

Tertittten

HØLANDSBANENS MEDLEMSBLAD



Nr. 19

MARS 1970



TERTITTEN

Medlemsorgan for Andelslaget Hølandsbanen - Nr.19 - nov.69 - mars 1970

Foreningens adresse:
Postboks 31, Vinderen, Oslo 3

Postgiro 20 67 71

Bankkonto: Bergens Privatbank
Nr. 5001.30.56983

Formann:
Hans Petter Grøner
Slemdalsveien 81 d, Oslo 3

Kasserer:
Jørgen Seemann Berg
Jenshaugveien 8 b, 1310 Blommenholm

Driftsbestyrer:
Olaf Wiegels
Greverudkollen 5, 1415 Oppgård

Redaktør: Ole Mjelva

Redaksjonens adresse:
Gabels gate 1 B, Oslo 2

Postgiro 20 53 22

A/L Hølandsbanen har følgende formål:

Å bevare og opprettholde drift med det materiell som er bevart etter nedleggelsen av Urskog-Hølandsbanen,

Å arbeide for utbredelse av alminnelig jernbaneinteresse.

Medlemskap koster kr.25,- pr. år.

Med dette nummer stopper all utsendelse til dem som ikke har betalt sin kontingent for 1970.

"Tertittten" har reist seg fra vinterdvalen og er atter på bena med et godt (?) og tykt nummer. Grunnen til det siste er den samme gledelige som sist, nemlig mye stoff fra leserne - altså dere. Vi kan bare takke samtlige innsendere på det hjerteligste, og håpe på at det stadig er flere som gjerne vil se navnet sitt under et eller annet i bladet.

Ellers kan vi nevne at et samarbeide er innledet med Norsk Jernbane-klubbs "På sporet" i form av en avtale om stofffordeling, slik at vi ikke skal gå og trække hverandre på tærne hele tiden. Skribenter som er medlem i begge foreninger bes skrive seg følgende bak øret: "Tertittten" står med åpne armer når det gjelder Hølandsbane-stoff og alt annet norsk med småsporet og historisk tilsnitt, "På sporet" tar seg av nytt og mindre nytt om NSB og denslags og ellers utenlandsstoff. Men OBS! Dette er bare ment som en svært forsiktig rettesnor, så vær ikke redd for å tilskrive oss av denne eller andre grunner.

Det er høyst sannsynlig at Hølandsbanens naturskjønne omgivelser med småkupert terreng på strekningen Fjeldvang-Fossum ikke vil bli til å kjenne igjen når sommeren er kommet. Vår driftige gårdbrukernabo Stortrøen (Sætra gård grenser til oss på hele denne strekningen) har etter ansøking til NSB nå fått anledning til å planere landskapet langs tusenmeterkurven og videre og dessuten overta ca 1850 m² grunn langs sporet vårt her, ved at vi får gjerdet litt nærmere. Tusenmeterkurvens ry som fotostoprested vil derfor raskt fortape seg. Som "vederlag" får A/L Hølandsbanen overta litt grunn på Fossum slik at vi får skikkelig plass til det nye sidesporet.

Årets første bestilte tur med "Tertittten" er allerede anmeldt, i håp om at den kan gjennomføres: Svenska Järnvägsklubben skal ha en større tredagers Norgesutflukt med bl.a. svensk damplok og gjøre strekningen Kornsjø-Oslo-Charlottenberg, og søndag 10.mai stopper de på Sørumsand for å finne ut hva vi kan stille istand av viderverdigheter. Endel sjeldne fotostopp-motiver er forespeilet.

Vi sier hjertelig velkommen; vi skal bare få gjøre istand endel småting først.

FORSIDEN

Vi har funnet frem et riktig gammelt bilde som et apropos til artikkelen på side 19. Vi ser et heller langt persontog passere Sandviksbroen på Kristiania-Drammenbanen. Bildet er tatt i 1875.

LITT SOM VI IKKE VISSTE OM DAGLIG LIV PÅ URSKOG-HØLANDSBANEN

Lillestrøm stasjon har to skiftekontrollører. Hva den ene heter, vet ikke vi, men den andre heter Einar Fossum, og han er i våre øyne en meget spesiell skiftekontrollør.

Fossum jobbet nemlig i "gamle dager" på den ikke helt ukjente Sørumsand stasjon. Han bor fremdeles like ved denne stasjonen, og en dag besøkte vi ham for å høre hva han kunne fortelle fra denne tiden.

- Jeg begynte som stasjonsbetjentlærling på Sørumsand i slutten av 1937 og holdt på ved stasjonen i ti år, og det er mye som sitter igjen av minner fra Urskog-Hølandsbanens travle tider, det skal være visst.

Det meste arbeidet vi hadde var jo i forbindelse med Urskog-Hølandsbanen. Det var liksom den det hele dreide seg om. Uten den banen hadde nok ikke Sørumsand vært mye til stasjon. Men nå var den blitt et knutepunkt, og en veldig god opplæringsstasjon for telegrafister. Det var nok ikke få telegrafister som fikk sin første opplæring i morse og fraktbrevkartering og denslags i årenes løp der.

- Dere fikk vel også endel å henge fingrene i på grunn av all omlastingen?

- Ja, mange ganger fikk vi ikke gjort annet enn å lempe fra den ene banen til den andre. Det var reisegods og post, melkespann og alt mulig av stykk gods, slakt og levende dyr. Melken fra bygda kom i egne vogner. S-vogner, som var hvitmalte for at de ikke skulle bli så varme om sommeren. Dess-

uten hadde de is-kasser på veggene inni, og de kassene fylte vi fra en diger isbinge nederst på stasjonen her. Melken var nå igrunnen blitt mest fløte når spennene hadde ristet seg frem til Sørumsand, husker jeg. Det var ikke små melkespann heller, men vi lærte oss en egen måte å trille dem på kant. Slik at den jobben kunne gå ganske radig når en greide å følge med. Det kom gjerne 5-6 vogner daglig med melkespann som skulle omlastes.

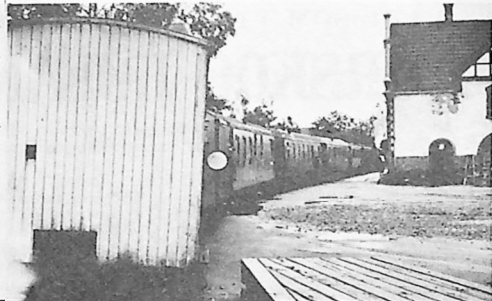
Ellers hadde vi jo mye å gjøre med å laste dyr av alle slag. Det var mye av både slakt og levende dyr. Vi fikk store griseskrotter som ofte veide langt over hundre kilo og skulle bæres over av to mann, så det var alltid litt å pusle med. De var igrunnen lettest å håndtere når de var stivfrosne, de. Svære okseskrotter fikk vi også, som lå i hekker bortover.

Ikkevel var det vel "det levende" som var mest spennende for oss. Vi hadde 5 øre ekstra fra UHB og 5 fra NSB for å leie over en okse eller ku til bredt spor. Men ikke noe for å spa ut all den møkka som kom i tillegg! Det var forresten ikke alltid noen lett sak å håndtere disse dyrene. Det hendte at vi måtte skyte på stedet en okse eller ku som var blitt vill etter flere timers risting i vogn.

- Det er kanskje en og annen opplevelse som sitter igjen fra den tiden?



- Ja, jeg husker spesielt en episode som vi ikke kan annet enn le av nå. Vi hadde fått inn en svær okse som vi skulle lesse over i Statsbanevogn. Den hadde jo ring i nesa og var bundet fast inne i vogna, tau på bena hadde den også. Vi skulle da løse opp dette her og leie den over. Og det var noe vi kviet oss for. Flere av karene hadde jo stelt med dyr i mange år og var drevne, men denne stuten gikk det ikke med. Den blåste i ringen og la seg ned på siden og spente med bena, så vi måtte til slutt ringe til bygda og få hjelp fra folk som kjente oksene. Jo, de skulle sende en kar, og omsider kom det nå en for å hjelpe oss. Men han var liten! Han kan ikke ha vært mer enn 10-11 år. Så tok vi nå rett inn til oksene. "Per, nå er du stille med deg!" sa han. Og oksene kjente ham visst igjen med det samme, for han ble plutselig from som et lam og lot seg villig leie over etter neseringen og inn i NSB-vogna av den lille gutten. Det er noe som vi husker, vi som så det.



Før avgang fra Sørumsand. Toget er så langt at siste vogn når helt bort til melkerampen.

