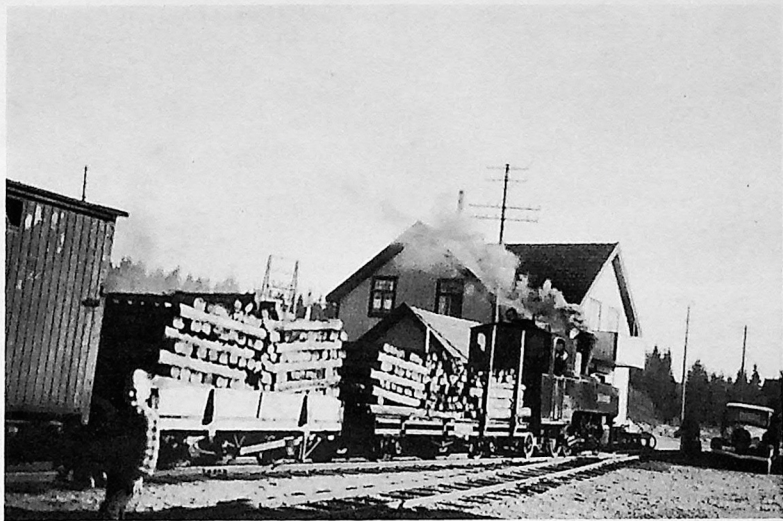


# Tertittten

UHB's medlemsblad nr. 25 juni 73

# Tertittten



Lokf. Syprian Aarstad på lok nr. 5 "BJØRKELANGEN" venter på avgang fra Finstadbru en sommerdag i 1956.

Foto: Svend Jørgensen.



"TERTITTEN"

Medlemsblad for  
URSKOG-HØLANDSBANEN

Nr. 25 utgitt i juni 1973

Redaktør: Finn Halling

Redaksjonens adresse:

Postboks 143  
1364 HVALSTAD

Foreningens adresse:

Postboks 31 Vinderen  
OSLO 3

Postgirokonto:

20 67 71

Bankgiro Bergens Priv. bank:

5001.30.56983

Medlemskap i d&v	25,- kr
Støttemedlemskap	40,- kr

Årsabonnement på "TERTITTEN"	10,- kr
---------------------------------	---------

AnnONSEPRISER:	
Baksiden	200,- kr
1/1 side	100,- kr
1/2 side	60,- kr
1/4 side	35,- kr

Rubrikkannonse med høyst 50-femti ord	8,- kr
do. for medlemmer	5,- kr

Eftertrykk tillatt med forfatterens tillatelse.

Eftertrykk av usignerte artikler tillatt med redaksjonens tillatelse.

Kjære lesere

Som dere allerede har sett av bladets tykkelse, har tilgangen på stoff vært god, og vi takker alle bidragsytere for interessante artikler. Så er det bare å håpe at dere også har noen godbiter til neste blad,

I forrige nr. av Tertitten var det relativt lite reklame, og det har ikke blitt så meget i dette nr. heller. Som kjent koster det ikke så rent lite å trykke et blad som dette, og vi oppfordrer derfor alle lesere til å finne noen som er villig til å sette inn en annonse i Tertitten.

Til slutt vil vi minne om at artikler etc. til Tertitten sendes til redaksjonens adresse.

red.

LEDER

Foran sesongen 1973 skulle vi nå ligge ganske godt an. Banen er i år bedre enn noen sinne - det er kun få sviller igjen som må skiftes. Forlengelsen frem til Presterud er ferdig. Dessuten har vi nå fått opp banens andre hovedreviderte damplok. Og for et Damplok! Det kan ikke beskrives med ord - det må sees! Revisjonen har vært enda mer omfattende enn på Høland, og Setskogen skulle nå være i meget bra stand.

Toppen på kransekaka var brevet som havnet i vår postkasse i april hvor det ble meddelt at kulturrådet hadde bevilget oss 12.000 kr til lokrevisjonen. Et arbeide som ellers ville ha bunnskrapt kassebeholdningen, kom vi nå fra med rimelige utlegg.

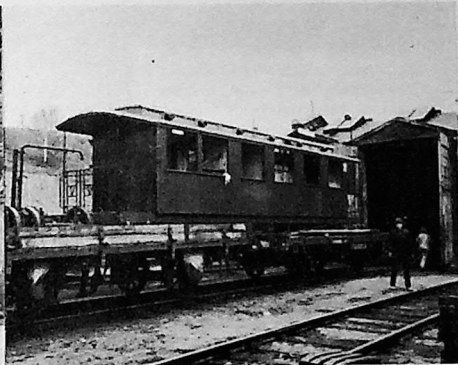
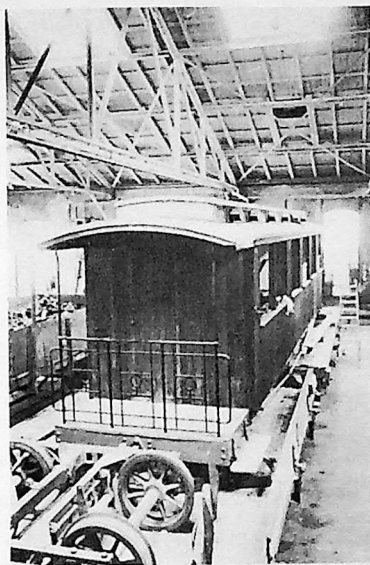
Tilskuddet må vi vel kunne betrakte som en offentlig anerkjennelse av vårt arbeid for å skape et levende jernbanemuseum.

forts. s. 18

Litt fra vårens virksomhet på

# URSKOG-HØLANDSBANEN

Første halvår 1973 er trolig det mest aktive i vår historie - og det sier ikke så rent lite. Lokrevisjonen har gått jevnt og trutt hele vinteren og ble avsluttet i de første dagene av juni. 4.5. ble loket trykkprøvet i nærvær av verksmester Østensen fra Drammen og avd. ing. Bøyum her i Oslo. Man fant loket helt i sin orden og 9.5. kom sertifikatet på plass i glass og ramme. 14.6. ble loket transportert fra Sørumsand stasjon og bort til banen hvor det ble satt på sporet ute på den nye forlengelsen. Vi brukte kran til transporten denne gangen.



Bruken av kran var foranlediget av ønsket om samtidig å kunne snu BFO5 180°, hvilket da også ble gjort uten komplikasjoner.

Mer komplisert er det imidlertid med vår ervervelse fra Sulitjelmabanen. Den står fortsatt på Lillestrøm, men som det fremgår av bildet har den vært nok en tur innom Lodalen. Vi hadde

fått tilsagn om at vognen nå kunne få plass her, men ikke før var den på plass, så ble den sendt i retur til Lillestrøm. Hvorfor har vi ikke helt klart for oss, men at i et hvert fall en person har anstrengt seg betydelig for å holde oss ute av "gamlestallen" er det ingen tvil om. Hvilket motiv som ligger til grunn for dette vet vi ikke - om det da overhode finnes noe reelt motiv for den behandlig som vedkommende er så opptatt av å gi oss.

