

Tertittten

URSKOG - HØLANDSBANENS MEDLEMSBLAD NR. 37 JUNI 1977



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

Medlem av NORSKE KUNST- OG KULTURHISTORISKE MUSEER.



Tertitten

Medlemsblad for
URSKOG-HØLANDSBANEN

Nr. 37 utgitt i juni 1977

Redaksjon: T. Mellin-Olsen
Gaute Narverud
Hans P. Grøner

Redaksjonens adresse:

Postboks 31, Vinderen, Oslo 3

Postgirokonto:

2 06 77 18

Bankgirokonto:

6201.20.01628

Medlemskap i D&V 25,- kr
Støttemedlemskap 40,- 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 kun tillatt med
forfatterens tillatelse.

Opplag: 500

12606

1976 var et aktivt år på Urskog-Hølandsbanen. Tilsammen er det nedlagt ikke mindre enn 12606 timer på museumsbanen dette året, - 12606 timer uten noen form for godtgjørelse, ikke en gang dekning for utgifter til arbeidstøy og reiser.

12606 timer tilsvarer ca. 7 årsverk. 7 årsverk satt til kr 65.000 + sosiale omkostninger tilsvarer ca. 550.000 kroner lavt regnet!

Ovenstående gir en klar indikasjon på hva det egentlig koster å holde en museumsjernbane igang.

oooooooo

NY REDAKSJON MA ETABLERES

Den nåværende redaksjonen var en nødløsning, og ettersom det har tatt alt for lang tid å få dette nummer av Tertitten i trykken, skulle det alt være klart at det ikke var noen god løsning.

Det er ikke kjedelig å lage Tertitten, men det tar litt tid. Det er tiden som ikke strekker til.

Vi i redaksjonen var sterkt engasjert med andre oppgaver på UHB da vi også måtte overta redaksjonen av banens medlemsblad. Tertitten er en ikke uvesentlig del av vår virksomhet, men det er andre oppgaver som er viktigere. Disse må komme først, og dermed blir manus til Tertitten liggende i skuffen. Så enkelt er det.

Nå ber vi alle granske lever og nyrer - er det ingen som vil påta seg arbeidet med vårt medlemsblad? Det skal ikke være noen enmannsjobb, arbeidet egner seg godt for et team.

Skrivemaskin, fotolab., kopiering etc. ordner vi. Alt som trengs av slikt utstyr har vi tilgjengelig.

Nå venter vi med forventning på svar fra interesserte!

"Nød-redaksjonen"

FORMANNSTANKER . .

Påskene er over, og snøen ligger fortsatt. Sporene våre har vært snødekket i over et halvt år, slik at den delen av arbeidet som skal gjøres i marken må vente en stund til. Men ellers har vi fått utrettet en del, på innefronten!

Hva skal vi fortelle "siden sist" - jo, i telegramstil, BINGSFOS er underveis i skrivende stund, to nye prospektkort er trykket, manuskriptet til den nye utgaven av UHB's historie er stort sett ferdig og vil bli "satt" straks dette nummer av Tertitten er sendt trykkeriet.

Vi har hjulpet med å utstyre kroen på Sørumsand med fotos og gjenstander fra UHB. Vegvesenets reguleringsplan gir håp om ytterligere forlengelse og vi har søkt Sørum kommune om å få en midlertidig forlengelse av banen ned til "Trevaren".

Og ikke å forglemme, vi har fått støtte fra Norsk Kulturfond - 125.000 kroner til bygging av vognhall. MANGE TAKK! Vi håper også på en noe øket støtte fra Akershus fylke. Lånetilsagn har vi også. Men tilskuddene og tilsagnene forplikter UHB. Vi får derfor litt av et arbeidsprogram i sommer, i tillegg til den ordinære driften.

Tomten til vognhallen må planeres. Fundamenter lages, sporveksler og spor legges og hallen reises. Kiosksalget må planlegges bedre enn ifjor, vi bør ikke være utsolgt på mineralvann flere ganger.

Nr. 2 "URSKOG" står på Lillestrøm, det skulle vise seg at den ikke skulle komme til å bli vårt problem. Jernbanemuseet har takket ja til vårt tilbud om å få overta det eldste kjørbare lokomotivet vi fikk fra Tinfos Papirfabrik. Det synes vi var hyggelig, loket er vel verd å bevare selv om det viste seg at det ble litt for mye å ta seg av for UHB. Fra museet kan også berettes at ABo4 er ferdig med vognkasserevisjon. Vi kommer tilbake til den i neste nummer.

NJK er to ganger blitt spurt om de har noen "siden sist telegrammer" som ønskes medtatt i Tertitten, men vi har ikke hørt noe fra dem.

Jeg vil gjerne benytte denne anledningen til å takke alle som har støttet oss i vårt arbeide med å bevare og kjøre "TRETITTEN". Det gjelder alle våre venner i NSB, i stat og kommune, en lang rekke forretningsdrivende og privatpersoner. Det vil ikke være riktig å nevne noen ved navn, men alle dere som har støttet oss skal vite at vi vet .. og husker dere alle.

Til slutt, vel møtt på banen - så snart som mulig!

Oslo, 12. april 77

Thor Mellin-Olsen

Det er hevet over tvil - 1977 blir anleggsåret på UHB, vi er begynt på vårt største enkeltprosjekt til nå, vognhallen. Før høsten setter inn for alvor bør vårt vognmateriellet være vel under tak. Vi har mye arbeide foran oss, men vi vil bli spart for mye unødig slit i de påfølgende år.

Kontrakt er undertegnet med Norsk Impregneringskompani i Larvik. Når planeringsarbeidene er unna og de første sporene lagt ut kan vi begynne monteringen av en hall på 325 m² med 3 spor i bredden. Vi får 108 meter sporplass under tak!

Om vognhallen i seg selv medfører mye arbeide innvirker den også en del på togavviklingen. Det sidesporet som vi la ut ifjor for godsvognene har vi måttet rive - og dermed er det like trangt på Bingsfoss som i gamle dager. Alternativt kan godsvognmateriellet settes ned på Fyen, men da er vi avhengige av å ha et diesellok stasjonert her for å få snudd toget. I motsatt fall må vi benytte 2 damplok i driften for å få avviklet trafikken med bare et toget.

Det er nå en stund siden tanken om en forlengelse av kryssingsporet på Bingsfoss ble lansert. Nå bør tanken bli til handling. Der som vi forlenger kryssingsporet med 19 meter, vil vi kunne plassere godsvognene ovenfor stasjonsbygningen uten å hindre fri middel i spor 2 (gjennomkjøringssporet). Det vil også gi oss en plattform som er lang nok til å betjene 6-7 vogners persontog. Da vil godsvognene fortsatt stå i veien ved avvikling av kryssinger, men ved hjelp av dieselloket kan vognene trekkes unna under selve kryssingen.

Og så har vi fått vårt damplok nr. 8 BINGSFOS. Det skal også ha plass. Inntil videre vil det være god plass til et av damplokene i vognhallen, men på lengre sikt bør alle damplokomotivene stå i samme stall og adskilt fra vognmateriellet. Planer om en "celle" på utsiden av den nåværende lokomotivstallen er lansert, og det er plass til et lokomotiv her, men da må vanntårnet flyttes. Vanntårnet har nå stått i ca. 10 år. Tårnet er ikke bygget av trykkimpregnerte materialer og vil derfor måtte bygges om i løpet av få år uansett. Flyttingen av vanntårnet vil derfor ikke medføre så meget merarbeide - det må bygges opp igjen likevel.

Fremføringen av elektrisitet til Bingsfoss er endelig blitt en realitet - vi er ikke lenger avhengige av egen generator. Generatoren kommer nå bare til anvendelse når vi skal sveise elektrisk.

Vi får håpe at Sætra planovergang er ferdig "ombygget" når dette leses. Telen har vært eneste år tatt hardt på overgangen, og sist vinter gikk det ikke bedre enn at det oppsto skinnebrudd i overgangen. For å hindre for meget tele i overgangen har vi nå lagt ned Isoporplater under svillene. Dette håper vi skal hjelpe. Vi har også benyttet anledningen til å forbedre drenasjen i overgangen.

Det arbeidet fortløpende med å kultivere vegetasjonen langs banen. Mindre trær og busker fjernes slik at større trær skal få bedre vekstvilkår.

Pågangen etter chartertog har vært meget stor denne våren, og i motsetningen til tidligere år har vi måttet si nei fra tid til annen. Anleggsarbeidene er av et så stort omfang at vi ikke har kunnet avse tid til all chartertogsvirksomheten. Noen arbeider har også vært av en slik karakter at det ikke har vært mulig å kjøre tog på strekningen.

Når de store arbeidene nå er avsluttet vil vi stå meget bedre rustet til å ta imot stortrafikk - og slik som det nå ser ut er det akkurat det vi ønsker og ser frem til.

HPG



Som ivrige lesere av "Tertitten" vil huske hadde undertegnede en reportasje om Stavanger stasjons utstillingslok "HUGIN" i nr. 25 1973. Jeg benyttet samtidig anledningen til å besøke han som hadde foretatt avdukingen, pensjonert lokomotivfører Birger Nilsen. I tillegg til at han hadde en meget interessant tjenestetid ved jernbanen bak seg, er han en habil maler. Lokfører Nilsens malerier med motiv fra Bergensbanen i damplokenes dager er uovertruffen malerkunst og bergtar en jernbaneinteressert med sans for damplok og roterende snøploger som nediset tar seg frem gjennom vinternatten. Han er en mester i å få frem kraftutfoldelsen og det mektige ved et slikt syn.

I februar var jeg atter og besøkte ham og ble meget vennlig mottatt. Siden sist var Birger Nilsen blitt 80 år, men han var fremdeles like sprek og åndsfrisk.

- Når begynte du ved jernbanen?

- Jeg begynte ved jernbanens verksted i Stavanger i 1913. Via en bekjent ble jeg forespurt av en overingeniør i Bergen om jeg kunne tenke meg å begynne som fyrbøteraspirant. Det var jeg selvfølgelig interessert i, så i 1916 flyttet jeg til Voss og fyrte på strekningen Voss - Bergen.

- Dette var jo midt i den 1. verdenskrigen, som Norge ikke var direkte engasjert i, bortsett fra for sjøfartens vedkommende. Merket dere jernbanefolk allikevel på en eller annen måte at Europa var i krig?