En annen ting jeg lærte på Urskog-Hølandsbanen, var skifting. Vi måtte skifte mye med vaier og vinsj, for lokomotivet hadde vi jo bare en liten stund for hver togavgang. Før brukte vi mye skolevogner, eller rulleskamler som de også ble kalt, det var små, lave vogner, nærmest en slags boggier, som ble kjørt utpå et sted hvor UHB-spor og NSB-spor gikk i hverandre. Så tok vi da en hel Statsbanevogn og satte oppå to slike, og så kunne vogna kjøres utover til stasjoner på Urskog-Hølandsbanen. Men den var jo mye høyere og bredere enn de vanlige vognene, tynge å trekke var den også. Det var særlig kassevogner med møkk som ble kjørt på denne måten. Bøndene utover trengte jo møkk, og den kom fra fellesslakteriet i byen. Det var jo ikke kunstgjødsel den gangen.

Kulltransport var det tyngste vi hadde. Det kom daglig vogner med kull fra byen, og alt sammen måtte spås over for hånd. Vi hadde litt ekstra betalt for den jobben også; det var 10 eller 15 øre for tonnet, tror jeg. Så gikk det til kullageret på Bjørkelangen, og ble spadd over der igjen.

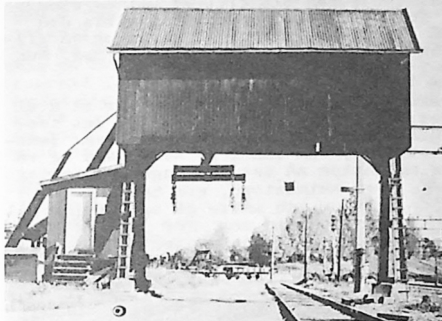


Vi brukte en liten trillebår som vi balanserte avgårde på en planke, og da gjaldt det å være god til å trille, så ikke hele stasen rauset av.



Bildet over: Skolevognene i bruk på en av UHB's stasjoner i gamle dager. Til venstre: Nyere foto av vanntårn og kullbingen på Bjørkelangen, som det nok tok endel spakt å fylle.

- I 20-årene hadde vi jo fått den elektriske løftekrana, som fremdeles står bortpå her, og den var jo til stor hjelp. Den ble konstruert av gamle stasjonsmester Torp, som tok patent på den, men han tjente visst ikke mye på det patentet. I krana tok vi jo disse løftekassene som kom etter hvert, og



blant annet også torvstrøballer fra Liermosen Bruk. Til det siste brukte vi en metode med en lang planke på hver side, som ble forbundet med lange bolter som gikk gjennom det nederste ballesettet, og så strammet vi til. På plankene heftet vi heisevæier og løftet det hele over på Statsbanevogn. Og hvis vi ikke hadde strammet boltene skikkelig da, så datt det ned alt sammen.

Men selv om vi hadde fin løftekrana, så måtte jo alt stykkgodset tas for hånd. Farinsekker, melsekker, drenerør og alt sånt småtteri som vi idag tar på paller, måtte vi lempe over én for én. Og så var det å telle over etterpå da, og se at det stemte og at alt var helt.

- Sørumsand var tydeligvis en ganske stor og travel stasjon. Hvor mange mann var det som jobbet her?

- En tid var det ialt 7 stasjonsbetjenter og en sporskifter. Dessuten var det fire karer som hadde fast tilhold i løftekrana. De ble kalt for - "gampene", og det var noen kraftige slitere som ikke gikk av veien for å ta et tak. Det var det samme om det var 5 eller 10 vogner som skulle losses, de karene gikk på og fikk det unna, for vognene skulle gå opp igjen med første tog. Noe å gjøre hadde vi forresten alle sammen, og ikke så rent lite heller. Vi begynte 27 om morgenen og holdt på til 7-8 om kvelden, med en pause midt på dagen.

Om sommeren hadde vi en veldig turisttrafikk, og det var nok ikke minst den som hjalp UHB til å holde seg så godt oppe. Det var mye skolebarn som tok rundturen med UHB og "Turisten" ned til Halden. Når morsentoget kom fra Oslo, ble det en vill trensel på stasjonen, for da gjaldt det å storme fort inn i vognene og få seg en plass. Men det var mange som likte å stå ute også, på "verandaen", som vi kalte det.

Konduktørene på UHB hadde det ofte litt vanskelig ved det at de måtte skrive fra stigbrett til stigbrett når de skulle overfra en vogn til neste. Om sommeren gikk det jo an, men vinters tid med sne og holke kunne det være farlige greier. Men de greide det bra likevel!

Lokpersonalet på banen var også noen alvorlig kraftige karer. De var liksom av en egen stønning, de gutta. Det var "alt for Urskog-Hølandsbanen" som gjaldt for dem, og det spilte liksom ingen rolle om de arbeidet rundt, bare jobben var gjort og maskinen var klar til neste dags kjøring. Det var ikke lange pauser de tok heller når de kom til Sørumsand, nei, det var å pusse navneskiltene og frontlykta og alt det andre i messing så det skinte lang vei. Så var det å kjøre ned til stenderen og fylle vann, så til sving-skiva i den andre enden av stasjonen for å tørne, noe som kunne være hardt om vinteren, og så var det derfra til kullbingen. Fire store kurver med kull gikk det gjerne med. Det var en ganske bratt og høy trapp fra kullbingen og opp til maskinen, men det gjorde vi på den måten at vi la en planke langs midten av trappa oppover, og dro kurvene opp på den. Og så fyrte de godt opp.

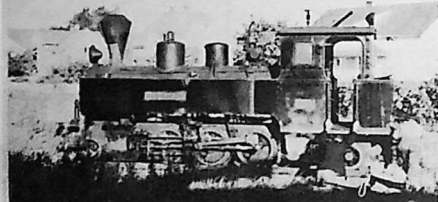


så røyken lå svart rundt her, før de kjørte omkring og skiftet i den tiden som var igjen til avgang.

Jeg kan forresten fortelle at den gamle stasjonsbygningen på Bingsfoss stasjon, som var banens endestasjon til 1903, den ble flyttet hit og stod nederst på stasjonstomta her helt til for noen få år siden. Først ble den brukt til grisenus og så til skrot, så var det griser og så skrot og så griser igjen, alt etter hva de forskjellige stasjonsmesterne ville ha der. Men vi kunne stadig se sporene etter luka i veggen!

Det var en ting jeg beundret Urskog-Hølandsbanen for: Den var så å si alltid i rute! Uansett vær og føre. Det kunne være så mye nysne at det nesten stoppet opp på Kongsvingerbanen, men Urskog-Hølandsbanen kom frem. Banevokteren som inspisererte linjen før første tog, kom inn i en svær pels og så nedsnedd ut. Det kunne være kommet sne om natten så det lå mange centimeter

over skinnetopp, men han kom frem, selv om han måtte gå og leie sykkel-dresinen med seg. For å få bort sneen, hadde de montert en liten feiekost foran dresinhjulene. Og toget kom frem også, det var jo ik-



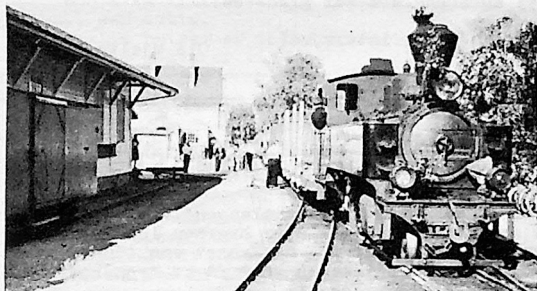
J rask rekkefølge: Vannfylling, kullbåfylling og "tørning" av nr. 4 "Setskogen" på dreieskiven ved Sørumsand. De to venstre fotos er ved Svend Jørgensen.

ke brøytet noe da, men maskinen hadde en frontplog som tok det meste. Hardt kunne det være likevel, og jeg tror det gikk med mye kull i de harde vintrene på Urskog-Hølandsbanen. Når det iset på, så gikk jo ikke toget på skinnene i det hele tatt, det gikk i sne og is, men til Sørumsand kom de, og i rute. Vel å merke! De ville frem, og de karene gikk gjerne foran med feiekosten og feide hver meter av skinnegangen, om det var nødvendig.

Det var i det hele tatt sjelden at Urskog-Hølandsbanen ikke var i rute. Jeg husker forresten en gang at den kom litt sent, men det kom av en veldig fin service! Det var nemlig en gammel kone som hadde sittet på Killingmo og lest avisen. Da toget kom, så fikk hun det litt travelt, og dermed glemte hun igjen lesebrillene der inne. Hun gikk på toget da, og det satte seg i bevegelse. Da det hadde gått en stund, så kom konduktøren, og kona forbarmet seg over brillene som lå igjen på Killingmo. Men konduktøren var av det rette slaget, han stoppet toget, og så rygget de helt tilbake igjen og hentet brillene hennes. Derfor kom de litt sent den gangen, men så hadde de med ei kone som var glad også!

