

Tertittten

URSKOG-HØLANDSBANENS MEDLEMSBLAD NR. 41 SEPTEMBER 1979



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

Medlem av NORSKE KUNST- OG KULTURHISTORISKE MUSEER.



Tertitten

Medlemsblad for
ÅLURSKOG-HØLANDSBANEN

Nr. 41 utgitt i september 1979

Redaksjon: 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 kr 25,-
Støttemedlemskap " 40,-

Annonsepriser:

Baksiden kr 300,-
1/1 side " 200,-
1/2 side " 110,-
1/4 side " 65,-

Rubrikkannonse med
høyst 50-femti ord kr 15,-
Do. for medlemmer " 10,-

Ettertrykk kun tillatt med
forfatterens tillatelse.

Opplag: 500

Forsiden:
Bjørkelangen stasjon ca. 1910.
Foran hjørnet på uthuset ses
stasjonsmester Tørnby. Legg merke
til den elektriske belysningen.

Kjære leser,

Endelig er vi tilbake med et nytt nummer av TERTITTEN. Vi har lenge hatt dårlig samvittighet, men tid og krefter har ikke strukket til.

Dette nummer representerer på en måte et gjennombrudd - vi har fått inn flere store bidrag uten at vi har tryglet og bedt om det. Det setter vi stor pris på!

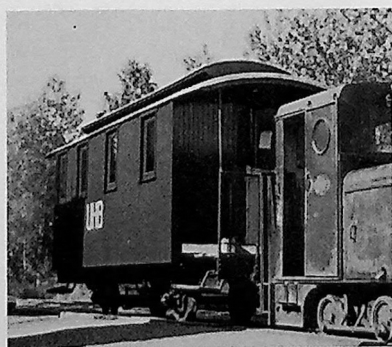
Særlig hyggelig er det at Jernbanemuseets bestyrer, Per Johan Krogstie, har gitt oss en interessant artikkel om småtog i Hamar distrikt. Vi håper han vil fortsette og skrive i vårt medlemsblad og ser frem til å motta mer stoff.

Dette bladet er blitt på hele 40 sider. Ikke alt er av like stor interesse - og noe av det som nå kommer på trykk er gammelt nytt. Referater som er henimot 3/4 år gamle og regnskap fra ifjor burde ha vært ute for lengst, men dessverre - først nå kommer det.

Nå er det vel slik at TERTITTEN ikke bare er til for å leses den dagen det kommer i posten, det brukes også av mange som "oppslagsverk" for tidligere tiders aktiviteter ved UHB. Så om stoffet er av tilårskommen karakter i øyeblikket så har det sikkert sin verdi.

Vi tror og håper at vi skal klare nok et nummer før julen setter inn. Noen bidrag er alt innkassert - flere mottas med takk.

17/9-1979 Red.



Årets store nyhet på materiell-sektoren - avgjort CF 11. Vognen har gjennomgått full restaurering. Her er den trukket ut etter å være blitt malt brun - den samme farven som ble brukt på UHB i 30-årene.

Arsmøtet i Drifts- og Vedlikeholdsavdelingen ble i år holdt i Aol00 den 7. februar. Kl. 19.15 ønsket driftsbestyreren de 21 fremmøtte velkommen. Han kunne glede forsamlingen med at UHB nå hadde fått brev fra NSB om at Aol00 var blitt vår, vederlagsfritt.

Neste punkt på dagsorden var ruteopplegget for driftssesongen 1979. Trafikksjef Narverud holdt en kort redegjørelse. Han nevnte bl.a. at 2-togskjøring heretter ikke ville bli forhåndsbestemt i ruten fordi det hadde vist seg umulig å forutsi når trafikkoppene ville komme. Det ble derfor vedtatt at 2-togskjøring bare skal finne sted når materiell- og personalkapasitet tilsier at det blir mulig/nødvendig.

Etter en del diskusjon ble man enige om at driftssesongen i årene fremover skal vare fra og med 3. søndag i juni til og med 2. søndag i september. For ikke å få en masse merarbeid med årvisse forandringer av vårt informasjonsmateriell er det viktig å få standardisert disse tidspunktene. Årets driftsesong kommer derfor til å strekke seg fra 17/6 - 9/9.

Den 16. juni skal UHB arrangere "steam-session"-dag med oppfyring av alle 3 damplokene. Meningen er å be alle jernbaneinteresserte til å komme og reise gratis med vår bane på denne dagen. Roar Stenersen har påtatt seg å stå som ansvarlig for arrangementet.

Formannen i styret, Olaf Wiegels, hadde laget en liten betenkning om hva man skulle legge i det å inneha en stilling med spesiell vekt på hvilke forpliktelser som påligger den enkelte når han innehar et tillitsvalgt verv og hvilke krav andelslaget må ha rett til å stille til den respektive stillingsinnehaver.

En lang diskusjon fulgte. En av de fremmøtte mente at årsaken til at dette punkt var blitt aktuelt var at det var to navgitte personer med formannsstillinger hvis arbeidsinnsats ledelsen var lite fornøyd med. De hadde ikke fått noen direkte henvendelse fra styret hvor det ble gjort klart at hvis de var interessert i å fortsette i sine stillinger måtte de opptrappe innsatsen og fremfor alt vise en jevnere regularitet. Også i andre tilfeller har man snakket om personer i fokus, og da ofte i negativ forstand, i stedet for til dem direkte berørt. Det var bred enighet om at i fremtiden må man gravlegge de usunne omgangsformene som skaper baktalelser og vondt blod. En redeligere og mer direkte opptreden overfor hverandre vil også styrke UHB's organisasjon.

Driftsbestyreren ga uttrykk for at det for ettertiden burde bli slik at man heller lot stillinger stå ledige enn å tilsette medlemmer i stillinger når det var lite som talte for at vedkommende som eventuelt ville bli valgt ville ha anledning til å legge den fornødne aktivitet for dagen.

Stasjonsmesteren på Bingsfoss, Nils Are Magerøy, hadde sendt inn forslag om opprettelse av stasjonsbetjentstilling, og hvis det gikk i gjennom, ønsket han Knut Hansen i denne stillingen.

Forslaget og utnevnelsen ble vedtatt enstemmig av Arsmøtet.

Bjørn Halling ønsket å trekke seg tilbake som verksmester og overta stillingen som elektroformann. Som sin etterfølger som vm. foreslo B. Halling Roar Stenersen. Videre ble det da foreslått at Knut Thorvaldsen eventuelt ble forfremmet til lokmester om R. Stenersen overtok verksmesterstillingen. Alle forslagene ble enstemmig vedtatt av Arsmøtet. Lokformannstillingen ble ikke besatt.

Som vedlegg til innkallelsen var det utarbeidet forslag til arealdisponering av området rundt Bingsfoss stasjon med 4 alternativer for plassering av lokstall og godshus. Her var det mange forskjellige synspunkter som kom frem. 3 medlemmer ville ha lokstall inne på Bingsfoss stasjon. 18 av de fremmøtte ønsket den plassert i et "driftsbariegårdrområde" utenfor stasjonsområdet, men i tilknytning til vognhallen. Man ble enige om at styret med flertallsvedtaket som utgangspunkt utarbeider et forslag som et D&V-møte kan ta stilling til.

Driftsbestyreren redegjorde for den ny-innførte reisegodtgjørelse-ordningen. Han understreket at bare de med gyldig moderasjonsbevis kommer inn under de nye bestemmelsene. Obf. Håvard Pedersen mente at vi burde kvitte oss med den skjjemende fyllingen ved Bingsfoss - i hvert fall burde vi ikke kaste metall- og plastavfall på den. En

ny renovasjonsordning ble vedtatt hvor man særlig etterstreber å bli kvitt ikke nedbrytbar søppel.

Så var man kommet til den lettere del av kveldens program. Olaf Wiegels viste lysbilder fra forskjellige torvbaner; et ukjent felt for de fleste. Hans vittige kommentarer førte til mye hjertelig latter etterfulgt av hostekuler på grunn av økt luftinntak i den stinne røkluffen. Fra salen kom det forslag om markeringslys rundt lerretet for at de som satt bakerst skulle kunne orientere seg i nikotindisen.

Etterpå viste Roar Stenersen noen av sine eminente lysbilder fra Colorado med en masse interessante historiske opplysninger som supplement.

I 22.00 tiden ble møtet hevet og man snublet og stavret seg frem i dypsnøen til den store privatbilparken som er et alltid tilstedeværende fenomen på møter for jernbaneinteresserte.

Stein Olav Hohle

Stein Olav Hohle
møtereferent

Erik R. Gjertsen

Erik R. Gjertsen

Stillingsinnehavere
i D&V pr. 7.2.1979

Driftsbestyrer:
Hans P. Grøner

Trafikksjef:
Gaute Narverud

Materialforvalter:
Finn Halling

Banemester:
Stein Olav Hohle

Overbaneformann:
Håvard Pedersen
Baneformann 1., 2. og
3. avd.:

Øyvind Mjelde
Steinar Norli
Lars Llaaen

Verksmester:
Roar Stenersen

Lokmester:
Knut Thorvaldsen

Lokformann:
Ikke besatt

Vognformann:
Magne Bauge

Vognvisitør:
Erik Borgersen

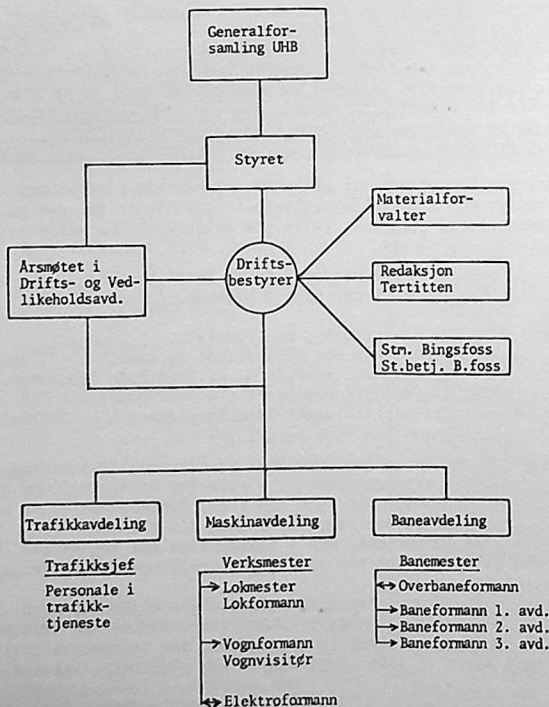
Elektroformann:
Bjørn Halling

Stm. Bingsfoss:
Nils A. Magerøy

St.betj. B.foss:
Knut Hansen

Redaksjon Tertitten:
Gaute Narverud
Stein Olav Hohle
Hans P. Grøner

ORGANISASJONSPLAN FOR URSKOG-HØLANDSBANEN



Ordinær generalforsamling ble i år avholdt på møterommet til Plankontoret for Oslo Sentralstasjon den 12. mars.

Kl. 19.15 var 14 andelshavere tilstede og de representerte 72 egne og 20 fullmaktsstemmer.

1) Styreformann O. Wiegels ønsket velkommen, og da ingen hadde noen bemerkninger til innkallelsen kunne man gå videre i programmet.

Olaf Wiegels ble valgt til møteleder, Stein Olav Hohle skulle referere møtet og protokollen underskrives av Eivind W. Robertsen og Magne Bauge.

2) Møtelederen gikk deretter igjennom årsberetningen for 1978.

Ved punktet om personalets oppførsel og sikkerheten generelt ble det en liten diskusjon. Trafikksjef Narverud understreket at det var svært viktig for UHB's renommé at personalet viste høflighet og korrekt vennlig opptreden overfor publikum og at man var våken og ansvarsbevisst i sikkerhetstjenesten.

Etter at også regnskapet var gjennomgått, ble styret enstemmig gitt ansvarsfrigjørelse av generalforsamlingen i forbindelse med regnskap og forretningsførsel for året 1978.

3) Neste punkt på dagsorden var valg.

Det var ikke innkommet forslag til kandidater til styret. 4 styremedlemmer og 1 varamann var på valg. De hadde alle sagt seg villige til å motta gjenvalg. Gjenvalg skjedde ved akklamasjon. Det samme skjedde for revisorene. J. S. Berg og Finn Halling.

4) Under eventuelt var det ikke innkommet noen saker.

Generalforsamlingen hevet kl. 19.55

Stein Olav Hohle
møtetreferent

.....
Eivind W. Robertsen Magne Bauge

På styremøte 19. mars har styret konstituert seg slik:

Formann	: Olaf Wiegels	(på valg i 80)
Varaformann	: Bjørn Halling	(for 1 år)
Regnskapsfører	: Frederik Münster-Mohn	(for 1 år)
Sekretær	: Stein Olav Hohle	(for 1 år)
Styremedlem	: Gaute Narverud	(for 1 år)
1. Varamann	: Steinar Norli	(for 1 år)
2. varamann	: Roar Stenersen	(på valg i 80)

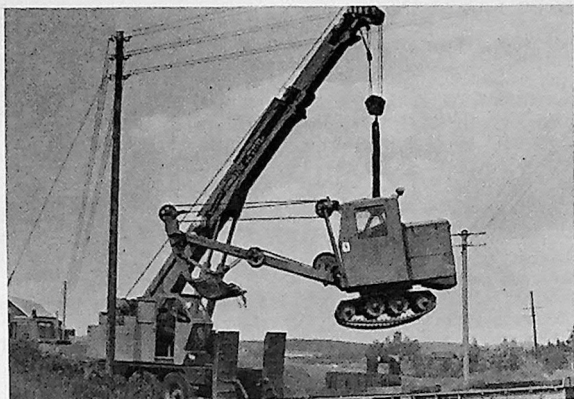
---ooo000000ooo---

GRAVEMASKINEN - KOM SA OG BRØT SAMMEN . . .

I forrige nummer av vårt medlemsblad utbasunerte vi at vi var blitt gravemaskineiere - nå skulle det graves drenggrøfter til den store gullmedalje. Ja, vi har til og med gjort et forsøk på å oppfylle intensjonene.

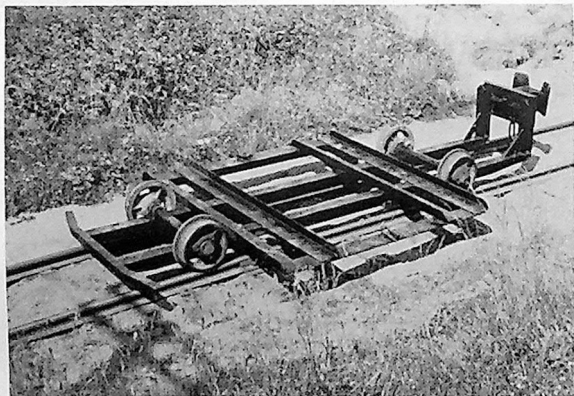
Etter mye om og men skulle det arrangeres kurs i kjøring av maskinen torsdag 21. juni. For anledningen var en pensjonert maskinkjører fra NSB tilkalt. Maskinen ble startet og Kleven, som han het, satte igang. Han kunne straks meddele at maskinen var helt i orden. Det ble fra vår side bemerket at det kanskje ikke var så helt enkelt å "fin-grave" med en slik maskin. Det fikk vi ikke noe svar på. Isteden strakte Kleven ut skuffa og dro langsomt en sten på størrelse med et egg bortover veien uten å lage en ripe i grusen! Altså kan man "fingrave" med Nordest årgang 1950!

Første del av kurset besto i å kjøre maskinen fra Fossum og bort til Sætra planovergang. Steinar og Øyvind bytte på å kjøre - og i tidens fyldest kom vi da til planovergangen. Her skulle så prøvegraving finne sted. Varsomt ble torvlag gravd opp og lagt i vår



Planovergangen ryddes for gjenstridige maskiner.

Noen trodde det ville bli gravmaskinens siste reis og bemerket lakonisk at det var godt den hadde fått med seg litt føde på ferden, - i skuffa henger det noen torvklumper. ..



Slik ser "spesialvognen" til gravmaskinen ut. Den veier i underkant av 1 tonn og bærer uten problemer maskinen som veier nærmere 8 tonn.



