

Tertitten

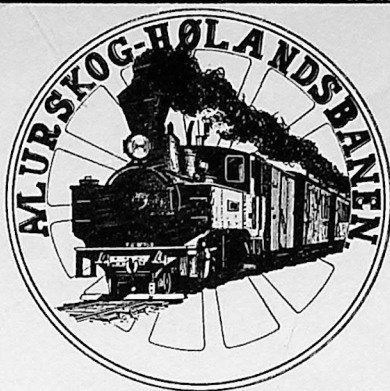
UHB's medlemsblad nr.24 mars 73

Tertitten



"SETSKOGEN" på Aurskog stasjon
1 august 1959.

Foto: Svend Jørgensen.



"TERTITTEN"

Medlemsblad for
URSKOG-HØLANDSBANEN

Nr. 24 utgitt i mars 1973.

Redaktør: Finn Halling

Medlemskap i foreningen: kr 25,-
Støttemedlemskap som gjelder som
fribillett for innehaver med
familie: kr 40,-

Redaksjonens adresse:

Postboks 143, 1364 HVALSTAD.

Kjære leser!

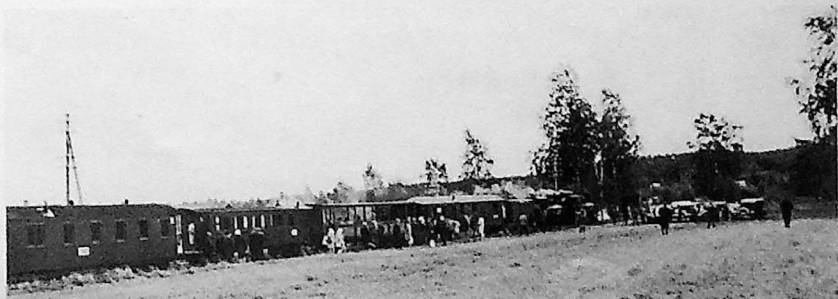
Vi har nå gått tilbake til det gamle og gode A5-formatet, og det er meningen å sende ut 4 blader i året. Hvorvidt vi får stoff nok til så mange blader er det leserene som bestemmer, og vi oppfordrer alle til sporenstreks å sette seg ned og skrive noe som er verd å sette på trykk. Men en ting må vi slå fast før noen begynner å skrive: Etter at NJK ble stiftet kan vi ikke bruke alt stoff bare det er om tog. Grensen for hva vi kan bruke eller ikke er noe uklar, men f. eks. en spalte om "generelt jernbanenytt" kan vi ikke ha i bladet. Derimot - har du en historie om jernbaner som få har kjenskap til, er det ikke tvil om at den vil være av interesse.

Siden bladet i det siste har kommet ut sjelden og meget uregelmessig, har vi ikke mottatt stoff fra leserene i særlig utstrekning - det er for det meste medlemmene som har skrevet på direkte oppfordring. Vi håper at dette nå vil bedre seg, og vi ber alle med skrivelyst sende stoff til bladets nye adresse som er:

"TERTITTEN" v/redaktør Finn Halling,
Postboks 143,
1364 HVALSTAD.

Annonseprisene er som følger: 1/1 side kr 100,-
1/2 side kr 60,-
1/4 side kr 35,-

Rubrikkannonse med max. 50 ord for medlemmer: kr 5,-
for andre : kr 8,-





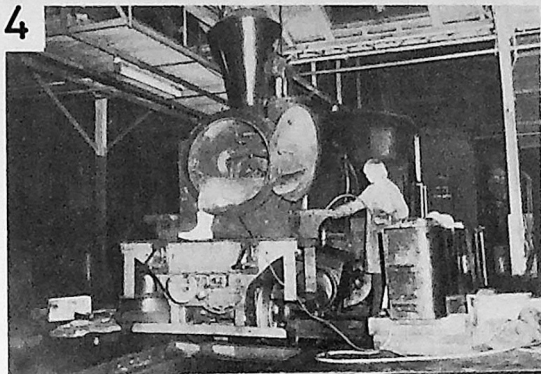
"SETSKOGEN" uten vanntanker på spor 4 i Lodalen.

Det går stadig fremover med revisjonen av vårt lokomotiv nr. 4 "SETSKOGEN" som vi omtalte i "TERTITTEN" nr. 23. For enkelhets skyld har vi nedenfor satt opp en sammenlikning mellom revisjonen som nå pågår og den vi hadde på "HØLAND" for 2 år siden:

Setskogen/Høland

Utskifting av samtlige kjelrer	x	x
Utskifting av enkelte stagbolter	x	
Sveising av overhetererlementer		x
Utskifting av blyplugg	x	x
Utskifting av fyrring	x	x
Utskifting av riststaver		x
Dreining av løpehjul/nye geider og lagere		x
Rep skorsten og røkkammer	x	x
Nytt elektrisk anlegg		x
Parafinbelysning	x	
Utskifting av vegger på vanntanker	x	
Uttak for damprensing	x	x
Nytt tak og nytt gulv i førerrom	x	
Seter i førerrom trukket om	x	x
Revisjon av injektorer	x	x
Dreining av justering av sikkerhetsvent.		x
Rev. av dampsluse med overføringsledd	x	
Fullstendig oppussing av lok	x	x
Utskifting av bladfjærer på drivaksel	x (?)	x

Ikke alle ovenfor nevnte arbeider er avsluttet i skrivende øyeblikk, men i løpet av 6-8 uker skulle alt være klart.



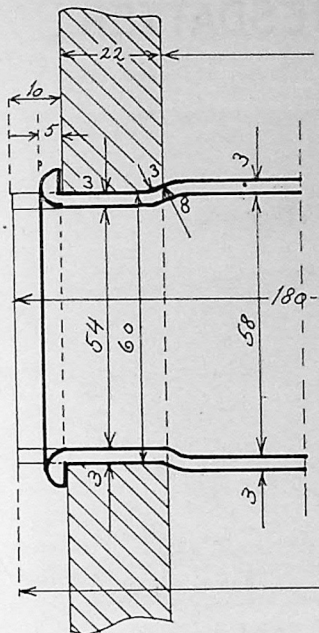
Lokomotivet ren-
gjøres etter at vann-
tankene er tatt av.

Nye gulvplater til
førerrommet skjæres
til.

Det gamle gulvet
skjæres ut.

Toppen på vanntankene
er skåret av og kantene
slices. Senere ble også
den indre veggen skåret
ut da den viste seg å
være svært dårlig.





