

# Tertittten

URSKOG-HØLANDSBANENS MEDLEMSBLAD NR. 44 AUGUST 1980

# Tertittten



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

Medlem av NORSKE KUNST- OG KULTURHISTORISKE MUSEER.



# Tertitten

Medlemsblad for  
URSKOG-HØLANDSBANEN

Nr. 44 utgitt i august 1980

Redaktør : Erik R. Gjertsen  
Redaksjon: Gaute Narverud  
Finn Halling  
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 ..... " 50,-

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: 600

Rutetogene 1980 kjører igjen. De reisende, som trofast besøker banen hvert år, har i de siste årene blitt vandt til å finne "noe nytt" hver sommer. Bingsfos, de polske vognene, vognhall, "gammeldassen" og på åpningsdagen i år, mat og drikke utover tørre kjeks og varme cola! Vi kunne nesten komme til å si at nå får det være nok..... men.....,

Neste år håper jeg at vi har en vogn som det går an å få rullestoler ombord i, og vi bør få istand et "loppe-marked" på en av stasjonene fra tid til annen. Bl.a. slik at jeg kan få solgt mine gamle tidsskrifter m.v. til inntekt for UHB - kanskje selvbetjening utenfor Sørumsand stasjon ?

Mange av oss er farende venner, som dukker opp på museums- og turistbaner rundt omkring i verden. Vi får lære av det vi ser, slik at vi kan anvende det positive tilpasset de spesielle forholdene på UHB, og slik at vi kan unngå ting som vil virke uheldig hos oss.

Hurra og hornorkester er bra en gang i blant, men det er den daglige driften som er det viktigste. Samarbeid er også viktig, både innen UHB, men også like meget mellom de forskjellige institusjoner som driver med samferdsel. Derfor var jeg skuffet da NJK, Setesdalsbanen og UHB igjen var plassert innendørs, "langt fra folk" under Jernbanemuseets Venners Dag på Hamar i juni. For det var jo ikke meningen å lage stands for hverandre. Nåvel, det kommer tider etter denne, og blir vi forespurt om å være med til neste år, så vil nok også plasseringen av klubbens stands bli ordnet til alles tilfredshet.

Med hilsen

Thor Mellin-Olsen.

Forsidebildet: 26 C 433 på Solørbanen en råkald vinterdag i 1968.

Fotograf: Hans P. Grøner

Redaktøren forbeholder seg retten til å forkorte, forandre eller forkaste innlegg og artikler etter vanlig praksis.

## RULLESKAMLER VED URSKOG - HØLANDSBANEN.

VED  
GAUTE NARVERUD.

En smalsporet jernbane som ligger i forbindelse med en normalsporet bane, vil ha sin største ulempe i godstransporten, idet alt overgangsgods må lastes om.

Slik var det også ved Urskog-Hølandsbanen, hvor til å begynne med Bingsfos, senere Sørumsand, var omlastingsstasjoner.

Naturligvis bestrebet banens ledelse seg på å drive jernbanen så effektivt som mulig, og allerede fra 1905 tok man i bruk rulleskamler for å kunne bringe normalsporede godsvogner til mottagerstasjonen på UHB - på denne måten slapp man den arbeids- og tidskrevende omlastingsoperasjonen på Sørumsand.

Også fra utenlandske jernbaner er rulleskamler og overføringsvogner vel kjent, blant annet i Sverige og Tyskland og Østerrike.

I det følgende skal vi få hitsette et par av de instruksjer som var gjeldende for bruk av rulleskamler ved UHB.

Cirkulære no. 110

Bjørlelangen, den 12/10 1905.

Instruks for Benyttelsen af Rulleskamler paa Urskog - Hølandsbanen.

### 1. Almindelig bestemmelser.

Til Paalæsning paa Rulleskamler egner sig 2-axlede bredsporede vogne, ved hvilke ingen Konstruktionsdel hindrer Vognens Befæstigelse paa Skamlerne

Paa de bredsporede Vogne, som er bestemte til at beføres paa Rulleskamler, maa Lasten være jevnt fordelt saa at de fire Bærefjedre er lige meget belastede; Lasten maa desuden være fuldstændig sikret mod Forskyvninger under Farten.

I stærk storm maa lastede Rulleskamler ikke indsættes i Tog.

### 2. Paalæsning af den bredsporede vogn paa Rulleskamlerne.

Den Vogn, som skal paalæses, bliver ved Maskinkraft eller Haandkraft trukket hen paa det noget høiere liggende brede Paalæsningsspor; derefter skyves rulleskamlerne ind under Vognen ifra den anden side saa langt, at Rulleskamlernes Midte kommer lige under Axelen for den bredsporede Vogn.

Derefter opslaaes de gafler, der er befæstede paa Toppen af Svingbolsteret, saa at de griber om den bredsporede Vogns Axler, og fastholdes Gaflerne i denne Stilling, naar den løse Bøile paasættes.

Efterat derpaa Skammelens Svingbolster er indstillet saaledes, at de bærende Ender befinder sig ret under Hjulflangerne, bliver Vognen med Rulleskamlerne bevæget henover Skinnegangen i Retning af det smale Spor, indtil Hjulflangerne er kommet ned i Svingbolsterets Spor og derved Forbindelsen mellem Vognen og det brede Spor er ophævet.

Hjulenes Befæstigelse til Svingbolsterets bærende Ender sker ved Hjælp af de paa denne anbragte Klør, der trækkes saalangt frem paa Hjulringen som muligt, fastklemmes ved Skruen og sikres mod at løsne under Gangen ved at om den paa Bolsteret anbragte Pæl.

Sammenkoblingen af Rulleskamlerne med Nabovognen sker ved Hjælp af en Koblestang, hvis ene Ende ved Hjælp af en Gaffel med Skrue og Contramutter fastklemmes til Bredsporvognens Axel, medens Stangens anden Ende kobles i næste Vogns Buffer.

Førat Koblestangen ikke skal kunne falde ned, ophænges den i den bredsporede Vogns Dragkrog ved Hjælp af en Kjetting.

Afjæringen af Vognen fra den bredsporede Skinnegang kan ogsaa ske ved Maskine, naar dette betinges af de stedlige Forholde, i dette Tilfælde maa der iagttages stor Forsigtighed.

3. Befordring af Læssede Rulleskamler i Tog.  
De paa Rulleskamler anbragte Vogne maa altid indkobles sidst i Toget.  
Der maa ikke befordres flere end 2 bredsporede Vogne i et og samme Tog,  
og maa isaafald mellem disse indkobles mindst en almindelig smalsporet Vogn.

4. Rulleskamlernes Aflastning.

Naar Vognerne skal læsses af Rulleskamlerne, trækkes de ved Maskinen ind paa Aflæsningssporet, forinden man skyver den op paa dette, skal Koblesætningerne borttages og de Klør, der er fastklemt til Hjulringen slaases tilbage.

I denne tilstand skyves Rulleskamlerne saa langt frem, at den bredsporede Vogns Hjul, idet de træffer den bredsporede Skinnegang, begynder at rulle og derunder løftes op fra Skammelens Svingbolster. Derefter aftages Bøilen, og Gaflerne lægges ned, hvorpaa Vognen kan rulles bort.

5. Af- og Paalæsningen af de paa Rulleskamlerne staaende bredsporede Vogne.

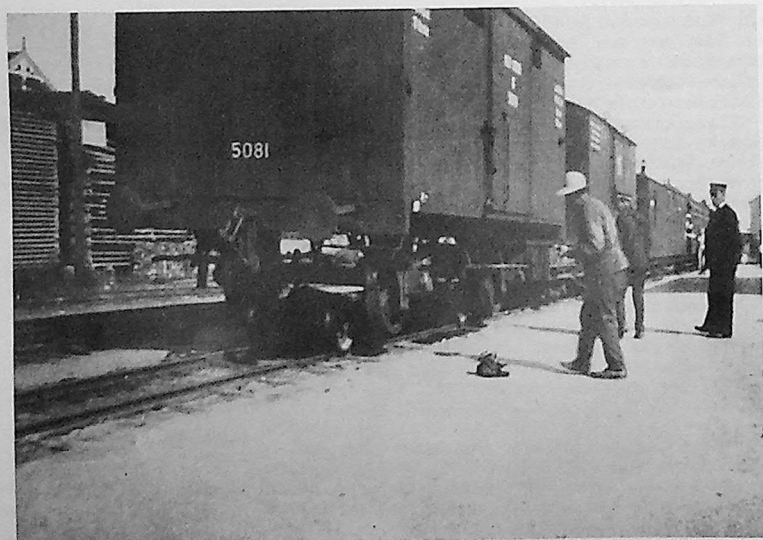
Af- og Paalæsningen af de paa Rulleskamlerne staaende bredsporede Vogne maa ske med den største Forsigtighed; i særdeleshed maa det iagttages, at Af- og Paalæsning sker jævnt, da ellers Vognen let kan kante.

Er det paa Grund af Lastens Art ikke muligt at af- eller paalæsse denne jævnt, da maa Vognen i Forveien være opstøttet.

Den samme Forsigtighedsregel maa iagttages, naar Af- eller Paalæsningen foregaar i en Kurve med overhoiet Spor.

Som man ser var det ikke bare å kjøre uten omtanke, dersom man ville benytte rulleskamler. Det fortelles også at man hadde uhell med velt og lignenede. Dessuten ble rulleskamlerne opplastet med bredspurvogner uforholdsmessig tunge å dra, i tillegg var varmgang et hyppig forekommende fenomen, som gjorde bruken av rullekamler lite attraktiv. Og etterhvert ble løfte-kassene tatt i bruk, som en forløper for våre dagers containere. Dette revolusjonerte transporten til og fra Urskog-Holandsbanen.

På bildet under, fra Bjørkelangen ca. 1920, ser vi bakerst en Statsbanevogn opplastet på rulleskamler. Foran ser vi den nye tid, som alt har gjort seg gjeldende, i form av løftekasse på flatvogn.



Cirkulære no 111.

Udtag af overenskomst mellem Styrelsen for Statsbanerne samt Hovedbanens direktion paa den ene side og direktion for Urskog-Hølandsbanen paa den anden side. Angaaende brug af Statsbanernes og Hovedbanens godsvogne over Urskog-Hølandsbanen.

1. Under iagttagelse af de Forsigtighedsregler som til enhver Tid foreskrives af den Tilsynshavende ved private Jernbaner kan Statsbanernes og Hovedbanens Godsvogne i Læstet eller tom Tilstand transporteres paa Rulleskamlar over Urskog-Hølandsbanen. Rekvirition af Vogne skal ske skriftlig paa dertil indrettede Blanketter til Stationsmesteren paa Sørumsanden.
2. Vognene overtages og afleveres paa Sørumsanden Station. De skal ved Afleverelsen være behørig rengjorte og forøvrigt være i uskadt og for Trafikens Sikkerhed i alle dele betryggende Stand.
3. Statsbanernes og Hovedbanens Vogne skal behandles lige omhyggeligt som Urskog-Hølandsbanens egne Vogne. Vedkommende over- og underordnede Personale skal, hvad angaar Belastning og Tilsyn, bære Ansvar for, at Vognen ikke beskadiges, samt at mulig opstaaende Bristfældigheder ikke forværres. Vognene skal med alle dertil hørende fæste og løse Dele tilbageleveres i samme Stand, hvori de modtoges med Undtagelse af saadanne Forandringer, som er en uundgaaelig Følge af Slitage under Benyttelsen.
4. Fraskilles af en eller anden Grund de til en Vogn hørende løse Dele, skal disse hurtigst og uden Bekostning for den Bane, som de tilhører, forsendes til Sørumsanden Station ledsaget af Opgave over Nummer og Litera paa den Vogn, til hvilken de hører.
5. Vognene skal hurtig aflæsses og tilbagesendes, saavidt mulig forsynede med Returlast.
6. Presenninger skal tilbageleveres uskadt og fragtfrit snarest muligt og senest inden 2 Døgn ledsaget af Følgeskrivelse til Sørumsanden. Beholdes Presenning længere, betales 50 ore pr. Døgn for Forsinkelelsen. Presenninger, der beskadiges eller bortkommer paa Urskog-Hølandsbanen, skal erstattes af denne. Statsbanernes og Hovedbanens Presenninger tillades ikke benyttet i Urskog-Hølandsbanens Lokaltrafik.
7. Togpersonale eller andre ved Urskog-Hølandsbanen ansatte Personer, som bliver opmærksomme paa Mangler ved en Vogn, skal uophødelig anmeldde Sagen og fra nærmeste Station indhente Bestemmelse om, hvorledes der skal forholdes med Vognen.
8. Reparationer af fremmed Vogn maa kun udføres af Urskog-Hølandsbanen, naar dette er nødvendigt af Hensyn til Transportens Sikkerhed, eller dersom Skaden ved Opsættelse med at reparere væsentlig kan forværres. Smaa Mangler skal afhjælpes, hvor de optages, naar saadant uden Tab af Tid kan ske, og i Sændeleshed, hvis Opsættelse antages at kunne foranledige Skadens Forøgelse. Optages ved anden Station end Sørumsanden betydeligere Skade paa en Vogn, men alligevel ikke større end at Vognen desuagtet uden Fare kan befordres dertil, skal Vognen, forsynet med Rapport (Form no 558), sendes derhen for at Eieren at modtages til Reparation. Læstet Vogn, som befindes beskadiget, kan dog sendes videre til Godsets Bestemmelssesred, naar saadant antages at kunne ske uden Fare. Er Skaden saa betydelig, at en længere Tid vil medgaa til Reparation, skal Stationsmesteren derom straks afgive Rapport til Driftsbestyrelsen for den Bane, hvem Vognen tilhører, og afvente nærmere Bestemmelse, inden videre Foranstaltning træffes.

9. Den Skade, som under Togenes Gang, paa Urskog-Holandsbanen, f. ex. ved Togulykke, Afsporing, Ildsantændelse m.m. eller ved Skiftning paa Stationer kan tilstøde Statsbanernes og Hovedbanens Vogne skal erstattes af Urskog-Holandsbanen, med mindre det kan bevises, at Skaden er foraarsaget ved Feil paa den fremmede Vogn, i hvilket Tilfælde Skaden paa Vognen rammer dens Eier. Skade paa Befordringsgjenstande afgjøres i Henhold til Samtrafikoverenskomsten.

