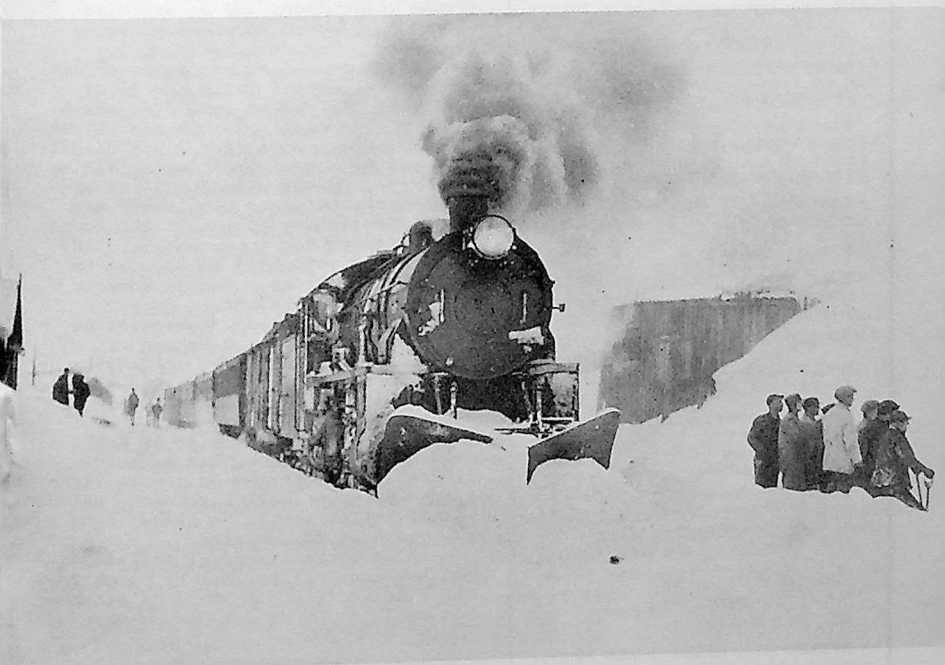


Tertitten

URSKOG - HØLANDSBANENS MEDLEMSBLAD NR. 33 DESEMBER 1975

Tertitten



*Selskapet driver på idealistisk basis „Tertitten”, smalsporet dampdrevet museumjernbane ved Saronsand, Akershus fylke.
Medlem av NORSKE KUNST- OG KULTURHISTORISKE MUSEER.*



Tertitten

Medlemsblad for
ALURSKOG-HØLANDSBANEN

Nr. 33 utgitt i desember 1975

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

NYE DIESELLOK TIL UHB

Vi er så heldige i UHB å ha som medlem formannen i Norsk Jernbanearkeologisk forening, Olaf Wiegels. På sine mange jernbanearkeologiske ekspedisjoner kommer han stadig over funn av stor interesse. Bl.a. er Kongevognen et resultat av en av hans ekspedisjoner. Hans siste store funn besto i 3 diesellokomotiver for 780 mm sporvidde. Lokomotivene har vært brukt på en 1,9 kilometer lang industribane som tilhørte Tinfos papirfabrikk på Notodden. Banen ble brukt til å frakte tremasse fra tresliperiet ned til papirfabrikken. Tresliperiet ligger oppe ved fossen som har gitt navn til bedriften, mens papirfabrikken ligger nede ved Heddalsvannet. Banen ble antagelig bygget omkring århundreskiftet, og den første trekraften var etter sigende hester. Banens materiell besto av toakslede traller.

Det ble så anskaffet 2 batteridrevne lokomotiver med et merkelig utseende - med en stor batterikasse og en meget høy førerhytte oppå.

Etter en del år måtte batteriene skiftes ut, og det viste seg da at det ville bli nesten like dyrt som å kjøpe nye lokomotiver. Det ble således etter hvert anskaffet 3 nye diesellokomotiver - et i 1931, et i 1933 og et i 1951. De var alle fabrikkert av Klöchner-Humboldt og ble levert med Deutz dieselmotor på ca. 25 hk. De to første lokene har åpne, ensylindrede motorer med svinghjul på 70 - 80 cm diameter. Start av motorene foregår ved hjelp av trykkluft.

Førerhyttene har skyvedører og runde vinduer foran og bak.

Lok nr. 1 var meget driftssikkert, mens lok nr. 2 aldri var godt, noe som førte til at det i senere år ble tatt til delelager.

Lok nr. 3 fra 1951 er av mer moderne konstruksjon, med en tosyndret Deutzmotor og en vanlig firetrinns usynkronisert gearkasse. Det har elektrisk start, og eksosfløyte på toppen av førerhytten.

Alle lokomotivene er toakslede med koblingsstenger. Lok nr. 1 og 3 var i drift frem til 1972, da banen ble nedlagt. Etter det har de vært forts. side 27

Forsiden: Tog 602 på Finse stasjon en vinterdag i 1930-årene. Trekraften er lok nr. 451 type 31b. (Wilse)

HØSTENS AKTIVITET PÅ UHB

Det har vært en meget aktiv høst på Urskog-Hølandsbanen, kanskje den mest aktive i UHBs nesten 15-årige historie.

Det gode resultat av ettersommerens innsats skyldes ikke bare medlemmenes gode fremmøte på banen, men at vi i større grad enn før greier å utnytte arbeidskraften på en bedre måte. Manglende ledelse og tvil om hva man skal gjøre, er vel kjent fra alle for- eninger av vår karakter, og det er nettopp her vi har fått rettet forholdene til det bedre. Vi har lagt betydelig mer arbeid i å forberede helgene og har på forhånd gitt beskjed til flest mulig om hva som skal gjøres. Dette har gitt resultater.

Det er først og fremst den nye stasjonsbygningen på Bingsfoss som har tatt tid. Opprinnelig var vi av den oppfatning at det skulle bli mulig å få tatt bygningen i bruk i løpet av sommeren, men der tok vi grundig feil. På tross av at enkelte har lagt ned svært mye arbeide i bygningen, står fortsatt hele innredningen igjen. Den siste helgen det ble arbeidet aktivt på stasjonen var lørdag 22. november. Da var vi kommet så langt av vi fikk lagt inn halve gulvet. Utvendig er bygningen bortimot ferdig, men innvendig panel og tak må vi vente med til våren. Det betyr at det skal bli hardt å få bygningen klar til trafikken starter omkring 20. juni.

Nevnte lørdag var forøvrig siste dag vi kjørte arbeidstog på banen - med sne og nesten 10 kuldegrader. Som de fleste er kjent med, kommer det ofte fine vårdager lenge før sneen er gått, uten at vi kan få kjørt på sporet. Derfor hadde vi bestemt oss for at vi skulle sette alt inn på å få kjørt frem materialer til Bingsfoss nå i høst slik at vi har disse for hånden så snart det blir mildt i været til våren.

Nå ligger panel både til lokstallen og til løftekassen klar til bruk. Dette betyr at vi kan få lagt panel på lokstallen før sneen går til våren, på et tidspunkt da det ikke er mulig å begynne med annet arbeid på banen. På denne måten sparer vi både tid og arbeidskraft.