Gravmaskinen er kjørt inn på vogna for første gang. Bastante påstander om at vognen ville bryte sammen ble gjort grundig til skamme.

håndgravde drengsgrøft.. Hva spilte vel det for rolle, - vi kunne jo bare grave den opp igjen etterpå. Da det begynte å bli sent på kvelden foreslo Kleven at han skulle kjøre maskinen i bedre posisjon slik at vi kunne fortsette når han var dradd hjem. Da skjedde det: Overføringen fra spaken til hoveddrevkassa røk av - og der sto maskinen pal, - midt i sporet og på tvers av planovergangen. Den lot seg ikke rikke. Send den tilbake og få en ny, foreslo Kleven. Delebytte på stedet, tenkte vi. Vi fikk forklart hvordan delen kunne tas ut og dro etter verktøy..

Delen lot seg ikke ta ut - umulig å komme til uten spesialverktøy. Maskinen måtte flyttes - både sporet og veien til Stortrøen var stengt. Å flytte maskinen uten ved hjelp av dozer var umulig, ble det sagt.

Ved hjelp av traktoren til Stortrøen fikk vi laget en provisorisk vei rundt grave-maskinen - og lengre kom vi ikke den kvelden.

Neste morgen ringte man så sporenstrekts til Grorud etter råd og deler. Deler hadde de ikke der, vi måtte ringe Hamar. Vi så gjorde. En hyggelig stemme svarte med et spørsmål: "Har dere ikke dynamitt?" Dog, ikke nok med at vi hadde sperret både sporet og veien til Stortrøen, brukte vi dynamitt ville vel strømmen gå også - vi sto rett under ledningene. Deler, hadde de det på Hamar da? Nei, det hadde de ikke, men en utrangert maskin hadde de der - og den kunne de ta deler fra. Som sagt så gjort. Deler skulle demonteres og sendes Oslo samme dag, men noen reparasjon kunne det ikke bli snakk om før over helgen.

Nå gjensto bare en mulighet: Gravemaskinen måtte heises opp med mobilkran og kjøres bort - og det måtte skje fort!

Vi ringte vår alltid like effektive forbindelse etter hjelp. Klokken var blitt 10.00 og det var fredag før St. Hans aften. Joda, dette måtte vel kunne la seg gjøre. "Ringer tilbake når vi er klare", lød svaret.

Kl. 12.10 dro redningsekspedisjonen fra Oslo og nøyaktig en time senere var alt på plass ved planovergangen. Nå var resten bare lek. På sekunder var gravemaskinen sentt tilværs og fastspent på bilen. Generatoren som vi i flere år har brukt på Bingsfoss, men ikke lenger har bruk for, gikk samme veien. Den skal til NJK og Kløftefoss. Så dro vi lettet og fornøyd mot Lodalen med lasset. Her gikk avlastingen like greit og kl. 15.08, for å være nøyaktige, var hele showet over.

Nå sto da reparasjonen for tur. Delene som var sendt fra Hamar var kommet på avveier, og da de dukket opp var det gale deler. Nytt forsøk og nye deler ankom - denne gangen de riktige.

Reparatør ble kontaktet og her en kveld ble delene bytte på ca. 1 time. Dermed var det klart for returreise til Sørumsand. Vi gir oss ikke. Denne gangen skulle de spesialbygde tralla, som Knut har holdt på med i vinter, være med på lasset.

Ved hjelp av denne trallen kan gravemaskinen transporteres langs linjen og dertil stå på trallen og grave langs sporet. Trallen er en smekker konstruksjon - og utpregede forståelsegjæere hadde på forhånd erklært at tralla ville bryte sammen med det samme gravemaskinen satte beltene opp i kjørebanelene på tralla.

Da gravemaskinen var vel av bilen og skulle kjøre opp i tralla ble forståelsegjærene nedstemt; systemet virket perfekt! Vi som har konstruert tralla og regnet litt på de belastningene som den ville bli utsatt for var ikke særlig overrasket.

Det er Øyvind Mjelde som i første omgang har satt seg inn i gravemaskinens virkemåte og lært seg å betjene maskinen - og tatt i betraktning at maskinen foreløpig bare har vært i bruk en 5 - 6 timer, virker det hele meget lovende.

Det stedet vi først hadde behov for graving var langs innsiden av vognhallen mot hovedspor. Dette var også den vanskeligste stedet på banen å grave - så vi var enige om at her fikk vi bruke leiet hjelp. Men da maskinen vår, som har fått navnet "loffen" var vel fastspent på tralla tok "gravelysten" overhånd. Vi bestemte oss for å begynne med det vanskeligste. I løpet av 2 formiddager ble all masse som skulle fjernes langs hallen varsomt gravet ut og kjørt bort i våre sidetipp-vaggar. Ingen skader på vognhallen - det gikk meget bra.

Nå står maskinen bakerst i vognhallen og venter på nye oppdrag - og de kommer så fort vi får tid til å luften "loffen". Og så får vi bare håpe at vi i det minst får gravd opp igjen den drengsgrøften vi grov igjen under "kurset" før vi får et nytt sammenbrudd. Da kan det kanskje komme på tale å bruke dynamitt!

EN SOMMER ER OVER. ..

Den 14. driftsseasonen på UHB går mot slutten. Nok en gang kan man fastslå at trafikken har oversteget forventningene. Vi har hatt ca. 6.500 reisende - og det er ca. 500 mer enn rekorden fra ifjor. Vi har også satt ny rekord m. h.t. besøkende på en dag - det ble hele 791 små og store mennesker.

Ellers er det igrunnen ikke mye å føye til. Vi har hatt rimelig godt om personale, og trafikkavviklingen har gått uten komplikasjoner.

Alt materiell har vært i bruk. Søndag 2. september gikk CF11 jomfrutur etter full vognkasserevisjon - eller skal vi heller si restaurering. Vognen er blitt overdådig. Den er en fryd for øyet både inn- og utvendig. Hvor mange timer som er gått med til dette arbeidet finnes det vel neppe noen oversikt over, men jeg tar neppe feil om jeg antar at bare hovedrevisjonen av Setskogen for noen år tilbake krevde flere arbeidstimer enn prosjektet med CF11. Forøvrig skal vi forsøke å komme tilbake i et senere nummer av TERTITTEN med en utførlig beskrivelse av det arbeidet som er utført på CF11.

Som vanlig ved UHB har alle 3 damplok vært benyttet i trafikken etter at de alle ble mellomrevidert på vårparten og utstyrt med nye sertifikater. De lærde har alltid vært i strid om hvilket av lokomotivene som er best å "aka på", men etter interessen for nr.8 "BINGSFOS" å dømme, er dette loket kommet i skuddet. "BINGSFOS" har forøvrig fått det elektriske anlegget satt istand med ny turbo-generator og nye frontlamper foran og bak.

Ellers har innsatsen i maskinavdelingen vært høy gjennom hele seasonen og resultatene er mange og gode.

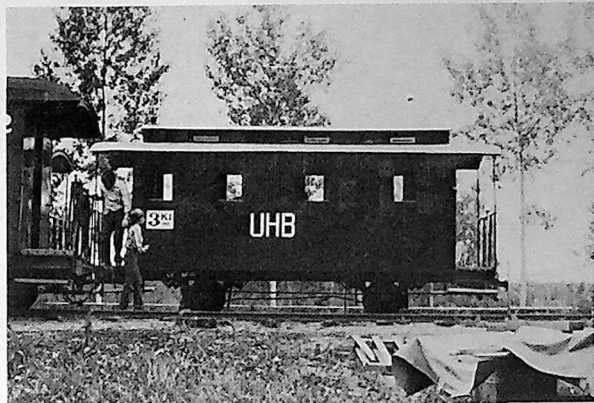
På baneavdelingen fikk vi en del hjelp på vårparten til justering og løfting av spor på delstrekninger samt til avsluttende justering av det forlengede kr.spor på Fyen som ble skjøtt opp tidlig på våren. Erfaringene vi har gjort så langt tilsier at innsatsen på baneavdelingen må opptrappes kommende sesonger. Vi har ikke helt klart å holde tritt med de oppsatte planer - i et hvert fall ikke i den grad vi gjerne skulle. Dette må vi søke å få rettet på.

Miljøet på Bingsfoss stasjon har gjennomgått enorme forbedringer i sommer, men så har også innsatsen for å få dette til vært tilsvarende "hemningsløs". Hele området bak stasjonsbygningen er omgjort til plen - som alt er klippet 2 ganger - og i det ene hjørnet av området er "gammeldass" av UHB's standard-type kommet opp, bygget etter originaltegningene. Det er plantet blomster og busker - og flere skal i jorden. Plattformene har fått et nytt lag med busbus. Stasjonsbygningen har fått oven - og om ikke lenge har den også fått takrenner og nytt tak-dekke. Jo, innsatsen på Bingsfoss stasjon har vært enestående. Når man også vet at det i det store og hele bare er 2 manns verk må det inngi den største respekt.

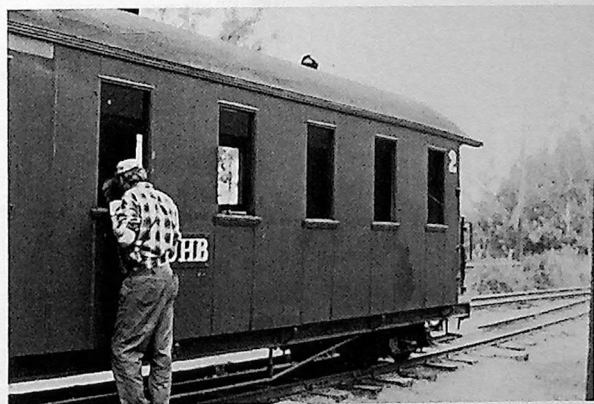
Det skal også nevnes at et permanent opplegg for vannforsyningen til Bingsfoss er lagt opp. Det er bygget eget pumpehus nede ved Glomma og på Bingsfoss er det lagt opp et system med forgreninger til forskjellige formål og bygninger som også kan utbygges videre. Dessverre har det vært leveringsvanskeligheter slik at pumpen til det nye anlegget fortsatt mangler, men om ikke lenge vil den vel være på plass. Vi vil da ha fått et anlegg med automatisk trykkvann uten at pumpen må slås av og på. Dette gir bl.a. mulighet for bruk av varmtvannsberedere.

"En sommer er over, men minnene om den består", heter det så pent i en ikke helt ukjent sang. Minner kan være så mangt - det hadde nok ikke vært noen ulempe om minnene fra årets "aktiviteter" på UHB ble sortert. En del "mellomfolkelige" opplevelser og erfaringer kunne nok med fordel gå i glemmeboken. Det heter jo så fint i et arabisk ordspråk at "der hvor solen alltid skinner blir det ørken", men på den annen side kan det vel heller ikke være ønskelig å renne bort med flomvannet.

10/9-79 HPG



CF 11 er tatt i bruk. Atskillige medlemmer tok seg en ekstra tur den dagen for å "prøvekjøre" vognen. Løpenegenskapene står mye tilbake for de man finner på våre boggivogner.



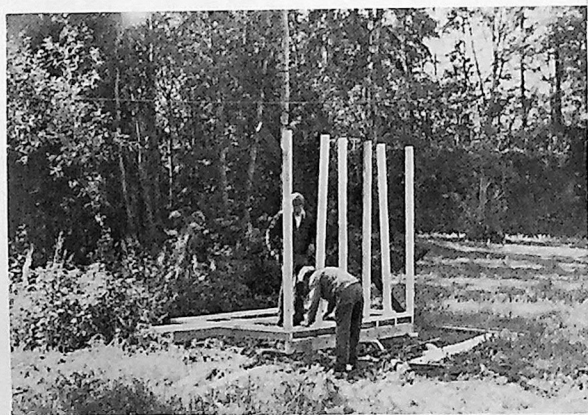
ABo3 skal restaureres. Arbeidet med uttagning av seter, hyller og kledning utenpå den opprinnelige panelen er i full gang. Vindusrammene blir tatt til byen og repareres som hobby-arbeide på mørke vinterkvelder.



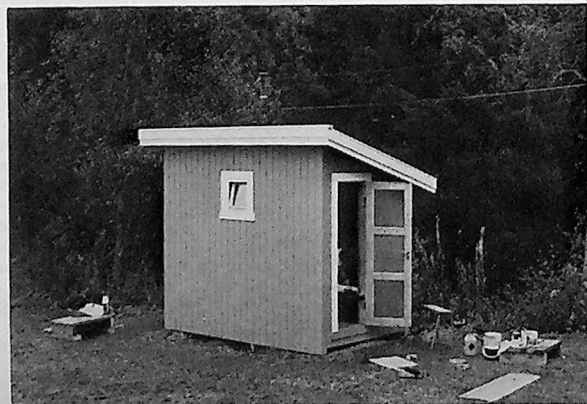
Den siste løftekassen fra Bjørkelangen er ankommet Sætra pl. overgang. Nr. 94 har stått på Østre Romerike Kornsilos siden 1960. UHB han lenge ønsket å overta kassen. En fredag fikk vi beskjed om at den var blitt ledig, og onsdagen etter ble den hentet kl. 07.03. Alt kl. 07.30 var den på Sætra, og kl. 07.45 sto den utenfor vognhallen på Bingsfoss.



Det er anlagt plen på Bingsfoss. Her er Knut Hansen i ferd med å klippe plenen for første gang med nyinnkjøpt motorklipper - rene foto-
kjøringen.



Arbeidet med byggingen av privet på Bingsfoss er såvidt igang. Før dagen var omme var taket lagt på bygningen.



Priveten er så godt som ferdig. Den er malt grå som var den opprinnelige farven. Priveten har egen "bås" for kvinner og menn samt et lite rom for oppbevaring av haveredskap.

DET VAR ET FINT MILJØ PÅ HØLANDSBANEN

En dag i vinter møtte jeg et par timer for tidlig til min tjeneste ved Lillestrøm stasjon. Men dette skyldtes ikke at jeg skulle være hyggelig å løse av kolleger før tiden. Det skyldtes derimot at jeg hadde avtale med selveste "x-stm." Løken.

For 59 år siden ble Aksel Basnes født på et småbruk ved Mjermen-sjøen. Som folk flest den gang måtte han klare seg med den åndelige føde som 7 år på folkeskolen kunne gi. I tillegg kom naturligvis konfirmasjonsundervisningen med konfirmasjon da Aksel var 14 år. Men da var det også brått slutt på barndommen. De neste fire årene fikk han tilbringe på skauen som tømmerhogger.

Men å gå hele livet som tømmerhogger fristet ikke Aksel Basnes. Derfor ble det års opphold i Oslo mens han gikk på handelsskole. Dette gikk bra, og i 1939 var han i besittelse av handelsbrev. Men å starte egen forretning som 19-åring var ikke mulig. Derfor fristet han tiden fram til okkupasjonen som piccolo ved Grand Hotel i Moss.

9. april 1940 reiste Aksel hjem. Men ikke for å slutte seg til tømmerhoggerne igjen, derimot for å betjene dem. De neste fire årene stod han nemlig bak disken i Skogheim Landhandleri som handelsbetjent. Det han husker best fra denne tiden var mye skogsfolk og svart brød.

I juni 1944 ble det avertert ledig plass som trafikkaspirant ved privatbanen. Aksel søkte og fikk snart beskjed om å møte til konferanse med driftsbestyrer Prydz på Bergan ved Bjørkelangen. Denne konferansen falt heldig ut, og det tok ikke lang tid før ansettelsen ved UHB gikk i orden. Den første tiden arbeidet han på Bergan, hos driftsbestyreren, med innkallelser til generalforsamling. Dette var forresten ingen vanlig generalforsamling; den skulle nemlig behandle overdragelsen av privatbanen til NSB. Det var i alle fall strevsomt for Aksel å skrive de fleste av alle innkallelsene.

Siden fulgte vanlig "aspirant-arbeid". Han ble stasjonert på Bjørkelangen. Der hadde man overføring av gods fra togene til bilruten til Setskog. Man hadde også sortering av post. Det gikk nemlig landpostrute ut fra Bjørkelangen. En annen aspirantjobb var å assistere som billettør på togene. En kan si at aspirantarbeidet ved UHB må ha vært ganske allsidig. I stasjonstjenesten ved Bjørkelangen var Urskog-Hølandsbanens eneste stasjonsmester, tre betjenter og trafikkaspirant Basnes. Det var et riktig trivelig arbeidsmiljø, og forholdene til overordnede var svært så uanstrengte. Den eneste man måtte passe seg litt for var driftsbestyreren. Han kunne være ganske striks. Så om ikke lønnen var det man kan kalle fet, syntes Aksel han hadde en fin aspiranttilværelse.