Som det skulle fremgå av det foregående dreier det seg om temmelig omfattende arbeider. Det har imidlertid gått meget greiere denne gangen enn sist p.g.a. de erfaringene vi fikk da vi holdt på med "HÖLAND". Det er ikke til å komme utenom at den indre strid vi hadde i foreningen - og som bokstavelig talt gikk parallelt med den første revisjonen sinket arbeidet ikke så rent lite. Dette er nå heldigvis et for lengst tilbakelagt stadium.

Vi må vel også nevne at de to bakerste bremseklossene på "SETSKOGEN" blir skiftet ut. Klosser fantes ikke på lager, men vi har støpemodellene og nye er under støping. Når det gjelder fyrring er forholdet et noe annet. Vi har hverken nye ringer eller støpe-modell. I det lengste håper vi på at det skal dukke opp et par på et av NSB-lagerene rundt om i distriktene, men vi må nok være forberedt på å få laget ny støpe-modell og deretter støpe ringer.

Kjellerør var heller ikke å oppdrive ved NSB - typen var ikke videre kurrant.

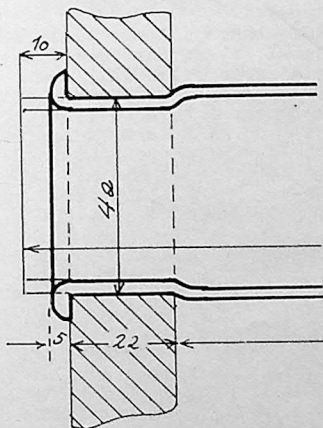
Hva kan vi så vente oss av vårt nyrevierte lokomotiv? Utvilsomt ganske mye, men en ting må vi ha klart for oss - det daglige vedlikehold er avgjørende for hvor lenge loket holder før det atter må inn på verksted.

Det er ganske klart at unødvendig hard fyring, vannfylling sjelden og mye etc., vil ta uforholdsmessig hard på kjelen. Brå rangerbevegelser og ujevn kjøring vil kreve sitt og dårlig renhold og manglende smøring vil slite ned maskinen på rekordtid. Den slags må vi derfor unngå for enhver pris.

I "TERTITTEN" nr. 23 skrev vi at det var meningen å male loket i en forholdsvis mørk røk-blå farve, men slik blir det ikke. Vi mener nå med sikkerhet å vite at loket var malt i en moderat mørk grønn farve - den samme farven som alle lok levert fra Sächsische hadde - således alle lokene på Valdresbanen.

På skissen til venstre vises hvordan røkrørene er ført gjennom rørplaten i fyrkassen og valset ut inne i fyrkassen. De store rørene er av den typen som brukes på "HÖLAND" i forbindelse med overhetelementene.

HIG



"KRISTINE VALDRESDATTER,,



Motorvognen som ble bygget til VALDRESBANEN i 1935 representerte noe helt nytt på denne fronten her i landet.

For å få bedre forståelse av hvorfor man bygget en vogn av denne type i det hele tatt, tror jeg det kan være nyttig å komme med en del bakgrunnstoff. Det samme har jeg forøvrig gjort ved beskrivelse av andre vogntyper.

For det første hadde man på Valdresbanen i lange tider vært hemmet av en ugunstig ruteordning som bl. a. ga dårlige reise- muligheter til og fra Oslo som det viktigste reisemål. Som sidelinje var en helt avhengig av NSB in casu Gjøvikbanen, hvis togordning var lite tilpasset Valdresbanens lokale behov. I daglig trafikk fikk man bare én nogenlunde rask forbindelse med hovedstaden i hver retning, - et forhold som Valdresbanens administrasjon i mange år hadde ført en intens kamp med NSB for å få rettet på. Den store bøygen var de håpløst foreldede blandede tog som absolutt ikke falt i de reisendes smak.

Endelig omkring 1930 innså NSB at noe måtte gjøres og på nesten alle baner ble blandede tog skiftet ut med tog med kortere kjøretid. For Gjøvikbanens vedkommende resulterte dette i at det ble satt opp et persontogpar midt på dagen til erstatning for 2 nærmest ubrukkelige blandede tog.

Nå åpnet det seg en mulighet for en bedre forbindelse mellom Valdresbanens trafikkområde og Oslo, men fra første stund var det klart at trafikkgrunnlaget var for svakt - utenom høytidene og ferietiden - til å basere seg på dampdrift. Man gikk derfor straks igang med å utvikle en motorvogn-type som kunne passe for banens ekstremt særegne forhold, - med lange sterke stigninger (220/00) i begge retninger og mange skarpe kurver (min. 180 m radius).

Man kom frem til at den beste løsning ville være en lett vogn med ca. 40 sitteplasser, med mest mulig behagelig gang og komfortabel innredning, adskilte avdelinger for røkere og ikke røkere samt W.C. og rom for bagasje. Ennvidere mulighet for å holde omtrent samme hastighet i maksimalstigninger som på horisontal bane. På grunn av banens lengde - 109 km - ville det vanligvis ikke bli tale om å skifte kjøreretning mere enn en gang daglig, hvorfor det bare var nødvendig med fører plass i den ene enden. Dette ville gi en enklere konstruksjon og andre praktiske fordeler.

Problemet ble forelagt Skabo jernbanevognfabrikk og Strømmens Værksted som begge var meget interesserte. Samtidig ble det foretatt en studietur til Sverige og Danmark, hvor forholdene riktignok er ganske forskjellige rent topografisk, men allikevel var det enkelte ting å lære. Dette fikk Nydquist & Holm i Trollhättan nyss om, de hadde jo sine egne vogntyper som de ville lansere, og dessuten god erfaring, men det var aldri i tankene å plassere noen ordre i Sverige. De norske myndigheter fikk imidlertid høre om besøket og kom med en henstilling om at man hadde å holde seg til norske verksteder - en vanlig påminnelse i "de harde 30-åra".

Det ble til slutt Strømmen som etter et grundig forarbeide kom frem til et forslag som syntes å imøtekomme de krav som var stillet opp, og det bør tilføyes at under byggingen av vognen ble det foretatt en del forandringer som fabrikkens mente var ønskelige og som de selv bekostet. Tilbudet lød på kr 85.000,-, men om verkstedet tjente noe på ordren er mere enn tvilsomt.

Og så over til selve vognen.

