

# Tertitten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad nr. 63 sept. 1985

# Tertitten



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

Medlem av NORSKE KUNST- OG KULTURHISTORISKE MUSEER.

Andelslaget

## Urskog-Hølandsbanen



Selskapet driver på idealistisk basis "Tertitten", smalsporet dampdrevet museumsjernbane ved Sørumsand, Akershus fylke.

Medlem av Norske Kunst- og Kulturhistoriske Museer.

Adresse:	Bankgiro:
Postboks 711	6201.20.01628
Sentrum	Postgiro:
0106 Oslo 1	2 06 77 18

Kontortid: Hver mandag 17.00 - 19.00, søndre tårn, 4 etg, Oslo Sentralstasjon (Østbanen).

Telefon: (02) 41 83 59

Telefon i driftssesongen: (02) 72 72 65 Bingsfoss st.

Kontaktpersoner:

Styreformann Roar Stenersen	tlf (02) 53 07 49
Driftsbestyrer Finn Halling,	tlf (02) 11 17 30 - 79 45 73
Museumsforvalter Harald Tyskerud,	tlf (02) 77 84 89

Medlemsskap: Støttemedlem: 100 kr  
Aktive: 50 kr

Tog kjøres hver søndag fra tredje søndag i juni til siste søndag i august. Alle tog kjøres med damplokomotiv. På Bingsfoss er det bygget opp et gammelt stasjonsmiljø. Der er det servering, og mulighet til å bese museets samling av rullende materiell.

Avgangstider fra Sørumsand: Kl. 11.30, 12.30, 13.30, 14.30.

All henvendelse om kjøring av ekstratog m.v, rettes til banens adresse

## FORSIDEN:

Tog fra Sørumsand med lok 4 Setskogen bremses inn på Skulerud stasjon i oktober 1947. Fotografen står på vogn To6. Foto:S.A.Børretzen.

# Tertitten

Medlemsblad for  
Urskog-Hølandsbanen  
nr. 63 september 1985

Opplag 1000

Redaktør:

Erik Borgersen

Redaksjon:

Roar Stenersen  
Aud Kristin Brevig  
Stein Olav Hohle

Redaksjonens adresse:

Postboks 711  
Sentrum  
0106 Oslo 1

Annonsepriser:

Baksiden.....	1000,- kr.
1/1 side.....	600,- kr.
1/2 side.....	300,- kr.
1/4 side.....	150,- kr.

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

Til salg:

Eldre nummer av medlemsbladet som kan bestilles over UHB's postgiro eller bankgiro:

Hølandsbanenytt 1-9, Avskrift av de ni første nummer med "nye" fotos: Kr 10,-

Tertitten nr 31 og nyere: Kr 10,-

# Høsten

kommer fort hos oss. En hyggelig driftssesong er allerede over, og vi kan se tilbake på en positiv sommer.

Positiv på mange måter. Godt humør og lagånd blandt de aktive bidrar til trivsel, og inspirerende er det å se at besøket på de ordinære driftsdager øker betydelig. Driftsinntektene øker også, ja faktisk enormt over de siste 2 - 3 år.

Alt dette gir økt lyst til å stå på med alle de oppgaver som ligger foran oss. Revisjonen av Setskogen er i godt gjenge, og vi har den store Tilbakeføringen til Sørumsand stasjon. Arbeidet med tilbakeføringen er langt mer omfattende og kostnadskrevenne enn tidligere antatt, men det arbeides for fullt med saken.

Men disse sakene kan du lese mer om inne i bladet. Der finner du også fortsettelsen av Johan P.s Tilbakeblikk, og enda mer!

Erik Borgersen

## INNHold

Ved sesongslutt.....	s. 5
Tilbakeføringen.....	9
Setskogen.....	10
Spesialsnekkerverksted.....	13
Vogner fra N.O.B. på U.H.B.....	14
Et tilbakeblikk.....	17
NMJ-katalog.....	29
De(ngang) Vackra Vyernas Jvg...31	
Hardangerbana-siste tog.....	32

DEADLINE FOR NESTE TERTITTEN ER  
1. NOVEMBER!

# Driften

Driftsstatistikk for 1985 - 20. driftssesong

## 1. Chartertog

	1/6	7/6	12/6	14/6	24/8	1/9	
Tog 1	8	107	100	116	135	110	
Tog 2			140	135		110	
Ialt	8	107	240	251	135	220	<u>961</u>

## 2. Rutetog

	16/6	23/6	30/6	7/7	14/7	21/7	28/7	4/8
Tog 21/22	74	75	149	85	95	91	127	60
Tog 23/24	122	97	150	100	74	152	113	116
Tog 25/26	83	68	109	96	82	162	105	94
Tog 27/28	48	30	61	57	27	61	66	53
Totalt	328	270	469	333	278	466	411	323
	11/8	18/8	25/8	1/9	8/9			
	20	121	120	76	8			
	59	139	126	58	39			
	39	95	79	75	43			
	54	61	38	77	14			
Totalt	172	416	363	286	104	<u>4224</u>		



Typisk togsammensetting i år. Foto: Ove Tovås.



# Ved sesongslutt



Full fart oppover..... "Høland" passerer Fjeldvang (E.Borgersen)

## *besøkstallet stigende*

Besøkstallene ved Urskog-Hølandsbanen de to siste drifts-sesongen har vist en gledelig stabilitet og utvikling; totalt 5032 i 1984 (+1171 fra 1983) og totalt 5185 i 1985 (+149 fra 1984).

Det er kjørt 62 togpar, 52 ordinære tog og 10 chartertog. Antall besøkende på ordinære driftsdager er 4220, dvs. gjennomsnittlig 34,6 pr. dag og 961 charterbesøkende, dvs. 160,2 pr. dag. Store  $\pm$  avvik fra gjennomsnittet på ordinære driftsdager skyldes som regel dårlig vær, mens + avvik skyldes ekstra presseomtale eller spesielle begivenheter.

De særdeles jevne besøkstallene skyldes utvilsomt det systematiske og effektive markedsføringsarbeidet. Det er sendt ut pressemeldinger til en rekke aviser

med maks. 2 ukers mellomrom i hele sommer; NRK er kontaktet og har hatt omtale nesten hver søndag, vi har hatt fast innrykning i Aftenposten hver lørdag, distribuert tusenvis av brosjyrer osv.

Inntektene fra årets drift billetsalg, prospektkort, litteratur - vil i år for første gang passere 100.000 kroner. Til sammenligning var driftsinntektene ifjor kr 71.300. Dette gir en økning i inntekt pr. besøkende på kr 4,52, fra kr 14,18 i 1984 til ca. kr 18,70 i 1985, dvs. + 31,9%. Dog må tilføyes at billettprisene er øket med 33% samt at det må betales et tillegg på 50% for å reise med 2. klasse. Dette betyr at økningen i salgssinntektene er nesten like høye som økningen i billettinntektene. Dette viser at de besøkende er

villige til å bruke penger til annet enn selve togreisen når varene som tilbys blir tilbudt på en profesjonell måte og selvsagt også er av verdi og interesse. Erfaringsmessig er inntektene pr. besøkende lavere på dager med svært høye besøkstall enn på mer normale dager.

Søndag 30.6 ble BCo3 tatt i bruk igjen, etter å ha vært ute av drift siden 1979. I hvilken grad BCo3 har påvirket besøkstallene i sommer er vanskelig å si - sikkert er det imidlertid at 2. klasse - avdelingen er svært populær til tross for prisforskjellen. Som regel er de 11 første billettene som selges til hvert tog "2. klasse plysj" - som de markedsføres under.

Hva vil så fremtiden bringe? Og hvordan bør vi innrette oss?

Ser vi bort fra forhold som vi selv ikke har herredømme over (vær, bensinpriser o.l.), er vår egen satsing på markedsføring av stor betydning for utviklingen i besøkstallene. Og her vil det alltid være noe ugjørt. Ser vi på besøkstallene på ordinære driftsdager i 1985 er gjennomsnittsbelleget pr. tog 81.15, mens et komplett togsett (CF11, C12, C01, BCo10, BCo3, Cfo5) har ca. 150 sitteplasser. 100% belegg i alle tog er utopi, men gjennomsnittsbelleget kan nok økes. (På 2. klasse er belegget riktignok nær 100%). På sikt vil kapasiteten bli øket når BCo2 er ferdig restaurert (30 plasser pr. tog/120 pr. driftsdag/1440 pr. driftssesong å 12 driftsdager).