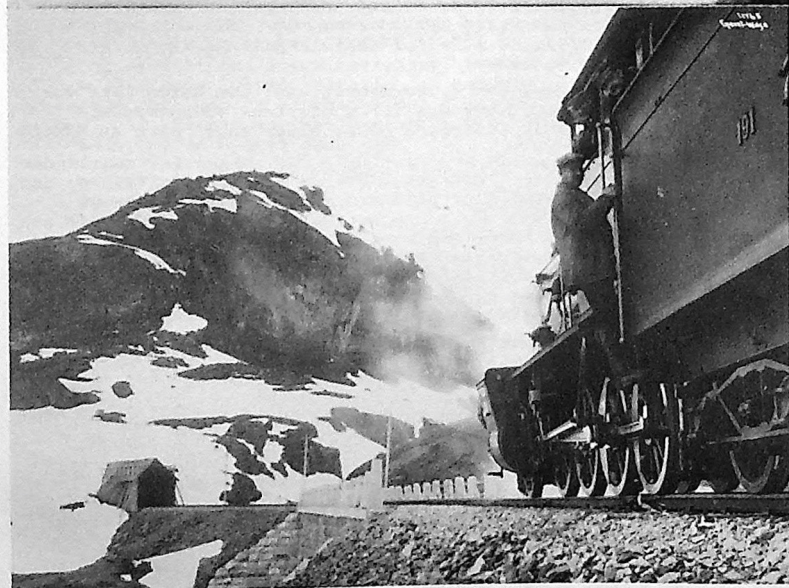
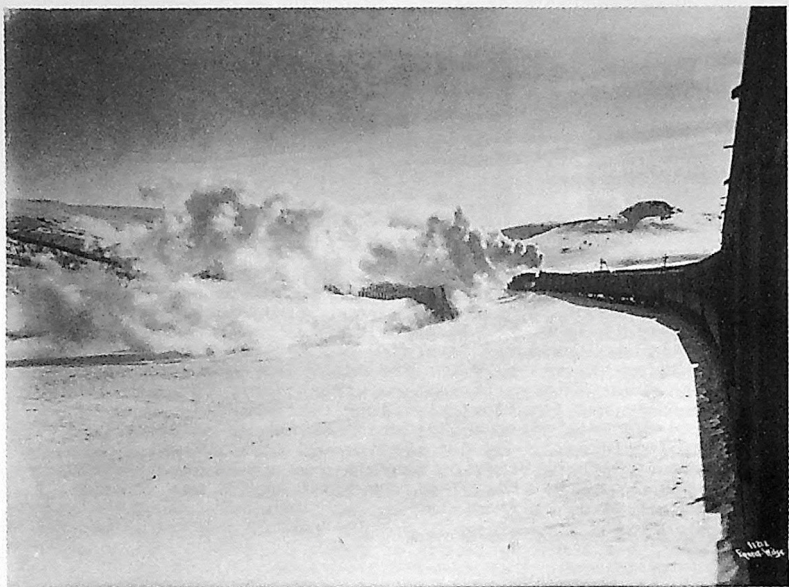
- Ja, jeg vil si det. Trafikken hadde en kraftig økning, og svært mange av passasjertogene gikk med to lok. Mot slutten av krigen begynte det å komme en strøm av russiske flyktninger som hadde blitt nødt til å komme seg ut av sitt land for å berge livet. De kom med tog fra Oslo og ble internert i Bergen inntil de fikk innreisetilattelse til det landet de ønsket å immigrere. Det var lett å se at mange av dem hadde tilhørt den "Conditionerte Classe". Det oppdaget jeg ved å titte på damenes pelser og smykker.

- I mai 1918 var Birger Nilsen ferdig med Jernbaneskolen og ble ansatt lokfyrbøter. Han ble straks satt til å fyre på strekningen Voss - Ål.

- Hvilke loktyper var det du tjenestegjorde mest på i denne tiden?

- Jeg var ofte på "sveitserne", 215, 216 og 217. Det var meget gode lok, og den daverende Dc. hadde engang uttrykt: "Hadde vi bare hatt 10 slike lok! Men selv om de fungerte godt mekanisk, var det en ulempe at vann- og kullforbruket var så stort. Vi hadde nesten bestandig begge injektorene på i-stigningene.

- Siden du ble lokfyrbøter i 1918, så tok det kanskje ikke så lang tid før du ble ansatt lokfører?



De 2 bildene på denne siden er tatt av Wilse omkring 1915. På side 8 er det ytterligere 2 bilder fra samme tidsepoke. Arkiv: Norsk Folkemuseum.

- Det var meningen at jeg skulle bli lokfører i 1923, men p.g.a. sterk trafikknedgang og inndraging av stillinger, fikk jeg ikke den andre stripen i uniformsluen før i 1937.

- Bergensbanens høyfjellsstrekning er jo den mest værharde på NSB's linjenett, og derfor stilles det store krav til personalet på denne banen. Kan du huske noen episoder hvor du som lokmann ble utsatt for ekstra krevende utfordringer?

- Det skjedde noe på nesten hver eneste tur. Derfor rakk vi aldri å kjede oss på jobben. Men det er et par episoder jeg særlig vil nevne.

Det kan ha vært i 1926 eller 27. Vi hadde et daggodstog fra Ål til Voss. Etter ruten skulle vi være i Voss i 15-tiden. Loket var en nyrevidert type 31. På Geilo fikk vi ekstra forspansslok p.g.a. snøstorm på fjellet. Dette ble imidlertid satt ut på Finse. Straks etter Finse kom vi inn i noen sneskauler som var harde som betong. For å komme igjennom måtte vi bakke og ta fart på nytt flere ganger. Lokføreren var en ganske sped kar, og det ble for tungt for ham å reversere skruen da denne var litt tung etter re-sivjonen. Jeg fikk derfor dobbelt jobb med både fyring og kjøring. Til slutt var pløgen så bøyd at vi ikke klarte å broyte oss stort lenger gjennom snøen. Vi sto da rett før Taugevatn, Bergensbanens høyeste punkt.

Å bakke ned til Finse var uaktuelt, for linjen var nedsnødd. Verre var det at vi begynte å slippe opp for vann og kull. Som en nødlosning begynte vi å fyre med snøskjermar som vi brøt ned, og snø ble spadd opp i tenderen til tining. Dette ble en hard jobb, for det var - 28°C ute og tett snødrev. I en av G-vognene var det en hest og en hestepasser. Han kom frem og sto på loket sammen med oss for å holde varmen. Det begynte etter hvert å bli uvisst når vi kunne komme løs med toget. Men neste dag brøt den roterende seg igjennom, og toget kunne trekkes ned til Finse. Snøen sto da i vogn-tak høyde så toget ble trukket ned i seksjoner.

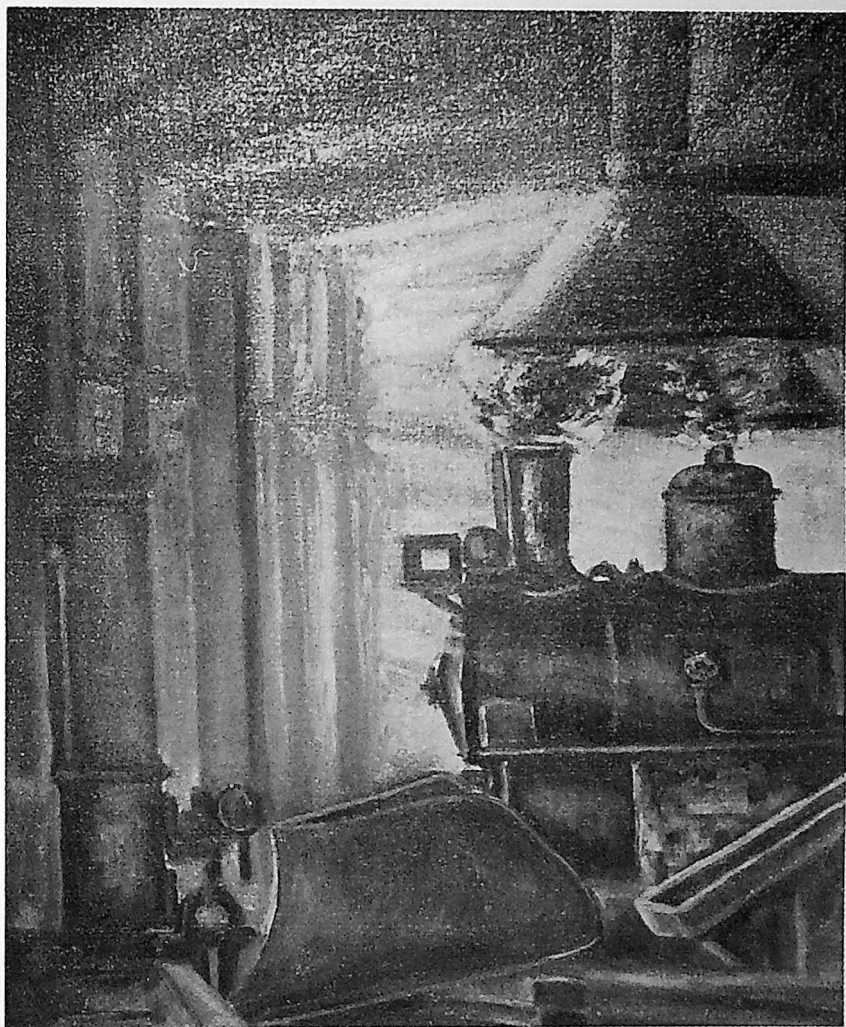
En annen episode bør også nevnes. Det var i 1925, og også denne gangen var det godstoget Ål - Voss. Da var det vakumbremser på loket og bremser i toget. Rett etter Taugevatn ble bremsene lagt på som sedvanlig. Turen ned mot Myrdal gikk uten at vi merket noe spesielt. Før innkjøring til Myrdal ble det bremsset kraftig ned med lokbremsen. Da kjente vi plutselig et karftig støt i toget. Hver-ken lokføreren eller jeg kunne skjønne hva det kom av. Vi hoppet av loket og gikk bakover for å prøve å finne årsaken. Snart så vi hjul-ganger, vogner på tvers og bøyd stålprofiler ligge hulter i bulter. Det viste seg at en kobling var røket mellom to vogner og toget hadde derfor skilt lag i fallet ned mot Myrdal. Ved oppbremsingen hadde så den førerløse togstammen klasket inn i det egentlige toget.