Som det fremgår av bildet øverst på side 4 fremstår nå K-19 noe redusert. Planen på vognen var så råtent at det kunne rives av med bare nevene, men som verksmesteren vår uttrykte det; nå har vi da i det minste en vogn som er helt fri for råtel! Det er planen at vognen skal få nytt dekke i løpet av sommeren. Vi har vært inne på tanken å bruke trykkimpregnerte materialer i vognen, men det vil falle svært dyrt så vi får se hva det blir til.



I forbindelse med at ABo3 nå blir innredet som 1. klasse i den gamle postkupeen, har styret besluttet at posten skal flyttes over i BFo5. Som det fremgår av bildet ned til venstre har overflyttingen alt funnet sted. Posthornene har vi fått fra Drammen distrikt etter at en tidligere vognformann i foreningen ganske enkelt tok med seg de vi tidligere hadde.

1. klasse kupeen i ABo3 er ikke riktig ferdig i skrivende

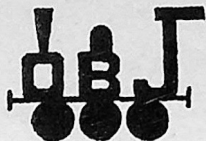
stund, men i begynnelsen av juli vil den nok være ferdig til bruk. Det blir ikke trykket egne billetter til 1. klasse, vi har anskaffet et stempel som vi da ganske enkelt stempler 3. klasse-billettene med.

Vi har en stund vært i tvil om vi ville være istand til å ta vare på Kvevli stasjon og fikk i den anledning fylkeskonservatoren i Akershus til å besiktige bygningen. Han fant at den slett ikke var i så dårlig forfatning samt at den var av betydelig antikvarisk verdi. Nå må vi da prøve å avsette en del tid og noen penger til de mest påkrevde utbedringer. Det gamle murstenstaket bør ned og erstattes midlertidig med tjærepapp. Likeledes trengs det nytt gulv i venteverelset. En grøft rundt fronten av bygningen ville også gjøre god nytte. Forøvrig har bygningen fått nye naboer. De var ikke snauere enn at de kom og ba oss flytte Kvevli stasjon snarest mulig - og da selvfølgelig i år. De likte ikke å ha den på naboeiendommen. Vi kunne jo knapt løve noe slikt, og dermed er vel bordet duket for nok en liten "nabokrangel".



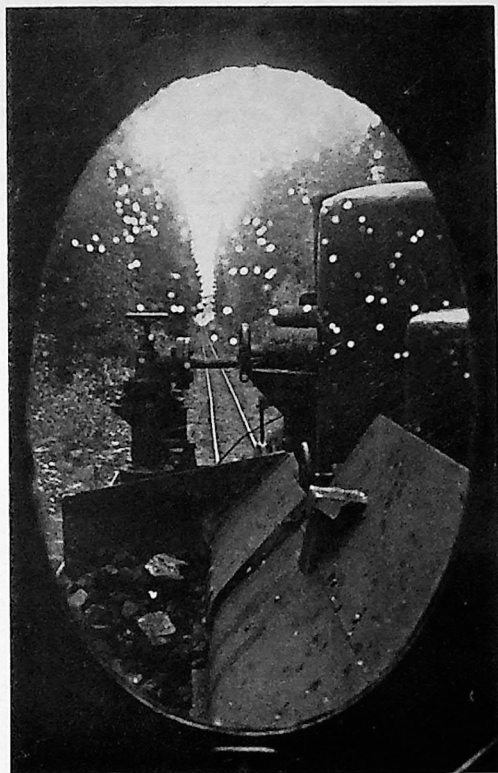
Årets store slit ble forlengelsen mot Sørumsand. Lang tid tok det ikke, men slitsomt var det. Vel 90 meter spor ble lagt på 2 dager, men så var da også innsatsen upåklagelig. Sporet er lagt med 20 kg/m skinner og avsagede NSB-aviller. Heldigvis antok vi at det ville gå med flere sviller enn det gjorde med det resultat at vi fikk ca. 60 stk. til overs. Disse er alt skiftet inn andre steder på banen. Det har nok vært en viss tvil om fyllingen til det nye sporet ville tåle toget uten å gi seg, men en belastningsprøve som ble foretatt søndag kveld etter at de siste meterene var lagt og stopp-bukken på plass avfeide all tvil. Sporet ga seg overhode ikke.

Vår nabo ga seg ikke fullt så lett. Han ville ganske enkelt ikke ha banen der den nå er. Dette første til endeløse diskusjoner hvis innhold til tider var yderst komisk. Det hele bundet hovedsaklig i at vår nabo var overbevist om at han eide grunnen langs sporet - derfor ville hans ganske enkelt gjøre oss inn slik at de reisende ikke kunne komme



# Ohs Bruks Järnvägs Museiförening

5



Regnet siler ned over OBJ og vanddråpene skinner på fromtruten til EMSFORS.  
Foto: Vagn Holstein (16/9-1972)

bygging av en jernbane mellom Ohs og Bor. Det var om å gjøre at man fikk en billig bane med stor kapasitet. Etter noe frem og tilbake festet man seg ved en smalsporsbane av Decauvilletypen. I 1906 besluttet man å bygge om Hålsingborg-Råå-Ramløsa Jernveg, HRRJ til normalspor, og banens materiell ble utbudt for salg. Ohs Bruk benyttet nå anledningen og kjøpte såvel damploket HRRJ 3 som vogner og spor. Materiellet kom til Bor i 1907 og dermed kunne byggingen av den nye jernbanen ta til. Man hadde mange vanskelige problemer å løse da såvel bor som Ohs ligger i dalbunner med et betydelig høydedrag i mellom. Banen ble derfor bygget med mange sterke stigninger og ble hard å forsere. Banen var ferdig i 1910 etter en anleggstid på 3 år. Banen er 14,8 km lang med en strøte stigning på 33,3 o/oo.

Ohs Bruks Järnvägsmuseiförening startet sin virksomhet den 30. mai 1970. Ved starten hadde foreningen 23 medlemmer. Foreningens mål var å sette istand den såkalte "Osabanan" for derved å kunne trafikere banen med materiell fra industri- baper. Med andre ord, OBJ skulle bli et levende industribanemuseum for materiell fra industri- baner med 600 mm sporvidde.

Dette var altså forutsetningene for foreningens innsats ved begynnelsen i 1970.

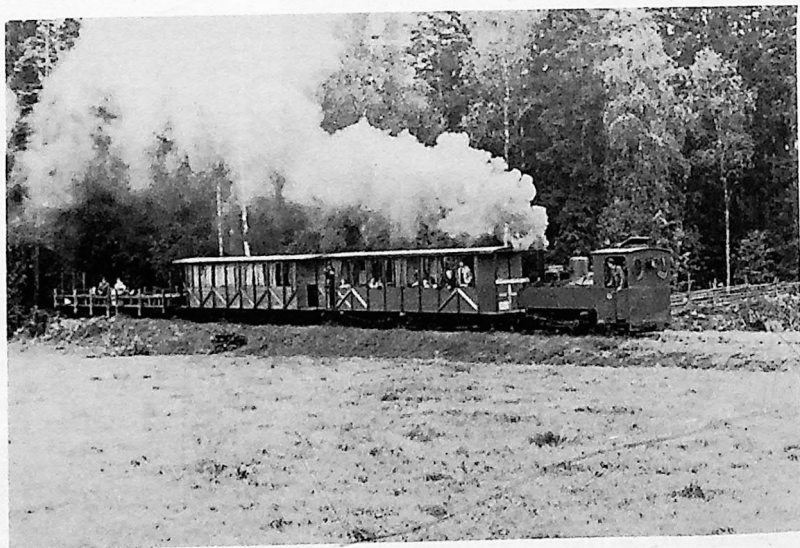
Ohs Bruk ligger ca. 20 km øst for Värnamo i västra Småland. Det er et gammelt industristed så lang tilbake som 1600-tallet. I 1668 ble det her anlagt et jernverk som var i drift til 1876. Den nåværende sulfitindustrien kom først i 1892. Alt fra begynnelsen var det klart at ordnede transportforhold var av avgjørende betydning for et industristed som Ohs Bruk. I starten brukte man okse og hestekjerrer for landeveistransporten mellom Ohs Bruk og Lammhult som lå ved sødra Stambanan.