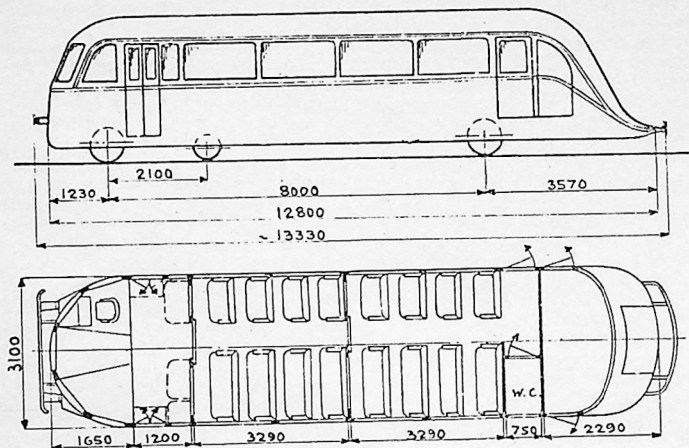
Tegningen på neste side og fotografiene vil vel fortelle det meste. Som det vil sees er det en boggi foran for å sikre en rolig gange særlig i kurver. Helst ville verkstedet hatt en boggi bak også, men man var redd for at adhesjonsvekten ville bli for liten, særlig under sterkt snefall.



Over: Kristine på Etna stasjon i 1937.

Til Venstre:
De svenske jernbanefolk foran motorvognen i Halmrastskalet ved Skrukli. Herre nr.2 fra høyre er o.ing. Müller fra Strømmens Værksted.

Hjulene ble for å sikre en mest mulig støtfri gang, forsynt med gummiklosser mellom hjulring og hjulstjerne. På sett og vis var dette bra nok, men etter en tids kjøring oppstod det en del tekniske vanskeligheter, og konstruktørene kom til at dett ville ha vært bedre om gummifjæringen var blitt plassert "høyere opp" som de uttrykte det.



Med hensyn til motor, valgte man av praktiske grunner samme type som NSB anvendte på sine to-akslede motorvogner, både smalspor- og normalsporvogner, nemlig en BUDA bensinmotor på 120 hk. En av disse vognene var forøvrig prøvet på Valdresbanen, men funnet utilfredsstillende, da den bråket og ristet for meget. Populært ble disse vognene kalt "rist mig hjem" på Toten.

Transmisjonen var i prinsippet den samme som på en buss eller en lastebil, og det samme kan sies om bremsesystemet. På verkstedets forslag ble karosseriet, som var kledt med aluminiumsplater, malt i en kremgul tone oventil, - en dyp mørkeblå farge fra vinduslisten og ned og orangefarget "skjørt", hvilket gjorde seg meget godt. Av illustrasjonene vil man legge merke til det strømlinjede bakparti, og en kan spørre seg hva det skulle tjene til. Svaret er at det var et motepåfunn som man finner igjen bl. a. på Oslo Sporveiers busser og trikker fra samme tidsrom.

Vognen fikk uventet god omtale både i lokalpressen og ikke minst i hovedstadsavisene, og det viste seg at den stort sett svarte til forventningene, særlig på bakgrunn av at man nesten hadde startet på bar bakke og uten noe sikkert å bygge på.

Et bevis på at vognen på sett og vis var populær, var da rutebilfolk i Valdres leiet vognen en søndag da den var ledig, for en lysttur fra Fagernes til Gjøvik og retur, og det falt visst så heldig ut at det ble omtalt i lokalavisen "VALDRES".

Det kan også nevnes at Strømmens Værksted etter at vognen hadde vært prøvet i ordinær trafikk en tid, ba om å få låne den til en

demonstrasjonstur for en del svenske eksperter som ønsket å se den i drift under de vanskelige forhold på Valdresbanen.

Ved et tilfelle fant jeg en gang et foto av vognen med spesiell omtale i en engelsk bok om lette motorvogner fra forskjellige deler av verden. - En tid var det jo stor tro på at slike vogner ville løse trafikkproblemene på trafikksvake baner, og de hadde utvilsomt sin misjon, men utviklingen viste at de i lengden ikke kunne hevde seg, og efter et par ti-år forsvant de vel helt ut av bildet alle de steder hvor de hadde vært i drift.

Strømmens Værksted lot ved avleveringen av vognen forarbeide en pen tre-modell som undertegnede anmodet JERNBANEMUSEET på Hamar å ta vare på, hvilket de også har gjort, men ellers er det påfallende hvor liten interesse museet har viet skinnebusser som NSB har hatt en god del av.

Ved et besøk på jernbanemuseet i fjor sommer, kunne omviseren bekrefte hva jeg hadde hørt at Kristine Valdresdatter sist var i bruk på Numedalsbanen.

Bjarne Sætrang

Vi har funnet stoffet om Valdresbanens motorvogn så godt at vi har valgt å ta med hva som ble meddelt av NSBs overingeniør I. Grønningsæter da vognen ble levert. (Stoffet er hentet fra "Meddelelser fra Norges Statsbaner" årg. 1935)

red.

Ny motorvogn på VALDRESBANEN

"Valdresbanen har nylig fått sin første motorvogn. Den er konstruert og bygget ved A/S Strømmens Værksted og blev avlevert fra verkstedet 23. juli i år efterat den under en prøvetur Oslo-Roa og tilbake var forevist for representanter for Statsbanenes Hovedstyre og andre interesserte.

Vognen frembyr i konstruktiv henseende mange interessante trekk. Det som først faller i øinene er vognens yttre form, hvori strømlinjene trer klart frem. For å gjøre vognen best mulig skikket for hurtig kjøring i banens skarpe kurver er den bygget med lav gulvhøide og lavtliggende tyngdepunkt. Vognen har 3 aksler, hvorav de 2 forreste er forbundet ved en særskilt ramme til en art boggi, som leder godt gjennom kurvene. Maskineriet er anordnet efter det ved biler vanlige prinsipp med motor og kjøler foran og med driftgjen-nem hovedkobling, en hoved- og en hjelpegirkasse (6 hastigheter for-over og 2 hastigheter bakover) samt kardanaksel til vognens bakaksel, som er drivaksel med differential. På såvel drivakslen som på for-reste vognaksel kan hvert hjul dreie seg fritt i forhold til det annet, hvorved kjøremotstanden i kurvene vesentlig nedsettes. Mellom hjulring og felg er det i hjulene på begge de nevnte aksler innlagt gummi for å dempe lyd. I samme hensikt er også gummimellelegg i stor utstrekning innlagt i fjærophengningen. Foruten bladbfjærer er der ved alle aksler anordnet spiralfjærer for å gi vognen en så myk og rolig gang som mulig.