Aksel Basnes minnes særlig tiden ved privatbanen med glede, men også på Lillestrøm har arbeidsdagen vært meningsfylt.



I 1947 ble han ansatt som betjent. Han hadde fortsatt hybel på Bjørkelangen, men den fikk han ikke nyttet noe særlig i tiden som fulgte. I to år var han nemlig "på reserven", og tjenestegjorde ved alle Aurskog-Hølandsbanens (ny skrivemåte etter krigen) stasjoner så nær som Fosser. Som vanlig var på landsens jernbanestasjon-er før i tiden, hadde alle stasjoner på AHB postekspedisjon. Så i tillegg til alle slags jernbanetjenester måtte Aksel også være fullbefaren postekspeditør. På Skulerud var det særskilt stor opplasting av ved. Der hadde nemlig Oslo kommune vedlager.

I mellomtiden rakk Aksel også å gifte seg, og etter hvert begynte behovet for et større og mer permanent tilholdssted å melde seg. Da stasjonsekspeditør-stillingen (stm. i NSB-terminologi) ved Løken i 1949 ble avvertert ledig, søkte Aksel, og fikk stillingen m/leilighet i 2. etg. på stasjonen. Dette var en riktig bra jobb, og Aksel m/familie hadde noen gode år på Løken.

Det var en ganske allsidig trafikk ved stasjonen. Det er et ganske stort opp-land omkring med mange trafikkanter. Av gods var det mye skolemøbler fra en fabrikk i nærheten, og dessuten produkter fra et sagbruk og høvleri og vanlig pakkepost til kjøpmenn og private. Melsekker var selvsagt også et daglig innslag på Løken stasjon. Åpningstiden var fra kl. 9 - 15 og fra kl. 19 - 21 alle hverdager. Aksel var alene på stasjonen, slik at det ble dårlig med kveldsfri der i gården. Men det var ingen ting som het arbeidsmiljølov den gangen, slik at ingen reagerte på Aksels arbeidstid. Ellers hadde han fast kryssing alle hverdager. Da måtte han foreta de samme opera-sjonene som vi kjenner til fra Bingsfoss i dag.

I begynnelsen av femti-årene begynte man å snakke om å nedlegge Aurskog-Hølands-banen. Dette var sørgelige nyheter for de ansatte. NSB som nå hadde overtatt driften av banen, begynte allerede i midten av femti-årene å forberede nedleggelsen. Bl.a. ble kveldstoget på strekningen Bjørkelangen - Skulerud innstilt. De reisende ble overført til buss. Tjenestemennene ved banen fikk anledning til å søke andre strekn-inger. Aksel rakk ikke å gjøre dette, for allerede i 1955 ble han tvangsflyttet til Lillestrøm! Takken for hans innstas ved AHB var stasjonsbetjentjobb ved Lillestrøm. 1½ gullsnor + rødbåndet rundt lua ble revet av ham. Stasjonsekspeditørjobben på Løken var det en banemester som ville ha. Da nedleggelsen av AHB var fullbyrdet en dag i 1960, fikk ekspeditørene ved Fosser, Lierfoss og Aurskog beholde sine stasjoner som rene postekspedisjoner. Leilighetene i de øvrige stasjoner ble bortleid.

Da Aksel ble tvangsflyttet i 1955, måtte han finne et nytt bosted til seg og sin familie. Han fikk leie leiligheten på Skulerud stasjon, og bodde på hybel i Lillestrøm når han hadde tjeneste. Han ble altså ukependler, men fikk ikke reise gratis på NSB-bussene. Enhver får tenke sitt om NSBs personalbehandling i dette til-fellet. For Aksel og hans familie var dette en tung tid. I 1962 fikk han leie 1. etg. i den gamle stasjonsbygningen i Lillestrøm (der faktisk to av våre medlemmer bor i dag). Dette ble en stor bedring for faillien Basnes.

Når Aksel nå ser tilbake på sin tid som jernbanemann, er det nok tiden ved AHB han minnes med særlig varme. Men også tiden etter, ved Lillestrøm, sammen med gode arbeidskolleger, vil være et godt utgangspunkt for pensjonisttilværelsen som begynner om 2 år.

Selv om Aksel Basnes er en profesjonell smalsporsjernbanemann, gir han full honnør til den virksomhet som nå blir drevet på den 3 km lange strekningen som er igjen av AHB. Og det skulle ikke forundre meg om Aksel m/frue blir å se på UHB i årene som kommer.

N. A. Magerøy

TIL SALGS:

1 stk. ubrukt Märklin NOHAB (vekselstrøm) selges.

Kontakt Jørgen Seemann Berg, Ullevålsveien 85 C, telf. 693040.

Noen Roco vogner, et Roco lok BR 80 samt 3 amerikanske diesellok og en del amerikanske vogner selges rimelig. Alt materiellet er lite brukt og i meget god stand.

Kontakt Hans P. Grøner, Slemdalsveien 81 D, telf. 123350 (kontor)
" 143922 (privat)

Alt kan besiktiges etter avtale.

SMATOG I HAMAR DISTRIKT.

FRA "KOLSTADBÅTEN" S DAGER.

Av museumsbestyrer
Per Johan Krogstie, Hamar.

I den første tid med jernbane i Norge, var gjerne toggangen ordnet slik at de gjennomgående tog stoppet ved samtlige stasjoner for både reisende og gods.

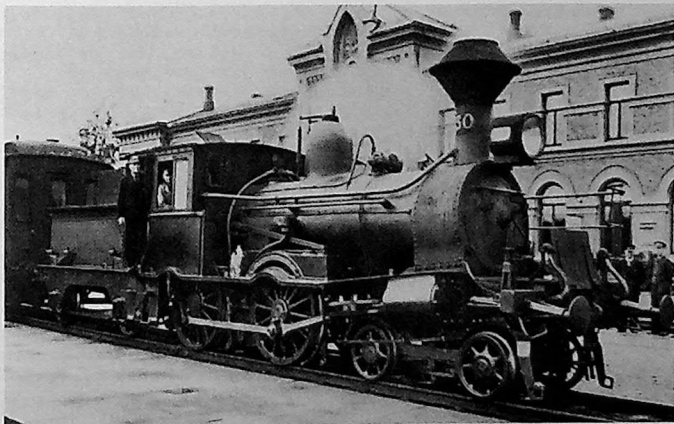
Eftersom årene gikk øket kravene om en mere direkte forbindelse mellom endestasjonene og færre stopp nderveis. Dette gjorde det nødvendig å opprette lokaltrafikk, som skulle betjene småstasjonene mellom byer og knutepunkter.

I tiden rundt første verdenskrig gjorde forbrenningsmotoren sitt inntog - ikke bare som bilmotor, men også som drivmiddel i skinnegående motorvogner. På en rekke banestrekninger, som Østfoldbanen, Gjøvikbanens sidelinjer, Kongsvingerbanen med sidelinjen Skotterud - Vestmarka (Paradisbanen), og Solørbanen, for å nevne noen baner i Oslo Distrikt, ble det brukt forbrenningsmotorvogner i lokaltrafikken.

Med slike motorvogner ble lokaltrafikken avviklet også i andre jernbanedistrikter, på såvel smalt som normalt spor.

I Hamar distrikt var imidlertid forholdene noe anderledes, her brukte man nemlig damplokomotiver og vanlige personvogner.

Nettopp i årene før den annen verdenskrig begynte jernbanen å merke konkurransen fra bilismen, og som et mottrekk opprettet man holdeplasser mellom stasjonene der småtogene kunne stoppe ved behov.



Bildet viser NSBs damplokomotiv nr. 30, type 9a, med småtog på Hamar stasjon 22. september 1938. I vinduet sees lok.fører Martin Kristoffersen, fyrbøter Jørgen Schramstad, som utførte konduktørtjenesten, står i døren.

Til denne lokaltrafikken ble det benyttet gamle lokomotiver av type 9, men man brukte også lokomotiver av Mogultypen (21). Karakteristisk for disse småtoglokomotivene var overgangsbroen fra førerhytten, bygget langsmed kjele såvel som tender og med lem til nærmeste vogn i toget. Dette for at fyrbøteren skulle kunne gå over i toget og foreta billettkontroll og salg av billetter til reisende fra holdeplassene og de ubetjente stasjoner. Togene ble kjørt konduktørløse for å spare personale og dermed penger.

Disse togene fant voldsom popularitet hos publikum, og i lokalsamfunnene ble det gjort store anstrengelser for å opprette slike tog. En av dem som gikk inn for ordningen i Gudbrandsdalen var ordfører Kolstad i Ringeby. Derfor fikk småtogene som trafikerte strekningen Lillehammer - Otta, navnet "Kolstadbåten".

Et slikt dampdrevet småtog kunne bestå av høyst 8 vognaksler, toget skulle være luftbremst og største tillate hastighet var 65 km pr. time.

De strekningene i Hamar distrikt der slike småtog gikk, var foruten Lillehammer - Otta, også strekningene Hamar - Rena og Dombås - Åndalsnes.

Lokomotivfører Erling Wiig, født 1897, har fortalt om sin tjeneste i småtogene på Raumabanen. Disse kom igang fra 1928 - 1929. Avgang fra Dombås var om formiddagen, med retur fra Åndalsnes om ettermiddagen. Togene var enormt populære blant publikum. Wiig var dengang fyrbøter, og han måtte gå over fra lokomotivet til toget for å betjene de reisende, så å si med pussegarnsdotten i den ene hånden og billettangen i den andre.

De reisende hadde ofte emd seg store mengder reisegods - 100 kilos melsekker var ikke uvanlig.

Kviger og sauer hadde de også med stundom, og disse fikk da plass i reisegodsrommet i Cfo-vognen, eventuelt i F-vognen. Dyrene gjorde selvsagt sitt fornødne på gulvet, derfor ble det lavet en spesiell innretning i de vognene som skulle gå i småtogene. Det var spikret sammen en ramme på gulvet, der det var halm, videre var det slått leker på gulvet slik at godset var beskyttet mot dyrenes efterlatenskaper.

Wiig forteller ellers at han var bekymret over hva distrikts-sjefen ville si dersom han fikk vite at de reisende hadde med seg slike mengder av reisegods uten å betale for det. Problemet ble forelagt hans overordnede i Åndalsnes. Han fikk da klar beskjed om at dette ikke var noe å bry seg om. Jernbanen ville gjerne ha trafikken, og ble man altfor nøye ville folk heller ta bil enn å bruke toget!!!!

De reisende fikk all mulig service, og selv om holdeplassene lå tett langs linjen, hendte det at toget stanset mellom disse hvis noen ville av eller på. Av den grunn hadde togpersonalet med seg en liten krakk som tjente som plattform for de reisende.

Lokomotivet tok kull i Åndalsnes før returen, og de lastet da tre vagger á 700 kg opp på tenderen. Vann ble efterfylt på Flatmark, Verma, Bjorli og Lesjaverk. Krigsutbruddet gjorde at småtogstrafikken på Raumabanen opphørte, og efter krigen ble det ingen lokaltrafikk mer på Raumabanen, mens man på Rørosbanen satte inn motorvogner.

LITT MERE OM SMATOGSTJENESTE
ved Gaute Narverud.

I Drammen distrikt hadde man gjennom årene en lang rekke forskjellige lokomotivtyper, bl. a. smalsporstypen III, nr. 5, 6, 9, 12 og 13 (Tjalve, Røskva, Eivind, Mode og Magne) bygget av Beyer, Peacock. Disse fem som var distriktets minste lokomotiver, ble anskaffet for å avvikle lettere trafikk på sidelinjer.

Anskaffelsen var imidlertid ingen suksess, trafikkøkningen gjorde etterhvert lilleputtene så uanvendelige at de på én nær ble sendt til andre baner med lettere trafikkforhold. "MODE" holdt imidlertid stillingen som skiftelok ved verkstedet Sundland helt til omkring 1920. Derefter måtte også "MODE" ta sin tårn i kalkbruddene på Langøya ved Holmestrand.

Lokomotivtypen ble kalt "kattunger", og "MODE" ble satt inn i lokaltrafikken Skien - Eidanger som det første enmannsbetjente lokomotiv i 2. distrikt - Drammen.

Kjøring med enmannsbetjent lokomotiv ligger således lenger tilbake enn man skulle tro. Ordningen ble nemlig innført allerede i første halvdel av 1880-årene på Skien-Eidangerbanen, bare med den sikkerhetsforanstaltning at stigrinnene på lokomotivet ble forlenget en del bakover for å lette overgangen for konduktøren fra første vogn i toget til lokomotivet. Dette hadde betydning bare ved kjøring fra Skien, lokomotivet kunne nemlig ikke tørnes i Eidanger, og tilbaketuren ble kjørt med ubetydelig mulighet for overgang mellom vognrekke og lokomotiv.

Enmannstjenesten varte i lang tid, men forsvant antagelig sammen med "kattungene", utvilksomt med lokomotivførerens velsignelse, idet det neppe var noen lett jobb å ha både kjøring, fyring og håndbremsing alene.

Fra Bergen distrikt fortelles at fyrbøterne tjenestegjorde som konduktører i småtogene mellom Voss og Reimegrend. Når toget kom frem til holdeplassen hoppet fyrbøteren av loket for å selge billetter og ekspedere gods.

I de første årene bestod toget av en karret med dører på sidene og et lite godsrom, senere av en Co og en G-vogn. I G-vognen ble alt mulig lastet inn, fra levende dyr til melkespann og pakker. Det var ikke vanskelig å reise gratis, iallfall å kjøpe billett til Ygre og så reise til Reimegrend.

Tjenesten var ikke farefri. For å spare tid hoppet fyrbøteren gjerne av i fart, og det fortelles at det i hvert fall to ganger endte med lengre sykemeldingsperioder.

Ordningen vedvarte i mange år, inntil en togkontrollør fulgte toget og fant at det ville svare seg med konduktør pga. de mange gratisreisende.

Småtogene har forsvunnet for godt, og det er vel ikke mange som husker en oljet, kullstøvet mann gå gjennom toget for å kontrollere billettene, med tvistdoten i den ene neven og billettvesken i den andre.

Fra småtogstjenesten mellom Voss og Reimegrend fortelles det fra innføringen av småtogene, at systemet sprakk temmelig fort, og nedenstående hendelse skal også ha vært medvirkende:

Fyrbøteren kom med veske og tang og rullen med småbilletter. Første-mann leverte en tikrone, og etter en del leting i veskens sparsomme forråd klarte fyrbøteren vekslingen. Nestemann leverte også en tier, og med tilskudd fra fyrbøterens private pengepung ble vekslingen også denne gang omsider ordnet. Men da også den tredje passasjeren, en eldre frue leverte en tikroning, brast det for fyrbøteren. "Kommer du med en tier du også, ditt gamle asen!" utbrøt han rasende.

Nedenfor ser vi ruten for Raumabanens småtog, nr. 357 og 358 i Rutebok for Norge, nr. 9, 1929.

