganske snart la merke til var at det gikk svært langsomt oppover og vi hørte at taket glapp for maskinen flere ganger på veien oppover. Vi fikk senere høre at maskinen ikke var så god å kjøre som nr. 2, den har vesentlig lettere for å slire og har problemer med å trekke 4 boggivogner der hvor nr. 2 uten særlige problemer trekker 5. Gruggent vær med regn må også ta endel av skylden for den glatte skinnegangen.

Vel fremme på Beihølen ble det tid til kaffe m.m. samt gode fotomotiver fra damkronen. Hans Petter og undertegnede valgte å spasere tilbake til Grovane mens Gaute pluss "småttet" tok toget.

Alle som har vært på besøk på Setesdalsbanen vet at den går gjennom svært naturkjønne områder, og vi to som skulle gå ned tok oss ekstra god tid.

En av mange ting som Foreningen Setesdalsbanen er heldige med (i motsetning til oss) er at traséen hele veien ligger på stein og fjell. Det var ikke noen setninger å se, og ingen tegn til skader etter telehiv. Derimot la vi merke til at skinnestrengen var svært nedslitt og ved skjøtene var det sogar dype groper i skinnehodet som samlet opp regnvann. Dette er nok en vesentlig årsak til sliringen når det er nedbør.

Ved Lønning tunnel, samt et par andre steder på banen, var det kjørt ut stabler med nye sviller. Foreningen satser kun på utskifting med nye trykkimpregnerte sviller



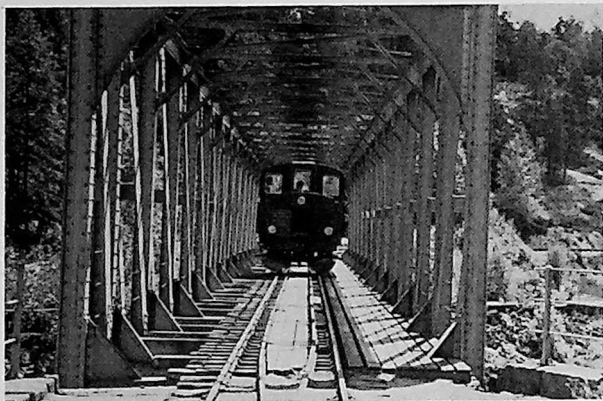
Nr. 81 fra Jernbanemuseet utenfor verkstedet på Grovane.



Dags tog trukket av lok nr. 5 er rangert sammen og klart til å kjøre frem på stasjonen.



Toget er vel fremme på Beihølen. Her får vi et godt inntrykk av lokomotivet slik det fremstår etter omfattende hovedrevisjon.



Vi har nettopp gått av nr. 307 ved Paulen bro og "knipser" loket idet det fortsetter nedover mot Grovane.



"Morgentoget" nærmer seg Paulen bro med 3 vogner fulle av glade reisende.



Lok nr. 5 er midt på broen - som forøvrig ble sandblåst og malt for noen få år siden.

i korrekt dimensjon og lengde. Dette faller dyrt, men gjør holdbarheten så mye større.

En del steder langs banen kunne det nok legges inn en del nye sviller, men alt i alt syntes de gamle svillene fortsatt å gjøre nytten; slitastjen på skinnestrengen er nok et større problem.

Vel nede på Grovane, etter å ha fotografert ettermiddagstoget på vei oppover, traff vi Carl Fr. Thorsager, som tok oss med rundt på en beafring.

Vi besøkte verksted og kontor hvor erfaringer og synspunkter ble utvekslet, og etterpå tok Carl Fr. oss med bort til Grovane stasjon (NSB) og fortalte om planene vedrørende forlengelsen inn til stasjonen og forlengelsen opp til Røyknes.

For forlengelsen inn til Grovane stasjon kjøpte foreningen for noen år tilbake Sundbyfoss bro på den gamle Tønsberg-Eidsfoss banen, men om det er denne eller en ny bro som skal bringe banen tilbake til Grovane stasjon er ennå ikke avklart. Planleggingen pågår for fullt.

Foreningen har også tilegnet seg en større tomt straks ved sydsiden av elven på oppsiden av jernbanen for bruk som parkeringsplass, og man har også overtatt selve Grovane stasjon som blir tatt i bruk når forlengelsen inn hit er klar om få år.

Etter avsluttende fotografering av "Gedenkmalslok No. 1" plassert på stasjonen, entret vi den Grøner'ske Toyota og i fin stil bar det tilbake til Grimstad.

Som tidsfordriv utover ettermiddagen lot vi rosebuskene til Gaute få gjennomgå. De hadde lidd vondt sist vinter og måtte beskjæres. (Her skulle Håvard ha vært).

Søndagen opprant med sol og bare max vær, så Hans Petter og undertegnede bestemte oss for nok en gang å besøke Setesdalsbanen, for så å ta indre vei tilbake til Oslo.

Da vi kom opp til banen skulle Thorsager akkurat til å kjøre dieselloket opp til Beihølen med kioskpersonalet, så vi rakk å slenge oss med. Det gikk langsomt oppover, hastigheten i kurvene var svært lav. Dette var på grunn av den slitte skinnestrengen og brytetendensene til dieselloket. Ellers er 307 en svært anvendelig maskin - og meget sterk. En slik en skulle vi også gjerne hatt.

Etter å ha satt av betjeningen på Beihølen, ble vi med maskinen tilbake til Paulen bro hvor vi tok oss opp i skråningen for å fotografere første tog på vei oppover. Dette kom rutemessig og etter at fotografiapparatet var blitt flittig benyttet, spaserte vi ned til Grovane og bilen.

Vi hadde mange mil foran oss, blant annet skulle vi tittle litt på Treungenbanen og Treungen stasjon. Fra Amlie og oppover går veien delvis på den gamle traséen, delvis ved siden av. Lokale folk hadde tydeligvis funnet ut at grusen i banelegemet egnet seg til annet bruk og enkelte steder var det tatt store "jafs" av traséen.

Ved et gammelt grustak et par km før Tjønnefoss fant vi to gamle smalspor godsvognkasser godt plassert i grusen, - den ene fortsatt utstyrt med kobbel av vår type.

Tjønnefoss stasjon var ominnredet til veikro, og etter et par gode smørbrød bar det opp til Treungen. Mye sto det ikke igjen, men man kunne uten vanskelighet se at her hadde det gått tog. Vanntårnet var fortsatt intakt og det samme var lokstallen og noe av plattformurene. Inne i lokstallen lå det fortsatt spor.

Etter avsluttende fotografering var det bare å la bilen lange ut mot Kongsberg og Oslo, og ved 10-tiden på kvelden kunne man endelig slappe av med en kopp kaffe med noget attåt.

En takk vil jeg rette til Carl Fr. Thorsager for omvisning på Grovane pluss, - pluss, samt til Tove for eminent service under vårt opphold i Grimstad. Måtte rosene overleve på tross av lite fagmessig klipping!

Erik R. Gjertsen

BERGENSBANEN

OSLO - 70ÅR - BERGEN.

VED GAUTE NARVERUD.

Efter mange års anleggsvirksomhet var endelig banen mellom Bergen og Oslo ferdig til åpning i november 1909 - og den 27. november reiste kong Haakon VII med toget fra Oslo til Bergen.

Bergensbanen er omtalt i en rekke skrifter og bøker, her skal vi bare minnes sider ved driften av en høyfjellsbane, som ved umenneskelige anstrengelser har vært i drift nesten daglig siden åpningen.

Fra Sigvard Heber: Da Bergensbanen blev til, Gylendal, 1924 er følgende hentet: (Dette er like før jul i 1907)

Paa 4 dage fik vi linjen klar østenfra op til Finse og samtidig fik man ogsaa farbar linje vestenfra under ledelse av ingeniør Bach, der i flere aar hadde tjenstgjort ved Ofotbanens bygning og ikke lot sig skræmme av sne og uveir.

Lokomotivføreren paa første lokomotiv vestenfra het Narverud og hadde likeledes i Ofoten lært at mestre sneen.

Jeg har staaet paa maskinen ved siden av Narverud, naar han skal forcere gjennom en skjæring fuld av sne. Han sætter en rasende fart op. Plogen skjærer sig ind i snemassene. Det blir bælg mørkt selv ved lys dag paa grund av snefoket og lokomotivet skjælver som aspeløv.

Sneen hvirvles op til begge sider. Der maa sterkere tryk til for ikke at miste farten. Damp og røk staaer som en tyk mast ret op av skorstenen paa begge lokomotiver, som presser sig frem og man kjender, at sneen endelig gir efter.

Før man vet ordet av det, er man tvers igjennem.

Men det hænder ogsaa, at plogen ikke taaler snetrykktet. Den bukler sig sammen som om en trollekjærring hadde krystet den i sin sterke næve.

Hvis ikke lokomotivføreren da passer paa og slaar farten av i rette tid, kan plogen let komme ind under lokomotivets løpehjul og avsporing er uundgaelig. I det samme lokomotivet paa denne maate kommer av skinnene, begynder det at hoppe paa sleepersen bortover. Da gjælder det at ha en sterk mave. Det er som hele kroppen blir satt i en rystemaskin.

En fører som Narverud, som er enhver situation voksen, koldblodig, dristig og dog ikke mere uvoren end situationen kræver, kunde ofte faa knækket en slik plog uten at avspore eller faa anden skade.