Det kunne nok hende ellers også en gang i blant at de var litt forsinket på grunn av stor trafikk eller mye gods, men det var så lite at det var

ikke noe å snakke om. Dessuten hadde de jo litt tid å gå på i korrespondansen her på Sørumsand, for vi skulle jo ha tid til å lesse over reisegods og sånt på våre traller og stå klar med det. Det var ikke så lite gods vi måtte lesse over ved hver korrespondanse. Og den reisegodsen som skulle ut med UHB's tog, måtte vi stue riktig, så det som skulle til første stasjon, kom ytterst. Og posten, den måtte vi jo også ha med, på egne traller. Det var mye av den også, spesielt ved påske- og juletider. Det var jo postførende tog på UHB. Postekspeiditøren så vi ikke mye til ved de tidene, for han var begravd i sekker til oppunder taket, og ved siden av måtte vi somme tider bruke både brekkvogna og en G-vogn for å få med alt. Og dette skulle han sitte og sortere og stemple underveis. Tilbake igjen var det like mye, så de postfolkene fikk ikke anledning til å sitte og beundre landskapet, som også er pent på Urskog-Hølandsbanen. - Postvognen stod gjerne på Sørumsand



Skifting før avgang fra Sørumsand. Godshuset til venstre. Sidesporet midt imot fører til kranen osv., hovedsporet går ut til høyre.

om natten, og der satt da ekspeditøren utover kvelden og sorterte i lyset fra en parafinlampe. Senere fikk han elektrisk batteribelysning i vogna, så det ble noe bedre.

Alle vognene skulle jo dessuten holdes varme, det var noe vi måtte passe på. Men ettersom vi ikke alltid hadde tid til å gå og småfyre hele tiden, så ble det til at vi slengte på en kullbit eller tre. Da ble det godt og varmt. Det var så en kunne steke flua på veggen, det.

- Til slutt, Fossum, noen spesielle minner fra krigsårene?

- Ikke så mye igrunnen, det foregikk jo ikke så mye her omkring. Det var igrunnen nokså trist de første dagene av okkupasjonen. Selve 9. april ble det kjørt et evakuerings tog fra Oslo, og mange gikk av her. Det var fullt av folk som ikke visste hvor de skulle dra, bare at de måtte vekk. Det var mange gamle også med der. Vi tok jo imot dem og prøvde å skaffe mat og husly på en eller annen måte, nede på skolen og i venteværelset og sånne steder. To familier lå på gulvet hjemme hos oss.

Senere utover ble Urskog-Hølandsbanen meget benyttet til å rømme til Sverige. Vi hjalp folk etter beste evne, men det måtte jo foregå i det skjulte. Jeg tror mange kom seg over - endel har vi hørt fra siden også. De fleste som skulle rømme var helt ukjente i traktene, så jeg fikk laget et lite oversiktskart som jeg hadde gjemt på baksiden av slipset, og delte ut. Men vi måtte være veldig forsiktige når vi spurte hvor de skulle, for det kunne jo være noe annet også.

Vi hadde en tyskertransport på Urskog-Hølandsbanen. Men den var rar. Jeg syntes det lignet tater, jeg, men antagelig var det overløpere, som ikke kunne brukes. Men de hadde nå egne kanoner og vognredskap og greier og skulle gå med et militærtog med flatvogn til Skulerud. Det var skrable saker, alt utstyret var forfallent og vognhjulene var så dårlige at jeg tror ikke de kunne brukes. Likevel ble dette toget sendt nedover, men allerede neste dagen kom det tilbake alt sammen, 30-40 mann. Tyskerne ville ikke ha dem! Så ble de værende i brakker på Sørumsand, da. Dårlig utstyr hadde de og frøs gjorde de om vinteren.

Vi hadde jo våre spennende opplevelser i de årene. Blant annet måtte vi "fikse" forskjellige ting fra tyskerne som motstandsfolkene hadde bruk for. Selv ordnet jeg blant annet en hel del hvite forsvinningsdrakter som de hadde her. En gang fikk jeg med meg dette gamle hornet her, sier Fossum og tar et gammelt signalhorn ned fra veggen, som selv vi greier å få låt i.

- Noe annet vi måtte passe på, var når det var kommet slipp fra fly.

Det var en plass ved Rånåsfoss hvor de gjerne slapp "sjokolade", som vi kalte ammunisjonen, fordi den var pakket som sjokoladeplater. Dette kom i et godstog om natten og skulle videre i et annet tog. Vi måtte oppbevare det i mellomtiden her på Sørumsand, og da pleide vi å gjemme det i en UHB-vogn. Det var to koffertar, en grå og en brun, som gikk fast til og fra Oslo med denne lasten, og det var farlige greier, men det ble vel ikke oppdaget.

Omsider kom jo frigjøringen da, vi fikk høre det i radioen som jeg hadde gjemt på pakkhuset. Senere kom det opp en tysk major. Soldatene rundt her ved pakkhuset strammet seg opp så godt de kunne, og majoren fortalte dem at Tyskland hadde kapitulert, og at de skulle forholde seg rolige og ikke finne på hverken det ene eller det andre.

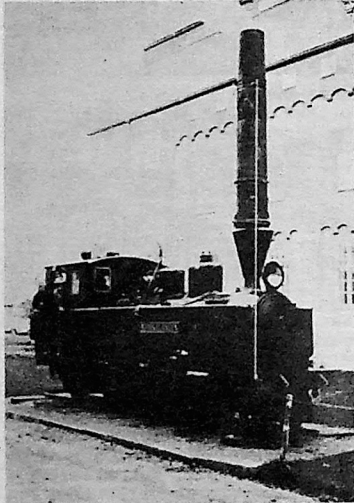
Det var slett ikke bare vi nordmenn som var glade da!

Vi sier Fossum en hjertelig takk for intervjuet.

Ole Mjelva.

NYTT FRA D/L „BJØRKELANGEN“

Det meldes fra Trondhjem at UHB's nr.5 "Bjørkelangen", pensjonist på NTH, har vært ute og rørt på seg! Riktignok tillater hverken lokets kondisjon eller skinnegangens lengde at det skjer pr. noe annet enn tungtransportbil, men til gjengjeld ble det en tur ikke så rent få av Trondhjems borgere ble vidne til.



Som alle vet, er det her i Trondhjem man har skikkelige studenteruker. Den innledes på U-dag med UKE-tog (humoristisk opptog gjennom gatene i den gamle stad for å skaffe bløst om arrangementene). I høst, lørdag den 25. oktober, var "Bjørkelangen" et høydepunkt. stolt tronende på en av Vinjes Transportbyrås tungtrailere. Til og med fløyta var det liv i, selv om det var trykkluft som skaffet låten. Evnen til å produsere damp er fortsatt minimal!

Endepunktet for turen, som foregikk uten uhell av noen art (inkl. på- og avlesing), var 300 meter fra starten (i luftlinje). Hittil har "Bjørkelangen" stått noe perifer til på høyskoleområdet, ved siden av vasskraftlaboratoriet. Nå står den ved siden av varmekraftlaboriet bak hovedbygningen. Og det er hyggelig, for nå går alle som er på høyskolen forbi den et par ganger om dagen. Dessuten er det på det nye sted lett å få tak i damp eller trykkluft hvis det behøves, og loket er ikke fullt så utsatt for vær og vind som før.

Det blir rapportert at maskinstudentenes linjeforening "Smørekoppen", som er ansvarlige for "Bjørkelangen", nå har fått tilsendt lokets tegninger. Vi får håpe at dette resulterer i at de defekter loket etter hvert har fått (røskskap, sylinderlokk) blir utbedret. Håpe ja, for det er vel kanskje best ikke å regne med noe, til nå er det ihvertfall ikke skjedd noe.

(Bildet viser forsøksvis Alternativ "Fabrikkpipe I", en av de mange løsninger som har vært prøvet for å skape bedre trekk gjennom kjelen.)

Rolf Gillebo.

OBS: "Tertitten" starter her og nå
sin spesielle

BESTILLINGS - SERVICE

og som vi ser nedenfor, omfatter salgstilbudet litt av hvert av godbiter både for jernbane-fans i alminnelighet, og for Hølandsbane-fans i særdeleshet.

Det er én fremgangsmåte hvorpå man kan skaffe seg de averterte sakene: Ta for deg et postgiro-innbetalingskort; f.eks. det vedlagte, skriv tydelig ditt navn og adresse og stil det til

A/L Hølandsbanen - Tertitten, postgiro 20 53 22

notér så på kupongen (delen til venstre) bestillingsnummer på de artiklene du vil ha, og skriv ut blanketten på det samlede beløp.

For å få litt oversikt håper vi at alle sender inn sine bestillinger så snart som mulig.

I alle priser er inkludert porto og denslags.