II. Dombås—Åndalsnes

Ik km. m.	Stasjoner	III.		PL		PL		III.	
		319 9)	III	327	III	351 B	III	351	III
	Fra Oslo O.	Se 19.40	III.	—	8.00	—	8.00	—	—
	- Hamar.	22.48	—	—	11.05	—	11.05	—	—
	- Lillehammer	0.07 9)	—	—	13.51	—	13.51	—	—
	- Otta 10	2.33	—	—	16.06	—	16.06	—	—
	Til Dombås 3.38	—	—	—	17.23	—	17.23	—	—
	Fra Trondheim Se 18.16	III.	—	7.16 9)	—	7.16 9)	—	—	—
	Til Dombås Jr. 10	23.41	III.	—	13.05 9)	—	13.05 9)	—	—
60.5	0 Fra Dombås R.	4.00 9)	—	9.03	—	9.03	—	—	—
68.2	9 - Bothheim 4.10 9)	—	—	9.20	—	17.57	—	—	—
81.4	18 - Løva 7) 4.30 9)	—	—	9.36	—	18.02	—	—	—
91.7	27 - Lora 4.45 9)	—	—	9.53	—	18.21	—	—	—
93.2	37 - Lesjaverk 5.01 9)	—	—	10.11	—	18.34	—	—	—
93.5	48 - Verma 5.18 9)	—	—	10.30	—	18.48	—	—	—
114.7	57 Til Bjørli 5.32 9)	—	—	10.45	—	19.00	—	—	—
123.1	73 - Verma 6.10 9)	—	—	11.35	—	19.31	—	—	—
125.7	88 - Flatmark 6.40 9)	—	—	11.44	—	19.50	—	—	—
62.5	96 - Marstein 6.51 9)	—	—	11.59	—	20.05	—	—	—
2.3	106 - Romsdalshorn 7.09 9)	—	—	12.16	—	20.16	—	—	—
6.3	114 Til Åndalsnes R. 7.24	—	—	12.30	—	20.28	—	—	—
	r. 334 b								

9) Stasjonens holde ører havet i meter. 7) Toget fører direkte I, II, og III kl. søvevogn Oslo O.—Åndalsnes. 8) Stasjonen holdes ikke betjent til dette tog, men toget dører, mandager, onsdager og fredager. 9) Alm. og rek. post hverdager som ligeds til Åndalsnes, Molde, Ålesund, Sunmor, Kristiansund N. og Smøla. 7) Holdes ikke betjent på søndager.

II. Åndalsnes—Dombås

Ik km.	Stasjoner	III.		PL		PL		III.	
		352	III	352 II	III	358	III	350 7)	III
	Fra Åndalsnes R.	8.25 9)	—	9.20	—	16.28	—	16.28	—
81	- Romsdalshorn 8.51	—	—	9.35	—	16.43	—	16.43	—
18	- Marstein 9.10	—	—	9.53	—	17.01	—	17.01	—
26	- Flatmark 9.26	—	—	10.08	—	17.17	—	17.17	—
29	- Verma 9.37	—	—	10.26	—	17.29	—	17.29	—
57.7	Til Bjørli 10.39	—	—	11.18	—	18.16	—	18.16	—
	Fra Bjørli 10.46	—	—	11.25	—	18.23	—	18.23	—
67	- Lesjaverk 11.05	—	—	11.40	—	18.59	—	18.59	—
77	- Lesjaverk 11.24	—	—	11.56	—	19.54	—	19.54	—
88	- Løva 11.42	—	—	12.11	—	19.16	—	19.16	—
97	- Løva 7) 12.02	—	—	12.26	—	19.31	—	19.31	—
105	- Bothheim 12.19	—	—	12.38	—	19.40	—	19.40	—
114	Til Dombås R. 12.34	—	—	12.53	—	20.01	—	20.01	—
	Fra Dombås Se 17.39 9)	III.	—	17.39 9)	—	3.63 7)	—	3.63 7)	—
321	Til Trondheim Jr. 10	23.24 9)	III.	23.24 9)	—	3.24 7)	—	3.24 7)	—
	Fra Dombås 12.20	—	—	12.20	—	20.08	—	20.08	—
100	Til Otta Se 14.22	—	—	14.22	—	22.16	—	22.16	—
273	- Lillehammer rute 17.28	III.	—	17.28	—	2.10 7)	—	2.10 7)	—
321	- Hamar 10	19.11	—	19.11	—	4.28 7)	—	4.28 7)	—
487	- Oslo O. 22.16	—	—	22.16	—	7.10 7)	—	7.10 7)	—

Om bestilling av plasser i søvevognen fra Åndalsnes, se side 34 under avsnittet «Kullborttogens» på Dovrebussen og Raumabanen.

9) Toget fører direkte I, II og III kl. søvevogn Åndalsnes—Oslo O. 7) Alm. og rek. post hverd., onsd., lørd., og dager for helligd. fra Åndalsnes og Molde som ligeds til Dombås, hvor posten overtas av postekspedisjonen i tog 62. 7) Alle dager i tiden 22. mars 3. april for øvrig bare søndager, mandager, onsdager og fredager. 7) Holdes ikke betjent på søndager.

BOKANMELDELSE

Tor Ola Slagsvold

Fra hakke og spade til damp og stål, Tiden 1977 ISBN 82-10-01385-8.

Dette er et 16-siders hefte til bruk i ungdomsskolen, og det er offsettrykket og velutstyrt med gode illustrasjoner, som vel for en del dukket opp i forbindelse med jernbanedagene. Som lærebok betraktet er den god, dog med enkelte småfeil, som ikke skjember helhetsinntrykket. For den jernbaneinteresserte kan boken anbefales, ikke minst på grunn av den lave prisen, kr. 5,50. Det hadde vært morsomt å ha slike lærebøker i skolen i min tid.

gn.

KOLDALSBANEN - en lite kjent del av Norges jernbanehistorie.
ved G.N.

Under et besøk på Dalane Folkemuseum ved Egersund i februar 1979 ble undertegnede for første gang klar over at det fantes deler av det norske jernbanenett som var så lite kjent at forf. aldri hadde hørt tale om dem.

En av disse banene er gruvebanen fra Koldal til uthavnen Skivoldsvig litt sønnenfor Egersund.

I områdene ved Sogndal og Egersund har det i århundreder vært drevet gruvedrift i de rike titanjernstenforkomstene. I Sogndal driver TITANIA gruvedrift, og som det vel er kjent for våre lesere hadde man her tidligere en jernbane med 750mm sporvidde, denne ble nedlagt i 60-årene.

I Egersund herred ligger malmfeltene i utmarkene til gårdene Koldal, Hegdal og Kydland noen kilometer øst for byen. Allerede på 1700-tallet hadde Moss jernverk flere gruver i dette området. Omkring 1860 begynte et norsk selskap å drive flere guver i det samme feltet, og etter at disse var solgt til et engelsk interessentselskap øket driften betydelig.

En 6 - 7 km lang hestejernbane ble bygget fra Koldal til Skivoldsvig. Driften var på sitt høyeste i 1872, da det ble eksportert 2732 tonn, senere dabbet det hele av, og i 1880-årene ble inntetutført. I alt ble det fra disse gruvene levert ca. 16 000 ton malm som gikk til smelteovner i England - den holdt ca 40% jern.

Banen var som nevnt hestedrevet, den lå stort sett i fall, men med mindre motbakker i retning mot havet. Man kjørte de lastede vogner enkeltvis nedover. Stort sett var det mindre gutter som betjente bremsene, det var viktig og holde god fart i unnabakkene om man skulle kunne klare motbakkene, og det hendte nok ikke så sjelden at det gikk galt og vogn, malm og bremsegutt forsvant ut i geografien, naturligvis med skader og varig invaliditet til følge, men denslags tok man mere lett-vint i de dager.

For å få de tomme vognene tilbake til gruvene koblet man flere sammen og trakk det hele opp med hester.

Det finnes praktisk talt ikke minner igjen fra denne banen, det eneste jeg kjenner til er denne jernskinnen som oppbevares i Dalane Folkemuseum, den har den profil som bruktes på den tiden, blant annet ved anlegget av Norsk Hoved-Jernbane.



NORGES FØRSTE JERNBANE - 125 AR.



SPREDTE GLIMT FRA HOVEDBANEN VED GAUTE NARVERUD.

Dette er ikke ment som noen fyldestgjørende historikk over Norsk-Hoved-Jernbane og dens utvikling - historien er skrevet bedre og mere nøyaktig tidligere - men bare som en liten oversikt som det kan være passende å bringe ved en slik milepæl som et 125-års jubileum i virkeligheten er.

Efter en nokså trang og langvarig "fødsel" ble anlegget av Hovedbanen påbegynt den 8. august 1851. Festplassen var lagt til en løkke like ved det sted hvor den første jernbaneskjæring skulle være. Plassen var firkantet, på den ene side tribuner for damer - de tre andre sidene var omkranset av paraderende soldater. Norske og Engelske flagg vaiet i den lette vinden, solen strålte fra en høy, klar himmel. Bybefolkningen trengte seg sammen bak soldatene - butikkene var stengt, likeså skolene.

De engelske kontraktørene - Stephenson, Peto og Bidder ble mottatt med hjertelige håndtrykk, mens musikken spilte. Stattholderen holdt dagens tale, som ble besvart av Stephenson. Engelskmennene hadde bragt med seg en vakkert utskåret mahognytrillbør samt en spade av sølv. Det første spadestikk ble tatt, og Norges siste Stattholder trillet bort det første jordlass på Norges første jernbanen. Folket jublet, nasjonalsangen avspiltes og Kongesaluttten drønnet.

I november 1852 ble trelasttransporter mellom Strømmen og Christiania igangsatt. Den 4. juli 1853 midlertidig åpning mellom Christiania og Strømmen, 17. november samme år åpning frem til Løkentunnelen.

Efter kontrakten skulle banen vært ferdig innen utgangen av 1853, men ved årskiftet gjenstod så meget arbeide at åpningen ble utsatt til utgangen av august 1854. Efter inspeksjon av Robert Stephenson i august måned ble banen erklært for å være driftsklar.

Den 1. september 1854 foregikk så den høytidelige åpning av Norsk-Hoved-Jernbane. Avisene bragte temmelig motstridende beretninger fra åpningen. A.O.Vinje skrev i Drammens Titende: "Da festtoget gikk var det ingen som skrek hurra. Det var bare enkelte som kvakk i. Statsråder, stortingsmenn og jernbanedirektører hadde stukket hodet ut av kupéene for å motta ovasjoner, men de trakk dem fort tilbake da de følte den isnende og taushet over folk som stod å glodde på dem."

Imidlertid er det fortalt av en som var skoleelev i Christiania denne dagen at det var store festligheter og skolefri for at barna skulle få være med å betrakte vidunderet. Ved Vaterland skole var det en lærer som ikke ville ta fri, og han gav barna strengt pålegg om å møte frem på skolen. Læreren var sterkt religiøs og var - som så mange andre religiøse på den tiden - av den oppfatning at jernbanen var en gudsbespottelig innretning. Dagen før åpningen holdt han en formaningstale til barna om at de måtte holde seg vekk fra denne bespottelighet. Vårherre ville sikkert ikke tillate at åpningstoget fikk holde sin rute. Han profeterte at toget ganske sikkert ville styrte i Akerselven når det skulle passere over broen ut fra stasjonen.

Mens alle de andre barna hadde fri og fikk være med på høytideligheten og se det flaggsmykkede toget sige ut fra stasjonen, møtte barna fra Vaterland skole frem til time og lekser. Åpningstoget skulle gå omtrent samtidig med at skolen begynte. Læreren åpnet med en liten tale hvorpå han bad barna reise seg å synge salmen: "Hvo vet hvor nær meg er min ende".

Mens de stod og sang braket plutselig kanonene på Akershus løs, som tegn på at toget skulle starte. Som på signal styrtet hele klassen avsted ned til broen over Akerselven. De kom akkurat tidsnok til å se toget komme

pustende og pesende over broen og forsvinne oppover Brynsbakken. Barna var temmelig forundret over at lærerens profetier om at toget ville styrte ned i Akerselven ikke gikk i oppfyllelse.

Motvillige og sakte ruslet barna etterhvert tilbake til skolebenken og ventet på en kraftig skjennepreken. Læreren satt imidlertid like rolig på kateteret, og da alle barna var samlet sa han: "Nå må vi alle takke Gud for hans langmodighet og nåde. Vi reiser oss og synger salmen Gud er nådig - Han vil ikke noen synders dom og død."

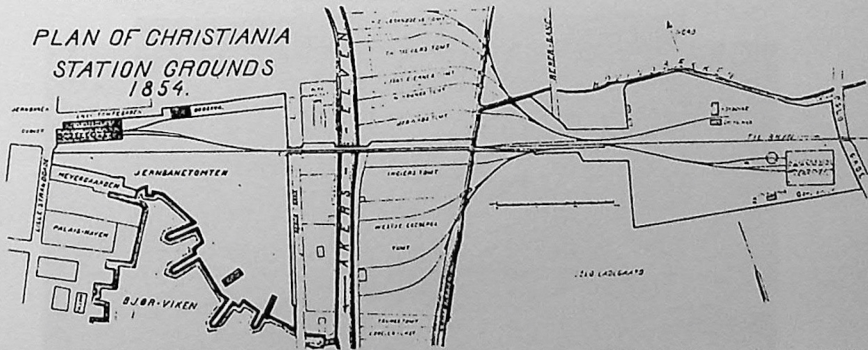
Selv om trafikken øket raskt, var den allikevel temmelig beskjeden de første årene. I dagspressen kunne man den 23/12 1860 lese følgende annonse fra Norsk Hovedjernbane: "1ste Plads Coupèer ere opvarmede og Gulvene belagte med Faareskind."

Den første stasjonen i Christiania var utstyrt med to spor for persontog og to godspor. Betjeningen var på i alt 8 mann.

I de første tyve år frem til 1874 krevdes det ingen spesiell utdannelse for å bli ansatt ved banen, det var tilstrekkelig å kunne skrive nogenlunde leselig - for linje- og lokomotivpersonalet var heller ikke det nødvendig. Først etter ulykken øst for Kongsvinger i 1873, der to tog støtte sammen ble det formelle krav til kompetanse.

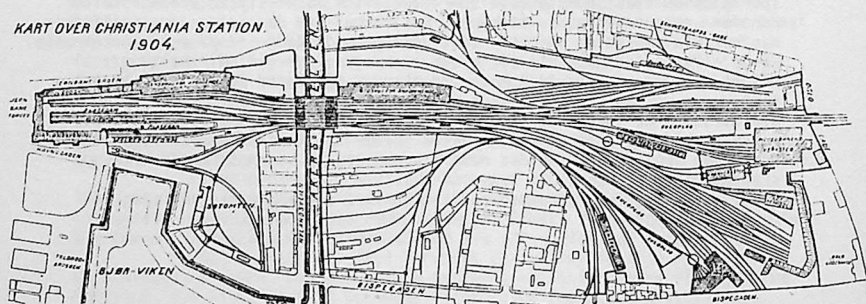
I de første år hadde stasjonen bare en betjent som tjenestegjorde som sporskifter. Han dirigert togene ut og inn fra fra stasjonshallens to spor gjennom stasjonens eneste sporveksel, som lå et stykke utenfor hallen. Han var utstyrt med et hvitt og et rødt flagg - de da gjeldende signalfarver. Han het Ole Hansen og skjøttet sitt verv gjennom lang tid på en utmerket måte. På en eller annen måte ble det kjent at han var farveblind - helt og fullstendig. Han ble prøvet med sine flagg - og klarte prøven perfekt. Bestyreren var imidlertid sikker på at farveblindheten var der, og Hansen ble kalt opp på kontoret, hvor han ble utspurt nærmere. Så gav Hansen seg og sa at han ville røbe hemmeligheten dersom han ikke ville få avskjed. Saken var den, sa han, at det røde flagg hadde en stor utstående kvist på skaftet, slik at han aldri kunne ta feil.

Den første formannsstillingen ved stasjonen var da ledig og Hansen ble oppfordret til å søke denne. Den eneste ansøkingen til stillingen lød som følger: "Eg vil bli formann. Ole Hansen."





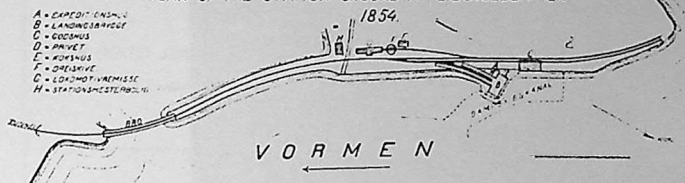
KART OVER CHRISTIANIA STATION
1904.