Vognen er giret for kjøre-hastigheter op til 80 km pr. time. På Valdresbanen blir dog hasigheten foreløbig begrenset til 70 km pr. time. Motoren er en Buda bensinmotor på ca. 120 hk av samme type som anvendt også i en rekke av Statsbanenes bensinmotorvogner. Av hensyn til Valdresbanens sterke stigninger er vognen meget lett bygget. I fullt driftsferdig stand veier vognen (uten last) 9,7 tonn

og har ved prøvekjøringen vist sig, uten overanstrengelse av motoren å kunne holde en hastighet av 50 å 55 km pr.time opover banens sterkeste stigninger på ca. 22 o/oo.

I hjulene på forreste og bakre aksel er hydraulisk trommelbremse, som manøvreres med pedal i forbindelse med vakuu. Nødbremsen virker også ved vakuu. Dessuten er der håndbremse som virker på bremse-skive på kardanakselen. Vognen har førerrum bare i den ene ende og må altså vendes på svingskive ved endestasjonene. I plattformen ved førerrummet er opsatt klappsæter for 5 reisende. Inn- og utgangsdørene manøvreres av føreren ved hjelp av vakuu. Bak førerrum og plattform er 2 sitteavdelinger med sæter for 40 reisende. Sætene er utført som stålrørstoler med cellegummi i sæter og rygger, som er trukket med bøffelskinn. Sætene er bekvemme og forsynt med armlener både ved sideveggene og mot midtgangen. Vognen har også et toalettrom med vaskeservant. Bak sitteavdelingen er et eget rum for reise-gods og ilgods. Dette rum har dører ut til begge sider.

Vognens ventilasjon er ordnet som trykkventilasjon med luftinntak foran, hvorfra frisk luft under farten trykkes inn gjennom en luftkanal under vogntaket og derfra fordeles i sitteavdelingene.

Innredninger er pent og smakfullt utført og de reisende får gjennom de store sidevinduer både i sidevegger og frontvegg en meget god utsikt.

Vognen synes å måtte være vel egnet for den oppgave som er tiltenkt den: med små driftsutgifter å supplere Valdresbanens ruter med en påkrevd rask og bekvem forbindelse mellom banens endepunkt ved Fagernes og utgreiningsstasjonen Eina på Gjøvikbanen og dermed også med denne banes endepunkter Gjøvik og Oslo."

Sely om Kristine Valdresdatter hadde gode kjøreegenskaper og god komfort, ble hun ikke særlig gammel. Hun var i bruk på Rise-Grimstadbanen i flere år, men hvorvidt det var der eller på Numedalsbanen hun sist var i bruk, er vi ikke riktig sikre på. Men en ting er ihvertfall sikkert: hun ble solgt som skrap for 500,- kr. en gang i 50-årene.

red.

På Rjukanbanen

indtraf en sjelden ulykke den 9de februar (1917).

Under en voldsom stormrev et stormkast de 3 bakerste vogner i toget av sporet og kastet dem 10 å 15 meter bort fra sporet, hvor de blev liggende i et eneste kaos.

Merkelig nok blev ingen drept; men 15 av passagerene og et par konduktører blev litt kvæstet.

Der opstod brand i vognene og et par av passagerene som ikke kom hurtig nok ut, blev litt forbrændte.

(Dette sto i en avis like etter ulykken.)

RUBRIKKANNONSE

"BJØRKAASEN"

LITTERATUR om jernbane/modelljernbane, billetter, askebeget, lykter, rutebøker, skilt, tegninger, uniformsknapper o. a. med tilknytning til tog og sporvogn - selges med formål restaurering av Norges minste damplokomotiv. Fortegnelse sendes. Fremvisning etter avtale. Olaf Wiegels, Greverudkollen 5, 1415 Oppgård. Telefon 80 34 57 etter kl. 17.00

I september 1972, nærmere bestemt den 15., bega jeg meg ut på en reise til Sveits. Reisen gikk i sin helhet med tog. Men, 15. september er da et merkelig tidspunkt å begi seg ut på en utenlandsreise for en som går i gymnaset? Ja, men grunnen var ganske spesiell - min far er ansatt på rutekontoret i Had. og han skulle delta i en europeisk persontogrutekonferanse i St. Gallen i Sveits. Jeg var så heldig å få være med, og ba meg fri fra skolen i 2 uker. Vi ankon til St. Gallen etter snaue to døgnstogreise, og jeg oppdaget til min store glede at hotellet vi skulle bo på lå like ved jernbanestasjonen. Og jernbaner var det nok av der - to smalsporede jernbanestrekninger (1000 mm sporvidde) løp ut derfra, den ene til Trogen, den andre til Appenzell. I Appenzellerland, som det kalles, er det et nett av smalsporede jernbaner, flere med tannstangdrift. Jeg sørget for å reise på alle interessante jernbanestrekninger i nærheten, f. eks. Rhätische Bahn (omtalt i Tertitten nr. 12), Brünig Bahn og Jungfrau Bahn som går opp i en høyde av nærmere 3500 meter o.h. Alle disse strekningene har en sporvidde på 1000 mm. Stigningen på Jungfrau Bahn var - etter hva jeg fikk opplyst - nærmere 300 o/oo.

Jeg skal her berette om en spesiell fest som ble arrangert samtidig med konferansen, nemlig Damplokfeistvalen i Degersheim. Lørdag 23. september var det satt opp ekstretoget for deltagerene i konferansen fra St. Gallen til Degersheim. Toget skulle ifølge programmet kjøres med damplok, og jeg møtte spent opp på stasjonen 45 min. før avgang. Stasjonen var allerede full av jernbaneentusiaster.

Etter ca. et kvarter kom toget rullende inn på stasjonen, og jeg skal ikke gripe til sterke ord, men jeg vil ihvertfall karakterisere det som særdeles interessant for en jernbaneentusiast.



Som bildet viser, besto det av 2 damplok, 5 eldre 1. og 2. kl. personvogner fra SBB og tilslutt 3 gamle 2-akslede personvogner fra Bodensee-Toggenburg-Bahn. Det var selvfølgelig trekkaggregatene som tiltrakk seg min oppmerksomhet i første omgang. Forrest var det et tanklok fra BTB type Eb 3/5. Som nr. 2 var en sekskobling fra SBB. Dette var tydeligvis et hurtigtogslok,

drivhjul diameteren var nærmere 1800 mm og største hastighet følgende 100 km/t. hvilket kan ansees som meget bra, når man tar i betraktning at loket var bygget i 1904. Begge lokene var meget pent vedlikeholdt, spesielt det første som tilhører Dampflokki-Club Herisau.

