

Tertitten

URSKOG - HØLANDSBANENS

MEDLEMSBLAD NR. 35 OKTOBER 1976

Tertitten



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

Medlem av NORSKE KUNST- OG KULTURHISTORISKE MUSEER.



Tertitten

Medlemsblad for
URSKOG-HØLANDSBANEN

Nr. 35 utgitt i oktober 1976

Redaktør: Finn Halling

Redaksjonens adresse:

Postboks 143
1364 HVALSTAD

Foreningens adresse:

Postboks 31, Vinderen
OSLO 3

Postgirokonto:

2 06 77 18

Bankgirokonto:

5001.30.56983

Medlemskap i d&v ... 25,- kr

Støttemedlemskap ... 40,- kr

Årsabonnement
på "TERTITTEN" 12,- kr

Annonsepriser:

Baksiden 300,- kr

1/1 side 130,- kr

1/2 side 75,- kr

1/4 side 50,- kr

Rubrikkannonse med

høyst 50-femti ord . 10,- kr

Do. for medlemmer .. 5,- kr

Ettertrykk tillatt kun med
forfatterens tillatelse.

Opplag: 500

At jernbanen er en tradisjonsrik etat i vårt land er det ingen tvil om. Den har satt rike spor etter seg i de bygder og byer den har berørt, og derfor er den nå mer og mer blitt gjenstand for forskning i lokalhistoriske foreninger.

En slik forening er Løten Historielag, som gir ut sin årbok: Lautin. I boken for 1976, som foreligger ved månedsskiftet november-desember vil hovedartikkelen denne gang hete: "Da bygda vår fikk jernbane". Dette er en rikt illustrert artikkel om de forutgående undersøkelser i Hamar, som ble grunnlagt i 1849, og i distriktene rundt byen, om anlegg av en jernbane til Grundset.

Videre får man lese om selve anlegget av banen, om de første driftsår, og om slekter som kom til å bli et eget jernbanedynasti. Ellers er det lagt vekt på å belyse jernbanefolks sosiale status og den rolle de kom til å spille i alle slags sammenheng i et bygdemiljø.

Artikkelen er skrevet av fung. bestyrer Per Johan Krogstie, Jernbanemuseet, Hamar.

Prisen for boken, inkl. porto for tilsending, er kr 23,50. Beløpet kan sendes til Løten Historielags Årbok, 2340 Løten, postgiro 392 08 08, og boken vil bli tilsendt.

Per Johan Krogstie

NY REDAKSJON

For å få en mer regelmessig utgivelse av Tertitten, skal arbeidet med bladet heretter ikke være en enmannsjobb. Bladet bør komme ut 4 ganger i året, noe som har vist seg vanskelig når det bare er en person å dele arbeidsoppgavene på. Vi søker derfor medlemmer som er interessert i å delta i redaksjonelt arbeide. Perfekt rettskrivning og lynhurtig maskinskriving er ikke noen forutsetning - arbeidet består av mye annet også. De som er interessert bes henvende seg til redaksjonens adresse eller møte opp i vogn nr. 100 på Hvalstad torsdag 11. november kl. 19 - da vil planleggingen av julenummeret ta til. Velkommen!

Red.

Forsiden: Isle of Man Railway lok nr. 11 "Maitland" med tog ut fra Port St. Mary juli 1976. (Foto: R. Stenersen)

FORMANNSTANKER

Torsdag 9. september, en regnfull og helsvart kveld slingret dieselmotorvognen type 86 nedover langs elven, og for en gangs skyld var den stappfull - av museumsfolk, inkludert undertegnede, på vei til Norske Kunst- og Kulturhistoriske Museers årsmøte i Arendal.

Det var på mange måter som å komme til et annet land, med et annet sprog som må forstås og brukes for at en skal kunne snakke sammen uten å bli forvirret. For oss vil det være unaturlig å si at "gjenstanden er til restaurering i atelieret" istedenfor å si "BFO5 er til revisjon på verkstedet", som museumsfolket sannsynligvis ikke ville skjønne. Men likevel, det er ikke til å komme forbi at UHB er et registrert museum med de rettigheter og plikter som det medfører. Og noen fordeler har vi også hatt, selv om vi p.g.a. beliggenheten - i Akershus fylke - ikke har fått direkte nytte av den nye støtteordningen.

Men det er en del av vår egenart at vi delvis må følge vår egen vei - en konduktør er ikke det samme som en omviser, ei heller er lokomotivmesteren en konservator eller håndverker. Imidlertid er det vel for fremtiden nødvendig at vi får utpekt en person som er beredt til å ivareta våre museale oppgaver og som kan virke som "oversetter" for dem som har mer enn nok å gjøre i driften.

Det skjedde egentlig ikke så meget på årsmøtet som det passer å referere i dette bladet - det får klare seg med å fastslå at det var uhyre nyttig for styreformannen i UHB å bli kjent med hyggelige personer og deres miljø.

Den 11. driftssesong er forbi - det er 80 år siden Urskogbanen tok til å tøffe og 15 år siden nåværende UHB begynte sitt virke. Vi skal komme tilbake til dette i detalj i neste nummer av Tertittten. I mellomtiden begynner planleggingsperioden. Programplanen skal fornyes, en rekke saker til årsmøte og generalforsamling skal forberedes, søknader om støtte og bygge- og anleggsarbeider utformes og sendes .. Timelistens totalsum øker også for en styreformann, selv om han ikke er å se på banen hver helg.

I alle fall, på vegne av styret takker jeg alle for en helhjertet innsats denne sesongen som bl.a. resulterte i ny rekord hva angår antall reisende.

Thor Mellin-Olsen

TIDLIGERE UTGAVER AV TERTITTEN SOM FREMDELES KAN SKAFFES:

Hølandsbanenytt nr. 1-9 innbundet (sterkt begrenset antall)	pr. hft. kr 25,-
Tertittten nr. 16, 18, 24, 25, 26 (sterkt begrenset antall)	pr. stk. kr 3,-
Tertittten nr. 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34 .	pr. stk. kr 3,-

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

LESERINNLEGG

Vedr.: FAST ANSETTELSE VED MUSEUMSBANEN UHB

Jeg viser til innlegg på side 6 i Tertitten nr. 34 for mai 1976 om eventuell fast ansettelse ved Urskog-Hølandsbanen.

Såvidt jeg kan se er det fremsatt vesentlige motargumenter i dette innlegget, argumenter som jeg stort sett er enig i. På tross av at jeg vel sitter noe utsatt i en debatt om temaet, vil jeg få gi mitt personlige syn til kjenne.

Tanken om en fast ansatt medarbeider er selvfølgelig lokkende - hva kunne ikke vedkommende få gjort av forefallende arbeide som vi idag må dele mellom oss etter beste evne. Det er bare det at dette arbeidet er meget variert, så variert at jeg våger den påstand at vedkommende person måtte være meget vel kvalifisert innen ganske mange felter.