Under det voldsomme arbeide som daglig utførtes for at holde linjen klar, skedde merkelig nok ingen ulykke. Men den forannævnte lokomotivfører, Narverud, avværgtet en saadan en dag ved sin snarraadighet.

Et arbeidstog var kommet vestenfra og stod ved Taugevand. Fører paa lokomotivet var Narverud. En mængde sneskuffere sat inde i de lukkede og tildels aapne godsvogner og spiste. Plutselig hører Narverud, som sitter paa huk paa linjen og smører sin maskin, at et tog kommer østenfra.

Han kan ikke se det, men hører det inde i en tunnel, som ligger like foran der, han er stanset.

Ha roper op til fyrbøteren som staaer paa maskinen: "Slaa bremsene løs og fuld fart akterover. Der kommer tog."

Fyrbøteren bli saa befippet, at han istedetfor at lystre ordre, rædselsslagen hopper av maskinen.

Nu ser Narverud det andet tog komme. Det er den roterende, men denne er sidst i toget. Den kjører baklængs og han ser altsaa bare det sidste lokomotiv, som nu kommer mot hans tog.

Da han ser fyrbøteren springe av, er han som et lyn selv oppe paa sin maskin. Faar slaat bremsene av, sat fuld fart akterover og bennet sig selv fast, saa han kan taale at ta mot støtet.

I denne stilling ser han i vinduet det andet lokomotiv komme mot sig.

Nogen sekunder gaar. Sammenstøtet er uundgaaelig, men i de faa sekunder har Narverud opnaadd at faa sit tog i bevægelse og derved dæmpe støtets voldsomhet i betydelig grad.

Lokomotivene tørner sammen og reiser sig under brak imot hinanden som to gjetebukker, der vil slaas. Men de falder ned igjen paa plads uten at velte.

Folkene i de bakenforværende vogner, som intet vet om nogettinging førend de merker støtet, gaar paa hodet ut i sneen til begge sider. Andre driver mot veggene i vognen, men ingen kom videre til skade.

Men det var en mand, som ikke kunde røre sig, da faren var over.

Det var Narverud selv.

Støtet hadde for ham været saa voldsomt, at han forslag sig meget stygt, men ikke livsfarlig. Han fik vand i begge knær og gik i 8 uker paa krykker nede paa Voss, hvor han var bleven bragt til sykehuset.

Men han kom sig helt og er den samme kjække, uforfærdede kar som før.

Nu skulde man kanske tro, at en slik mand vilde faa en eller anden udmerkelse for sin heltedaad. Han hadde jo ved sit mot og sin snærtænkthet reddet livet kanske paa alle de arbeidere, som sat i vognene.

Han har intet faat.-

Bildet nedenfor er utlånt fra NSB og viser et tog fra arbeidskjøringen på strekningen Gulsvik - Hønefoss.

På lokomotivet ser man i døren fyrbøter Julius Andreassen og i vinduet lokomotivfører August Narverud. De andre på bildet er ukjente.

Lokomotivet er av type 21a nr. 182 (omb. til 21 b i 1924) Lokomotivet ble skadet i Nidareidulykken i 1921. Det var bygget av Thune i 1906 som fabr. nr. 21, og ble utrangert i 1957.

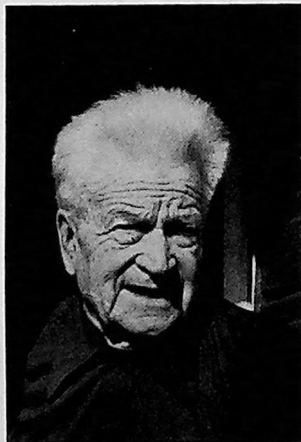


INTERVJU MED LOKOMOTIVFØRER

GEORG RØTHE, VOSS.

DET MESTE AV STOFFET OM BERGENSBANEN I DETTE NUMMERET AV TERTITTEN, ER HENTET FRA EN REKKE SAMTALER SOM JEG HADDE MED LOKOMOTIVFØRER GEORG RØTHE I HANS HJEM PÅ VOSS I MAI I ÅR. FOR MEG VAR DETTE EN ENESTÅENDE FIN OG HYGGELIG OPPLEVELSE, SOM JEG HER VIL FÅ TAKKE RØTHE OG HANS KONE FOR.

GAUTE NARVERUD.



Lokomotivfører Georg Røthe.

At Georg Røthe ble lokomotivfører var nærmest en tilfeldighet - han fikk tilbud om midlertidig stilling ved NSB som ekstramann, bare et par dager før han mottok tilbud om fast stilling som sjømann i utenriks fart.

Dette var i 1923, og allerede året etter fyrte han for første gang alene i togtjente - det første lokomotivet var nr. 432 - et sveitserlok. med nydelig gange - som den beste bil! Et bilde av dett loket henger i Dc. kontoret, Bergen i "fotograferingspuss" - utført av G.R.

På denne tiden var det hovedlandsrenn på Voss, og lokføreren hadde det så utrolig travelt i stallen ved avslutning - han skulle se hopprennet - og tok ikke mye hensyn til at det var en uerfaren mann som var med, så det ble litt strevsomt for Røthe den gangen.

Overnattingshuset for jernbanepersonalet på Voss kaltes Kapellansgården - en tømmerbygning som var svært varm, og det var ofte en prøvelse å ligge på to-manns rum med de gamle førerne som skulle ha det så varmt - man måtte ikke lette på et vindu.

Blant lokpersonalet på Voss var det 9 beiter (lokf & fyrb) i eldste turnus, man gjorde 3 ukers tjeneste i hvert togsalg:

602 Dagtog Voss - A1

601 Dagtog A1 - Voss

604 Nattog Voss - A1

603 Nattog A1 - Voss

5512 Godstog Voss - A1

5511 Godstog A1 - Voss

Var det forskjell på lokomotivene dere brukte over fjellet?

Ja, i høy grad; av de store 8-koblingene hadde vi i Voss hovedsaklig 400 - 403, 419, 426 og 427.

403 var den mest robuste, sterkeste og friskeste på alle vis - den ble ødelagt i Breifoss.

402 var tregest i dampen; den simpleste.

400 og 401 var gode, likeså 426.

427 var lettvin og frisk, og den eneste i Bergen distrikt med røykskjermer.

I godstogene var det særlig "Narvikerne" (10-koblinger) som ble brukt.

De store Narvikerne var - om de fikk riktig handtering, 100%-maskiner. De gikk over fjellet med 360 tonn på kroken, de var enkle, greie og egnet for hard kjøring, dersom man sørget for å ha en ordentlig, gjennomvarm fyr. Dernest måtte man starte på folkevis og skru raskt ned - 40% fylling var topp. Lokene holdt vann med en injektor, og ved kjøringen var det mest opp til ham på ve. side (fyrb), som måtte mate maskinen skikkelig - dampen måtte være på 12-tallet. Hevarmen ble forsterket, og da ble den for tung - lokene begynte å hugge pga. den ubalanserte veiven, allerede fra 30 km/t. Etter ombygningen var nr. 309 ikke brukandes til annet enn skrittgang.

De små Narvikerne, 151, 161 og 162 var relativt bra, men ristet noe.

321 og 322, som var stasjonert på Voss, var små godsmaskiner, som ristet så kullen kom inn i kjøkkenet fra tenderen i harpet tilstand.

Kullkvaliteten spiller en stor rolle ved kjøring av damplok, og Cardiff-kull var de aller beste; med Svalbard-kull måtte man tette hull for hver 100 meter.



På vei til ny tur over fjellet, kanskje med 602 Voss - Ål.



Konferanse på Voss st. før avgang i tog 5512 Voss - Ål. På loket ser vi lokf. Røthe. Togfører er o.kond. Knut Aldmeningen.

Vi skal kjøre tog 602 fra Voss til Al, med fremmøte kl. 905.

Det første vi har å gjøre er å gå over alle eventuelle, nye oppslag som henger rundt veggene i ordrerummet. Senere å se etter hva slags lokomotiv du skal ha, for det er nemlig oppført på en liste for personalet - en såkalt dagsorder. Vel, når det er gjort, må du bare gå i skapet ditt; der har du et dongeri-sett, og der står en passende stor skiftenøkkel, og noe større mer er det ikke å ha bruk for derifra. Men du henger bort ditt private utenpåtøy, det henger der til dagen etter.

Så går du på loket, kan si det er 401 - en meget flott maskin.

Det første du gjør er å kontrollere vannstanden!! Du undersøker i rapportboken om det er foretatt forskjellige reparasjoner. Vedkommende, som satte henne inn, skriver av evt. mangler som må utbedres, i en rapportbok; og dette blir oftest gjort pinlig nøyaktig - de er flinke, karene, til å passe på.

Så må vi ikke glemme å se etter at kompisen er kommet og har trekt i overallsen, for han har jo sitt å gjøre - han skal ta sin del av oppfølgingen. Og det består i å fylle på automatiske oljepumper og ellers forskjellige smøresteder som må ettersees - særlig om det skulle stå vann i kassene - det er veldig viktig. Vannet blir dratt ut med en alminnelig sprøyte - som vi har fått utlevert og også oppbevarer i skapet. Dette her tar en times tid - man skal jo gå over flere hundre steder og kontrollere at alt er i orden og har fått det det skal. Flere hundre er kanskje mye sagt, men skal man være pinlig nøyaktig, så skal det ikke være så mye galt.