Dermed begynner vi:

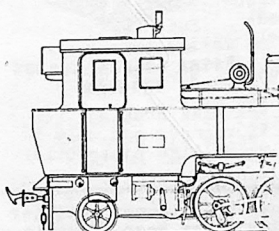
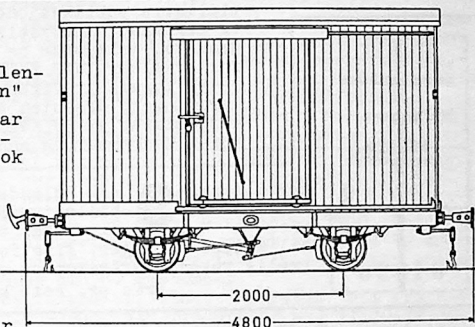
Bestilling
nummer **1**

"Illustrert fortegnelse over rullende materiell ved A/L Hølandsbanen"

Dette er vel noe som de fleste har ventet på: Tegninger, mål og tekniske angivelser for alle våre lok og vogner. Såvidt vi vet, er vi også den første museumsbane i Skandinavia som kan presentere en ensartet tegningsbeskrivelse av hele sitt rullende materiell. Serien er på ialt 14 ark i A 4 format, etter mønster av NSBs typetegninger. Vi har gjengitt tegningen av G 9 ved siden av her.

Foruten å være av teknisk og "museal" interesse, skulle serien også kunne være til glede for modellbyggere. Det er meningen å holde fortegnelsen å jour med noen nye ark hvert år hvis innsatsen holder.

Pris: Medlemmer kr. 15,- Andelshavere og andre kr. 18,-



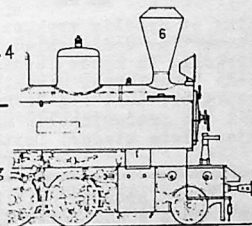
Bestillings-
nummer **2**

Oversiktstegning av lok nr. 4
"Setskogen" i skala 1:30.
Format A 3.

Bestillings-
nummer **3**

Tilsvarende oversiktstegning
av lok nr. 6 "Høland".

Pris for hver tegning:
M kr. 5,- A+A kr. 7,-



Bestillings-
nummer **4**

Museumsavdelingen kan tilby følgende godbit: Hovedtegning i skala 1:15, Skabo nr. D 263, datert 1/2 1899, av "II & III kl. bogievogn til Urskogbanen" (vogn BCo1 og BCo2) Tegningformat 97.70 cm. Ypperlig for en som vil lage en virkelig modelljernbanevogn.

Pris: M (medlemmer) kr. 10,- A+A (andelshavere og andre) kr. 12,-

Forts. neste side.

Bestillings-
nummer **5**

FOTOSERIE

"A/L Hølandsbanens rullende materiell".
13 stk. sort-hvitt bilder i format 9-13 cm viser samtlige lok og vogner ved A/L Hølandsbanen i omtrent nåværende tilstand.
Pris: M kr. 7,- A+A kr. 8,-

Bestillings-
nummer **6**

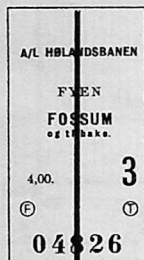
Vi kan nå tilby de hittil utkomne årgangene av "Tertitten" for salg. Benytt anledningen til å komplettere samlingen! Årgang 1968 inneholder 5 nummer (10-14).
Pris: M kr. 10,- A+A kr. 12,-

Bestillings-
nummer **7**

"Tertitten" årgang 1969 inneholder 4 nummer (15-18).
Pris: M kr. 8,- A+A kr. 10,-

Bestillings-
nummer **8**

For dem som er interesserte i å få bedre kjennskap til A/L Hølandsbanens utvikling frem til nå, kan vi tilby en "forundringspakke" bestående av foreningens tidligere publikasjoner. Av innholdet: Årsberetninger og regnskap, innbydelse til veterantogturer, jubileumsmøte, julemøter og andre sammenkomster, medlemsfortegnelser, NSB fullstendig lokfortegnelse 1968 og 1969, lagets trafikkreglement og rutehefter med anmerkninger, dessuten enkelte (dessverre ufullstendige) eksemplarer av HØLANDSBANE-NYTT nr. 2, 7 og 8.
Pris: Medlemmer og andelshavere kun kr. 8,-



Bestillings-
nummer **9** A/L Hølandsbanen går i år over til nye billetter og -priser (behandles senere), og vi har et lite restopplag av de gamle billettene på lager. Fire forskjellige billetter tilbys, nemlig voksen tur-retur og enveis, barn tur-retur og enveis.
Pris pr. sett kr. 4,-

Bestillings-
nummer **10**

"Historien om Urskog-Hølandsbanen" har vi fremdeles eksemplarer igjen av. Har du?
Pris: M kr. 5,- A+A kr. 6,-

Bestillings-
nummer **11**

Museiforeningen Østra Södermanlands Järnväg kunne feire 10-års-jubileum siste høst, og utgav i den anledning et nydelig trykket, 64-siders "minnes- og jubelnummer" av medlemsbladet ÖSLJ-nytt. Dette heftet er virkelig varmende lesning for en aktiv Hølandsbanemedlem. Foreningens utvikling behandles i morsomt skrevne kapitler, helt fra de første ivrige spatak i leiren ved Lina Bruk og frem til den profesjonelle museumsbane som ÖSLJ er idag. Vi kjenner oss selv igjen flere steder! Dette heftet kan vi nå med ÖSLJs velvillige hjelp tilby.
Pris: Kun medlemmer kr. 4,-



MUSEIFÖRENINGEN
ÖSTRA SÖDERMANLANDS
JÄRNVÄG

"På sporet" nr.3 kommer over påske og inneholder blant annet artikler om London's Underground, glimt fra utlandet, presentasjon av Bmeo 62, nytt fra modelljernbanen på Hammersborg skole og andre steder, utførlig om utflukten med SJK 8-10. mai og NSB - siden sist.

Vanligvis starter Hølandsbanen opp ved påsketider, men i år har startskuddet gått forlenget, for det har allerede i noen uker vært full fart omkring "Høland" i damplokestallen i Lodalen. Samtlige kjelrør blir byttet av NSB-folk, men ellers står vi for det meste av arbeidet selv, og det er nok å henge tommeltottene i for at loket skal få en så grundig oppussing som meningen er. Påsken blir hardsesong både der og på Bingsfoss. Velkommen til dyst!

Årets festlige sammenkomst avløp 7. januar i "den nye Hysingkjelleren", som Dalseg-Ervacos kantine i Bygdø allé også er blitt kalt. Den var denne gang blitt flyttet ut av juleferien, i håp om å samle flere interesserte, og i løpet av kvelden stakk ialt 27 medlemmer innom for å se hvordan vi hadde det. Vi går over til å føre referentens penn:

Driftsbestyrer Wiegels ønsket velkommen, og Hysing ble valgt til møteleder. Han begynte kvelden med å referere en hilsen fra The Locomotive Club of Great Britain, som hadde kjørt med oss i sommer.

Vårt fotoarkiv har dessverre ikke kunnet fremskaffe noe bilde av Dalseg-Ervacos kjellerkantene. Derfor blir denne siden veldig tørr og kjedelig.

Wiegels overtok behandlingen av D&V-sakene. I innkallelsen var disse stillingene foreslått opphevet: Trafikksjef, -inspektør, overbaneformann og lokstallformann II, dessuten lokstallformann I endret til lokformann. Til det siste var begrunnelsen at vi prøver å følge NSBs betegnelser. Etter litt debatt vedtok man dette samt å oppheve trafikksjefen (10 mot 9 st.) og de to formennene (hhv. 9 mot 7 og enstemmig).

Alle i D&V var denne gang på valg, og etter driftsbestyrerens forslag ble alle som fremdeles hadde noen stilling, gjenvalgt. Bortsett fra baneformannen på 1. strekning, der en ny måtte velges. Etter et spennende oppgjør mellom kandidatene Erik Johansson, Roar Stenersen og Per Tallaksen gikk førstnevnte av med seieren. Per Tallaksen ble valgt til ny lokformann.

Under baneformann Einar Nielsens midlertidige opphold i Kongens klær ble Håvard Pedersen valgt som hans stedfortreder på 3. strekning.

Noe nytt Juletre syntes vi ikke det var nødvendig å tegne opp denne gang. De forandringene som er gjengitt her, kan dere alltid tegne inn i "Tertitten" nr.15 selv, skulle vi tro.

Neste spørsmål var driftsseasonens åpning og avslutning 1970. Det var enighet om at vi hadde gapt litt for høyt siste år, og at sesongen '70 måtte kortes inn noe. Flere forslag var på trappene, men til slutt ble man enige om åpning den 21. juni og avslutning den 6. september.

Ruteplan og avgangstider: Det forelå til slutt 3 forslag, ett fra Wiegels med avgangene 11.15-12.30-13.45-15.00, ett fra Grøner med 11.30-12.30-14.00-15.00, og ett fra Hysing med de samme tidene som ifjor. Spørsmålet var om betjeningen, særlig lokpersonalet, skulle få anledning til å ha sin matpause så noenlunde i ro og mak. Avstemning til slutt viste flertall for forslaget til Wiegels.