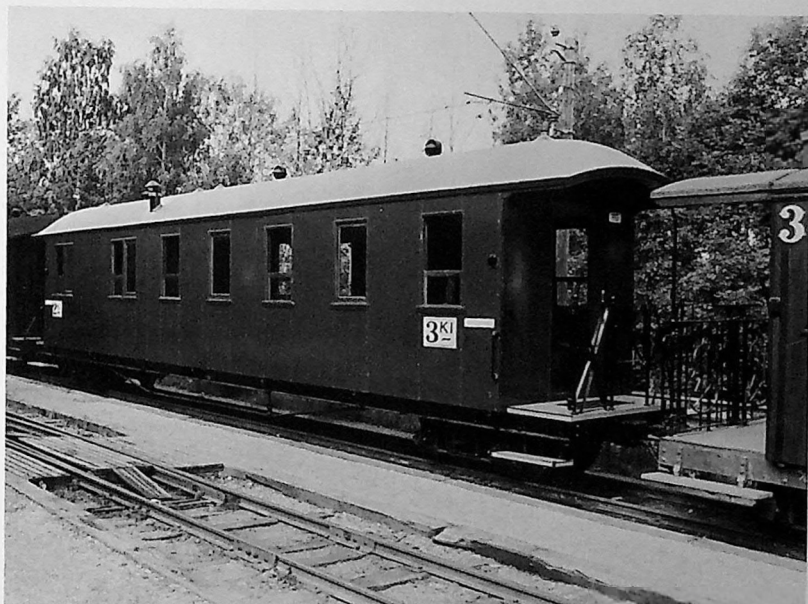
Nå må det imidlertid være klart at vårt formål ikke er - og aldri må bli - flest mulig besøkende. Vi skal forsøke å gjenskape et gammelt jernbanemiljø, vedlikeholde en jernbanestrekning med tilhørende materiell og presentere det for publikum. Hadde vi drevet tivoli eller lekebane a la High Chaparral hadde vi møtt sterkt økende publikumstilstrømming ved å anskaffe mer materiell. Hos oss ville imidlertid dette ført til utvanning av vårt egentlige formål, økt slitasje på bane, og anlegg og krevet kostbare utvidelser (lengre kryssingsspor, mer oppstillingsplass osv.). Skulle publikumstilstrømningen ingen utvikling slik at kapasitetsgrensene trues, må det således være vårt eneste



Hyggelig besøk fra jernbanemuseet. Museumsbestyrer Krogstie, her flankert av Ole Jonny Flateby, Roar Stenersen, Harald Tyskerud og Erik Borgersen.  
Foto: Thor Mellin-Olsen



11. august var det et voldsomt regnvær, og ved undergang Vingerbanen stod vannet over skinnegangen. Togene ble trukket over med diesel. Her ser vi en fortvilet BM Hohle. (Erik Borgersen)



Vår nye stolthet. 8Co3 nyrestarert og fin. 2.klasseavdelingen har vært voldsomt populær i sommer. Hvis en skal sikre seg en reise på 2.klasse plysj må en være først i køen. (E.Borgersen)

svar å tilpasse tilbud til etterspørsel ved å regulere billettprisene. Det vil også gi oss de høyeste inntektene som igjen setter oss i stand til å ta vare på bane og materiell på en best mulig måte.

Viktigheten av å kjøre tog med originalt UHB-materiell er av mange blitt sterkt undervurdert - har vi flere ganger fått bekræftet i den senere tid. Søndag 30.6.1985 var det på dagen 25 år siden banen ble nedlagt, og blant de besøkende var flere - med billetter stemplet, 30.6.1960 - som vemodig mintes at de reiste i samme vogn for 25 år siden. Derfor er det betryggende å vite at UHB-materiell kan og vil utgjøre en helt dominerende del av våre tog, til glede både for besøkende og for de som vedlikeholder materiellet.

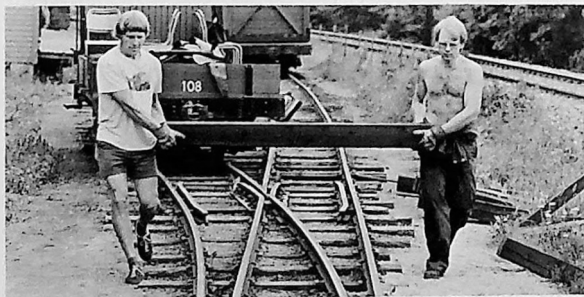


Stasjonsanlegget på Bingsfos er populært. (E.Borgersen)





Vi har fått nye lagervogner på Sørumsand. Her er lokmesteren med assistent i ferd med å innrede dem.



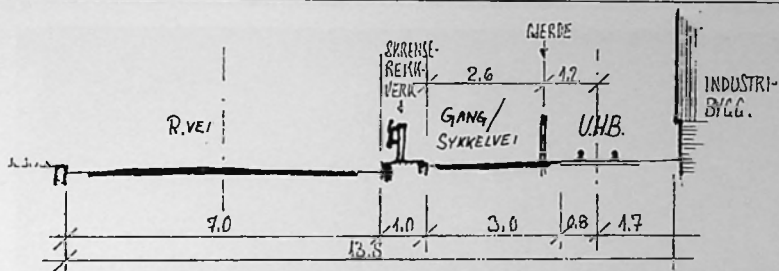
En del sviller må byttes i sporveksel 2 og 3 på Bingsfos, delvis pga. skade og delvis fordi svillene i sp.v.2 ikke er lange nok.



Idyllisk på Bingsfos! Besøkende med kaffe og vafler i hendene med stø kurs for det nydelige parkanlegget.

(Alle fotos: E.Borgersen)





Kombinasjonsprofilen ved Noractor.

## Tilbakeføringen

Reguleringsplanen som omfatter den gamle traséen fra Presterudkrysset til og med trekantområdet er nå dette skrives ute til høring hos berørte parter i Sørums kommune. Høringsfristen er medio august 1985.

Reguleringsplanen skal deretter behandles i bygningsrådet med de eventuelt innkomne innsigelser. Kommunestyret skal siden votere over den, antagelig på sitt møte i slutten av oktober dette år. Hvis det kommer vesentlige innsigelser fra tilliggende grunneiere, kan de anke kommunestyrevedtaket inn for fylkesmannen.

Ved en avgjørelse i vår favør, står vi foran store anleggsarbeider som krever nøye planlegging og et godt samarbeid med Sørums kommune, Veikontoret i Akershus, NSB og private grunneiere.

Det er forutsatt at UHB's linje, gangveien og riksveien skal ligge i omtrent samme høyde. Høyder må tas, og betydelige mengder masse må fjernes fra vårt område. Masseberegning etter høydetaking vil fortelle oss nøyaktig hvor mye som må vekk. Et grovt anslag tilsier flere hundre m<sup>3</sup>. Disse arbeidene må settes bort. Før gravemaskin og tippbil kan komme i gang må vi ha ordnet med fyllplass for overskuddsmassen. Vi vil kunne spare et betydelig beløp hvis dumpelassen blir nær anleggsområdet.

Etter at all masse er fjernet, må det påføres et 35 cm gruslag som siden avrettes. Grotting og legging av avløpsrør for overflatevann skal utføres i samarbeid med Veikontoret. En telefon-

kabel som ligger i traséen vil bli gravd opp og flyttet av Televerket. To avkjørsler fra riksveien som krysser traséen er asfaltert. De må hugges opp og nye overganger lages. I den fremtidige linje ligger to overvannskummer som må flyttes.

Det nylagte spor forbi billettbusa på Sørumsand-UHB må rives helt tilbake til mellom riksvei og hastighetsskiltet (Veien mot Blaker). I tillegg må den støpte overgangen brykkes opp. Dette sporet er dessverre lagt med feil stigning og kurvatur. Provisoriumkvaliteten på denne såkalte begynnelsen på tilbakeføringen vil derfor gi oss et betydelig merarbeid. Det kunne vært unngått.

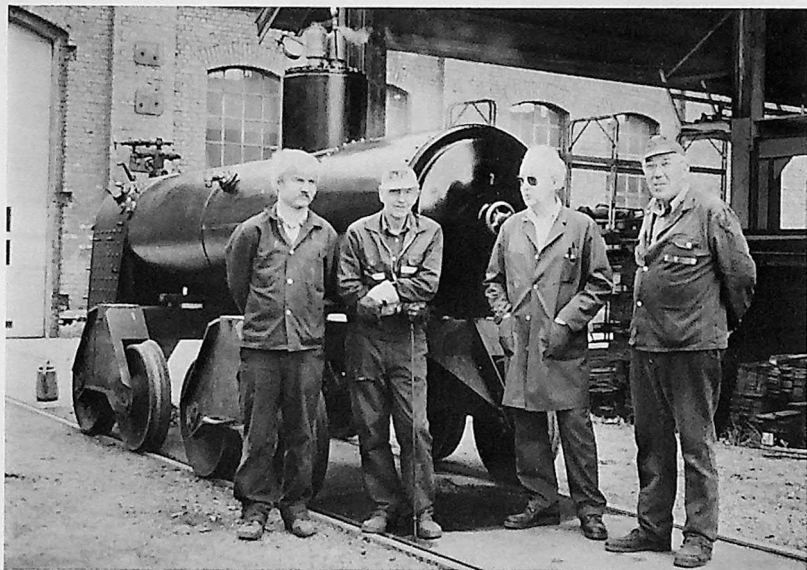
Først nå (!) kan vi begynne med sporleggingen, som vil omfatte spor frem til trekanten med kryssings-, butt- og sidespor til den gamle omlastingskranen for løftekasser og massegodts.

Det må kjøpes inn ca. 300m<sup>3</sup> grus, 600 sviller og 2 nye sporveksler. Skinner, lasker, dogs og underlagsplater har vi lagret etter at vi rev 20,5 kg/m spor på Gardermoen.

I øyeblikket er det vanskelig å komme med noe prisoverslag for hele prosjektet, men skulleinnkjøpet alene vil komme på ca 80 000 kr.

Vi ser alle frem til den dagen når vi kan gi avgang fra "trekanten". Det ligger mye arbeid foran oss. Som vanlig må sikkerhetssnoren være kvalitet og ledder.

Stein Olav Hohle



Fredag 24.mai: Kjeltrykket har nådd 12 kp/cm<sup>2</sup>, og kjele nr 113 fra Verkstedet Sundland er godkjent.

F.v. Runar Aage Gundersen (opplæres til kjelesmed av NSB/S.Østensen) Willy Haugen, Martin Heggen (Verksmester i plateverkstedet) og Sigurd Østensen.