På det administrative plan må han ha god kjennskap til alminnelig forretningsførsel og -korrespondanse, regnskapsførsel, engelsk og tysk språk samt betydelig innsikt i offentlig forvaltning etc. Dertil vil det være ønskelig med praksis fra teknisk arbeide, gjerne med yrkesskoleutdannelse. Verkstedpraksis ville også være en fordel.

Har han alle disse kvalifikasjonene er saken grei, da kan vedkommende arbeide full dag hele året for UHB med vesentlig praktisk arbeide om sommeren og administrative gjøremål i vinterhalvåret. Det er imidlertid neppe noen som har et så stort spekter av erfaringer og utdannelse på sin Curriculum Vitae. Omhan kunne skaffes, ville vi ikke kunne tilby en lønn som sto i rimelig forhold til hans kvalifikasjoner og hans arbeide ville ikke gi tilfredsstillende muligheter for avansement.

Vi må med andre ord redusere kravene betydelig og arbeidsoppgavene tilsvarende. Dermed begynner det hele å bli mer tvilsomt. I administrasjonen vil det ganske sikkert heller ikke være ønskelig med noen slik administrator. Han vil gjøre mesteparten av oss overflødig i det daglige styre og stell, utvekslingen av synspunkter og meninger vil synke til et minimum, og etter en stund vil sikkert misnøyen stige til et maksimum.

Fordelt på en del aktive medarbeidere behersker vi idag alle disse foran nevnte arbeidsoppgaver og fagområdet på en etter mitt syn tilfredsstillende måte. Vi er flere om det, og tilsammen greier vi oss godt administrativt. Slik bør det fortsette.

På det praktiske plan fortøner det seg nok litt annerledes. Her er det så mange store oppgaver som venter på sinn fullførelse at vi uten tvil kan beskjefte både en og to nevenyttige karer på heltid. Her trengs det virkelig folk med håndlag. Man kan jo bare tenke på stell av vårt vognmaterieell, restaurering av vogner, tilsyn med bygninger, installasjoner og vedlikehold av banestrekning. Kunne vi få bevilget midler til arbeidshjelp på dette området, tror jeg enigheten om berettigelsen av fast ansatt personale vil være stor, f.eks. i en "vaktmesterstilling".

Men driften bør vi klare selv - det har litt med selvspekten å gjøre!

Så var det dette med å arbeide gratis side om side med lønnet personell. Det burde være greit nok, vi jobber fordi det er vår hobby, og der hvor ikke egne krefter og egen disponibel tid strekker til tar vi gjerne imot hjelp. Det er vi selv som ansetter denne hjelpen etter det behov vi mener er til stede.

Det må imidlertid være helt klart at denne hjelpen bør komme utenfra, det må ikke rekrutteres til fast stilling(er) blant våre egne aktive. Da tror jeg vi vil oppleve et ramaskrik - og med rette.

I det foregående har jeg forutsatt at våre arbeidsforhold stort sett vil bli uforandret i årene fremover, og at adgangen til lønnet arbeidskraft vil være begrenset av de eventuelle bevilgningenes størrelse.

Dersom det skulle lykkes UHB å skaffe fast verkstedsplass med det nødvendige maskinelle utstyr, ville selvfølgelig arbeidet med restaurering og vedlikehold av vårt rullende materiell m.v. kunne drives på en ganske annen måte og med et betydelig større omfang. Under slike forhold vil ikke idealisme alene gjøre jobben, og behovet for faste ansatte vil melde seg med full styrke.

I en slik situasjon må selvfølgelig våre egne aktive medlemmer tilgodesees. Hvis de har de nødvendige kvalifikasjoner og interessen er tilstede må stillingen(e) tilfalle disse.

Fast ansatt bestyrer i en forening som vår, som nok også i fremtiden vesentlig må basere seg på gratis idealistisk innsats fra yngre ubemidlede medlemmer, er jeg ikke tilhenger av. Dessuten ville jeg tro det er unødvendig. Det hele er først og fremst et spørsmål om en fornuftig arbeidsfordeling. Det burde vi kunne klare å få til.

Til syvende og sist er det hele bare et spørsmål om hvor store man ønsker å bli - særlig når man kan være lykkelig som relativt liten.

Hans P. Grøner

Herr redaktør,

Jeg har gjort meg en del refleksjoner omkring en eventuell fast ansettelse ved UHB. Jeg mener at en slik ansettelse er helt nødvendig for at vi med god samvittighet skal kunne kalle banen et museum. En del av materiellet er i en sørgelig forfatning både teknisk og musealt, og dette er ikke noe vi kan rette på på Bingsfoss lørdag formiddag.

To av personvognene er falleferdige, en vogn er revet ned og skal bygges opp fra grunnen av. Jeg mener derfor at vi bør gjøre det vi kan for å få en eller flere stillinger, og at et eventuelt årlig tilskudd bør brukes til å leie et mindre verkstedlokale i Osloområdet. Der kunne vi ta inn en vogn ad gangen og prøve å få tak i en eller flere snekkere, f.eks. pensjonister på hel- eller deltid til å utføre arbeidet. Det burde være mulig å skaffe nødvendige maskiner og verktøy på en rimelig måte.

Omkring dette verkstedet kunne det så bygges opp et godt miljø med faste arbeidskvelder for medlemmene i d&v. De fleste av våre medlemmer bor jo i Osloområdet, og erfaringer med lok- eller vognrevisjoner i Lodalen viser at vi får godt fremmøte. Og under kyndig veiledning er det mye av restaureringsarbeidet som kan utføres av oss.

Jeg finner det ikke praktisk å anlegge et slikt verksted på Bingsfoss; det vil både hindre medlemmene fra å delta i arbeidet, og medføre store praktiske ulemper for dem som eventuelt skulle arbeide der fast. Det er også lenge til vi vil kunne finansiere byggingen av et slikt verksted.

Når alt materiellet en dag er ferdig restaurert og plassert under tak, blir behovet for verksted redusert. Det vil da være tilstrekkelig med noen få enkle maskiner til vedlikeholdet, plassert i vår teglsteinslokstall på Bingsfoss.

Og når museumsbygningen en gang i fremtiden er oppført på Fyen, mener jeg tiden er inne til å ansette to mann som kan ta seg av fremvisning av samlingene på hverdager, renhold og enklere vedlikehold av materiellet samt andre trivielle arbeider. Driften og en del av vedlikeholdet utføres fortsatt på idealistisk basis. Jeg mener at vi ikke trenger å ansette noen til å bestyre oss, men heller til å gjøre de arbeidene vi gjerne unnværer. Det vil allikevel være noe arbeid igjen til de som ønsker det.