Arbeidsplaner for året ble i korthet drøftet. For baneavdelingen: Omkjøringsspor på Fossum, og justering av sporet over det hele. Maskinavdelingen ble pålagt reparasjonen av "Høland", klargjøring av sommervogn To1 og 1.kl.-avdelingen i ABo3.

Man pratet litt om skiltingen på Sørumsand, som etter fleres mening er for dårlig, og som ble ytterligere redusert nylig i forbindelse med reising av Sørumsands Julegate. Håvard Pedersen mente at vår stasjon Sørumsand burde omdøpes til Sørumsanden (Øst) eller Sørumsand Øst. Avgjørelsen ble utsatt. Videre trakk Mjelva frem et forslag til kilometerrapportskjema til bruk 1970 som man også ble enige om å "ta opp senere".

Klokken var nå nemlig langt over matpause, og medbragte overlevninger av julebaksten samt oppkasset mineralvann var begynt å gli ned på høykant. Nå skulle tas revansj for forrige gang, da "en jernbaneveteran forteller" dessverre måtte utgå. Etter 34½ min. matpause allierte veteran Hysing seg med en skjerm og en kjempefremviser og sitt smittende fortellerhumør, og la iveri med anekdoter fra "en benkesliters hverdag på Vestfoldbanen", med vedfyring, og dernest kåseriet "da de amerikanske jernbanene fikk besøk av meg". Det hele var riktig underholdende.

Hysing ble avløst av Bjørn Næss, som gav oss en meget detaljert orientering om den forestående SJK-tur til Norge 8-10. mai, og NJK's planer i denne forbindelse. En tur på Hølandsbanen er også innkalkulert. Derefter fikk vi nok en gang en lysbildekavalkade over våre meritter i og utenfor sporet siste år.

Møtet hevet kl. 23.20.

Bjørn Halling/Ole Mjelva

Fra vår kollega i syd

Efter et besøk på Setesdalsbanen i slutten av februar kunne vi bare konstatere at større smengder har vi sjelden sett. Riktignok skal ikke driften begynne før i begynnelsen av juni, men sneen ligger erfaringsmessig meget lenge ved Løining tunnel, så det er nok mulig at spadene må frem før trafikken kan begynne.

For å vise at det tross en hard snevinter fremdeles er liv i Setesdalsbanens Hobbyklubb, ble det 11. mars avholdt årsmøte i klubben. Et 30-tall medlemmer var møtt frem for å, som det het i innkallelsen, "rette en honnør til de medlemmer som så aktivt har gått inn for arbeidet i klubben".

Fjorårets drift ved banen var ganske bra, dog ikke fullt så god som ønskelig. Guttene har imidlertid møtt frem punktlig efter en planmessig oppsatt tjeneste. Visse vanskeligheter har det vært med å skaffe ansvarshavende personale i togtjenesten, spesielt i konduktørtjenesten, men det er da blitt ordnet om det av og til er blitt i siste liten.

Tilsammen ble det ifjor bedrevet 2 358 betalende reisende, derav ca. 1 300 engelske turister. Dette innbragte 7190 kroner i kassen. Dette kommer sikkert godt med når man vet at klubben betaler vel 3000 kroner til medlemmene for at de skal komme og arbeide på banen en gang i blant.

Ellers må det innrømmes at dagnad er blitt et problem for klubben. Medlemmene har vanskelig for å innse at litt reisetid også må ofres hvis man skal komme til Grovane, og de velger da ofte å bli hjemme eller dra ut for å fiske. "Det blir helst de som har privatbil og kan ta med seg andre som får den nødvendige tid til å utføre arbeide av betydning", forteller årsberetningen. Arbeidet foregår på onsdagskveldene, og den praksis som drives andre steder med å arbeide lørdag og søndag sammenhengende med overnatting, er visstnok ganske ukjent.

Lok nr.2 fikk på våren 69 innsett nye kjelrør, og det ble relativt billig (3222 kroner). Stasjonsbygning på Grovane er oppført ca.300 meter ovenfor den gamle, efter at banen måtte rømme det gamle stasjonsområdet. Her er både flaggstang og WC, dessuten en gammel metallklokke til varsling av avgang, så det er blitt et fint jernbanemiljø her. "En av personvognene, Co 335, har fått reparert og lappet gulvene, så den er brukbar". Ellers ble det ifjor foretatt endel reparasjoner på materiellet, vesentlig av Hølandsbanemedlemmer, efter at man den 2.juni ikke klarte å stoppe toget tidnok ved Beihølen og braste rett gjennom stoppbukken og inn i demningen. 5-6 koblinger ble maltraktert og en dør revet av, i tillegg til småting som bøyde stengangere o.l. Det var i det hele et uhell som satte spor efter seg, ikke minst i demningen.

Ny plass for kull har man fått ved den store bua som er innredet som vognhall. Det er nå ordnet slik at man kan kjøre kullene rett inn på loket, og den gamle måten med kullemping pr. kurv har måttet vike plassen.

Medlemstallet i klubben fikk vi nå opplyst. Man har ialt 255 registrerte medlemmer, men av disse har bare 102 betalt kontingent for 1969, og dette er en nedgang på 60 %. En kan bli skremt av mindre.

1969 gav en inntekt på vel 18 000 og et overskudd på over 300 kroner. Beholdningen pr. årsmøtet (regnskapsåret går fra årsmøte til årsmøte) var oppe i kr. 28 359,70. Denne oppsamlingspolitikken synes merkelig når man vet at store oppgaver som f.eks. oppussing av Paulen bro nærmest skriker efter å bli løst, og midlene synes å være tilstede.

La oss imidlertid håpe at de yngre i klubben er målbevisste, og at den aktive interessen vil stige. Medlemsbladet "Hobby 1067" har ikke vist seg siden julen 1968, men det er lovet større aktivitet her til våren. Både et tredje postkort og nye billetter av vanlig jernbane-type sies å være under trykking, så la oss til slutt bare håpe at det reisende publikum ikke svikter til sommeren. Setesdalsbanen er jo en perle på Sørlandet, et klenodium vi ikke må miste.

Carl Fr. Thorsager.

En spasertur langs bruksbanen

ASKIM—SOLBERGFOSS

Det var en søndag først i desember 1968. Sneen hadde ikke innfunnet seg ennå, så skigåing kunne det ikke bli mye av. Dessuten var det frost i bakken, og ikke noe fristende å reise opp til Hølandsbanen. Nei, dagen var ypperlig til min tredje store hobby, nemlig å utforske småbaner.

Jeg hadde vært litt i korrespondanse med en pensjonert lokomotivfører Bakke, og syntes hans gamle virkefelt, bruksbanen Askim-Solbergfoss, var en god idé å ta en nærmere titt på.

Solbergfossbanen er den ene av de tre bruksbanene som gikk fra Askim og ut til tre steder langs Glomma, som gjør en halvsirkel om Askim. Elven renner her i mange stryk og er ganske smal, så man fant flere steder som egnet seg for kraftverksanlegg.

De to andre banene, Kykkelsrudbanen (6 km) og Vammabanen (5 km) eides av A/S Kykkelsrud og Vamma Fossekompani (A/S Hafslund), og gikk til selskapsanlegg vest og syd for Askim. Begge banene ble nedlagt i 1961. Solbergfossbanen derimot eides av Oslo Lysverker (Oslø kommune), og ble bygget for å muliggjøre byggingen av Mørkfoss-Solbergfossanlegget nord for Askim.

Det var litt grått og tåkete, men opphold da jeg steg av toget i Askim. Det tok ikke lang tid å finne ut hvor banen hadde tatt av fra hovedlinjen, og overraskende nok fant jeg at skinnegangen ikke var fjernet, noe som er svært uvanlig for en nedlagt jernbane i Norge. Det gledet meg ekstra å finne skinnegangen liggende, da dette jo setter litt farve på spaserturen, som til Solbergfoss er 7,9 km.

Efter noen meter passerte jeg en liten svingskive, en liten plattform og et skur ved linjen. Trass i at ruten for banen bare finnes i Rutebok for Norge for årene 1936-1940, har banen hatt persontrafikk helt fra start til slutt, først med damplok og karer, siden med skinnebusser. (Solbergfossbanen er den eneste av de tre nevnte banene som har hatt persontrafikk.) Dette var altså skinnebussernes endeholdeplass i Askim.