10. Urskog-Holandsbanen erlægger for Benyttelsen af Statsbanernes og Hovedbanens Godsvogne en Afgift stor Kr. 2.00 pr 2-akslet Vogn for hvert begyndende Døgn, regnet fra det Tidspunkt, Vognene udskiftes af Kongsvingerbanens Tog ved Sørumsanden Station og indtil Vognene igjen afleveres paa bredt Spor sammesteds. Urskog-Holandsbanen indrømmes dog 24 afgiftsfrie Arbeidstimer (2 Døgn), der fratrækkes paa vanlig Maade. For de Dage, der anvendes til Reparation, eller naar Naturhindringer opholder Forsendelsen, erlægges ingen Afgift. Herom maa i Tilfælde noiegatige Oplysninger fremlægges. Vognene maa forøvrigt ikke opholdes paa Urskog-Holandsbanen længere end absolut paakrevet.

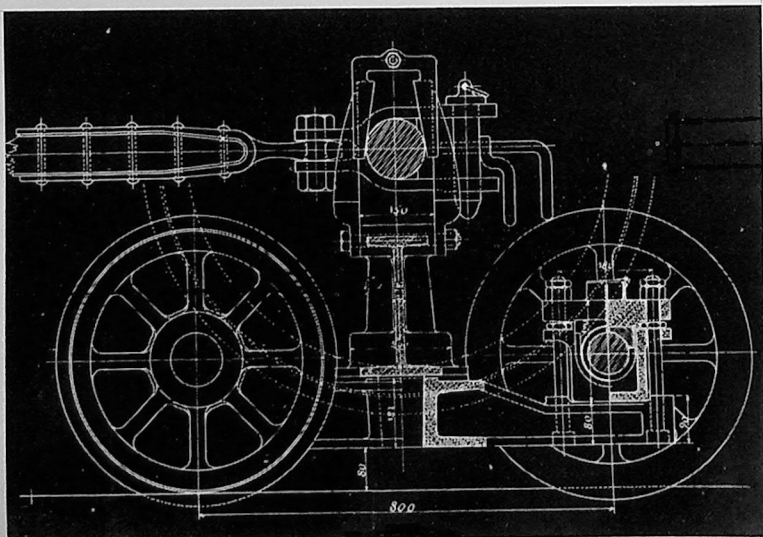
11. Ved Sørumsanden Station skal der føres noiegatig Fortegnelse (Form no 602) over Vogne og Presendinger, der hver Dag gaar over fra den ene til den anden Bane. Disse Fortegnelser skal af Stationsmesteren indsendes 2 Gange hver Maaned gjennem Driftsbestyreren i 1<sup>ste</sup> Distrikt til Togkontrolkontoret inden den 20<sup>de</sup> for Tidsrummet fra 1 - 15 og inden den 6<sup>de</sup> for Tidsrummet fra 16 - 31.

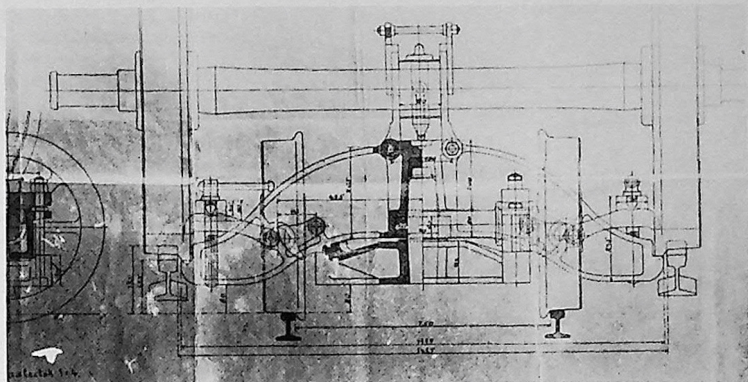
Sætrang

(sign)

Under er en kopi fra en Blåkopi av Urskog-Hølandsbanens rulleskamler. På denne skissen ser vi rulleskamlen fra siden, med den normalsporede vognaksel og hjul påkjørt skammelen. Man kan også tydelig se koblingsstangen, som muliggjorde sammenkobling til smalsporsbufferen.

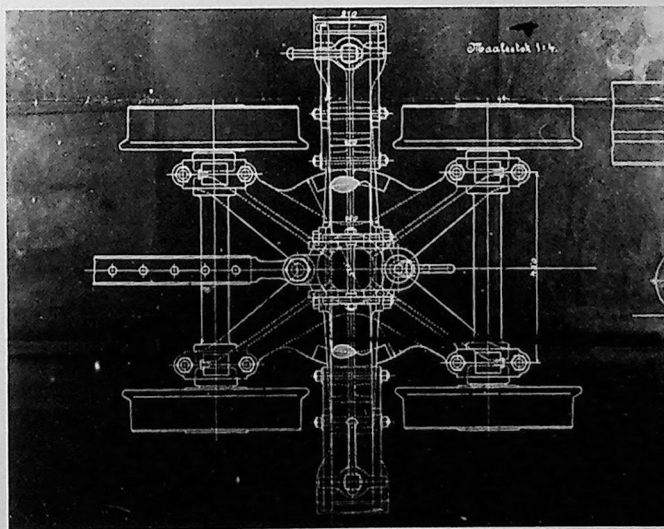
(STRØMMENS VERKSTED)





På bildet over ser vi rulleskamlen med oppløst normalsporsaksel i frontalplan. Antydning er også anordningen av det noe høyere liggende normale spor i påkjøringsrampen. Man kan også se festeordningen mot hjulringene på begge sider.

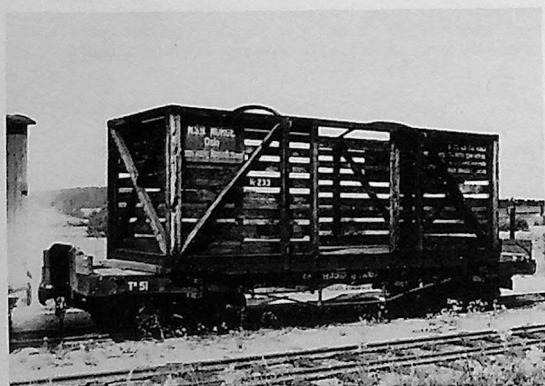
Under ser vi oversikts-tegning av rulleskamlen sett rett ovenfra, denne gang uten last. Tydelig er draginnretningen.



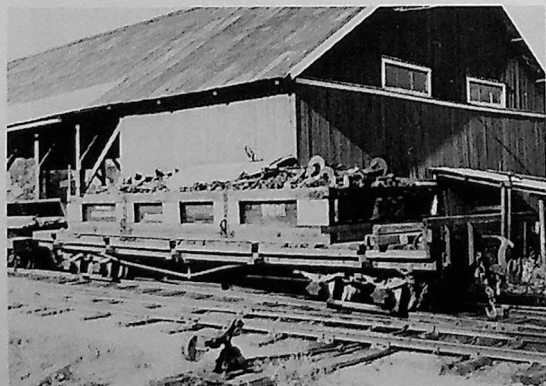


For å lette transporten til og fra smalt spor ble "container"-systemet innført i form av løftekasser. Allerede ca. 1920 ble disse tatt i bruk.

Her ser vi en vanlig lukket løftekasse, bemerk "løfteørene". På skiltet står: NYTTES KUN FOR VOGNER TIL OG FRA STASJONER PÅ URSKOG-HØLANDSBANEN OVER SØRUMSAND STASJON



Vanlig åpen løftekasse.



Løftekasse for skrapjern. Hjemmehørende på Bjørkelangen stasjon.

Fotos: Jan Lysaker



At rulleskamlerne kom ut av bruk ved Urskog-Hølandsbanen lenge før banen ble nedlagt, er vel kjent, og bekreftes av følgende brev fra driftsbestyrer Prydz til trafikksjefen ved Dala-Ockelbo-Norrunds Järnväg:

11 oktober 1932

Herr. trafikchef Carl Julius Schmidt Jädraås, Sverige

### Rulleskamler

Vedlagt fremsendes en tegning av vore rulleskamler, der forresten nu meget sjelden er i bruk.

Alt det krims-krams som skulde fastholde den br.sp.vogns aksel til rulleskamleren er efterhånden sløifet.

Den br.sp. vogn fastholdes til skammelen med 2 svingbare armer A til hvert br.sp. hjul. Disse armer låses fast med en skrue. Når en bredsporet vogn skal kjøres på, rulles på et mellemliggende og en del lavere liggende spor rulleskamlerne inn under den br. sp. vogn. Armerne B svinges opp på hver side av den br.sp. vognaksel og idet den br. sp. vogn skiftes frem vil skamlerne føres med og overta den br.sp. vogn, når det smale spor stiger på.

Derefter låses holdarmene A fast med skruen.

De på tegningen viste lagere var helt umulige. De gikk straks noget ganske forferdelig varme, idet kanten x blev uten smøring. Dessuten var lageret for kort. Vi har derfor forandret disse. Videre var de antydede ophengningsbolter P (1") rent for svake. Disse har vi måttet forsterke.

Den anførte trekkestang festes til br.sp. aksel på følgende måte

Det på tegningen anførte er kasseret.

Vi har kjørt 15 tonn nyttelast + 5 tonn vognvekt på disse skamler.

Vi bruker som før meddelt disse skamler nu rent undtagelsesvis, idet vi har gått over til mekanisk lastekran og løfteskasser.

Skamlerne gikk veldig tungt, men dette må for en vesentlig del skrives på uheldig lagerkonstruksjon. Kuglelager må anbefales. Håper disse meddelelser er så pass tydelige at De får et inntrykk av disse skamler.

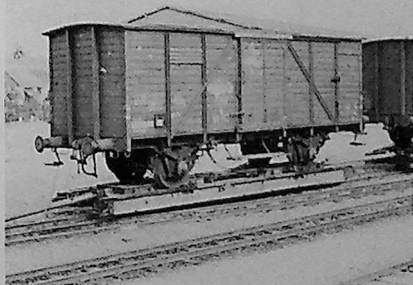
Jeg var Dem herr. trafikchef meget taknemlig for et lønningsregulativ og en fortegnelse over bemanningen for Deres baner. Altså hvor mange på bane-, maskin- og trafikavdeling.

Med kollegial hilsen ærbødigst

*Eigil Prydz*

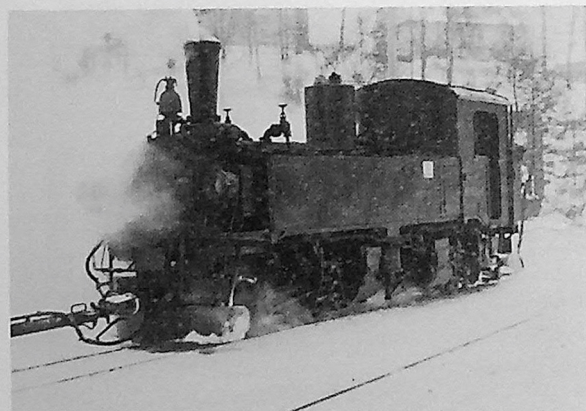
Som man forstår av ovenstående hadde man på den tiden ulike problemer ved DONJ og UHB.

Fremdeles er rulleskamler i bruk, bl.a. i Østerrike, men nå er overføringsvogner mere utbredt, og under ser vi et detaljbilde av en slik vogn, samt noen slike innskiftet i et godstog på Litschau, NÖLB, ÖBB.





Smalsporsbaner kan også være effektive, her er 8 fulllastede G-vogner på overføringsvogner ved Niederschmiedeberg hvor hele produksjonen av kjøleskap i DDR (øst-Tyskl.) foregår.



Nærbilde av DR 99-1594-3, nåværende UHB nr. 8, BINGSFOS - man ser strekkstangen med kobling og vakuumslange.



For å illustrere profilet er dette frontbildet tatt med, her er godstoget kommet frem til Wolkenstein.

Elektrisk kraft er grunnlaget for vår industrielle, økonomiske og sosiale utvikling og fremgang. I våre fossefall og innsjøer har vi en pålitelig og miljømessig gunstig energiresurs.

I Norge står vi overfor både terreng- og ikke minst klimavansker. Dette gir våre ingeniører stadig nye utfordringer.

Vårt firma har i sin mangeårige virksomhet hatt vannkraftplanlegging og damkonstruksjoner som et av de viktigste fagfelt, og vi har opparbeidet en betydelig teoretisk og praktisk erfaring samt kapasitet på dette området.

Vi har i tidens løp hatt ansvaret for planlegging og konstruksjon av en rekke kraftverk, både lavtrykks- og høytrykksverk med fall fra 10—1000 m, såvel i dagen som i fjell. Vår erfaring i fjellanlegg av alle slag er betydelig og omfatter også de rent fjelltekniske og sikringsmessige problemer. Til løsningene av disse oppgaver medvirker våre ingeniørgeologiske fagfolk.

Vannkraftplanleggingen har gitt oss en know-how som gjør oss istand til å arbeide med hydrologi og hydraulikkoppgaver i videste forstand, såsom vannspeilberegninger i vassdrag ved forskjellige vannføringer, målinger og fremstilling av strømningsbildet med vannhastigheter i sjø og elv, elveforbygginger, erosjons- og sedimenteringsproblemer i vassdrag m.m.

I dambygging tok vi tidlig i bruk slanke materialsparende betongkonstruksjoner. Dette var et viktig fremskritt i Norge med de vanskelige transportforholdene vi har her. Disse damtyper gir meget økonomiske løsninger og blir ennå benyttet i stor utstrekning.

Vi har også prosjektert en rekke fyllingsdammer. Noen av disse er blant landets største. I prosjektgruppene som arbeider med disse konstruksjoner og andre løsmasseproblemer har vi geotekniske fagfolk.