Så får man tilsvingt "tørnen" til det sporet man står, og kjører baklengs ut på graven; fyller evt. med vann og med kull. Det går alltid med en del kull til oppfyringen. I sommertiden og ellers i tørketider blir kullbeholdningen kjørt litt lenger bak inn under et overrislingsanlegg for å få dynket kullene med vann - ellers ville det oppstå en forferdelighet av kullstøv, som holder på å kvele vedkommende senere på dagen.

Der står man så lenge som mulig, inntil 602 kommer inn på stasjonen. Det loket som står der, skal gå ut. Det er en mindre lokomotivtype og skal gå tilbake til Bergen senere. Vi går ned - blir "hentet" ned av en sporskifter og kjørt i butt; tilkoblet og lufttrykket blir oppfylt - det skal være fullt hvis de har gjort det de skal.

Da er det tilstrekkelig under ny bremseprøve å konstatere at bakerste vogn "er med", da er det i orden. Vi gjør dette sammen med en vognvisitor. Vi setter på bremsene etter hans befaling - og han gir signal om "bremses løs".

Etter konferanse med togføreren, gjenstår bare å få avgangs-signal.

Stasjonsmesteren gir avgangsordre til togføreren, som gir avgangssignal med et grønt flagg.

Og da går dett sin vante gang, og det bærer i vei oppover til første stasjon, som ligger 6 km unna - den heter Ygre. Er der av- og påstigning, vel, så stopper vi; er der ingen, så passerer vi. I de senere årene er det ikke alltid betjent, så det er opp til de reisende selv å vise seg på platformen.

Og dette rusler og går - Urmland, Reimegrend - og vi kommer til Mjølfjell, som er første betjente stasjon. Det er et større turisted, både hotell og hytter. Du får reise fra Mjølfjell, og det bærer mere og mere til fjells, skoggrensen er passert, og du kommer opp i nakenheten - bare snøskjermer på sidene er å se, og fjellrabber. Så kommer du til Opset; da er det Gravehalsen, banens lengste tunnel - 5311 m lang. Han forbinder Opset og Myrdal.

Myrdal er liksom blitt knutepunkt, for såvidt som vi har fått korrespondanse med togene på Flåmsbanen - og med post.

Nå i det siste har det vært forferdelig liten oppholdstid der - det bli mer og mer "skulket" med det.

Her kan de reisende få seg en forfriskning på restauranten før vi reiser videre. Også maskinen skal ha forfriskninger - du må ta vann, og når du har tatt full tank der, så holder det til Al. Da er du ikke redd for det.

Vi kommer avgårde i "rutemessig", og da blir det lite å fortelle om utsikten oppover, for det blir mest en underjordisk tilværelse. Mesteparten tunneller, men det er tross alt noen "glugger" så du kan se ned på Flåmsbanen og Vatnahalsen Hotel.

Så går det videre oppover da, til Hallingskeid - og det er da litt å se - noen pene fjellvann, og for de reisende som ikke har vært der før, så synes de nå at dette er fjellet, tross alt. Men det er for mye overbygg og for trist på den måten - hele Hallingskeid stasjon ligger innbygd i snøoverbygg.

Her er det fast stopp. Som snarest stopper vi - vi må jo videre - med peiling på Finse.

Hvor stor fylling kjører du med på lokomotivet - hvor stor prosent?

Ja, se det du - på de store 400-lokene ligger det på omkring 30%.

Og pådraget er fullt?

Ja, der ligger han konstant, så sant det ikke begynner med glatthet. I for eksempel Reinungatunnelen er man veldig utsatt, for der er det noe siv i fra taket, så der kan du regne med å få det glatt; men ikke alltid.

Så enkelte ganger kan det gå brillefint, andre ganger kan du være like vis hvilken ende du kommer ut av - om du kommer ut av den enden du kjørte inn i gjennom.

---- Ja, det er sant det, enkelte ganger har vi vært ute med kosteskaft for å kjenne hvilken vei det går; du blir svimmel ut av den gassen i tunnelen.

Vi har kommet videre, og der er det litt lettere med tunneler en stund - men masse "bygg". Det er bare i slutten på opptrekket hvor det er noen store tunneler, på et par hundre meter hver - Grjotrust-tunnelen og Taugevannstunnelen.

Så jeg vil si at når man kommer dit opp, er det liksom man drar et lettelsens pust. Og kanskje du har inntrykk av at den du sitter på, er glad for at ho er kommen opp, og at du får tid å ta opp skrua lite grann - og inn på regulatoren og få et passende sleidetrykk. Du må se på det - for du må ha et visst trykk for å holde ekshaust-injektoren i funksjon. Går du for langt ned på sleidetrykket, så slipper han og spiller vann.

Man kommer bortover mot Fagerbotten - en fin strekning - da er vi altså i nærheten av Taugevannstoppen, som ligger på 1301 meter over havet. Da begynner det å dubbe hin veien - mot Finse. Da kvitter du deg med alt som heter damppådrag; slår av, legger skrua i bunnen, åpner omløpet, så ho får gå helt fritt - og det er sikkert en lettelse for ho.

- Du skjønner, vi som dreiv med dette her, vi følte med henne, akkurat som det skulle være levende dyr!

Og vi kommer inn i den kurvede Taugevannsstrekningen, før du kommer ned på selve fallet mot Finse - det er ikke så veldig fall på denne siden, som på den andre. Det er vel mellom 10 og 15 promille fall - litt forskjellig.

Og i det nest siste bygget før Finse, får du innkjørssignal, og det er i god avstand. Der er også en telefon, så hvis du får stoppsignal uten tegn til grønt, kan du ringe inn. Dette er nyttig, særlig ved kryssing, slik at de kan slippe oss inn i fornuftig orden.

Med 602 tror jeg forresten ikke vi hadde kryssing på Finse i den tiden jeg tenker på - umiddelbart før den andre verdenskrigen.

Finse - typisk av interesse for de reisende - særlig i sommertiden med pent vær og i påsken. De går frem med sine kameraer, og så har vi Hardangerjøkelen i syd; et ettertraktet syn - særlig ved påsketider, når den står blank og fin.

Der er opphold på 10 minutter, så de reisende får sin bekomst - forfriskninger, og jeg har inntrykk av at de reisende koser seg der, og det er seigt å få dem inn igjen. Det er nå godt å komme seg videre, og de blir jo med på det.

Toget går videre, neste faste stasjon er Haugastøl, dit er ikke mindre enn 26 km, og jeg tror å ha hørt at det er den lengste stasjonsavstand i landet.

Der er et kortvarig opphold, og vi er fremdeles i rute, og alt går som det skal, så vi reiser videre. Fra Haugastøl er ca. 400 m svak stigning, litt fall og senere horisontalt frem til Ustaoset. Og da går det lett med middels pådrag - ja, til å begynne med må du jo bruke henne fullt ut. Vel, da er jo starten inkludert, og den krever jo sitt enten det er flatt eller stigning.

Ustaoset - 12 km fra Haugastøl, rutetid 12 min. - gjennomsnittsfart er således 60 km/t. og det er jo ikke så lite.

Det er som regel veldig god trafikk med reisende til og fra Ustaoset, det er jo hundrevis av hytter innover.

Vi står der og laster inn ski - hele året. Det er jo ikke så langt til "Skarven" - Hallingskarven ligger rett i nord, og spreke ungdommer tar skiene på nakken og klatrer opp der.

En ting kan jeg også si med det samme, når det gjelder fjellvetsreglene:

"Folkens, vær forsiktig med jernbanelinjen!"

For Gudbevare meg vel for hvor mange ganger jeg har holdt på å ta skiløpere. Så hvis jeg ikke hadde reagert som jeg har gjort, så hadde jeg hatt mange liv på samvittigheten. De har kommet ned i den gropa og kommer seg ikke opp igjen. Det har hendt mange ganger, spesielt i de første årene - da bestefaren din var her. Særlig husker jeg tre ungdommer - en kom seg inn i et snøoverbygg ved Langvassosen, de to andre sto oppe i kanten og ble suget ned i skinnegangen av lufttrykket, og de to var så små som aske da de ble funnet. Han var glad, lokførereren, at de ikke gikk i veivene, men det var en trist opplevelse.

Så kommer vi til strekningen Ustaoset - Geilo, en god strekning, du kan kjøre fort der, alt går av seg selv, det er bare å styre det fint med bremsen så det ikke går alt for fort. Du kan holde 70 km her, men det er kurver som bare betinger 60 - og du vet, en skal jo holde seg til reglene.

På Geilo er det masse folk som vanlig, det er blitt et stort turiststed.

Og der blir vi nok stående litt for lenge, ja, det er nesten klokkefast, på grunn av et motgående godstog - og det har aldri vært i rute de dagene jeg har kjørt der; og det betyr det samme som at vi har gått for seint i fra Geilo, og det er litt vanskelig å ta igjen, vi skal jo bare til Ål.

De kommer nå omsider og trekker forbi, så vi får smette ut - så har vi ikke mere å bale med før vi kommer til Ål.