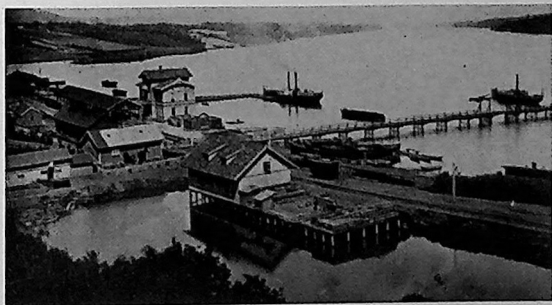
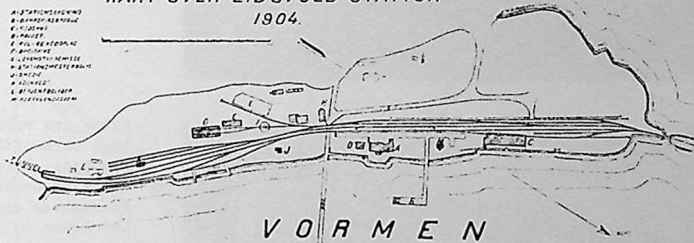
Hovedjernbanestationen, Christiania 6-9-16

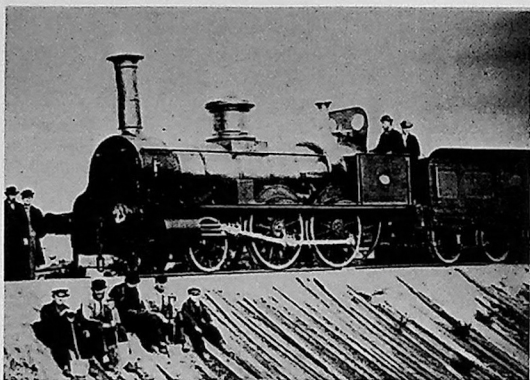


PLAN OF THE STATION-GROUND AT EIDSVOLDBAKKEN



KART OVER EIDSVOLD STATION

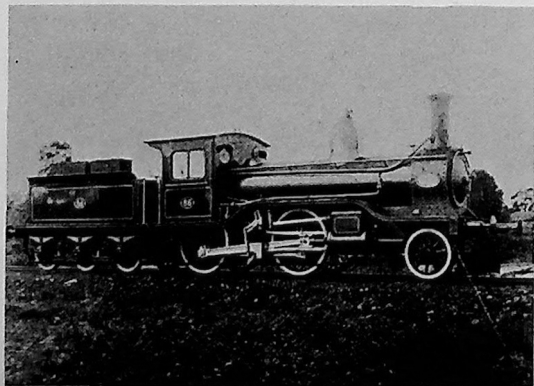




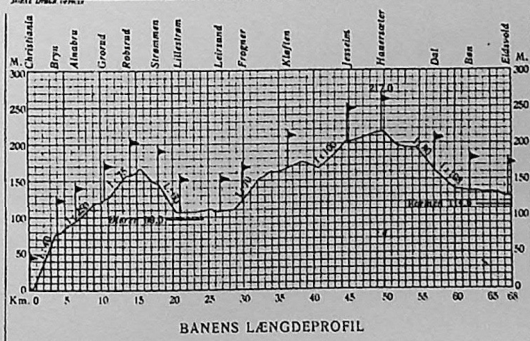
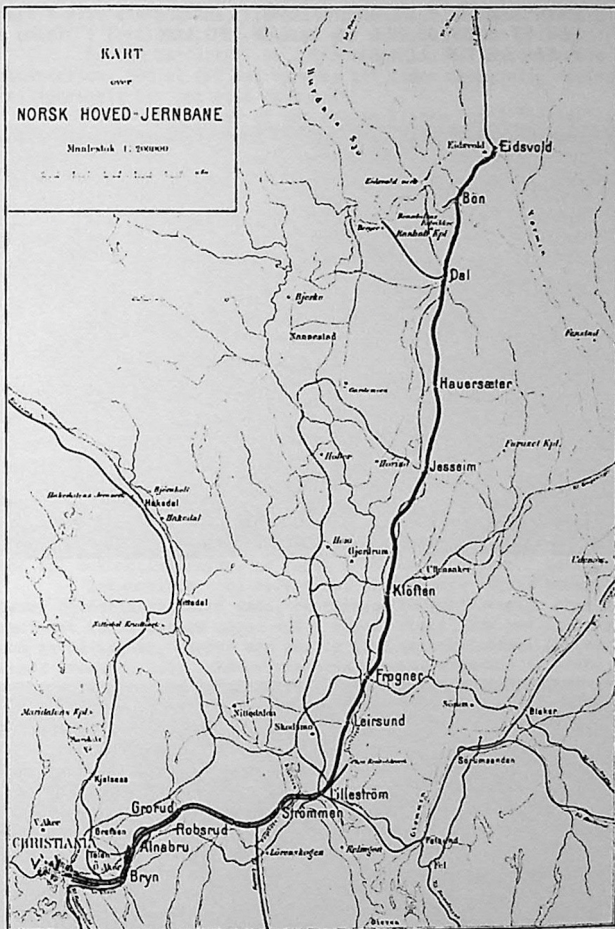
Loco. no. 5.



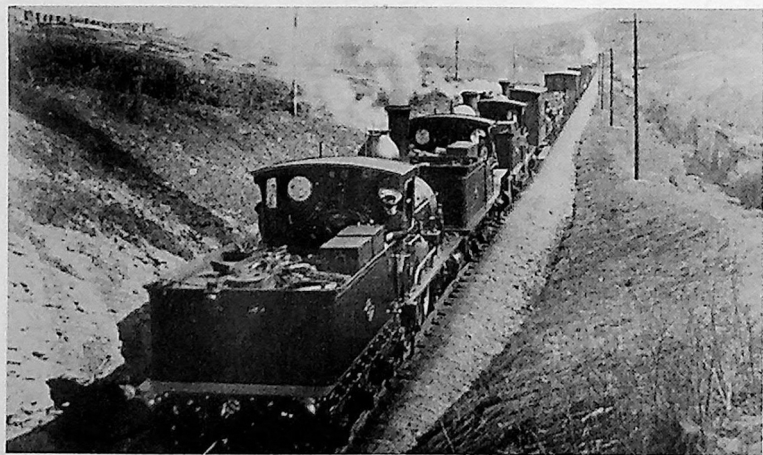
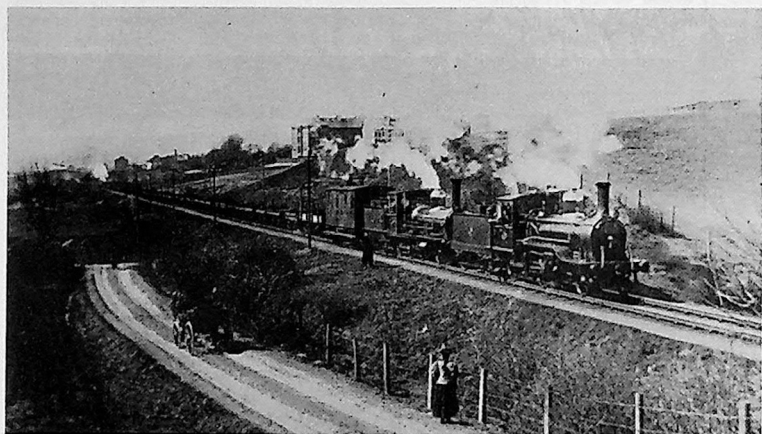
Bilde fra anlegget
Legg merke til
trebroen. Opprinnelig
var bare broen over
Akerselven og over
Leirelven av jern.



Lok. nr. 86, levert
av Nydquist & Holm i
1896, utr. 1925.



BRYNSBAKKEN - STIGNING 1:40.
HER ET GODSTOG MED 80 AKSLER, TO LOK
FORAN OG TRE LOK BAK.



Ved en bane som Hovedbanen har selvfølgelig ikke ulykker vært unngått i alle disse årene, kjeleeksplosjonen på Strømmen har tidligere vært omtalt i Tertitten, her skal et par andre episoder bringes frem.

De som har sittet på lokomotivet inn til butt på Oslo Østbanestasjon, vet at det kan være en til tider ubehagelig opplevelse, og leilighetsvis har det også gått galt.

Det fortelles at et tog engang kjørte inn i "butten" slik at det smalt som et kanonskudd. Stasjonsmesteren kom løpende og ropte til lokomotivføreren: "Hvordan er det De kjører, da mann?" "To dager og fri den tredje" svarte lokføreren, like fattet. Dette har selvfølgelig blitt et "ordtak" på jernbanen.

Det fortelles også om en lokfører som kom i god fart inn mot stoppbukken på Oslo Ø. Grunnet primitivt bremsestell og ditto stoppbukk kjørte han helt ut på fortauet hvor en rekke vogmenn stod oppstilt. Han stakk rolig hodet ut av lokomotivet, gjorde honnør og utbrøt: "Morn, gutter!" Hvilket selvfølgelig er blitt til det rene ordsprog.

Den 10. februar 1912 skjedde en større avsporing av godstog nr. 24 på Grorud stasjon, vi hitsetter maskiningenør Storsands rapport om denne hendelsen.

Toget kjørtes av lok. nr. 97 og hadde fra Lillestrøm 2 assistancemaskiner (lok. nr. 1 og 8) til Strømmen, 1 assistancemaskine (lok. nr.1) videre til Haneborgtoppen (linjens høieste punkt mellom Lillestrøm og Kristiania). Umiddelbart søndenfor Lørenskog station er der en ca. 700 m. lang horizontal strækning (Stigmyren), hvorfra linjen ligger i en række kurver og fald, op til 15%, i en længde av 3 km. til Grorud station.-

Tog nr. 24 sagtnede som sædvanlig farten over Stigmyren, mens 2 konduktører gik ut av forreste stoppevogn, satte haandbremserne paa det langsomt passerende tog og gik derefter paa bakerste stoppevogn, idet de gav signal til lokomotivføreren, at toget atter kunde sættes i vanlig fart,

Lokomotivføreren forklarer, at da dette signal bemerkedes, gav han langsomt og forsiktig mere damp, og igangsætningen foregikk uten at der paa lokomotivet kunde merkes noget ryk i toget. Toget, som ved igangsætningen bestod av 61 vogner, kjørte med vanlig fart utover faldet. Det var akkurat passende bremset, idet lokomotivføreren hverken behøvede at bruke maskinen for at trække eller behøvede at bruke dampbremsen. Paa grund av kurverne kan man ved et saa langt godstog ikke paa noget punkt av linjen Stigmyre-Grorud se bakerste vogn fra lokomotivet.-

Lidt nordenfor semaforen ved Grorud sattes dampen atter paa, og lokomotiv nr. 97 trak det delvis bremsede tog ind paa stationen. Strax toget var standset, frakoblede forreste stoppevogn og 3 godsvoagner, og lokomotivet begynte at gaa forover med disse.-

Toget var imidlertid delt, idet dets midtparti passerteovergangen fra horizontal til fald paa Stigmyren. Paa en av vognerne - E.O.B. vogn litr. N nr. 5220 - (herom senere) gik her dragstangens skjøtforbindelse i stykker. Verkmester Petersen fandt søndag en del av kilen paa nævnte punkt av linjen, og den tilhørende dragstang med istykkerreven hylse fandtes mellem vognresterne paa Grorud st. Togets løsrevne, bakerste halvpart, som at dømmes efter situationen paa Grorud st. efter uheldet, bestod av 33 vogner, maa først være kommet langsomt efter i den øverste, mindre bratte del av faldet, og har senere i den brattere del (Haugenstubakken) tat meget sterk fart og har med stor hastighet stødt paa den togdel, som holdt paa Grorud st. umiddelbart efter at lokomotivet, som foran forklart, hadde begynt at gaa forover med 3 vogner.

Den stillestaende togdel blev skjøvet et par vognlængder frem og stødte mot de frakoblede vogner og lokomotivet uten at skade disse, og uten at stødet følte synderlig voldsomt paa maskinen. Stødets kraft var her avsvækket av den delvis bremsede vognrække med fjedrende buffere, men vel især ved at en vogn, sandsynligvis den først trufne (S.B 3746?) blev kastet tvers over sporet, saaledes at den avlede de efterfølgende.-

Over denne vogn kastedes de næste 6 vogner en efter en av sporet mot venstre, hvor der mellem og over begge hovedspor og delvis 3die spor i løpet av nogle øieblikke dannedes en dyngje av sammenbøiede og knækkede vognunderstel. paa toppen av vognresterne stansede i en højde av ca. 6 meter over skinnegangen en stor svensk vogn lastet med jern; resten av vognrækken stansedes mot ruindyngen, idet de nærmest denne værende 5 vogner blev skjøvet over og i hverandre. Endel av de skadede eller ødelagte vogner var læsede med planker, som kastedes tversover alle 4 spor, tildels fastklemt av vognrester, saa al forbindelse over sationen var avskaaret.-

Kl. 9.40 avgik ekstratoget med verktøivogner fra Kristiania; med toget fulgte ca. 25 mand fra godshusene i Kristiania samt maskiningeniøren med mandskap fra verkstedet. Paa Bryn og Alnabru optoges banemesteren med mandskap, og fung. baneingeniør ankom lidt senere til Grorud med automobil. Kl. 11.15 var 4de spor klart. Arbeidet forsattes uavbrudt hele natten og den paafølgende dag til kl. 3 em., da begge hovedspor var klare. Vognresterne blev indtil videre henlagt i 3die spor.-

Under arbeidet opstod brand i platformen like ved vognresterne. En lygtestolpe for acetylen gas paa platformen var avslaaet under avsporingen og den ustrømmende gas antændtes ved en haandlygte. En del av platformen maatte brytes op for at branden kunde bli slukket og gasrøret plugget.-

Lasten fra de avlæssede vogner kunde i mørket og hastværket ikke holdes adskilt; alt blev lagt sammen i skraaingerne paa begge sider av stationen. Endel planker maatte kappes for at faa 4de spor klart. En vognlast med træmasse blev lagt ovenpaa trælasten og er helt ubeskadiget.

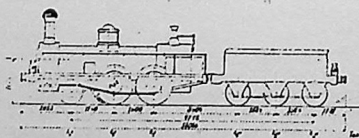
Maskinarbeider Rob. Lunder kom noget til skade under avlæingen av et --vognslæs med spirer, dog ikke være end at han kunde fortsætte at lede sin del av arbeidet.-

8 vogner (1 N.H.J., 4 tilhørende statsbanerne, 3 tilhørende de svenske statsbaner) er saa ødelagt, at det er tvilsomt, om nogen av dem kan repareres. 5 vogner (3 tilhørende de svenske statsbaner, 2 tilhørende de norske statsbaner) er sterkt beskadigede og en række andre vogner er mere eller mindre skadede.-

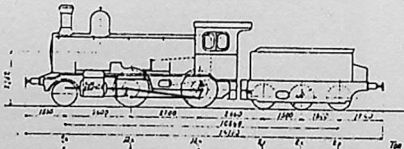
Den samlede skade beløper sig til henved kr. 20.000,00, hvorav en mindre del falder paa Hovedbanens eget og et par svenske privatbaners materiel, resten nogenlunde ligt paa de svenske og de norske statsbaners vogner.-

De norske statsbaner bør ihvertfald bære sin egen skade, da uheldet som nævnt bevislig er opstaaet ved brud paa draginretningen i E.O.B. vogn litr. N nr. 5220. Skjøttforbindelsen i denne dragindretning, som opbevares i Hovedbanens verksted, er av en svak konstruktion, og det er sandsynlig, at den halvdel av kilen, som mangler, allerede var faldt ut før toget sattes igang ved Stigmyren.

Jeg tillater mig at tilføie, at det har været umulig for de 2 konduktører, som befandt sig i bakerste stoppevogn, at styre sin togdel med denne vogns bremsere.-



Skitse af Hovedbanens ældste Lokomotiv



Skitse af Hovedbanens nyeste Passagertoglokomotiv 1896.

I Dr. Yngvar Nielsen: Reisehaandbog over Norge, Christiania 1891, kan vi lese følgende om reisen Christiania - Eidsvold.

XXV. Jernbanen fra Christiania til Trondhjem.

Christiania - Roser, 209 km, med Hurtigtog 15. Juni - 15. September for I. Kr. 35.50; II. Kr. 30.10; III. Kr. 17.10, med blandet Tog for II. Kr. 25.84; III. Kr. 12.31.

Christiania - Trondhjem, 562 km, med Hurtigtog 15. Juni - 15. September for I. Kr. 50.50; II. Kr. 42.40; III. Kr. 24.00, med blandet Tog for II. Kr. 29.20; III. Kr. 17.88. Det blandede Tog benytter 2 Dage; om Vinteren (det, noget mindre end om Sommeren for Hurtigtog) 1 Dag og 1 Nat; Hurtigtoget gaar paa 18 1/2. Hurtigtoget Sovepladser paa I, for hvilke ikke betales Tillæg. "Norges Communicationer", Jernbanerno A, 1, 2.