Det har blitt fremsatt sterke argumenter mot å ansette en av

våre egne medlemmer i fast stilling på UHB, noe jeg ikke kan si meg enig i. Et eventuelt medlem ville p.g.a. vedtektenes paragraf om at banen drives på idealistisk basis sette seg utenfor såvel d&v som andelslag, og jeg kan ikke forstå at det tidligere medlemskap skulle være noe hinder for ansettelse. Jeg synes tvert imot at godt kjennskap til arbeidsområdet bare ville være en fordel. På den annen side kjenner jeg ikke til at noen av medlemmene skulle ønske en slik ansettelse, slik at problemstillingen neppe er aktuell.

Bjørn Halling

Den uventet store responsen på notisen i forrige nummer av Tertitten greide faktisk å legge beslag på hele 2½ side i dette nr. Ikke dårlig! Vi får håpe at dette bare er begynnelsen på en eksplosiv skrivekløe hos leserne.

For at det ikke skal oppstå misforståelser, gjør vi oppmerksom på at de meninger som er fremsatt i de to innkomne leserbrev kun står for forfatterens regning - de representerer ikke andelslagets offisielle mening.

Red.

VOGN FRA THAMSHAVNBANEN

På bakgrunn av driftsbestyrerens drømmer samt undertegnedes infall under er ferie i Sør-Trøndelag, søkte vi vinteren 75/76 om å få overta en malmvogn med bremsehus fra Thamshavnbanen.

Vognen fikk vi, og den befinner seg nå på vår base på Hvalstad stasjon.

Driftsbestyrerens drøm består i å bygge en GF-vogn etter tegning av en slik vogn som har eksistert ved UHB. Da vi vanskelig kan få gjort dette de første årene, blir løsningen foreløpig å bygge vognen om til flatvogn, med påmontert tank. Denne tanken vil vanligvis stå på vognen og bli brukt i branntog og til ugresssprøyting, men vil kunne tas av lett hvis vognen skal brukes til transport av tunge kolli - f.eks. bulldoser. Fullastet vil den få en vekt på ca. 12 tonn.

Det er håp om å få den i drift neste år.

Bjørn Halling

Isle of Man (forts. fra side 16)

til Isle of Man om å gjøre det. Øya er besøket verd, idet den også har Manx Electric Railway, Bouglas, Horsetrains og Snaefell Mountain Railway - alle klenodier på jernbanefronten.

Godt er det i alle fall at man har vært så villige til å ta vare på det gamle. Ikke mange land kan vise til et liknende initiativ fra myndighetenes side til å bevare jernbanehistorie.

Roar Stenersen

JERNBANEMUSEET SIST I AUGUST

Urskog-Hølandsbanens tog "Hamar-Killingmo" kjører bare når det er minst 12 betalende passasjerer, det er derfor vanskelig å annonser faste avgangstider. Denne søndagen kjørte toget likevel fra Jernbanemuseet klokken 12.20, 13.20, 14.20 og 15.20 med retur ca. 15 minutter senere. Billettkontrollen foretas under oppholdet på Killingmo. Vognstammen er den vanlige - bakerst Cfo8 i stort sett god stand utvendig, noe rotet så det ut i F-avdelingen. Koplingen bakerst er fjernet, og endeplattformene ser noe slitt ut. Co9 i midten synes å være i god stand, mens ABo4 er et problem hva treverket angår - i likhet med søsteren nr. 3. Såvidt forstås, skal vognen undersøkes av eksperter fra NSB som så vil komme med tilråding om hva som kan gjøres. Denne tilråding kan ha interesse for UHB også.

PRYZ hadde hovedrevisjon for to år siden, og er i bra stand. Det er jo likevel et stort minus at kullrøyken og -lukten mangler, slik at et vesentlig trekk fra damptiden er borte.

To27 er pusset opp "utvendig", men er feilaktig påført løfttekassens nummer 202. I tillegg har løftekassen og tippvognrammen fått en ansiktsløftning.

Det hevdes nå at Hedmarksmuseets ledelse nå ikke er så negativt innstilt til en forlengelse av 750 mm sporet til Domkirkeodden som tidligere. De langsiktige planene går derfor ut på å legge en tredje skinne langs normalsporet Killingmo-Bestum-Kløften og så føre smalsporet videre.

Forøvrig håper museumsbestyrer Krogstie at en kan få opp et tak over toget ved endestasjonen utenfor Dovregubbens hall. At både tak og vegger ikke bare er ønskelig, men absolutt nødvendig i det lange løp hvis materialet skal kunne bevares, er noe vi i UHB også vet alt for godt.

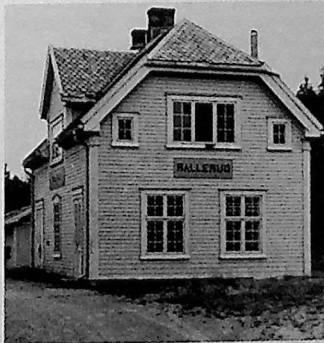
Så langt Tertitten på Hamar.

Den nye lokstallen er under tak, men mangler ennå en sidevegg og skikkelig gulvplanering. Krogstie ønsker forøvrig at den prosjekterte kiosken i bygningen ikke bygges, men at en istedet bruker plassen som da frigjøres til Rjukanbanens lok nr. 1.

Rallerud stasjon fra Bergensbanen skal til Jernbanemuseet og tjene som utstillingslokale for å vise "Jernbanepersonalets aktiviteter". Flyttingen skjer i fellesskap med NSB, Jernbaneforbundet, Lokomotivmandsforbundet og Jernbanemuseets venner.

Av andre forestående forbedringer nevnes at baneavdelingsskuret mellom Killingmo og Kløften skal utbygges, og "innholdet" pusses opp og delvis fornyes.

Til slutt denne gang, kan vi nevne at de tre personvognene som tidligere sto på Hørsand og som i det siste har stått på Hamar, nå skal til museet. Bfo2a nr 805 skal flyttes "hel", spisevognen Eo nr. 780 skal settes opp som ubetjent "automat-kafeteria", mens det forutsettes å skjære ut og utstille en sovekupé fra WLABola nr. 705.



Rallerud stasjon.

ISLE OF MAN RAILWAY

Om framsynte menn kan vår historie fortelle meget, og på jernbanesektoren var det merkelig nok en engelskmann som oppfant damplokomotivet. Og England ble følgelig jernbanens fødeland. Men England er ikke bare England. England, eller Great Britain som det kalles, besto og består også av andre land, og følgende historie skal omhandle det minste av dem. I og med at Tertitten er et jernbaneblad, skal denne artikkel naturligvis omhandle landets jernbane. Alt dette pølsesnakket er et spedt forsøk på å introdusere ISLE OF MAN RAILWAY. Isle of Man (heretter forkortet til IOM) ligger godt forankret midt i Irskesjøen, ca. 4 timers båttur fra Liverpool. Øya har ligget der i uminnelige tider, og bærer preg av det. Den kan bl.a. varte opp med haleløse katter, hestetrikk, gælisk språk etc.