Tunnelutslag under vann mot store trykk har vi arbeidet mye med. I denne forbindelse mottok vi en pris for et prosjekt i Alaska "the 1974 Honor Award" fra the US Army Corps of Engineers for planlegging av tunnelutslag for the Snettisham Project. Prisen var også en påskjønnning for spesielt godt miljømessig arbeid.

Ingeniør Chr.F. Grøner fikk i 1934 Sam Eydes Ærespris, og i 1976 ble firmaets prosjekt Dam Zakariasvann, Norges høyeste betongdam, tildelt Norsk Betongforenings "Betongtavle".

Vår erfaring dekker alle forhold i forbindelse med kraftverksbygging, hydrologi og hydraulikk, produksjonsberegninger, økonomiske vurderinger, bygningsmessig planlegging for anlegg i fjell og i dagen, modellsimulering ved EDB for vurdering av verkets virkning på et større nett, byggeledelse og kontroll på anlegget m.v.

På dette grunnlag er flere av våre sivilingeniører rutinerne i skjønnsaker og er ofte benyttet som sakkyndige og skjønnsmenn.





**PEUGEOT**

# 505



Den nye modellen  
fra Europas største  
bilkonsern

Stabekk Auto – Kolsås Auto.  
To navn i Bertel O. Steen-gruppen.

## Fra den gamle

# "STYREPROTOKOLLEN"

Etter å ha fristet mange år ( 10 ) i utlendighet, har endelig klubbens første styreprotokoll kommet til rette, og som nybakt redaktør og medlem bare fra 1975 er det både artig og informativ lesning som denne protokoll har å by på.

Selv om en del av stoffet nok må karakteriseres som "tørre referater" er det likevel mer enn nok å heve øyenbrynene samt å trekke på smilebåndet over.

Økonomi har alltid vært et gjennomgangstema i Urskog-Hølandsbanen, og karakteristisk nok dreier den første innførslen seg om dette tema:

4.4.1965.

I går, lørdag 3.4. mottokes brev fra arbeidstilsynets kjelkontroll, overinspektøren, datert 1. april 1965. Dette brev var svar på styrets brev av 30.12.1964, hvor vi søkte om å få slippe å betale gebyret for hovedbesiktigelse av lokomotiv, tilsammen kroner 540,-. "Finansdepartementet kan ikke se at det foreligger hjemmel til å frafalle eller sette ned gebyret".

Som man forstår har nok proposisjonene i utbetalingene endret seg en smule fra disse hine pionerdager på banen.

Sikkerheten på banen og utdannelsen av personalet var også viktige punkter i en oppstartingsfase, og den neste innførslen i protokollen dreier seg om lokomotivførerutdannelsen:

17.4.1965.

Brev sendt idag til Østra Södermanlands Järnväg med forespørsel om lokomotivførernes utdanning".

Hvorvidt det kom svar sier protokollen ingenting om, men vårt lokomotivførersertifikat henger i alle fall så høyt at det skulle være bevis godt nok på førerens kompetanse.

Vi hopperså frem til styremøte den 15.3.1966. Flere ting stod på dagsorden, blandt annet billettene for og bakside samt arbeidet med rutetidene. Økonomi har også på dette møte vært fremherskende og vi sakser følgende uttalelse:

"Det ble hevdet at man måtte prøve å avlure de reisende mest mulig inntekter helt fra begynnelsen og at man måtte basere seg på å være så kommersielle som mulig. Det ble blant annet foreslått postkortsalg, boksalg, brussalg, issalg, kaffe og kakesalg osv. og at i hvertfall brussalg ville være meget enkelt å gjennomføre. Det ble videre vedtatt at andelshavere kan reise gratis på banen. De fremlagte vedtekter for D & V ble vedtatt av styret, og Olaf Wiegels ble overrakt protokollen fra arbeidsmøtet".

Dette er altså litt av stoffet som den gamle protokollen inneholder. Mange er de møter som ble satt på turistsjef Alfild Hovdans kontor, og som etter et par timer ble flyttet over til Promenadecaféen, hvor de varte til langt utover kvelden....

Protokollen er nå tilbake i arkivet i Ao 100, eller rettere sagt, i vogna bak, og de som skulle ha lyst til å bla igjennom de gamle referatene og annet stoff fra den første tiden på banen, kan bare kontakte Finn Halling på et eller annet møte. Det dere har lest her er bare ørsmå fragmenter av klubbens første driftsår.

Erik R. Gjertsen

En lørdag i slutten av april dro vi tre mann fra baneavdelingen opp til Bingsfoss. Det var en fin, varm vårdag og klesdrakten var deretter. Vel ankommet Bingsfoss begynte det å sne horisontalt, ledsaget av en isnende sno. Så kort stund hadde aldri noen av oss vært på "bruket" før, da vi vendte nesene mot Fyen og varmere breddegrader. Heldigvis hadde Magne Bauge et utmerket varmeapparat i bilen sin, rene førvinden. Mai ble imidlertid skjønn og mild, så da kom de forskjellige arbeidene i god gjenge.

Nesten to week-ender ble brukt til å avplate normalsporsviller som skulle brukes i oppføringen av plattform på Bingsfoss. Under dette muskelkrevende arbeidet fikk vi god hjelp av våre nye banevoktere i avdelingen. Hver baneformann har fått sin aspirant, og Rune Moe, Pål Ufert og Tom Flateby har vist seg å være pålitelige og arbeidsvillige karer.

Av Jon Stortrøen på Sætra Gård fikk vi låne et nytt vidunder av en traktor (4-hjulstrekk, 12 gear fremover og stereoanlegg) til å fjerne grusen på plattformen på Sorumsand. Senere ble subbus lagt ut. Den er mer behagelig å gå på, og minsker gulvslitasjen i vognene betraktelig. Den opplastede grusen ble lagt ut i sporet der ballastkantene var i svakeste laget.

Den 18. mai 1980 kommer til å bli en merkedag i baneavdelingens historie. Da stilte vi fulltallig på Bingsfoss. Alle i tilsynelatende i god form, og vi fikk også gjort en del arbeid. Pinsen ble brukt til den årvisse justering av sporet. De verste slyngene i sporet ble rettet og sunkne skjøter ble løftet. Særlig sporet på begge sider av Sætra planovergang fikk en nødvendig "ansiktsløftning", og strekningen fra Sørumsand stasjon til undergangen under Kongsvingerbanen er nå nesten klasse A-bane.

I juni la Ole Johnny Flateby inn ny overgangslem på Sætra. Begge planovergangene kan nå passeres av personbiler uten at man risikerer forstillingskontroll på autorisert verksted etterpå.

200 nye sviller ankom i juni. Steinar Norli hadde den brennende ære å sjau dem over på k 19. Brennende, fordi han jobbet i bar overkropp, og kreosoten har den samme egenskap som brennestele på huden. Baneformann Norli er nå restituert, og det ble ikke nødvendig med hudtransplantasjoner. Vi håper å få lagt inn de 200 svillene med assistanse av en erfaren fagmann før sneen kommer.

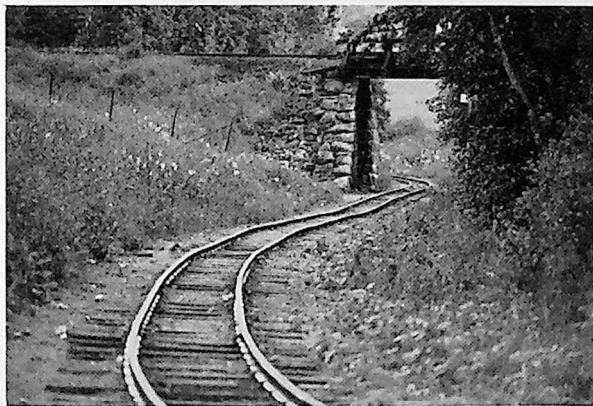
Et arbeid som må prioriteres i årene fremover, er utskifting av bolter i skinneskotene. Det har vist seg vanskelig å få tak i den rette dimensjonen på det åpne marked.

Driftsbestyrer C.F. Thorsager i Foreningen Setesdalsbanen kunne fortelle at også de er i beit for bolter til 20,5 kg's skinnegang. Han så derfor en mulig løsning på problemet at begge museumsjernbanene tar en felles henvendelse til en boltefabrikant for å få nyprodusert disse boltene. En slik fellesbestilling vil antagelig medføre en reduksjon i enhetsprisen som det kunne spares betydelige beløp på.

Til slutt vil jeg få rose den fine lagånden og kameratskapet som er i baneavdelingen. Noen av arbeidsoppgavene våre er lite lystbetonte - hva man på godt norsk kan kalle "møkkajobber" - men de går unna takket være positiv innstilling og godt humør fra våre slitere. Det tilbud vi på UHB har overfor nye aktive medlemmer, er nettopp et egenartet miljø, kombinert med følelsen av å være med på å drive et museum - et jernbaneselskap. Men, det betinger samarbeidsvillighet, gjensidig tillit og at man kan møte nye mennesker med en vennlig tone.



Sporjusteringsarbeidene er kommet godt igang og går unna med liv og humør under banemesterens veiledning.



..., og strekningen fra Sørumsand stasjon til undergangen under Kongsvingerbanen er nå nesten klasse A-bane.



Wirene på "Loffen" byttes. Dette var en nødvendig operasjon før gravearbeidene kunne startes opp. Wiren var heldigvis lang nok.

## HALVGATT LØP . . .

Fellesferien er over oss og det er halvgått løp på UHB. Vi har bak oss den travleste chartertog-virksomheten vi noen gang har opplevd - og foran oss, for ikke å si midt i, de største revisjonsoppgavene banen har stått overfor i alle disse årene. Vi har på samme tid grunn til å glede oss og være oppriktig bekymret.

Arbeidene på BC03 skrider fremover, men arbeidets omfang øker stadig. Verksmester Stenersen føler seg ikke lenger overbevist om at vognen vil bli ferdig restaurert til sesongen 1981.

Samtidig har HØLAND fått en sprekk i fyrkassen som satte lokomotivet definitivt ut av drift. HØLAND skulle under enhver omstendighet inn til hovedrevisjon til høsten, men omfanget av denne revisjonen er nå ut til å bli et ganske annet enn vi først hadde tenkt oss. Vi må ha helt ny innvendig fyrkasse. Drivhjulene på lokomotivet må også dreies. Løpehjulene ble dreid ved forrige hovedrevisjon. Også arbeidet på HØLAND vil kreve kjempeinnsats og lang tid - for ikke å snakke om store beløp! Det er mildest talt lite sannsynlig at loket vil være tilbake på UHB før i 1982. Men da haster det, for i 1983 skal SETSKOG-EN inn til HR.

Nytt av året er forøvrig nye sviller. Vi har endelig kunne spare på oss 200 "fabrikknye" sviller til banestrekningen. Det var ingen billig fornøyelse, ca. 20.000 kroner kom herligheten på. Med god hjelp fra NSB, Kongsvingerbanen, regner vi med at samtlige vil være på plass i sporet innen høsten er omme.

Bingsfoss stasjon blir stadig bedre, plenen er tatt i bruk og salg av nystekte vafler og kaffe på stasjonen er i full gang og en kjempesuksess.

Sammen med NJK har vi fått bestilt emaljeskilt etter gamle modeller i Portugal. De skiltene som i første omgang skulle på plass pryder nå vognene og gir et ytterligere gammelt og autentisk miljø.

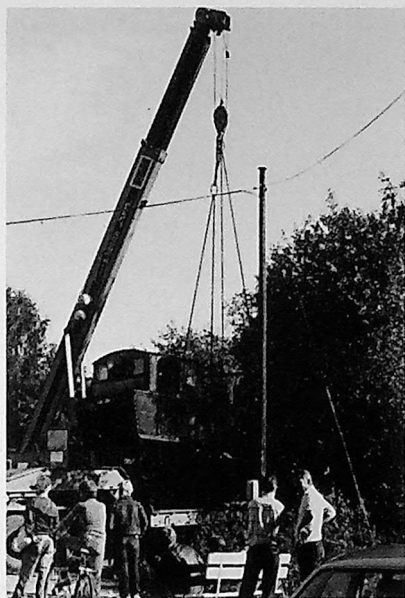
Fortsatt står det mye på de forskjellige arbeidsplanene som ikke er kommet til utførelse. Det dukker også opp uforutsette skavanker og feil som må rettes. Det blir alltid flere oppgaver enn det som var forventet - noe vi alle er klar over når arbeidsplanene skrives.

Vi lar ellers bildene på de følgende sider tale sitt språk om aktiviteten på UHB.



Rammen til Co2 har lenge ligget ute uten å få noen oppmerksomhet. Nå på vårparten ble den imidlertid rustbanket, satt inn med Owatrol og malt. Rammen må stadig finne seg i å stå ute, men nå skulle den ikke lenger ta skade av det.