Heldigvis ble ingen av bremserne drept, men hjulganger og vognrester ble funnet langt nede i Flåmsdalen etterpå.

- Du nevnte de ekstreme værforholdene og temperaturforandringene dere var utsatt for på Bergensbanen. Hvilken innvirkning hadde det på helsen? For en alminnelig dødelig høres det jo ut som om det ikke kunne føre til annet en lungebetennelse og en tidlig grav.

- Så rart det enn høres, var jeg aldri syk da jeg tjenestegjorde på damplokene. Temperaturforskjellen kunne være opp i 60°C inn-ute. Ofte var kjeldressen gjennomvåt av svette og damp. Straks jeg kom ut i kulden, ble den som papp. På "sveitserne" var det dårlig overdekn-ing mellom lok og tender. Derfor fikk vi ofte nakken full av snø og isdannelse på gulvet i "kjøkkenet". Arbeidsforholdene kunne derfor være sure enkelte ganger. Til gjengjeld kom vi i meget god form gjennom det fysiske slitet.





Fra Birger Nilsen's store maleriproduksjon. Dette motivet er hentet fra lokomotivstallen i Egersund en gang i "smalspors-tiden.

- På Bergensbanen fikk dere de ombygde E-maskinene fra Ofotbanen. Hvordan likte du å jobbe på disse lokene?

- Lokene var stive å kjøre, men meget sterke. Fyrkassen var jo så stor at det nesten gikk an å ha dansekonsurransen inn i den. Jeg sporet forresten av med en slik "Narvikner" på Hallingskeid en gang. Ved hjelp av påsporingssko kom den på sporet igjen etter 3 kvarter, så den øvrige toggangen ble ikke forsinket.

- Bergensbanen er Norges mest kjente turistbane. Hadde du med noen kjentfolk på loket i de årene du tjenestegjorde der?

- Ja, en gang var hele den nederlandske kongefamilien på Finse med eget tog. Nåværende Dronning Juliana stakk da innom maskinen for å snakke med oss. Sonja Henie gikk på skøyter i ishallen der, så henne så vi ofte. En gang hadde jeg med Trygve Gran på loket, førstemann i fly (dobbeltdækker) over Nordsjøen. Da vi kom til Geilo, takket han for seg, og sa at det hadde jammen vært mer spennende enn å fly over Nordsjøen.

- Dine gedigne malerier fra Bergensbanen, - bruker du fotografier som motiv når du maler dem?

- Nei, jeg henter det frem fra hukommelsen. Tiden på Bergensbanen kan vanskelig glemmes, så jeg har ingen vanskeligheter med å se det hele for meg igjen.

I 1933 ble Birger Nilsen overført til Kristiansand distrikt hvor han tjenestegjorde på Setesdalsbanen i 4½ år. I en alder av 40 år kom han tilbake til Stavanger. Under omleggingen fra smalt til normalt spor på Jæderbanen var det meningen at han skulle kjøre åpningstog. Men han sykemeldte seg, for han ville ikke være delaktig i nazipropagandaen som tyskerne ville bruke som ramme rundt åpningen. I de siste årene til Birger Nilsen ble pensjonist, kjørte han el.lok. Han understreker at å kjøre "trikk" ikke kan sammenlignes med å være på "dampen". Det krever ikke sin mann i samme grad, og den kollegiale ånden blir mer og mer borte fordi de ser så lite til hverandre og det nødvendige samspillet mellom lokfører og fyrbøter blir utvisket. Nå er det ikke lenger en egne krefter som er bestemmende for om toget kan gå eller ikke.

Etter møtet med en slik lokveteran sitter jeg igjen med en takknemlighet over å ha fått bli delaktig i hans mange opplevelser på jernbanen. Samtidig føler jeg meg litt tom, for jeg vet at jeg aldri kan få være med på en brøkdel av det han har opplevd, erfart og de utfordringer han har måttet mestre under allslags værforhold og med forskjellige damplokyper.

- Akk, man er født for sent.

Stein Olav Hohle



Til venstre:
"Rotern" i arbeid på
Bergensbanen slik
Birger Nilsen husker
det fra mange vintere

NYTT MATERIELL TIL URSKOG-HØLANDSBANEN

For alle aktive har det en tid vært vel kjent at UHB har hatt for liten transportkapasitet - mangelen på personvognmateriell meldte seg med full tyngde sommeren 1976. Det ble derfor foreslått for styret at man skulle sette igang undersøkelser for å få bragt på det rene om det kunne skaffes passende materiell til vår museumsbane i Europa.

Styrets medlemmer hadde hverken kapasitet eller tilstrekkelig kunnskap til å foreta en slik undersøkelse og ba derfor Gaute Narverud om å gjøre undersøkelser med henblikk på en utvidelse av vogn- og, eventuelt, lokomotivparken.

Det er utført meget omfattende undersøkelser, foretatt 3 utenlandsreiser og ført en "sterk" korrespondanse - resultatene uteble ikke!

Vi skal ikke gå i detalj i dette nummer av "Tertitten", men en kort redegjørelse er på sin plass. For å ta konklusjonen først: Det er et rimelig godt tilbud på lokomotiver med vår sporvidde i Europa, og det er et meget vanskelig "vognmarked".

For å gå rett på sak - Urskog-Hølandsbanen har gått til anskaffelse av et damplok og en personvogn. Flere personvogner kommer om noen tid. Damplokomotivet er snart i Norge og i overgangen mai/juni kommer personvognen.

For å ta lokomotivet først. Det er et "Meyer"-lok bygget av Sächsische i 1913 med byggenummer 3714. Lokomotivet er kjøpt av Deutsche Reichsbahn hvor det sist har gått på strekningen Jöhstadt - Wolkenstein. Lokomotivets konstruksjon og tekniske data skal vi komme tilbake til i neste nummer av "Tertitten" med en utførlig rapportasje, men vi kan kort nevne at lokomotivet er i førsteklasses stand med ny elektroveisest kjel fra 1962. Siste hovedrevisjon er foretatt i mars 1976! Lokomotivet er prøvekjørt i DDR av Gaute Narverud og Hans P. Grøner. Lokomotivets profil er akkurat som for vårt materiell og det er 9 m langt. Loket er utrustet med vakumbremser av type Körting foruten vanlig mekanisk brekk. Loket vil få nr. 8 og navnet "BINGS-FOS".

Vognen kommer fra Polen. Den skiller seg relativt mye ut fra våre vogner av utseende, men har samme profil etc. Vognen er 2-akslet med en største lengde på ca. 8 m (litt kortere enn Liermosen). Vognen har inngang på midten og har ikke endeplattformer. Utvendig er vognen kledd med stålplater på et reisverk av tre (som noen av våre vogner). Innvendig er den i likhet med våre vogner kledd med fas-panel. Benkene er av samme type som de vi har i Col. Vognen har 24 sitteplasser på 3. klasse.

Vognen er bygget før 1914, men det har ikke vært mulig å finne ut når. Den fremstår i original utførelse, men har fått glidelagerene skiftet ut med rullelagere. Vognen er grønn.

Skal vi se nøkternt på det anskaffede materiell må vi vel kunne si at damplokomotivet er et "funn". Noe bedre kan overhode ikke skaffes. Hva angår vognen kan man selvsagt diskutere utseendet, men mekanisk og hva angår profil er den helt kurant.

Det var selvfølgelig boggvogner med åpne endeplattformer vi alle drømte om, men det har vi altså ikke klart å fremskaffe. De typer som er i bruk i DDR, og som er behørig besiktiget av Narverud og Grøner, er hele 2,50 m brede - det går ikke i vårt profil. Dessuten har DR for få personvogner for 750 mm sporvidde, de ønsker å bygge flere!

Boggvogner for 750 mm spor fra Polen kunne skaffes, men de ser ut som en HØKA-trikk, er over 15 m lange og ca. 35 cm for brede.



Til venstre:

2 fotos av UHB's lok
nr. 8 "BINGSFOS" som
DR 99 1594-3.

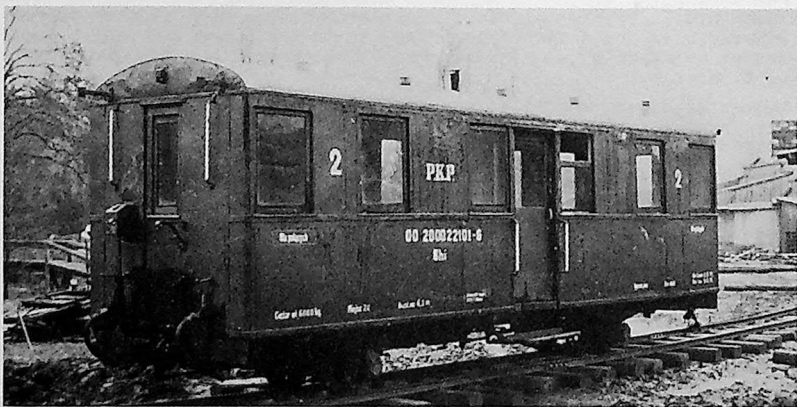
Bildene er tatt under
prøvekjøring på
strekningen Jöhstadt-
Wolkenstein 8.1.1977
i snøstorm.

Togvekten under
prøvekjøringen var
ca. 340 tonn.



Under:

Foto av personvogn
nogenlunde tilsvar-
ende den vognen som
UHB får fra Polen.





SISTE: BINGSFOS ER KOMMET.

Den 30. mars ble lokomotivet sendt fra Jøhstadt, og 12. april ble lokomotivet trukket iland på svensk jord. Torsdag 14. ds. kl. 18.54 passerte så "lasset" Ski stasjon. Neste morgen kl. 8.54 sto vognen på Sørumsand. Alt var vel, intet var blitt skadet underveis.

På denne siden viser vi 2 fotos som er tatt på Sørumsand lørdag 16. april. På bildet til venstre ser vi tydelig luftslangene og uttakene for dampoppvarmingen. På bildet under får vi et inntrykk av understellet med de 2 bevegelige boggiene.