Vi kommer til Hol, og der blir bare et kortvarig opphold. Det er mindre enn 10 min. kjøretid fra Geilo til Hol. Så er det start der; ca. 12 km til Ål - mykje fin strekning, så der går det lystig - veldig lystig. Det er fint holdt skinnegang også, så du kan tillate deg litt av hvert der; de liker godt det, nesten uansett hvem det er som er med, så liker de at det går lite grann. Dette her "lus-på-en-tjærekest" er det nesten ingen som er interessert i.

Så kommer vi til Ål, og der skal vi inn i spor 9 - som det heter - på baksiden av stasjonsbygningen. Det betinger jo en forsiktig innkjøring, for det er en stygg "avvikler", det der - og så er det planovergang til stasjonen med mye trafikk. Du kjører helt frem, og der står et tog på andre sporet, det er 601. Det er altså parett - maken til det toget vi kjører, men i motsatt retning.

Det kommer ned sporskifter og slår løs koblingen; og du blir jaga ut der. Og tilbake over en hel del spor og veksler, oppover til kullbukken, og får påfylt med de nødvendige vaggene. Videre opp til vanntårnet for påfyll av vann.

Så kommer det viktigste, og det er visitasjonen.

Da må du først på "graven", der må du først gå under, før du begynner med asken, ellers går det ikke an å få se noe. Og det er mange ting å se på; det kan være brudd på f. eks. fjærblad. Det kan være løse kassekiler, du må kjenne på indreveivene - er de varme? Nei, det er fint, passende arbeidslunk, ingenting å skrike opp for! Du må kjenne på kryssboltene, til frem- og tilbakegående krysshode, det er de svære boltene som forbinder veiven med veivakselen. Dette ser man jo så godt en kan; så er det å gå opp på siden - ta hver enkelt side.

Først kjenner du på sakene, er det varmt eller er det kaldt? Er det litt for varmt, så bør en melde av. Går varmt for drag, f. eks., eller går varmt for lediggang, det har to forskjellige betydninger. En veiv har ikke samme skaden da, så det blir tilført i boka hva som er mangel.

Det samme gjøres utvendig, kryssboltene -. Det er en låsskrue til selve låsanordningen der på kryssboltene. Man setter som regel skafte på skiftenøkkel der innimellom de kjakene på krysshodet og bender, da kan man finne ut om kryssboltene er slakk og sliten; og da må man legge foring på. Det blir meldt av i boka, så neste man som kommer blir oppmeksom på det - han leser i boka; hva har han gjort som satte henne inn?

Alt dette ble gjort pinlig nøyaktig - i de dagene iallfall!

Når alt dette er gjort, så er det jo bare å kjøre loket inn, og få det rett under skorstenen til oppfyring på nytt. Da er hun rengjort for slag, stubben er kastet ut og askekassene er tømt. Og nå går hun inn for rengjøring, evt. feing med trykkluft - det var bare visse dager.

Så stod hun der utover natten, hvis hun ikke skulle gå igjen med samme. Det var jo mange ting som traff inn, så kanskje måtte hun gå igjen, men det var jo ikke noe som vi hadde med å gjøre.

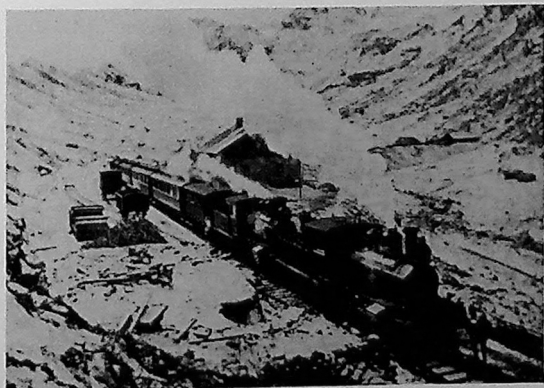
Vi hadde ordnet opp, hun var kommet på plass, avslutningstiden var brukt opp og vi hadde tatt våre saker og ting. Vi går bort i boligen og henger av oss - ofte nok så skitne. Vi fikk vasket oss, primitivt, men vi forlangte ikke så mye. Vi hadde mat med, det var kokeplate og på med middagen.

Dette ble jo til slutt en levemåte, selv om det ofte ble et litt uregelmessig liv. Vi sultet jo ikke, men akkurat komfortabelt vil jeg ikke si det var.

Så var det å hvile til ut på natten, da vi måtte bort i stallen for å gjøre oss klar til å kjøre natttoget fra Al til Voss, men det er nå en annen historie-----.



Vestgående dagtog på Ustaoset i mellomkrigstiden, legg merke til slanger for vakuumbremse. Loket er av type 31b, altså stor 8-kobling (400-serien). Man ser også det relativt store innslag av ilgodsvogner i toget.

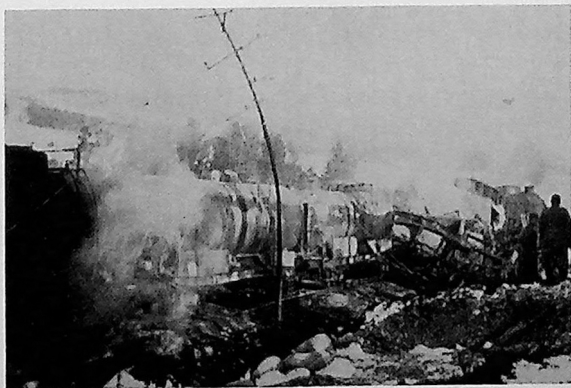
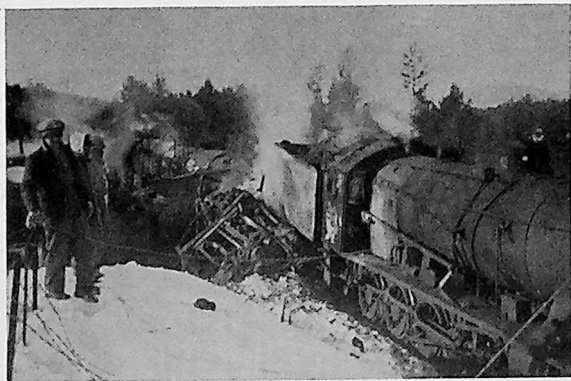


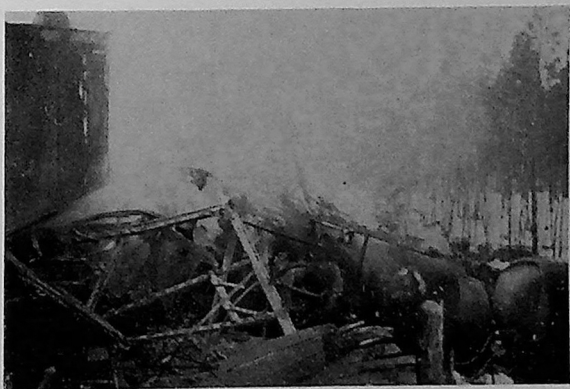
Østgående dagtog på Myrdal i et av de første årene. To lok av type 21.

BREIFOSSULYKKEN.

Denne ulykken er tidligere omtalt i TERTITTEN, men da G. Røthe fyrte hjelpe-toget fra Voss til ulykkesstedet mellom Geilo og Hol og tilbake til Voss, kan det være av interesse å vise disse bildene, som ble tatt på ulykkesstedet.

Nattoget fra Oslo, tog 603, kolliderte med godstog 1428 fra Bergen, som hadde mistet bremsene, dette godstoget bestod av tankvogner, og som man ser av bildene, var det store branskader. Nattogslokomotivet, nr. 403, ble utrangert etter ulykken, mens Narvikeren i godstoget, nr. 169 kom inn i tjeneste igjen. Lokføreren på nattoget, 25 reisende og et ukjent antall tyskere ble drept, mange av de andre ble alvorlig skadet. Vi lar bildene tale for seg selv.

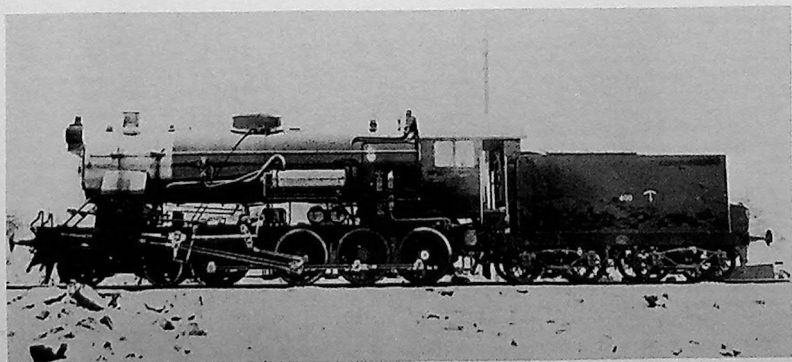
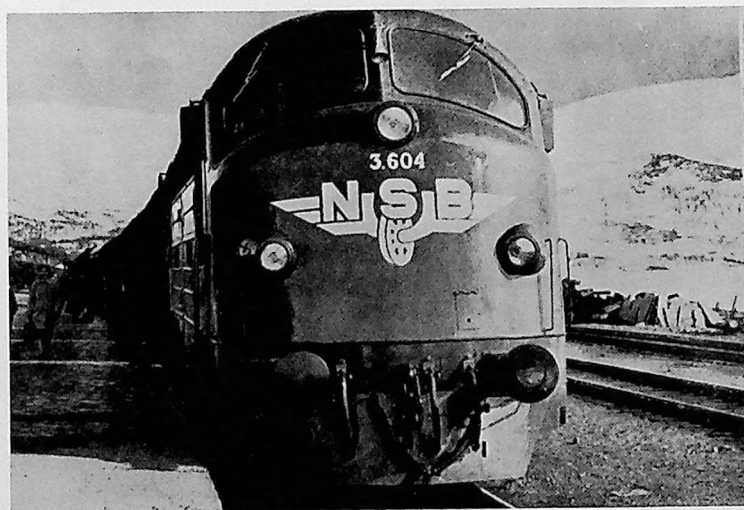




Selv om det var på damplokovene at Røthe hadde sine fleste år, har han også kjørt alle de forskjellige Diesellokomotivene som har vært i drift på Bergensbanen.