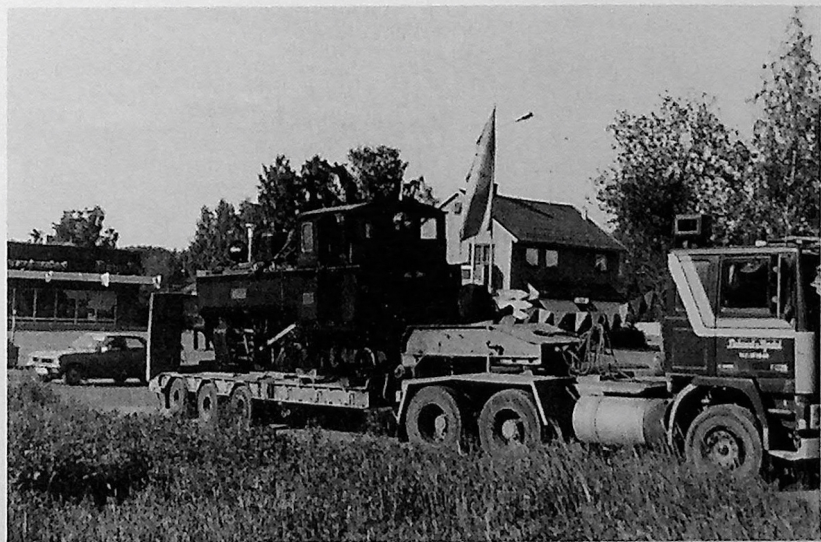
Til venstre:

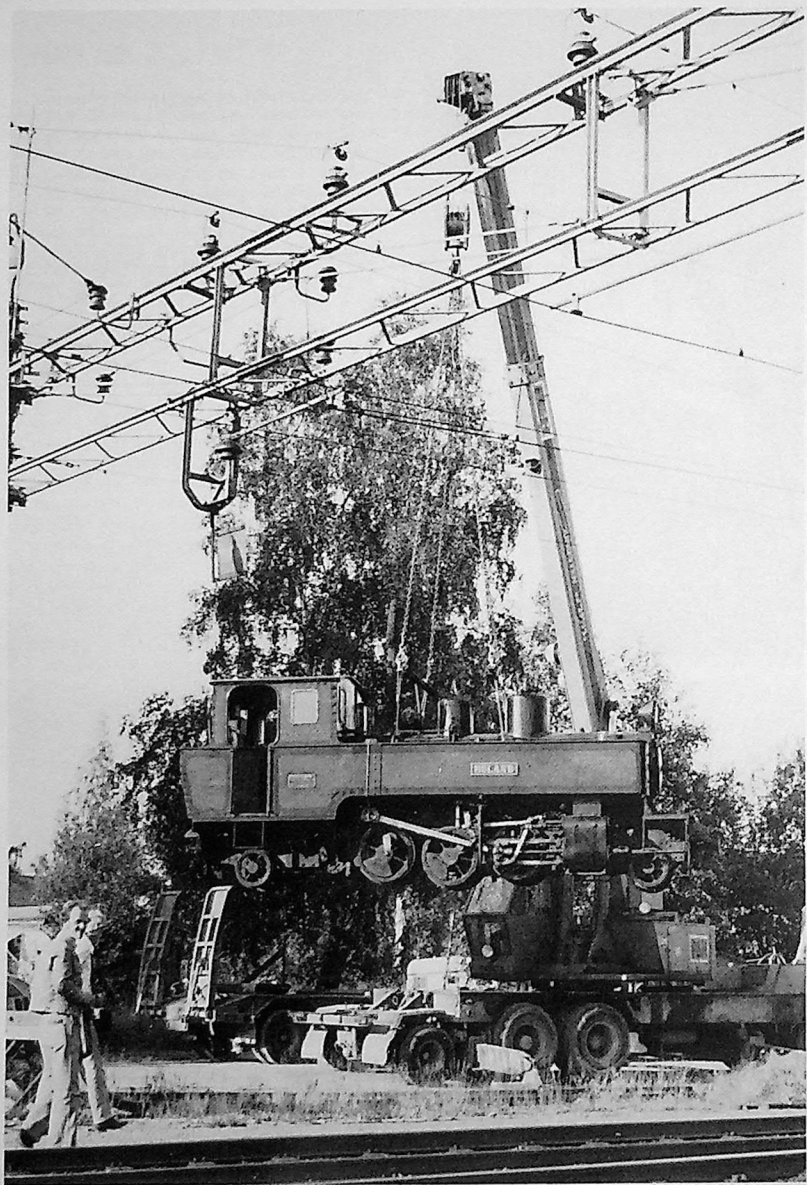
HØLAND heises av sporet og over på trailer bak "mygg-bua" som er blitt populær-betegnelsen på vår stasjonsbygning på Sørumsand.

Det er trangt om plassen her, men ved hjelp av Stortrøens traktor var forholdene lagt vel til rette.

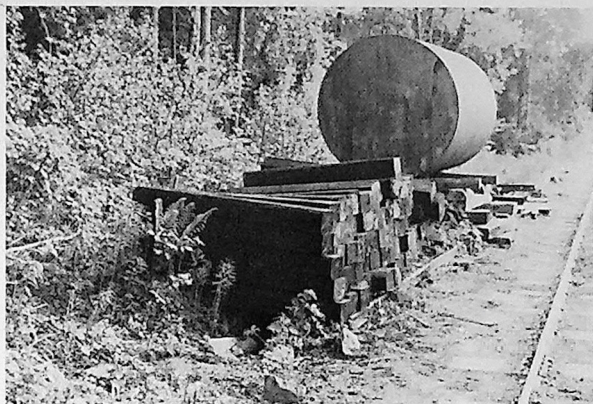
Under:

Vel fastspent på traileren tilbake legges de siste meterene av den suverent mest kostbare "strekningen" av UHB. De kjøreturene vi i gjennom årene har gjort med tungt materiell mellom Sørumsand stasjon og Presterud har vi ikke lenger tall på, men de meromkostninger som disse transportene har påført UHB kan dokumenteres. Så kan man jo spørre seg selv: Var dette siste gang vi måtte benytte jernbanens argeste konkurent for å komme oss de 600 meterene inn til Sørumsand? Dessverre er det fortsatt ingen gitt å gi noe sikkert svar på dette spørsmålet.

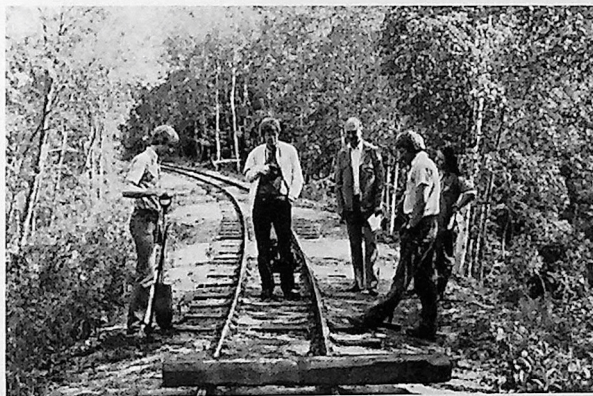




Siste løft for HØLAND er trygt plassert på jernbanevogn. For å si det med lokmesteren: "Den suverent enkleste delen av hovedrevisjonen på loket er vellykket avsluttet".



Her ser vi noen av de nye svillene som har dimensjon 6"x7" med lengde 1,70 m.



I begynnelsen av juni var Aftenposten på besøk og laget stor reportasje fra banen. På bildet skal gutta til å legge inn en sville for å vise hvordan slikt foregår på gammeldags manér.



Prøveoppfyringen av såvel SETSKOGEN som BINGSFOS gikk greit. Vinteren var overlevd uten mén. På bildet er det nr. 4 som er iferd med å få opp trykket. BINGSFOS gikk prøvetur da de to fra Aftenposten skulle tilbake til Sørumsand.



Bak vognhallen er det lagt ut spor slik at vi kan få satt til side traller, boggier og annet utstyr som ikke er i bruk og ellers bare vil være i veien foran vognhallen.



På Kongsvingerbanen har nå Bingsfoss stasjon fått egen plattform. Den er 12,5 meter lang og dekker 2 dører på et 69-sett.



En historisk dag, søndag 1. juni. Ny ruteordning trer i kraft på NSB i forbindelse med åpningen av "sentrumstunnelen" - og samtidig begynner lokaltoget til Arnes å stoppe på Bingsfoss for UHB-medlemmer. På bildet "prøvebelaster" UHB'ere plattformen på den store dagen.

# Med Jernhest Over Smale Spor Bak Jernteppet - - - - del 2.

I forrige nummer av TERTITTEN skrev jeg om to smalsporbaner i DDR. "MOLLI" i nord, og Radeburglinjen ved Dresden. Det hadde seg slik at man fra 1881 og utover, i Saksen, lot bygge en rekke småbaner i 75 cm. sporvidde, et nett som på det største var ca. 520 km. langt.

De første lokomotivene var små 0-C-0 tanklok, levert fra Hartmann i Chemnitz fra 1881. Det ble bygget i alt 44 stk. av disse smalsporlettvektene, som av utseende minner mye om UHB's Nr. 1 og 2.

I alt bygget de saksiske statsbaner 6 smalsporlokktyper frem til 1920 årene. Av disse var typen IVK tallrikest, idet det ble levert 96 stykker av denne typen. UHB's nr. 8, BINGSFOS er en representant for denne typen, og forøvrig den eneste kjørbare i vest europa. Imidlertid er det ca. ett dusin "Meyere" stadig i drift i DDR.

En teknisk særegenhet ved de saksiske smalsporbaner var bremsene, nemlig de såkalte "HEBERLEINBREMSEN". Dette system baserer seg på et snortrekk over taket på vogner og lok. Bremsesystemet av denne typen er stadig i drift på "Meyerebanen" Oschatz - Mügeln, som vil bli omtalt i en senere artikkel.

Men tilbake til saken: I Dresdens umiddelbare nærhet ligger ennå en smalsporbane, nærmere bestemt Freital - Hainsberg banen. Denne linjen går 26,3 km. til Kipsdorf, og er den eldste 75 cm. bane i DDR, bygget i 1883, og har stadig nok trafikk til å fortjene betegnelsen "Hochbetriebbahn". Det befordres over en halv million reisende her årlig, ved siden av en anseelig godstrafikk. Det er selvfølgelig bare damplok i stallet her som ellers på smalsporbaner i DDR, mest neubaulok av typen 99.1771, men også 2-3 av de opprinnelige einheitslokomotivene fra 1928 - 33, betegnet 99.1731 - 62. I alt 14 lok finnes her i Hainsberg og de vedlikeholdes eksemplarisk.

Da Lars Liaaen og jeg besøkte banen i oktober 1979 rakk vi ikke toget til Kipsdorf, så vi hadde ikke annet å gjøre enn å sette etter dem i bil. Vi klarte imidlertid ikke å ta dem igjen før i Kipsdorf, endestasjon og nedleggingstruet sådan. Halvparten av denne linjen står nemlig for fall grunnet motorveitbygging. Kipsdorf er en artig stasjon. Selve stasjonsbygningen er en røsslig tre-etasjes affære som ligger på tvers av sporene i enden på stasjonen. Det ser faktisk ut som om banen fortsetter inn i kjelleren og videre. Dette beror på at man har innvendig godsekspedisjon i første etasje.

Banegården i Kipsdorf vidner også om tidligere velmaktsdager, 7 spor og noen stikker, selv om man idag neppe har bruk for mer enn 1 - 2 av gangen. Godsbanegården ligger ca. 100 m. nedenfor og er helt gjengrodd idet det ikke går godstog hit opp lenger. Lokstallet ligger også inne i buskaset nedenfor stasjonen.

Imidlertid dro det seg mot avgangstid, og 99.1786 etterhengt 6 grønne boggier var klare for returen til Hainsberg. Jeg hoppet på toget, mens Lars kjørte ved siden av.

Umiddelbart ut fra stasjonen faller linjen voldsomt, sikkert 30 - 40 o/oo, og løper parallelt med riksveien ned til stasjonen Schmiedeberg. Her er det endel industri, og endestasjon for godstogene. Det er herfra og opp til Kipsdorf det er tale om total nedleggelse.

Kort opphold og vi lunter bedagelig videre langs landeveien, små stoppesteder ligger tett som hagl hele veien. Etter ca. 15 km. på denne måten ankommer vi midtstasjonen Dippoldiswalde. Dette er ikke det sted man ventet å finne på en småbane. Stasjonen er enorm til smalsporlig å være, med lange plattformoverbygg, tre-etasjes stasjonsbygning, semaforer i alle inn- og utkjøringsspor og wirestyrte vekslere. Vi krysset med et godstog i samme retning, jeg hoppet av, og toget "vårt" la i vei mot Hainsberg i skumringen.

Siden dette var det siste vi kunne rekke denne dagen, tok vi oss god tid i Dippoldiswalde og kom i prat med mester'n og lokpersonalet på godstoget.

Stasjonsmesteren var selv interessert i smalspor og fortalte at banen har 14

damplok, 43 personvagner, og at "das Ministerium" hadde bestemt at persontrafikken sør for Dippoldiswalde skulle innstilles, sammen med nedleggelsen av strekningen mellom Schmiedeberg og Kipsdorf.

Han bemerket snurt at jeg hadde sånt fint kamerautstyr, som alle fra "drüben" (østtysk ord for 'darüber', d.v.s. over gjerdet, eller vesten). Lars slapp dette - hans gear sto mer i stil med østtysk standard.

Vi tok farvel med mester'n og la iveri til Hotel Königstein i Dresden. Neste dag hadde vi planlagt å besøke 75 cm. linjene Wolkenstein - Jöhstadt samt Cranzahl - Oberwiesenthal sør for Karl-Marx Stadt, men den gikk ikke!

Det alltid påpasselige politikorps huket oss 100 m. utenfor fylkesgrensen til Dresden og forlangte å få se passene. Joda, vi hadde bare visum til "Bezirk Dresden" og måtte returnere, med løfte om at et utvidet visum bare var en formalitet. Vi gjorde så, men etter 2 timers forgjeves søking og forespørsler viste det seg umulig, ingen "polizei-amt" kjente til dette, men kanskje hvis vi spurte på .....! Slik er det i Østtyskland.

Men de gode nordmenn var ikke rådville. Vi visste jo at enda et smalspor-system fantes i Zittau, 8 mil øst for Dresden nede ved grensen til Czechoslovakia.

Vi la i veg, og kom over en nydelig oppusset 60 cm. maskin fra Muskauer Waldbahn i en ukjent landsby. Loket bar nummeret 99.3312 og var det eneste i sitt slag der oppe i Muskauer Forst.

Zittau neste! Her var i sin tid (før delingen av Tyskland) et travelt sted.

I dag noe mere redusert til en møkkete grenseby, men stadig utgangspunkt for et lite smalspornett på ca. 16 km. Opprinnelig var det enda mere, i det det gikk en bane østover til de tidligere tyske byene Reichenau og Hermsdorf, men disse to har nå Czechoslovakia overtatt, og det er ingen smalsporforbindelse med DDR lenger.

Når jeg kaller Zittau banene for et nett, er dette kanskje noe overdrevet. Det er bare en linje ut fra Zittau, men i Bertsdorf deler den seg med en linje til Oybin og en til Jonsdorf, begge eksakt 3 km. lange. Klokken var vel 3 innen vi hadde presentert oss for mesteren på smalsporstasjonen og fått det nødvendige samtykke til uhemmet fotografering. Senere besøkende må være klar over at Zittau ligger i grensetraktene, og fotografering er normalt forbudt, men på smalsporstasjonen får man fotograferer.