Visse arbeider på loket er alt igang - vi skal bytte ut koblingene samt fjerne noen plater oppå vanntankene som er i veien for wirene når loket skal løftes over på egen bane.



ØKET AKSELTRYKK PÅ URSKOG-HØLANDSBANEN

På julaften kom det hyggelige budskap fra Norges Statsbaner, etter ansøking og dokumentasjon fikk vi tillatelse til å øke akseltrykket på banen fra 5 til 8 tonn. Tillatelsen forutsetter at de oppgitte svilleavstander ikke overskrides for de forskjellige skinnevekter som er i bruk (15 kg/m og 20,5 kg/m, senere også 25 kg/m).

Så kan man jo spørre hva dette skal være godt for, vi har ikke noe materiell som er tyngere. Riktig nok, ikke på sporet pr. idag, men det kommer. Den vognen fra Thamshavnbanen som nå er under ombygging i Lodalen, vil få et akseltrykk på drøyt 7 tonn med påmontert tank klar til utrykning i tilfelle av brann-tilløp. Eventuelt nytt materiell til banen kan også komme til å ha noe høyere akseltrykk enn 5 tonn. Vi har f.eks. sett at Setesdalsbanen har gått til anskaffelse av et diesellok med 7 tonns akseltrykk. På Setesdalsbanen er akseltrykket 6 tonn, men det er gitt dispensasjon for dette loket under forutsetning av at hastigheten ikke overstiger 20 km/t.

I tabellen nedenfor kan interesserte lese seg frem til de forskjellige tillatte akseltrykk i Europa og USA.

TABELL OVER FORHOLD MELLOM STØRSTE TILLATTE AKSELTRYKK AVHENGIG AV SKINNEVEKT OG MIDLERE SVILLEAVSTAND ETTER DIN 5901/02

Skinnevekt kg/m	Skinnehøyde mm	Motstands- moment W_x cm ³	Største tillatte akseltrykk midlere sville avst. i cm					
			50	60	70	80	90	100
4,50	50	7,39	1,48	1,23	1,06	0,92	0,82	0,74
6,75	65	15,2	3,04	2,54	2,18	1,90	1,69	1,52
10,0	70	24,4	4,88	4,06	3,48	3,06	2,72	2,44
12,0	80	33,9	6,78	5,66	4,84	4,24	3,76	3,39
14,0	80	36,9	7,38	6,16	5,28	4,62	4,10	3,69
15,0	93	49,3	9,86	8,22	7,04	6,16	5,48	4,93
18,3	93	58,1	11,62	9,68	8,30	7,26	6,46	5,81
20,0	100	66,8	13,36	11,14	9,54	8,36	7,42	6,68
24,43	115	97,3	19,45	16,20	13,90	12,15	10,80	9,73
33,47	134	155,0	30,90	25,80	22,15	19,40	17,20	15,50
40,95	138	196,0	39,10	33,60	28,20	24,50	21,80	19,60
49,07	148	239,0	-	39,70	34,20	29,70	26,60	23,90
64,92	172	358,0	-	-	-	-	39,60	35,80

Dersom det kjøres med høyere hastigheter enn 90 - 100 km/t synker den største tillatte akseltrykksbelastning tilsvarende p.g.a. de økende dynamiske påkjenninger på banelegemet.

I USA anvender man i alminnelighet minst 14 sviller under en skinnestreng på 30 fot (9,15 m).

Istendenfor anvendelse av akseltrykk benytter man seg av hjultrykk. Hjultryk-
ket settes da til en bestemt tillatt vekt pr. pund pr. yard (3 fot) således:

- for lette skinner (opp til 60 pund pr. yard) 250 pund
- for middels skinner (60 - 90 pund pr. yard) 300 pund
- for tyngere skinner (over 90 pund pr. yard) 350 pund

Eksempel:

Hjullasten på en skinne med en vekt av 40 pund pr. yard tillates ikke høyere enn: 40 x 250 = 10.000 pund.

På flere jernbanestrekninger i USA anvendes hjullast opp til 20 tonn, d.v.s et akseltrykk på 40 tonn.

MØTEREFERATER

REFERAT FRA GENERALFORSAMLING I A/L URSKOG-HØLANDSBANEN 1977

Den ordinære generalforsamling i A/L UHB ble i år avholdt torsdag den 3. mars i møtelokalet til Plankontoret for Oslo Sentralstasjon. Møtet ble satt kl. 19.15 og 16 andelshavere var da tilstede. De representerte 96 egne stemmer og 42 fullmaktsstemmer.

Formannen åpnet møtet med å ønske velkommen, og spørre om det var noen som hadde noe å utsette på dagsorden. S.O. Hohle repliserte at valg av referent var uteglemt i innkallelsen. Dette ble tatt til etterretning. Thor Mellin-Olsen ble valgt til møteleder, Stein Olav Hohle til møtereferent og Knut Thorvaldsen og Erik Borgersen ble utnevnt til å underskrive protokollen.

Møtelederen gjennomgikk deretter Årsberetningen punktvis. Ingen hadde noen kommentarer til det som var gjort på det administrative plan. Vedr. driften mente Olaf Wiegels at et godshus måtte kunne bygges utenfor banens område for oppsetting på Bingsfoss. Det har nemlig vist seg at ved store trafikkdager har stasjonen hatt for liten kapasitet til å kunne yte de reisende tilfredsstillende service.

Under punktet "Tertitten" ble det oppfordret til at man burde legge seg i selen for å skaffe annonser, da det vil bedre tidsskriftets økonomi betraktelig.

Under møtelederens gjennomgåelse av hva som var blitt utført i Maskin- og Baneavdelingen i 1976, kom det ingen kommentarer.

Bjørn Halling kunne fortelle at D & V disponerer et lokale i Lodalen som særlig Maskinavdelingen har dratt nytte av. Han tilføyde at vi var stilt i utsikt å få bli der til ut i 1980-årene.

Møtelederen understreket at selskapet var inne i en kraftig ekspansjon og at arbeidsoppgavene på det administrative området hadde økt voldsomt.

A/L UHB kom for regnskapsåret 1976 ut med et overskudd på kr 14.833,56. Fra Akershus fylke fikk vi et tilskudd på kr 12.835,-. På denne bakgrunn mente Gaute Narverud at det reelle overskudd var på ca. 2.000 kroner, og han syntes det var lite. Han understreket at det ikke var meningen å rette kritikk mot noen i andelslaget i denne forbindelse. Hans Petter Grøner kunne fortelle at en ny form for regnskapsførsel nå skulle innledes med rettleddende budsjett og strengere konteringsplan. Bjørn Halling gjorde oppmerksom på at vi i 1976 hadde hatt store utgifter til Bingsfoss stasjon, Baneavdelingen og Maskinavdelingen.

Generalforsamlingen ga dertetter enstemmig styret ansvarsfritagelse i forbindelse med regnskap og forretningsførsel for 1976.

Neste punkt på dagsorden var valg. Finn Halling frasa seg straks gjenvalg p.g.a. stor arbeidsbyrde ved sin skolegang. Gaute Narverud ble foreslått som nytt styremedlem. Han ble innvalgt og de øvrige styremedlemmene som var på valg ble enstemmig gjenvalgt. Møtelederen takket Finn Halling for det arbeid han hadde gjort for A/L UHB og håpet at han ville komme sterkt igjen etter endt skolegang.

Under eventuelt var det ikke kommet inn noen saker, så generalforsamlingen ble hevet kl. 20.20.

Stein Olav Hohle/s/
Erik Borgersen/s/ referent Knut Thorvaldsen/s/

REFERAT FRA ÅRSMØTET I DRIFTS- OG VEDLIKEHOLDSAVDELINGEN 1977

Årsmøtet i Drifts- og Vedlikeholdsavdelingen ble avholdt den 10. februar i UHB's møtevogn Aol00. Da møtet ble satt kl. 19.15 var det 15 medlemmer tilstede.

Første punkt på dagsorden var utnevning av møteleder og forsamlingen bifalt et forslag på Gaute Narverud. Stein Olav Hohle ble utpekt til å referere møtet, og M. Bauge og E. Borgersen skal underskrive protokollen.

I innkallelsen til møtet var det fremmet forslag om økning av billettprisene. Etter en kort diskusjon viste det seg at alle de fremmøtte var enige om at høyere billettpriser nå var nødvendig. Det ble så holdt en avstemning over forskjellige alternativer. 10 kroner for voksne og 4 kroner for barn t/r vant knepet. Honnørbillettprisen ble satt til 5 kroner t/r. Enkeltprisen skal utgjøre 1/2-parten av t/r, og 1. klasse-tillegget ble satt til 2 kroner.

Det var enstemmighet i forsamlingen om at driftssesongen 1977 skal være fra 19. juni til 18. september. Driftsbestyreren fremla et nytt ruteforslag som ble utdelt til de fremmøtte til nærmere vurdering. Hovedpunktene i den nye ruteplanen var endrede avgangstider og muligheter for to-togskjøring. Forslaget ble vedtatt, og det kan bemerkes at avgangstidene fra Sørumsand nå vil bli 10.45, 12.00, 13.45 og 14.30.

Så var man kommet til punktet stillinger i D&V. Følgende endringer ble foretatt uten innsigelser:

- Gaute Narverud blir trafikksjef etter Per Tallaksen
- Magne Bauge ble forfremmet til vognformann
- Erik Borgersen ble tilsatt som vognvisitør
- Øyvind Mjelde ble tilsatt som baneformann etter Per Tallaksen (1. avd.)
- Steinar Norli overtar baneformannsstillingen på 2. avd. (flyttet fra 1. avd.)

Stillingen som elektroformann strykes. Samtidig ble det vedtatt at elektriske installasjoner og telefonvesen sorteres under verksmester, som enten utfører vedlikehold og nyanlegg på denne sektoren selv, eller han kan sette bort slikt arbeide til personer han anser er kompetente til å utføre det.

Finn Halling ba om avløsning som redaktør grunnet stort arbeidspress i sin skolegang. Thor Mellin-Olsen, Gaute Narverud og Hans P. Grøner sa seg villige til å stå ansvarlige for utgivelsen av "Tertiten" inntil videre. Samtidig fikk Finn Halling honnør fra forsamlingen for vel utført bladarbeid.