Men så til saken: IOM har i 103 år hatt et av de mest fascinerende og tvers igjennom unike jernbanenett verden har kunnet by på. Vi skriver tiden 105 år tilbake og befinner oss i Douglas i 1871. Det var 23. februar dette år at Tynwald (IOMs parlament) vedtok at det var lovlig (!) å bygge jernbaner på IOMs jord. Sterke krefter hadde allerede vært i sving i årevis for å stifte et jernbaneselskap som skulle lage en sporforbindelse mellom øyas 5 største byer: Douglas, Castletown (daværende hovedstad), Port Erin, Peel og Ramsey. Man hadde endog vært i retten p.g.a. dette. Kapital ble reist av de fleste av øyas fremsynte menn (der også, ja!). Den valgte sporvidde var 3 engelske fot etter endel krangel om temaet. Entreprenørfirmaet Messrs. Watson & Smith skulle bygge de to første linjene. Den første linjen, til Peel, skulle være ferdig til 1. juni 1873, og den andre, til Port Erin til 1. juni 1874. Ramsey-linjen ble droppet inntil videre p.g.a. mangel på kapital.

Arbeidet tok til i juni 1872 og begynte i Douglas, slik at man hadde et godt utgangspunkt for anleggsarbeidene. Arbeidet gikk greit, og allerede 1. mai året etter kunne linjen befares med tog. Et lite uhell holdt dog på å ødelegge for byggefristen; seilskuta Mary Alice havarerte på havna i Fleetwood med skinner som skulle erstatte den siste provisoriske biten av Peel-linjen. Man ordnet det hele ved å kannibalisere Port Erin linjen, som da var hlvferdig.

Flere turer ble kjørt på banen før åpningen, for diverse prominente gjester, og de fleste gikk bra.

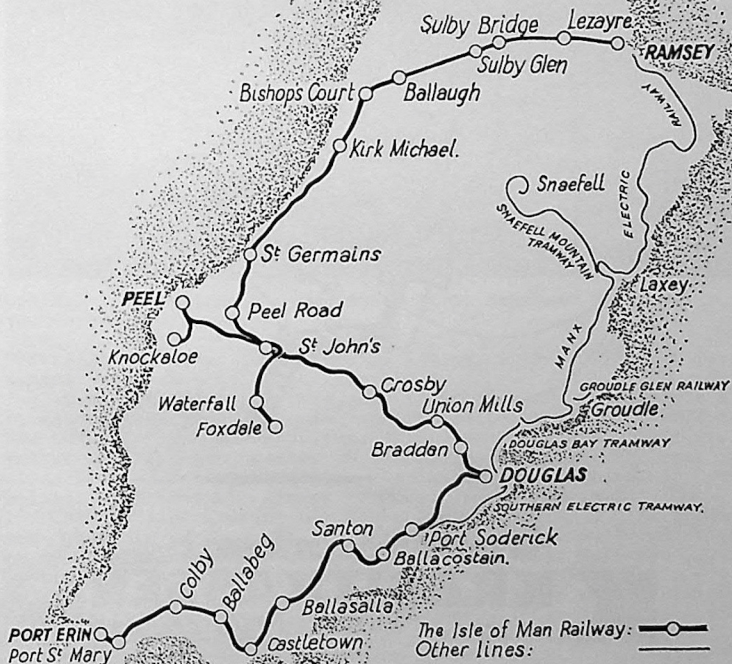
Den 1. juli 1873 kunne Duke of Sutherland åpne banen for allmen trafikk. Åpningen skjedde med brask og bram, og lok nr. 1 "Sutherland" kunne legge ut fra Douglas til Peel på sin første offisielle tur.

Det ble anskaffet 3 lokomotiver til anlegget: Nr. 1 "Sutherland", nr. 2 "Darby" og nr. 3 "Pender", alle bygget av Beyer Peacock i 1873. Vognparken besto ved åpningen kun av toakslede vogner - 29 stk. kareter og åpne og delvis lukkede godsvogner. Personvognene var i flertall, og det skulle vise seg at personbefordring ble selskapets hovednæring i 100 år, uvanlig nok.

Port Erin-linjen ble åpnet nøyaktig et år etter, men uten noen form for festligheter; det eneste som ble offentliggjort i den forbindelse var rutetabellen.

Nye lok kom til øya etter hvert. Nr. 4 "Loch" og nr. 5 "Mona" ble levert fra Beyer Peacock i 1874. I tillegg kom 27 nye toakslingere fra Metropolitan Carrigge & Waggon Co. De neste fem år gikk uten noen nye banekonstruksjoner, men rullende materiell ankom stadig.

The Isle of Man Railway.



Slå et slag for
„TERTITTEN“



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



Lok nr. 1 Sutherland med tog fra Douglas ankommer Union Mills.
(Sommeren 1963)

Først i 1876, etter leveransen av lok nr. 6 "Peveril" året før, kom banens 6 første boggipersonvogner.

Trafikken på banen økte, men antok allerede i de første årene et sesongartet preg. Grunnen var at fra begynnelsen av 1870-årene ble IOM offer for masseturisme. Skipsrederiet "Isle of Man Steam Packet Co." fraktet tusener av irlendere og engelskmenn over irskesjøen hver sommer. Dette influerte naturligvis sterkt på banens belegg. Turistene ble banens levebrød, og er det ennå.

Som tidligere nevnt ble Ramseylinjen sløyfet p.g.a. pengemangel, men godtfolk nord på øya var naturligvis misfornøyde med dette, og et nytt jernbaneselskap ble dannet, nemlig "Manx Northern Rly." Det oppsto endel diskusjon hvorvidt denne linjen skulle gå fra Douglas og rett nordover til Ramsey, eller fra St. Johns på Peellinjen og følge vestkysten og skrå nordøst til Ramsey. Den sistnevnte ble valgt, fordi øyas østkyst er meget bratt og ufremkommelig.