I år har vi for tredje gang søkt om bidrag til bygging av vognhall på Bingsfoss i forbindelse med "Ekstraordinære tiltak 1976" Vognhallen er nå prosjektert med 3 spor (mot tidligere 2), og en lengde på 36 meter. Av hensyn til brannfaren vil det bli benyttet aluminiumsplater i såvel tak som vegger. Hele prosjektet er beregnet til ca. 173.000 kroner, men da er det ikke tatt med noe som helst til uforutsett. Både Fylkeskonservator Kjeld Magnussen og direktør Torleif Lindtveit ved Norsk Teknisk Museum har i bilag til søknaden understreket det meget sterke behovet som er tilstede for en skikkelig oppbevaring av vårt rullende materiell. Nå er det da bare å håpe at vår søknad skal føre frem. Om vi mot formodning skulle få avslag også denne gangen, bør en etter undertegnendes mening sterkt overveie andre lagringsmuligheter for materiellet borte fra banen. Hvis en skal fortsette driften bokstavelig til materiellet faller sammen på grunn av de sterkt ødeleggende oppholdene utendørs vinter etter vinter, må vi være forberedt på at det hele stopper av seg selv etter noen år. På det punkt vil det være uhyre kostbart å sette materiellet i stand igjen - og fullstendig bortkastet hvis



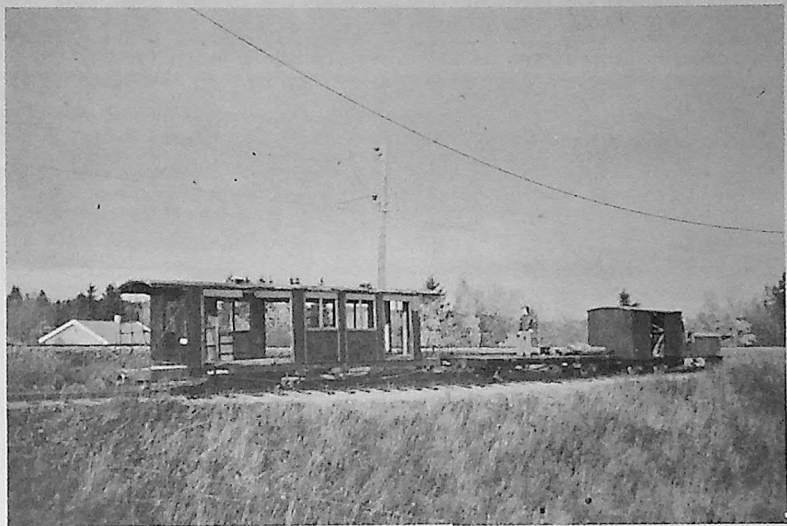
Arbeidsdag på Bingsfoss lørdag 11. oktober. Panelingen av stasjonsbygningen utvendig fullføres, mens trærne fra vognhallområdet brennes og generell opprydding pågår. (Foto: P.Tallaksen)

RING OG REIS

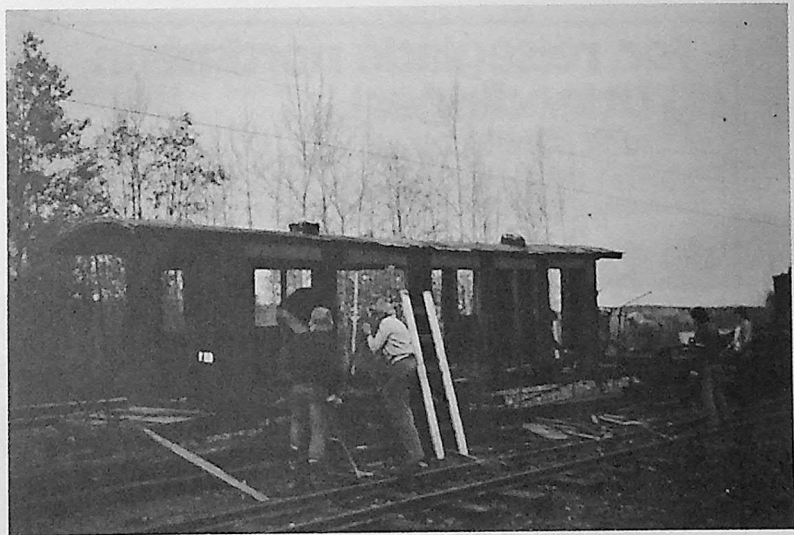
Ring 20 50 50. Så ordner Winge resten - billetter, hotell osv. - og ikke nok med det. I tillegg sørger vår budservice for at de får det hele levert - rett på Deres skrivebord. Oppfordrer vi til lathet? SERVICE kaller vi det. Og det liker vi - for vi lever av det. Spør etter TELEFONSERVICE når de ringer.

Slå følge med
WINGE

Retsebureau - Karl Johansgt. 33 - Oslo 1 Tlf 20 50 50



Over: Co2 under transport fra Fyen til Bingsfoss pr. jerntralle.
Under: Rivingen på Bingsfoss var rask og effektiv.



det ikke kan sikres skikkelig oppbevaring når det ikke er i bruk.

Arbeidene i marken i forbindelse med vognhallen er påbegynt. For å være nøyaktig: kl. 11.58 lørdag 12. oktober begynte Håvard Pedersen nedsagingen av alle trær som sto i veien for hallen. Samme dag var alle trær fjernet og brent. Etter at trærne var borte, begynte saging av sviller. Ialt førti sviller ble lagt ut den helgen, og innen neste helg hadde Leif Bråten lagt inn alle sammen.

Tidligere på høsten, har Leif Bråten og Håvard Pedersen løftet innerstrengen i hele 100-meterkurven. Her var det en variabel over høyde fra 4 til 9,5 cm, mens det på grunn av den lave hastigheten skulle være 4 cm i hele kurven. Arbeidet begynte klokken 10 om morgenen, og snaut seks timer senere var hele kurven ferdig pakket og justert.

Muren ved Småfoss volder oss nå bekymringer. For hvert år som går kryper muren nærmere sporet - og hvilken mur! Det er ikke snakk om én rad med svar stein, det ligger lagvis flere meter innover i skråningen. Først var vi innstilt på å ta vekk hele muren, med det kan vi nå bare glemme etter de erfaringene vi har gjort. Muren må ganske enkelt avlastes på baksiden for så på en eller annen måte bli skjøvet bakover. Hvordan har vi foreløpig ingen idé om.

Nå har vi endelig fått klart for oss hvordan vi skal takle problemet med CO₂, vognen som i mange år har stått som vrak på Fyen stasjon. Det har stadig vært diskutert om man skulle rive vognen helt, eller om man skulle gi seg til å bygge opp på de restene som var igjen. Så lenge det ikke ble tatt noe endelig standpunkt til problemet, ble det heller ikke gjort noe.

Etter å ha vært på befarung med flere sakkyndige, var saken klar. Alle var enige om at det beste ville være å rive vognen helt ned for så å begynne fra rammen. Det som var igjen av vognkassen ville være mer til bry enn til nytte når restaureringen skulle begynne.

forts. side 27

- for reiseglade nordmenn og utlendinger!

(Guides to Oslo/Bergen/Norway!)



TURIST I NORGE
Et uunnværlig reisefølge!
Kr. 23,—



TOURIST IN NORWAY
Your guide to Norway!
Kr. 23,—



TOURIST IN OSLO
Your guide to Oslo!
Kr. 18,—



BILLEDKART
over h.h.v. Oslo og Bergen
à kr. 8,—



SCHIBSTED

Hes bokhandleren/At a bookseller!

God tur!

DEN FØRSTE BIL PÅ BJØRKELANGEN



Dette skal være den første bilen som kom til Bjørkelangen: en fransk Darracq som doktor P.R.Waage kjøpte i 1915. Omtrent på samme tid kom det en bil i Søndre Høland. Dr. Waages bil ble et kjent trekk i bygdebildet, det store legedistriktet omfattet både Setskog, Rømskog, Aurskog og øvre del av Høland. Bilen var en åpen femseter med kalesje og karbidlykter. Motoren var på 18 HK, gearstang og håndbrems satt på utsiden av karosseriet, på høyre side. C 455 var gullakkert og vakte alltid stor oppsikt. Hestene steilet på lang avstand, og måtte leies forbi bilen. Doktoren prøvde å legge havre på skjermene for å vinne hestens sympati, visstnok med mindre hell. "Den gule fare" var bilens tilnavn på folkemunne - skjønt hverken motorkraft eller doktorens kjøring burde rettferdiggjøre navnet. Denne bilen hadde dr. Waage i mange år. Om vinteren måtte den stå, da veiene ikke var brøytet. Bilen ble senere grålakkert.

Fru Marie Waage tok førerkort en tid etter at bilen var kommet, og doktoren kunne ta seg en pust mellom sykebesøkene når hun kjørte.