Under eventuelt henstilte Årsmøtet til Styret at det bør opprettes en ulykkesforsikring for de aktive medlemmer når de utfører arbeid på UHB's grunn eller materiell.

Møtet hevet kl. 21.15

Stein Olav Hohle/s/

referent

Erik Borgersen/s/

Magne Bauge/s/

ARSREGNSKAP 1976 MED KOMMENTARER

På de neste 2 sidene gjengir vi Urskog-Hølandsbanen's årsregnskap med kommentarer. Som det fremgår av regnskapet balanserer taps- og vinningskonto på kr 71.745,64. Årsregnskapet for 1975 balanserte på kr 41.436,06. Den samlede omsetning i tiden 1966 - 1976 er nå kommet opp i kr. 289.518,68.

Av de 11 årene vi har opprettholdt trafikk har vi gått med overskudd 9 år. Underskudd hadde vi i 1970 og 1972. Det samlede underskudd for disse årene beløper seg til kr 7.323,99. Overskuddet i de 9 årene er samlet kr 42.467,40. Netto "fortjeneste" 1966-1976 blir kr 35.143,41.

ÅRSREGNSKAP FOR 1976
 TAPS- OG VINNINGSKONTO
 FOR TIDEN 01.01.76 - 31.12.76

Utgifter		Inntekter	
Baneavdelingen	10.851,95	Maskinavdelingen	1.946,00
Maskinavdelingen	14.797,60	Driften	39.223,50
Driften	10.932,49	Bidrag fra Akershus fylke	12.835,00
Administrasjon	1.516,35	Medlemskontingenter	3.907,00
Møtevirksomhet	3.114,15	Administrasjon	830,60
Medlemsblad "Tertitten"	2.700,00	Møtevirksomhet	987,00
Bildrift	6.146,50	Medlemsblad "Tertitten"	3.104,00
Kjøp av mineralvann	3.067,44	Bildrift	702,90
Tur m/Ao100 til Bergen	1.675,65	Tur m/Ao100 til Bergen	3.300,00
Tur m/Ao100 til Andalsn.	2.109,95	Tur m/Ao100 til Andalsnes	2.250,00
Overskudd	14.833,56	Salg av mineralvann	1.248,50
		Renteinntekter	1.411,14
	<u>71.745,64</u>		<u>71.745,64</u>

Disponering av overskudd:

Til reservefond	536,00
Til kapitalkonto	<u>14.297,56</u>
	<u>14.833,56</u>

STATUS
 PR. 1.1.77

Aktiva		Passiva	
Kassebeholdning	47,04	A-andelskapital	29.600,00
Bank-beholdning	2.018,80	B-andelskapital	4.700,00
	36.247,53	Reservefond	9.469,32
	9.469,32	Forskuddsbet. medlemskont. for 1977	910,00
Postgirobeholdning	47.735,65	Forskuddsbet. abonnementer for 1977	48,00
Lokomotiver og vogner, bygninger og skinnegang	871,29	Kapitalkonto	52.126,66
Bil, maskiner etc.	30.200,00		
	18.000,00		
	<u>96.853,98</u>		<u>96.853,98</u>

Regnskapet er revidert og funnet i orden.

Høvik, den 1. februar 1977

Helge Pedersen & Co
 Statsautoriserte revisorer

Regnskapet avsluttet,
 Hvalstad, 10. januar 1977

Finn Halling
 Finn Halling
 kasserer

Thor Mellin-Olsen
 Thor Mellin-Olsen
 formann

KOMMENTARER TIL ARSREGNSKAPET FOR 1976

Det fremgår såvel av årsberetning som av regnskap at aktiviteten har øket meget sterkt i 1976 sammenlignet med tidligere år. Omsetningen har nådd opp i over 70.000 kroner, og det er helt klart at økningen langt fra bare skyldes inflasjon.

Baneavdelingen har i 1976 hatt noe mindre utgifter sammenlignet med året før. Stasjonsbygningen på Bingsfoss er fullført, dessuten har det blitt kjøpt en del subbus til plattformer og spor.

Maskinavdelingen har i 1976 ikke hatt noen store revisjoner igang, men virksomheten har likevel vært meget stor. Sveiseutstyret som ble anskaffet i 1975 og ytterligere komplettert i 1976 har vist seg å være uunnværlig bl.a. ved de mange boggerevisjoner som er foretatt, ca. 1.100 kroner er gått til gass. Sommervognen har fått nytt gulv til kr 716,-, dessuten kan nevnes utvendig lakkering av BFo5 kr 835,-, maling av Col og ABo3 kr 562,-, innkjøp av bremseklosser til personvognboggier kr 840,-. Anskaffelse av standardlåser kom på kr 676,-, og en reise til Sverige for inspeksjon av 750 mm - materiell beløp seg til kr 539,20. Presseningleie er betalt med kr 1.793,-, og kjøp av vanntank til brannslukning og sprøyting kom på 700 kroner.

Driftsutgiftene har vist en meget stor økning i 1976. Dette skyldes i vesentlig grad at trykking av den engelske historikken, 2'5½" APART, ble uventet dyr, kr 6.000,-. Dessuten inngår ansvarsforsikring med kr 540,-, brannforsikring med kr 822,-, årsleie på kr 100,- og leie av Fjeldvang hytte med kr 1.165,-.

I administrasjonsutgiftene inngår foruten det ordinære, trykking av årsberetning med kr 900,-.

Møtevirksomheten har i 1976 hatt et vesentlig større omfang enn tidligere, noe som selvsagt skyldes vogn nr. 100. Vognen fikk ved årsskiftet 75/76 full utvendig revisjon og bremserrevisjon. Utgiftene ble på det nærmeste inntjent ved den avholdte auksjon, som innbragte kr 962,-, og ved de to avholdte turer til Bergen og Åndalsnes.

Også k.f. bildriften viser et meget stort tall på utgiftssiden. Lastebilen var stadig utsatt for punkteringer, og det viste seg nødvendig å kjøpe 4 nye dekk - kr 3.016,80. Av de øvrige utgifter kan nevnes vektavgift kr 400,- og forsikringspremie kr 969,-.

Brussalget viser et betydelig regnskapsmessig underskudd. Dette skyldes et brus, prospektkort, historikker etc. ble solgt fra samme kasse på Bingsfoss og postert som driftsutgifter. Man kan således regne med et positivt resultat på brussalget på ca. 2.000 kroner.

Det har i 1976 blitt omsatt 6 A-andeler og 13 B-andeler.

Bil, maskiner etc. er av hensyn til nyanskaffelsene bokført med et noe høyere beløp enn ifjor. Her inngår nå også trykkluft-aggregat, 3 diesellok og en flatvogn fra Thamshavnbanen samt div. mindre gjenstander.

Hvalstad, den 13.2.1977

Finn Halling/s/
kasserer

MANX-LOKOMOTIVENE OG DERES NORSKE OPPHAV

Ved Roar Stenersen

I nr. 35 av "TERTITTEN" hadde jeg en større artikkel om jernbaner på Isle of Man. Jeg skal denne gangen prøve å gi en nærmere beskrivelse av lokene samt litt historie om disse.

For å få et fullstendig overblikk må vi se så langt tilbake som 110 år, med andre ord til 1866 i Christiania, Norge. Engelskmannen Carl Abraham Phil, som var Norges første jernbanedirektør, var også ansvarlig for materiellet som ble anskaffet til smalsporsbanene fra 1862 og utover. Phil var "smalsporist" og var meget kristisert for dette. Uansett; med Hamar-Grundsetbanens åpning i 1862 gikk Startskuddet for det norske smalsporsnettets utbredelse, en utbygging som kulminerte rundt århundredskiftet.

Det første norske smalsporslok ble levert fra Rob. Stephenson i 1861. Det var tre 0-4-2 bygde tanklok som fikk nummerene 18, 19 og 20. Stephenson, som nærmest hadde entreprise på lokomotiver da, bygget enda en maskin for NSB. Det var nr. 1 "ROBERT" til Trondhjem-Størenbanen i 1865. Denne banen fikk også to maskiner fra Slaughter Grunning & Co. Den neste, eller skal vi si tredje, 1067 mm banen som ble bygget, var Drammen-Randsfjordbanen. Denne fikk også sitt første lok fra Slaughter Grunning & Co, nemlig nr. 1 "HALFDAN" i 1866. Denne maskinen skulle bli den siste med hjulstilling 0-4-2.

Phil førte i disse tider en utstrakt korrespondanse med Beyer Peacock & Co om utvikling av en type lok vel egnet for de norske smalsporsbaner. Han ønsket en standardtype som etter datidens målestokk kunne ta alle tog. Beyer gjorde jobben, og de tre første maskiner kom til Drammen i 1866-67. De fikk nummer 2 til 4 og navnene "TRYGVE", "SIGURD" og "HARALD". Det var nettes små 2-4-0 tankere med typisk Beyer Peacock design.

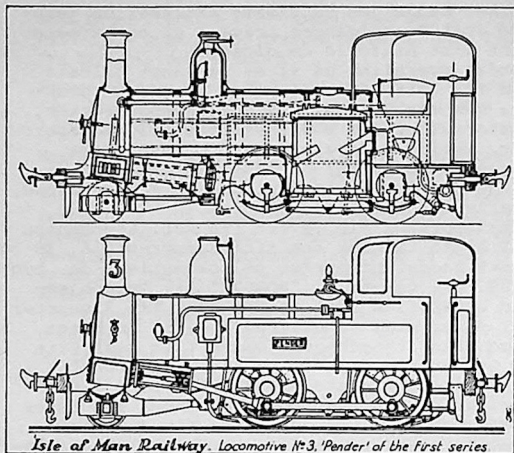
Tekniske data var:	Vekt, tom	16 tonn
	Vekt, full	19,5 tonn
	Adhesjon	14,4 tonn
	Kjeltrykk	8,5 kg/cm ²
	Ristflate	0,67 m ²
	Heteflate	35,0 m ²
	Sylindertrekkraft (kp) ...	1700 kp
	Drivhjulsdiameter	1143 mm
	Hastighet (begge veier) ...	55 km/t

Basis for disse lokomotivene var de i 1864 leverte 4-4-0 maskiner til Metropolitan Railway i London. Lokomotivene gikk i Norge under betegnelsen "trygveklassen". De minste lok av denne design var 6 små Beyer-lok på 13,5 t. Det første av disse kom i 1871, navnet var "ALF".