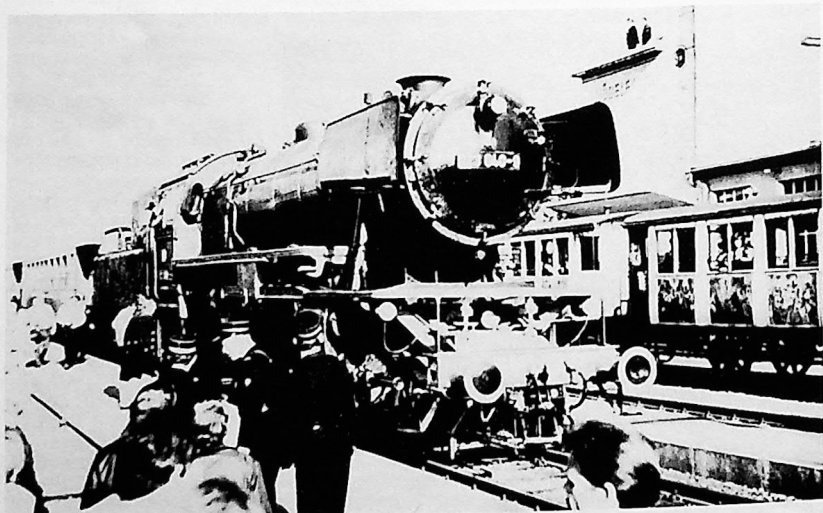
Toget satte seg i bevegelse kl. 14.45 og sneglet seg ut av stasjonsområdet i St. Gallen. Hastigheten under hele turen oversteg neppe 60 km/t, og det skyldtes antagelig de gamle toakslede vognene. Selv om skinnegangen var god (helsveiset), var det ikke tilrådelig å råkjøre med gammelt museumsmateriell.

Jernbaneinteressen er nok meget stor i Sveits, for på alle stasjoner vi passerte sto det tjukt med folk som skulle fotografere, likeledes på alle jorder, veier, bruer osv. hvorfra toget kunne sees. Selv midt i skauen var det oppstilt fotografer. (Gale jernbaneentusiaster?)

Vi kom fram til Degersheim i god behold (øynene var fulle av kullstøv) og på stasjonsområdet "krydde" det av damplok, og alle var under trykk. Og maken til vedlikehold av damplok har jeg aldri sett før - og spesielt ikke i Norge!

Først var det "noe" som så ut som en blanding av finkevogn og El. 7 uten strømavtager, men som ved nærmere undersøkelse viste seg å være et dampdrevet skiftelok. Kjelen og dens rekvisitter var bygget inn i en vognkasse (riktignok av metall). I hver ende var en plattform med dør inn til kjøkkenet. Sylinderene lå akkurat under plattformen i den ene enden. Det eneste som ved første øyeblikk fortalte at dette var et damplok, var røyken. På et annet spor sto et damplok som minnet mistenkelig om norsk type 42. Ved en sammenligning fant jeg ut at begge er bygget hos Winterthur i 1899 h.h. 1898. Bak dette loket var hektet en rad "meget rare" vogner. Det var alminnelige toakslede passasjervogner med platekledning, men på platene var det - av alle ting - malt landskap med en masse blomster!

Etter å ha fotografert meg ferdig, oppfanget mitt blikk et meget behagelig syn: Nok et ekstratog kom kjørende inn på stasjonen, denne gang med tysk damplok type 023 foran. Det kom fra Ulm og var første

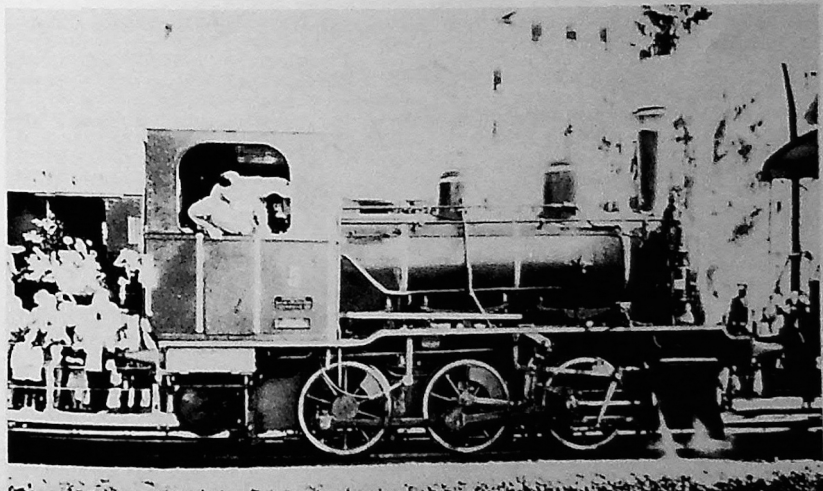


023 ruller inn på stasjonen. Til høyre sees "blomster"-vognene.
tegn på at dette var en internasjonal damplokkfestival. Loket var

alminnelig oppusset - med noen få røde stafferinger etc. - det gav ihvertfall inntrykk av å være i ordinær bruk fremdeles. Lokpersonalet følte seg meget betydningsfullt og ville gjerne fotograferes - da toget kjørte inn på stasjonen formelig "hang" de ut av vinduene. 023 er en av de nyeste damplok hos DB - bygget så sent som i 1954. Bak loket var hektet en del eldre tyske 2 kl. sittevogner av alminnelig type. Etter at loket var fotografert fra alle vinkler, var det på tide å rangere det ut av hovedspor, og idet toget setter i gang "DRÖNN" - loket "sladdet" så kraftig at jorden ristet. Det var noe annet enn Setskogen og Høland!

Ikke før dette toget var ute av hovedspor, kom enda et tog med damplok inn på stasjonen. Denne gang var det et østerisk damplok med ganske artig utseende lok med lange vanntanker, skorstein med topp formet som en idrettsbane og en kufanger med gule striper. Det var pyntet med massevis av kvister med sprakende grønt løv, noe som etter min mening gav loket mer utseende som en botanisk hage en som et gammelt erverdig damplok, men hver har jo sin smak.