Det var ingen lett oppgave å være lege i det store distriktet. Da Waage kom til Bjørkelangen i 1898 var det ikke en gang vei mellom Setskog og Rømskog, den stoppet ved Mortegropa. Urskog-Hølandsbanen ble brukt når det passet, men før bilens tid ble det mest å ri eller sykle om sommeren, om vinteren ble det hest og spisslede. Lange og kalde turer kunne det bli både natt og dag, helt til Trosterud på Rømskog eller Mangenskogen. Doktoren kjørte også en del på isen, og det hendte hesten gikk i råk: særlig kritisk var det en gang på Ulviksjøen, da både hest og slede gikk gjennom, med doktoren i ulveforts. side 27

SETESDALSBANEN



Siste tog på Setesdalsbanen ved Hornes 2.9.1962. Foto: J. Toflsby

For de av våre lesere som er medlemmer av Foreningen Setesdalsbanen, eller har godt kjennskap til virksomheten på Setesdalsbanen, er det følgende av liten interesse, men da vi vet det er mange som er interessert i hva som foregår hos vår eneste kollega her i landet, skal vi i det følgende gi en liten oversikt over virksomheten det siste året. Opplysningene er i det vesentligste hentet fra Setesdalsbanens årsberetning samt div. sirkulærer og brev fra foreningen.

Foreningen Setesdalsbanen endret sine vedtekter vesentlig i 1974 idet det var sterke krefter i sving for å komme bort fra betegnelsen "hobbybane" og alt hva man mente dette lett ville bli forbundet med. Endringsforslagene ble i første omgang nedstemt, men da saken kom opp på ny generalforsamling noe senere, ble nye vedtekter vedtatt med en stemmes overvekt.

Foreningen Setesdalsbanen søkte deretter om medlemskap i Norske Kunst- og Kulturhistoriske Museer, og foreningen ble opptatt som medlem i februar 1975.

Foreningen har idag følgende formålsparagraf:

Foreningen Setesdalsbanen er en upolitisk forening som ved frivillig innsats arbeider for bevaring av 1067 mm smalsporet norsk jernbanemateriell samt drift med dette materiell på den nedlagte Setesdalsbanens strekning fra Grovane og nordover. Foreningen søker samarbeid med beslektede foreninger og andre instanser hvor dette er naturlig.

Som man vil se er virksomheten utvidet til å omfatte alt 1067 mm-materiell fra norske baner, men selv om det ikke fremgår av vedtektene er det opplagt at det fortsatt er Setesdalsbanemateriell som står i fokus. Ellers bør man vel merke seg at det er gitt muligheter for en forlengelse av banen innen vedtektenes ramme. Dette er da også tatt inn i er oversikt der man gjør greie for mer langsiktige perspektiver ved virksomheten.

Banen har i 1975 fraktet 4610 reisende i tilsammen 46 togpar. Dette gir et gjennomsnitt på 86,4 reisende pr. tog. Billettprisene er for voksne kr 6,- t/r, og kr 3,- for barn. Reiseselskaper på 10 eller mer innrømmes 10 % rabatt. Honnørbilletter er såvidt vi forstår ikke i bruk.



Lok nr. 5 og nr. 2 på Hågeland stasjon 2.9.1962 i siste ordinære tog. Foto: Jan Tølfesby.

Som det vil være kjent for mange av oss, kjører Setesdalsbanen på NSBs sikkerhetsreglement. Det er imidlertid utarbeidet eget reglement bygget på det man hadde på Sulitjelmabanen. Dette reglementet er nå inne til godkjenning. På Setesdalsbanen gjelder det krav om at lokomotivfører fra NSB skal være med under kjøring, men dette byr på store vanskeligheter for foreningen da det er vanskelig å få tak i slike. Man håper således at det skal bli mulig å komme frem til en ordning som gjør at banens egne medlemmer kan bli godkjent til selvstendig fremføring av banens tog.

Virksomheten på Setesdalsbanen er ganske omfattende. Riktignok har man bare fått byttet en sville på banen i 1975, men det er nok av andre store oppgaver som det arbeides med. Bl.a. gjøres iherdige anstrengelser for å få satt lok nr. 5 i drift. Etter at det hadde vært inspeksjon på lokomotivet viste det seg at kjelen var i god

stand, og det er ikke urimelig å anta at loket vil kunne komme i drift i 1976.

At man har behov for å få satt dette lokomotivet i stand så fort som mulig, er hevet over enhver tvil. Det kjøres ofte chartertog på banen som er så tunge at ett lokomotiv har vanskelig for å greie stigningene, dette særlig hvis det skal gjøres stopp underveis.

Det har vært vanlig at man har satt inn banens ene motorvogn som hjelpetrekraft i slike tog, men det er klart at et damplok vil være betydelig mer attraktivt enn en motorvogn, selv om motorvognen, som opprinnelig kommer fra Jærbanen, er litt av et klenodium i seg selv.

Bruken av 2 damplok vil også kunne avhjelpe ulempene ved å måtte rygge tilbake fra Beihølen idet man eventuelt kan bruke det andre loket til å trekke toget tilbake til Grovane. Som kjent er plasserholdene på Beihølen ikke videre gode, og byggingen av et eventuelt omkjøringsspor her vil falle meget kostbart p.g.a. de store sprengningsarbeidene som må til. Med sikte på en forlengelse av banen er dette sikkert heller ikke aktuell politikk.

Dessverre har det fortsatt ikke lyktes å få noen avklaring med hensyn til den fremtidige disponeringen av lokstallsområdet på Grovane. Det er derfor begrenset hva som blir satt inn av midler og arbeid i vedlikeholdet av lokstallen - noe som jo er meget forståelig.

Det materiell som i sin tid ble kjøpt fra Sulitjelmabanen av noen av foreningens medlemmer, er nå fraktet fra Kløftefoss til Grovane. Den midlertidige plasseringen på Kløftefoss hadde sin årsak i at Setesdalsbanens tidligere styre ikke var interessert i materiellet og ikke foretok seg noe i sakens anledning på tross av stort påtrykk fra mer fremsynt hold.

Det er gitt ut ett nummer av foreningens medlemsblad i 1975.

I skrivende stund foreligger det ikke noe revidertregnskap for 1974/75. Vi har derfor inntet kjennskap til det økonomiske resultat av årets virksomhet. (Banens regnskapsår går fra 1. oktober til 30. september.)

Som omtalt i Tertitten tidligere, er det kommet i stand en ny tilskuddsordning for halvoffentlige museer. Akershus har som kjent ikke tiltrådt denne ordningen, men Vest-Agder har gjort det. Foreningen Setesdalsbanen regner således med et offentlig tilskudd på 90.000 kroner for 1976 - et beløp som er godt over det dobbelte av de driftsutgifter som banen år om annet har. I forbindelse med dette betydelige tilskudd, har man budsjettert meget sterkt for 1976, bl.a. er det avsatt kr 10.000 til sviller, kr 10.000 til rasoverbyggetbedringer, kr 10.000 til revisjon av lok nr. 5. Tilsammen er det videre avsatt kr 27.500 til revisjon av Sulitjelma, lok nr. 2 og lok nr. 6, samt ialt kr 10.000 til vognrevisjoner.

På generalforsamling 6. desember kommer vedtektene opp til ytterligere endringer. Bl.a. foreslås at man ikke skal ha stemmerett på generalforsamlingen med mindre man har meldt seg inn i foreningen det foregående år. Dette begrunnes med at styret finner det rimelig at man skal ha en "innkjøringperiode" før deltagelse i generalforsamlingens beslutninger. Videre foreslås en reduksjon av styrets medlemstall fra 7 til 5 idet det sies at styrets arbeideoppgaver ikke er av omfattende karakter. Man legger også muligheten opp for å bruke et regnskapsbyrå istedet for egen kasserer. Dette begrunnes med at man mener det kan bli vanskelig å finne en egnet person til kasserer-vervet innen foreningen idet de forventede bevilgninger vil stille større krav til offervilje og innsats.



Styret i Foreningen Setesdalsbanen har trykket opp følgende retningslinjer for den fremtidige målsetting for virksomheten:

1. en nivåheving av museets vedlikeholdsmessige standard hva angår bane, bygninger og rullende materiell
2. en klarhet i disponering av arealene på Grovane samt en for fremtiden nødvendig utbygging av disse
3. forlengelse av banestrekningen frem til Røyknes med utbygging av nødvendig stasjonsarrangement for en naturlig endestasjon.

Om samarbeid med andre jernbaneforeninger heter det i Årsberetningen at man har hatt "spredte og tilfeldige kontakter".