Lokene var en meget god konstruksjon og meget sterke på tross av at de var små. Bare det at det ble anskaffet 25 like av en og samme konstruksjon er faktisk ganske skjelden i Norge. De ble også etterfulgt av 10 så og si like lok fra Motala i 1881-83, ossebanens lok nr. 1 "HUGIN" burde gjøre denne typen vel kjent.

Jeg skal nå forlate Norge og gå over til Isle of Man, hvor man også hadde jernbaneprosjekter på gang i begynnelsen av 1870 årene.

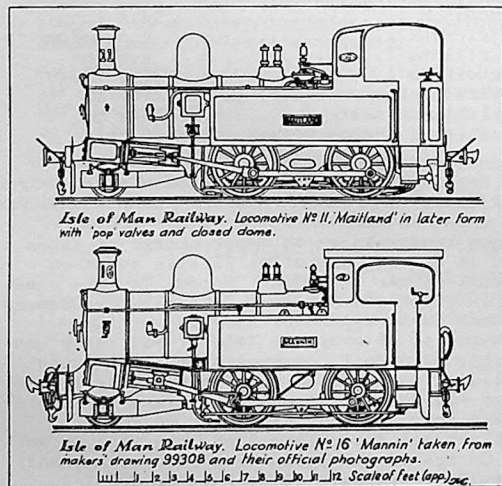
Problemet her, som ellers, var å finne vel egnet trekkraftmaterieill. Man fant at loktyper som da var i bruk på britiske smalsporsbaner var lite egnet, og man henvendte seg til Beyer Peacock som hadde levert mange lokomotiver til europeiske land, men ikke en maskin til de Bristiske øyer. De tre første lokene til Isle of Man Railway Co. kom til åpningen av Peel-linjen i 1873. Det var nr. 1-3, "SUTHERLAND", "DARBY" og "PENDER", alle bygget etter tegninger av



Isle of Man Railway. Locomotive No. 3, 'Pender' of the first series.

Scale of feet (approx.)

Byggetegning og
oppriss av lok
nr. 3 "PENDER".



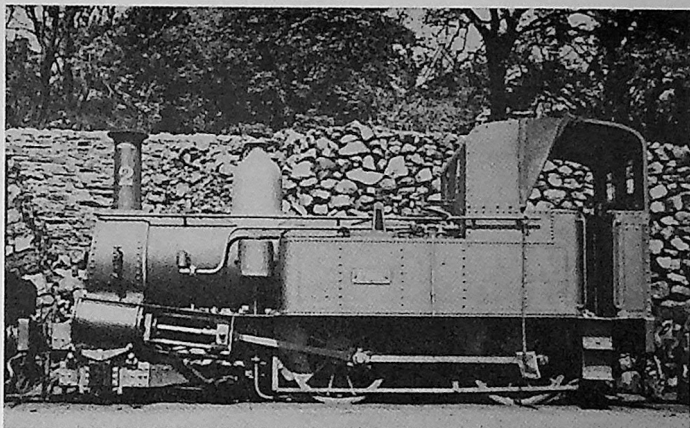
*Isle of Man Railway. Locomotive No. 11, 'Maitland' in later form
with 'pop valves and closed dome.*

*Isle of Man Railway. Locomotive No. 16 'Mannin' taken from
makers drawing 99308 and their official photographs.*

Scale of feet (approx.)

Oppriss av lok
nr. 11 "MAITLAND"
som var av den mel-
lomste klassen. Lok-
størrelsen lik nr. 4,
5, 6, 10, 12 og 13.

Oppriss av lok
nr. 16 "MANNIN" -
1873-designen ført
til ytterste grense.

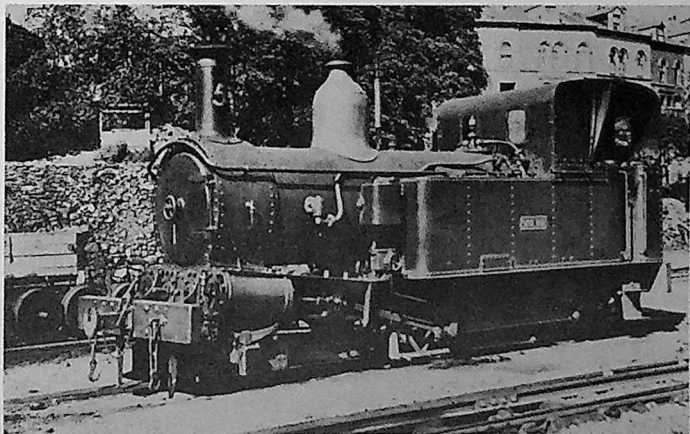


Over:

Lokomotiv nr. 2 "DERBY" i Douglas juni 1939. Loket ble hugget i 1951 og kjelen overført til nr. 3.

Under:

Lokomotiv nr. 5 "MONA" i Douglas juni 1939. Loket er her i original utførelse. Dette lokomotivet er idag utstyrt med ny kjel med bl.a. nye sikkerhetsventiler (stempelventiler).



Drammen-Randsfjordbanens lok nr. 2 "TRYGGVE" dog tilpasset Manx-banens 3 fot sporvidde. Både de norske og de første I.O.M-lokene hadde opprinnelig bare "halv" førerhytte, d.v.s. de manglet bakvegg. Dette ble gjort om ganske umiddelbart hos begge.

På Man var man, i likhet med Norge, godt fornøyd med Beyer's arbeide, og allerede året etter (1874) kom to nye lok til I.O.M.. Det var nr. 4 "LOCH" og nr. 5 "MONA", nr. 6 "PEVERIL" ble levert i 1875.

Disse 3 var av samme type som 1-3, men hadde større kjeler enn disse og var følgelig noe kraftigere.

Jeg vil nå gi en kort beskrivelse av denne type lok, som skulle få en ganske stor utbredelse i verden (Holland, Egypt, Australia - for å nevne noen land).

De som kjenner gammel Beyer Peacock design, vil kunne sverge på at de kan kjenne igjen en maskin hvor som helst de ser en. Kort og godt fordi de var/er så helt enestående bygget, ingen lokfabrikk på denne jord kan måle seg med Beyer Peacock når det gjelder særpreget lokdesign.

Første sikre kjennetegn er de skråstilte sylindere, likeledes førerhyttens hvelving bakover. Messingdom, messinghatt på den svakt konede skorstenen og svakt skrånende røkskapsfront var også Beyer varemerke på 1800-tallet.

Alle de norske, og Manx-lokene med, hadde innvendig "Allan's straight link motion" sleidstyring.

Fyrkassen var meget smal og høy, fyrdøren 2-delt skyvedør.

Vanntankene gikk helt inn i førerrommet, og vannpåfyllingsluken satt her. Vanntankene tjenestegjorde også som sitteplasser for lokpersonalet.

Kullboksen satt også innvendig og var bare 20 cm bred slik at kullfylling med spade utenifra var litt av et kunststykke. I Norge fikset man dette ved å lage en luke i hele førerhyttens bredde bak. Denne kunne så svinges opp og inn, og man slapp dermed å gå inn i den meget trange førerhytta med kullkurvene. Denne lille forbedring- en har merkelig nok aldri forekommet på noen av Manx-lokene.

De fleste lok på Man har med årene blitt utstyrt med mekanisk lubrikator av type "Wakefield lub." som drives fra venstre krysslager. Ingen lok har overheter.

De gamle bremseklossene av tre fikk selvfølgelig også en kort levetid selv om de hadde jernbelegg inn mot hjulringene.

Bufferbjelkene i begge ender er dog av tre fremdeles.

Koblingstypen på Manx-materiellet er norsk patent, d.v.s samme type som på UHB med unntak av kula som er erstattet av en jernbøyle.

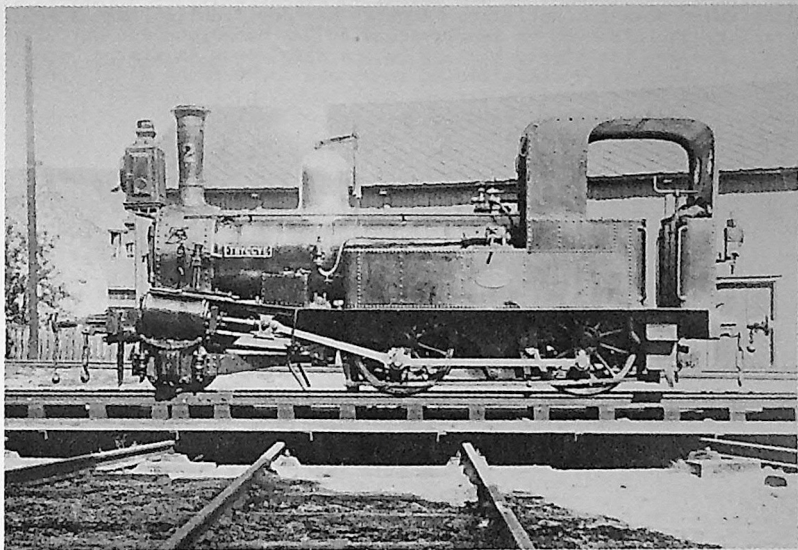
Alle lokomotivene på Man er høyrekjørte.

Når jeg nå har skrevet "typisk 1800-talls design", er dette en sannhet med modifikasjoner idet denne typen ble bygget til Manx-banene helt frem til 1926 - uten større endringer.

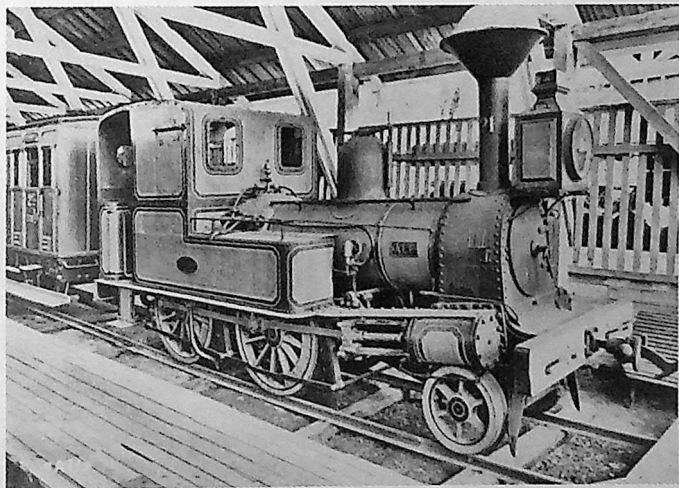
For ordens skyld skal jeg ramse opp alle lokomotivene i kronologisk rekkefølge.