## SETSKOGEN

Revisjonsarbeidet på Setskogen har ikke vært nevnt i bladet på en stund nå. Det betyr dermed ikke at arbeidet har gått i stå. Loket var i svært dårlig forfatning, slik at revisjonen faktisk blir mere omfattende enn den Høland fikk.

Likevel er vi kommet svært langt på kort tid. Dette skyldes stort sett to ting: 1. Erfaringene fra Høland. 2. Arbeidsforholdene.

Det at arbeidet denne gang i sin helhet forgår på Vst. Grorud, og ikke i Lodalen, betyr enormt. Bistanden som ytes på Grorud er uvurderlig, faktisk til en slik grad at en HR. av denne karakter simpelthen ikke hadde latt seg gjøre uten.

Allerede høsten 84 ble alle lokets bevegelige deler demontert og lagret inne, mens rammen ble

satt ut. I løpet av vinteren har vi så tatt for oss alle deler systematisk, slik at vi nå er til bunn i haugen.

Følgende er nå ferdig:

1. Hele bremsesystemet.
2. Lokets bæresystem m. fjærer, balanser osv.
3. All armatur.
4. Alle stenger i maskinen. (Polering, nye lager)
5. Alle hjulsatser, med lager og kasser.

Kjelebyggingen har pågått på Sundland hele vinteren, og kjelen ble prøvfyrt 24/5. Samtidig med kjelen, er det også bygget nye vanntanker og ny askekasse.

Kjelen er Sundlands byggenummer 113.



Mesteren sjøl, Sigurd Østensen med favnen full av nystøpte vaskepluggar. På gulvet foran ligger en en av de uferdige vanntankene.

Det er også nytt røskap m. dør. Dette er utført som klinkekonstruksjon, imotsetning til selve kjelen, som er sveiset.

Det er kjeleekspertene Sigurd Østensen og Willy Haugen som for annen gang har bygget en ny kjele til UHB.

En annen ekspert på sitt område, nemlig Thorleif Pedersen, har overhålt injektorene, samt diverse frostsprengte kik-kraner.

Avd.ing. Martinus Ødenes fra Vst. Sundland har på sin fritid revidert sikkerhetsventilene, og selve unionstykket. Apropos sikkerhetsventiler: Undertegnede kan garantere at Setskogens



Sveiser Willy Wendelborg forbereder til sveising mellom første og andre rundkjelering 26/3 -85.

legendariske maskingevørsalver fra disse nå er en saga blott.

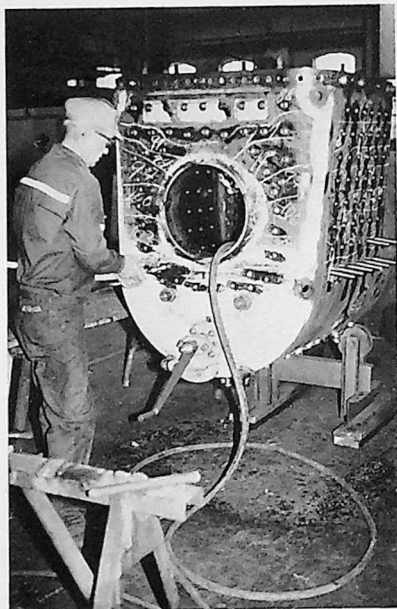
Første uken i juli fikk vi rammen inn på gulvet i Avd. 12, Grorud. Etter grundig rengjøring er rammen nå på det nærmeste ferdig malt. Underveis i dette arbeidet oppdaget vi en mengde løse nagler i tverravstivningene mellom sylindereblokkene. Dette er et sted på rammen som utsettes for stor mekanisk påkjenning, og slark her kan lett forårsake rammebrudd. Jeg har vært i kontakt med Willy Haugen, og han vil hjelpe oss med klinking, slik at når dette leses skulle alt være i orden.

Vi er nå kommet så langt at vi kan begynne på den morsomste delen av arbeidet, nemlig å sette loket sammen igjen. Målet er å ha loket driftsklart til sommeren 86 og med litt (les mye) innsats tror jeg det skal gå.

Til slutt må nevnes at de to gamle parafinlampene som sto foran på loket er sendt til Tyskland for reparasjon. Firmaet Unger Metallwaren, som vi kjøpte frontlamper fra til Høland, og senere også til Setskogen, tilbød seg å reparere, samt lage brenner/reflektor til disse to gratis! Det er godt å ha forbindelser.

Roar Stenersen





Øverst t.v.:  
Kjelesmed Willy Haugen skrur  
inn stagbolter. Stagboltene  
sveises deretter fast. Kritt-  
påskriftene på yttre fyrkas-  
se viser de respektive stag-  
boltlengdene

Over t.h.:  
Fra vst. Grorud. Håvard  
Pedersen tester en nyinnkjøpt  
varmluftsblåser til malings-  
fjerning.

Til venstre:  
Lagertilpasning er tålmodig-  
hetsarbeid.  
Her er det lagerne i en av  
løpeboggiene som tilpasses



# Spesialsnekkerverksted

Fra høsten 1985 etablerer Setesdalsbanen et snekkerverksted med finere restaureringsarbeider som spesialitet. Verkstedet har fra starten av en møbelsnekker og en bygningsnekker som håndverkere, og håper å kunne medvirke til at fler og fler innser verdien og muligheten i bevaring av bl.a. originale dører og vinduer i eldre bygninger.

Utgangspunktet for igangsettingen er Setesdalsbanens forholdsvis store antall bygninger og jernbanevogner i tre. Spesielt for jernbanevognenes vedkommende har det etterhvert vist seg problematisk å få restaurert disse faglig forsvarlig, idet NSB har avviklet de fleste av sine snekkerverksteder. Samtidig er de gamle vognsnekkere gått av med pensjon, og kunnskapet ville normalt dø ut med NSB's innføring av stål- og aluminiumsvogner.

Etableringen skjer imidlertid utenom midler fra tilskuddsordningen for museer, og man er direkte avhengig av arbeid også utenom museumsjernbanens primære arbeidsområder. Fylkeskonservatoren i Vest-Agder har bl.a. utpekt Setesdalsbanen som det museet i fylket som bør kunne utvikle sin verkstedkapasitet til beste for de øvrige museer. Når man samtidig ser på behovene innen det alminnelige bygningsvern, skulle arbeidsopp-gavene være store nok.

Vi kommer til å utvikle erfaring i vindusrestaurering etter metoden til det svenske ektepar Sonja og Hans Allbäck, og regner med å få sendt en snekker på 2 måneders kurs inneværende høst. Det er Fortidsforeningens Aust-Agder avdeling som har tatt initiativet, og metoden virker usedvanlig interessant. Den medfører en rask og konkurranse-dyktig restaurering fremfor nye vinduer.

Ved starten ligger det eksterne oppgaver og venter som er både interessante og utfordrende. Foruten jernbanevogner for Norsk Jernbaneklubb og Jernbanemuseets Venner, har vi forespørsler fra huseiere i Vennesla og Kristiansand om restaurering av gamle utgangsdører.

Restaurering av et skylight for "Skibladner" er bestilt, og Det Oplandske Dampskibsselskab har bedt oss se på oppgaven med restaurering av damesalongen i samme fartøy.

Alt tyder derfor på at starten skal gå bra, og vi vil selvfølgelig gjøre vårt aller beste for at oppdragsgiver skal bli fornøyd med resultatet. En sikkerhet mener vi ligger i at våre folk er museumsarbeidere til daglig, og en tilfredsstillelse bør det være at omsetningen bidrar til å bygge museumsarbeid videre opp, både hva angår økonomi og ekspertise.

Carl Fr. Thorsager

## LIERBANEN

Ønsker kontakt med alle som har stoff og bilder fra Lierbanen.

Spesielt interessert i brev/postkort/frimerker med følgende poststempel: Lierbanen, Utengen, Utenga, Tronstads bruk, Krokkleven, NR 50, NR 440.

Ønsker å kjøpe, event. kopiere. Bytte mot andre jernbanemotiv og jernbanestempel er aktuelt.

Kontakt:

Henning Røtter  
Nedre Frognerlia 10  
3400 Lier

## RETTELSE BILLEDTEKST TERTITTEN 62

På side 8 i forrige nummer av TERTITTEN er det feil i billedteksten. Korrekt tekst skal være

".... Urskog Hølandsbanen overtok 6 løftekasser fra Setesdalsbanen 13.2.1947, G nr 1, G nr 3 L nr 78, L nr 79, L nr 159 og G nr 172, sistnevnte avbildet ovenfor."

# Vogner fra Nesttun- Osbanen på UHB

ved Finn Halling

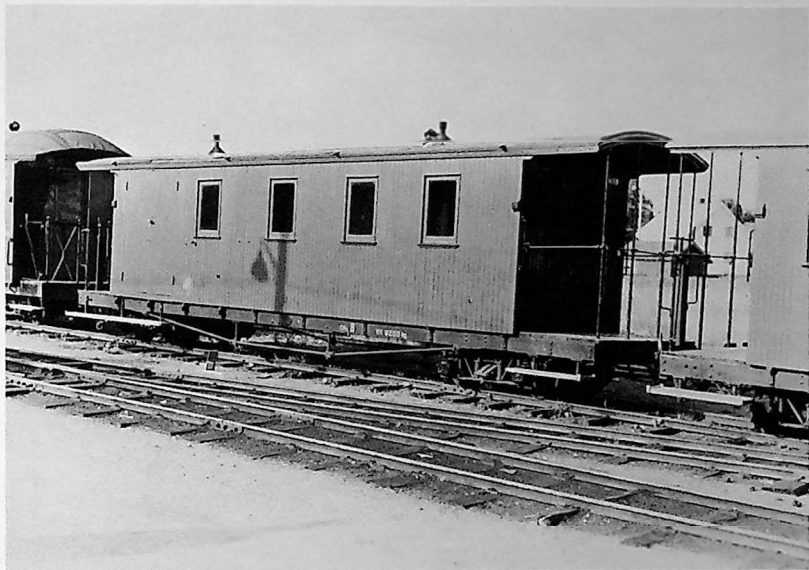
Ved Nesttun-Osbanens nedleggelse i 1935 kjøpte UHB 2 passasjer-  
vogner og 7 godsvogner. Vognene ble gitt litra og nr. slik: CFo 8,  
Co 9, To 51, To 52, To 53, L54, G55, G56 og G57. Nedenfor er vist fire  
av disse vognene.