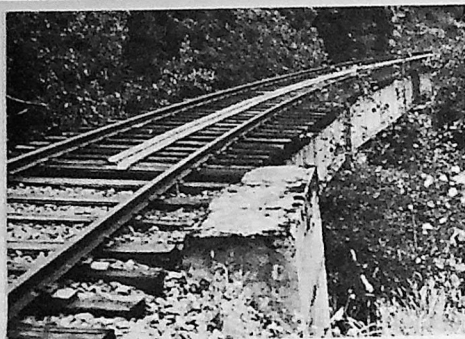
Efter holdeplassen passerte jeg riksveien, Askim sentrum på venstre side og den kjente gummivarefabrikken på høyre. Og så gikk det utfor. I en lang nedoverbakke snor banen seg i tallrike krappe kurver i nordvestlig retning. Den er jo normalsporet, men har stigninger opptil 25 og en kurveradius ned til 100 meter.

Ved foten av bakken ligger en av banens to broer. Disse består hver av to jernbjelker lagt parallelt med sviller og skinner oppå - og ikke noe mer. I gamle dager var der riktig nok både rekkverk og "fortau", men det var helt vekk nå. Mens jeg våget meg utpå og gikk der fra sville til sville, lurte jeg på hvor store sjansene var til å klore seg fast, om jeg skulle falle imellom, for her var det kun frisk luft helt ned til bakken under. Vel, jeg slapp å prøve det.

Solbergfossbanen ble anlagt i årene 1914-18. Skinnene ble innkjøpt brukte fra NSB og har en vekt på 28,77 kg/m, og en lengde på 7,5 m. P.g.a. de store stigningene og krappe kurvene ble disse ofte presset om.

I begynnelsen ble det leiet et lokomotiv fra Kykkelsrud tresliperi som var benyttet til å frakte tremasse til Askim over Kykkelsrudbanen. Da dette ble for lite, lånte banen et lok fra NSB i 1919 av tysk fabrikk. Begge lokomotivene var våtdamplok. I 1930 gikk banen bort fra damp, og den godstrafikken som herefter var, ble tatt med NSB-skiftetraktor.

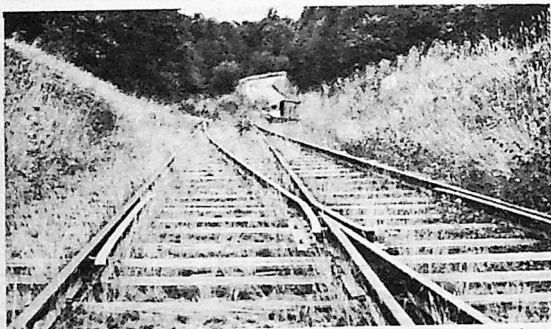
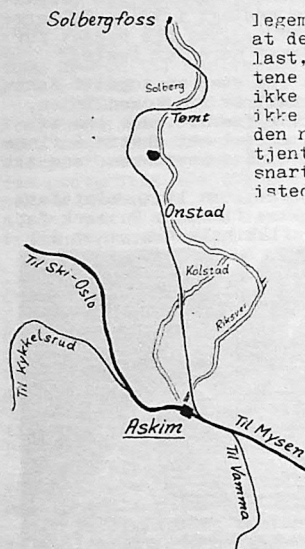




Efter å ha trasket igjennom et småkupert landskap med noen gårdsbruk, litt småskog og et svingete jernbanespor. "ankom" jeg til Onstad holdeplass. "Perongen" ved sporet gav inntrykk av at den ikke var beregnet på så svært mange reisende. Ved siden av denne var det et lite stikkspor hvor man vel til nød kunne få trykket inn en kort godsvogn.

Straks etter holdeplassen følger bro nummer to. Her var det lagt ut noen smale, halvtråte bord mellom strengene bortover, så her kunne man komme seg litt sikrere over. Herfra snor banen seg bortover i stadig flere skjæringer.

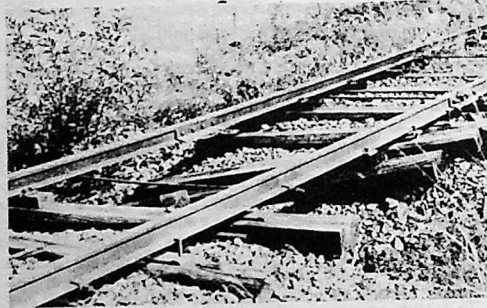
Bortsett fra noen utglidninger her og der er baneløpet fremdeles forholdsvis helt. Og det morsomme er at det for det meste er benyttet gråstenpukk som ballast, noe som ble gjort på grunn av de tunge transportene til nyanlegget. Da gress og andre plantevekster ikke føler det særlig komfortabelt å holde til her, er ikke banen videre gjengrodd, og fra litt avstand kan den nesten se ut som den er i drift. Men ifølge en betjent på Askim stasjon håper man på at skinnegangen snart skal fjernes, så man kan bygge turvei i traseen isteden. Dette med turvei forbausset meg ikke, for jeg



var slett ikke alltid alene der jeg gikk bortover sporet en søndag formiddag.

Banen dreier rett mot øst gjennom skjæringene, og dernest dukket det opp en overraskelse: En lang, rett strekning! Midt på denne strekningen lå holdeplassen Tømt, som er ganske lik Onstad. Banen dreier så nesten 180 grader mot vest.

Efter en litt lengre nedoverbakke gjenstod bare en siste 180 graders kurve før jeg kom inn på Solbergfoss stasjon. Den består i at hovedsporet deler seg i to og ender i en lokstall



eller snarere en vognhall, av tre. Et sidespor tar bratt av ned til selve kraftverket. Noe mer venter man vel ikke å finne som endestasjon på en bruksbane. Sidesporet til kraftverket ligger nedfelt i grusveien og er nesten helt begravet, og ellers er det meste av skinnene på selve "stasjonen" fjernet. Besøkte man Solbergfoss for en stund siden, kunne nok lokstallens innhold være av større interesse, for begge skinnebussene stod der inntil august 1969. Da måtte de vekk fordi verket hadde bruk for plassen deres.

6. Askim—Solbergfoss

Bussrute (skinnubuss)				
Km.	Stasjoner	Buss	Buss	Buss
0	Fra Oslo O. (rute 1 og 5)	0,55	16.03	...
0	Fra Askim	12.00	17.50	22.40
8	Til Solbergfoss	12.20	18.10	23.00

6. Solbergfoss—Askim

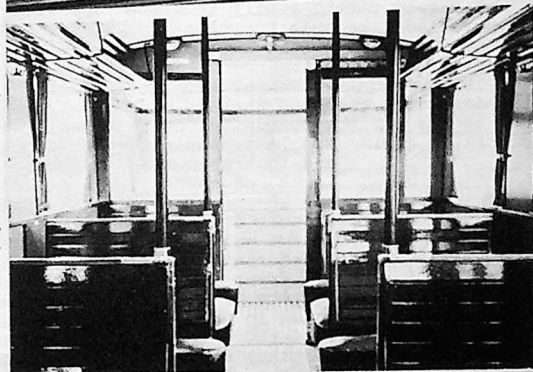
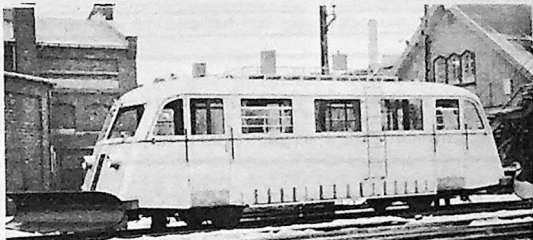
Bussrute (skinnubuss)				
Km.	Stasjoner	Buss	Buss	Buss
0	Fra Solbergfoss	8.30	13.35	18.35
8	Til Askim	8.30	13.35	18.35
62	Til Oslo O. (rute 5 og 1a)	10.10	15.15	20.15

trafikken på banen. Under denne første tiden var persontrafikken mest beregnet på arbeiderne ved anlegget, og det kostet ikke noe å reise med banen. Men i 1928 ble det anskaffet en skinnubuss fra Håssleholms Werkstæder i Sverige, som etterhvert fikk tilnavnet "jomfrua". Med denne ble det innført persontakster og billetter på banen. Motoren er en Willy's Overland sleidemotor, og vognen har 17 sitteplasser og veier 6,45 tonn. Da den bare har ett førerrom, måtte den tørnes for hver tur. Vognen var i bruk helt til banens nedleggelse.

Mot slutten av tredveårene ble denne vognen for liten i endel tog, og i 1938 ble det kjøpt en ny skinnubuss fra A/S Skabo Jernbanevognfabrikk. Denne vognen har 24 sitteplasser og førerrom i begge ender. Vognen er ikke noe engangsfenomen, den må snarere kalles tyrisk, idet den er av samme type som en serie vogner (Cmb type 16) som NSB lot bygge på lisens fra Hilding Carlssons bussverksted i Umeå. I Sverige gikk det svært mange vogner av denne typen.