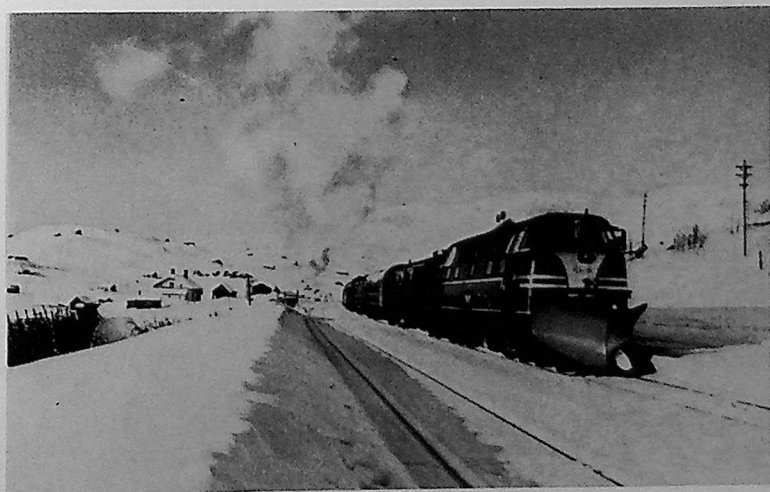
Bildet under, som er hentet fra forsiden av NSB's personalblad, Vårt Yrke, nr. 3, 1957, viser lokf. G. Røthe klar til avgang i tog 601, fra Ustaoset st. Etter at han hadde kjørt tog 606 (nattoget Voss - A1) med lok nr 449, stilte han til vanlig fremmotetid i stallen på A1 for å kjøre tog 601 A1 - Voss. Han spurte lokformannen, hvilket lokomotiv han skulle ha, men denne svarte at han skulle få seg en overraskelse, det var intet lok å forberede! Røthe fikk forklaringen en times tid senere, da han for første gang fikk se et NOHAB-lok av type Di 3. Og dette bildet er altså fra første tur over fjellet. 2/5/57.

Det nederste bildet viser et annet NOHAB lok, type 31b nr 400, som i alle de forgående årene hadde vært en av de trofaste sliterne på banen.



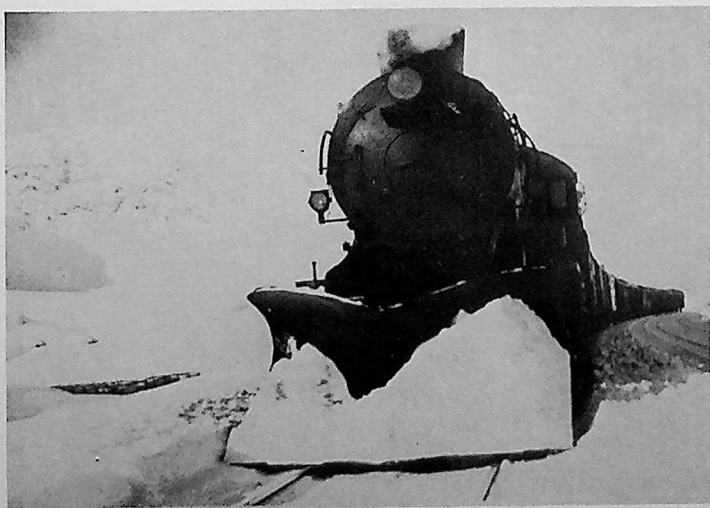
Nedenfor ser vi to av de lokomotivtypene som NSB overveiet å gå til innkjøp av som et ledd i vekk-med-dampen-programmet. Øverst MaK-loket, som fikk en relativt kort periode i driften, da bl.a. boggene var litt for lettbygde for norske forhold.

Nederst DEUTZ-loket, som gikk i nesten to år, og som enkelte beklager ikke ble innkjøpt til NSB. Loket tjenestegjør i dag ved den private Regentalbanen i Bayern. Dette bildet er tatt en vinterdag på Ustaoset.



STORE "NARVIKERE", TYPE 39, AKSF. 1'E

Legg merke til den store skorstenen, som inneholder lydtemperen for motdampbremsen.
Disse lokomotivene hadde den største skorstensdiameter i Europa!



SNERYDNING PÅ HØYFJELLET.

Det fortelles jo så mye om slitet og anstrengelsene ved å holde Bergensbanen åpen for trafikk om vinteren, kan du fortelle litt fra snerydningen på fjellet?

Det kan være mangfoldig det, ja - du. Jeg har nå så mange tilfelle der; jeg var med på snørydningen i 1943 - den værste snøvinter i jernbanens historie.

Der er en fylling, for å begynne med det, som ligger en 12 - 15 meter over den gamle anleggsveien på nedsiden. I fra den og langs skrånningen opp til jernbanelinjen er det 12 meter, og oppå disse 12 meter var det en snøhaug som var 15 meter - hva gir du for den?

Det hadde blåst, og blåst og blåst i fra 26. januar til - ja, var det 12. mai - samme været! Han sa det inspektøren, han hadde ikke kunnet tenkt seg sånt vær - en retning hele tiden.

Det var ikke kaldt, det var sydvestlig vær. Da stod jeg på jobben i et trekk i 73 timer! Da følte jeg meg omtrent som gelé. Og jeg burde jo hatt de papirene på utbetaling som overtid, bare for å bevise at det virkelig er sant.

Men du kan skjønne det, at når du går ut fra Myrdal om morgningen kl. 5 -- Jeg var på lokomotivet som skulle kjøre "Rotaren". Han som gikk foran meg skulle ha "Skraparen" - det er den som soper snøen inn i skinnegangen.

Vi skulle krysse nattoget på Hallingskeid - det var all right - det rakk vi fint, det er tidlig om morgningen det.

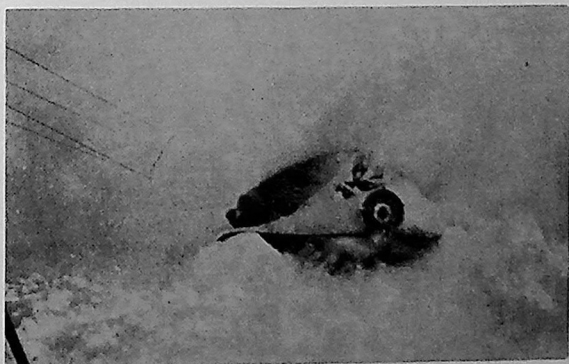
Han med skraparen gikk først - det var togmeldingsstasjon på Kvinå, på toppen der - slik at jeg ikke fikk gå i fra Hallingskeid før han var kommet dit opp.

Togføreren - de kalte det for togførere, de der som hadde kommando og tok imot ordre, det var konduktører - sa: "Idag skal jeg si deg at noe kommer til å stå pinnfast her oppe!" "Ja, hvorfor det, da?" sa jeg. "Ja, men du skal bare vente, så skal du få se." Så mye skjønnte jeg allerede da, for sabotørene var ute og gikk - og det var greit nok, de var gode nordmenn.

Men omsider så fikk vi altså kjøre, og han kom til Kvinå, og vi fikk starta og kjørte etter. Og "Roterende" hadde full jobb for å få mata vekk dette her.

Men det var på østsiden at vanskeligheten begynte, for der var verste snøforholdene den vinteren. Jeg vet ikke hvor lang tid vi brukte, men vi kom til Finse ut på kvelden, og vi starta kl. 5 om morgningen, tenk på det, du!

Ja, så var det ikke bønn for noen ting der, det var bare å gå nedover - østover det. "Skal vi fortsette?" Ja, tyskerene var der, og det var bare å fortsette!



Roteren i arbeide,
vinteren 1943.

Så reiste vi nedover til Tunga, det var også togmeldingsstasjon. Ja, så skulle vi kjøre etter, men så hadde han fått beskjed på å legge ut skrapa på 1 meter og åtti, stakkars han, han holdt på å knuse alt i hop. For på 1 m 80, ja, lenge før det, var det skjære iskantene! Så han fikk kommandert det inn igjen - også med håndmakt da - Dette var på det andre partiet.

Så vi kom etterpå med roter'n, så det ble ikke problemer for os, vi hadde bare å sope bort det som var kommet der.

Så kom vi til Tunga da, og skulle tilbake til Finse igjen. Javel, vi kom opp til Larsbu, 3 km øst for finse, og der var en lignende skjæring som jeg snakket om ved Finse. Vi dro "Rotaren", for vi kunne jo ikke få han frem og snu han - det var jo ikke råd - der nede som det ikke var tørt. Vi skulle dra han opp da, så vi begynte å gå opp, men nei, vi kunne ikke gå, for de holdt på å rydde der borte. Det var for tidlig, og været gauv på - jau, da skulle vi endelig få komme.