Tur- og Returbilletter gjælder for længere Reiser 8-15 Dage. Ved længere Reiser kan man paa samme Reise gjøre et ganske kort Ophold paa Mellem-stationerne, dog kun en Gang.

Fra Christiania Hovedbanepaard (Sp. 11 og 25) med *Oscarsbanen* over *Akerselva*, sterk Stigning. Tilh. sees Akerselvalen og Christianiafjorden. Forbi *Østre Akers Kirke*, en smuk Murstensbygning; tilh. Udsigt til *Ekeberg*, hvor Christianias nye Forskudde klater opad Fjeldet, og dettes skovkledd Fortsættelse *Ryabakken*.

(4 km) *Bryna* med Fabrikker. Herfra mere jævnt; tilh. den store Gaard *Linderud*.

(11 km) *Grorud*. Landet gjennem *Nittedalen* til *Hadeland* Sp. 21^g.

Ovenfor *Grorud* sees tilh. opover mod den til *Nittedalen* førende *Vei*, *Fjeld*- og *Smaaskov* til (18 km) *Strømmen*; derpaa rask nedover til

(21 km) *Lillestrøm* (Restaurant), ikke langt fra *Nittedalen* (Nittedalen sees tilh.) Udlob i *Oderen*, som ligger noget tilh. Flere Sagbrug og Haverier.

Jernbane til Kongsvinger, R. XXVI. Dammskibet "Strømmen" paa Oderen gaar om Sommeren alle Hverdage i Forbindelse med Jernbanetogene i 3 T. fra *Lillestrømmen* eller, naar dette Sted ikke kan anløbes, fra *Forsand* til *Sæterlandet*. Anløbssteder: *Jarredrevet*, i hvilket der tidligere hos Familien *Collett* holdtes det bekendte glade Juleliv). *Frednings*, *Sæterlandet* (smuk Sp. 67). Tillægge sik Dammskibet balt med til *Søndstangen*.

Den videre Fart med Jernbanen over *Romeriks* store Vidder er i sin Helhed ensformig. Fra *Lillestrøm* først over de store, for i Tiden aarlig

oversvømmede Flader, paa hvilke der nu efterhaanden opvokser *Furu*skov, til

(21 km) *Lersund*; deretter paa Bro over *Lerdalen* (*Leira*), hvis graa Vand man en Stund har tilh., indtil Jernbanen gaar over den, og frem til

(30 km) *Frogner*. *Frogner Kirke* tilh. Herfra Landvei med Færge over *Glommen* til *Blaker*, 14 km. Ildhave fra *Lersund* af Omgivelserne været mere halvforvilde. Efter en Tid blive de atter ganske flade, og man kommer gjennem en malsklig Skov ud i aabent

Landet til

(35 km) *Klæften*. Videre frem sees en Stupl *Misberg* mod N.; deretter med Udsigt tilh., mod Bygden i *Ullensaker*, til

(45 km) *Trøgstad* (Station for *Extraverpladsen Gardermoen*).

Landet gjennem *Mannestad*. Fra *Trøgstad* godt Kvarters Bad, tilhede by *Vei* rest- over, med Udsigt til den store *Gravhaug*, der er bekvæmt under Navn af *Bellevue* (tilh.) og videre frem til *Gardermoen*, over hvis sydlige Anledning til sit se Virkingerne af de talrige Jordfald, der have foretaget paa *Trøgstad*. Videre over store *Lerbakker* til

Holme, 11 km. Godt Kvarters *Tilvogn* stor, naturlig *Lerhaug*. Videre forbi *Nossestad* og *Hjerte Kirke*, og paa Høiden gjennem Skov, forbi det store *Brug Berge* og *Haralds* *Sydele*, idet man skjærer den nye *Vei* fra *Dal* til denne *Innsj.* til

1 *Lodrigstad*, 19 km, ved *Eidsvold Værk*. Herfra *Vei* til *Hurdalen*.

Fra *Trøgstad* væsentlig gjennem Skov, hvor *Banen* ved *Haugeretter* naar en Høide af 218 m, og derpaa atter nedover til

(67 km) *Dal*, Jernbanens høiest-liggende Station (privat Heestebane til *Hurdalsjøen*).

Landet til *Hurdalen* og *Toten*. Fra *Dal* (18 km fra *Hamble*) og *Vei* til *Hurdal* gjennem vestlige *Sider* ad hvilken der er bekvæmt mest Adkomst til *Struellet* og *Rolvsaker*, Sp. 49 og 190.

Tiden til *Toten* er den gamle *Vei*. Man maa ved *Dal* observere de to *Vei*e og ikke paa tilh. Et Stykke fremom kommer man ind paa den gamle *Trondhjems*, som videre følges 4 km *Ronhild Knepel*. Senere *Eidsvold Værk*, der over *Andelen* og op en *Bakke* til 1 *Ludvigstad*, 7 km, paa *Kvæster*. *Telefon*. Snart efter kommer man ind i *Skov*, bakket *Vei*, og op ned til *Erstiken*, en Arm af *Hurdalsjøen*, med vakker Udsigt, og saa i

Nærheden af *Vandet*; forbi to *Plasler* og siden i *avere* *Bakker* og til

1 *Osterud*, 11 km (bet. for 15 og i omvendt Retning for 17 km). *Tarellid*, 1 Udsigt til *Vidderet* og *Fredtjalsjøen*. Siden ned til *Vandet* og forbi dettes *avre Ende*, i den fæle *Island* til *Veileid* ved *Andelen*. Herfra ny *Vei* over *Aasen* til *Muse*, Sp. 221. Videre til *Haddande Glasværk*, hvor paa *Kvæter* hos *Karl Lund*, *Stærk* ovenfor tilh. *Sideren* til *Feiringen*. Paa *Hævelven* fortsættes op til *Flaen* og videre til

Gårpejen, 14 km (bet. for 21 og i omvendt Retning for 22 km). Derfra *Vei* til *Andelen* (bet. for 23). Man er i *Isste Toten*, hvor fortsættes videre til

1 *Hjærdar*, 9 km (bet. for 11). Sp. 215. Videre til

1 *Ojvick*, 14 km, Sp. 222. Fra *Gårpejen* *Vei* til *Fjeldhaug*, Sp. 222. Derhos udgaar ved *Hurdalens* *Glasværk* en *Bakke*.

Siveld til *Feiringen* (Sp. 221), der tilh. *Is* tilhængerens paa 2 1/2 T. Først i *Sving* op forbi 3 *Gaarde* *Olenark* og 2 *Gaarde* *Helly*, siden langt op til *Rosrud*, hvorfra atter *Sving* med vakker Udsigt over *Islandene*. Siden stiger i *Skov*, hvorpaa det bliver smaa- bakket med enkelte *Vand*, forbi nogle *Plasler* og tilh. stærkt opad med vid Udsigt. Atter uester jævnt til *Holten*, hvor *Mjøsen* sees, og saa langt ned til *Feiringen* *Kirke* (Sp. 221). Derfra i *Sving* ned til

Hjærdar, 6 km udefor 1 *Dverdal* (Sp. 221). *Dammskibsanløbssted* *Pent* *Kvæter*.

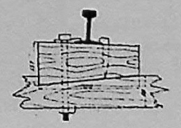
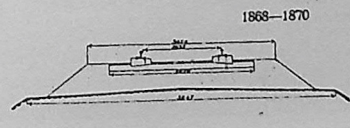
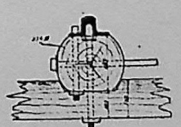
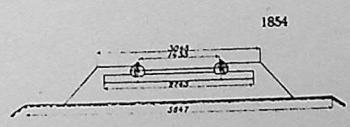
Fra *Dal* synkes atter ned, langes en vakker *Isen* *Elv*, *Rissodden* (mellem vakre, trobevoksede *Bakker*), som følges til *Lakendalen*, der i sin Tid vilde Ingeniørerne store Vanskeligheder *Straks* efter denne

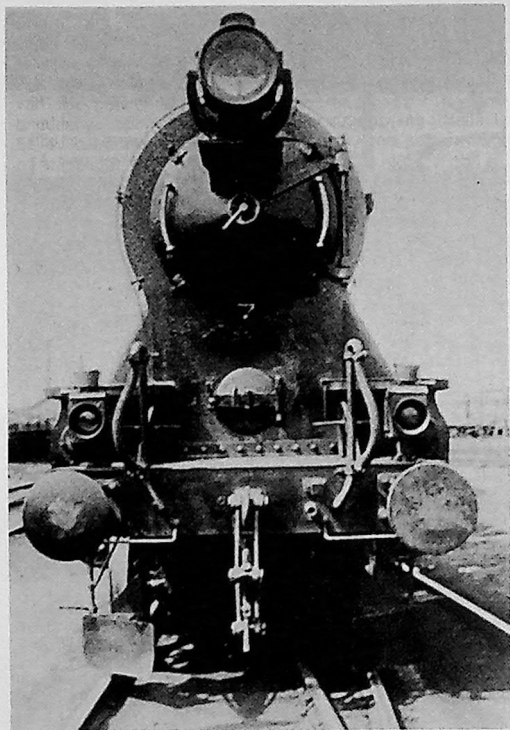
Bm, og saa begynder *Farten* langs *Andelen*, der kommer fra *Hurdalen* og har optaget *Riselsen*. Denne krydres nu stadig af *Banen*, indtil man forlader den ved en *Fos*, straks ovenfor dens *Udlob* i *Vormen*, og passerer en *Tunnel*. Naar man kommer ud af denne, har man *Vormen* tilh. ligeforsig og er straks efter *Vei*

(68 km) *Eidsvold* (*Jernbanehotellet* godt) *Bro* over *Elven* og *Vei* til *Vormsand*, II. XXVI.

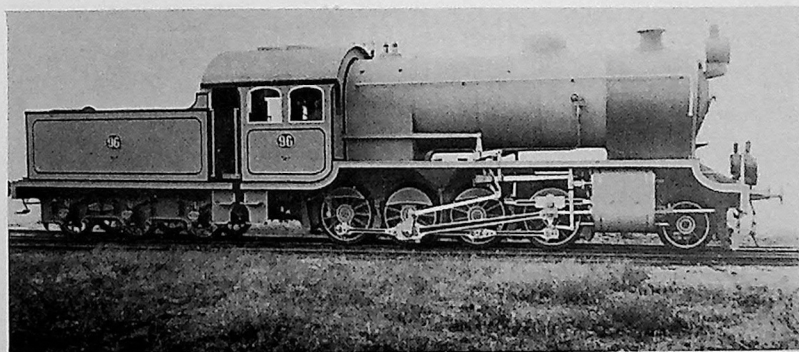
Eidsvold Værk, 6 km fra *Stationen*, ved *Andelen*, hvor *Riseforamlingen* 1811 holdtes, og hvor der nu findes en *Paradissø* af to *Sidelyngener*. Alt paa to *Kjæter*, og er *Nationalteater*. Den paa *Sidet* boende *Oppsynsmand* foretager efter en i *Forværet* *oplyst* *Taxt*. *Riseforsamlings* *Salt* *Interessent*. *Vogne* erhæder fra *Eidsvold* *Station* til *Hjærdal*, overfor *Stationen* i *Bakken*, som fører op til *Kistevold* *Kirke*, har nu undergaat *Udværelse* og *Forbedring*. Aabent 1 Juni-31 August. *Kraftig* *Jernskibe*. *Kur*

OVERBYGNINGSPROFILER





Lok. nr. 4, levert av Hamar i 1914, type 45, utr. 1958.



Efterhvert som godstogene ble større, vokste også lokomotivene, her nr. 96, levert av Borsig i 1910, type 47. På NSB ble disse lokoene kalt "Steinpukkere".

PÅ SMÅLE SVENSKES SPOR

VED

ANNE HILDE GUDMUNDSEN OG HÅVARD PEDERSEN.

Riktignok har vi meget til felles med "Söta bror", men jernbanehistorien er som fugl og fisk. Utbyggingen kom igang omtrent samtidig - i midten av det forrige århundre. Mens den svenske stat sørget for å binde sammen de glissent befolkede områder i nord, har det sydlige Sverige hatt en unik og tett flora av private järnvägsbolag med ulike sporvidder.

Mens hovedlinjene ble bygget normalsporet, 1435mm, har sporvidden 891mm vært den viktigste smalsporsrepresentant med flere store nett og enkeltstrekninger på til sammen flere tusen kilometer. Persontrafikk har også vært drevet på baner med 1067mm, 600mm, 802mm og 1093mm.

Med få unntak ble privatbanene enten nedlagt eller overtatt av Statens Järnvägar (SJ), som har ført en beinhard rasjonalisering: nedleggelse. Av det opprinnelige jernbanenett på ca. 18000 km er nå 1/3 nedlagt. Noen få smalsporsstrekninger er ombygget til normalspor, men i første rekke er det disse som har fått føle de moderne tider.

Selv om rasjonaliseringen har herjet svært i vårt naboland, virker visst spinkel skinnegang og "tuffande" lokomotiver tiltrekende på mange, forinedleggelsesens kjølvann har nemlig en rekke museumsbaner drevet på samme idealistiske måte som vår egen, dukket opp.

Vi mennesker er rare, noen er rarere og noen er helt "ko-ko". Til tross for årlige hundre timers slit med bl.a. skogtynning, svillebyttning og grøfterenskj i Sörum, legges ferieruten om naboens smalsporsstumper. Mandag 30. juli var vi og syklene på toget over Charlottenbeg med Gotland som første reisemål. Gotland er Sveriges største øy, den ligger i Østersjøen, ca. 9 mil fra det svenske fastlandet.

KIRKER, TURISTER OG TOG

Øya er som skapt for alle som er lei av bakker, bare tårnene fra øyas 92 (!) kirker bryter det flate, skogkledde landskapet. De store turistflokkene treffes stort sett på hovedveiene og de kjente badestrendene. Holder du deg borte derfra, risikerer du faktisk å treffe en av øyas 50 000 innbyggere. Bortsett fra dem er du helt alene, og teltplass er det overalt.

Men Gotland har også hatt jernbaner. Den første, Visby - Hemse, ble åpnet allerede i 1878. Alt i alt har det vært ca. 20 mil jernbaner med persontrafikk, fordelt på flere forskjellige selskaper, sporvidde 891mm.

Allerde i 1918 ble den første nedleggelsen et faktum, da banen Ronehamn - Hemse (RHJ) gikk konkurs. Var det mange selskaper, var ikke variasjonene av trekraftmateriell mindre uttalt. En av banene, Visby - Västerhejde jv. (VVJ) kjøpte dampsporvogn fra Stockholm, disse ble bygget om til smalt spor. Alle banene ble overtatt av SJ i 1947. I 1953 ble tverrbanen Slite - Roma - Hablingbo nedlagt, og hovedstrekningen Lärbro - Visby - Roma - Burgsvik fulgte etter i 1960. Materiellet ble delvis hugget opp på øya, delvis sendt over til fastlandet.



Lok nr. 3 DALHEM fra SJRJ her ved endestasjonen Eken. Bygget ved Henschel i 1920. Den første vognen er bygget til GJ åpning i 1878, den andre ved GJ verksted i Visby i 1935.

BEVARING, MEN FORFALL.

Jernbanen på Gotland var slett ikke død! Etter påtrykk fra noen privatpersoner ble damploket DALHEM, en personboggivogn og noen godsvogner deponert fra et jernbanemuseum. Enkelte privatpersoner bidro med ytterligere et par vogner. Togsettet ble stilt opp på Roma, det tidligere knutepunktet. Lite eller ingenting ble gjort for å å vedlikeholde det, og tilsatt ønsket kommunen å kvitte seg med hele stasen! Dette ble vekkeren som på ny fikk liv i jernbaneinteressen på Gotland. Den ideelle "Föreningen Gotlandståget" (FG) ble stiftet i 1972. Stasjonsområdet ved Hesselby i Dalhem, hvor det fremdeles var noen bygninger tilbake, ble kjøpt. Banen her ble nedlagt i 1953, så sporene var for lengst borte, og bygningene svært forfalle.