I 1902 ble jernbanen Borås-Alvesta åpnet og heretter gikk all landeveistransport til Bors stasjon på denne banen. Nå kom så tanken om

OBJ har idag mellom 175 og 200 medlemmer hvorav 25-35 aktive. Foreningen har eget klubblokale - en tidligere småskole i Ohs samt eget verksted m.v.. Foreningen eier idag 2 damplok, EMSFORS og MORMOR. Emsfors har stått for trafikken i 1972 og Mormor er for tiden inne til heloverhaling, som vi håper skal være avsluttet til sommeren 1973. Videre har foreningen 6 motorlok hvorav motorloket OHS er det største. Når det gjelder vogner disponerer man over ca. 30 stk. av varierende slag dog ingen opprinnelige personvogner. Istedet har medlemmene selv bygget opp såkalte "sommervogner" for trafikken. Det er håp om å ha en vinterisolert vogn klar til neste sommer. I 1972 transporterte OBJ ca. 5000 passasjerer. I øyeblikket holder Sveriges Radio/TV på med innspillingen av et program om foreningen og dens virksomhet. Programmet vil bli sendt en gang sommeren 1973.

Blant de større arbeidsprosjektene som står på foreningens program innen den nærmeste fremtid, med unntak av renovering av alt rullende materiell, kan nevnes utbygging av banegården i Ohs, nye veksler ved Gimarps stasjon (møtespor) samt ombygging og utvidelse av banegården i Bor. I Ohs håper vi å kunne sette opp stasjonshuset fra Grännaforssa stasjon på linjen Alvesta - Nässjö som foreningen har kjøpt. Stasjonshuset er passe stort med målene 9,5 x 3,5 meter.

Trafikken i 1972 ble drevet dels med gjennomgående tog Ohs - Bor - Ohs og dels med lokaltog på strekningen Ohs - Gimarp. Sistnevnte strekning er ca. 5 km lang. Reisetiden for hele strekningen Ohs - Bor er 75 - 80 minutter. Se forøvrig rutetabell øverst på neste side.



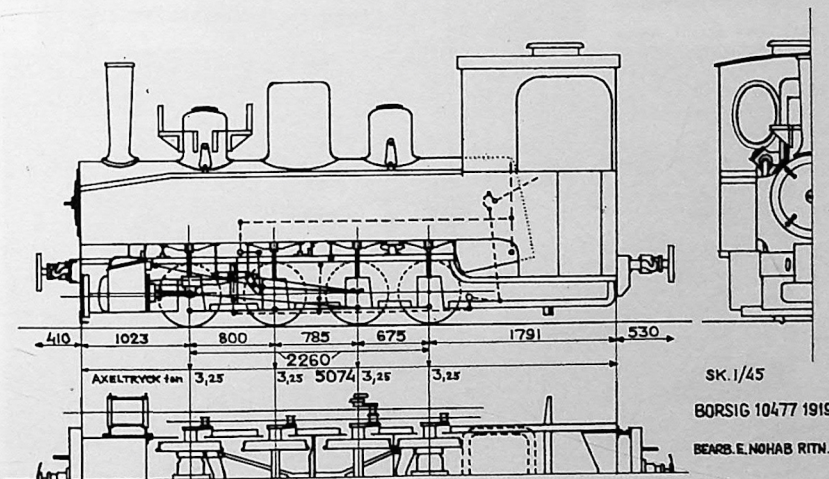
EMSFORS drar avsted med B 3 langs Finnsjen. Bemerk vognene som er bygget opp som "sommervogner" på flatvogn-understell. Foto: Lars E. Gustafsson, Växjö.

Trafikken på banen kom nå igang for alvor og godsslagene var først og fremst tømmer, skurlast, masseved og kalksten.

Foruten jernbanen hadde ikke Ohs noen kommunikasjonsforbindelse med omverden. Om stedets innbyggere skulle ut å reise var de henvist til å behytte jernbanen. Noen ordinær persontrafikk forekom aldri, men de som ville være med fikk reise i finkevogna eller en sykevogn. Det vanligste var dog at man tok plass oppe på lasset på en av de åpne vognene.

På 1950-tallet ble transporten modernisert. Man begynte å transportere svovel i såkalte storbeholdere som kom til Bor på normalsporet og ble lastet direkte over til smalsporsvognene. De fleste smalsporsbanene fikk føle konkurransen fra bilene alt på 1930-tallet - dog ikke Ohs Bruk Järnväg. Landeveiene til Ohs var svært dårlige lange tider av året og jernbanetransporten klarte seg derfor bra. På denne måten ble OBJ den siste av de nokså lange 600 mm jernbanene som var i drift. Mot slutten av 60-tallet var imidlertid veinettet rundt Ohs Bruk blitt så godt utbygget at banen ble overflødig. Den 3. juli 1967 var det slutt på den regulære trafikken på banen. En epoke var slutt, - men alt i 1970 begynte en ny.....

Da Ohs Bruks Järnvägs Museiforening var dannet var det om å gjøre å finne igjen banen, - ja, virkelig finne den igjen, i de tre årene som var gått hadde naturen gjort alt denne kunne for å skjule banen med gress og busker. Men innsatsviljen var der og medlemmene satte straks igang for å slå seg igjennom fra Ohs til Bor. Som sagt så gjort, den 11. juli 1970 kunne for første gang siden 1967 et tog komme frem hele veien fra Ohs til Bor. Etter dette pionerarbeidet har alt gått med en veldig fart og vi er fremme ved dagens forening.



Hovedtegning av lok av samme type som EMSFORS

TIDTABELL FÖR BANTÅGEN PÅ OHS BRUKS JÄRNVÄG TIDEN 11/6 - 17/9 1972  
Gäller sön- och helgdagar.