Urskog-Hølandsbanen har hatt en viss kontakt med Foreningen Setesdalsbanen i forbindelse med tanker om et samarbeid, men tiden er ikke moden til å trekke noen slutninger om hvordan dette vil utvikle seg.

Red.

RUBRIKKANNONSE

Gjenstander og litteratur med tilknytning til jernbane, modelljernbane og sporvei, selges billig. Fortegnelse sendes uforbindtlig. Avtale kan treffes for gjennomsyn. Henvendelse: O. Wiegels, Belsetvn. 96, 1349 Rykkinn. Telefon etter klokken 17: (02) 13 34 21.

FREMTIDSPLANER

Urskog-Hølandsbanen kan ikke lenger sies å være en hobby-jernbane. I løpet av de årene andelslaget har eksistert, har virksomheten utviklet seg til å anta anseelige dimensjoner, og omsetningen har på få år blitt mer enn fordoblet - samlede inntekter i 1975 ventes å bli over 40.000 kroner. Hvis alt går som planlagt i 1976, vil omsetningen øke til over 200.000 kroner. Så store beløp gir ledelsen et stort ansvar, og forutsetter selvfølgelig en nøktern forvaltning.

Det er i første rekke vognhallprosjektet som vil øke omsetningen så radikalt. Vi har for tredje år på rad søkt om bevilgning til hallen, og totalkostnaden har nå kommet opp i over 170.000 kroner - en økning på nesten 60.000 sammenliknet med første gangs søkning. I motsetning til tidligere år har vi denne gang fått sterke anbefalinger fra fylkeskonservator og fra direktør Lindtveit på Norsk Teknisk Museum. Disse understreker tydelig behovet for en innendørs oppbevaring av materiellet, og vi håper at NKKM nå vil plassere oss i bevilgningsssituasjon på prioriteringslisten til Kulturrådet.

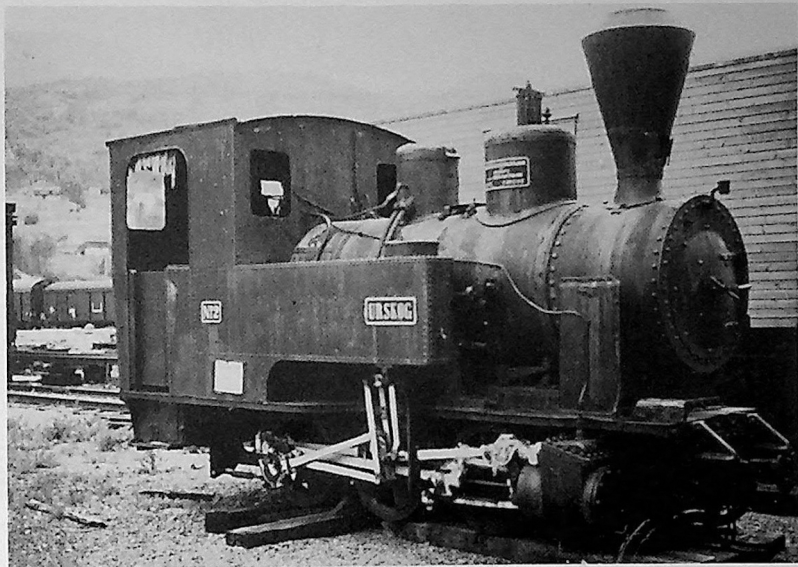
Oppussing av Co2 har nå blitt et faktum. Snekker Jan Lysaker på Kvevli har påtatt seg arbeidet, og vognen vil bli bygget opp helt fra rammen etter originale tegninger. Vognen vil selvsagt bli bygget så nær opptil det opprinnelige som mulig: den vil få 3 avdelinger - en for III klasse, og 2 for II klasse, sistnevnte med langsgående benker (se hovedtegning på midtsidene). Arbeidet vil pågå over flere år, og ved å fordele utbetalingene over de samme årene, vil restaureringen neppe representere noen stor økonomisk belastning.

Før man fikk vite om denne løsningen, søkte vi NSB om å få låne flatvogn og stallplass for lagring av Co2. Vi fikk begge deler - en 18 meter lang flatvogn litra Rmp, og plass i lokstallen på Lillestrøm. Ettersom det nå bare er rammen igjen av Co2, er denne lite å ta inn, men det vil ikke bli noe problem å fylle opp flatvognen med annet UHB-materiell.

Prosjektet med oppussing av Urskog-Hølandsbanens lokomotiv nr. 2 - Urskog, i Bergen er nå definitivt skrinlagt. Norsk Jernbaneklubb avdeling Bergen har i brev til Hordamuseet, tidligere Stend Landbruksmuseum, uttalt at revisjonen er avlyst. Dessuten har Urskog musealt sett lite eller intet å gjøre i et Nesttun-Osbanemiljø dersom det skulle bli aktuelt å bygge et slikt, idet det eneste Urskog har til felles med gamle Nesttun-Osbanen, er sporvidden på 75 cm. Jernbaneklubben har således overfor Jernbanemuseet, som eier lokomotivet, uttalt at det ønskes returnert.

Ettersom Urskog-Hølandsbanen nå er inne i hva man kan kalle en høykonjunkturølge, og dessuten kan tilby innendørs lagring (på Lillestrøm), har vi søkt om å få overta Urskog. Ved en eventuell overtagelse vil man i første omgang undersøke om loket lar seg restaurere innenfor en økonomisk realistisk ramme, dvs. uten at man må bygge ny kjele og nye sylindere.

La oss under alle omstendigheter håpe at det ikke går alt for lenge før vi kan sette 3 hovedreviderte damplokomotiver og alt vårt rullende materiell forøvrig, bak lås og slå og vegger og tak på Bingsfoss - med dagens forfall og hærverk som et fjernt mareritt.



"URSKOG" på Arna stasjon i august 1975. Loket har nå stått ute i 15 år - noe det bære tydelig preg av. Det bør snarest mulig komme inn hvis det skal være noen mulighet for å se det under trykk igjen.
Foto: Finn Halling

NY OG UBEHANDLET TEAK:

1. Rengjør flaten med rødsprit.
2. Påfør OWATROL TEAK OLJE minst fire ganger vått i vått - dvs. etterfølgende strøk skal påføres FOR føregående strøk har trukket helt inn. Dette avhenger av hvor meget teaken suger. Ved særlig porøs og supende teak må man påføre så mange strøk at teakflaten blir mettet.
3. Neste dag våtslipes i OWATROL TEAK OLJE med våtslippepapir Z20. Slipingens foretas i porenens retning. Fjern den overfladige teak-oljen.

TEAK SOM TIDLIGERE ER BEHANDLET:

Møbler - Teak-gjenstander etc.

1. Hvis nødvendig: Rengjør flaten med rødsprit.
2. Påfør OWATROL TEAK OLJE. Gjenta om nødvendig behandlingen flere ganger så flaten blir godt gjennomfuktet. La flaten stå ubørstet i 15-20 minutter. Tarr av flaten. Så er man ferdig. Er flaten nedslitt, grå, eller har matte flekker, bør man våtslipe med våtslippepapir Z20 i OWATROL TEAK OLJE for å oppnå best resultat. Stållull blir også brukt til sliping innendørs.
3. Tidligere påført lakk eller lakkholdige produkter som er sprukket, f. eks. på vindusrammer, dører etc., må fjernes ved skrapping, sliping eller lignende. Teak som er blitt grå eller sort må også skrapes eller slipes stik at teak-farven kommer fram igjen. Behandles som:
NY OG UBEHANDLET TEAK.

BEHANDLING AV TEAK UTENDØRS:

1. Ved behandling av teak utendørs vil temperatur og værforhold spille inn. Påfør OWATROL TEAK OLJE minst fire ganger vått i vått. Kortere tid mellom strøkene ved høy temperatur og/eller vind, - lengere tid mellom strøkene ved lav temperatur og stille vær. Praktisk har vist at olje som trenger inn - f. eks. OWATROL TEAK OLJE - gir den beste beskyttelse av teak utendørs. Lakkholdige produkter har en tendens til bare å legge seg utenpå og sprekke etter en viss tid. Slike produkter krever da et kostbart skraparbeide for oppussing.