Banen ble åpnet 23. september 1879. Ramseylinjen fulgte ikke opp suksessen fra IOM Railway. Økonomien var elendig helt fra starten, noe man forsøkte å bedre ved å bygge en kort sidelinje fra St. Johns til Foxdale. Foxdale gruver var på den tiden en av de rikeste sølvgruver på de britiske øyer. Sidelinjen ble åpnet 16. august 1886, og ble en fiasko fra første dag. Gruvedriften var allerede på tilbakegang da banen var ferdig, og passasjerer fantes nesten ikke. I gjennomsnitt fra 1886 til 1941 ble det befordret mindre enn en passasjer pr. tog på denne banen. Manx Northern Railway Co. var og ble en skuffelse, og hele selskapet ble absorbert av IOM Rly. i 1904. MNR hadde fire lokomotiver: Nr. 1 "Ramsey", nr. 2 "Northern", nr. 3 "Thornhill", alle 2-4-0, og nr. 4 "Caledonia" 0-6-0. De to første, bygget



Øverst: Malmtog i Foxdale i juni 1939 med lok nr. 1 "Sutherland"

Over: Peel stasjon i juni 1957 med lok nr. 14 "Thornhill"

av Sharp Stewart, ble utrangert rundt århundreskiftet. Nr. 3 og 4 gikk inn i IOM Railways lokpark som nr. 14 og 15. Av vognmateriell overtok IOM Railway 14 3-akslede personvogner og 3 boggi-personvogner, samt diverse godsvogner.

Årene fra 1880 til 1930 var den ventede gullalder for øybanene. Man fikk plassproblemer, både med materiell og trafikanter. Spesielt Douglas stasjon var kinkig, og fra 1887 og de påfølgende 10 år ble det bygget ny stasjon, lokstall, maskinverksted, vognhall, maler- verksted, stillverk og plattformoverbygg. I det hele en ekspansjon som vitnet om velmaktsdager. Douglas stasjon står enda og vitner om glanstiden, selv om den i dag er forfallen og ute av drift.

Årene som kom ble gode år for Isle of Man Railway, men man begynte å merke biltrafikken for alvor i slutten av tyvetallet. Fra 1887 til 1925 viser passasjerantallet en økning fra 644.711 til 1.344.620 med toppnotering i 1920 med 1.609.155 og bunnnotering i 1915 med 627.674 reisende.

Man hadde gjennom årene anskaffet 14 2-4-0-lokomotiver fra Beyer, den siste levert i 1926. Personvognparken var med årene kommet opp i et antall på 75, den siste levert i 1926.

De opprinnelige 2-akslingene ble ombygget til boggivogner, og IOM-Rly's motto "Waste not, want not" ble demonstrert til fulle. Ombygningen gikk ut på at man tok 2 stk. vognkasser og plasserte på en boggramme, og bygde godsvogner på de gamle toakslede rammene.

Fra 1930 og frem til krigen gikk det den gale veien med banene. Man sto overfor et sviktende trafikkgrunnlag, og en meget tilårskommen lokpart. Nye kjeler trengtes, og stadig flere lok kom i opplag. Men det skulle lysne atter en gang - nå i form av den annen verdenskrig, som i motsetning til den første, skulle vise seg å øke banens trafikk. Britiske tropper ble stasjonert på øya, og store militærtransporter gav togene godt belegg i fem år. Turisttrafikken holdt seg også nogenlunde stabil tross krigen. Ikke mindre enn 14.000 ekstratog ble kjørt fra 1940 til 1945.

Da freden kom var banenettet og materiellet sterkt nedslitt og modent for utskiftning. Direksjonen håpet på å opparbeide et godt trafikkgrunnlag, og man hadde moderniseringsplanene klare. Nye lok, kjeler, vogner, ja endog dieselskinnebusser var på tapetet. Sistnevnte var jo svært uvanlig på de britiske øyer da. Men i stedet for å gå opp, gikk trafikken ned. Økonomien ble verre og verre, og av ovennevnte nyanskaffelser, ble kun 3 lokomotivkjeler kjøpt, hovedsaklig for penger man fikk ved å hugge opp lok nr. 2 og 7.

Stram økonomi til tross - linjenett og rullende materiell ble holdt i drift, og alt fungerte som normalt. Underlig nok, spesielt i en tid da småbaner verden over bukket under. Dette skyldes først og fremst banens eminente direksjon og ansatte. Mottoet "Waste not, want not" ble pinlig fulgt opp på alle plan, og man holdt det gående på alle linjer så nær som Foxdalelinjen som ble nedlagt i 1951.

På slutten av femtitallet var allikevel situasjonen kritisk. Med 4 lok i opplag i påvente av nye kjeler i tillegg til at ytterligere 4 lok måtte ha nye kjeler innen få år, pluss sterkt dalende trafikk, ble det vinterlukking av linjen St. Johns-Peel i 1960 og St. Johns-Ramsey i 1961.

Mer enn noen sinne skulle turismen bli banens levebrød. Dette kan lett illustreres ved å se på rutetabellen for sommeren 1962, som viser 7 tog til Port Erin, 6 tog til Peel og 2 tog til Ramsey, mens vintertrafikken 1962/63 ble ivaretatt av ett lok og motorvognene fra County Dodegad som ble kjøpt brukt i 1958. Litt av en kontrast til 1928 da det var 180 tog i døgnet om sommeren.

1964 og 1965 forløp, og man ble mer og mer klar over at banens skjebne var beseglet. Vinteren 1965/66 sto hele systemet for første gang siden 1873, og våren 1966 kunngjorde direksjonen total nedleggelse.

Men ting rørte seg under overoverflaten. I Tynwald ble det holdt krisemøte over banenes undergang, man ville ikke gi slipp på banene som hadde gitt øya dens særpreg gjennom snart 100 år. Men man kom ikke til enighet om noen krisepplan for å redde jernbanen. Det krevde store penger, og Isle of Man med sine snaut 50.000 innbyggere var ikke plaget med for mye penger. Det eneste som ble vedtatt var at linjen Douglas - Peel skulle bli turistatraksjon, men hvem som skulle kjøre togene var en annen sak.

Vedtaket eller ikke. Ingenting skjedde i løpet av sommeren 1966. Lokene var kalde, og ikke et tog var å se hele sommeren eller den påfølgende vinter. Men folk på fastlandet hadde oppdaget øybanene.



Øverst: Blandet tog på Ramsey stasjon, juni 1939
 Over: Tog til Ramsey, Douglas henholdsvis Peel på St.Johns stasjon i juni 1939. Lokomotivene er fra venstre: Lok nr. 3 Pender, nr. 12 Hutchinson og nr. 6 Peveril.

En representant for den engelske adel, Marquisen av Ailsa, fikk dannet et nytt selskap, og 1. april 1967 fikk han låne banene for 21 år med mulighet til å bryte kontrakten innen 5 år. Forberedelsene til gjenåpningen tok til umiddelbart, og atter en gang var det aktivitet i banens verksteder. Lokene Loch og Kissack (nr. 4 og 13) fikk nye kjeler. Disse ble levert av Huncht Engineering Co. Og for å forvirre senere slektsledd bærer de Beyer-fabrikkskilter (Beyer Peacock ble nedlagt i midten av 1960-tallet).