Stasjonen fortjener i seg selv noe omtale. Den ligger ved siden av plassen foran hovedbanegården, og selve bygningene som sorterer under smalspordelen er svært så uanseelige, men har en særpreget gammel stil. Stasjonen har en lang platform med tak over. I den enden som ender ut mot stasjonsplassen fortsetter begge sporene gjennom to unike bueganger over plassen og inn til lokstallområdet. Når et tog kommer inn kobles loket fra, og kjører umiddelbart fra togstammen og videre over plassen og inn til lokstallen. En ny maskin kommer så noen minutter senere fra lokstallen, over plassen og inn på det andre sporet og bakker deretter inn til togstammen i den andre enden.

Vi hev oss på toget etter å ha iaktatt denne seansen, og snart var vi underveis. Ut fra Zittau gjør banen en stor bue rundt hele byen, og fungerer som forstadsbane til den kommer til Zittau Züd. Herfra går den kloss opptil Tsjekko-grensen et stykke før den dreier vest mot Bertsdorf.

Bertsdorf er kun 13 km. fra Zittau, men vi krysset to tog før vi kom hit. I Bertsdorf deler banen seg til Kurort Oybin og Kurort Jonsdorf. Jonsdorf-toget sto og ventet da vi kom inn, og ved avgang fikk jeg for annen gang i mitt liv se det særegne synet av 2 smalsportog med synkron avgang.

Vel ut fra Bertsdorf begynner vi å forstå hvorfor denne delen av Tyskland kalles "die Erzgebirge". Det er jo bent frem småkupert! Uansett, 3 km. er ikke lenger i DDR enn på UHB, så etter ca. 10 minutter blir vi inn på stasjonen i Oybin, en relativt stor stasjon med en flott stasjonsbygning i bindingsverk og teglsten. Heller ikke hit er det noen godstrafikk, så fremtiden er usikker for begge sidebanene ut fra Bertsdorf.

Her i Oybin fikk vi god anledning til å titte på loket, under det ca. ½-times lange oppholdet. Alle lokene i Zittau er av den opprinnelige enhetstypen fra 1928 - 33, untatt ett. Det er nr. 99.4532 som brukes i skiftingen i Zittau. Det er en liten D-maskin med utvendige rammer, som opprinnelig var Trusetalbah No. 4



Det er avgangstid  
i Freital - Hains-  
berg. Datoen er  
17/05-80 og loket  
er nr. 99.1789.



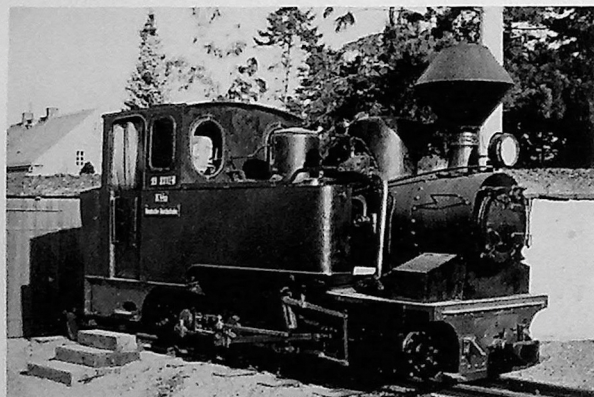
Avgangstid i Kurort  
Kipsdorf.  
Bemerk stasjonen i  
bakgrunnen.



Dippoldiswalde i okt-  
ober 1979. Begge tog  
med retning Hainsberg  
og vi ser lokene nr.  
99.1786 og 99.1789.



Hold til høyre, dog ikke for langt! ellers kan du avhende bilen som skrapjern.



En snerten 60 cm. maskin i ukjent landsby. Loket kommer opprinnelig fra Muskauer Waldbahn.



99.1760 i Zittau, klar med kveldstoget til Jonsdorf. Lokfører Voigt residerer på Loket.



"Trusetal", bygget av Orenstein & Koppel i 1924. Enhetslokene er l'E'l lok, og var basis for de tidligere omtalte "neubau"lokene fra 50-årene. De er av utseende nesten lik hverandre, med unntak av enkelte tekniske detaljer som forvarmer, klokkeverk etc. Enhetslokene har nummerserien 99.1731 - 62 og alle er bygget hos Hartmann i Chemnitz og Firma Schwartzkopf.

Forvarmeren i disse lokene er av blandingsforvarmertypen, som driver direkte av dampen fra sylindrerne, på denne måten reduseres utslippet betydelig, og lokene er nærmest lydlose i fart, m.a.o. ingen markant tøffing.

På nedtur fra Oybin tok vi plass i vognen bak loket, og tilbrakte naturligvis mesteparten av tiden på platformen. Man snur ikke lokene på noen av banene, så vi hadde røkskapet svaie i hodehøyde midt imot oss. En kjelediameter på drøyt 1,5 m. ruver godt på 75 cm. spor.

I Bertsdorf måtte vi bytte over til toget fra Jonsdorf for siste etappe inn til Zittau. Prosedyren er slik at en togstamme kommer fra Zittau, drar helt opp til Jonsdorf eller Oybin, kommer så ned til Bertsdorf, og gjør enda en tur på en av sidebanene før det returnerer Zittau. Derfor togbytte for oss.

Vel tilbake i Zittau ble det bedrevet litt nattofotografering med velvillig hjelp av lokfører Hartmut Voigt og hans fyrbøter på 99.1760. Lokfører Voigt var en kar vi ønsket vi hadde møtt før. Da han hørte vi var fra Norge, og smalsporfrelste, og til og med jobbet med en 75 cm. bane i Norge hadde vi stående invitasjon til å kjøre med ham, og om vi ville, for ham. Men det måtte vi dessverre si nei takk til, beklageligvis. Vi måtte returnere Dresden, og forberede oss på neste dags hjemtur.

Før hjemreisen rakk vi dog et besøk i Verkehrsmuseum i Dresden, et museum av høy standard, men utrolig trange plassforhold. Planer er igang for å lage et separat jernbanemuseum i den gamle bayerske stasjonen i Leipzig, og utrolig mange loktyper er blinket ut for bevaring. Vogner derimot, er visst ikke i skuddet.

Til slutt: 10 av dagens 13 smalsporbaner i DDR skal gå til år 2000! med damp!! Så har Reichsbahministerium sagt. Man har også bestilt nye personvogner av en standard type som skal passe på alle sporvidder (750, 900, 1000 mm.). Alle baner skal oppgraderes, og dette arbeidet pågår nå. Disse planene virker uheldig noe underlige, men vi får tro dem. Hyggelig er det også at fotografering tillates, selv om det offisielt er forbudt. Men som de selv sier: "Det er forskjell på teori og praksis".

I neste nummer av TERTITTEN vil jeg behandle banene Oschatz - Mügeln og Harzquerbahn, begge tidligere privatbaner, med kjempetraffikk i dag.



Artig stasjonsportal i Zittau. Loket står klar til å koble seg på bak på toget som hvert øyeblikk er ventendes på sporet ved siden av.

Tekst og fotos:  
Roar Stenersen

MEG EL 5.2039 OVER HØYFJELLET TIL OSLO S  
=====

Et av vårens oppdrag for NJK var å få bragt dampmaskinen 18c255 fra Elverum til Bergen. Da klubbens EL 5 maskin skulle være trekraft, fant man det formålstjenlig å arrangere en tur for medlemmer bosatt på vestsiden, med besøk på Hardangerbana og Flåmsbana. Det var også anledning til å få være med toget tilbake til Oslo S, over Hønefoss, Vikersund og Drammen.

Utfluktene var godt organisert, det var Bergensavdelingen av NJK som stod for arrangementene på vestsiden, og klubben fikk ved samme anledning innviet sin nyrestaurerte spisevogn.

Vi lar bildene vise noen av høydepunktene.



BM 64 motorvogn  
på Granvin  
stasjon en tidlig  
lördags  
morgen



EL 9.2063 på  
Flåm stasjon.  
Maskinen skal,  
sammen med  
BM 64.07 trekke  
en togstamme på  
fem boggivogner  
opp alle de  
55 promille til  
Myrdal stasjon



Toget er kommet opp, og Bergens-toget står på sporet ved siden av for å ta med passasjerer mot Bergen.



EL 5.2039 på Finse stasjon. Passasjerene er ute på en liten besiktigelse av stasjonens severdigheter.

Merk at jernbaneklubben er ferdig med restaureringen av Eo 119, og det ble servert varm mat på turen.



Det "første" ordentlige persontog er kommet vel gjennom Sentrumstunnelen, og fornøyde turdeltagere tar farvel med toget og hverandre.

Tekst og bilder:  
Erik R. Gjertsen

# SELFKANTBAHN 10 ÅR !

Like før Pinse kom postmannen med en konvolutt som inneholdt en folder med følgende påskrift under en tegning av et damptrukket persontog:

" Die SELFKANTBAHN feiert - feiern Sie mit! "

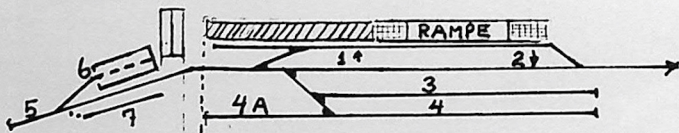
" Grosse Festveranstaltung zu Pfingsten! "

( 25. und 26. Mai 1980 )

Den store festforanstaltningen ble arrangert fordi "Interessentgemeinschaft Historischer Schienenverkehr e.V." hadde 10-års jubileum. IHS og Selfkantbahn'en er uøselig forbundet, idet det er IHS som driver banen som museumsbane i likhet med UHB.

Så 1. pinsedag om morgenen dro Tarjei, jeg og Opelen østover mot Aachen for å forsøke å finne frem til enten Gillrath eller Schierwaldenrath, som er banens endestasjoner - 5,3 km. fra hverandre. Etter noen tvilsomme beslutninger i enkelte veikryss kom vi oss inn på B56 i Geilenkirchen og havnet til sist i Schierwaldenrath, som er banens hovedkvarter, i likhet med Bingsfoss hos oss. Klokken var litt over 12.00 hvilket i grunnen passet bra, idet tog nr. 10 skulle ankomme 12.24 og tog nr. 24 (motorvogn) 12.55. I tillegg skulle togene 1 og 11 sammenkoblet avgå klokken 13.00.

Diagramatisk (!) er sporplanen i Schierwaldenrath slik:



Sporene 3 og 4 er fulle av vogner som venter på restaurering. Mange årsverk og tusner av DM vil gå med før materiellet er kjørbart igjen. I spor 7 sto tre elektriske motorvogner fra Oberrheinische Eisenbahn-Gesellschaft. I den ene var det utstilling av gamle jernbaneuniformer, særlig fra de tidligere privatbanene; og mange av dem var praktfulle, med gullsnorer og distinksjoner.

I spor 5 sto lok nummer 19 med vognene 45 (bygget 1909 av Strassburger Strassenbahn) og 115 (1928 Schöndorff for Herforder Kleinbahnen, deretter Sylter Inselbahn). I den første var det opprettet postkontor og i den andre bok/magasins utvalg.

I spor 1 sto lok 21 med vognene 56 (Ci), 54 (Ci), 81 (Pw) og noen godsvogner klar for å kjøre togene 11 og 12.

Banens tre damplok 19, 20 og 21 ble opprinnelig bygget som industrilok med sporvidde 900 mm. De ble også brukt som trekraft ved anleggsarbeider. De tre er bygget av Ljung så sent som i 1956. De er 7100 mm over koplignene og største hastighet er 30 km/t.

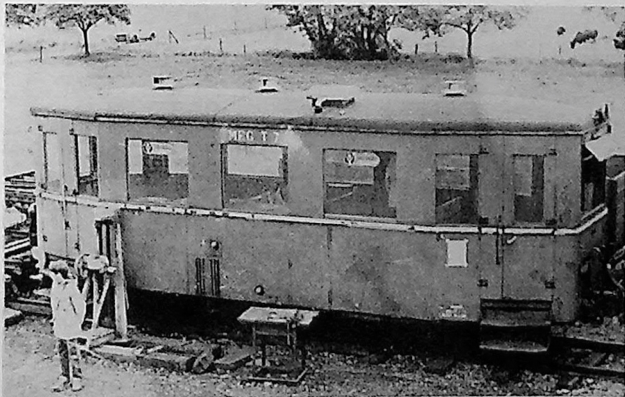
De sammenkoblede togsettene, i alt 8 vogner, ble for lange for omkjøringssporet i Birgden. Vognene til tog 11 ble koplet av før innkjøringsvekselen og lok 21 kjørte inn i spor 2 og ventet der til tog 1 fortsatte mot Gelindchen hpl 2,8 km fra utgangsstasjonen. Linjen går i en kjempestor åker med en asfaltert gårdsvei løpende parallelt. Der er nødvendig med asfalt her, ellers gror veien igjen iløpet av noen sommermåneder. Holdeplassen ligger ved et stort tre, hvor to slike gårdsveier krysser midt i åkeren uten et hus i sikte.

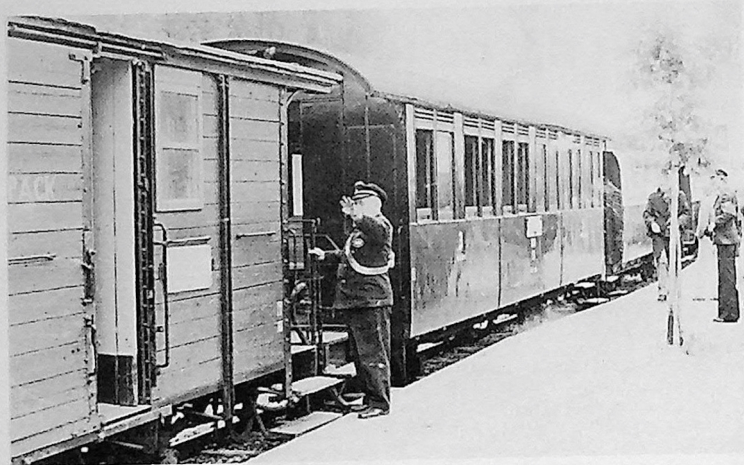


SELFKANTBAHN'S KLØTFEFOSS.... Og dette er ikke alt. I spor 4a sto personvognene Co124 og Co122 med h.h.v. platetildekkede og knuste vinduer. Den rare "kassen" bak 6-vognen er damplok 4 "Rur" Henschel 1899, ombygget til akkumulatorlok i 1943. Selfkantbahn er på jakt etter en ny kjel eller en stasjonær "dampfremstiller".