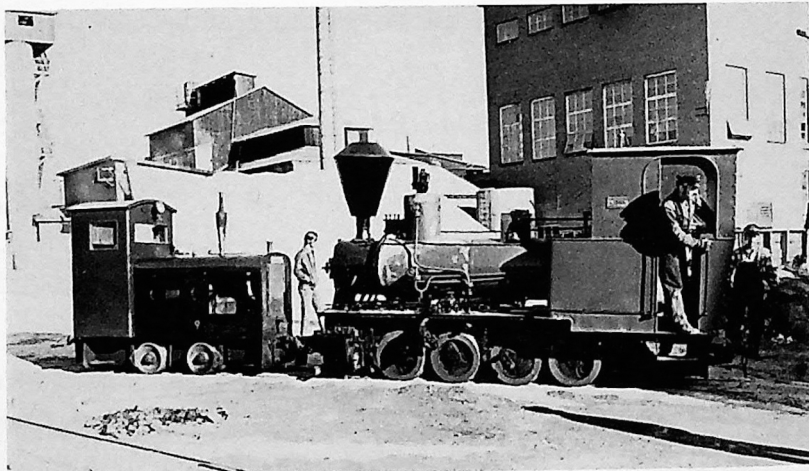
B 2 III	B 4 III	Ohs Bruks Järnv., Spårvidd 600 mm.	B 3 III
11.00	15.00	fr OHS BRUK.....t	14.10
x	x	Elgaryd.....↑	x
11.25	15.25	GIMARP.....	13.40
x	x	Gimarp by....	x
11.48	15.48	Hösjömo.....	13.22
11.59	15.59	↓ STENSJÖN.....	13.11
12.25	16.25	t BOR N:a.....fr	12.45
...	17.04	t Värnamo.....fr	--
...	18.00	t Alvesta.....fr	11.32

I 1973 er det meningen å begrense trafikken på hele strekningen Ohs - Bor samt å foreta en tilsvarende økning av lokalkjøringen mellom Ohs og Gimarp. Dette henger sammen med at større justeringsarbeider er nødvendige på strekningen Gimarp - Bor. For at disse arbeidene skal kunne gå mest mulig uhindret har man besluttet å gjøre som ovenfor nevnt. Omtalte banestrekning er ca. 10 km og alt arbeidet skal utføres av medlemmene på fritiden. En annen ikke uvesentlig del av virksomheten er alle chartertogene som kjøres.

Foreningen har sist vinter fått god støtte av det offentlige idet fjerning av all vegetasjon i sporet mellom Ohs og Bor er utført som nedsarbeide (p.g.a. den høye arbeidsløsheten i Sverige) kostnadsfritt for foreningen. Totalt er det medgått ca. 250 dagsverk til dette arbeidet.

Til slutt vil vi gjerne hilse til alle norske venner og ønske velkommen til Ohs Bruks Järnvägs Museiforening - vi har dampen opp!

Lars-Göran Andersson/PR-chef.



Den 8. okt. 1972, MORMOR bukseres inn på verkstedet i Ohs.  
Foto: Lars E. Gustafsson.





Lokfører Syprian Aarstad og fyrbøter Moseby på lok nr. 7 "PRYDZ".

I vår artikkel om NJK's overtagelse av lok nr. 2 "URSKOG" fra UHB har vi gitt enkelte opplysninger som viser seg ikke å være helt korrekte.

Vi hadde skrevet at loket sist ble brukt i 1947, men Arve Moen (sønn av overkonduktør Olaf Moen) som da arbeidet på UHB kan fortelle at "URSKOG" var i bruk julaften 1949 som toglok. Det ble da kjørt av lokfører Syprian Aarstad med Arve Moen som fyrbøter.

Dette er ganske sikkert siste gang det ble benyttet som toglok, men det ble flere ganger utover vinteren anvendt i sneryddingstog.

Arve Moen kan fortelle at loket selv da gikk meget godt på tross av nedslitte hjulringer. Loket var også meget lettfyrt p.g.a. de små drivhjulene som skaper svært god trekk. Farten var det derimot så som så med.

NJK avd. Bergen har i brev meddelt oss følgende:

"Når det gjelder lokomotiv til vår planlagte hobbybane, så vil vi p.g.a. at vi bare låner "URSKOG" forsøke å skaffe oss et eget lok også. NJK har snust opp et industrilok i Jugoslavia for 760 mm, bygget 1920, og det er store muligheter for at det kan bli et NJK-lok. Forevrig har vi hatt kontakt med Øst-Tyskland, og vi har fått tilbud om å kjøpe lok i bra stand for ned til 15.000 DDR-mark".

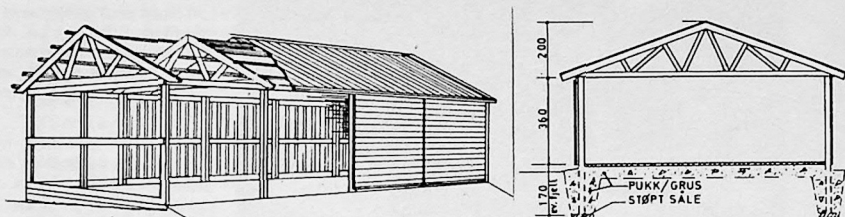
Forevrig kan de fortelle at det ser ut som Bergens Mek. Verksted kan skaffe plass for revisjonen. Man står også i nær kontakt med Hordaland Landbruksmuseum, og p.g.a. av dets gode forbindelser skal et verkstedsopphold for "URSKOG" ikke være til noen økonomisk belastning for NJK avd. Bergen.

Når vi først er inne på dette med nye museumsjernbaner kan vi vel nevne at Thambshavnbanen skal nedlegges i begynnelsen av 1974. Det er neppe noen urimelig antagelse at man da også vil forsøke å få istand en museumsjernbane her.

Det hersker neppe noen tvil om at vi på litt lengere sikt er avhengige av at det oppføres en vognhall for vårt materiell. Det har lenge vært snakket om et slikt prosjekt, og for hvert år som går har tidens tann og den lokale pøbel, som det finnes en sann overflod av, gjort det helt klart at skal materiellet overleve så må det låses inn.

Vi har studert flere typer prefabrikerte hall-typer og er kommet frem til at det bør være en modul-konstruksjon, d.v.s. en hall som er bygget opp av ensartede elementer og således kan utvides eller flyttes etter behov uten for store omkostninger.

I første omgang er hallen tenkt bygget 39,6 meter lang og med en bredde på 7,2 meter. Den frie takhøyde i endeveggene hvor portene skal være blir 3,6 meter. Hallen bygges av trykkimpregnerte materialer. Det kreves ikke grunnmur idet hallen reises på stolper som settes ned i grunnen som vist på tegningen. Dette reduserer omkostningene betydelig. Det blir heller ikke vinduer i bygningen - enhver kan jo forestille seg hvordan det ville gå med disse. Derimot blir



det overlysplater i taket. De fleste er sikkert klar over hvor bygningen er tenkt lagt, - det blir mellom UHB og Kongsvingerbanen i retning mot Bingsfoss hytte. Sporvekselen er lagt inn flere år tilbake.

Nå må man ikke gi seg til å tro at hallen kommer opp sammen med ugresset alt denne sommeren - dessverre. Først må NSB innvilge tillatelse til at hallen oppføres som nevnt, noe vi nok kan regne med. Dernest må det finnes en rimelig ordning for tilkjøring av grus. NSB må trolig kjøre frem grusen med sidetipp-vogner hvorefter den fordeles med bulldozer.

Vi må heller ikke glemme Sørum Bygningsråd.