L 54



G 56, bygget 1907,  
på Mork stasjon  
19.mai 1959. G 56  
og G 57 var tilnærmet  
like G 41, levert  
til UHB i 1904, dog  
med unntak av  
dørene. G 41 hadde  
skyvedører. G 41  
hadde dessuten under-  
liggende fallbrekk.  
Alle de tre nevnte  
vogner er hugget.  
Foto: Sigmund Sunde.



Cfo 8, bygget Skabo 1895 på Bjørkelangen stasjon 17. august 1960. Vognen er i dag på Jernbanemuseet på Hamar.

Foto: Sigmund Sunde



Co 9, bygget Skabo 1914, på Bjørkelangen stasjon i juni 1960. Vognen er idag på jernbanemuseet.

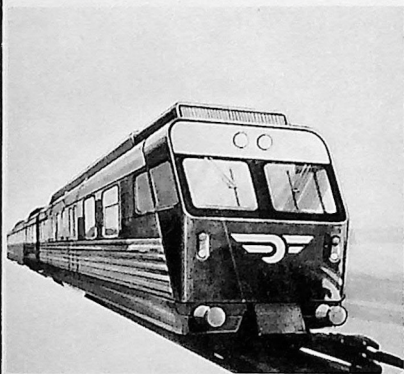
Foto: Jan Lysaker

FØR ÅRHUNDRESKIFTET

VAR DET EN STOR

OPPLEVELSE Å REISE

MED JERNBANEN



OPPLEVELSEN ER

ENDA STØRRE

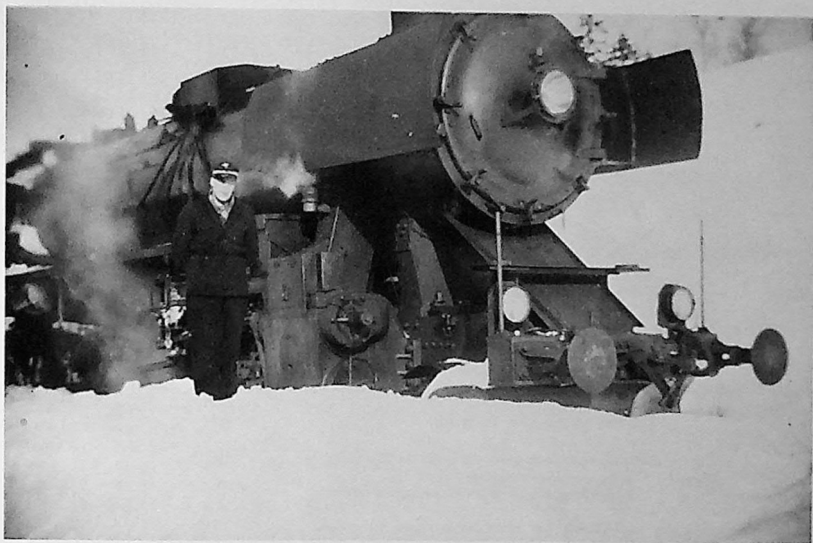
IDAG!

VI BYGGER MATERIELL FOR

FREMTIDEN IDAG

**A/S STRÖMMENS VÆRKSTED**





# Et tilbakeblikk

## av Johan P. Kristiansen

Del 2

Stortyskerne begynte å melde sin ankomst. De kom med båt til Moss. Der lå det en stor flytekran som løftet lok og tender hver for seg ned på bryggesporet. Jeg hadde ekstra skiftmaskin der et par dager og vi dro lokene opp til Moss st. Men så en dag, eller kanskje det var en natt, kom hjemmefronten og senket flytekrana med en hjemmelaget torpedo, og krana ble liggende på bønn.

De aller fleste av disse stortyskerne ble sendt til Trondheim og de ble transportert kalde med avtatte veivstenger. Et damplok fra Lillestrøm dro en "slørke" på 4 lok videre til Hamar og jeg kan huske jeg var med som maskinpasser på stortysker nr. 5032. Et lok jeg senere kjørte endel på Nordlandsbanen.

Men også Oslo D. fikk noen av disse lokene og de ble satt inn på Gjøvikbanen. Disse lokene ble etterhvert ganske godt likt. De var

gode for damp bare kullene var av noenlunde kvalitet. Dessuten var de ganske sterke. Dette var jo lok bygget under krigen og bar også preg av det.

I 1944 ble kullsituasjonen så prekar at vi måtte gå over til vedfyring og på en stortysker var forbruket ganske stort. Foruten Lodalen bunkret vi ved på Grefsen, Hakadal, Roa og Jaren. Vi fikk også med en mann som vedlemper.

Så innstilte de alle persontog, og det ble satt inn en persontoggi i alle godstog. Denne vognen gikk bak loket og det var forbudt å varme opp den. Et forbud vi ikke tok så nøye.

Under krigen fantes det ikke privatbiler. De som rullet og gikk var på en eller annen måte i transporttjenestens behov. Men folk har alltid hatt behov for å reise, og da var jernbanen eneste utvei. Dette skapte et veldig kjøp for NSB, og for å regulere denne trafik-

ken, hadde tyskerne tidlig på krigens innført noe som het reisetillatelse. Dette betød at den reisende måtte gå til politiet og dokumentere sitt behov for reisen. Ble denne innvilget, fikk han et skriftlig bevis som måtte forevises konduktøren. Selv hadde jeg en generell reisetillatelse som gjaldt tre måneder mellom Oslo og Halden.

Nå var det også noe som het grensesone, og Halden lå i en slik sone. Dvs. at hvem som helst ikke kunne reise dit. De som bodde der hadde grenseboerbevis. Vi som tilhørte det kjørende personale hadde tjenestebevis og det gjaldt i alle grensesoner. Reiste noen inn i grensesonen uten bevis ble de arrestert. For å si det enkelt. En haldenser

kunne reise til Sarpsborg, men en sarping kunne ikke reise til Halden.

Det var kontroll på alle tog Sarpsborg - Halden. Vi som reiste fast ble jo etterhvert kjent, så kontrollørene bare nikket til oss når de gikk forbi. Denne kontrollen med grensesonene var jo for å hindre folk i å rømme til Sverige.

Den første tiden var det tyskerne som foretok denne kontrollen. senere overtok Grepo, altså grensepolitiet. Dette var nordmenn som hadde gått inn i NS og senere inn i Grepo. En av dem kjente jeg fra før. Han het Finn Ludvigsen og jeg hadde jobbet sammen med ham en tid på et verksted i Halden. Han ble senere skutt i en grenseepisode.

### *Til personalet ved N. S. B.*

En del av jernbanens personale er antagelig kjent med forskjellige rykter som er satt i omlop som Generaldirektor Bjørn Vik. Ryktene legger, så vidt vi kjenner dem, an på å mistenkeliggjøre Generaldirektøren.

De forsøk Generaldirektøren har gjort for å varo personalets interesser i den utstrekning dette under nåværende vanskelige forhold er mulig, framstilles som utspregning av egoistiske motiver og nylig er det utspredt det rykte om at han skal ha vært innbrakt på en politistasjon for fyll.

Overfor dem som kjenner Generaldirektøren, skulle en imøtegåelse av sådanne beskyldninger og rykter være overflødig, men av hensyn til Statsbanens interesser — så vel utad som innad — har man overfor det personale som ikke kjenner Generaldirektøren og derved kan gjøre seg opp en personlig mening om ham, villet framheve at disse beskyldninger og rykter ikke bygger på kjensgjørninger, men savner ethvert grunnlag.

Otto Aubert.

Olav Holtmon.

Hj. Schreiner.

Et par hovedstyresirkulærer fra krigens dager

### *Jernbanetjenestemenns forhold under skjerpet militær- eller politikontroll av stasjoner og linjestrekninger.*

Under de nåværende forhold kan det lett inntreffe vansker for jernbanens tjenestemenn ved skjerpet militær- eller politikontroll i nærheten av jernbanen. Tjenestemann som er utelært uniformplagg bør under slike forhold alltid bære disse når de ferdes innen jernbanens område. Personale som ikke har hel uniform bør så vidt mulig alltid være utstyrt med armbind. Personale uten armbind eller uniformplagg bør under slike forhold ikke ferdes på stasjon eller linje uten i følge med uniformerte tjenestemann.

Det inneskerpes at samtlige tjenestemenn alltid må medbringe legitimasjonskort, eventuelt adgangenstegn ifølge Gd. sirkulære nr. 16 og ekstrapersonelet desuten mulig arbeidsbevis fra N.S.B.

Ifølge foreliggende meddelelse må en tjenestemann ikke forsøke å bringe seg i sikkerhet ved å flykte når han blir anropt av militær eller politi.

Bjørn Vik.