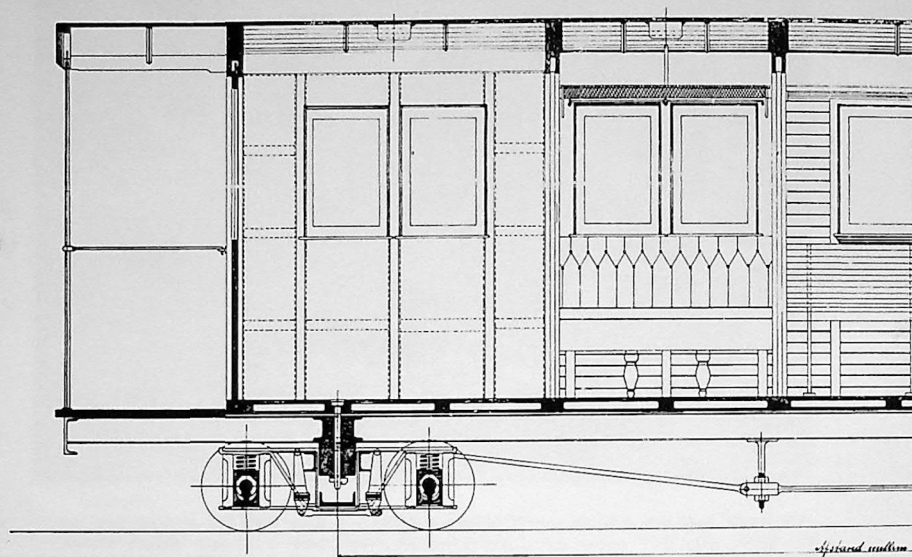
FJERNING AV FLEKKER PÅ MØBLER:

Flekker på teak (f. eks. hvite ringer og vannflekker) kan fjernes med OWATROL TEAK OLJE. Gni over flekken i porenens retning, med fin husholdningsstålull (uten såpe) som er gjennomfuktet med OWATROL TEAK OLJE.

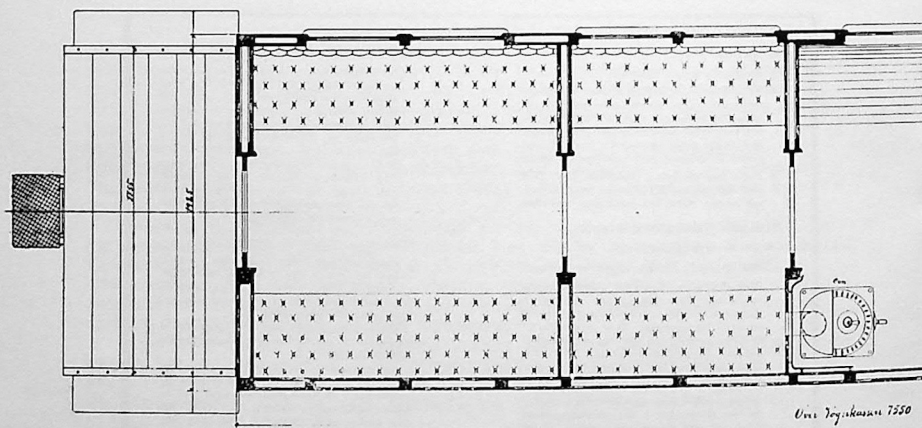
Gjenta behandlingen med korte mellomrom til flekken er forsvunnet. Tarr til slutt flaten ren for OWATROL TEAK OLJE.

Lakkerte flater som er blitt oppskrapet eller rippet (f. eks. stol- og bordben, nederst på skap og lignende) kan i de fleste tilfeller ubedret med en tørfille fuktet med OWATROL TEAK OLJE. Gni over skaden, og la OWATROL TEAK OLJE virke i 15-20 minutter, tarr så flaten ren.

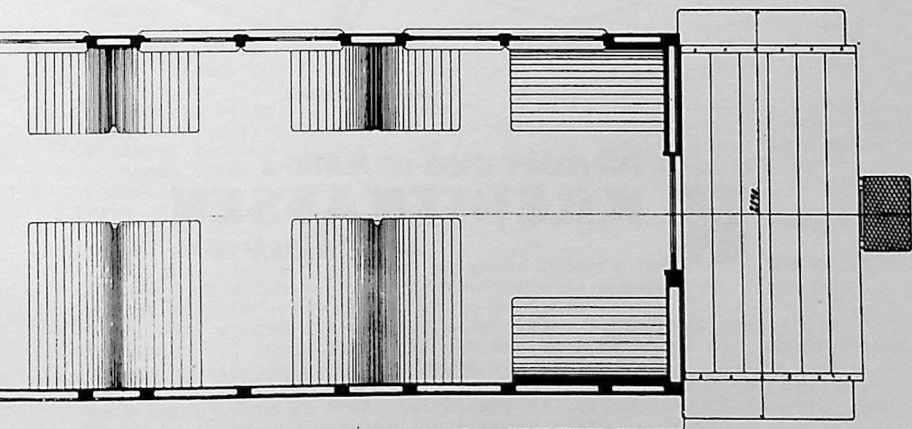
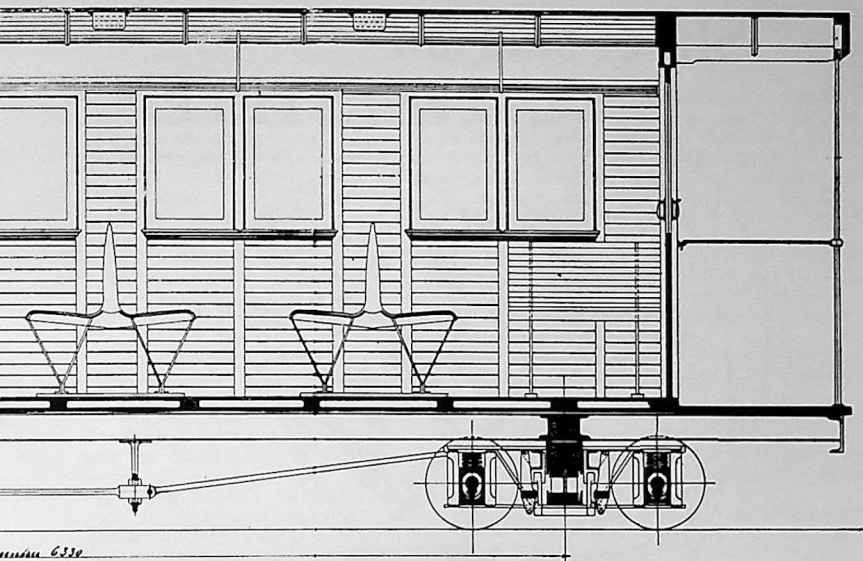
Tørfiller eller pussegarn som er brukt i forbindelse med tørrende oljer, bør brennes på grunn av fare for selvantennelse.



Spizakal. 1881/1882



Ums. 700/1882



Slå et slag for
„TERTITTEN“



Nå målet med en konto i:
KREDITKASSEN
- Lillestrøm

Fra polsk Smalspor 1974

SKOGBANER VED DEN RUSSISKE GRENSE

Hajonowku fortalte stasjonsskiltet oss. Etter tre dagers intens reise var vi omsider nådd denne vesle polske byen nær den russiske grense. Vi kikket oss rundt - så mange jernbanespor, men dog ingen av den typen vi var kommet for å se, nemlig sporvidde 60 cm.

Vi hadde hørt om en del materiell fra en annen, nå nedlagt, 60 cm bane i Polen som hadde havnet her, men til tross for at det også var snakk om personvogner, var ikke denne banen å finne hverken i rutebøker eller på kart.

Vi ruslet frem til en brakke som skulle være en slags stasjonsbygning, og i likhet med alle andre steder på de polske statsbaner forøvrig, var personale heller ingen mangelvare på dette stedet. Joda, her fantes det såvel 60 cm baner som overnattingsmuligheter.

Dagen etter la vi i vei dit banene skulle ligge.

Hajonowku er en industriby med skogprodukter som næringsvei. Byen er omgitt av frodige, flate skogområder nær opptil de berømte naturreservatene ved Białystok.