Da hadde Larsbuskjæringen snodd drit full, og da vi kom der med 285 med 4'en på kroken - og en jævli' tung plog som vi kjørte først inn i snøfonnen, skyndte jeg med å slå revers og fikk det løst igjen - jeg så til bake og der fikk jeg se at tenderen begynte å skru seg skjeiv. Da tenkte jeg: "Ja nå skal du ha takk!" Og så torde jeg ikke mere. Jeg prøvde fram igjen - nei, no kan du ha det så godt! Så hadde vi heldigvis en bolig der, med telefon, og dette her vart meldt, at no sto vi der.

Og Finsemannskapene og dei som hadde ordna så vi ble stående, kom nedover med et lok og en "skrapar" - eller en sporrenser var det visst.

De skulle ned å løse oss av, javel, så var det en som hviska meg i øret, forstår du: "Du kommer ikke inn på Finse, kan eg fortelja deg!"

Jeg fikk en "Narviker" da, og det var 170. "Ja så," sa jeg. "Eg tenkte eg skulle sei det til deg," sa han - det var ikke meningen jeg skulle vite det. "Neivel, takk skal du ha!"

Og så når vi kom opp, så vi kom på Finsefeten der, så stoppa vi ved dette bygget, og så sier jeg til denne fyrbåteren min: "Nå får du lada godt opp, og så må du ikkje ha for mykje vatn på kjelen, for då går det gale! For skjæringen på Finse, ho blir ikkje nådig i dag! Og da får vi se om vi skal koma igjennom og lura dei allikavel."

Ja, han gjorde det, han var en flink gutt. Han sa ikke et ord alle de timene vi var i lag. Jeg sa bare det at det hadde vært godt med litt tobakk.

Javel, så tok vi det med knusende ro opp gjennom Torbjørnstøltunnelen og ut på Finse siden og så at det veltet ut en snøbølge der.

Men vi skulle opp igjen, så vi entret på denne her, og du skulle hørt en som arbeidet - 170 - gnistspruten sto i høyde med Jomfrunuten der oppe!!! Og - Herregud -, dette gikk, ho stod på beina, og så ser vi åpningen på bygget. Da det var 10 meter igjen, da holdt ho på å stoppe, men ho sleit seg igjennom. Jeg trodde meg ikke selv, når jeg så hvordan det så ut!

Ja, det derre der glemmer jeg nok ikke!

Da var vi det eneste "beitet" som var fri og i brukbar stand, så vi gikk inn og fylte vann og kol. Og så begynte vi å gå på dette her med "Roterande", og da gikk vi omtrent en meter i slengen mellom hver gang vi måtte rygge - du kan skjønne den massen! Og siden slutta de å fløyte på plogen, så jeg stoppte uten videre og dro den andre veien, for hvis jeg ikke stopper nå, så stopper det av seg sjølv.

Hver gang vi rygga, så brukte de den kniven så vi fikk rensa flensen, uten så hadde vi ikke kommet av flekken - det hadde bare blitt is der.





"Roter'n" i hardt
arbeide, vinteren
1943.



Snøoverbygg, nesten
fullstendig sperret
av snømassene, 1943.

Og så begynte vi å få større og større avanse hver gang, ja, så begynte jeg å se snøkanten øverst på trakten, og det var jo fint!

Nei, de som prater om snø idag, de har ikke sett snø, absolutt ikke!

De som ikke så '43 har ikke sett snø!

Ja, så jeg kjørte og stoppet og dro hin vegen, og der kom en banemester og spurte: "Ka fanden er det du stoppar for?" "Ka er det du blåser deg opp etter, din kjeltring?" sa jeg, "ja, eg kjenner kor mykje klokko er, når eg har komme so langt". "Ja, du har å kjøre til du får signal," sa han. "Ja, det skal eg gjera, vær sikker på det, du!" sa jeg. Så gjorde jeg som han sa, og B U M P - der sto hele greia. Der sto "Roter'n", som hadde klatra med tre hjulsatser, som bare lå på is. Da kom han forbi: "No får de kvelden, karar!"

Og så kom storbasen ut og så at det gjaldt om å få kjørt inn dette her. For nå var vi det eneste beitet som var frigjort og kunne benyttes. Alt det andre står, og vender feil vei; men vi har front østover i virkeretningen. Men nå må vi inn å gjøre loket klart, få lagt på kull og fylt vann. Ja, det blir lettere sagt enn gjort, så jeg vil absolutt foreslå en samtale med distriktsjefen først, for her kjører vi fast! "Tror De det?" sa han. "Ja, det er ikkje å tro noko anna med så mykje snø, og hvor skal vi gjøre av den snøen - det er jo 10 - 12 meter på toppen!"

"Ja, ja, jeg skal gjøre det," sa han, så gikk han inn. Og han hadde fått samtale med Dc. og fått beskjed om å kjøre på det vi kunne, for nå måtte det måkes og lempes fot for fot med handmakt for å få løst allikevel. På den måten så kunne vi kjøre så langt som mulig - for mindre ble det å lempe, det var vi enige om. "Vel vel," tenkte jeg, "jeg skal forsøke, men jeg garanterer, det går ikke - med den tunge snøtypen her så går det ikke!"

Og vi ordna oss på beste måte, og han kompisen min, han laga seg til med god fyr og greier; og jeg entra forsiktig - jeg danga ikke på med en gang, men mata på ettersom behovet var til stede. Men når liksom kraftanstrengelsen kom, så var vi også der. Og ho åt seg innover, og åt seg innover, inntil det at snøen begynte å velte seg over "hytte"-taket og kom inn, og trykte inn døren på hytta. Det var altså så nifst, og så blei det mørkt; dynamoen ble fylt med snø og slokna. Så satt vi der da, inne i mørket - da sto det! - og venta, vi var begravet og visste ikke hvor langt inn vi var kommet. Men omsider så kom lyset igjen, etterhvert som dampen hadde fått tina opp den snøen i røret.

Og vi fikk lys og satt inni der - det var koselig det.

Så hørte vi skuffetak, redningspatroljen var begynt, og så skimta de lyset gjennom snøen. Så kom de ned: "Nå får de få fri, karer!" sa han. "Ja," sa jeg, "jeg går ikke fra loket her og risikerer at det er ødelagt i mårå tidleg!" Da var klokken noe sånt som ett om natten. "Jeg går ikke før jeg er sikker om at jeg har habile folk til å overta det!" Til å blåse igjennom alt, injektorer, varmeledninger, føderør og alt dette, alt må passes på - oljepumpen!

"Jaja, eg skal ta det sjølv!" var det en som sa, og han var en gammel, dreven plogmann. "Vel, vel, da går vi," sa jeg. Og vi krabba opp, de hadde laga til, så vi kunne komme opp. Vi så tilbake, og det var fælt å se!

Vi rusla ned til Hotellet, hvor vi skulle få bo, men der var det bare tyskere. Vi lå i øverste etasje og der var et svært bombesår igjennom golvet, og det var visst gått helt ned til kjelleren. Det var jo bare tregolv.

Og opp på "taket", men vi skulle inn igjen om morgningen kl. 7. Det ble ikke så mye hvil, tyskerne trakk det hele natten. De var ute og måket snø, og de var effektive i grunnen. Jeg spurte en norsk tjenestejente på hotellet om hun kunne skaffe tobakk. Og etter en stund kom hun med en pakke Teddy. "5 kroner, takk!" Ja, det var billig, det! Han Magne fikk en sigarett, hele ansiktet lyste som en sol, og etter to, tre drag var hele sigaretten borte! Jeg har ikke sett noen fortære en røyk sånn som han. Det var fantastisk!

Så var det avgårde igjen om morgningen for å se å få opna til Myrdal.

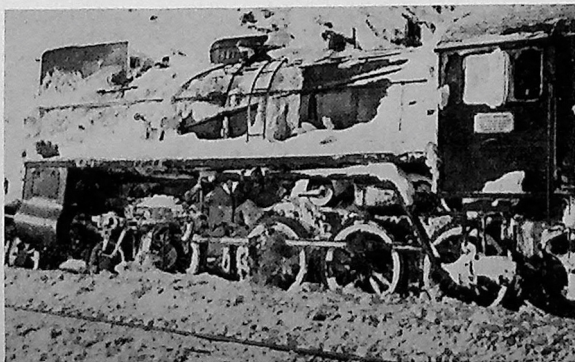
De hadde fått rydda og fått løs flere sett nede i tunnelen og fått det vestover.

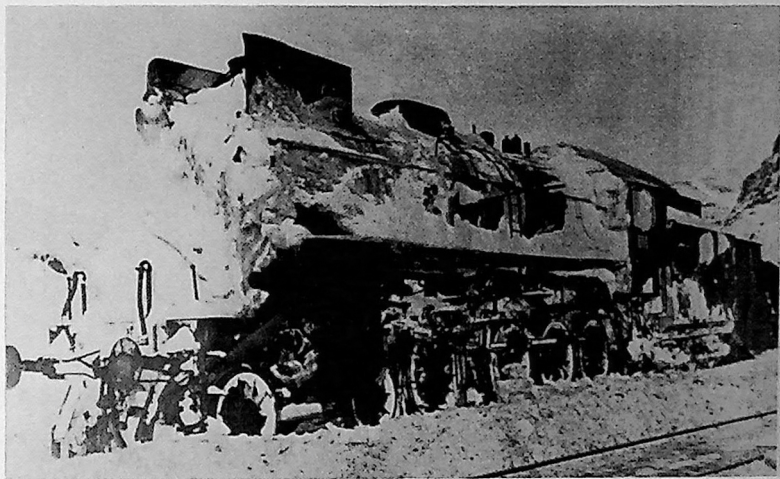
Men nå hadde de fått opning.