K. Dahlum.

## Stans i Kubakken

Tilbake til Gjøvikbanen. Det var ikke bare kull det var manko på. Slike enkle ting som slaggværktøy og bøtte til å vaske hendene i, var det også lite av. De som kjørte først ut fra Lodalen om morgenen tok det de trengte fra andre lok, slik at de som skulle ut senere manglet praktisk talt alt. Jeg vet en gang et godstog som ble stående på Bleiken på grunn av mangel på slaggværktøy.

Såpe til å vaske seg med var et problem. Vi fikk utlevert noe gult og tynt som vann. Det måtte være lut, for det svei som varme når man fikk det på fingrene.

Som regel kom vi frem mer eller mindre forsinket, men engang kan jeg huske vi ble stående og det ganske godt. Jeg var fyrbøter i et av nattgodstogene til Eina, og vi hadde lok nr. 265. Det gikk bra til Bleiken, men da lokføreren skulle sette på dampen for å starte

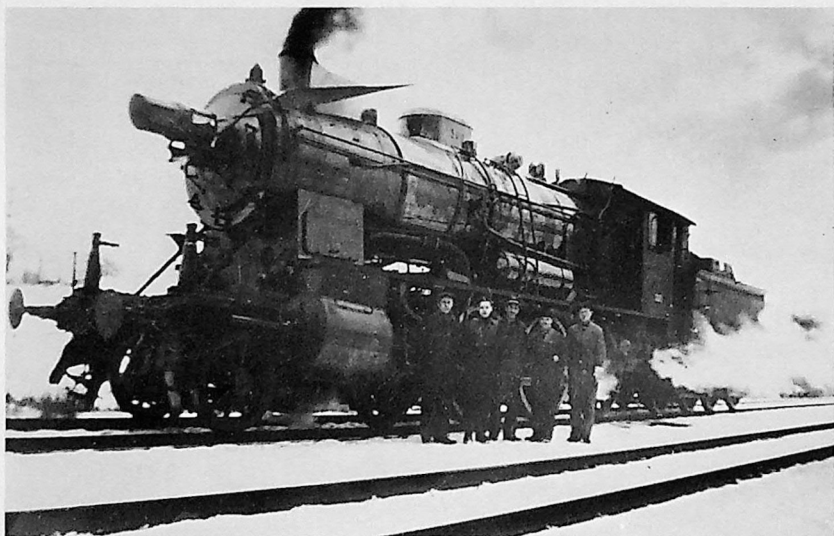
på den andre kubakken, hørte vi et kraftig smell. Da vi undersøkte loket viste det seg at høyre stem-pel hadde slått ut forreste stem-pellokk. Vi hadde mistet kilen i krysshodet så stemplet fikk gå som det ville. Ifølge min syvende sans hendte dette dagen før skjærtorsdag 1944.

For oss som bodde på hybel under krigen var matsituasjonen nokså prekær. Det var ikke alltid man hadde anledning til å handle det lille man kunne få, og skulle man da opp tidlig på morgenen, så hendte det man ikke hadde brødbiten i skuffen. Vi var den tiden mange fra Østfold som bodde på hybel, og når et tog fra Østfoldbyene kom til Oslo møtte det opp et helt gjeng med fyrbøtere for å hente et matspann som snille mødre hadde sendt med på loket.

Når det var anledning, spiste vi middag på kafeer og variasjonen var ikke stor. Det var klippfisk ene dagen og lutefisk andre dagen.



Gammeltysker 3524 på Jaren stasjon 26/5-46. Johan (i førervinduet) og lokfører Gustav Jensen har nettopp ankommet med tog 213 fra Oslo. Det var Johans søster Else som tok bildet.



Lok 360 type 30b på Tøyen st. Desember 44. Loket var ute på prøvetur etter revisjon på vst. Grorud. Johan P. fyrte.

En middagsrett som "Baccalao" var godt kjent den tiden. Dessuten kunne man få blandet grønnsakrett med ti gram margarin over, mot et klipp på restaurantkortet. En fordel var at man holdt seg slank den tiden. For min egen del var jeg utstyrt med en bra mage som tålte alle de surrogatene vi forøvrig fikk i oss.

Men alt har en ende og det hadde også krigen. Den som ikke opplevde 7. mai 1945, har ingen mulighet til å fatte den glede som oppsto blant oss. Jeg skulle den dagen reise pass til Moss på ettermiddagen for å ha tjeneste på en ekstra skiftemaskin. Etter Ski begynte folk å heise flaggene, og jeg kan huske jeg lurte veldig på hvilken dag det kunne være. Da vi kom til Moss, sto det et hornorkester og spilte på plattformen og folk danset av glede. Det ble selvfølgelig ikke gjort noe skift. Tyskerne og utstyret vi skulle skifte ned på brygga for at de skulle reise hjem for å slåss, måtte pent finne seg i å bli i Moss.

Tidlig på krigen hadde vi måttet levere inn alle radioappa-

rater, men gutta på Moss visste råd. I st.bygningen bodde en tysk offiser, en såkalt "Stasjonskommandant", og han hadde radio. Ett par av gutta gikk opp til ham og tok fra ham radioen uten protester. Senere på kvelden kom han selv ned i tøfler for å høre siste nytt. Jeg skal ikke prøve å beskrive tiden som fulgte. Det vil føre for langt. Det så ut som om folk ikke ville jobbe, men bare feste. Men jobbe måtte vi, og den dagen Kong Haakon kom hjem, 7.juni, måtte jeg fyre med ved på en 31b, en tur til Roa og en til Hakadal, så noen festligheter fikk jeg ikke være med på.

### Smell i Grønllia

Senere på sommeren ble jeg plassert på skifteloket i Grønllia. Der hadde jeg også førstetur fredag 17.august. Tidlig på morgenen skiftet vi 8 - 9 vogner med ammunisjon ned på bryggesporet mellom brygga og det nordre lagerskur. Dette var tysk ammunisjon som skulle lastes ombord i en leker som senere skulle dumpe dette et eller





Lok av type 31b i tog 601, Hønefoss 1946.

annet sted i Oslofjorden. Ved middagstider kom det et ekstratog med tyske soldater som skulle sendes hjem med båt fra Grønliå. Toget besto av G-vogner og vi tok 25 av disse og skjøv dem ned i Grønliå og plasserte dem på sporet nærmest det nordre lagerskur, altså på motsatt side av der ammunisjonsvognene stod.

Jeg hadde "trynet" inn mot lagerskuret, så jeg fulgte ikke så godt med når tyskerne forlot G-vognene. Men så fikk vi signal om å kjøre forover og vi var vel kommet halvveis til skiftehytta da det smalt. Og hvilket smell. Jeg forsto straks hva som hadde hendt og da jeg så meg tilbake fikk jeg se en røyksøyle noe ala atombomben. Jeg må tilstå jeg sprang for livet og det drøss med alle mulige ting fra luften.

Jeg var vel den første som var borte for å titte på ødeleggelsene, men jeg snudde fort for det første jeg så var et forbrent lik. Lagerskuret som var bygd opp av jernkonstruksjoner og kledd

med bord, var blåst bort. Lekteren var det ikke en flis igjen av. Det var et veldig "høl" i brygga og av ammunisjonsvognene så vi bare et par hjulganger nede i holet.

Alle G-vognene vi hadde på kroken gikk i stykker. Av de bakreste var det bare hjulgangene igjen. På vognen nærmest loket, sto den bakre endeveggen rett ut som en vippeport. I skiftehytta var bord og stoler veltet og det gikk vindusruter over store deler av Oslo.

Hadde eksplosjonen inntruffet et minutt før, så hadde ingen fått lese dette i TERTITTEN. Men, min time var vel ikke kommet, som man sier.

Jeg ble værende på skifteloket i Grønliå resten av året. Det var en bra tur for vi kjørte 2.tur-1.tur og fri. Altså fri hver tredje dag.

### Autorisering

På nyåret 1946 ble jeg plassert i K-turen, skiftemaskin Alnabru. Søndagstjenesten i denne turen var 601 og 602 til Hønefoss og per-

sontogene til Jaren. Jeg hadde ut på sommeren søkt stasjonering i Halden da det var to ledige stillinger der. Men før jeg kom dit, 1/9, skulle jeg godkjennes til lokførertjeneste.

Ordningen var tidligere slik at hadde man praktisert som fyrbøter i to år etter jernbaneskolen, fikk man bare et brev om at man var godkjent. Straks før jeg skulle godkjennes, ble to årsgrensen økt til tre, og man måtte kjøre en tur med en lok.kontrollør som så skulle godkjenne eleven.

For min del fant denne prøven sted tirsdag 13. august i togene 201 og 202 til Gjøvik. Vi hadde lok nr. 451 type 31b og toget besto av ti boggiere (gamle treboggiere) og

en G-vogn. Som fyrbøter tjenestegjorde Andreas Fossgård (syvende sansen er god å ha).

Nå viste det seg at lokkontrolløren forsov seg, men vi kjørte ned på Østbanen og der kom han 5 min. over avgangstid. Turen forløp imidlertid som den skulle og dermed var jeg godkjent.

1/9 kom jeg som før nevnt til Halden og der ble jeg værende til 1951. Denne tiden skal jeg hoppe lett over. Der var det eldrift, men vi hadde damp skiftelok. av type 21c nr. 371. Dette loket ble senere byttet ut med 176. 2. november 1947 kjørte jeg 176 til Oslo og fikk 374 tilbake, og dette loket ble værende i Halden i 13 - 14 år, helt til vi fikk diesellok type 215.



Halden 1947. Lokf. Arne Fagerberg (t.v.) og stallbetjentene Anders Dahl og Kåre Pedersen. Lok 176.