Driften på Solbergfossbanen ble innstilt 4. januar 1965, men banen ble vedlikeholdt en stund til, da det ennå forekom noen transporter til verket. Jeg synes jeg bør nevne det siste godstoget, trukket av en skiftetraktor. Dette gav nemlig banen sin egen lille avskjedshilsen - en avsporing. Heldigvis skjedde det på en slette, i motsatt fall regnet man med at det kunne ha gått menneskeliv.

Til slutt bør jeg vel nevne litt om hvordan det er gått med skinnebussene, skjønt de fleste kjenner vel til det. Etter et mellomspill med A/L Hølandsbanen og en forespørsel til Jernbanemuseet med negativt resultat, ble det til at Norsk Jernbaneklubb, som i mellomtiden var dannet, skulle få overta begge bussene hvis de ville stå for det meste av arbeidet med å få fjernet dem. Like etter



De to bilder av den nye motorvognen fra 1938, populært kalt "padda". Øverst er vognen tatt ved leveringen utenfor Skabos verksted (snepløgg i begge ender), og nederst et interiørbilde.



"Jomfrua" passerer en av broene på siste tur.

dro endel av NJKs medlemmer med formann Berntsen og viseformann Waaler i spissen til Solbergfoss flere helger på rad, for å gjøre Solbergfossbanen klar så det absolutt siste tog kunne kjøre. Med god hjelp fra den tidligere baneforemann Hoel var banen klar for gjennomkjøring den 24. august. Begge bussene var klargjort med assistanse av banens tidligere lokfører Engen, og begge vognene kunne kjøres for egen motor til Askim. De har hele tiden stått i oppvarmet stall, og er ellers ganske pent vedlikeholdt. De står nå på NSBs område på Ski stasjon.

Håvard Pedersen.

Høstens tyverimelding fra Bingsfoss: Besøk av folk med konduktørnøkkel og sans for edle metaller er registrert. Verdifulle lagre og armatur i messing er forsvunnet. Det henstilles til medlemmene å være omhyggelig med å låse inn denslags etter bruk, melder Db.

News in long Anthons

Mr. Redactor:

I hereby permit myself to write to your blade, because I betray myself as a very important man for the company.

The Hoecountry-Ironway anpartslay has lost a good man who has had much to say for the successful drift especially during the last season,

and that good man is me, of course! And the most bedrovelly thing is that I was the baneforeman for the upper stretch. For the time I am going in the King's clothes, doing my military service somewhere on the

West country, and that takes time, as we know. Now, who is there to take over? Our younger members did do some tabs that lead some of the older ones to say that we can't let the company over to the youngsters. This, I think, is some big was! We all do our faults off and to, and we can't instil us to be the chiefs for all eternity. This is a youngdoms-club, and sooner or later we

will have to resign. There are some of them who, I think, are very qualified for the safety job, and we can well not forelang them to wait until they're eighteen before they can take the safety test, if they really are flink. I shan't name names here, but the guys I am talking of, know best by them selves.

It is for the rest very sin that the "Baelwork" has stonned again on ground of some water in the tank. Phew for all landsens! When spring comes again, they must try to put a tiger in it instead.

When I return a wacker day in October, I hope that the matter is solved and all is in order. I am still the foreman, remember, for the upper stretch, because I have payed my member-offpoison. Thank you everyone for reading this, have a nice time in the forward time and take good care of the Iron-way.

And above all remember: Be of good cheer! Don't lose faces because we leader faces left.

Yours truly

ENOR NELSSON

Litt mer om damplokene på

SULITJELMABANEN

Som antydnet i artikkelen om Sulitjelmabanen i forrige nummer ("Tertitten" nr. 18), skulle vi senere forsøke å bringe mer utførlige opplysninger om "Loke" og de andre damplokene på banen, som gikk over til hel dieseldrift ca. 1960.

Vi har nå fått flere opplysninger fra A/S Sulitjelmabanen og kan fortelle følgende om de forskjellige maskinene:

1. "Loke". (Se ill. nedenfor.) Bygget ved Hannoverische Maschinenbau A/G i 1892. Opprinnelig for 750 mm sporvidde. Ble ombygget til 1067 mm sporvidde i 1915, samtidig som banen ble omlagt, og var i bruk til 1951.

På jernbanehold regnes "Loke" som representativt for maskin- og lokstandarden i 1890-årene. På eftersommeren 1961 ble 4 av lokene solgt som brom, mens 2 stk. skulle stå i reserve for dieseldriften, og "Loke" ble midlertidig hensatt mens NSR avgjorde hvorvidt Jernbanemuseet skulle overta dette. "Loke" kom til museet sent samme år.

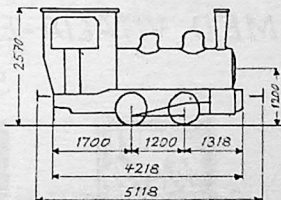
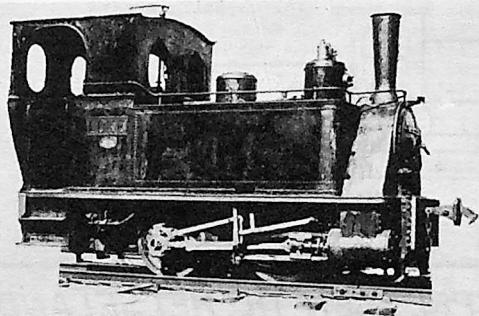
2. "Tyr". Søsterloket til "Loke". Bygget i 1893. Loket var i drift på Sulitjelmabanen til 1914. Trafikkerte derefter den såkalte "isbanen" på Øvre vann mellom Skjønstå og Enran vinteren 1916 og vinteren 1917. Loket ble ikke ombygget til 1067 mm sporvidde, og ble opphugget i 1946.

3. "Odin". Bygget ved Sächsische Maschinenbau AG, Chemnitz. I 1914-15 ble loket ombygget til 1067 mm sporvidde og var i drift til 1960. Loket ble

i 1961 opphugget som skrap. "Odin" veide ca. 23 tonn og var 6-koblet.

4. "Sulitelma". Bygget ved Sächsische Maschinenbau AG i 1914. Loket var i drift til 1960 og ble i 1961 opphugget som skrap. "Sulitelma" veide ca. 30 tonn og var 6-koblet.

Til venstre: "Loke" står ute på Jernbanemuseet på Hamar.



Tekniske data om "LOKE"

Fabrikant: Hannoverische Maschinenbau

Byggeår: 1892

Kjel nr.: 5024

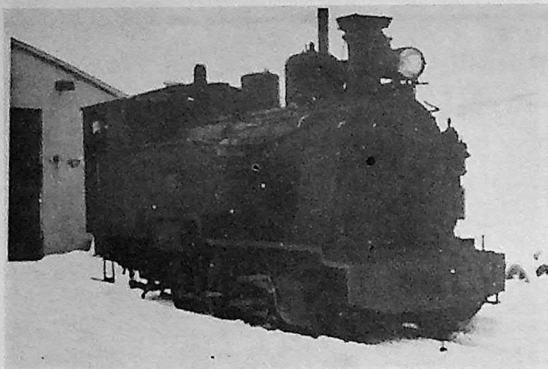
Drivhjulldiameter: 795 mm

Siste Hovedrevisjon: 8.3.1947

Ny kobberfyrkasse og rør: 16.7.1940

Hovedtegning nr.: E-3626

Type	Sylinder		Kjel- over- trykk	Heteflate(ildb)		Rist- flate	Beholdning		Største hastighet	Adhe- sjons- vekt	Materialvekt			
	an- tall	diam slag		fordam- pende	over- heter		vann	kull			forover	bakover	maskin	tender
	mm	mm	kg/cm ²	m ²	m ²	m ²	tonn	tonn	km/time	km/time	tonn	tonn	tonn	tonn
	2	235 392	12	23.04	—	0.324	1.0	0.4			11.2	8.8		8.8



5. "Saulo" (ill. til venstre). Søsterlok til "Sulitelma". Loket var i drift til 1966, da det ble opphugget som skrap som det siste damplok på Sulitjelmabanen.

6. "Tyr". Bygget i 1936 ved J.M.Maffei, München. Loket ble levert til Sulitjelmabanen i 1949 fra Brevik Kvarnsbrudd og var i drift til 1956. Opphugget i 1961. "Tyr" veide ca. 26 tonn og var 4-koblet.

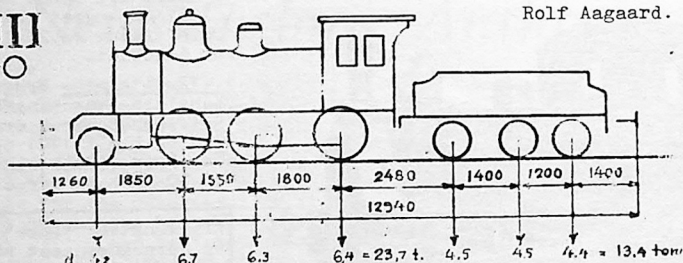
7. Nr.82. Bygget i 1915 ved Thunes Mek. Verksted. Loket ble levert fra Vestfoldbanen i 1950 og var i drift

til 1961, da det ble opphugget som skrap. Det var 6-koblet med forløper og tender. Se tegningen nedenfor.