Etter at nr. 6 "PEVERIL" kom til Man, gikk det fem år før man gikk til nye lokanskaffelser - altså i 1880. Det var lok nr. 7 "TYNWALD". Denne var av samme størrelse som 1-3. Så kom nr. 8 "FENELLA" i 1894, og nr. 9 "DOUGLAS" i 1896, disse også i "liten" utførelse. Dernest kom nr. 10 og 11 "G.H. WOOD" og "MAITLAND" i 1905, nr 12 "HUTCHINSON" i 1908 og nr. 13 "KISSACK" i 1910. Alle disse var av den litt større typen lik nr. 4-6.

Under den store trafikkøkningen i 1920-årene, gikk man til anskaffelse av det siste loket til I.O.M. Rly. Nummeret ble 16, idet 14 og 15 var lok overtatt av Manx Northern Rly. i 1904. Nr. 16 fikk navnet "MANNIN" og var i store trekk basert på den opprinnelige ut-



Drammen-Randsfjordbanen's lok nr. 2 "TRYGGVE" fotografert i Drammen omkring 1905. Peyer Peacock byggenr. 704/1866. Arkiv: Norsk Jernbaneklubb.



Rørosbanen's lok nr. 21 "ALF" bygget av Beyer Peacock i 1971. Arkiv: Jernbanemuseet, Hamar.

førelse. Hjulstillingen er den samme, og Beyer-preget er her som på de andre Manx-lokomotivene. "MANNIN" har dog "vanlig" førerhus. Førerhus, juldiameter og akselavstand er lik nummerene 4-6 og 10-13, men den har større kjel og lengre slaglengde og større boring i sylindere. Trekkraften er innpå det dobbelte av de minste maskinene. Denne maskinen var det mest "stedbundne" Manx-loket idet den tilbragte så og si hele sitt liv på Port Erin linjen som hadde de største stigningene.

"MANNIN" fikk heller aldri ny kjel og ble tatt ut av regulær tjeneste i 1964. Den er likevel blitt brukt en del i x-tog og arbeidskjøring.

Lokene ble svært lite forandret gjennom årene, men etter hvert som kjelene måtte skiftes ut, gikk man bort fra de originale Salter sikkerhetsventilene og over til valige stempelventiler som ble plassert på en forhøyning på kjelen mellom domene og hytta. Det er idag fremdeles 3 lok som har den gamle typen, nemlig nr. 1 "SUTHERLAND", nr. 3 "PENDER" og nr. 14 "THORNHILL" (ex. nr. 3 MNR). Alle disse er av den originale utførelsen.

Etter et større uhell i august 1925, hvor nr. 3 "PENDER" gikk i butt i Douglas, ble det vedtatt å installere vakumbremser på alt materiell. Dette arbeidet tok fatt i 1926 og ble en solid forbedring fra tidligere da man bare hadde dampbremse på loket samt skrubremse på lok og vogner. Førstemann ut med dette var "MANNIN" som da var fabrikkny.

Maskinene på I.O.M. gjorde godt arbeide i det daglige liv, og de ble meget nitid vedlikeholdt og var alltid i topp stand. Intet brukbart av deler ble kastet. Som eksempel kan jeg nevne at en del av lokene fikk ny skorstein i 1920-årene, - en noe kortere utgave enn de tidligere hadde hatt. Den gamle skorsteinen ble så oppbevart i tilfelle ødeleggelser på de nye og noen av dem eksisterer ennå - lagret eller påmontert.

Et annet eksempel på sparsommelighet er da nr. 2 "DERBY" og nr. 7 "TYNWALD" ble utrangert i 1951 og 1945 (forøvrig de eneste I.O.M. lok som har fått sitt endeligt). Nr. 7, som gikk først, hadde god kjel, slik at denne ble overført til nr. 1 hvis kjel ble solgt som skrap sammen med hjulene og rammen til nr. 7. Sømme prosedyre ble fulgt i 1951 med nr. 2, men her ble kjelen overført til nr. 3. Førerhytte og vanntanker fra begge lok ble lagret bak lokstallen i Douglas helt til 1974, da de gikk som skrap.

En ting som er forandret en del ganger gjennom 100 år er lokenes farge. Fra 1873 var de dypgrønne med svarte, hvite og mørkegrønne stafferinger. I 1939 gikk man over til svart understell og hjul, men ellers var de uendret.

Fra 1944 ble alle lok malt døprøde med svarte og hvite stafferinger. Så ble de for siste gang forandret i 1968, denne gangen til en lys vårgroønn farge på hele maskinen. Koblingsstengene er sølvfarget og stafferingene er svarte og hvite. Førerhuset er svart og rødt innvendig. Kobber og messig er alltid blitt pusset og holdt rent - helt fra 1873 til denne dag. Unntak fra det nærværende fargeskjema er nr. 15 "CALEDONIA" (ex. M.N.R. nr. 4) og nr. 16 "MANNIN" som fremdeles er røde. Begge disse står idag i Port Erin museet sammen med nr. 1 "SUTHERLAND". Ellers refererer jeg til "Tertitten" nr. 35 når det gjelder lokenes tilstand idag.

E P I L O G

Over to artikler burde nå temaet Isle of Man Railways være ferdig "debatert" fra min side. Mye er utelatt, og noen vil nok finne nøyaktigheter og kanskje feil, men i hovedsaken skulle det være ganske korrekt. For de som ønsker å vite mer finnes det en del literatur på markedet om emnet. Jeg takker for oppmerksomheten og ønsker vel møtt på ISLE OF MAN.



En av de "håpeløse" senene på Bingsfoss. Vann fra vanntårnet sprutes ut over røkskapet på Høland. Fotografen i typisk positur. Personalet måtte holdes seg på avstand - vi lo for meget. Dessuten kom det mange sterke kommentarer.

Sommeren 76 ble det ved 2 anledninger arrangert motefotografering på Urskog-Hølandsbanen. Ved den første anledningen skulle de tas fotos av nye moter i gammelt miljø med damp og det hele. Ved den siste fotograferingen greide det seg med interiørbilder etc. for "finere" klesplagg beregnet på et noe mindre ungdommelig publikum.

Den første "seansen", som bildet ovenfor er hentet fra var også den utvilsomt mest slitomme for oss. Det ble kjørt tog frem og tilbake hele dagen. Stadig nye opptak og gjentakelser av gamle. Det var direkte "drepem" å være på loket - det gikk ganske enkelt utover humøret.

Opplegget gikk ut på en rekke underlige oppstillinger på togsettet, eller bundet til skinnegangen og liksom overkjørt. Håvard Pedersen mente han aldri hadde vært vidne til noe verre vrøvl - stort sett var vel alle enige med han, endog fotografen som arrangerte det hele.

En hel dag gikk med, og for det fikk vi 700 kroner pluss litt ekstra PR som kom på den gale tiden av året.

Ved den andre anledningen gikk det hele riktig greit. Familien Narverud plukket løvetann. Det er etter hvert flere som kan bekrefte at løvetannvin laget av løvetann fra Bingsfoss smaker fortreffelig!

HPG

AV VAR KORRESPONDANSE. . .

Følgende brev fant jeg i BALDWIN LOCOMOTIVE WORKS ILLUSTRATED CATALOGUE 1881, her gjengitt in extensio med forfatterens til-
latelse:

CLASS 10-26 ON GRADE OF 52 1-8 FEET PER MILE.

Christiania, Norway, August 1st. 1879

Messrs. Burnham, Parry, Williams & Co.:

Gentlemen, - Mr. Pihl requests me to tell you that on the opening of the new line connecting Sweden with Norway, via Fredrickshald, the new Baldwin Locomotive "Washington" pulled the Royal Train across the border.

34 passenger cars	tons,	268,6
Luggage for 300 passengers	"	22,3
Tons		290,9

Gradient, 1' in 100', curve, 1000'. The train was run at a speed of about 20 miles pr. hour.

CERH. GADE

Maskinen det her dreier seg om er en av 4 like lok anskaffet fra Baldwin i slutten av 1870-årene.

De hadde opprinnelig nummerene 1, 2, 11 og 12, og navnene "AMERIKA", "LEIV", "WASHINGTON" og "BALDWIN". Lokomotivene var de første amerikanske lok levert til Norge, og tilbragte hele sitt liv på Meråkerbanen, men nr. 11 og 12 ble bygget til Smålandsbanen og senere overført til Meråkerbanen til dennes åpning i 1881.

Lokenes nummere ble siden forandret til 51 - 54, rundt 1910 igjen forandret til 111 - 114.

Om maskinenes liv og lagnad vet jeg intet, men det gjør sikkert "fansen", derfor denne lille kuriositet for spesielt interesserte.

Roar Stenersen

BREV TIL REDAKSJONEN.

En museal skandale?

Oslo, 20. april 1977

Ved Urskog-Hølandsbanens nedleggelse i 1960 ble lykkeligvis en stor del av materiell bevart for efterslekten. Jernbanemuseet på Hamar fikk en betydelig del av klenodiene, faktisk så mye at en hel "jernbane" med UHB-materiell kunne anlegges inn på museets område, en stor del ble igjen i UHB's opprinnelige miljø som museumsjernbanen Urskog-Hølandsbanen.

For et par år siden ble utrolig nok et av Jernbanemuseets UHB-lokomotiver, URSKOG, lånt ut på ubestemt tid til Norsk Jernbaneklubbs Bergens-avdeling. Meningen var at lokomotivet, som på dette tidspunkt var meget forfallent, det hadde stått ute på Hamar i 15 år uten at de nødvendige konserveringsarbeider var blitt gjort, skulle restaureres og brukes på den planlagte museumsbanen i Bergens-distriktet, planlagt plassert i en del av tracéen efter Nesttun-Osbanen, som ble nedlagt i 1935. Absolutt intet av denne banen var bevart i Bergens-distriktet, og hele prosjektet, som man mildest talt må betegne som optimistisk, strandet. Lokomotivet ble smått om senn transportert tilbake til Østlandet, det står for øyeblikket på Lillestrøm. Urskog er dessuten blitt påført skade under transporten.