Assistenttjenesten foregikk i underveisgodstogene til Ski. (5101 og 5102) og i godstogene til Kornsjø. Stort sett var det El 5

som ble benyttet, men vi hadde også 3 stk. El 4 (2033-2045 og 2046).

Høsten 1949 ble jeg og en til fra Halden sendt til Oslo for opp-

læring på el. 5, el.8, Cmeo 105 og Cmeo 106. Typebetegnelsen for disse ble i midten av 50-årene endret til 65 og 66. Type 66 hadde før typeendringen vanlige bogginummer, og disse var 18535 - 36 - 37 - 38.

Tjenesten på denne typen lå i Halden, og de gikk i togene 1 - 2 - 3 - 4, eller østfoldekspressen som de også ble kalt. Vi to fra Halden var faktisk de første av min generasjon, med én snor, som kjørte el.tog i i Oslo D, bortsett fra en yngre kollega som fikk kurs på El 5 pga. et handicap.

Når det gjelder El 4, så kjørte vi disse uten kurs, for det var vel meningen at disse skulle til Narvik igjen. Det første loket som forsvant var 2033 og det siste 2045.

### Ansatt

22/9 1951 ble jeg så i "Statsråd" høytidelig utnevnt til lok.-fører med tjeneste inntil videre i Trondheim Distrikt. Ifølge min ansinnitet skulle jeg vært ansatt i Stavanger, men det er mulig det var min ungkarssstand som var skyld i at jeg ble sendt nordover. Jeg fikk forespørsel fra Trondheim hvor jeg ønsket stasjonering, og uten å nøle svarte jeg Mosjøen, 406 km og 12 m. nord for Trondheim. På daværende tidspunkt hadde jeg ikke satt mine ben nord for Dombås.

Etter å ha "gjort" Trondheim

på lørdag, ankom jeg Mosjøen søndag 21. oktober klokken 18.00. Et rom skulle jeg få i brakka ved lokstallen, men dette var ikke ledig før kl. 23.00.

Dagen etter ankom tre nye mann, to fra Larvik og en fra Kongsvinger.

Etter hvert ble man kjent med personalet, men å bli kjent på strekningene tok lengre tid. Å komme til et nytt distrikt når det er mørkt nesten hele døgnet er ikke bare bare.

Jeg forbannet meg på at jeg skulle søke sørover så fort det var ledig en stilling pga. at jeg var forbigått i Stavanger.

I mai året etter ble det en ledig stilling i Kristiansand, og den fikk jeg. Jeg skulle tiltre denne rundt 1. september, men tanken på igjen å begynne i et nytt distrikt i mørketiden, gjorde at jeg søkte om å få slippe og det fikk jeg. Jeg var nå blitt så godt kjent og dessuten hadde jeg stiftet et hyggelig bekjentskap, så jeg var glad jeg slapp.

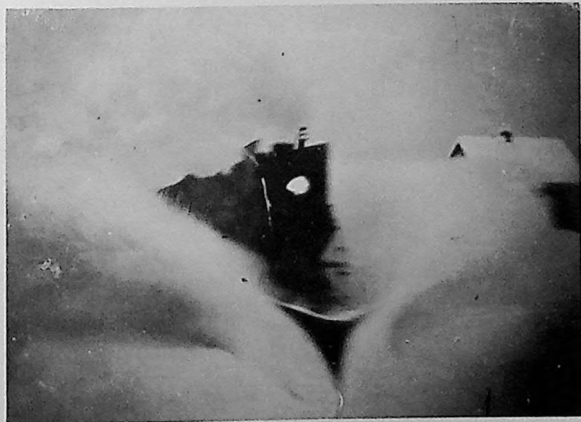
Strekningene vi kjørte var sydover til Grong, 186 km. og nordover til Mo i Rana, 92 km. Stortyskere gikk det i så godt som alle tog. Trondheim D. hadde 55 stykker og jeg vet med sikkerhet at jeg har kjørt 53 av disse. Flere av dem selvfølgelig mange ganger. Lok som 6204 og 6412 var faste travere i dagtogene 451 og 452.

Å kjøre damplok vinterstid

Tog 459 med lok 229 kjører forbi tog 5787 med lok 324 i Drevja st. 12/2-52.

Lokfører:  
Johan P.

Fyrbøter, og fotograf:  
John Melbye







Gammeltysker 3236 i Grong 1943. Fra v: Helge Sjølie (Oslo), Harald Jordal (Brg), Rolf Dønnem (Thm), Sverre Hurum (Oslo).

når kuldegradene kryper faretruende nedover, er ikke bare hyggelig. Man måtte passe på som en smed så ikke neoe frøs, eller "speika" som trønderne sa. Om sommeren var det rene søndagen i forhold. Det man husker best er vel nattogene fra Grong til Mo i Rana. Sommers tid benyttet vi lok nr. 272, type 30 a, og det var en førsteklases maskin. Den var suveren for damp, fine kjøreegenskaper og den gikk fint på smøringen. Ikke til å undres over at trønderne kalte den for prinsessa.

Vi gikk fra Grong kl 2.39 og skulle være i Mo kl. 7.28. Der krysset vi 452 som skulle gå sydover kl. 7.30. Vann tok vi bare på Trofors, og vi hadde nesten halv tender når vi kom frem. Ved forsinkelser greide vi å ta inn en halv time til Mosjøen og 20 min. derfra til Mo.

Dette var igrunn trivelig kjøring for vi hadde hele strekningen fra Grong til Mo i Rana for oss selv, og de nordlandske sommeretter er jo like lyse som dagen.

På Nordlandsbanen opplevde jeg også for første gang å se et ordinært godstog uten den berøm-

melige Gfo hengende bak som siste vogn. Etter hvert steg jo bremseprosenten i godstogene og dermed hadde disse vognene utspilt sin rolle. Hvor mange tonn kull disse bremsevognene gjennom ca. 100 år har representert, skulle vært artig å vite.

I mosjøen var vi samlet kolleger fra alle distrikter. Jeg hadde også den glede å kjøre i fast tur med John Melbye som ble presentert i TERTITTEN nr. 60 og 61. Han ble født på Strømmen, men da hans far ble ansatt O.kond. i Mo i Rana 1942, var han jo nødt til å bli med, 12 år gammel.

Hans far omkom dessverre under skifting på Lønsdal i slutten av fortiårene.

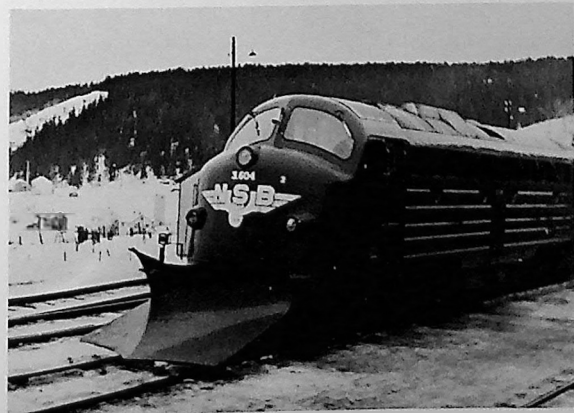
Hans mor bodde, og bor fremdeles i Mo i Rana, og når vi kjørte dit var Melbye selvfølgelig hjemme og kom tilbake om morgenen med en solid frokostpakke, en pakke jeg også nøt godt av. Skulle fru Melbye lese dette, vil jeg passe på å takke henne for deilige smørbrød, middag på julaften og ellers all vennlighet. Selv om det er over tretti år siden, har jeg ikke glemt det.



John Melbye på stortysker 5854, i godstog på Nordlandsbanen. (Foto: John Melbye)



Majavatn 1943.  
Lok 469 type 30c.  
Fra v.  
Magne Bjørkholt  
(Oslo) og Erling  
Gudbrandsen (Drm)  
(Reiste pass).  
(Foto: Heige Sjøllie)



"Nohab'en", her lok 604, på Grong.  
(Foto: John Melbye)

Tjenesten i Mosjøen var forøvrig ren togkjøring. Skiftemaskinen som var en traktor, visstnok en tysk etterlatenskap, ble betjent av stasjonspers/fyrbøtere.

Kjøringen til Mo i Rana ble populært kalt for "tredagersrittet". Første dagen kjørte vi underveisgodstoget 5787 til Mo og overnattet. Neste morgen kjørte vi dagtoget 452 sydover til Mosjøen. På ettermiddagen kl. 18 løste vi av i 451 og kjørte til Mo og overnattet. Tredje dags morgen kjørte vi 5788 til Mosjøen.

Jeg fikk fast tur straks etter jeg kom til Mosjøen. Dette var en seks ukers tur og foruten ukefridagene, fantes det bare én ekstra fridag. Nattogene gikk da bare tre dager i uken. Året etter gikk de fast hver natt.

Nedenfor har jeg satt opp turnusen for 1954/55, min siste rutesesong i Mosjøen.

Som man ser her er turnusen på 5 uker og det har faktisk blitt 5 ekstra fridager, så arbeidstiden endret seg til det bedre. Her heter tredagersrittet 5771-452-451-5772. Videre dagtoget 452 til Grong og nattoget 459 til Mo i Rana for så å kjøre nattoget 460 til Mosjøen om kvelden. 5772-5783 er godstog til Grong og retur.

Den første tiden kjørte vi 459 bare til Mosjøen for så neste morgen å løse av i samme tog og kjøre siste biten til Mo. For å

unngå å stå opp så grytidlig, kjørte vi videre til Mo, og da ble strekningen hele 28 mil.

Jeg går ut fra at de fleste forstår turnusoppsettet.