Den 3. juni 1967 ble en stor dag. Store menneskemasser var møtt frem på Douglas stasjon for å overvære gjenåpningen. Hele 6 lok var

under trykk, deriblant nr. 15 "Caledonia" som hadde vært ute av drift i mange år.

Marquisen av Ailsa erklærte banen for gjenåpnet, og samme dag begynte regulær trafikk på Peel-linjen. Dagen etter ble Ramsey-linjen åpnet og 11. juli Port Erin-linjen, men bare til Castletown.

Sommeren 1967 gikk over all forventning og man prøvde å få i stand vintergodstrafikk fra Castletown til Douglas og fra Peel til Milntown. Dette gikk ikke bra, og økonomien begynte nok en gang å bli dårlig.

Sommeren 1968 gikk med vanlig godt belegg, men man greide allikevel ikke å dekke driftsutgiftene. Direksjonen annonserte at driften ville opphøre tidligere enn først bestemt, og at det sansynligvis ikke kom til å bli noen form for jernbanedrift neste år. Det siste toget fra Ramsey gikk 6. september, og all trafikk opphørte dagen etter.

Et lyspunkt var at lok nr. 4 "Loch" var ferdig, og jomfruturen gikk av stabelen samme dag som nedleggelsen, ironisk nok. For annen gang på 3 år ble jernbanedriften nedlagt, men den var allikevel ikke død.



Lok nr. 16 "Mannin" med 5 boggivogner i Douglas

Atter en gang var banens skjebne oppe til behandling. En avtale mellom Lord Ailsa og IOM Tourist Board førte til at Port Erin-linjen alene skulle trafikeres i tre år til (1969-71). Lord Ailsa flyttet tilbake til Skottland og overlot sjefsstolen til Max Crokall. Det nyformede selskapet tok navnet Isle of Man Victorian Steam Railway Co. Ltd.

Port Erin-linjen hadde alltid vært den mest trafikkerte linjen på IOM, og under Crokalls ledelse hadde man 3 gode år.

Lok nr. 13 "Kissach" ble gjort ferdig og kom i drift i 1971, etter å ha stått i flere år.

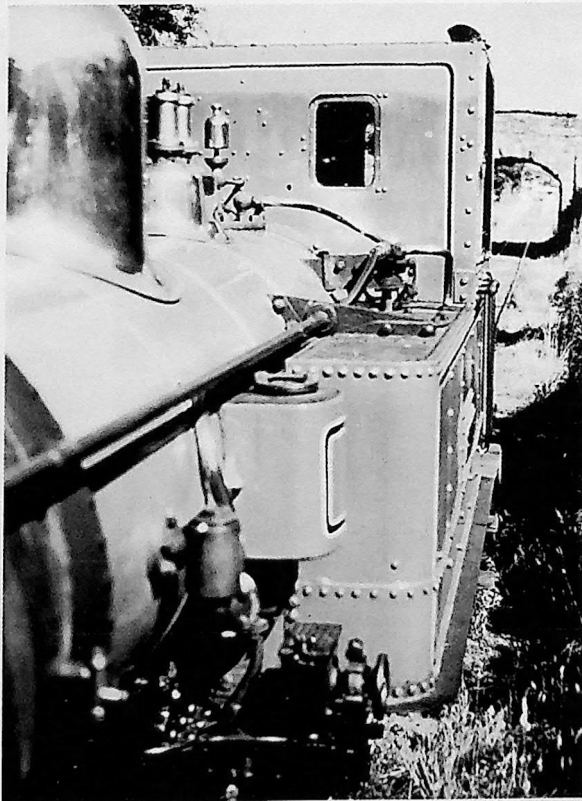
Lord Ailsa hadde etterhvert fått kalde føtter og annonserte at han ville bryte sin 21 års kontrakt etter de foreskrevne 5 år. Forhandlinger førte imidlertid til at banen skulle få subsidier av IOMs parlament og turistforeningen, og trafikken skulle opprettholdes til Port Erin i enda to sommere. Banen kjørte med underskudd, tross alle bestrebelser, og for å dekke dette måtte regjeringen betale, noe den var svært uvillig til.

100 års jubileet i 1973 ble feiret med brus og boller - Port

Erin-linjens jubileum like ens året etter. Ellers forløp 1973 uten nevneverdige begivenheter.

1974 skulle bli et svart år for IOM Railway. Først ble Peel- og Ramseylinjen solgt som skrap til Millen Metal i Belfast. Mange vogner som sto hensatt her ble solgt til England, og et par ble tatt hånd om av Isle of Man Steam Railway Supporters Association, for å plasseres i det planlagte Port Erin museet.

Den neste malurten kom i form av en beskjed om at 1974 ble den siste sesongen man kunne ha Douglas som utgangspunkt. Stasjonen ble bydd ut for salg i 1975, men er meg bekjent ikke solgt enda. Stasjonsområdet brukes nå som parkeringsplass, selv om anlegget er inntakt med spor og alle bygninger.



Lok nr. 11 "Maitland" sett fra forreste vogn underveis fra Port Erin til Ballasalla.

Sesongen 1975 ble kjørt med fire togpar daglig, minus lørdag, fra Castletown til Port Erin. Utviklingen siden 1966 har som vi ser gått i retning av større og større innskrenkninger, slik at det idag bare er strekningen Ballasalla - Port Erin som er farbar. Banen ligger helt til Douglas men benyttes bare når man bytter lok, da de fleste lok er stasjonert i Douglas. Man har i dag 5 lok i trafikk - det er nr. 4 "Loch", nr. 10 "C.H.Wood", nr. 11 "Maitland", nr. 12 "Hutchinson" og nr. 13 "Kissack", mens 6 lok er i opplag og 3 stk. står på Port Erin museet. Fremtiden for Isle of Man Railway kan på mange måter sammenlignes med UHBS.

Man har et ubelieilig utgangspunkt, vognene må stå ute, men i motsetning til oss er de helt avhengig av økonomisk støtte fra regjeringen - får de ikke det, er det kvelden. Fremtiden for jernbanen på Isle of Man synes for tiden noe dunkel, men det er tvilsomt om dette høyst verdifulle baneanlegget vil vandre heden, selv om det koster mye å holde det i drift.

Til slutt vil jeg oppfordre alle som har anledning til å reise

forts. side 6

Sett deg inn i verdens største bilsuksess!

Toyota Corolla. Verdens mest produserte bilmodell i '74 og '75*

*Ifølge offisielle statistikker.



Toyota Corolla 30 Deluxe.