8. Nr.85. Søsterlok til nr.82, bygget i 1915. Levert fra Vestfoldbanen i 1950 og var i drift til 1961, da det ble opphugget som skrap.

Idag finnes ikke noen reserve damplok på Sulitjelmabanen, men det sies at damplokomotivene var uhyre driftssikre sammenlignet med dagens lokomotiver.

XXIII
1-C-O



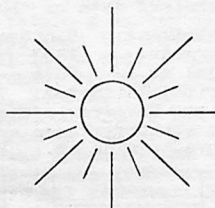
MED VITALIA-EKSPRESSEN TIL HELSELAND

Spis daglig



VITALIA

HELSEPRODUKTER



Taremel - Taretabletter - Ølgjær - Hvitløktabletter
Nypepulver - Druesukkertabletter - Soyamel

Norges merkeligste lokomotiv — KDB nr. 25 „ROBERT FAIRLIE”

Kristiania-Drammen-banen (KDB), som bare et par år efter sin fullførelse i 1872 var blitt den tettest trafikkerte jernbane i Skandinavia, fikk snart behov for større lokomotiver enn de 4-koblede lok som var anskaffet til banens åpning og viste seg å bli for små for den stadig voksende trafikken. KDB var jo som kjent lagt med 1067 mm smalspor, og ble ombygget først omkring 1915.

I 1873-74 ble det således bestilt et såkalt Fairlie-lokomotiv fra Fairlie Engine & Rolling Stock Co., London. Dette lok ble imidlertid tilbakevist, da det hadde for stor vekt, men et nytt lok av omtrent samme type ble levert gjennom samme firma i 1877. Dette lokomotiv, som fikk nummer 25 ved KDB, var bygget av Hawthorn Engine Works, Newcastle, med bygningsnummer 1697. Prisen for lokomotivet var kr. 51 730.—, mens et vanlig fire-koblet lok kostet i underkant av 30 000 kroner. Nr. 25 fikk i likhet med KDRs andre lokomotiver sitt eget navn, og hva var da mer naturlig enn å kalle det "Robert Fairlie" etter oppfinneren av Fairlie-loket. Nr. 25 hadde akselanordning B'B', og det var først og fremst tenkt benyttet i tynne tog, da man ventet at dette lok kunne trekke dobbelt så store tog som de lokene man hadde fra før. Det viste seg senere at det manglet endel på dette.

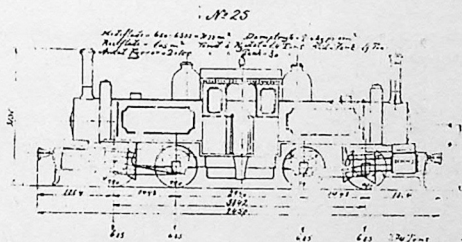
Nr. 25 hadde dessverre endel feil som førte til at det ikke ble benyttet så mye, blant annet voldte de leddede dampprør til og fra sylindrene besværigheter. I den sesongen loket ble brukt mest, 1882/83, gikk det bare 20 117 km. Omkring 1886 ble "Robert Fairlie" midlertidig tatt ut av trafikken, og i 1888-89 ble det påkostet en større reparasjon til ca. kr. 7 800.—. Så ble det satt inn i trafikken igjen, og brukt endel i årene fremover, til det i 1893-94 ble tatt ut av trafikken og utrangert.

Det hadde vært en dyr maskin for Kristiania-Drammenbanen. Vedlikeholdsutgiftene gjennom de 17 år den hadde vært i drift, beløp seg til ialt kr. 36 508,35, og loket hadde tilsammen kjørt kun 136 206 km, vesentlig som hovedmaskin, men det hadde også blitt brukt endel som assisterende maskin og til skifting.

Såvidt vites, finnes det ikke annet igjen etter "Robert Fairlie" enn tegningen som er gjengitt til høyre. Noe fotografi har det ikke vært mulig å oppdrive.

Også andre Fairlie-lok hadde en kort levetid, blant annet heter det om et lok ved Ffestiniog Railway i Wales: "It shook itself to pieces". Dette lok, "Little Wonder", ble bygget alt i 1869 og utrangert i 1879.

Verdens første Fairlie-lok ble bygget i 1865 av firmaet Cross & Co., Liverpool. Det het "Progress" og var bestilt av Neath & Brecon Railway i Wales. Det var bygget etter et patent tatt ut av Robert Fairlie i 1864, "Forbedring av lokomotivmaskiner og kjeler", som gikk ut på at lokene skulle bygges med kjel og skorsten både foran og bak, og med førerhytte på midten. De første lokene av typen hadde én dobbeltkjel som gikk tvers gjennom førerhytten. Dette ble da nokså trangt, og i 1900 kom en forbedret utgave med delt kjel, og bedre plass i førerhuset. På den opprinnelige typen måtte lokføreren og fyrbøteren holde til på hver sin side av kjelen. Vann og kull (eller ved) førte lokene med i kasser på siden av kjelen. Fairlie-lokene var beregnet på å trafikere baner med stor stigning og krappe kurver, for-



Drammenbanens dobbeltlokomot nr. 25-Rob. Fairlie.

uten at de hadde den fordel at de ikke var avhengige av dreieskive på endestasjonene.

Fairlie-lokene fikk større utbredelse kun i tre land; Mexico, Chile og Russland. Banen F.C.Mexicano hadde på den 174 km lange strekningen Cordoba - Bocca del monte på banen mellom Veracruz til Mexico City, bare Fairlie-lok fra 1871 til 1924, ialt 44 stk. engelskbyggede, normalsporede lok. Denne banen hadde en stigning på 40% og kurver med under 100 meters radius.

I Russland var det først og fremst den trans-kaukasiske jernbanen som på en 63 km lang strekning med 45,5% stigning benyttet Fairlie-lok, også her fra 1871, og tilsammen 54 stk. gjennom årene. Videre var det 4 forskjellige baneselskaper i Chile som hadde Fairlie-lok, et av dem hadde 26 stk.

Nevnes bør også endel Fairlie-lok i vårt naboland Sverige. NOJ, Nässjö-Oskarshamn Järnväg fikk allerede i 1869 et Fairlie-lok med akselanordning R'E, som senere ble fulgt av flere av samme type. Videre har HMMJ, Hallsberg-Motala-Mjölby Järnväg, hatt 2 maskiner, nr. 3 og 4, bygget av Yorkshire Engine Co. i 1874. Denne banen ble overtatt av SJ i 1879, og lokene fikk nr. 285-286. Begge ble i 1887 delt, og resultatet, 4 tanklok med akselanordning R 1, fikk nr. 360-363 og litra T.

Det siste Fairlie-lok som ble bygget, var et C'C'-lok til Mexico i år 1911, og idag finnes kun 2 driftsklare lok av denne type. Disse to finnes ved museumsbanen Ffestiniog Railway i Wales. (Se "Tertitten" nr.18.) Det finnes også et lok med omtrent samme dimensjoner som KDBs nr.25 tilbake, og dette loket, "Josephine", har tilhørt de New Zealandske statsbaner. Det ble bygget i 1872 og finnes idag bevart ved stasjonen Dunedin i New Zealand.

Thor Olav Bjerke.

TEKNISKE DATA FOR KDBs LOK NR. 25 - "ROBERT FAIRLIE"

Antall sylindere:	2 · 2	Ristflate:	1,04 m ²
Sylinderdiameter:	254 mm	Kjelovertrykk:	9,14 kp/cm ²
Slaglengde:	457 mm	Vekt i driftsstand:	27,42 t
Kjeldiameter:	846 mm	Tj.vekt uten vann og kull:	22,54 t
Vjellengde:	2 · 2514 mm	Materialvekt:	21,14 t
Antall kjelrør:	2 · 100	Vannbeholdning:	2,95 t
Kjelrørs diameter:	4,1 mm	Kullbeholdning:	1,93 t
Meteflate:	71,72 m ²	Total lengde:	9,45 m



Nå er det mening med springen! | MULTI KONTO

Bergens Privatbanks nye kontotype MULTI-konto er en kombinasjon av sparing og lån. Setter De inn en fast sum hver måned, kan De etter ett år uten videre låne like meget som De har spart. Etter 18 måneders sparing kan De låne et beløp som er halvannen gang så stort, og etter 24 måneder kan De låne det dobbelte. De får lånet uten å stille sikkerhet, og De kan bruke pengene til hva De vil. Sparer De regelmessig og overholder den månedlige tilbakebetaling, er det all.

Snakk med oss om en MULTI-konto. Det er en kort og rimelig vei til målet.



BERGENS PRIVATBANK
SØRUMSAND