Som før nevnt, var det kolleger fra alle distrikter i Mosjøen. Disse hadde jo behov for å komme seg hjem av og til. Om ikke annet enn for å trekke klokka. For å strekke ut fritiden for disse, kjørte vi halve tredagersrittet for dem. Vi kjørte da 5771 til Mo og 452 til Mosjøen neste morgen. Derfra kjørte vi 452 i vår egen tur til Grong. Kollegen som var hjemme, kom samme dag pass i 451, og vel ankommet Mosjøen, hoppet han inn i dongeryen og kjørte selv videre til Mo i Rana.

### Sendt fra Bergen

Da Vossebanen var ferdig elektrifisert, ble de ti yngste aspirantene i Bergen sendt til Nordlandsbanen. Den yngste plukket de ut av Kronstad verksted. Han var gift, men det hjalp ikke. Da han kom til Mo i Rana var han for ung til å få kjøring så han ble plassert sammen med to verkstedarbeidere der oppe. Slik kan ansienniteten også av og til virke.

I 1954 kom den første NOHAB-en til Nordlandsbanen, og det var litt av en forandring. Vi håpet vi

	SØ	MA	TI	ON	TO	FR	LØ
Ukefri	5772	5783	X	5771	452 451	5772	
460	451	5771	452 451	5772	Ukefri	452	
459 460	X	Ukefri	452	459 460	5772	5783	
Ukefri	5771	452 451	5772	X	452	459 460	
X	452	459 460	5772	5783	X	Ukefri	

Johan P.'s siste turnus i Mosjøen - ruteterminen 1954/55.

X betyr ekstreffridag. Forøvrig henvises til teksten over for nærmere forklaring



ville bli en time eller mer forsinket, så vi fikk anledning til å kjøre på. Borte var vannfylling, smøring og kullemping underveis, så vi måtte lusekjøre for ikke å komme for tidlig. Det ble klaget på motorstøyen, men sannelig synes jeg stortyskeren larmet mer når vi kjørte den for fullt.

Tidligere hadde vi jo Di 1 601, og den gikk ganske bra når den var i orden. Dette loket sto forøvrig på spor 8 i nedre lokstall i Lodalen nesten hele krigen. Når vi benyttet dette loket, var vi nødt til å ha med finke for togvarmen.

Høsten 1954 ble en kollega og jeg sendt til Trondheim for opplæring på dieselvognene. Et kurs som varte 7 uker. Trondheim D hadde alle mulige typer dieselvogner. Deriblant også 2 - 3 tyske dieselelektriske. Disse hadde etter sigende blitt benyttet til å lade opp batteriene på de tyske ubåtene. De ble skrotet straks etter kurset, så jeg kjørte dem ikke. Derimot hadde vi en skinnebusstype 87 i Mosjøen, og den kjørte jeg en del turer til Mo i Rana og

Majavatn. Et tre dagers billett-kurs fikk vi av togkontrollør Moan i Trondheim.

16. mai 1955 ble jeg stasjonert i Trondheim, og 18/5 var jeg med i tog 402 til Dombås for å bli kjent. Loket vi benyttet var 472 og jeg kjørte også endel av strekningen. Dagen etter skulle vi ha 401 tilbake med samme lok. Fyrbøteren bodde på Oppdal så han reiste hjem med 401. Jeg tilbød meg å fyre til Oppdal neste dag så han slapp å reise til Dombås, men det falt visst ikke i god jord. Antagelig var de i tvil om jeg greide det. Det ble til at fyrbøteren kom til Dombås, og da overtok jeg fyringen.

Fyrbøteren gikk av på Oppdal. Dovregubben kan nok virke imponerende på enkelte, med den er tross alt bare et damplok. Dessuten var jeg heller ingen nybegynner som fyrbøter. For å si det pent, så ble jeg litt forbannet på dem.

(Fortsettelse i et senere nummer)



Lok 272 "Prinsessen", type 30a på Langlete i 60-årene. Foto: Arne Rokke

# Nå har den kommet!

## KATALOG

PRIS: Kr. 20,-



## NORSK MODELLJERNBANE

Hermed foreligger 2. utgave av NMJ's modelljernbanekatalog. Ut fra vårt motto- NORSKE MODELLER PÅ NORSKE MODELLJERNBANEANLEGG har vi i sterkere grad lagt hovedvekten på det som ruller, eller har gått, på norske spor. I tillegg har vi tatt med en del verktøy som er midt i blinken for modellbyggere.

Katalogen bestiller du fra:

### Romerike Hobbysenter

Stromsveien 102  
2010 STRØMMEN  
Tlf. (02) 71 31 96.

200 m fra Sagdalen hlp.  
19 km fra Oslo sentrum.  
2 km fra Lillestrøm.



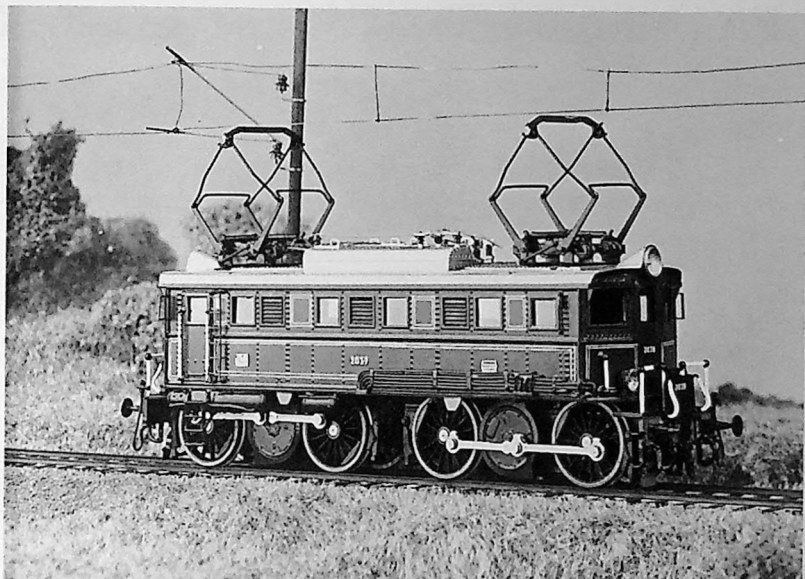
### NORSK MODELLJERNBANE

Postboks 76  
1920 Sørumsand

Tlf. (02) 71 31 96  
(02) 72 72 29

1:87 HO  
Postgiro 5 77 40 39  
Bankgiro 6201.05.04460





## NMJ-katalog

Norsk Modelljernbane har kommet med sin andre katalog over norsk modelljernbaneutstyr.

Mye nytt har kommet til siden forrige katalog ble trykket. Gjennom annonser i bla. TERTITTEN og andre tidsskrift har vi blitt kjent med endel av det store utvalget i norske modeller.

I katalogen finner vi en rekke modeller som ikke er så kjent. F.eks. kommer ROCO med El 16, NMJ/Hobbyteknikk med El 9, NMJ med B 5 - A 3 - BF 14 -vogner og spesialbygging av norske trevogner. Norske signaler og kontaktledningsutstyr skulle være av særlig interesse.

Modellen av El 5 er nå leveringsklar. Det har blitt en virkelig supermodell. Helt ned til minste detalj er det en tro kopi av lok 2039. Modellen har, som sitt forbilde, drift på alle hjulene fra blindakslene, samtlige aksler er fjærende, alle detaljer på tak, sider og fron-

ter som f.eks. fjærende buffere, fjærende koblinger, speilene er bøybare. Alle støpedeler er i messing, og laget spesielt for denne modellen. Hjulene er støpt etter tegning i Korea, og gearboksene fra Samhongs og Sagami-motoren gir modellen skalatro hastighet. Gjennom frontvindueene kan en se sikringstavla på bakveggen. Stigtrinnene er festet som på forbildet gjennom bånd rundt tankene og med skrabånd på baksiden.

---

AKERSHUS IMELLOM NR. 3 1985

har kommet. I bladet finner vi en rekke interessante artikler. For TERTITTENS lesere skulle særlig "Hovedjernbanen gjennom Akershus i 1860-åra" av Arne Julsrud Berg, være av interesse.

Bladet bestilles fra:

Forbundsmuseet i Akershus, Mari-dalsvn. 120, 0461 Oslo 4

---



## På tur med Tertitten

"På tur med TERTITTEN" er en guide til besøket ved Urskog-Hølandsbanen. Der finner en blant annet en oversikt over det rullende materiell ved museumsjernbanen.

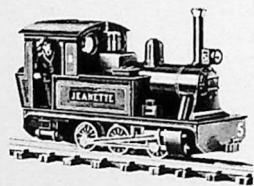
Bestilles fra banens adresse! Pris kr. 15.00 inkl. porto.

NYHET: Vi har to nye farve-postkort i år. Pris kr. 3.00 pr.stk.

Urskog-Hølandsbanen Postboks 711 Sentrum 0106 Oslo 1

Bestilling skjer over postgiro 2 06 77 18 el. bankgiro 6201.20.01628

## Bygg din egen smalsporbane!



Vi fører utstyr til smalsporbaner i skala H0e - 9mm sporvidde, tilsvarende sporvidden på Urskog-Hølandsbanen.

Lokomotiver - fra små damplok til store diesel- og ellok, som ferdig-modeller og som byggesett.

Vogner - fra små vagger og flatvogner til store boggipersonvogner. Fleksible skinner og sporveksler i flere varianter.

Utstyr fra LILIPUT, ROCO og PECO er lagervare, utstyr fra BEMO kan skaffes.

Til miljøet rundt din jernbane kan du velge i vårt store utvalg av vanlig H0-utstyr, trær, mennesker, biler, bygninger, lamper etc.