Nå har vi da "bare" den økonomiske siden av saken igjen. Som det fremgår annet sted i bladet, blir vi nå tatt behørig hensyn til ved fordeling av kulturfondmidler - og det er herfra midlene må komme. Det er selvsagt ingen grunn til å legge skjul på at køen til kulturfondmidler er stor, - og større blir den sikkert hvert år.

Vi er i den ubehagelige situasjon at det er en livsbetingelse for museet Urskog-Hølandsbanen's fremtidige eksistens at det oppføres en vognhall - hvis ikke vil ingen innsats fra vår side, hvor stor den enn måtte være, kunne hindre materiellet i langsomt å forvandles til skrap. Det er derfor neppe noen grunn til å tvile på at behovet vil bli anerkjent av NKKM, og da er en løsning ganske sikkert ikke så svært langt inne i fremtiden.

# Dovregubben

av Svein Knudsen



Gubbe nr. 464 utstilt på Filipstad i forbindelse med NSB's 100 års jubileum i 1954. Loket er for anledningen påsatt navneskilt, som ellers bare nr. 463 hadde.

31. mai 1935 ble den siste norskbygde damplokttype lansert på NSB's linjenett. Det første loket i serien fikk nr. 463 og typebetegnelsen 49, bedre kjent som "Dovregubben". Med dette kom en ny æra i Dovrebanens historie. Kjøretiden over fjellet ble nemlig betraktelig redusert. Tidligere ble type 30 benyttet her, og de greide ikke mer enn 30-35 km/t i 18 o/oo stigning, mens Dovregubbene kom opp i 60-70 km/t. I de tidene måtte fjerntogene skifte lok både 1 og 2 ganger underveis, "Gubbene" ble derfor satt inn mellom Otta og Trondheim.

I første omgang ble det bestilt 3 lok av typen fra Hamar Jernstøberi og Thunes Mek. Verksted. Thune laget delene og gjorde konstruksjonsarbeidet, Hamar foretok den endelige montasjen. Noen lukrativ forretning var dette ikke for Thune, for i det hele tatt å få bestillingen måtte de ta seg temmelig underbetalt. Prisen pr. lok var bare 387.000 kr. Verkstedets hensikt med dette var at det da senere kunne få flere bestillinger på denne loktypen, og da få skikkelig fortjeneste. Fordi det tredje av disse lokene, nr. 465, ble levert litt senere enn de to første, (463,464), ble det bare de to sistnevnte som fikk slite med barnesykdommene. Dette

var jo ikke verst, når man ser på at i dag sliter samtlige 15 av de nye motorvognsett av type 69 med slike skavanker.

Lokene fikk en særdeles stilfull utforming. Med sine 150 tonn er det derfor ikke rart at de ble lokførernes stolthet og fyrbøternes skrekk.

4 nye Dovregubber ble så bestilt. Denne gangen ble 2 bestilt hos Krupp, Essen i Tyskland og 2 hos Thune. Tyskerne som sto for konstruksjonen, gjorde så grundig arbeid at så å si alle detaljer ble forandret. 470, det første loket i serien, ble prøvekjørt der nede i 2 måneder. Det gjorde seg bemerket da det trakk et tog på 700 tomm som ellers måtte ha et langt tyngre lok foran for å holde ruten. Det spesielle ved Gubbene var nettopp at de var så lette i forhold til sin yteevne.

Lokene fra Tyskland fikk nr. 470 og 471 og ble levert i 1940, mens de to Thune-maskinene fikk nr. 472 og 473 og ble levert i 1941. Lokene viste seg nå så gode at det ble bestemt at de skulle være normaltype for store hurtigtog og ilgodstog. Ytterligere 11 Dovregubber ble bestilt; 4 fra Thune og 7 fra Krupp, Essen. Ved krigens utløp i 1945 var de 4 lokene fra Thune, med nr. fra 474 til 477, ennå ikke ferdige. Fullførelsen ble da utsatt, fordi landet i mellomtiden hadde fått tilført et hundretalls lok fra tyskerne, såkalte "Stortyskere", altså type 61 og 63. Man hadde derfor ikke behov for flere store lok, og de uferdige Gubbene fra Thune ble hensatt et sted i nærheten av Trondheim og brukt som reservedelslager. De tyske Dovregubbene som skulle ha nr. fra 478 til 484 ble trolig aldri påbegynt.

\*

#### DRIFTEN

Efterhvert gled lokene inn i hverdagen slik lok flest gjør. Barnesykdommene, som vesentlig besto av for vidtgående lettvektskonstruksjoner, ble snart avhjulpet.

Det første alvorlige uhell Dovregubbene var ute for var 16. juni 1936 da 465 sporet av mellom Garli og Berkåk stasjoner på Dovrebanen. Pga. manglende vedlikehold i de harde tredveåra var sivillematten helt råtten. Hverken passasjerer eller lok ble særlig skadd.

I første halvdel av 1940-årene ble a og b-typen brukt noe mer enn c-typen, men alle lokene var hyppig på verksted. De var faktisk så mye mer på verksted enn ute i driften at bare 2 eldgamle motorvogner kom opp mot dem. Disse ble forresten omgående utrangert da dette forholdet ble oppdaget av ledelsen. I slutten av 1940-årene ble det fra enkelte aviser ivret for å korte reisetiden på Dovrebanen ytterligere ned ved å sette inn Gubbene også syd for Otta. Dette ble imidlertid krasst tilbakevist av personalet, da det viste seg at det sjelden var mer enn 2, ja til sine tider bare ett av de sju lokene som var i driftsmessig stand. c-typen viste seg å være mest holdbar. a- og b-typen ble nemlig lite brukt i forhold til c-typen utover i 1950-årene.

Et lok som etterhvert oppnådde et tvilsomt renommé var nr. 464. Årsaken var en del hendelser loket var oppe i.

Første gang loket gjorde seg kjent var da en fyrbøteraspirant ble drept ved en eksplosjon i fyren i Gulfossen tunnel.

Så gikk alt bra til et damprør sprang i vendetunnelen



Dovregubbe nr. 465 efter avsporingen mellom Garli og Berk-  
åk stasjoner på Dovrebanen 16. juni 1936, altså samme år  
som lokomotivet ble levert.

INGENIØR  
**CHR.F. GRØNER A.S.**

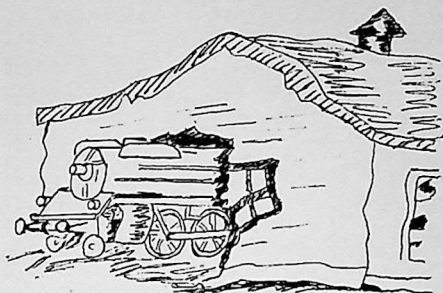
RÅDGIVENDE INGENIØRER

MNIF MRIF

PARTNERE I NORCONSULT A.S.

ovenfor Dombås. Fører og fyrbøter fikk lange sykehusopphold p.g.a. sterk forbrenning.