Dette var det siste ekstratoget, fikk vi beskjed om, så nå var tiden inne til en tur rundt i byen. Og overalt hvor vi snudde og vendte oss: alle steder var det noe i tilknytning til tog. Rundt om i gatene sto jernbanemateriell - små damplok og personvogner - og i alle butikkvinduene var det utstilt modeller (tildels meget store og forseggjorte) av nyere, sveitsisk jernbanemateriell. Oppslutningen om denne festivalen var enestående stor - alle innbyggerne i Degersheim deltok. Rundt om i byen var det også satt opp telt, brakker e.l., og på hver enhet sto navnet på et land, f. eks. Frankrike. Det betød at man kunne få servert vin og andre franske "retter". Sto det Norge, fikk man sild (ikke hjemmebrent å drikke, merkelig nok). Inne i det norske teltet var det for øvrig en stor plakat med Di. 3 på Raumabanen.



Sihltal-Bahn E 3/3 bygget Winterthur 1899. Loket fyres med ved.

Hele opplegget og arrangementet av denne damplokfestivalen var enestående. Oppslutningen var enorm og alt gav inntrykk av grundig plan-

legging. Sveitserne kunne jo også fremvise en samling damplok som var enestående vedlikeholdt. Man må også ta i betraktning at det i Sveits har vært lite dampdrift i den senere tid, og da for det meste i skifte-tjeneste. Et arrangement av denne art ville være utelukket her i landet. NSB hadde i 1950 i underkant av 500 damplok i drift. Nå er det igjen 3 for normalspor som er i kjeerbar stand: Caroline, nr. 207 type 21 og Ulka nr. 11 type 7. Man kan si det er pengeløseri å vedlikeholde mange damplok for bruk bare ved spesielle anledninger, ja vel. Men sveitserne gjør det enda de også går med underskudd. NSB har sågar vist så liten interesse for å bevare interessante damplok at de har hugget verdifulle lok, f. eks. NHJ-loket, bygget i 1851 som ble hugget - etter å ha vært tenkt til jernbanemuseet -! NSB har også i det siste sagt nei på forespørsel om å fyre opp damplok for filmminspillinger og da kan man trygt si - "da er det kvelden...!" Det vil nok gå minst 25 år før NSB også oppdager hvilken kjempetabbe de har gjort.

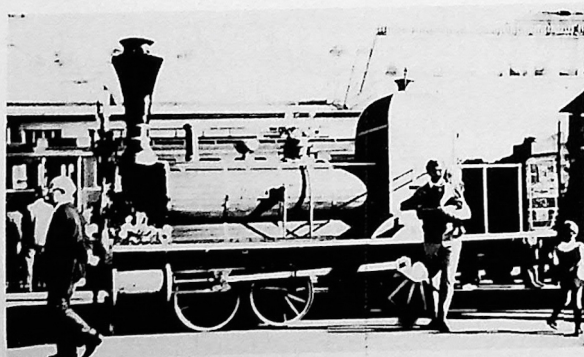
TEKNISKE DATA FOR DE LOK SOM ER NEVNT I FORBINDELSE MED DAMPLOKFESTIVALEN

Type, nr	Bygget, år	vekt	drivhj. diam.	sth.	lengde
Eb 3/5 nr 9 1)	Maffei, München 1910	74,3 t	1540	75 km/t	12,32 m
A 3/5 nr 705 2)	Winterthur 1904	103,6 t	1780	100 "	18,6 m
E 3/3 nr 5	SLM Winterthur 1899	28 t	1010	35 "	7,24 m
E 3/3 nr 5 3)	SLM Winterthur 1926	40,5 t	1030	60 "	7,4 m
023 1C1 nr 40	Henschel & Sohn 1954	146,6 t	1750	110 "	21,32 m
77 2C1 nr 9	Krauss & Co, Linz 26	80,2 t	1574	90 "	13,31 m

Flere lok var med på festivalen, jeg har her nevnt de mest interessante typene.

- 1) Dette var det første loket i ekstratoget vårt.
- 2) Nr. 2 i ekstratoget.
- 3) Dette er loket som minnet om El. 7.

Finn Halling



Dette er en kopi av et av de eldste sveitsiske lok. Mellom løpehjulene er et gummi-hjul tilkoblet en motor som er bygget inn i kjelen, slik at loket kan kjøre gatelangs. Også på drivhjulene bak er festet gummi-hjul.

forts. fra s. 15.

paa Sørumaanden paastaar at ha meldt tog 6 B, mens vedkommende ved brosporet ikke erkjender at ha mottatt melding.

Hentet fra Lokomotivmands Tidende nr. 16 1917. Lok nr. 27 i grustoget.

Jernbaneulykke på Fetsund i 1917

Som læserne har set av dagspressen fandt der sted et togasammenstøt ved Fetsund bro den 15de ds.

Jernbaneulykker av saavidt stort omfang som dette hører heldigvis til sjeldenheterne i vort land.

Tog 6 B fra Charlottenberg der hadde Stockholmsspassagerene med, blev straks før ankomsten til Fetsund bro ledet ind paa det nye brospor hvor der stod et grustog.

Tog 6 B kjørtes av lokomotivfører G. Amundsrud. Sporvekselen er kun synbar paa ca. 60 meters avstand og tiltrods for at Amundsrud gjorde hvad der stod i menneskelig magt at utrette paa den korte tid var en katastrofe uundgaelig.

"Tidens Tegn" skriver følgende:

Lokomotivfolkene paa Stockholmstoget fortæller: Vi hadde litt forsinket passert Sørumsanden og kom fra skogen frem buen mot Fetsund bro. Farten minskes paa denne strøkning, broen kjøres noget langsommere og paa den anden side ligger jo stationen. Vi kjender godt sidesporet; men ingen kunde tvile paa at linjen ikke er klar. Toget kommer frem i sterk fart, passerer pensen - og render lukt mot godstoget som bare står halvhundrede meter fra os. Føreren gir varselsignal sætter vacuumbremsen paa. Med den største koldblodighet gjør han paa de faa sekunder alt som kan tænkes for at redde toget. Han vet at det er haabløst, i neste nu vil hans eget tog løpe ind i lokomotivet ret foran, bufferter splintres, vognene slyngersig over hverandre. Men han blir paa sin post. Fyrbøteren kaster sig ut; i et skrik slynges han mot skinnegangen, samtidig smelder togene mot hverandre, forstellet paa Stockholmstoget knuses mot godstogets kuvogn, denne trukkes ind i lokomotiver, og hele grustoget klemmes sammen. Hurtigtoget stopper med et voldsomt chock, som forplanter sig over det hele. Sikringer og bufferter knækker som fyrstikker, alt og alle slynges hulter til bulter. Lokomotivet kastes av skinnene, men blir staaende, konduktørvognen reddes av tenderen. Men fra de to svære og moderne boggievogner høres voldsom braken, og luften fylles av hjerteskjærende skrik. Den anden boggie løftes høit i luften ved kollisjonen og skyves ind i den første. Paa denne smadres bakre platform, toiletrum og en kupé fullstændig. Ute paa platformen stod en mand som var kommet paa toget ved Aarnes. Like mot ham paa den anden platform stod to mand. Det massive jerngelænder paa deres vogn yder dem beskyttelse en brøkdal av et sekund og de faar som ved et underkastet sig uskadt ut. Aarnesmanden kan ingen vei komme, han rives overende av den anden vogn som seiler ind mot ham og slæpes av dens understel langt indpaa gulvet i den smadrede kupé. Vægresten dækket hans forførdelig lemlæstede legeme. Han blev drøpt paa stedet. I kupéen stod en mand, vistnok en gaardsbestyrer fra Søndre Land ved navn Nils Munkelien. Han blev klemt op mot væggen og blev sittende som i en skruestikke. I kupéen sat en kone og hendes fire barn. Vognsætene klemtes sammen over deres ben og de blev hængende som bedøvet. En liten gut som i øieblikket stod paa gulvet blev slynget overende ind under sætet. Jernbanefolkene assistert av arbeidere og reisende gik straks igang med at befri de ulykkelige. De maate hugges løs. Først søkte man at hjelpe forvalteren som var stedt i den største nød. Han var ved fuld bevissthet, en haardfør kar, og klaget ikke. Da han saa hjælpen komme, bad har folkene først at redde smaapikene. Det viste sig at disse ikke var blit livsfarlig skadet, den lille gut derimot syntes at ha faat indre forblødning. Da manden endelig var befriid, viste det sig at begge ben var knust av platformen paa anden vogn, det ene ved knæet, det andet nede ved læggen.

Aarsaken til ulykken er ikke helt opklaret, idet stasjonsmesteren



KVÆRNER stasjon har forlatt sitt tilholdssted i Brynsbakken og befinner seg nå på Sørumsand - nærmere bestemt ved Småfoss. Her står den å venter på transport til Bingsfoss hvor den skal avløse Narvesenkiosken fra Fetsund som ikke helt hører hjemme i et gammelt jernbanemiljø.

Den står så nær opp til Kongsvingerbanen at man nesten kan stige rett inn på

første og beste lokaltog som måtte komme forbi. Her passerer også svenske RAPID-lok med ekspressstogene mellom Oslo og Stockholm - en gang utpå kvelden brøler en enslig NOHAB forbi med flistog til Moss. Til sommeren kommer også de svenske F-lokene, som minner mye om vår egen El 8. De stilrene RAPID-lokene takker av på Kongsvingerbanen ved overgang til ny ruteordning 3. juni - det blir for få kilometer i døgnet i ekspressstogene sier svenskene. Så får vi eldre F-lok isteden.

Men en ting er i et hvert fall sikkert: De "hvite kull" har seiret over ekte kull som en gang var så verdifullt og ettertraktet:

URSKOG-HØLANDSBANEN.

DRIFTSBESTYREREN.

Bjorkelangen den 10 februar 1941

J.-No.

Til

Lokomotivpersonalet

Jeg er blitt opmerksom på at der tas mere og mere kull til lokomotiverne om dagen. Enkelte vedtend ~~ere~~ kommer inn bare halvtatte.

Det må være lok. betjeningen helt klart at der overhovedet ikke blir anledning til kjøp av mere kull, så lenge krigen varer. Når jeg ikke ubetinget har forbudt enhver bruk av kull, var dette i tillid til, at der kun blev brukt et minimum i denne tid - f. eks. begrenset til en kurv pr. dag. Blir ~~ikke~~ dette ikke etterkommet ophører bruken av kull uten efter serskildte ordre for hvert enkelt tilfelle.

URSKOG til NJK avd. BERGEN

17

På styremøte i Jernbanemuseet's styre 6. februar ble det vedtatt at Norsk Jernbaneklubb, avd. Bergen, skal få låne lokomotivet "URSKOG" fra Urskog-Hølandsbanen på ubegrenset tid. Lokomotivet er tenkt anvendt på en museumsjernbane som NJK har til hensikt å bygge opp på en del av den i 1935 nedlagte NESTTUN-OSBANEN's gamle trasé.

Lokomotivet lånes ut på det vilkår at det skal holdes vedlike uten utgifter for Jernbanemuseet eller NSB forøvrig. I tillegg skal loket umiddelbart leveres tilbake om det skulle bli behov for det ved Jernbanemuseet som følge av maskinhavari på "PRYDZ"

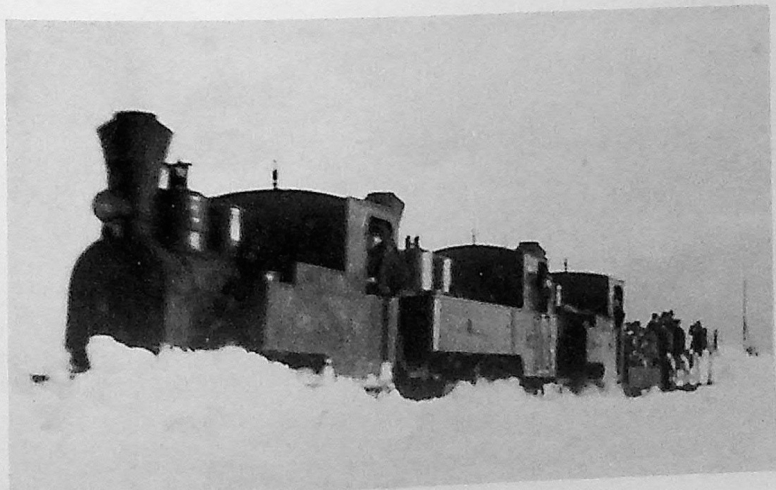
"URSKOG" er ikke i videre god stand. Det har ikke vært i bruk siden 1947, men sto under tak på Bjørkelangen helt til nedleggelsen i 1960. På Jernbanemuseet har den stått ute - dog tildekket om vinteren. Klubben står derfor ovenfor et enormt restaureringsarbeide, men med den støtte tiltaket synes å få i området rundt Bergen er det vel knapt noen tvil om at prosjektet kommer til å la seg realisere.