Dieselmotorvognene T 23 og VT 100 var dekket under presseninger og etter hva jeg kunne se er det nok nødvendig med mer enn puss for å få dem kjørbare igjen.

Den 9 meter lange MEG T 7 fra 1939 - og som under siste krig ble drevet med vedgass - trenger både hovedpuss og hovedrevisjon. Motoren var under hovedoverhaling (70 HK Daimler Benz). T 7 hadde vært fin å ha til transport av personalet på UHB!





AVGANG!!! Tog nr. 1 og 11 sammenkoplet, ialt 20 aksler og lokene 20 og 21. Gråvør, gjennom åpent landskap med trær på den ene siden, hus vekslende med jorder på den andre. Stopp foran veioverganger, en konduktør ut med rødt flagg, så sakte fremover. Annen konduktør går fra vogn til vogn, som på UHB, fra stiggrett til stiggrett. Edmonton-billett, tur-retur, DM 6,-. Ujevn skinnegang og selv Col19 slingrer og hopper. Det er ikke mange av de 48 sitteplassene som er ledige. Vognene 118 og 119 ble bygget i 1908 for Dürener Dampfstrassenbahn. 118 er bygget om til restaurantvogn, med salg av vin, kaffe, te, øl, snaps og kaker til overkommelige priser - fra DM 1,- til DM 2,-.





P1/P11 har ankommet Birgden, ca. 1,5 km. fra Schierwaldenrath.

Videre gjennom åkeren til bebyggelsen i Gillrath dukker opp, over en bevoktet vei-overgang med klokkeklemt og blinkende lys, så stopp foran Bundesstrasse 56 før de siste metrene inn til stasjonen i Gillrath, km 5,3. Flere hundrede biler var parkert på langs og rundt platformen. Omkjøringssporet lå før denne, så toget ble trykket ut, loket kjørte om og skjøv settet inn mot butt. Vi tok plass i kafeteria/restaurantvognen for returreisen og ble noen mark fattigere, men noen cola, pils og fruktterter rikere. Toget, eller rettere sagt vognen slingret så kraftig at det var vanskelig å drikke av et fullt glass.... Midt ute i åkeren sto en folkevogn med tre kaker i runde plastikkbeholdere på taket. Det var bakeren...! På holdeplassen nok en folkevogn med tre svære termosflasker med kaffe...! Tungvint måte å drive spisevogn på.

I hver personvogn var det hengt opp en plastikklokke mellom hvert vindu. Lommen kunne hektes av, og inne i den var det et ark med vognens historie og endel andre opplysninger om banen. En idé som kan kopieres. Forøvrig har banen tilsalg for DM 7.50 et ypperlig hefte med tildels fargefoto, "Die Fahrzeuge der Selfkantbahn".

I Birgden var det kryssing med tog 53 - samme togsett som togene 11 og 12. Motorvognen T 1 skulle først ut som siste togpar med avgang kl. 18.23.

Ved ankomsten til hvert tog i Schierwaldenrath spilte et hornorkester. Men det var også mye annet å se på stasjonsområdet. Noe er nevnt, men jeg tar med en del av det øvrige også:

- Jernbanebasar til inntekt for banen: Antikvariske bøker, plakater, brevkort, tidsskrifter, tegninger, modelljernbaneutstyr og skilt.
- Demonstrasjonskjøring med nederlandsk dampveivals.
- Utstilling av veteranbiler og landbruksmaskiner.



Innkjøringen til Schierwaldenrath. Rampen ble bygget for å lette innlastingen av sukkerroer.

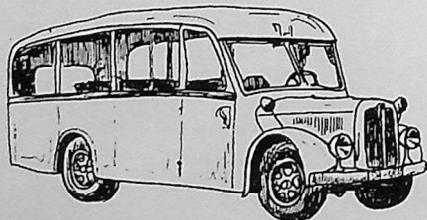
- Brannbilutstilling - Brannvernsmuseum Lövennich.
- OSTRÄ Damp-hagejernbane.
- Kjøring med "Draisins" - både motordrevet og hånddrevet.

+++++

Denne Saurer-bussen fra 1947 kjørte i pendel trafikk mellom DB-stasjonen i Geilenkirchen og Gillrath.

+++++

I tillegg til de vanlige billettene ble det også solgt dagsbilletter til en pris av DM 9.- eller ca. 25.- kroner. Er dette noe å tenke på for UHB ?







Mens vi venter på togankomst/avgang..! I bakgrunnen ex MEG T 13, nå Selvkantbahn nr. T 1 fra 1941.

Det "draisin"eres. Mens vi ventet på toget kunne man løse dressin-billett og trille frem og tilbake over stasjonssporene med sin personlige dressin-fører. Dette kostet også et par D-mark.





N.M.V.B.  
S.N.C.V.

Som en følge av kapitelet om SNCV 7 NMVB i temaheftet "Tertitter i Belgia" har jeg fått en del spørsmål om selskapet, så her følger noen opplysninger om det.

"De Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen" (NMVB) eller "La Société nationale des Chemins de fer vicinaux" (SNCV) ble dannet som statsselskap ved lov av 28 mai 1884 for å ivareta person- og godstrafikk mellom tynt befolkete områder og mellom disse og de større trafikksentra ved å anlegge og drive lette eller billige jernbaner med en sporvidde som er smalere enn normalspor. Selskapet valgte meterspor og ti år senere, i 1894, hadde det adskillige linjer med en total lengde på 1340 km i drift med damplokomotiver som trekraft.

Omkring århundreskifte begynte elektrifiseringen av linjene. Inn til de større trafikksentrene, og like før første verdenskrig drev selskapet et linjenett på omkring 4000 km, hvorav 10% var elektrifisert. Men krigen ødela halvparten av dette nettet og først i 1924 var alle skadene reparert.

På denne tiden dukket bussene opp her som andre steder, og ved lov av 11 august 1924 fikk selskapet mulighet til å opprette bilruter som tilbringer eller som erstatning for jernbanene. Elektrifiseringen fortsatte og det elektriske nettet var i 1939 bortimot 1500 km.

Etter krigen ble jernbanenettet stadig redusert til fordel for rutebilene - fra 4769 km i 1945 til 1673 km i 1958 og i år er det bare 205 km elektriske linjer tilbake. Rutebilenes rutelengde har derimot øket fra 449 km i 1945 til ca 17000 km i år.

Frem til 1964 gikk selskapet med overskudd, men senere har det vært nødvendig med statsstøtte. I 1977 ble flere private busselskaper nasjonalisert og driften overført til statsselskapet, som idag er det viktigste offentlige persontraffikselskapet i Belgia. De rødorangede rutebilene kjører overalt i landet, både på landsbygden og i byene. Og ennå kan jernbanetrafikken minnes på de gjenværende elektriske banestrekningene langs den belgiske Norsjøkysten og i Charleroi, hvor selskapet har delt trafikken med det lokale sporveiselskapet - henholdsvis den vestre og østre del av Stor-Charleroi. Selskapene samarbeider nå ved byggingen av den nye metro i byen - MLC som står for "Metro léger de Charleroi".

Dette er i korthet historien om Europas største smalsporselskap som nå er et av de største rutebilselskapene .....

Thor Mellin-Olsen

# Enda et nytt bilmerke? Det må enten være galskap eller sensasjon?



## Daihatsu er en sensasjon

Japanerne er mestre i å få mer ut av mindre. I Daihatsus motor har de fått like mye krefter og akselerasjon ut av sine 3 sylindere, som konkurrentene har fått ut av sine 4. Forklaringen er enkel og aksepteres i stigende grad av de store bilprodusenter: Ved et samlet sylindervolum på 1 liter, gir 3 sylindere bedre utnyttelse av bensinen enn 4.

Og fordi motoren har 3 sylindere sparer man også vekt. Den lave vekten sammen med den geniale motorkonstruksjonen, gir Daihatsu et enestående lavt bensinforbruk, 0,50 liter /avoktan-bensin ved en konstant hastighet på 90 km/t.

PRISER FRA KR. 44.600,-

LEVERT OSLO

BERTEL O. STEEN AS  
AVD. STABEKK AUTO

Prof. Kohts vei 83/85 - 1320 Stabekk  
Telefon 53 89 96

  
DAIHATSU

F.S. PLATOU  
F.S. PLATOU  
F.S. PLATOU  
F.S. PLATOU  
F.S. PLATOU  
F.S. PLATOU  
F.S. PLATOU  
F.S. PLATOU

F. S. Platou A.S., a limited company of architects was founded in 1930. The company totals a staff of approximately 65 architects, planners, landscape architects, interior- and graphical designers and a model workshop.

The nearly 50 years of experience has given the company professional design projects all over the country.

In the planning and design of activities directly and indirectly related to the oil industry, both offshore and onshore, the architect generally finds his place as a member of a project team.

**F.S. PLATOU**

PROSJEKTERING, PLANLEGGING,  
LANDSKAPSRARKITEKTUR,  
INTERIORRARKITEKTUR,  
GRAFISK DESIGN, MODELVERKSTED  
ARKITEKTFIRMAET F.S. PLATOU AS  
RÅDHUSGT. 23 OSLO 1 - 41 48 50

F.S. PLATOU  
F.S. PLATOU  
F.S. PLATOU  
F.S. PLATOU  
F.S. PLATOU  
F.S. PLATOU  
F.S. PLATOU  
F.S. PLATOU  
F.S. PLATOU  
F.S. PLATOU  
F.S. PLATOU  
F.S. PLATOU  
F.S. PLATOU  
F.S. PLATOU  
F.S. PLATOU  
F.S. PLATOU  
F.S. PLATOU  
F.S. PLATOU  
F.S. PLATOU  
F.S. PLATOU

# Glimt fra privatbanetiden

## Bil — bane

URSKOG-HØLANDSBANEN HAR SLAAET NED STYKGODSTAKSTENE MED 50 PCT. FOR AT KNÆKKE BILENS ROVDRIFT.

Bil-banespørsmålet har kanskje ikke været saa aktuelt noget steds som for det private selskap Urskog-Hølandsbanen som i de senere aar har lidt under en voldsom konkurranse fra bilene. Disse har drevet en ren rovdrift med person- og lasttakster langt under det rimelige. For at faa en slut paa affæren og faa trafikken av træløst o.a. produkter fra Hølandsbygdene ind i regulær gjænge, nedsatte selskapsene takstene fra 1. januar med ca. 10 pct. til statsbanernes og nu fra 1. april foretokes en yderligere reduktion ved at alt stykgods til og fra Oslo sendes efter 3. vognlastklasse - dette betyr en nedsættelse av takstene siden ifjor paa ca. 50 pct. - og takstene er nu 42 pct. under statsbanernes. Mening er at holde de nye takster - der gaar ingen vei tilbake naar man har redusert, uttaler banens energiske driftsbestyrer. Bare vi kan faa trafikken tilbake venter vi at kunne gaa endda lenger paa reduktionens vei. Vor bane har jo for lang tid siden med beste resultat gjenindført en maanedes returbilletter, og vi har ogsaa faat del i kornmonopolets avtale med statsbanerne om al korn og melfrakt med 10 pct. rabat- dette siste vil særlig være et slag for bilene. Forøvrig har vi vel landets billigste melketransport.

Bilene som længe har hat daarlige driftsresultater vil nu forhaabentlig maate opta sin egentlige mission - tilførsel til banerne.

(NORGES HANDELS OG SJØFARTSTIDENDE 25. APRIL 1930)

## Blir privatbanene overtatt av Staten?

SPØRSMÅLET ER AKTUELT FOR DE BANER SOM GÅR MED UNDERSKUDD.

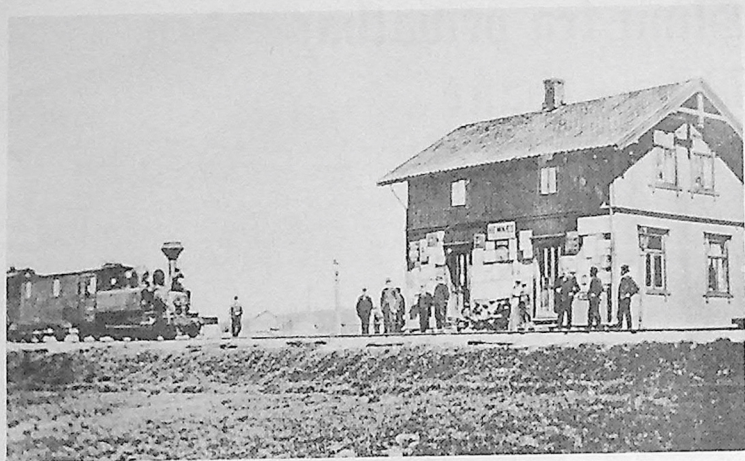
Banedirektør Aubert uttaler på henvendelse at hovedstyret i disse dager har fra Arbeidsdepartementet fått spørsmålet om Lierbanens overtagelse av Staten til uttalelse. Saken vil antagelig bli behandlet i forbindelse med budgettet til høsten, før blir det neppe tale om.

Banedirektøren meddelte videre at man med det første vilde påbegynne undersøgelsen av Valdresbanens økonomiske og tekniske tilstand. Der er i dette øiemed stillet 5000 kroner til rådighet, idet ogsaa spørsmålet om denne banes overtagelse av Staten er aktuelt.

Det samme spørsmål er jo i større eller mindre grad aktuelt for de av våre privatbaner som går med underskudd. Noget særlig gunstig for Staten vil det vil neppe bli å overta disse banene. De fleste går med underskudd og har fått tilskudd av Staten til sin drift.