I motsetning til i våre egne skogsdistrikter, har man her valgt jernbaner som transportmiddel for arbeidere og skogsprodukter. Det går to skogbaner ut fra stasjonen i Hajonowku, men disse grener seg snart ut i flere spor som fordeler seg over hele skogområdet. Banene kan være opptil 30 kilometer lange.

Vi ble godt mottatt på skogbanestasjonen (neppe underbemannet denne heller). Med fototillatelsen i orden ble vi vist rundt blant tømmerboggivogner, gamle personvogner og høner -.

Ferden endte ved verkstedet, som lå klint opptil en gigantbedrift hvor kjempekraner behandlet hele vognlass med tømmer som fyrstikker.

Men vi var nå mest interessert i verkstedet. Det første iøynefallende var det vemodige synet av "dampen" som har måttet vike for diesellokene. Nye Øst-Tyske diesellok sto oppstilt - flere levert så sent som i 1973.

Dagen etter var vi innbudt på en liten tur på spinkle skinner gjennom de grønne skogene. Ferden startet godt, men vi kom ikke langt. Et annet tog som skulle ut før oss sperret utkjøringen - arbeidsbrakkevognen hadde sporet av. Etter kort tid kom en annen vogn og en tømmertraktor ryggende frem til unnsetning, og boggien var raskt satt på plass på sporet igjen.

Arbeiderne - både kvinner og menn - fant veien inn i vognen igjen, og toget tuslet videre.

Turen gikk i "tunneler" innunder ruvende løvtrær og furutrær. Et rådyr hoppet unna for denne larmende og skranglende ormen som ruslet avgårde - neppe over 25 km i timen.

Toget gjorde flere stopp underveis - lokføreren gav et par støt i fløyten til konduktøren når det var en sporveksel som skulle legges om, en arbeidsbrakke skulle av og ved lastes på.

Vi sa takk for turen ved en planovergang. Derfra var det en kort tur gjennom en fredelig landsby til grensebyen Białorwieza der vi måtte ty til normalspor for å komme vestover igjen.

TIL HJERTET AV ET 75 CM NETT

Etter en strabasiøs natt i Warszawa på jakt etter en forsvunnet fototillatelse, satt vi omsider på toget på vei mot det lille stedet Oshowy. Oshowy minner nå sagtens ikke så særlig mye om våre hjemlige trakter, men stasjonen som var omgitt av et normal-sporområde på den ene siden, og et 75 cm-område på den andre, hadde nå et preg av viss velkjent historie for oss fra UHB.

Men det var verken Høland eller Setskogen som skulle føre oss videre her. En liten grønn motorvogn sto i spor en, og vi tok plass. Vi fikk nok en gang bevis for at stress og anstrengelser ikke hører hjemme på de polske jernbaner - i hvert fall fant ikke konduktøren det umaken verd å presse seg rundt i den fullstappede vognen for å kreve betaling på den 9 kilometer lange turen.



Motorvognen i Zagorow. Foto: O. Wiegels

Den lille byen Krosniewice kom snart i sikte, og stasjonsområdet her minnet ikke særlig mye om noen stasjon på gamle UHB, sporvidden til tross. Dette var nemlig hovedstasjonen med verkstad for et nett på 203 km med 75 cm baner. Fototillatelsen ble flittig brukt med de ansattes velsignelse, men da en hel lokstall snek seg med på et bilde, syntes en betjent at det gikk litt for langt, og sjefen selv ble umiddelbart oppkalt pr. telefon. I løpet av et øyeblikk dukket han opp, og møtte oss med noen mistenksomme ord på tysk. Men klimaet letnet raskt, og vi fikk lov til å fortsette fotograferingen. Etterpå var det verkstedet som sto for tur, og her kunne man virkelig sperre øynene opp! Damplok og passasjervogner for 60 cm sporvidde opplastet på 75 cm vogner er ikke daglig kost.

FOR NORGES STATSBANER HAR VI VÆRT KONSULENTER
FOR FØLGENDE ANLEGG:

- VERKSTEDET GRORUD
- LYNTOGHALL LODALEN
- MASKINVERKSTEDET NARVIK
- KONTOR- OG FORRÅDSBYGNING NARVIK
- LOKOMOTIVSTALL KVALABERG, STAVANGER
- KJELHUS MARIENBORG, 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.

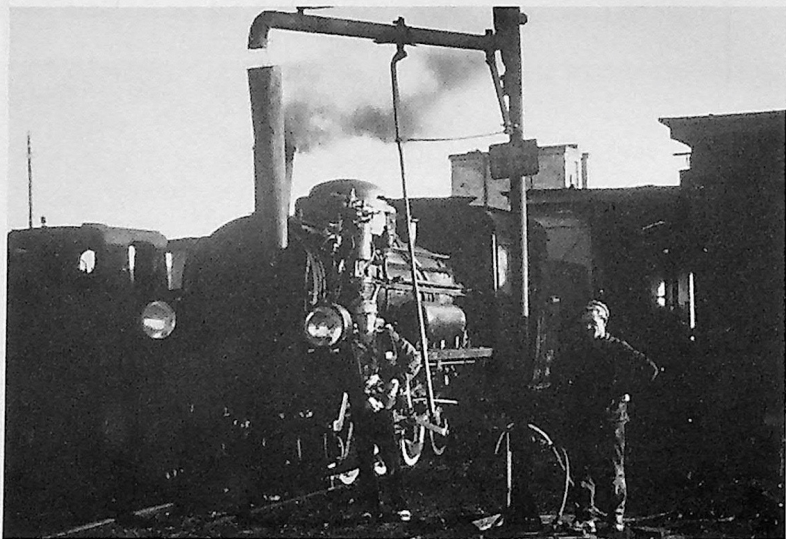
I PERSIA PROSJEKTERER VI EN JERNBANESTASJON FOR
HÅNDTERING AV CEMENT. KAPASITET CA. 10.000 TONN
PR. DØGN. ARBEIDENE INNBEFATTER ALT FRA GRUNN-
ARBEIDENE TIL SIKRINGSANLEGGET.

The logo for GRÖNER features the word "GRÖNER" in a bold, sans-serif font. The letters are white and set against a black background that is shaped like a right-angled triangle pointing to the right. The "O" has a small dot above it, indicating it is a "ö".

GRÖNER

Verkstedet i Krosnienwice mottar også materiell fra andre smalsporbaner i nærheten. Man kunne dessuten konstatere at om polakkene la like mye arbeide i vedlikehold av hus og haver som i damplok, ville Polen utvilsomt ha vært Europas mest velstelte land.

Som en avslutning på vårt besøk i Krosniewice skulle det vise seg at det godt polske folkelynne også kan være skjult bak adskillige kilo fett i polske jernbanedirektører. Stemningen steg raskt ettersom ordene pendlet på gebrokkent tysk, og slutten på besøket og direktørens arbeidsdag, ble uforglemmelig feiret med skikkelig skål i vodka blant jublende funksjonærer. Etter utallige lovprisninger av nordmenn med tilhørende kyss på pannen forlot vi Krosniewice.



O.Wiegels utenfor lokomotivstallen i Krosniewice.

ET PIP OVER POLSKE SLETTER

Etter en munter biltur med dollarglade polakker, ankom vi til byen Zagorow. Med sitt lille torv, sin lille mølle og godslige innbyggere, virket byen litt spesiell. Rett utenfor bygrensen lå en ørliten ubetjent endestasjon og spor som ikke var bredere enn 60 cm.

Ifølge Rozktad Jazdy Porizgow PKP, eller ruteboken, for de som ikke forstår polsk, skulle det ankomme et tog kl. 9.06. Vi stilte oss opp med fotoapparatet i handa og fototillatelsen i baklomma, - og ganske riktig - etter en stund hørte vi et pip i det fjerne. En lang, smal skinnebuss med førerrum og motorkasse bare i forenden og en G-vogn på slep, luntet inn på stasjonen. De få reisende steg av, og vogna fant veien noen meter videre til svingskiven for å få "den rette enden" foran igjen til neste tog med avgang noen timer senere.

Vi ble sittende på stasjonen og bare se og se på den så ufat-

telig smale, høye og rette skinnebussen utenfor den lille grå stasjonsbygningen med to digre vinduer ut mot sporene og med et ørlite spir på taket. Dette som også hører til kategorien jernbaner, virket så utrolig fjernt fra de ordinære togene vi er vant med hjemme i 1970-årenes Norge.