For noen måneder siden søkte UHB om å få overta loket for bevaring, restaurering og drift, det siste når arbeidskapasitet og økonomi skulle tillate. Men, - UHB's søknad ble avslått!

Avslaget hadde ikke vært så kolossalt forbausende hvis loket hele tiden hadde stått på Jernbanemuseet, men når URSKOG først blir lånt bort på ubestemt tid til et luftslott og derefter avslått UHB, kan man i sannhet undres.

J. Seemann Berg

REDD STEYRTALBAHN - ØSTERRIKES ELDSTE SMALSPORSBANE

Den berømte Steyrtalbahn i Østerrike står i fare for å bli nedlagt. Denne banen er den siste helt dampdrevne jernbane i Vest-Europa, og blir stadig mer søkt som reisemål for jernbaneentusiaster og nostalgikere.

Ved en rentabilitetsundersøkelse som nylig ble gjennomført, tok man overhode ikke hensyn til at banen har en rekke ekstratog, opptil flere pr. uke.

De parallellkjørende bussruters billetter gjelder ikke på banen, mens derimot banens billetter gjelder på bussene. Og i undersøkelsen krediteres bussrutene for alle månedskort. Det foresvever oss at vi tidligere har hørt om lignende ting!

Det er dannet en aksjonskommite for bevaring av Steyrtalbahn som aktiv jernbane. Man har fremsatt forslag om innsettelse av moderne smalsporsmotorvogner, som er under utvikling ved en østerriks privatbane, men dette er ØBB ikke interessert i.

De som vil sende noen støtte til bevaringskampen, kan gjøre dette i form av et prospektkort, hvor man nevner at man har reist med banen og at man vil gjøre det igjen. Adresse: Aktion "Rettet die Steyrtalbahn", ØGEG, 4018 Linz, Postfach 11, Østerrike.

G. Narverud



Morgenstemning i Garsten, Steyrtalbahn's hovedstasjon. Foto: G. Narverud



Over: Utenfor lokstallen i Garsten

Under: På vei mot Steyr





GRÜNBERG, Steyrtalbahn's midtre stasjon.

OFFSHORE - KONSTRUKSJONER - SERVICEBASER - HAVNEANLEGG

Ingeniør Chr. F. Grøner A.S. ble grunnlagt i 1921 og er i dag et av landets største bygningstekniske konsulentfirma. Grøner fikk sine første offshore-oppdrag i 1973 og har i dag en velerfaren offshore stab på ca. 50 personer. Firmaet har hovedsaklig arbeidet med design av produksjonsplattformer i betong og kvalitetskontroll/byggeledelse i forbindelse med slike plattformer. Grøner utfører også sveisekontroll, og dekker med sin total-stab en vid sektor av rådgivende tjenester. Av større offshore-oppdrag kan nevnes detaljprosjektering av ELF-Norge TCP-2 Condeep plattformen, byggeledelse i Stavanger og Åndalsnes for alle fem Condeep-plattformer bygget i Norge (sammen med NOTEBY) og sveisekontroll ved Stord Verft A.S.

- TEKNISK ØKONOMISKE UTREDNINGER
- FORPROSJEKTERING
- DETALJPROSJEKTERING
- ANBUDSMATERIELL
- BYGGELEDELSE
- KVALITETSKONTROLL

GRØNER

INGENIØR
CHR. F. GRØNER A.S.
MNIF RÅDGIVENDE INGENIØRER MRIF

OSLO - KRISTIANSAND - TRONDHEIM - TROMSØ - BERGEN - FØRDE - SANDNES - PORSGRUNN - SKI -
SARPSBORG - FREDRIKSTAD
HOVEDKONTOR: (OSLO) 1322 HØVIK, MARIESV. 20, TELEFON 12 33 50

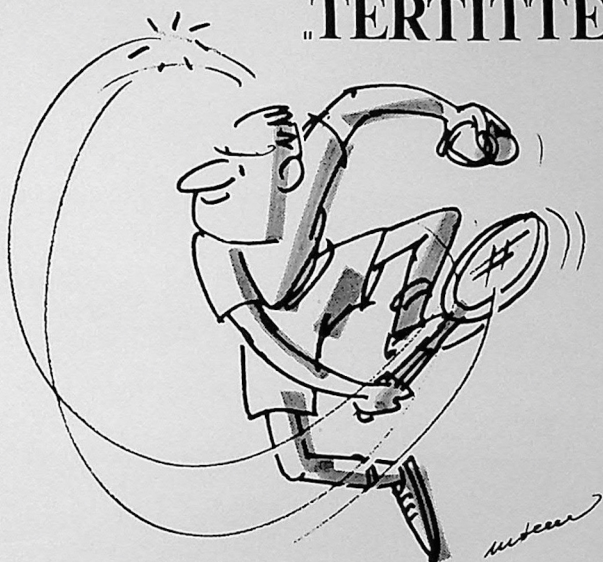
DIE MUSEUMS-EISENBAHN BRUCHHAUSEN-VILSEN ASENDORF



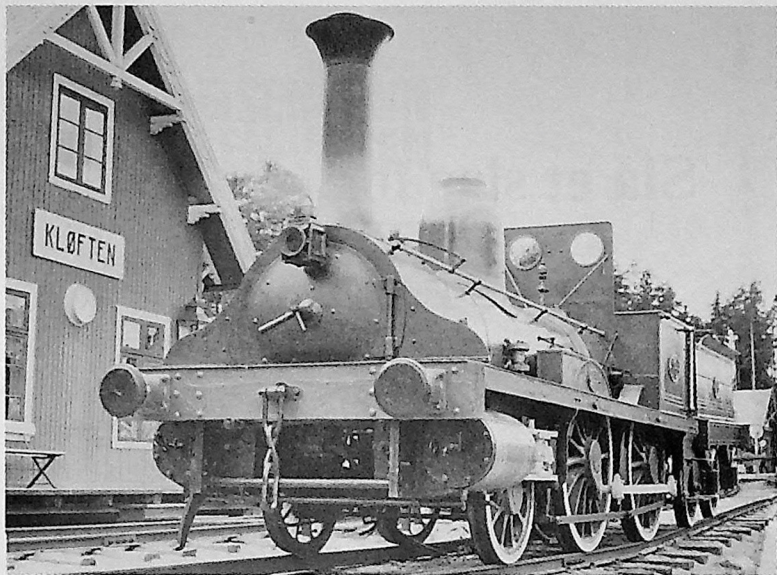
I 10 ÅR HAR NÅ
TYSKLANDS FØRSTE
MUSEUMSJERNBANE
FRAKTET PASSASJER-
ER PÅ SIN CA. 8 KM
LANGE STREKNING
MED SPORVIDDE 1 M.
MAN HAR FLERE DAMP-
LOK SAMT MOTORVOGN-
ER TIL DISPOSISJON.
DRIFT LØRDAGER OG
SØNDAGER FRA 1. MAI
TIL 25 SEPT.



Slå et slag for
„TERTITTEN“



Nå målet med en konto i:
KREDITKASSEN
- Lillestrøm



Lok nr. 16 type II slik det står idag - utenfor Kløften stasjon på Jernbanemuseet på Hamar.

TIL KONGSVINGERBANENS ÅPNING I 1862 BLE DET LEVERT 3 LOKOMOTIVER FRA ROBERT STEVENSON & CO. LOKOMOTIVENE FIKK NR. 15-17, VEIDE 35 TONN I DRIFTSKLAR STAND OG YTET 223 HK VED STØRSTE HASTIGHET 50 KM/T.

ETTER DRØYT 30 ÅRS DRIFT PÅ KONGSVINGERBANEN, BEGYNTE DE 3 LOKOMOTIVENE ETTER HVERT I SKILLE LAG. SOLØRBANEN VAR FERDIG FREM TIL FLISEN I 1893, OG LOK NR. 16 VAR EN SÅ HYPPIG GJEST DER AT DET BLE OVERFØRT TIL DENNE BANEN I 1906. DE TO FØRSTE LOKENE BLE UTRANGERT OMKRING 1915, MEN INNEN DEN TID HADDE NR. 16 BL.A. DELTATT I ÅPNINGEN AV BERGENSBANENS HØYFJELLSSTREKNING I 1907.

LOK NR. 17 BLE OVERFØRT TIL HAMAR DISTRIKT I 1894 DA STREKNINGEN HAMAR - TRETEN BLE ÅPNET, OG VAR I TRAFIKK HER INNTIL 1914.

BÅDE NR. 16 OG NR. 17 VISTE SEG Å VÆRE MEGET SEIGLIVEDE. NR. 16 BLE PUSSET OPP ETTER UTRANGEREN OG BL.A. FREMVIST PÅ JUBILEUMSUTSTILLINGEN PÅ FROGNER. I JERNBANEMUSEETS EIE KOM DET I 1928, OG LOKOMOTIVET VAR SIST UNDER DAMP I 1949 I FORBINDELSE MED JERNBANE-DAGENE PÅ HAMAR. LOKOMOTIVET ER IDAG I DÅRLIG TEKNISK FORFATNING, IKKE BARE P.G.A. OVER 20 ÅRS OPPHOLD UNDER ÅPEN HIMMEL - RESERVE-DELER TIL NR. 17 HAR NEMLIG BLITT TATT HERFRA ETTER BEHOV.

NR. 17 BLE ETTER UTRANGEREN SOLGT TIL AADALSBRUG JERNSTØBERI OG KLEVFOS CELLULOSE OG VAR I DRIFT PÅ SIDESPORET PÅ AADALSBRUK FREM TIL 1953 DA NSB KJØPTE LOKET TILBAKE. DET BLE DA PUSSET OPP OG DØPT CAROLINE.

I FORBINDELSE MED NSB'S 100 ÅRS JUBILEUM I 1954 TRAKK DET PASSASJERTOG MED 3 KARETER MELLOM RÅDHUSPLASSEN OG SJØLYST. NR. 17 VAR SIST UNDER DAMP I 1969 - SOM 108 ÅRING - I FORBINDELSE MED RUTEBOK FOR NORGES 100 ÅRS JUBILEUM. IDAG KAN CAROLINE BESKUES PÅ JERNBANEMUSEET.