Et uhell av mer komisk karakter hendte en dag loket gikk i dagtoget til Oslo. Mellom Soknedal og Garli røk koblingen på loket med den følge at maskinen skilte lag med tog og tender og fortsatte alene et godt stykke foran. Da loket vel



"Dovregubbe" nr. 464 på avveier ved lokstallen på Marienborg.

var kommet tilbake til Trondheim kjørte det gjennom en stallport og skadet en murvegg. Årsaken denne gangen var en sporveksel som var lagt feil.

Som om ikke dette var nok oppsto det flere ganger siden maskinska-der som skapte til dels store forsinkelser. Dette tok man seg ad notam, da 464 etter 1953 ikke ble brukt. Det tok sin siste tur i 1955 og ble derved den første Gubben som ble tatt ut av bruk. I 1957

begynte diesellokene av type di. 3 å komme. I 1958 ble bare nr. 470 benyttet. Dette er nå den eneste maskinen som er bevart - den står kald på Jernbanemuseet. Forklaringen på hvorfor man bevarte denne framfor 463, som man kanskje kan si var mer historisk, ligger i at 470 var i best stand ved utrangeringen. Sommeren 1958 ble lokene plassert ute på tomte på Maienborg. Dette fant ledelsen ut at var et lite verdig sted for så staselige lok. En ny lokstall ble så bygget for dem på Støren. Lokene var nå i krigsberdeskap. Krigen uteble imidlertid, så etter noen uker ble de fraktet sørover, bl.a. til Ål. Nå er det bare en tender igjen der. Bortsett fra 470 og noen tendere ble alt hugget.

Hvorfor måtte disse lokene sin skjebne så tidlig?

Damplok var da blitt svært dyre i drift. En skuffe køl kostet 1 krone. Likeså kostet det en krone å la sikkerhetsventilen blåse i ett minutt. Dovregubbene ble da spesielt dyre i driften, fordi de brukte betydelig mer damp enn andre lok. Dessuten ble det presisert allerede i 1935 at lokene kun var ment som en overgangsordning mellom den gamle dampdriften og en fremtidig elektrifisering, som på det tidspunkt ikke var økonomisk forsvarlig på de lange stambanene.

\*

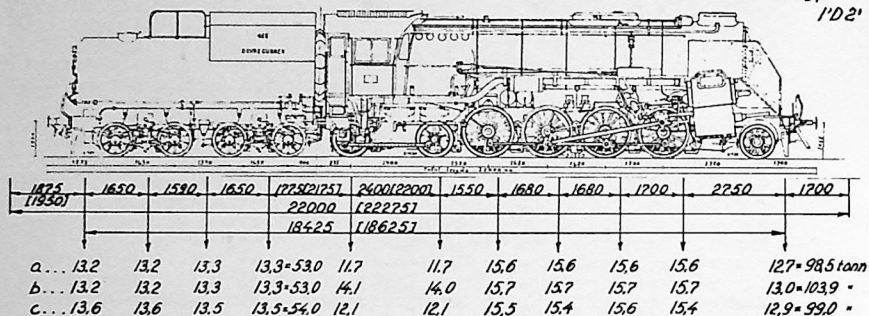
#### TEKNISKE DATA

Med sin store kjøle var Gubben litt av et monster å fyre. Ristflaten var på 5 m<sup>2</sup>, mot f. eks. Hølands 0,67 m<sup>2</sup>. Det var derfor ikke mye fred å få for en fyrbøter når loket arbeidet seg opp de verste stigningene. Toppfarten var 90 km/t, men det arbeidet best ved 60-70 km/t. Allikevel hadde de vært oppe i minst 115 km/t. Maskinene ble utført som 4 sylindret compound med akselanordning 1-D-2. Alle deler ble laget så lette som mulig for å gi rom for størst mulig kjøle innenfor grensen for akseltrykket. Den ildberørte heteflatten ble da

også svært stor, nemlig  $358m^2$ , mot f.eks. Stortyskernes  $239m^2$ . Lokene fikk også en del spesialutstyr som få andre norske lok har, f.eks. vannkammer i fyrkassen. 49a og b ble utstyrt med 2 skorsteiner med dertil tilhørende 2 blåstmunnstykker. Det byr på stor motstand å betjene styringen på så store lok manuelt. Derfor ble de utstyrt med trykkluftmotor til å betjene denne med i tillegg til vanlig skrue. Annet utstyr er den todelte skyvefyrdøra som ble åpnet og lukket av trykkluft. Trykkluftdrevne askekasseluker ble anbrakt på siden av askeskassa, og endelig 465's hjelpemaskin på den bakerste boggien, den såkalte Boosteren. P.g.a. at adhesjonskraften ikke var fullt utnyttet, ble det påsatt en ekstra dampmaskin på dette loket. Det ble imidlertid aldri tid til å utpene denne, fordi loket ustanselig ble brukt i trafikken. Den ble derfor avtatt etter en stund.

Lokene sliret praktisk talt ikke, og de hadde gode gangegenskaper. De var særdeles velegnede som høyfjellslok.

Hovedtype 49  
1'D2'



Mål i l) gjelder for lok. av type 49c

Type	Sylinder		Kjel- over- trykk kg./cm <sup>2</sup>	Hetefl. (ildb.)		Rist- flate m <sup>2</sup>	Beholdning		Største lastighet		Adhe- sjons- vekt tonn	Materialvekt			
	an- tall	diam. mm.		slag mm.	fordam- pende m <sup>2</sup>		over- heter m <sup>2</sup>	vann tonn	kull tonn	forover km/time		bakover km/time	maskin tonn	tender tonn	sum tonn
49a	4	465/220	650/200	17	256,0	102,0	5,0	27,2	8,4	90	4,5	62,4	87,2	17,4	104,6
49b	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	62,8	92,7	17,4	110,1
49c	"	440/1650	"	"	257,0	"	"	27,3	"	"	"	61,9	88,6	18,4	107,0

<sup>1)</sup>Bakre lok. boggi utstyrt m/ hjelpemaskin. Senere avtatt hvorved vekt og akseltrykk som for type 49a

Lok.nr.	Type	antall løp- te 1000 km	Fabrikant	Bygge- år	Anm.
463	49a	673	Hamar og Thune	1935	
464	"	585	"	1936	
465	49b	690	"	"	
470	49c	680	Krupp, Essen	1940	
471	"	599	"	"	
472	"	623	Thune	1941	
473	"	607	"	"	
474-77	-	-	"	1945	Hensatt uferdige
478-84	-	-	(Krupp)	-	Ikke levert





Bildet viser lok 204 kort etter at uhellet inntraff. Fotografiet er tatt av en omreisende fotograf som solgte det til en herr Randers i Jevnaker. Det er tidligere ikke offentliggjort og originalen eies av Norsk Teknisk Museum.

"Begyndelsen av denne maaned var en ulykkesperiode for statsbanernes 2det distrikt og Bergensbanen.

Stærke og langvarige regnskyl i den forutgaaende uke forårsaket flere større og mindre utglidninger paa linjerne Vikersund-Krøderen og Roa-Hønefos-Nesbyen.

Paa sidstnævnte steder avstedkom ikke utglidningerne nogen ulykke for noget tog, man slap med skaden paa linjen og endel trafikforstyrrelser.