STEMNING AV "FORNA DAR"

Det gikk mot avgangstid. Nok en gang skulle vi få et eksempel på at stress og jernbanefolk ikke hører sammen i Polen. To mann måtte til for å betjene skinnebussen med et heller beskjedent antall reisende. Vogna var utstyrt med benkerader langsetter veggene.

Det ble en fredsommelig tur gjennom flate skog- og jordbruksområder - hastigheten var neppe mer enn 25 - 30 km/t. Ifølge ruteboka vår ville den 46 kilometer lange turen ta to timer og tretten minutter - en gjennomsnittsfart på ca. 20 km/t.

Men kjedelig var det tross alt ikke. Stemning av "forna dar" lå i lufta, - en viss kontakt med de andre reisende ble det også, og litt moro med konduktøren som på et stoppested ropte avgang, avgang uten tegn til reaksjon fra førerrommet, fordi føreren var ivrig opptatt med det ukjente fenomenet å prøve å rulle sigaretter på norsk vis.

Turens mer forunderlige side var at en så smal og gammel doning kunne ha en så pen gange og stillegående motor.

Da turen omsider begynte å nærme seg slutten, merket vi at noe spesielt var i gjære: Konduktøren hadde lange telefonsamtaler fra et par av stoppestedene. Noe på polsk ble ropt ut i vognen, og snart stanset toget midt på linjen. Alle de reisende gikk ut, og vi fulgte med i dragsuget og oppdaget straks at sporet foran var blokkert av godsvogner som hadde funnet veien ut i geografien.

forts. side 25

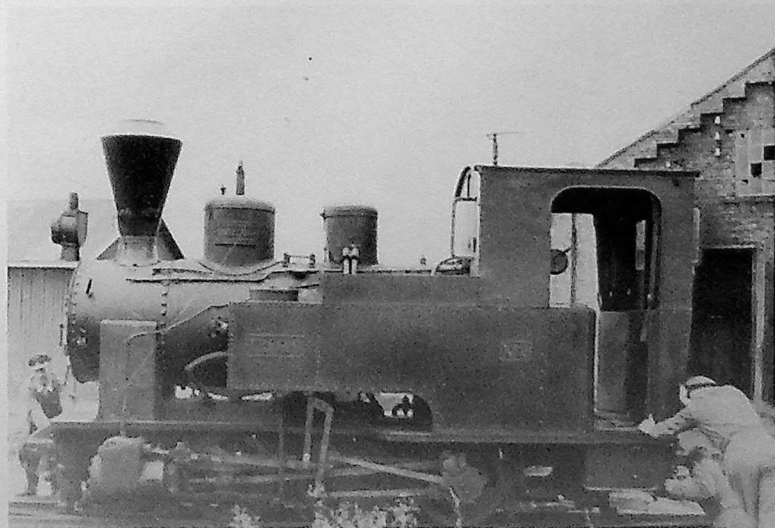


DET VAR DEN GANG

Skulerud Jernbanestasjon — Høland.



Urskog-Hølandsbanens lokomotiv No. 2 - over som "EIDSVERKET" på Skulerud stasjon, under som "URSKOG" på svingskiven på Bjørkelangen.





Over: Urskog stasjon under 1. verdenskrig. Det er lok No. 1 "URSKOG" som trekker toget ut fra stasjonen.
Under: Lok No. 4 "SETSKOGEN" på Løken stasjon i 1959. Foto: Svend Jørgensen.



Ny Toyota Corolla-serie. Verdens 3. største bilsuksess!

Scania 10/82

Innsendig bredde foran nå på hele 134 cm. Det er bedre alublass enn hva de aller fleste biler kan oppvise. Formstøpt takpolstring gir større takhøyde. Viktig for komforten. Sterre hjuldimensjon på 13", større akselavstand og større sporvidde. Det merker du på kjøreegenskaper. Motoren er gjenomprøvet i Corolla 1200. Og videreutviklet. 73 HK/SAE. Smidig og rask i bytrafikk. Og

gjerrig på bensin i tillegg. Selv den rimeligste Corolla 30 har mye utstyr på kjøpet.

Boucléteppe, elektrisk oppvarmet bakvindu, nakkestøtter, ryggelys, 13" radialdekk, liggeseter, metallic lakk, elektrisk klokke o.s.v.

En mengde sikkerhetsdetaljer. F.eks. servo-førsterkede bremseser, sikkerhetskarosseri med støtabsorberende front og hekk, kollisjons-sikre døråser, rullebelter o.s.v.

Førsteklasses komfort med bl.a. anatomisk riktig utformede seter, alle betjeningshendler på rattstammen der de er lettest å nå o.s.v.

Alt sammen for at du skal kjøre uanstrengt og konsentrert. Det er også sikrere kjøring. 10 modeller å velge mellom.

Vel, pris lev. Oslo Corolla 1200 fra kr. 30.900,-* Corolla 30 fra kr. 33.400,-* Tillegg for automatgear - kr. 2.800,-*



Corolla 30 Deluxe, 3-dørs, kr. 31.900,-. Tillegg for automatgear kr. 2.800,-. Finnes også i standardutførelse - kr. 33.400,-.



Corolla 30 Deluxe, 4-dørs, kr. 34.400,-. Tillegg for automatgear kr. 2.800,-.



Corolla stasjonsvogn, 3-dørs. Brutto lastevækt: 665 kg. Lengde lasterom med nedfelt baksete: 152 cm. Bredde: 128 cm. kr. 34.700,-.



Corolla stasjonsvogn, 5-dørs, kr. 38.300,-.



Corolla Coupé, kr. 34.700,-.



Corolla 1200, 3-dørs, kr. 30.900,-. 4-dørs, kr. 32.400,-.

Generalimportør for Norge:

FE. 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 gammel tid Fra de antikkens land

Det er nu en stund siden det har været noget i Lokomotivmands Tidende herfra; men derfor maa ingen tro at alting er saa brilliant. For os som er her ser det ut som om jernbanen snart skal nedlægges istedenfor utvides.

Det har her i de sidste 2 aar blit omtrent slut med at andskaffe noget nyt hvad maskiner og personale angaar. Det som engang er ankommet blir sandelig utnyttet, og naar det blir altfor lite, saa faaes gamle antikke maskiner fra hovedstaden - heroppe er det ikke så nøie. Derfor kommer den ene antikke maskine efter den andre. Likedan har det været praktisert naar det har kneppet om førere. Da skrapes' sammen gamle pensionister, om de er skralle gjør intet, bare de er antikke. Nogen forfremmelse av fybøtere til førere er det smaat om, de skal først bli antikke. Den ansættelse som brukes her lyder saaledes:

"De godkjendes herved til at utføre tjeneste som fører i dette distrikt."

Dermed er det gjort, og paa denne ansættelse faar man fortsætte videre 6 - 7 aar, til de høie herrer synes den er antik. Paa denne billige ansættelse er der nu for tiden 28 fyrbøtere, men det skal være 28 til, før det hele er antikt nok.

Skjønt vi heroppe er vant med antikke forhold baade i den ene og anden retning, synes vi nu at organisationen bør ta sig litt av vore fremtidige forhold.

(Trondhjem, august 1914)

Lokomotivmands Tidene nr. 9 1914

FRA POLSK SMALSPOR ... (forts. fra side 21)

Et damplok med en A-vogn ventet oss på den andre siden og straks etter var vi i banens utgangspunkt i Witaszyce.

Fototillatelsen ble på nytt bladd opp, og etter en serie om og men på stasjonen, som lå inneklemt mellom normalspor og industribedrifter, fikk vi ta bilder i alle retninger.

Men, fikk vi klar beskjed om: Vi hadde vel ikke fotografert på ulykkesstedet?

Aneida - naturligvis ikke!