Virkelig en kvalitetsbil. Gjerrig på bensin, rimelig i drift. Med en innbyttepris som vitner om driftssikkerhet og holdbarhet. Her får du mye ekstrautstyr på kjøpet: Farget glass i vinduene, stofftrekkseter, bouclétepper, ryggelys, elektrisk oppvarmet bakvindu, nakkestøtter, liggeseter, metallic lakk, elektrisk klokke, defroster på sidevinduene osv. En mengde sikkerhetsdetaljer, f. eks.: Servoforsterkede bremses og sikkerhetskarosseri.

Leveres som 2- og 4-dørs modell, samt 2-dørs standardutgave.

Automatgear mot et rimelig tillegg i prisen.

Toyota Corolla Stasjonsvogn, 3-dørs.

Brutto lasteevne på hele 465 kg. Ellers de samme fordeler og utstyr som personbilen. Som f. eks. kollisjons sikre dørlåser, rullebelter og støtabsorberende front og hekk. Vindusvisker og varmetræder på bakvinduet.

Toyota Corolla Stasjonsvogn, 5-dørs.

Samme som 3-dørs utgaven, men med to dører ekstra som letter innstigningen. Felles for alle modeller er også utstyr som anatomisk riktig utformede seter og alle betjeningshendler på rattstammen der de er lettest å nå.

Toyota Corolla Coupé.

Elegant og stilren. Midt i blinken for folk som skal ha en ekte Coupé-modell, men som ikke er villig til å betale allverden for det.

Toyota Corolla 1200.

Vår rimeligste modell. Solid og gjennomprøvet. I 1974 var den verdens mest solgte bil. Stort sett samme tekniske data som Corolla 30.

Fra kr. 32.600,-* veil. pris lev. Oslo.

TOYOTA Japans største bilfabrikk garanterer kvaliteten.



*utover landet vil prisen variere noe p.g.a. frakttilllegg.

Generallimportør for Norge er F. E. Dahl & Co. A/S, Oslo.

Generallimportør for Norge:

F. E. DAHL & CO. A/S

Kirkevn. 40, tlf. 46 80 25 – Vitaminveien 4, tlf. 15 66 50 – Avd. Lillestrøm, Brogaten 10, tlf. 71 36 73.

Tirsdag og torsdag åpent til kl. 19.00 i Kirkeveien og Vitaminveien.
Hver torsdag åpent til kl. 19.00 i avd. Lillestrøm.

Fra driften

På de følgende 3 sider en liten fotoserie tatt av Helge Kapsted og Tore Nilsen. Fotografiene er delvis tatt fra fly, og for første gang kan vi gi våre lesere et inntrykk av hvordan banen tar seg ut fra luften.



Over til venstre:
Narverud er ivrig
etter å komme avsted.

Over til høyre:
Bruker Steinar Norli
Håmoes haar-kultur



Til venstre:
Resultatet av Roar
Sterersens stafferinger
er slett ikke verst!



Det nærmer seg
avgang fra Sørumsand,
togets 5 vogner er
stappfulle.



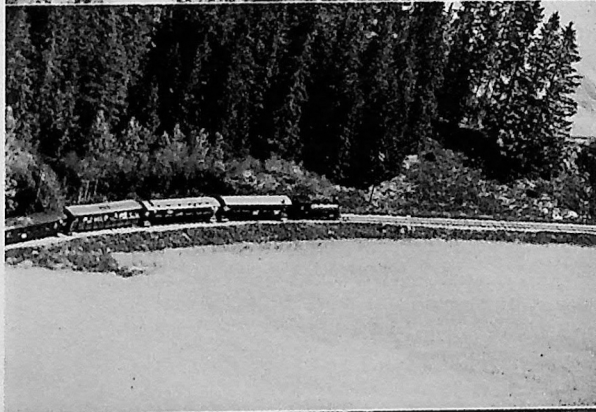
Toget ankommer
Bingsfoss noen
minutter forsinket.



Før det bærer videre
gir Narverud gang-
tøyet et lite til-
skudd av olje.



Det er gitt avgang
og toget legger i vei
mot Fossum.
Helt til høyre kan
vi skimte Setskogen
som det skulle vise
seg å bli behov for.



Vi er i 100-meter
kurven med god fart
mot Fossum.



Toget er kommet til
Fossum. Høland er
iferd med å kjøre om
toget.

FOR NORGES STATSBANER HAR VI VÆRT KONSULENTER
FOR FØLGENDE ANLEGG:

- VERKSTEDET GRORUD
- LYNTOGHALL LODALEN
- MASKINVERKSTEDET NARVIK
- KONTOR- OG FORRÅDSBYGNING NARVIK
- LOKOMOTIVSTALL KVALABERG, STAVANGER
- KJELHUS MARIENBØRG, TRONDHEIM
- UTVENDIG LOKOMOTIVSTALL ÅL
- VERKSTEDET KVALABERG, STAVANGER
- MOTORVOGNSTALL HAMAR
- LYNTOGHALL LODALEN - FORLENGELSE
- BUSSGARASJE BJØRKELANGEN

I JORDAN PROSJEKTERTE VI EN 150 KILOMETER LANG
JERNBANE, MEN JUNI-KRIGEN SATTE EN STOPPER FOR
ARBEIDENE.

I PERSIA PROSJEKTERER VI EN JERNBANESTASJON FOR
HÅNDBLING AV CEMENT. KAPASITET CA. 10.000 TONN
PR. DØGN. ARBEIDENE INNBEFATTER ALT FRA GRUNN-
ARBEIDENE TIL SIKRINGSANLEGGET.

The logo for GRÖNER features the word "GRÖNER" in a bold, sans-serif font. The letters are white and set against a solid black background. The background is a stylized, upward-pointing triangle that tapers to a point on the right side, resembling a roof or a mountain peak.

Sorum kommunestyre på «historisk» befaring:

Torsdag 2. september 1976 ble en merkedag for banen på flere måter. TINFOS debuterte som toglok i persontog, og hvilke passasjerer... Ser en tilbake i gamle nummer av TERTITTEN er det nesten ikke til å tro, kommunen, både folkevalgte og tilsatte tjenestemenn, med ordfører Ivar Feby i spissen.

På grunn av tørken turde vi ikke bruke SETSKOGEN, så da Olaf og jeg kom vandrende til Bingsfoss fra Fyen, drev Hans Petter og Gaute med prøvegiring under fart, TINFOS fikk virkelig myke seg opp! Eldste og yngste personvogn, nemlig Col og BCol0, ble brukt i toget. Togsettet ble først prøvetrukket til Fjeldvang for å avgjøre hvilket gir som skulle benyttes idet man sterkt betvilte av det ville la seg gjøre å gire ned i Bingsfossbakken uten at toget ville stoppe som følge av håpeløs dobbeltclutching. Deretter dro toget mot Sørumsand. Underveis ble Bjørn plukket opp.