Holmestrands bystyre har i sitt siste møte besluttet å henstille til Vittingfossbanens direksjon å arbeide for at banen blir overtatt av Staten.

(AFTENPOSTEN 6. JULI 1930)



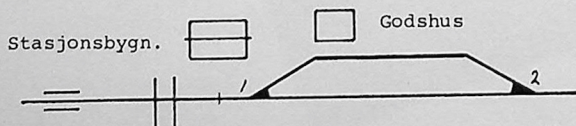
Et sjeldent bilde av Hemnes stasjon. Avfotografering av postkort-original. Bildet er antagelig tatt i 1904 eller 1905. Vi kan tydelig se at svilleskifting er igang. Banen ble lagt med uimpregnerte gransviller som hadde en levetid på 5-7 år - og nå er altså tiden alt inne til å bytte ut disse svillene. Det er lok nr. 3 "HØLAND" som trekker toget som er på vei til Skulerud. Første vognen i toget er en av Urskogbanens 2 to-akslede brekkvogner, nr. 19 eller 20. Bak denne går BCo3 eller 4 og vi kan tydelig se at vognen har laterninetak.

Dette fotografiet ble første gang offentliggjort i Indre Akershus Blad i forbindelse med en fotokonkurranse om de beste bildene fra Tertittent. Dette bildet vant første-prisen. Legg også merke til av stasjonsbygningen er nærmest overklistret med emaljeskilt og andre oppslag.

Arkiv: Trygve Panhoff

Under en skisse av stasjonen med kryssingsspor og bygninger inntegnet. Stasjonsbygningen var i 2 etasjer og i sveitserstil som mange av stasjonsbygningene på UHB. Stasjonsbygningen på Hemnes ble brent som sivilforsvarsøvelse noen år tilbake. Først var det planen å flytte hele bygningen til Aurskog-Høland Bygdetun og opprette et UHB-museum i huset, men planene måtte skrinlegges p.g.a. de høye omkostningene. Bare lite av interiøret i bygningen ble tatt vare på, og bygningen ble brent uten at Fylkeskonservatoren i Akershus ble underrettet om den forestående "utslettelse".

HEMNES STASJON Km 48,87



# Hemnes stasjons overgang til stoppested

EN INNTRENGENDE HENSTILLING FRA HERREDSSTYRET OM AT HEMNES BIBEHOLDES SOM STASJON.

Som kortelig meddelt i forrige nummer behandlet Søndre Høland herredsstyre i siste møte også spørsmålet om Hemnes stasjons overgang til stoppested.

Ordf. oplyste at han fra flere hold hadde fått henvendelse om å ta dette spørsmål op til behandling i herredsstyret. Av en statistikk han hadde fått oversendt fremgikk at det ikke kunde være sviktende inntekter ved stasjonen som var årsaken til den besluttede degradering, uttalte han, for det stillet sig svært gunstig med inntektene ved stasjonen. Når undtas Sørumsand, så var det bare Bjørkelangen og Lierfoss som lå over Hemnes i inntekter. Personlig har jeg liten interesse av enten Hemnes blir opprettholdt som stasjon eller den blir stoppested, men jeg er jo hølanding, og vil derfor gjerne bidra til at det ikke må bli noen forandring ved stasjonen. Han syntes også at direksjonen hadde tatt svært lite hensyn til de indre distrikter, så han mente det var fullt berettiget å henstille til direksjonen at det ikke blev noen forandring ved Hemnes stasjon.

A.J.Simonsen: Det er klart at en ordning med stoppested her ved stasjonen blir helt uholdbart da det vil falle for tungvint at det holdes oppe bare visse tider på dagen. Jeg vil også sette fingeren på det forhold at vi her i Søndre Høland kun har 2 stasjoner mens de i Nordre Høland har ialt 5, inclusive stoppestedene. Men i inntekter står Hemnes som den nest bedste på hele banen. Men en overgang til stoppested med derav følgende vanskelige ekspedisjonsforhold er klart også vil influere på inntektene her. Jeg vil bare påpeke at en eneste kunde som Hemnes Forbruksforening nu årlig betaler i frakter 10-11 000 kroner til banen, men blir det stoppested, blir det så tungvint å ta varene med banen at jeg da absolutt vil ta spørsmålet op om at foreningen tar sine varer direkte fra Oslo med egne biler. Det vil utvilsomt bli billigere. For uten de ca. 11 000 kr. i frakt med jernbanen har vi jo også transporten fra stasjonen som beløper sig til 12-1300 kroner i året som da bortfaller. Dette spørsmålet har forresten også vært oppe før, da de var så steile med å holde fraktprisene oppe fra krisetiden, men dengang var vi så patriotiske at vi lot det falle. Forresten ser det ikke ut til at de har noen interesse av å regulere fraktene så de kan beholde inntektene. Melken har de allerede mistet på grunn av steilheten sin. Den hadde de utvilsomt hatt den dag i dag, hvis de hadde vært rimelige, og det var også et tap på 14-15 000 kroner. Vi har jo også noe å frakte noen hver av oss, men blir det for tungvint med ekspedisjonen, må jo også vi søke til bilene. Jeg vil absolutt være med på å henstille så inntrengende som mulig til direksjonen at Hemnes blir opprettholdt som stasjon.

Ordf. hadde forstått det slik at stasjonen her allerede var gått over til stoppested fra 1. april.

Simonsen: Det kan det vel ikke være, når det er kommet anmodning om en uttalelse.

Ordf.: Det er ikke fra direksjonen dette er kommet. Denne anmodninger er fra andre hold. Direksjonen spør nok ikke oss om hvad vi mener om den ting.

Bergsjø: Jeg tror ikke at den nye ordning kan være trådt i kraft enda, for Broberg er jo her endnu, og jeg kan vanskelig tenke mig at han som er så flink og gammel i etaten vilde finne sig i å fortsette der som betjent. Angående ordningen har jeg forstått det slik, at denne overgang fra stasjon til stoppested var diktet av sparehensyn. Et stoppested kan jo betjenes med bare en betjent som også kan være en dame, og for disse er det jo lavere lønn en for en mester. Men en dame vilde neppe være skikket her ved Hemnes, hvor det er så meget tungt gods å ekspedere, så en slik ordning her vilde nok bli meget uheldig. Det er således vanskelig for oss som trafikanter å anbefale en overgang fra stasjon til stoppested, selv om banen skulde tjene litt på det, hvad den jo hårdt trenger.

N. Gangnes: Jeg mener man på det kraftigste bør fraråde en slik ordning. Hvis den kommer istand er det ikke bare Forbruksforeningen som muligens vil slutte å benytte den. Vi har jo også flere andre trafikanter som nu betaler adskillig for frakter med banen som f.eks. Innkjøpslaget, Samvirkelaget og flere. Det er sagt at vi har

så lite å frakte at vi ikke har bruk for noen bane, men det er feilaktig. Men skal det bare bli et stoppested her og der, så kan vi jo ikke få brukt den, og det vilde bli en ulykke. - Jeg vil være med på så sterkt som mulig å henstille til direksjonen at de ikke går til det skritt.

Ordf.: Jeg hadde engang anledning som kommunens representant å være tilstede i et direksjonsmøte og det var ikke særlig vanskelig å forså at iallfall direksjonsmedlemmene fra Aurskog og Setskog når som helst var villige til å stoppe banen ved Bjørkelangen.

Statistikken over banens inntekter er også helt misvisende, for såvidt angår inntekten ved de forskjellige stasjoner, så direksjonens medlemmer får ikke noe klart bilde av det. Det er nemlig ordnet slik at alt som kommer fra statsbanen, blir ført som inntekt på Sørumsand, selv om varene skal helt hit til Søndre Høland. Og på den måten viser jo statistikken en helt uforholdsmessig inntekt på den nordre del av banen. Jeg hadde tenkt å fremsette sådant forslag: Herredstyret beklager at Hemnes st. er degradert til stoppested og går ut fra at sålenge Urskog-Hølandsbanen opprettholdes, blir spørsmålet stoppesteder m.v. her ute avgjort så det svarer til forholdene på strekningen Sørumsand-Bjørkelangen. Det henstilles på det instendigste at Hemnes blir opprettholdt som stasjon.

Aug. Iversen oplyste at det, såvidt han hadde bragt i erfaring forholdt sig slik at Hemnes var gått over til stoppested fra 1ste april.

A.J.Simonsen: Ja, når det forholder sig slik, så finner jeg enda større grunn til å opprettholde mitt standpunkt. Det ser ut som det ligger en bestemt plan bak dette. Og det er etter dette bare naturlig at vi oplever å få høre direksjonen si: Vi har nu bare stoppesteder sonnenfor Bjørkelangen, og da nedlegger vi like godt det hele. Jeg vil bare som eksempel på vanskelighetene med et stoppested nevne et tilfelle fra tiden like efter at Løken var blitt stoppested. Det var med toget en pakke fra Sørumsand, som skulde til Løken, med det var et tog som betjenten ikke skulde møte op til og stoppestedet var låst. Og da de ikke godt kunde legge pakken igjen på plattformen tok konduktøren pakken med til Skullerud og tilbake igjen, men forholdet ved Løken var det samme også på tilbakeveien. Og så måtte den også tas med tilbake til Sørumsand igjen for å sendes med et tog, hvortil betjenten ved Løken skulde møte op. Og det er jo klart at slikt kan ikke gå. Det tales om at der må innskrenkes for at det må spares, men da tror jeg det var bedre å innskrenke på driftsbestyreren enn på noe annet.

Hermed blev ordførerens forslag vedtatt enstemmig.

(INDRE AKERSHUS BLAD 13. JUNI 1930)

0

HEMNES STASJONS OVERGANG TIL STOPPESTED.

ÅRSÅKEN ER TRAFIKKINNSKRENNING.

I anledning av at Urskog-Hølandsbanens direksjon i vår har besluttet at Hemnes stasjon skulde gå over fra å være stasjon til kun å bli stoppested, vedtok som det vil erindres Søndre Høland herredsstyre for en tid siden en uttalelse til banens direksjon, hvori det på det bestemteste blir anmodet om at Hemnes måtte bli opprettholdt som stasjon som hittil.

Som svar på denne henvendelse forelå i S. Høland herredsstyres møte onsdag følgende skriv fra Urskog-Hølandsbanens direksjon: - Det var forholdene - den innskrenkende trafikk - ved Hemnes, som har bevirket den stedfundne forandring. Inntektene ved denne stasjon og særlig antal stykkgodsekspedisjoner er gått så sterkt tilbake, at den hverken inntektsmessig eller trafikkmessig har betingelse for opprettholdelse og avlønning som stasjon.

Direksjonen er opmerksom på, at der vel bør fastsettes en bestemt og utvidet kontortid, så der blir god tid både før og efter togavgang til å ekspedere og motta gods. - Sådanne kontortid er fastsatt til hverdage kl. 10.30 - 14.30 og 18 - 19 og søndag og helligdager. I togtiden som ved banens øvrige stasjoner.

(INDRE AKERSHUS BLAD 15. AUGUST 1930)



# B & O

# RAILROAD MUSEUM

---

Fra det øyeblikk du går gjennom porten til B & O Railroad Museum og fortsetter på brosteinene inn i USA's første stasjon, Mount Claire Station, begynner du en tur tilbake i historien.

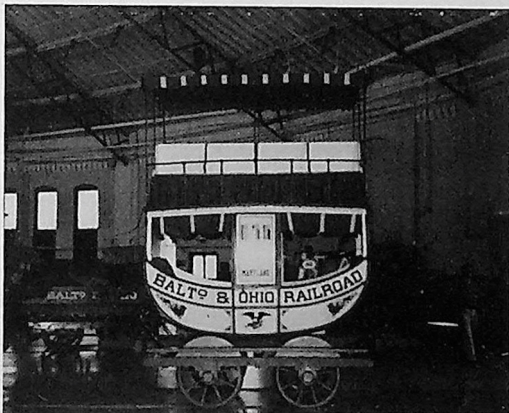
For det var her den begynte - for et og ethalvt århundrede siden - hele den rike og voldsomme historien om de amerikanske jernbanene.

Akkurat her, i disse bygningene, ble Baltimore & Ohio Railroad formet. Det var de Forenede Staters første offentlige jernbane, bygget for å frakte folk og gods over lengere strekninger.

Og så mye mer har skjedd akkurat på dette stedet. Peter Cooper satte her sammen Americas første damplokomotiv, TOM THUMB, som tapte sitt første samløp med en hest.....(men vant til slutt).

Og - Samuel F.B. Morse strakk her sine ledninger for å prøve telegrafsystemet ved å sende det første telegram "What hath God Wrought?"

Det er ikke for ingenting at B & O ble kjent som "The Railroad University" eller jernbane universitetet.

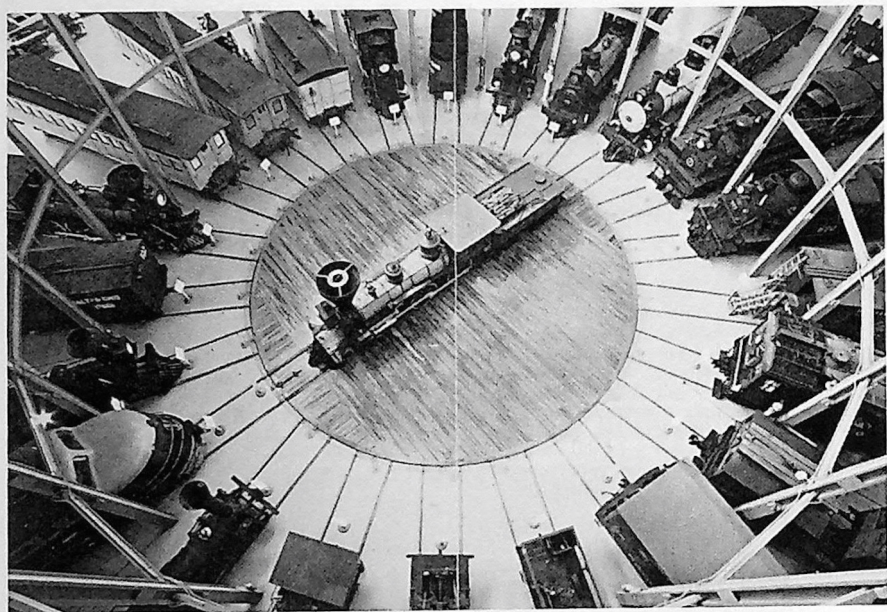


Dette er en tro kopi av en av de første to-etasjes karene, som opprinnelig ble bygget i 1840-årene.