Paa Krøderlinien indtraf desværre en ulykke, som heldigvis er av de sjeldne hos os, men derfor like sørgelige. Dagspressen har bragt utførlige meddelelser om ulykken; disse er i det væsentligste korrekt, saa vi skal ikke gjenta dens detaljer her. Dens sørgelige resultat var foruten skaden paa vognmateriellet og maskinen ogsaa tap av to menneskeliv og flere skadede funktionærer og arbeidere.

Det forulykkede tog var et arbeidstog forspændt en av Randsfjordbanens nye lokomotiver. Ved avgangen kjørtes maskinen bakut og trak endel grusvogne, den førtes av reservefører, fyrbøter E. Enger med pudser A. Rigstad som fyrbøter. Idet toget kommer til ulykkesstedet (en fylldning, hvorunder

en mindre bæk førtes i stikrende) passerte tenderen, men idet maskinen kommer utpaa gled hele fyldningen ved bækken ut, og maskinen sank hurtig ned. Idet den saaledes sank ned med bagerste hjulpar først, trak den tenderen med sig ned; idet denne med sit indhold av kul væltet indover og mot førerhytten og dens sideskjærmer, knustes denne for endel og trykket føreren og fyrbøteren, som begge stod paa sine pladse, op mot kjedlens bakplate. Rørledninger og armatur sledes i stykker og knustes. Vognene kastedes, idet maskinen sank under, indover dennes kjedel, rev skristenen bort og blev liggende ovenpaa kjedlen, den ene med hjulene over damphætten og sandkassen (se billedet).

Brækvognen knustes mellem maskinen og grusvognene. Konduktøren dræptes straks, og flere arbeidere saaredes.

Skaden paa materiel var ikke ubetydelige. Paa maskinen væsentligst dørkplater, koblinger, rør, førerhytten og tenderen.

De tilskadekomne blev hurtigst mulig tat under behandling av læge, begge lok.mænd førtes til rikshospitalet i Kristiania.

Fyrbøter Regstad døde allerede dagen efter. Ulykken rammer haardest hans efterladte.

Avdøde fyrbøter Regstad var ikke medlem av organistaionen. Det kan sides at være korttænkt av ham at staa utenfor organisaionen, men det er ogsaa alt, som kan sides forat klandre ham. Han fortjener alles agtelse.

\*

Reservefører Enger er nu i god bedring, men maa holde sengen endnu i nogen dage.

Vi bringer hr. Enger lokomotivpersonalets bedste hilsen med ønske om, at han maa gjenvinde sin helbred og ikke for meget bli paavirket av ulykken."

Denne artikkelen, som er hentet fra "Lokomotivmands Tidende" No. 8 1910, inneholdt ogsaa endel stoff om avdøde fyrbøter Regstads karriere på jernbanen, men vi valgte å sløyfe det da det neppe er noen av Tertittens lesere som har interesse av det.

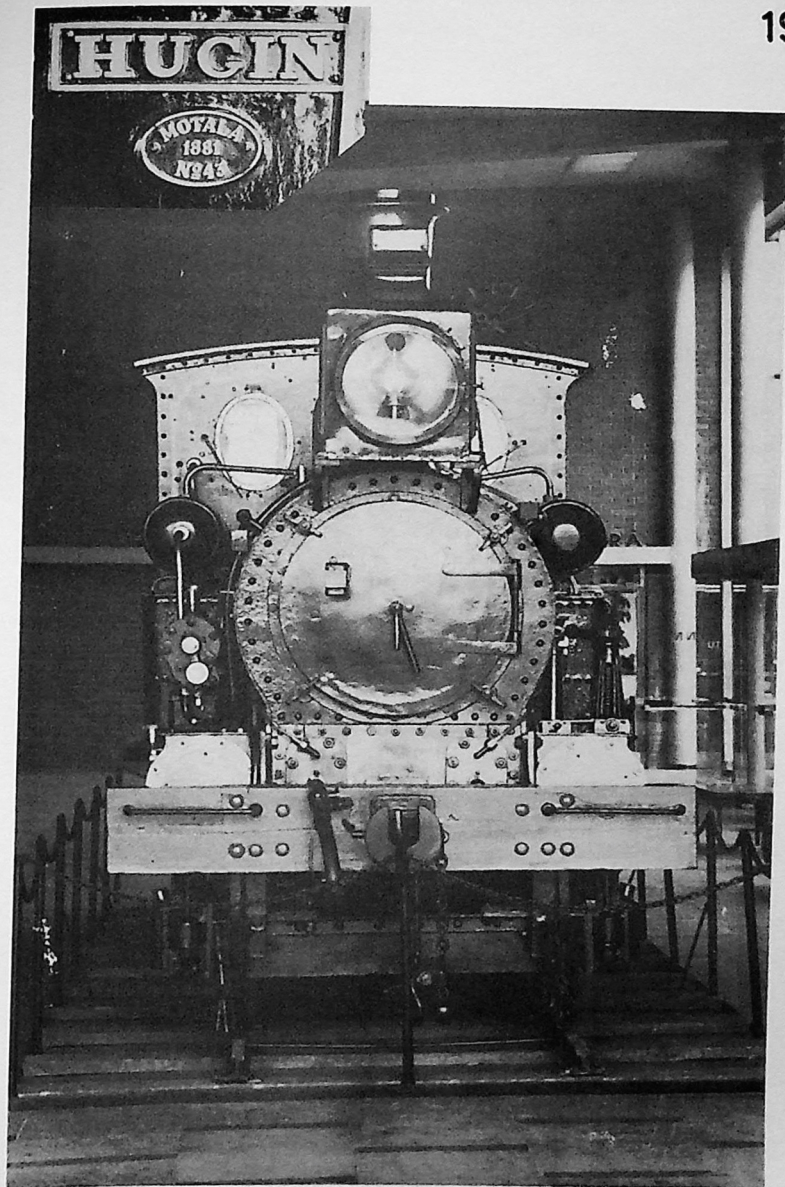
Når det gjelder lokomotivet i ulykkestøget, var det som nevnt et av Randsfjordbanens nye lokomotiver, nemlig nr. 204 av type 21. For de som er interessert i detaljer kan vi opplyse at lokomotivet er bygget av Thune i 1909. Utrangeringen fant sted i 1949.

red.

#### LEDER (forts. fra side 2)

For oss som skal forvalte den meget beskjedne kapital som andelslaget disponerer, er bevilgningen en stor oppmuntring i det videre arbeidet. For selv om det i løpet av den tiden andelslaget har eksistert, er utført store arbeider, er det enda mye igjen. Utenom Sulitjelmabanevognen ABo10 er det to andre vogner som trenger hovedrevisjon. Planene om ytterligere forlengelse spøker ogsaa i horisonten. Det som er mest påkrevet, er en vognhall på Bingsfoss. Den ville spare oss for utrolig mye arbeide, både av vedlikehold og av reparasjoner efter hærverk. Her som ellers står det på pengene, men vi får håpe at det ogsaa en gang i fremtiden kanskje kunne bli noen kroner på oss.