Det er ikke på tale for NJK å få overta noen vogner fra Jernbanemuseet. Vogner og ytterligere et lite damplok har man skaffet seg i Jugoslavia kan Morten Tranøy i NJK's toggruppe fortelle.

Da NESTTUN-OSBANEN ble nedlagt ivret driftsbestyrer Eigil Prydz ved UHB svært for at man skulle overta et av banens små mallet-lok, men direksjonen mente at det ikke var nok at de var teknisk interessante og enestående her i landet - man måtte også stille krav til lokenes ydeevne og vedlikeholdsomkostningene - og da kom NESTTUN-OSBANEN's små mallet-lok sørgelig til kort.

På bildet nedenfor, tatt vinteren 1919/20 ser vi såvel "URSKOG" som "EIDSVERKET" med banens nyeste lok "SETSKOGEN" i midten. Det synes som om det første loket er Nr.1 "URSKOG" og det siste Nr.2 "EIDSVERKET". Etter navnebytte på de to lokomotivene i 1923 er det da dette som nå i en alder av 77 år skal til Bergen for atter å trekke reisende over smalt spor.

HPG



DRIFTSSESONGEN 1973

Atter en gang venter vi på at sommeren skal komme, og med den Urskog-Hølandsbanens sesong. Vi har nå kommet til den åttende i rekken, og hvis våre planer og forventninger går i oppfyllelse blir ikke denne sesongen noe dårligere enn de som har vært.

På årsmøtet i januar ble det vedtatt at avgangen fra Sørumsand på søndager skulle være som ifjor, nemlig kl. 11.15, 12.30, 13.45 & 15.00. Noen små forandringer i selve kjøretidene er det blitt, den mest merkbare er for siste tog fra Fossum til Sørumsand. Ankomsten er her 5 minutter tidligere enn ifjor slik at de som skal med tog fra Sørumsand til Oslo ca. kl. 16.00 vil få bedre tid.

Sesongen ble bestemt å gjelde fra søndag 24. juni og holde på 12 søndager slik at siste driftsdag er 9. september.

Før årsmøtet var det noen som fremsatte tanker om lørdagskjøring. Dette er blitt foreslått før, men blitt forkastet p.g.a. andre mer presserende oppgaver (se forøvrig "TERTITTEN" nr. 11). Vi har nå kommet over det stadiet, og man enedes om å prøve lørdagskjøring 4 lørdager - nemlig fra 28. juli til 18. august. Dette tidsrom ble ansett som det mest passende da fellesferien er over, men ikke skoleferien.

Man ble enige om at trafikksjefen skulle avgjøre avgangstidene fra Sørumsand, og etter samråd med driftsbestyreren, ble de fastsatt til kl. 14.30 & 16.00. For personalet betyr dette at de kan ta tog fra Oslo kl. 9.35.

Denne lørdagskjøringen avhenger imidlertid av noe meget viktig: personaltilslutningen. Minimum 4 mann må til på lørdager for å holde toget i drift, på søndager helst 5 eller flere.



Behørig smøring av lok og vogner er absolutt nødvendig om vi skal unngå driftsstans og det som verre er. For meget olje er imidlertid ikke av det gode, sand som blåser opp fra banelegemet, klistrer seg til lagere og bevegelige deler.



Det nærmer seg avgang for tog 8 fra Fossum med ankomst Sørumsand kl. 15.48. Til sommeren får dette toget bare 5 min. opphold på Fossum og er på Sørumsand kl. 15.43.

Men sommeren betyr visst Mallorca eller deromkring for en stor del av våre medlemmer, slik så det i et hvert fall ut på personalplanen i fjor. Blir det ikke bedre i år, blir lørdagskjøringen innstilt da det vil bli vanskelig nok å fylle alle stillinger på søndagene.

Derfor; har du tid til å komme opp en driftsdag, så kom. Det er alltid bruk for deg!

Per Tallaksen
Trafikksjef

INGENIØR
CHR.F. GRØNER A.S.

RÅDGIVENDE INGENIØRER
M.N.I.F. M.R.I.F.
PARTNERE I NORCONSULT A.S.

BYGNINGSTEKNIKK, INDUSTRIANLEGG
VEIER, VANN, KLOAKK OG RENSEANLEGG
KRAFTANLEGG, DAMMER
SØPPELFORBRENNINGSANLEGG

HOVEDKONTOR: Maries vei 20, 1322 HØVIK,
postboks 14.

AVD.KONTOR : Nordregate 9, TRONDHEIM
Strandgaten 191, BERGEN
Markens gate 9, KRISTIANSAND S
Karl Johansgt. 10, SARPSBORG
DAMPSKIPSBRYGGEN 8, FREDRIKSTAD

Besøk
JERNBANEMUSEET
 på Hamar!

JERNBANEMUSEET PÅ HAMAR ER NORDENS ELDSTE OG SAMTIDIG DET ELDSTE TEKNISKE MUSEUM I NORGE. MUSEET HAR EN IDYLLISK BELIGGENHET VED MJØSA, LIKE VED HEDEMARKSMUSEET OG DOMKIRKEODDEN.

HER DISPONERER JERNBANEMUSEET ET AREAL PÅ 30.000 KVM, DER GAMMELT MATERIELL, GAMLE STASJONSBYGNINGER OG EN MODERNE MUSEUMSBYGNING HAR FÅTT EN VAKKER PLASSERING I OMGIVELSENE.

SAMLINGEN AV LOKOMOTIVER OMFAFTER 5 NORMALSPOREDE OG 6 SMAL-
 SPOREDE. - DET STØRSTE ER "DOVREGUBBEN" SOM MED KULL OG
 VANN VEIER HELE 157 TONN. DET ELDSTE LOKOMOTIVET ER BYGGET
 AV ROBERT STEPHENSON I 1861 OG BÆRER NAVNET "CAROLINE".
 NEDENFOR SER VI DETTE LOKOMOTIVET UNDER DAMP PÅ JERNBANE-
 MUSEET 107 ÅR ETTER AT DET BLE BYGGET.

MUSEET ER ÅPENT HELE ÅRET, HVERDAGER
 KL. 10 - 16, SØN- OG HELLIGDAGER KL. 12 - 15.