Ordfører Ivar Feby foran HØLAND sammen med Mellin-Olsen som for anledningen har tatt plass på lokomotivet. Foto: Terje Granerud

Etter at våre gjester, drøyt 40 i tallet, var vel ombord ble avgangssignal for ekstratog litra K gitt. Istedenfor konduktører hadde vi denne gangen "omvisere" eller "guider" med. Det ble fortalt mye både fra passasjerene og fra våre folk. Særlig ble farten fra Bingsfoss opp mot Fossum kommentert, den farten husket alle tidligere reisende med UHB særdeles godt. TINFOS har maks. hastighet 8 km/t på 3-gir.

Etter omkjøring på Fossum hadde vi et lengere opphold på Bingsfoss hvor styreformannen brukte Tol (sommervognen) som "talerstol" og la ut om fortid, nåtid og fremtidsønsker og planer. Og etterpå var det pressefotografering foran HØLAND som var oppstilt foran et togsett bestående av Tol, ABo3 og BFo5. En av fotografene innførte "enmannsbetjening" idet undertegnede ble plassert på loket iført fløyte og flagg.. .

I skumringen bar det så tilbake til Sørumsand hvor vi avsluttet en - fra vårt synspunkt - særdeles vellykket ettermiddag. Og interesserte kan lese mer i Akershus Arbeiderblad fra 3. september og Indre Akershus Blad fra 4. september 1976.

Vi for vår del ønsker kommunen velkommen tilbake!

Mellin

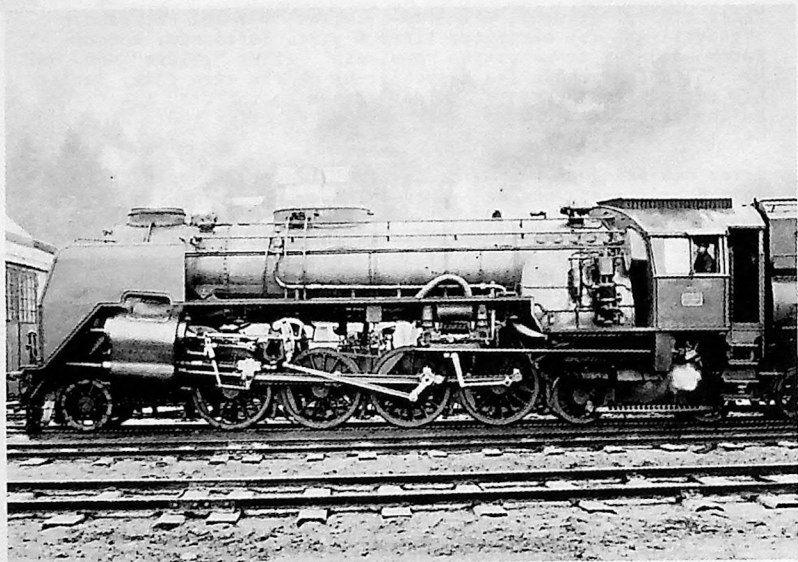
VOGNHALL I 1977?

I uke 43 sendte vi inn søknad om bidrag til bygging av vognhall for 4. gang. Det prosjekt som høsten 1973 ble beregnet til ca. 115.000 kroner er i mellomtiden steget til ca. 230.000 kroner. Av disse tallene skulle det i et hvert fall gå helt klart frem at det ville være helt umulig å bygge vognhallen ved hjelp av oppsparte midler. Vi ville ganske enkelt ikke klare å spare i takt med prisstigningen. Slik situasjonen er nå ville vi fra år til år bare komme lenger og lenger fra målet.

Selvfølgelig har svært mange av våre aktive medlemmer spurt både en og to ganger hvor store mulighetene nå er for at vi skal få det sårt tiltrengte tilskudd til hallen. Svaret er greit nok: "Vi i ledelsen aner ikke - vi bare håper og venter".

Hva hvis vi så får avslag også denne gangen, hva gjør vi da? Det er det heller ikke så lett å svare på, men materiellet vil da ikke kunne overleve - det er helt sikkert. Ettersom tiden går må det settes inn større og større egeninnsats bare for å hindre et omfattende forfall. Og for hvert avslag vi har fått blir fortvilelsen bare mer merkbar.

I forbindelse med den bebudede tilskuddsordning er det hevdet at vi vil kunne låne det nødvendige beløp til en vognhall fordi vi kan benytte deler av tilskuddet til i et hvert fall å få betalt rentene på lånet. Dessverre, den går ikke. Det tilskudd som er på tale i Akershus, hvis det i det hele tatt kommer i 1977 vil ikke være stort nok til at vi kan få dekket renteomkostningene på denne måten. Bare rentene ville ta 2/3 av tilskuddet. Vi får bare håpe på tilskudd fra Norsk Kulturråd - det er vår eneste sjanse.



DOVREGUBBE NR. 465 PÅ MARIENBORG VERKSTED

HAMAR OG THUNE LEVERTE I 1935 DET FØRSTE LOKOMOTIV AV TYPE 49. LOKTYPEN VAR KONSTRUERT SPESELT FOR NORSKE BANER MED STERK STIGNING, OG HASTIGHETEN KUNNE ØKES MED OPPTIL 100 % I FORHOLD TIL TIDLIGERE I DE STERKESTE STIGNINGENE PÅ DOVREBANEN.

DEN FØRSTE BESTILLINGEN BESTO AV 3 LOK - NR. 463 "DOVREGUBBEN" BLE LEVERT I 1935, MENS NR. 464 OG 465 FULGTE ÅRET ETTER.

NESTE LEVERANSE FULGTE 4 ÅR SENERE, DA KRUPP I TYSKLAND LEVERTE LOK NR. 470 OG 471. DE SISTE LOK AV TYPEN BLE LEVERT AV THUNE I 1941.

ETTER HVERT SOM LOKENE GLED INN I HVERDAGEN, VISTE DET SEG AT DE OPPHOLDT SEG MER PÅ VERKSTED ENN UTE I DRIFTEN - DET VAR IKKE UVANLIG AT KUN 2 AV LOKENE VAR I DRIFTSKLAR STAND AD GANGEN.

LOKTYPEN SKULLE VISE SEG Å FÅ EN KORTERE LEVEALDER ENN NOEN ANNEN DAMPLOKTYPE I NORGE. ALLEREDE I MIDTEN AV 1950-ÅRENE BLE DE FØRSTE LOK TATT UT AV DRIFT, OG I 1958 VAR SAMTLIGE LOK UTRANGERT.

DET TYSKBYGDE NR. 470 GIKK KLAR AV SKJÆREBRENNERNE, OG KAN IDAG BESKUES PÅ JERNBANEMUSEET PÅ HAMAR SOM ENESTE REPRESENTANT FOR NORGESHISTORIENS STØRSTE OG FLOTTESTE DAMPLOKTYPE.