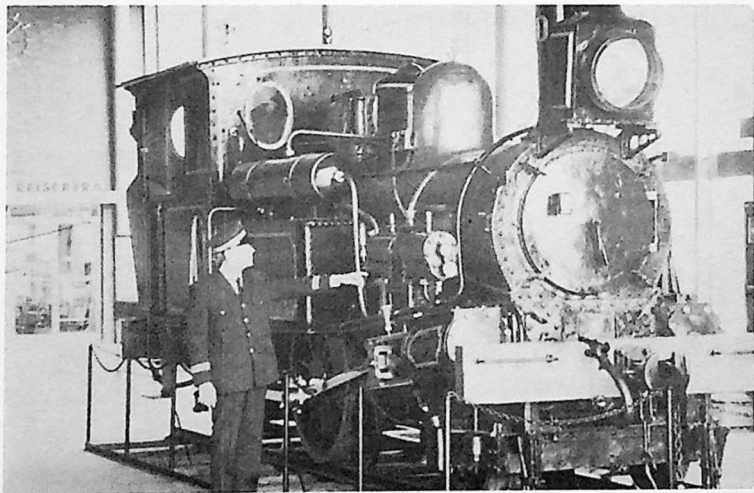
Bjørn Halling  
formann



Endelig er det da en ting norske jernbaneinteresserte kan enes om, og det er det faktum at Norges desidert flotteste utstillingsdamplok befinner seg i vestbylen på Stavanger stasjon. Loket er "HUGIN" som trafikkerte strekningen Flekkefjord-Stavanger fra 1904 til 1944. Fra den tid til 27.3.52 trakk det kippetog fra Egersund til Eie. "HUGIN" ble så hensatt i lokstallen i Egersund, men den 7.12.71 ble støvet børstet av den ærverdige gamle smalsporsmaskinen og det ble oppløst på spesialvogn og sendt til lokstallen Kvaleberg, Stavanger.

Her er "HUGIN" blitt pusset opp av et lokstall- og lokpersonale som virkelig har gått inn for oppgaven. Som rådgivere med hensyn til farge på forskjellige deler o.l. har man nyttegjørt seg hva pensjonerte lokomotivførere kunne huske fra den tid Jærbanen var smalsporet. En av dem var tidligere lokfører Birger Nilsen som hadde æren av å avduke det nyrestaurerte vidunderet fra "good old days". Han var forøvrig fyrbøter på Bergensbanen fra 1916-33.

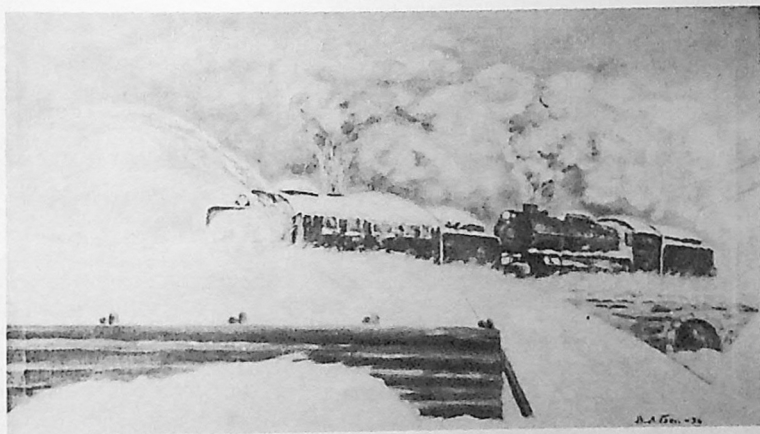
Oppussingen anså man seg ferdig med 8.3.73. Lubrikatoren i førerhuset som er pusset skinnende blank er en gave fra A/L UHB. En detalje jeg la merke til var at veivstengene var forniklet. Dette skyldes at det opprinnelig var meningen at "HUGIN" skulle få sin utstillingsplass ute, og at man derved ville unngå korrosjon. Så fant man imidlertid ut at loket ville ha bedre av å stå inne i vestbylen til almen beskuelse og beundring, hovedsakelig på grunn av det rå klimaet man har på denne kanten av landet samt klåfingret pøbels manglende sans for gamle ting. Og her har den altså stått siden avdukingen 10 mai i år.



Stasjonsmester Simensen henleder oppmerksomheten på en detalj på Stavanger stasjons nye stolthet.



Lokfører Birger Nilsen kan mer enn å kjøre lok. På fritiden har han malt mye - noe han stadig driver med. Bildet nedenfor viser "roteren" på Bergensbanen i 1936.



"HUGIN" hadde imidlertid også skrevet jernbanehistorie før den kom til Jærbanen i 1904. Den ble bygget i 1881 ved verkstedet Motala. Så ble den sendt i smådelar med båt til Stanghelle ved Vossebanen i 1882. Her ble loket montert og satt i drift 11.7.1883. "HUGIN" hadde da nr. 1. På Jærbanen fikk den nr. 10 og ble brukt i alle togtyper. Etter størrelsen var den et usedvanlig godt lok, kunne lokomotivkontrollør Rugland fortelle.

Til slutt noen tekniske data for "HUGIN":

Byggeår 1881 i Motala. Materialvekt 16,5 tonn.

Kjelens data: Heteflate 36,2m<sup>2</sup>. Ristflate 0,66m<sup>2</sup>

Kjeltrykk: 9,8 kp/cm<sup>2</sup>

Drivhjulsdiameter: 1150 mm. Kullbeholdning: 0,5 tonn

Vannbeholdning: 1,4 tonn

Sylinderdiameter: 279 mm Slaglengde 457 mm

Største hastighet forover og bakover 55 km/t

(trekkraft opptil 18 godsvogner på Jæren)

Største lengde: 7088 mm - største bredde 2230 mm

Største høyde fra skinnetopp til skorstein 3140 mm

Akseltrykk: Løpehjul 5,2 tonn - drivhjul 6,8 tonn, drivhjul 2: 7,8 tonn

Sporvidde 1067 mm.

Stein Olav Hohle



Gutta bærer ut skinner til forlengelsen. Tor Waitz har brukt vinteren til å bygge opp en pumpe-dredsein. Dresinen og Tor fikk æren av å kjøre først på det nye sporet.



belastningsprøve.

på toget, men det gjerdet hadde havnet særdeles langt inn på vår tomt etter de grensekart som foreligger. I øyeblikket er det stille om saken, men vi er stadig utsatt for enestående oppmerksomhet fra dette hold.

Sist søndag (17/6) kjørte vi et tog for islandske barn som ferierer i Norge samtidig som vi tok med alle de som trodde banen var i drift denne dagen. Det ble godt og vel 100 reisende.

Etter at dette var gjort skulle vi flytte billett-kontoret bort til vårt nye utgangspunkt. Det ble en heller stri jobb. At den lille bygningen kunne være så tung hadde ingen kunnet forestille seg. Vi slet i flere timer inntil stemningen ble preget av en klar trang til å gå hjem uansett hvor vi måtte etterlate bygningen, men vi fikk den da sån nogenlunde på plass.

Vi fikk flyttet på Kværner stasjon også, men den gikk på bålet. Totalt råtten og følgelig ikke noe å spare på - dessverre.

19/6, HPG



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 OMFATTER 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 JERNBANEMUSEET 107 ÅR ETTER AT DET BLE BYGGET.

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