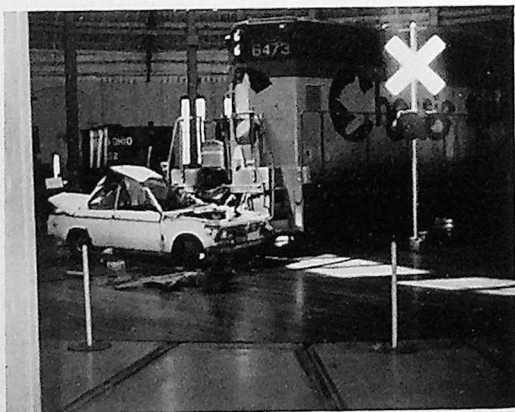
Bak Mount Claire Station er det forskjellige utstillingsrom som viser gamle gjenstander og modeller og som gir et bilde av utviklingen av skinngang, brobygging, telegraf og signalsystemer.

Det er en vegg full av klokker, en større Ho modelljernbane, og ikke å forglemme "gavebutikken" hvor det er svært vondt å holde tilbake på de ikke altfor tallrike dollarsedlene.....

Og bak her igjen, den enorme lokstallen, som av mange kalles for "a rapsody in locomotives".



Da jeg besøkte museet i mai i år, var det igang en spesiell kampanje mot kollisjoner på planoverganger. Det ble delt ut en folder med "1 X 2" spørsmål om forholdene vedrørende tog og veifarende i forbindelse med planoverganger. (Premiene for rette svar hadde ingenting med jernbane å gjøre).





På motsatt side av inngangen til lokstallen kan en gå ut i "Scrap Yard" hvor det er lagret lokomotiver og vogner som skal restaureres eller pusses opp. I tillegg til disse to 2-D-2 lokene fantes også noen mindre D-lok og en av de første GP-9 lokene. Så her venter mange arbeidstimer....

Hvis en så snur seg 180° og ser gjennom netting-gjerdet, er situasjonen en annen. De lokomotivene og vognene som står oppstilt på frilandsområdet er i førsteklasses stand, selv om lokene ikke er kjørbare, bortsett fra dette, som ble hovedrevidert til 200-års jubileet for USA i 1976.



Denne strømlinje-kledde Pacific fra Chesapeake and Ohio - d.v.s. 2-C-1 nr. 290, ble bygget for fremføring av "navngitte" persontog over lange distanser.

På museets frilandsområde er det fortsatt spor-plass for mange flere kjøretøy.



Og flere kjøretøyer blir det. Førstegenerasjonsdiesellokomotiv er det flere av. I tillegg til denne Western Maryland No. 236, finnes også amerikans første diesel-elektriske lokomotiv, B & O's staselige No. 51. Dessuten også det første driftsøkonomiske diesellok, CNJ 1000.

Det tar tid å gå gjennom muséet. Det var forresten deilig og svalt inne i lokstallen den onsdagen jeg besøkte muséet, ute var det +28°C fuktige østkystgrader....).

Når det gjelder lokomotiver, omfatter samlingene blandt annet to såkaltte "Gresshopper" fra 1830, THE OLD WARHORSE fra 1848, en av borgerkrigens helter, det kjempestore 5-koplede "Camelback"-lokomotivet fra 1873, en klassisk 1888 Consolidation, det legendariske C & O KANAWHA, og frem til det siste Mallet-lokomotivet som ble bygget i USA.

Det er også flere trokoper av kjente lok, blandt annet en av Tom Thumb, samt 23 av de verdenskjente Pangborn Replicas, der iblandt av The Rocket, Stourbridge Lion, Hercules og Buffalo, alle bygget etter de opprinnelige tegningene.

Det er også flere såkaltte "Living display Cars", eller vogner med oppsetninger av figurer og utstyr for å vise forskjellige emner, som for eksempel personalet i "Caboose'n", jernbanepostfunksjonærene i arbeid i postvognen o.l.



I dag drives muséet av "Chessie System Railroads", som er en sammenslutning av Baltimore & Ohio, Chesapeake & Ohio, og Western Maryland Railroads.

Du finner det på hjørnet av Pratt Street og Poppleton Street, ca. 20 minutter gåtur fra sentrum i Baltimore, Maryland.

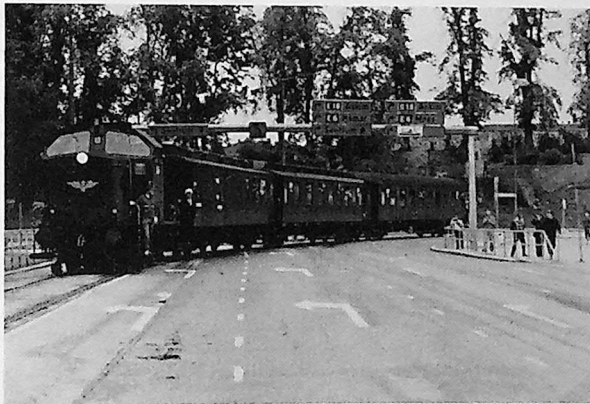
I nærheten av Amtrak stasjonen ligger et sporveismuseum, og Mt. Royal Station, som er museum i seg selv....!

Thor Mellin-Olsen

Denne spalten er ikke tenkt lagt opp i konkurranse med Norsk Jernbanelubbs utmerkede spalte med samme tittel i deres medlemsblad På Sporet, men er ment som en liten huskespalte med datoer og evt. bilder om store og små "happenings" rundt omkring i landet siden siste nummer. Medlemmer som har nyheter å meddele, små eller store, (vi er ikke kravfulle) bes vennligst skrive til bladet og meddele hva de har sett eller opplevd siden sist.

Fredag 11. juli ble Sentrumstunnelen "høytidlig" åpnet for god gammeldags trafikk, idet 24b236 under full damp fikk den store ære av å være det aller første damplok gjennom tunnelen. De som oppholdt seg på perrongen på den nye Nationaltheatret stasjon fikk gjort øynene store og våte da "dampen" kom sigende inn over platformen og lokomotivet, etterhengt 5-6 vogner dro igjennom i retning Oslo S.

I slutten av mai arrangerte NJK avskedstur på Havnebanen. Turen skulle ha gått med damp, men p.g.a. lekkasje på 236 ble toget fremført med en Di 2.



Med NJK's spesialtog langs Havnebanen. Det ble holdt flere fotostopp under veis, og det var nok flere NJK-medlemmer utenfor vognene enn inne på toget.

I juni ble HØLAND fraktet til Lodalen for å gjennomgå hovedrevisjon. Loket har fått en sprekke i fyrkassen, og denne må lages ny. Se bilder og artikkel inne i bladet.

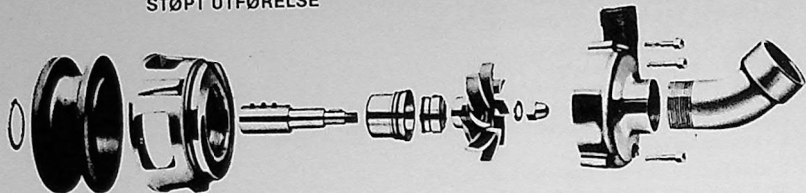
Fjeldvang er nå kjøpt av J. Stortrøen, og vi har inngatt en for banen gunstig bruksavtale. Banen har for en tid tilbake overtatt endel stoler og en sofa fra et av medlemmene. Disse står lagret hos HPG og kan hentes etter nærmere avtale.

I juni arrangerte NJK sine årlige kjøringer på Krøderbanen. De kom dessverre noe sent igang p.g.a. skade på 24b236 men denne er nå reparert og i orden. Det vil også bli arrangert Krøderbanekjøringer på 3 søndager i august.

Foreningen Setesdalsbanen kjører hver hverdag på sin museumsbane med motorvognen SULITJELMA.



## STØPT UTFØRELSE



## ● ANVENDELSE

E-JET er en allsidig sentrifugalpumpe, og spenner over følgende bruksområder:

### SKIPSFART

Laste, lense, ballast, brann, spyle- og transferpumpe.

### SILDOLJE- OG FISKEINDUSTRIEN

Pumping av fiskeavfall, limvann, blodvann, olje, pressvæske. Spyle-, kjøle- og vaskepumpe.

### DEN KJEMISKE INDUSTRI

Pumping av syrer, alkaliske væsker, oljer og paraffiner.

### NÆRINGSMIDDELINDUSTRIEN

Pumping av melk, safter, flytende sjokolade m.m.

### KOMMUNALE INSTANSER

Som mobil- og trykkforsterkningspumpe.

### LANDBRUK

For vanning, lensing av grøfter, land- og silopumpe.

### ENTREPRENØRER OG DYKKERE

Lensing — spyling over og under vann.

## UTFØRELSE

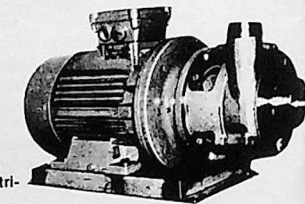
E-JET pumpen leveres sammensveiset i syrefast plate og i syrefast støpegods. Kvalitet: SIS 2343. (17 % crom, 12 % nikkel, 2 1/2 % molybden).

## KONSTRUKSJON OG FUNKSJON

E-JET pumpen består av KUN FEM HOVED-DELER og er meget lett å demontere. Pumpen er automatisk selvansugende ved første gangs fylling av væske. Urenheter som slam, sand, fiskeavfall og fliser kan uhindret passere gjennom pumpen.

## PRINSIPP

E-JET pumpen er en kombinasjon av sentrifugal- og øjektorprinsippet.



## ● FORDELER

ØKONOMISK i innkjøp og drift. UTFØRELSE helsveiset og støpt i syrefast stål.

ENKEL konstruksjon gjør både installasjon og vedlikehold lett.

SIKKER mot skader ved ukynlig og skjedesløs behandling, kan gå tørt og mot stengt ventil.

EFFEKTIV ved pumping av urenheter eller væsker med stort luftinnhold.

MAKSIMAL virkningsgrad og driftsikkerhet.

PLASSBESPARENDE. — Bygget som monoblokk med særdeles gunstige byggemål.

Produced by:

**AKER TRØNDELAG AS**

**AKER GROUP**

**TRONDHJEMS MEK. VERKSTED AS**

Innherredsveien 18 - Postboks 896, 7001 Trondheim  
Tlf.: (075) 33 100 - Telex: 55070 - Telegram: «Verkstedet»

PUMPEFIRMAET

≡  $\frac{A}{S}$  **NORCO** OSLO ≡

KONTORADRESSE: . . . . . BYGDØY ALLÉ 23, OSLO 2

POSTADRESSE: POSTBOKS 3053, ELISENBERG, OSLO 2

TELEFONER: . . . . . (02) 56 30 80 — 56 33 48

TELEX: . . . . . 18 390 BJOCO

BOKHOLDERIADRESSE: THOMAS HEFTYESGT. 45, OSLO 2

BOKHOLDERITELEFON: . . . . . (02) 55 06 89

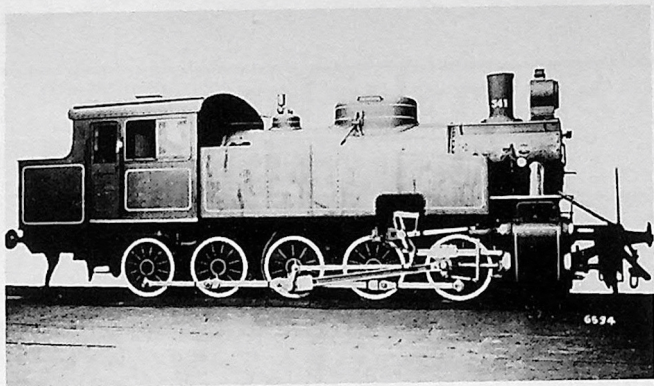
Slå et slag for  
„TERTITTEN“



*Nå målet med en konto i:*



**KREDITKASSEN**  
*- Lillestrøm*



TIL MERAKERBANEN BYGGET BALDWIN LOCOMOTIVE WORKS I 1917 TO LOKOMOTIVER AV EN HELT NY OG MERE KOMPACT TYPE - TANKLOKOMOTIVER MED FEM KOBLEDE DRIVHJUL. TYPEN BLE KALT 35a, OG LOKOMOTIVENE FIKK NUMMER 341 OG 342. LOKOMOTIVENE VAR TENKT BRUKT I DEN TUNGE GODSTRAFIKKEN FRA GUDA TIL STORLIEN, MEN DE KAN NEPPE HA VÆRT NOEN STOR SUKSESS, DA MAN FOR DET MESTE HAR HØRT LOKOMOTIVENE BRUKT I DEN TUNGE SKIFTING I TRONHJEM OG PA-MARIENBORG.

STØRSTE HASTIGHET VAR 40 KM/TIME FOROVER OG BAKOVER, DE KUNNE TREKKE 380 TONN TOGVEKT I 10 KM/TIME I 25 % STIGNING, OG HELE 1000 TONN I 5% STIGNING MED 15 KM/TIME.

ADHESJONSVEKT VAR 67,5 TONN, KJELETRYKK VAR 12 KG, DRIVHJULDIAMETER VAR 1130 MM.

INGEN AV DE TO LOKOMOTIVENE ER BEVART, OG VI KJENNER IKKE DET NØYAKTIGE UTRANGERINGSDATUM ELLER HVOR DE BLE HUGGET OPP. LEVERANSEBILDET OVER VISER TYDELIG DET AMERIKANSKE PREGET SOM KJENNETEGNET LOKOMOTIVENE SKAPT I PHILADELPHIA.