Vi hadde et som gikk foran oss, og vi måtte ned til Finse og bunkre to ganger om morgningen.

Og da måtte vi forsere os ned og var ikke på Myrdal før ved halv elleve tiden. Da var det kveld og da hadde vi stått i 73 timer.

Siden så reiste jeg hjem til "mor" og fikk litt mat, og så hadde hun tobakk til meg, og glad var jeg!!





Over ser vi bilde av lok nr 427, type 31b, efter at det er gravet frem fra snemassene på Myrdal i 1937. Som man ser er veivene delvis demontert pga. at cylindrene var stivfrosset.

Nedenfor ser vi dagtog på Finse i mellomkrigstiden.





Ovenfor ser vi stasjonshallen i Bergen straks efter at dagtoget fra Oslo er ankommet, det første loket er en høytrykker.

Nedenfor ser vi snerydning med "Roter" på Geilo stasjon.



Fra gammel tid Stygg ugjerning

STREIKENDE ARBEIDERE LØSNER SURREINGENE PÅ TØMMERLASTEDE JERNBANEVOGNER.
EN ULYKKE AV STORE DIMENSJONER NÆR INNTRUFFET.

Saugbruksforeningens skogsarbeider i Høland og Aurskog er for tiden blokkert av Skogarbeiderforbundet. Imidlertid har Saugbruksforeningen med egne folke drevet frem en del rundlast, bl.a. til Lierfoss stasjon for forsendelse med jernbane til Halden.

Da første morgentog lørdag skulle ta med 2 rundlastvogner fra Lierfoss, viste det seg, at stakene, som holder lasset, var fjernet fra vognens bakside i nattens løp.

Vognene måtte omlesses en av de omleste vogner blev ikke ferdig før lørdag aften for innsettelse i første morgentog søndag. Det viste seg, at vognens strammekjettinger med tilhørende "bjønner" var fjernet.

Hvis disse vogner var blitt innskiftet i tog uten at man i mørket om morgenen var blitt oppmerksom på hærverket, vilde utvilsomt en ulykke ha funnet sted, når tømmerlassene før eller senere vilde ha velte av under fart.

(Aftenposten 5. mars 1929)

Avsporet

TO JERNBANEVOGNER AVSPORET PÅ URSKOG-HØLANDSBANEN.
PASSASJERENE MATTE TA KONGSVINGERBANEN.

En togavsporing fant igår ettermiddag sted på Urskog-Hølandsbanen. To plankelastede vogner på toget til Sørumsand gikk ved Kvevli stasjon av sporet. De to vogner som var nærmest lokomotivet rottet skinnegangen op i tre vognlengder og skinnenemåtte trekkes provisorisk. Konduktør og lokomotivpersonale gikk straks til omlastning av plankene og etter 1½ times tid var toget igjen klart til avgang.

Passasjerene var imidlertid pr. bil nådd frem til Blaker og kom der tidnok til toget til Sørumsand, mens melk, ilgode og dyr blev sendt fra Sørumsand ved 21-tiden. Skinnegangen blev reparert såpass at neste tog kom frem uten forsinkelse.

(Aftenposten 10. april 1929)

Lierbanen

JERNBANE SOM KJEMPER HARDT FOR TILVÆRELSEN.

Lierbanens regnskap for driftsåret 1928-29 viser et underskudd av omkring 20.000 kroner, som beregnet ved året begynnelse. Passagertrafikken viser yderligere nedgang, mens godstrafikken har tatt sig noget op. Årsaken til underskuddet er vesentlig de store takstreduksjoner.

Banen har truffet en ordning med Statsbanene, således at man for samme pris kan reise fra samtlige Lierbanens stasjoner til Oslo, en ordning som banen venter sig meget av.

(Aftenposten 14. september 1929)

OM LIERBANEN

meddelel Drammensavisene at "det blir ikke helt stopp".

Det er sannelig ikke langt fra heller. Iallfall fortelles det at folk fra Lier g å r når de har hastverk.

Nytt tog

Direksjonen for U-H-B besluttet i sitt siste møte forsøksvis å sette op et nytt tog hver fredag aften Bjørkelangen-Skulerud med retur lørdag morgenslik at det iallfall en hverdag - lørdag - i uken er mulig for folk i Høland å kunne reise med tog til Oslo og komme tilbake på dagen.

Der blev på banens generalforsamling forleden fra representanter fra Høland uttalt ønske om et slikt tog.

Der var forinnet undersøkt muligheten av å sette inn en omnibuss eller en større bil i-ruten mellem Bjørkelangen og Hennes, men et slik arrangsjeement viste sig å støte på så mange vanskeligheter, at man iallfall for tiden måtte la det være. Det nye tog settes igang allerede fra fredag 29. novbr. fk.

Fra samme tid som dette tog settes igang vil der over Hølandsbanen forsøksvis kunne foregå av og påstigning i samtlige tog ved alle hovedveiover-gange o.l. bl.a. Garsvik og Slora.

Over Urskogbanen vil alle tog stoppe på signal ved Liermosen, Toverud-øverg., "Ørken" og Fossumskolen. Reisende der skal stige av må i god til varsku konduktøren herom.

(Indre Akershus Blad 26. november 1929)
Rettskrivning og trykkfeil er beholdt

Kamp i 1930

Det er en almindelig regel at man ved nyttårsskiftet tar et overblikk over situasjonen.

Ofte fristes man til å analysere det svunne års dumheter og de geni-streker som del eller den institusjon har utfoldet. Selv om en kan si at sådan analyse ikke er spill av krefter, så må det dog innrømmes at det har langt større verdi å stille et fremtidsperspektiv.

Vi skal ikke innlate oss på spådom, men ett er iallfall sikkert, at for vårt forbunds vedkommende er store begivenheter forestående på enkelte områder.

Det har behaget endel av privatbanene å opsi den overenskomst som blev inngått ifjor. Dette gjelder Urskog-Hølandsbanen, Holmestrand-Vittingfoss-banen og Nesttun-Osbanen. For den sistnevnte banes vedkommende fikk perso-nalet ifjor 13% lønsreduksjon til tross for deres allerede tidligere meget slette lønninger.

Hvad opsigelsene av overenskomstene innebærer er på nuværende tidspunkt ukjent, men vi tar neppe feil når vi formoder, at det dermed ikke tilkjennes nogen vilje til å yde personalet sitt velfortjente lønnstillegg.

Ved siden av den omforente lønsreduksjon har enkelte privatbaner i den siste tid systematisk søkt ad omveier å ramme den enkelte funksjonærs tidlige-re sterkt beskårne lønning. Og forverrelse av arbeidstidsbestemmelser og tjenesteordning har også lagt økede byrder på personalets skuldre.

At enkelte privatbaners økonomiske forhold er kummerlige skyldes ikke personalet. Det har andre årsaker: De "Velsignede" dårlige tider er et skalkeskjul for en slett driftsledelse. Men dette er et kapittel for sig selv.

Det beror på privatbanenes ledelse om det ved de forestående forhandling-er kan etableres ordnede løns- og arbeidsvilkår ved banene. Personalet har intet å avse nu lenger. Remmen er spent inn til siste hull.

(Jernbanemanden fredag 10. januar 1930)

Jernbaneforbundets spådom om forestående store begivenheter slo til. Vi vil senere bringe mer av vårt meget omfattende materiale i forbindelse med arbeids-konfliktken ved Urskog-Hølandsbanen i 1931.

LIERBANEN - FRA 15. MARS EN REN GODSBANE?
Spesialtelegram til "Aftenposten"

Arbeidsdepartementet har esket Lier herredsstyres uttalelse angående et andragende fra Lierbanens direksjon om å innstille driften ved banen fra 15. mars. Herredsstyret besluttet å uttale at det er enig med direksjonen i at med banens avkortning vil det være opfordring til å omlegge driften, så banen blir en ren godsbane og at den lettere godstrafikk og personbefordring besørget av bilene. Dette under forutsetning av at den nuværende godsbe- fordring kan tilfredsstilles.

Herredsstyret opnevnte en komité som skal forhandle med statsbanene om der ved disse kan skaffes beskjefligelse for de funksjonærer som blir ledige ved Lierbanen.

(Aftenposten 10. mars 1931)

Kjærlighetstog

Urskog-Hølandsbanen har hatt vanskeligheter på grunn av vedfyringen. Den raket simpelthen opp for ved og det truet med å gå i stå. Det kunde selvsagt ikke tillates, og banen har no fått tilsagn om brensel, så den går, og kommer til å gå også.

Denne meldingen vil nok ikke vekke glede bare blant banens ordinære pas- sasjerer, men også hos den store ungdomsskare som benytter den hver lørdags og søndags kveld. Det er en merkelig foreteelse som har vakt atskille oppmerks- omhet og tildels forargelse i distriktet.