Håvard Pedersen

STYRET I A/L URSKOG-HØLANDSBANEN OG REDAKSJONEN FOR TERTITTEN
VIL ØNSKE ALLE MEDLEMMER, ABONNENTER OG LESERE FORØVRIG EN

GLEDELIG JUL

OG

ET GODT

NYTT ÅR 1975

DRIFTEN '75

Inntekter på billetter og salg av kort etc. i sommer er kr 19.460,05 som fordeler seg således:

Voksne t/r	kr 11.330,-
Barn t/r	kr 2.772,50
Tillegg 1. kl.	kr 457,50 (voksne)
Tillegg 1. kl.	kr 233,50 (barn)
Voksen env.	kr 68,-
Barn env.	kr 39,-
Honnør	kr 271,50
Grupper	kr 160,-
Chartertog	kr 1.150,-
Salg	kr 2.478,05

Lokomotiver og vogner har deltatt på følgende måte i årets persontog:

Lokomotivkilometer:	Personvognekilometer:	Godsvognekilometer:
Nr. 4 Setskogen .. 369 km	Co 1 143,5 km	K 19 3 km
Nr. 6 Høland 53 km	ABO 3 395,- km	Go 26 17 km
	BFO 5 387,- km	
	BCo 10 300,- km	
<hr/>	<hr/>	<hr/>
Totalt 422 km	Totalt 1.225,5 km	Totalt 20 km
=====	=====	=====

Man viser for øvrig til oversikt i Tertittent nr. 32.

Finn Halling

LESERBREV

Herr redaktør,

I "Tertittent" nr. 29 meddeler De i artikkelen "Farvel til NPFS" at Norsk Privatbane-Historisk Selskab er opphørt som forening, efter at forsøket på å få en del av Holmestrand-Vittingfossbanen gjenåpnet har feilet. I denne anledning tillater jeg meg å komme med noen spørsmål som det kanskje vil være av en viss prinsipiell interesse å få bragt klarhet i.

Som kjent ble det samlet inn ganske meget av jernbanehistorisk interesse i Norsk Privatbane-Historisk Selskabs navn. Hva skjer nå med alt dette når selskabet er opphørt å eksistere? Når det er samlet inn i en forenings navn - skal det da leveres tilbake til givnerne dersom disse ønsker det, skal det gis til andre foreninger som arbeider innen samme fagområde eller kan enkelte innen NPFS selv oppbevare effektene?

Det kan i det lange løp neppe tjene museumssaken at den enkelte samlar alt han kan komme over for egen oppbevaring - det skjer da heller ikke verken i Urskog Hølandsbanen, Foreningen Setesdalsbaner eller NJK. Spørsmålet er således om dette har skjedd i NPFS og om noe eventuelt bør gjøres i denne anledning.

Gaute Narverud

Tidligere henvendelse til NPFS har ikke gitt konstruktivt svar på hva som har skjedd etter avviklingen. Kan noen som har vært medlem i NPFS svare?

Red.

NYE DIESELLOK ... (forts. fra side 2)
hensatt innendørs.

Det finnes fortsatt en god del reservedeler til lokene, bl.a. pakninger. Lagersjefen hos Tinfos kunne vise frem originale tyske reparasjons- og betjeningshåndbøker for lokomotivene. Han har desuten stående 800 ubrukte dogs av vår type på lageret.

Urskog-Hølandsbanen har søkt om å få overta lok nr. 1 og 3 samt deler fra lok nr. 2. Vi har enda ikke fått svar, men regner med en positiv avgjørelse.

Bjørn Halling

HØSTENS AKTIVITET ... (forts. fra side 6)

Dermed rev vi vognen raskt og brutalt. Igjen er beslagene og rammen, men vi har komplette tegninger av vognen slik den en gang var (på midtsiden er vist et utsnitt av hovedtegningen som viser vognens opprinnelige innredning), og slik den igjen skal bli.

Vi har fått Jan Lysaker, som driver trevarefabrikk ved Kvevli, til å påta seg oppbyggingen av vognkassen etter de gamle tegningene. Arbeidet skal han ta innimellom i løpet av 2-3 vintre. Det betyr at vi nå kan tillate oss å se frem til å kjøre med begge passasjervognene fra åpningstoget i vårt eget tog - men noen år må vi altså vente. Arbeidene med Co2 vil selvsagt koste en del, men når vi får arbeidet trukket ut over flere år, vil også utgiftene komme i samme situasjon. Det er en fordel.

Så gjenstår det for meg bare å takke for innsatsen i 1975 og håpe på samme gode ånd i året som kommer. I så fall kan vi se fremover med optimisme.

Hans P. Grøner
driftsbestyrer

DEN FØRSTE BIL ... (forts. fra side 7)

skinnpels og høye lærstøvler. Heldigvis gikk alt godt.

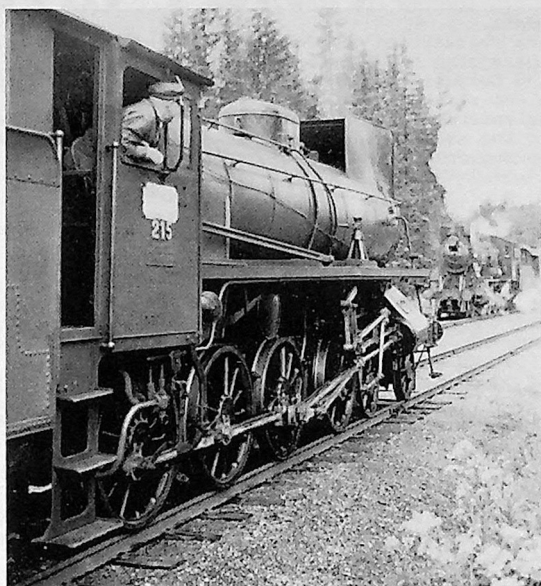
På bildet ser vi dr. Waage ved rattet, og fruene ved siden av. I baksetet på bilens venstre side sitter datteren Margrethe, og ytterst til høyre sønnen Peter. På stiggrettet sitter prost Chr. Opdahl, som var på besøk hos legefamilien. Det fine bildet er utlånt av røntgenlege Peter I. Waage, Skedsmo Trygdekasses Røntgeninstitutt, Lillestrøm. Vi er ham også takknemlig for de interessante opplysningene.

Trygve Panhoff

TIDLIGERE UTGAVER AV TERTITTEN SOM FREMDELES KAN SKAFFES:

Nr. 1-9 (Hølandsbanenytte 1964-1967) innbundet	kr 25,- pr. perm
Nr. 16, 18, 24 og 25 (sterkt begrenset antall)	kr 3,- pr. stk.
Nr. 26, 27, 28, 29, 30, 31 og 32	kr 3,- pr. stk.

Bladene bestilles ved å sende beløpet til vår postgirokonto
20 67 71. Husk å oppgi hvilke blader betalingen gjelder.



LOKTYPE 26 VAR EN AV VÅRE KRAFTIGERE DAMPLOKTYPER. MASKINENE, SOM BLE ANSKAFFET I TIDEN 1910-1924 FRA THUNE, WINTERTHUR, MOTALA, NYDQVIST & HOLM OG HAMER JERNSTØPERI, BLE OPPRINNELIG BYGGET SOM PERSONTOGSLØK, OG HAR GJORT TJENESTE SOM DETTE BL.A. PÅ RØROSBANEN.

MASKINENE BLE SENERE OGSÅ MYE BENYTTET I GODSTOG. DE FANTES BÅDE SOM TVILLING OG COMPOUND-LOK, OG TOPPHASTIGHETEN VAR 70 KM/T.

UTOVER I 1960-ÅRENE BLE MASKINENE ETTERHVERT UTRANGERT. SÆRLIG INNFØRINGEN AV DIESELDRIFT PÅ RØROSBANEN TYNNET UT BLANT 26-LOKENE. DET KAN NEVNES SOM EN KURIOSITET AT LOK NR. 411 VAR I DRIFT SÅ SENT SOM ETTER AT 69-SETTENE VAR TATT I BRUK VED NSB I NOVEMBER 1970.

LOK NR. 411 HAR DESSUTEN VÆRT BRUKT SOM VETERANTOGSLØK VED TO ANLEDNINGER, DET VAR 411 SOM BLE BENYTTET UNDER KAPPKJØRINGEN MED "SETSKOGEN" I MAI 1970.

LOK NR. 411 EKSISTERER DEN DAG I DAG SOM DEN ENESTE GJENVÆRENDE 26-MASKIN.