GOTLANDS HESSELBY JERNVÄGAR

Arbeidet med istandsettelse begynte. Det ble ivarettatt av Gotlands Hesselby Jernvägar (GHJ), som er FG's egen jernbaneforvaltning. Takket være deres arbeid var det noe helt annet enn forfalle stasjonsbygninger og gjengrodd jernbanetraséer som møtte oss da vi kom til Hesselby en vakker søndagsmorgen. Ute på et forholdsvis stort sporområde sto et velpusset DALHEM og fikk en dash smøring før dagens innsats. En støvsuger arbeidet iltert i de to personvognene, og i stasjonsbygningen var salg av prospektkort og annet materiale begynt. Det salget var fordelaktig adskilt fra bilettalget. Selve stasjonsbygningen er nydelig restaurert med eksteriør, venteværelse og reisegodsavdeling slik det så ut da Slite - Roma - Järnväg (SIRJ) ble åpnet i 1902. En veltrimmet park omgir stasjonsbygningen, og en liten kafeteria er diskret plassert i et hjørne av parken. Driften av denne leies bort.



Hesselby st.

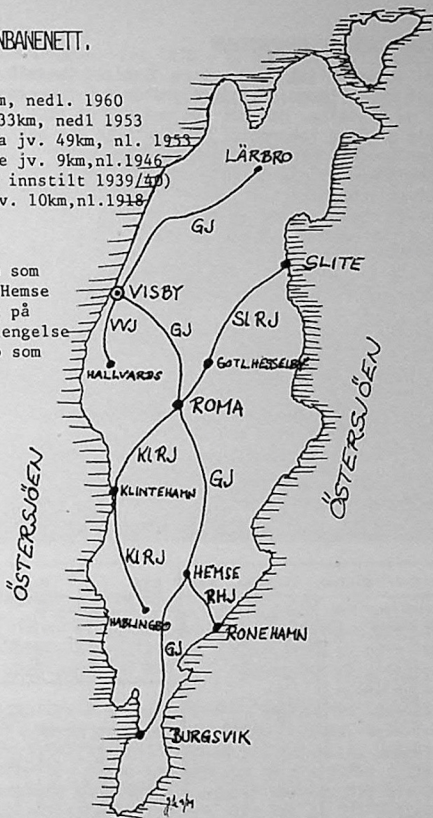
Det er virkelig lærerikt å være alminnelig passasjer ved andre museumsjernbaner. Først da får man føle hvor mye det betyr at en ikke bare er henvist til å stå på proppfulle plattformer, men kan sette seg på en benk i skyggen av et tre. Sånn får man virkelig føle atmosfæren omkring et gammelt jernbanemiljø med damptrukne tog som kommer og går. Reisen blir mere enn folk som fotograferer sine håpefulle foran lokomotivet, "pent" oppstilt i grunnstilling, og latter over Tertitt-toget som har konduktører, akkurat som på "or'ntlige" tog.

Det er en feil med GHJ, den er bare én km lang. En bit av traséen videre er blitt til åker, men man håper naturligvis å kunne forsere denne en gang. Bortenfor åkeren ligger traséen åpen helt inn til Roma, men selv bak den ene kilometeren litt av en innsats, det vi av erfaring. I tillegg har de hatt ekstraarbeide med skinnene, som er hentet fra nedlagte stenbruddsbaner forskjellige steder på Gotland. Bak lokomotivet, slik det fremstår idag, ligger tre års dugnadsarbeide og 100 000 sv. kroner.

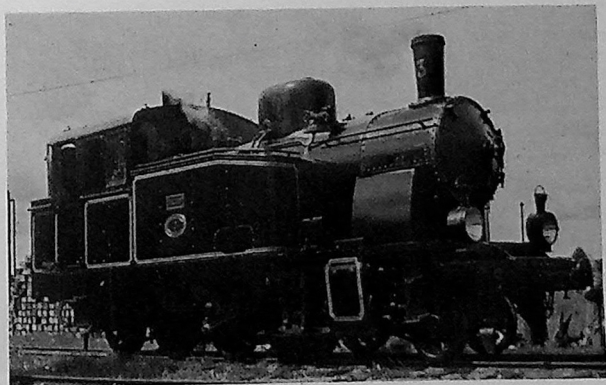
KART OVER GOTLANDS JERNBANENETT.

- GJ - Gotlands jv. 79km, nedl. 1960
SIRJ - Slite-Roma jv. 33km, nedl 1953
KIRJ - Klintehamn-Roma jv. 49km, nl. 1953
VVJ - Visby-Västerhejde jv. 9km, n.l. 1946
(persontrafikken innstilt 1939/40)
RHJ - Ronehamn-Hemse jv. 10km, n.l. 1918

Den første strekningen som ble åpnet var Visby - Hemse i 1878. Siste tilvekst på nettet var KIRJ's forlengelse Klintehamn - Hablingbo som stod ferdig i 1923.



Under ser vi GHJ's vakkert restaurerte lok DALHEM ved stasjonen i Gotl. Hesselby.



OGSA INDUSTRIBANEMUSEUM

Vi stusset litt over navnet "Gotland Hesselby Jernvågar", vi hadde bare sett en jernbane, nysgjerrigheten tok overhånd, og vi spurte tågklareren på Hesselby. Han tok oss med til et skur, låste opp, og viste oss stolt et lite lokomotiv. Han fortalte oss at i tillegg til det vanlige jernbanenettet, har Gotland hatt flere baner i de mange kalksteinsbruddene. Sporvidden var gjerne 600mm. Et av damplokomotive herfra er bevart. Det ble utlånt til GHJ i 1973, og nå håper de på restaurering og en ny fremtid i Hesselby for maskinen. Den er bygget av Orenstein & Koppel i 1937, og var i drift til 1956. (O & K nr 12900/37, 50hk, akself. Bt, ble levert til AB Bungenäs Kalkbrott som lok nr. 5 SM6JEN). Det er også bevart en del vagger og annet utstyr fra 600mm baner, og GHJ drømmer om et tredje spor på den eksisterende strekningen.

Det er bevart enda et lok fra Gotland, nemlig GJ's lok nr. 3, GOTLAND. Dette NOHABloket ble sendt direkte fra fabrikk til verdensutstillingen i Paris i 1878, hvor det ble utmerket med sølvmedalje! Derefter kom det til GJ. Loket står nå på jernbanemuseet i Gävle. GHJ ønsker naturligvis å få loket tilbake til Gotland, men hittil har de ikke lyktes. Vi er helt enige i at når det er mulig, bør et museumslokomotiv vises frem i aktivitet i sine opprinnelige omgivelser; og ikke bli stående ubrukt på et sted hvor det ikke har noen naturlig tilhørighet.

Ruter for banene på Gotland i 1914

133 Tingstäde—Visby—Burgsvik—Visby—Tingstäde. 133														131 Hemse—Rönnehamn—Hemse. 131													
<p><i>Gotlands järnväg</i></p> <p>fr. Tingstäde 12.00 fr. Marbo 11.45 fr. Vastkinda 11.30 fr. Bursala 11.15 fr. Gostorp 11.00 fr. Visby 10.45 fr. Visby 10.30 fr. Bursala 10.15 fr. Marbo 10.00 fr. Tingstäde 9.45 fr. Klintehamn 1937 9.30 fr. Slite 135 9.15 fr. Klintehamn 137 9.00 fr. Roma 8.45 fr. Valen 8.30 fr. Björns 8.15 fr. Bult 8.00 fr. Eklham 7.45 fr. Skåns 7.30 fr. Tjebber 7.15 fr. Hemsö 7.00 fr. Rönnehamn 134 6.45 fr. Rönnehamn 134 6.30 fr. Hållarna 6.15 fr. Gostorp 6.00 fr. Fiske 5.45 fr. Sverlösa 5.30 fr. Burgsvik 5.15</p>														<p><i>Hemse—Rönnehamn—Hemse</i></p> <p>fr. Visby 131 7.35 fr. Rönnehamn 7.25 fr. Hemse 7.15 fr. Rönnehamn 7.05 fr. Hemse 6.55 fr. Rönnehamn 6.45 fr. Hemse 6.35 fr. Rönnehamn 6.25 fr. Hemse 6.15 fr. Rönnehamn 6.05 fr. Hemse 5.55 fr. Rönnehamn 5.45 fr. Hemse 5.35 fr. Rönnehamn 5.25 fr. Hemse 5.15 fr. Rönnehamn 5.05 fr. Hemse 4.55 fr. Rönnehamn 4.45 fr. Hemse 4.35 fr. Rönnehamn 4.25 fr. Hemse 4.15 fr. Rönnehamn 4.05 fr. Hemse 3.55 fr. Rönnehamn 3.45 fr. Hemse 3.35 fr. Rönnehamn 3.25 fr. Hemse 3.15 fr. Rönnehamn 3.05 fr. Hemse 2.55 fr. Rönnehamn 2.45 fr. Hemse 2.35 fr. Rönnehamn 2.25 fr. Hemse 2.15 fr. Rönnehamn 2.05 fr. Hemse 1.55 fr. Rönnehamn 1.45 fr. Hemse 1.35 fr. Rönnehamn 1.25 fr. Hemse 1.15 fr. Rönnehamn 1.05 fr. Hemse 0.55 fr. Rönnehamn 0.45 fr. Hemse 0.35 fr. Rönnehamn 0.25 fr. Hemse 0.15 fr. Rönnehamn 0.05</p>													
<p><i>Slite—Roma—Slite</i></p> <p>fr. Slite 8.15 fr. Roma 8.00 fr. Slite 7.45 fr. Roma 7.30 fr. Slite 7.15 fr. Roma 7.00 fr. Slite 6.45 fr. Roma 6.30 fr. Slite 6.15 fr. Roma 6.00 fr. Slite 5.45 fr. Roma 5.30 fr. Slite 5.15 fr. Roma 5.00 fr. Slite 4.45 fr. Roma 4.30 fr. Slite 4.15 fr. Roma 4.00 fr. Slite 3.45 fr. Roma 3.30 fr. Slite 3.15 fr. Roma 3.00 fr. Slite 2.45 fr. Roma 2.30 fr. Slite 2.15 fr. Roma 2.00 fr. Slite 1.45 fr. Roma 1.30 fr. Slite 1.15 fr. Roma 1.00 fr. Slite 0.45 fr. Roma 0.30 fr. Slite 0.15 fr. Roma 0.00</p>														<p><i>Klintehamn—Roma—Klintehamn</i></p> <p>fr. Klintehamn 7.55 fr. Roma 7.45 fr. Klintehamn 7.35 fr. Roma 7.25 fr. Klintehamn 7.15 fr. Roma 7.05 fr. Klintehamn 6.55 fr. Roma 6.45 fr. Klintehamn 6.35 fr. Roma 6.25 fr. Klintehamn 6.15 fr. Roma 6.05 fr. Klintehamn 5.55 fr. Roma 5.45 fr. Klintehamn 5.35 fr. Roma 5.25 fr. Klintehamn 5.15 fr. Roma 5.05 fr. Klintehamn 4.55 fr. Roma 4.45 fr. Klintehamn 4.35 fr. Roma 4.25 fr. Klintehamn 4.15 fr. Roma 4.05 fr. Klintehamn 3.55 fr. Roma 3.45 fr. Klintehamn 3.35 fr. Roma 3.25 fr. Klintehamn 3.15 fr. Roma 3.05 fr. Klintehamn 2.55 fr. Roma 2.45 fr. Klintehamn 2.35 fr. Roma 2.25 fr. Klintehamn 2.15 fr. Roma 2.05 fr. Klintehamn 1.55 fr. Roma 1.45 fr. Klintehamn 1.35 fr. Roma 1.25 fr. Klintehamn 1.15 fr. Roma 1.05 fr. Klintehamn 0.55 fr. Roma 0.45 fr. Klintehamn 0.35 fr. Roma 0.25 fr. Klintehamn 0.15 fr. Roma 0.00</p>													

Fra den svenske ruteboken 1914, fra red.'s samling.

Fra Gotland gikk ferden med ferge til Västervik, en vakkert beliggende by ved Østersjøen. Her holder en temmelig ung forening til:

TJUSBYGDENS KULTURHISTORISKE JÄRNVAGSMUSEUM

Den arbeider for å bevare og kjøre med materiell fra Norsholm-Västervik - Hultsfred Järnvågar (NHVJ) og har et prektig tenderlok, to 2-akslde personvogner, samt noen godsvogner til rådighet. Sporvidde 891mm.

Den eldste av personvognene - fra 1878 - er nå nydelig restaurert, og neste vogn står for tur. Foreningen er i en svært heldig posisjon, idet alt materiell oppbevares under tak i SJ's lokomotivstall i Västervik.



TRE STRENGER I SPOR EN

Västervik er et jernbaneknutepunkt med få sidestykker i vår del av verden. Banen Västervik - Hultsfred - Växjö, som er hele 188 km lang, er idag den siste smalsporsbane med full passasjer- og godstrafikk i hele Nord-Europa!

Banen Linköping - Västervik var opprinnelig smalsporet, men nå forlenget ombygget. Banene fra Växjö og Linköping møtes i Jenny, 5 km fra Västervik. Problemet med de forskjellige sporviddene løstes ganske enkelt, det ble lagt tre-strengsspor fra Jenny og helt inn på stasjonen i Västervik. Dette er altså byen hvor både normal- og smalsporede tog går ut fra spor 1.

I følge rutetabellen skulle vårt tog gå fra Västervik kl. 9.52. Det bestod av en enmannsbetjent skinebuss, og da et helt selskap med tyske ungdommer skulle bruke samme tog, ble det nærmest kaos.



Kryssing i Hultsfred på smalt spor. Her møtes også normalsporsbanene fra Linköping, Nässjö og Oskarshamn.

De okkuperte "Icke rökare", så vi andre, faktisk ganske mange, fikk klumpe oss sammen i røyke-kupéen. Godt forsinket la vi iveri med så mange reisende at det nesten ikke var koselig engang. Vi benyttet tiden til å glo ut av vinduene. Toget passerte det herligste skogklede landskap, fullt av tjern pyntet med vannliljer. Det gjorde godt å se bakker og åser igjen. Lokaltrafikken viste seg å være ganske stor, og etter opphold ved fjaksen stasjoner og holdeplasser humpet vi inn i Hultsfred.

BARE ELGEN HOLDER SEG I SKOGEN

Det beste som kunne hende, skjedde! Gjengen i "Icke rökare" byttet tog, og selv om belegget i vårt "enorme" tog fortsatt var bra, ble det iallfall pusterom.

Nå kom miljøet!

Klokken viste ca. en halv times forsinkelse, og marginen til korresponderende tog i Växjö var kort. Det meste av reisen sto igjen, men vår krøllhårede, blide fører forsikret oss, at om bare elgen holdt seg iskoen, så skulle det nok gå bra!

Nye mil med herlig natur. Om vårt tog var lite fra før, ble det bare mindre der vi før gjennom en tunnel av velvoksen skog. I vogna var stemningen på topp. Det blir liksom et fint, intimt miljø i en så liten vogn. Alle visste at føreren kjørte så fort av hensyn til dem som skulle videre. Derfor kunne vi le sammen av at kaffen skulpet over og av at flere måtte klamre seg til setene for ikke å havne på gulvet.

Vi slingret gjennom kurver og over bakketopper som om vi hadde en viss mann i hælene. Vi nådde det korresponderende toget, og elgen holdt seg i skogen, i hvert fall den elgka og de to kalvene vi så.

Växjö er ikke som tidligere. Inntil 1972 møttes faktisk sporviddene 1435, 1067 og 891mm her. Alle sammen deler av større nett med persontrafikk. Men 1067 er nå borte, og kanskje forsvinner 891 også?

Materiellet er utslitt, og overbygningen er dårlig. Strekingen er så kupert at utbedring nesten er det samme som å bygge ny bane. Kanskje kan svenskenes vellykkede lavpristog og den truende energikrise gjøre sitt? Likevel, nøl ikke! Bruk sjansen mens banen ligger der, og opplev Skandinavias siste skikkelige smalsporsbane med full drift.