Da ungdommen ikke har lokaler å samles i har en nok likså godt valgt den- ne lille banen til tumleplass isteden. Det er kinoene som er målet for reisen, for det er kinoforestillinger nokså regelmessig både i Sørumsand, Urskog og Bjørkelangen. Men enten det er kino eller ikke, så entrer ungdom av begge kjønn toget og kjører til ett av disse bestemmellessteder og tar toget tilbake igjen sent på kvelden.

I vognene er det dårlig belysning og dette utnytter ungdommen til riktig å utfolde seg. De opptre slik at det går utover vognene, som derved blir gjen- stand for ødeleggelse av inventar, og det påstås at disse nattogene er de ren- este kjærlighetstog for ungdommen fra distriktet. Jernbanen har gjort alt for å få slutt på trafikken, men det er så mangs som reiser no, ofte en 450 å 500 passasjerer, og mørkt og halvmørkt som det er, er det ikke godt å makte denne oppgaven.

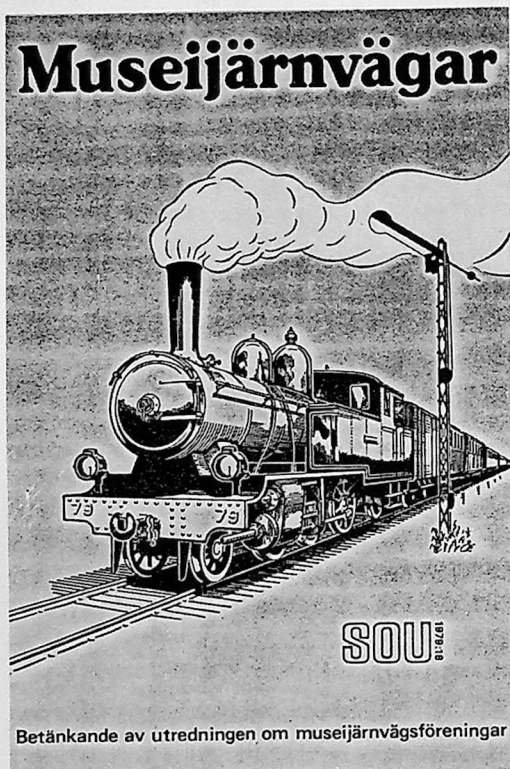
Dagbladet har hatt en samtale med driftsbestyreren for banen, hr. Prydz, som bekrefter at ungdommen herjer i togene, og vi er nokså fortvilet over deres opptreden, sier han. For å få mer orden har vi sendt med forsterket betjening uten at det har nyttet vesentlig, og banen har derfor no også bedt om politias- sistanse. På grunn av mørkleggingen er vognene opplyst ganske svakt, og dette utnyttes til den reneste ekspansjon av visse følsomme tendenser. Vi har også hatt under overveielse å sperre togene for denne trafikken, slik at det bare blir samtrafikken fra distriktene til Lillestrøm og Oslo m.m., som blir tillatt. Og hvis forholdet ikke blir bedre, blir vi kanskje nødt til det. Banen er ut- nyttet så sterkt likevel og vi må rett som det er skjote på med godsvogner.

Såvidt bestyreren.

- - -

Og no kommer det altså an på hva Hølandsungdommen velger, enten å fortset- te med "ekspansjonen av visse følsomme tendenser", eller å bli en stø og atstad- ig landsens ungdom, som det er en ære for Urskog-Hølandsbanen å ha som passa- sjerer.

(Dagbladet 24. oktober 1942)



Den foreliggende utredning er et pionerarbeide som bør bety gjennombrudd for det offentliges anerkjennelse av betydningen av frivillig organisert arbeid med jernbane som hobby i Sverige.

Utredningen behandler en lang rekke svenske museumsjernbane-foreninger med og uten egen bane, - deres plass og betydning i samfunnet.

Formålet er gjennom Riksdagsbeslutning offentlig å anerkjenne den teknologisk-kulturelle verdi av arbeidet som utføres i foreningene og derved gjøre dette arbeid tilskuddsberettiget på linje med andre frivillige organisasjoner.

Utredningen definerer museumsjernbane som en jernbane der det primære formål med virksomheten er å gjenskape en eldre jernbane der regelmessig, annonsert trafikk for almenheten forekommer.

- Således kan det ikke regnes med gullalder for en rekke museumsobjekter som lok m.m.

Utredningen spør at "unyttig" arbeid ved en museumsjernbane kan bli normal heltidsbeskjeftigelse for en del mennesker i en tid da man i samfunnet er opptatt av meningsfylt arbeide for alle.

Også en oversikt over de juridiske sider ved museumsbanedrift har fått plass i utredningen.

Utredningen konkluderer med en anbefaling om at det fra statens side ydes bidrag og prosjektstøtte til foreninger med museumsbanetrafikk tilsvarende kr 12,- pr. besøkende pr. år. Tilskuddet administreres gjennom eksisterende kanaler, forsterket med nødvendig faglig ekspertise innen området.

Etter undertegnede oppfatning er denne støtteformen noe tvilsom ettersom den favoriserer vel etablerte tiltak i de tettest befolkede deler av landet. Den levner små muligheter for tiltak "utenfor allfarvei", eller tiltak under etablering. Tiltak som det kanskje er av stor betydning å bevare i sitt opprinnelige miljø (jfr. Urskog-Hølandsbanen). Videre er det nettopp i etableringsfasen at mange foreninger trenger mest til støtte. Det bør derfor finnes andre kriterier for tildelingen.

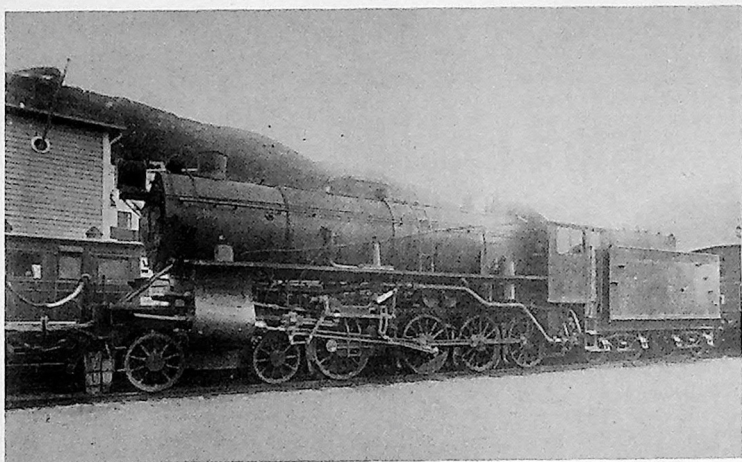
Utredninger koster S.kr 18,-, men UHB har kjøpt inn et antall eksemplarer til utlån blant interesserte medlemmer.

Olaf Wiegels

Slå et slag for
„TERTITTEN“



Nå målet med en konto i:
KREDITKASSEN
- Lillestrøm



MENS DET VAR LOKOMOTIVTYPE 31b SOM TRAKK DE FLESTE PERSONTOGENE OVER FJELLET PÅ BERGENSBANEN, VAR DET HOVEDSAKLIG TYPE 31a SOM TRAKK HURTIGTOGENE MELLOM BERGEN OG VOSS I SOMMERHALVÅRET.

LOKOMOTIVENE HADDE NR. 284, 285, 319, 320 OG VAR VANLIGVIS STASJONERT I BERGEN. MEN NÅR VINTEREN KOM BLE LOKOMOTIVENE SATT INN I SNERYDNINGSTJENESTEN PÅ HØYFJELLET - BÅDE MED SKRAPERE OG ROTERE. OG DELVIS GIKK LOKOMOTIVENE I FØRSPANNSTJENESTE I OPPTREKKET VOSS - FINSE.

LOK 284 VAR BYGGET AV THUNE I 1915 SOM FABR.NR. 84. DET VAR EN VIDREUTVIKLING AV SVEITSERLOKOMOTIVENE AV TYPE 26a. LOK 285 BLE LEVERT SAMME ÅR, THUNE NR. 85. 319 LEVERT AV THUNE I 1920, FABR. NR. 112, 320 BLE LEVERT SAMME ÅR, THUNE NR. 113.

LOKOMOTIVENE BLE UTRANGERT I ÅRENE 1963 TIL 1970, OG INGEN AV a-TYPEN ER BEVART, DERIMOT ER LOK 452, TYPE 31b BEVART PÅ JERNBANEMUSEET.

DET VIKTIGSTE FØRSKJELL PÅ TYPENE VAR AT a-TYPEN VAR EN 4-CYLINDRET, TVILLINGMASKIN, MENS b-TYPEN VAR EN 4-CYLINDRET COMPOUNDMASKIN, DVS. AT DEN HADDE BÅDE HØYTRYKKS- OG LAVTRYKKS-CYLINDERE, OG SALEDES UTNYTTET DAMPEN BEDRE, OG DERMED STERKERE.

PÅ BILDET AV LOK 320 MED VAKUUMBREMSE KAN VI TYDELIG SE DET SLANKE CYLINDERPARTIET, SOM ER TYPISK FOR 4-CYLINDREDE TVILLINGLOKOMOTIVER.

BESØK JERNBANEMUSEET PÅ HAMAR, HER KAN MAN FINNE MANGE MINNER FRA BERGENSBANENS DRAMATISKE DRIFT GJENNOM 70 ÅR.