I HERLIG SMALANDSK NATUR

Togresien fra Växjö til Värnamo er ikke lang. Värnamo st. har forresten også sin egen lille attraksjon, men ikke i form av veterantog. Det var ikke fritt for at vi gned oss i øynene da en haremor med to unger spratt frem mellom godsvogner og sporveksler. Stasjonsbetjeningen fortalte oss at vi ikke hadde sett syner. Harefamilien har bodd der i mange år!

Som rundt byer flest er ikke naturen rundt Värnamo spesielt spennende. Men vi syklet ikke langt før dette bildet endret seg fullstendig. Nordøst for byen kom vi inn i et herlig kupert skogsterrang med blinkende sjøer. Veien ble smal og krokete, og midt i all herligheten dukket det opp et fareskilt med lokomotiv på. Derne st kom et krokete, smalt jernbanespor. Vi hadde Ohs i sikte!

Ohs Bruks Järnväg

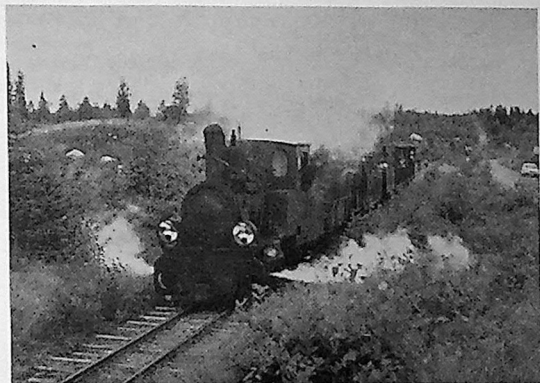
Trafik bedrivs sön- och helgdagar 23 juni—26 augusti, samt lördagar under juli månad.

11	12	13	14	15	16	17	Km	Ohs Bruks Järnväg Ohs Bruk, 1/2 pr. 0.600	11	12	13	14	15	16	17
11.00	12.30	13.35	15.00	16.30	20.00	0	fr. Ohs Bruk	11.55	12.20	13.25	15.50	16.45	17.25		
x	x	x	x	x	x	4	ψ Elgaröd	x	x	x	x	x	x	x	x
11.25	12.55	13.50	15.25	16.55	20.35	5	fr. Glomarp	11.30	12.00	13.05	15.35	16.25	17.05		
...	...	14.00	...	...	20.30	5	fr. Glomarp	...	11.55	...	...	16.10	...	...	...
...	...	x	...	...	...	6	ψ Glomarp by	...	x	...	...	...	...	...	...
...	...	x14.25	...	...	20.50	9	Höglösa	...	x11.35	...	...	x15.50	...	...	...
...	...	14.30	...	...	21.05	10	Stensjön	...	11.35	...	...	15.40	...	...	...
...	...	x	...	...	x	12	ψ Bjövelgen	...	x	...	...	c	...	...	...
...	...	c 14.50	...	...	21.25	14	L. Bear Nerre	...	c 11.00	...	...	c 15.25	...	...	...

POLSK OGSA I OHS

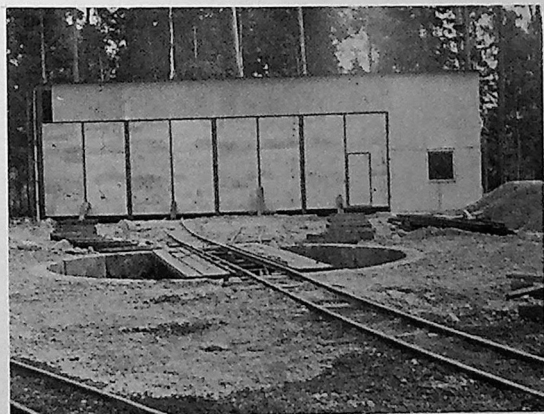
I følge tabellen skulle det passere et tog nå, og vi ventet spent med skuddklart kamera. Ruten ble holdt, - hes fløyting, fulgt av kraftige pes fra et damplok i hardt arbeide. Et lite, grønt tenderlokomotiv kom til syne. Grå røyk sev opp mellom løvkjerr og geiterams, mens duften av damplok og bringebær konkurrerte en stund om hegemoniet i luften.

Små koselige veier gikk parallellt med banen, og fotografering fra tråsykkel ble iherdig praktisert. Det var i grunnen ikke så vanskelig, da toppfarten på Ohs Bruks Jv. bare er 15 km/t.



"Polska loket" mellom Ohs og Gimarp stasjoner med blandet tog. Loket ble kjøpt fra de polske statsbaner i 1975.

Museumsbanen Ohs - Bor er opprinnelig en industribane, nedlagt 1967. Hele den 15 km lange strekningen er bevart, og sporvidden er bare 600mm. Ingen av de originale damplokene er tilbake. De som idag trafikkerer banen, MORMOR, EMSFORS og POLSKA LOKET er skaffet fra andre plasser. De to førstnevnte lokene samt banen forøvrig, har fått en bred omtale i TERTITTEN nr. 25/1973. Derimot er POLSKA LOKET nytt siden den tid. I Polen hadde loket betegnelsen Ty-3 nr 195. I 1978 ble loket satt i trafikk i Ohs. Det er bygget ved Maschinenbau und Bahnbedarf AG, Babelsberg i 1947.

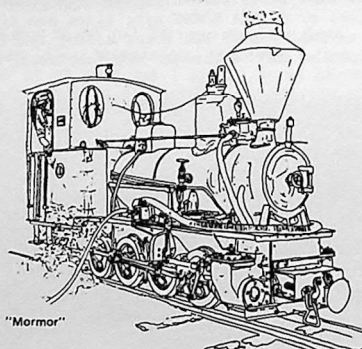


Den nye lokstallen i Ohs. Svingskiven er fra forskjellige 891-baner i Småland.

DARLIG LEGEME I SUNN NATUR

Ohs - Bor er en herlig skogsbane, nesten som om den skulle være bygget i Oslo Nordmark! Ta med båndopptager om du har, - POLSKA LOKET har den skjønneste lyden ihvertfall vi har hørt på noe smalsporslok, og stigningene er titt og ofte oppe i 33%!

OBJ er GHJ's rake motsetning. Mens GHJ savner lengde på sin bane, har OBJ's baneavdeling oppgaver foran seg som ingen misunner dem. Det var så som så med vedlikeholdet de siste årene den 15 km lange strekningen gikk som industribane. Heldigvis får banen hjelp gjennom sysselsetningstiltak, og en større del av svillebyttingen utføres av arbeidsløse. Men det koselige miljøet og gode publikumsservicen var den samme. Ta gjerne med teltet til Ohs, det er fine områder å campe i.



HIGH CHAPPARAL

Ferien ble avsluttet med et besøk i High Chapparral, en større, helkommersiell "Western-By", ca to mil nordvest for Värnamo. Under malingen på stedets Westerntog skjuler det seg polsk jernbanemateriell med 750 mm sporvidde. Polske smalsporslok er meget fine, men kommer ikke helt til sin rett i Westernmiljøet omgitt av "indianere" og cowboys bevestret med kruttlapp-pistoler.

ET VIRKELIG PLUSS ER AT LOKENE ER KULLFYRTE, OG IKKE BYGGET OM TIL OLJEFYRING, NOE SOM SÅ ALT FOR LETTVINT GJØRES PÅ MUSEER OG VETERANBANER!

Andelslaget
Urskog-Hølandsbanen

Taps- og vinningskonto

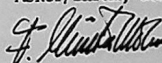
for tiden 01.01.78 - 31.12.78

Utgifter		Inntekter	
Baneavdelingen	7.329,72	Driften, inkl. charter	50.295,80
Maskinavdelingen	9.537,76	Bidrag, Akershus fylke	53.000,00
Bygninger og anlegg	17.947,95	" " "	1.500,00
Driften	9.976,90	Medlemskontingenter	5.457,40
Administrasjon og møtevirksomhet	2.280,45	Administrasjon og møtevirksomhet	766,00
Medlemsblad "Tertitten"	2.472,00	Medlemsblad "Tertitten"	1.592,00
Vognhallen	46.586,95	Bildriften	247,50
Innløsning, del nr.8	21.000,00	Salg, min.v. og kjeks	
Bildriften	4.947,65	inklusive pant	7.796,00
Innkjøp min.v. og kjeks	6.407,08	Renteinntekter	1.720,63
Renteutgifter	1.440,00	Underskudd	11.757,94
Avsetning til reservefond	752,81		
Kontingenter og forsikringer	3.454,00		
	134.133,27		134.133,27
	=====		=====

Status pr. 31.12.78

Aktiva		Passiva	
Kassabeholdning	36,24	A-andelskapital	30.200,00
Bankbeholdning 14.195,23		B-andelskapital	4.950,00
10.790,29	24.985,52	Reservefond	10.790,29
Postgirobeholdning	2.098,76	Forskuddsbet. kont. 79	2.315,00
Lokomotiver, vogner, bygninger og skinnegang	107.200,00	Ikke disponible midler	
Varige hjelpemidler	25.000,00	Hellne Landhandleri	9.491,75
	159.320,52	Kapitalkonto	101.573,48
	=====		159.320,52
			=====

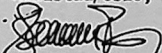
Asker/Bærum, den 18. januar 1979

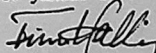

 F. Münster-Mohn
 regnskapsfører


 Olaf Wiegels
 formann

Vi har revidert Andelslaget Urskog-Hølandsbanens regnskap for 1978. Vi finner regnskapet i overensstemmelse med fremlagt regnskapsmateriale. Beholdninger er kontrollert.

Hvalstad/Oslo, den 25. januar 1979


 J. Seemann Berg


 Finn Halling

KOMMENTARER TIL ÅRSREGNSKAPET

UHB har i 1978 hatt en omsetning på snaut 135.000 kroner. Den største enkeltpostene i 1978 ble, som i 1977, vognhallen. Det tilskudd på 125.000 kroner som ble gitt i 1977 ble i sin helhet anvendt dette året, og restomkostningene på vognhallen er dekket over det vanlige driftsbudsjett. Vognhallen kom totalt på ca. 186.000 kroner når en ser bort fra alle gratisydelsene som er kalkulert til ca. 50.000 kroner.

Utgiftene til amskinavdelingen, baneavdelingen og driften ligger på et rimelig nivå, mens utgiftene til bildriften må sies å være blitt for høye når en tar nytteverdien i betraktning. Dog skal det opplyses at ca. 1/3 av utgiftene på denne konto gjelder reparasjon av kranen på bilen.

Vårt nye lokomotiv "BINGSFOS" er innløst med ytterligere 21.000 kroner. Det står nå igjen 25.000 kroner før lokomotivet er fullt innløst. Den raske innløsningstakten har vist at denne type "finansiering" også kan brukes ved senere anledninger om dette skulle bli aktuelt.

Til våre bygninger og anlegget generelt er det medgått ca. 18.000 kroner. Over halvparten av dette beløpet er medgått til elektriske installasjoner på banen og fremføring av kabel fra vognhallen til Bingsfoss stasjon.

Rente- og forsikringsutgiftene beløper seg til ca. 3.500 kroner. I dette beløp ligger foruten brannforsikring og årskontingent til NKKM etc. premie for den ulykkesforsikring som er opprettet for banens arbeidsaktive medlemmer i Norges Brannkasse.

Et beløp av samme størrelse som reservefondet er innskutt i Bergen Bank.

Drifteninntektene ble på drøyt 50.000 kroner hvorav billettinntektene utgjør ca. 36.000 kroner. Det øvrige beløp er chartertoginntekter og salg av frimerker og prospektkort m.m.

Tilskuddet fra Akershus fylke er på kr 53.000 og i tillegg har vi fått et tilskudd på kr 1.500 til særlige tiltak.

De totale omkostningene pr. besøkende i 1978 utgjør kr 22,18. Til sammenligning var disse omkostningene i 1977 på kr 48,27. Tilskuddet fra Akershus fylke utgjør for 1978 kr 9,01 mens dette tilskuddet i 1977 bare utgjorde kr 2,22. Det er her en meget betydelig forbedring fra 1977 til 1978, men tilskuddet er fortsatt vesentlig mindre enn det som ble budsjettert og som vi i fremtiden har håp om å få.

Drifts- og Vedlikeholdsavdelingen hadde ved utløpet av 1978 179 betalende medlemmer.

Resultatet av mineralvann- og kjeks salg er ikke tilfredstillende. Når en tar alt arbeidet med salget i betraktning blir det ingen god "forretning". Hele dette salget bør trolig omvurderes - eventuelt settes bort til andre som kunne være interessert.

Renteinntektene kommer fra vår driftskonto i Kreditkassen og fra sparekonto i Bergen Bank.

Underskuddet for 1978 ble i underkant av 12.000 kroner. Dette er temmelig nøyaktig det underskudd det var budsjettert med.

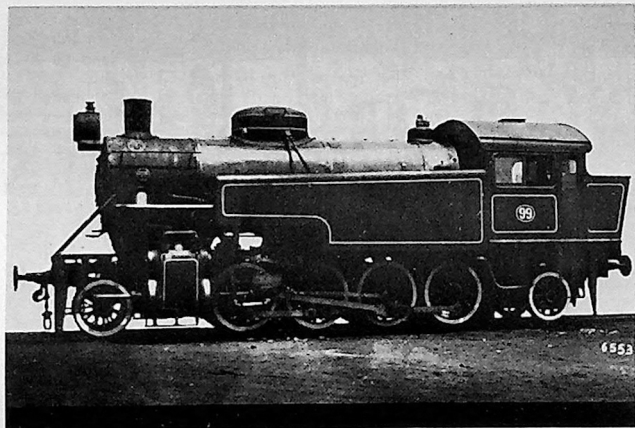
Det er i 1978 solgt A- andeler for 600 kroner. B-andeler er ikke solgt. Ikke disponible midler Hellne Landhandleri på kr 9.491,75 er det beløp som ble returnert oss i 1978 etter at vi hadde sendt disse pengene i retur til Akershus fylke. Vi ba senere om at beløpet måtte overføres til Blaker og Sørum Historielag, som skulle forestå forretningsførselen for landhandleriet, men pengene kom i retur til oss. Pengene står ikke til vår disposisjon.

Lokomotiver, vogner, bygninger og skinnegang er øket til kr 107.200 idet lok nr 8 er kommet i tillegg med kr 21.000,-. Vognhallen er ikke medtatt blant aktiva. Varige hjelpemidler er uendret. Vi har fått gravemaskin i tillegg, men samtidig er verdien av øvrige hjelpemidler noe redusert.

Slå et slag for
„TERTITTEN“



Nå målet med en konto i:
KREDITKASSEN
- Lillestrøm



TIL HOVEDBANEN BLE DET I 1917 LEVERT ET 8-KOBLET TANKLOKOMOTIV MED LØPEAKSEL BADE FORAN OG BAK (1'D 1'). LOKOMOTIVET VEIDE DRIFTSKLART, MED FULLE FÖRRÄD AV KULL OG VANN, 81 TONN. DET BLE BRUKT TIL GODSTOGSKJÖRINGEN MELLOM OSLO OG LILLESTRÖM, OG VAR GODT EGNET TIL DENNE, DA DET KUNNE TREKKE DRÖYT 300TONN I 25% STIGNING, DVS. BRYNSBAKKEN, I'EN FART AV 24 KM/T. EFTER HOVEDBANENS ELEKTRIFISERING I 1927, MELLOM LILLESTRÖM OG OSLO, FANT MAN INGEN PASSENDE ANVENDELSE FOR LOKOMOTIVET.

TIL TROSS FOR AT DET BLE LITE BRUKT, DET VAR JO TUNGT OG HADDE BARE 45 KM/T SOM STÖRSTE HASTIGHET, HÖRTE LOKOMOTIVET MED I TREKKRAFTPARKEN FREM TIL 10/2/53.

DETTE LOKOMOTIVET, SOM VAR ET ENKELT EKSEMPLAR, ER HUGGET OPP, MEN PA JERNBANEMUSEET PA HAMAR KAN MAN BESKJE BADE LOKOMOTIVER, VOGNER, STASJONSBYGNINGER OG MEGET ANNET FRA HOVEDBANEN OG ANDRE AV NORGES JERNBANESTREKNINGER.

OG HVORFOR IKKE BENYTTET N.S.B. TIL HAMAR, VED N.S.B. HAR MAN JO 125-ARS TRANSPORTERFARING!