Vi har selvfølgelig også stort utvalg i vanlig normalspormateriell, både i H0, N og Z-skala.

Er du interessert i modelljernbaner - besøk oss!

Bor du utenfor Oslo - skriv eller ring! Vi sender gjerne!



*Standard*  
**MODELLJERNBANER A-S**

Prinsensgt. 25, 0157 Oslo 1

Tlf. (02) 42 96 40

## De(ngang) Vackra Vyernas Järnväg



På slutten var Koppum eneste betjente stasjon mellom Arvika og Årjäng. Her gjør tog 1983 opphold. Senere på dagen utgjorde de samme vognene trolig aller siste kryssing her (86.21 som ekstratog, og Y1 1314 som tog 1987)

På ny stormer det i svensk jernbanepolitikk, og som vanlig er det distriktene som skades mest under vindkastene med opprivning av tog og baner.

Den 9. juni 1985 var siste dag for persontrafikken Arvika-Årjäng-Bengtstorsfors, en bane som med sin beliggenhet er nær sagt "halvnorsk".

Strekningen Mellerud-Bengtstorsfors-Arvika med sidelinje Beted-Skillingsfors sto i sin helhet ferdig 1928 og var privat gjennom de 40 første årene. Dal-Västra-Vrmlands järnväg het den, men initialene DVVJ forbandt de fleste allikevel med De Vackra Vyernas Järnväg.

Sidelinjen til Skillingsfors opphørte i 1961, omtrent samtidig som den norske tvillingbanen til Vestmarka ("Paradisbanen") fikk sin første amputering.

Norsk Jernbaneklubb ville gjøre ære på DVVJ siste dag og leide like godt motorvogn 86 21 med avgang Oslo S 8.05. Det bar riktig friskt avgårde mot Kongsvinger og over Svenskegrensa. Al-

lerede i Arvika vakte vi en del oppsikt, og denne ble ikke mindre da ordinært tog til Årjäng - en enkel Y 1 motorvogn - ble tilkoblet vognå vår.

Klokka 12.20 var det klart for tog 1989 for siste gang. De første fire kilometrene følger vi grensebanen for så å ta inn på DVVJ over en sporveksel på fri linje. Herfra bar det slettes ikke friskt avgårde lenger. DVVJ har tydeligvis operert med fjærlette tall i SJ's vedlikeholdsbudsjetter de seneste årene, og enkelte ganger lurte vi på om sporet allerede var revet vekk under oss. Ordinært tog til tross, et par fotokjøringer ble det og tid til.

Dagene er sjelden så lange som de burde være, i hvertfall ikke på slike turer. Tiden strakk ikke til for en tur helt til Bengtstorsfors, men vi rakk en bedre middag i Årjäng før det ble vandreis som eget tog til Arvika og Oslo.

Tilslutt en honorar til NJK for de vellykkede arrangementer de avvikler i inn- og utland.

Håvard Pedersen

# SUNDAG 2. JUNI 1985

# HARDANGERBANAN

## SISTE PERSONTOG

Avskjed med fruktblomster og liljekonvall

Av Håvard Pedersen

Voss har ikke våknet til liv ennå når overkonduktør Ivar B.Løne gir avgang for dagens første tog til Granvin. Passasjerene er en journalist, to UHB'ere pluss et par til med kamera midt på magen. Det er heller ingen folk på holdplassene. Følgelig har vi god tid når lokfører Ola Meland stopper for fotografering ved banens vildeste parti, Skjervet. Her får vi og høre glimt fra Hardangerbanens historie. Løne minnes da godstrafikken var så omfattende, at togene måtte håndbremses ned 45<sup>00</sup> fall fra Skjervet til Nesheim. I uisolerete bremsehus var dette en sur "fornøyelse" når gradestokken nærma seg de -30. Lite trivelig var det og å frakte russiske fanger i lukkede godsvogner under krigen.

I dag er det motsatt. Med et passasjerantall på under 100 000 i året blir det heller for lite å gjøre. Det er med vemod at personalet konstaterer at nettopp denne dagen er den siste i personaletrafikkens tjeneste på banen.

Vi ser for lite fra togvinduet, og for å få med noen fler detaljer fra banen i Skjervet, hopper jeg av i Nesheim og rusler tilbake. Siden jernbanespor aldri skal tjenestegjøre som gangsti, blir det litt av noen strabaser å ta seg fram til de vildeste partier. Det hadde uektelig vært en fordel om minst en av opphavet var fjellgeit.

Banen har tre tunneller, alle ved Skjervet. Som følge av rasproblemer ble en ytterligere forlengelse av den lengste tunnelen (opprinnelig 620 m) igangsatt under krigen. Men vårt nye herrefolk fant det nye tunnelinnslaget mer tjenelig som drivstofflager enn rassikring. Der hvor ny og gammel trase skiller lag ved øståpningen, kan man fremdeles se tydelige rester av tyskerne



Siste persontog er klar for avgang i Granvin 1.juni, overkond Ivar B.Løne (t.v.) og lokfører Kåre Fadnes.

vakthytte. Den ble delvis bygget av grove, tilhogde steinblokker. Det fortelles at norske skarpskyttere brukte den luftige beliggende vaktposten til blinkskyting.

Når en sitter oppe i Skjervet



og skuer utover et fantastisk panorama, undres man over at NSB ikke har forsøkt å markedsføre Hardangerbanen som turistbane. Riktignok er søsterbanen til Flåm både litt brattere og teknisk mer imponerende, men for en turist er også Flåmsbanen 50% tunneler - sett innenfra. Hardangerbana er fra ende til annen en reise gjennom et gedigent prospekt-kort. Overlever denne banen, har jeg en følelse av at siste persontog u-mulig har gått, men at lyse hoder vil satse på sommerturisttog. At Bergensbanen i stadig større grad graves ned, burde ytterligere fram-veve Hardangerbana som turistbane.



Hardangerbana er rik på små og store detaljer. Som en følge av stigningen på hele 45/100 hadde folk på Sæviitno togforbindelse i bare en retning.

Klokka er blitt 14.45. I Voss er det yrende liv med hornmusikk, turnstevne, hester og veteranbiler. Men omtrent ingen ensrer det vesle toget som for siste gang forlater turistbyen på vei til Hardanger. På Mala og enkelte andre holdeplasser har en håndfull mennesker møtt for å ta en aller siste tur.

I Granvin er det helt stille men noen av togets yngste reisende plukker fruktblomster som de overrekker overkonduktør Løne og lokfører Kåre Fadnes.

Det er en tydelig bevegelse Ivar B. Løne som gir avgang med blomsterbuketten, og i stedet for å floyte roper farvel og takk for oss utover det vesle tettstedet. Straks ovenfor Nesheim beordrer han stopp. Baneskråningen bugner av utsprunget liljekonvall. Om de reisende ikke har fått anledning til å plukke blomster underveis før, så skal de i hvertfall få det nå! Siste tur til tross, vi må videre. En liten pjokk vinker avskjed i det vi passerer Mønshaug, og Voss ankommes i all stillhet.

Men noen upåaktet nedleggelse ble det allikevel ikke. Dagen derpå, søndag 2. juni var både Norsk Jernbaneklubb og bygdefolket på plass. Ekstratog med El 9 og B 23 vogner ble satt opp fra Bergen til Voss. Voss kino ble så okkupert med korte taler og visning av Hardangerbanefilm.

I mellomtiden var El 9 byttet ut med motorvogn 64.05 som trakk det smekkfulle toget ned til Granvin. Underveis var det levende musikk: Hardanger Spelemannslag imponerte stort da de sående i toget presterte å ikke avgi en eneste falsk tone, selv om ingen fant lysbryteren i Skjervet-tunnelens mørke.

I Granvin fant vi fort ut hvorfor det var stille her dagen før. Alle var de nok opptatt med å lage rømmegraut, spekemat, eller trene på taler, musikkstykker eller revy-nummer. Nå var de i hvertfall kommet ut, og her ventet bl.a. hornmusikk, et tildekket enormt langbord og løvprydet talerstol.

Den sistnevnte ble etterhvert besteget av riks- og kommunepolitikere, næringslivet, samferdselsetaten, NJK og forsvarret - for å nevne noen av de som var representert. Alle agiterte de for Hardangerbanas store betydning og behovet for å

modernisere den som en effektiv godsbane mellom Hardangerfjorden og Bergensbanen. Festlighetene, som også var en markering av banens 50-årsjubileum, rettet seg mer inn mot banens framtid enn det faktum at siste persontog nå var gått.

Når jeg nå sitter og skriver dette på tilbaketuren i ekspress-tog 64, er jeg heller ikke i tvil om Hardangerbanens virkelige betydning.

De første tanker om en bane Voss-Granvin, eller Eide som det het, kom allerede i 1875. Men det gikk sakte framover for Hardangerbanen. I 1919 ble den vedtatt, og påbegynt 1921. Først 30/3 1935 ble banen høytidelig åpnet, og da som den første norske statsbane med elektrisk drift fra starten av. Anleggsarbeidene ble tildels utført som nødsarbeid, og forsøkt stoppet flere ganger, da krefter allerede dengang ville ofre bane-prosjektet på bilismens alter. De trange tidene resulterte i en lettbygget bane og den har 30 kg/m brukt skinnegang.

Det ble skaffet tre motorvognene spesielt for banen, og hver kunne de trekke en togvekt på totalt 105 tonn. Topp hastigheten var kun 50 km/t. Det var de samme vognene som ble benyttet gjennom 50 år, og man finner vel her en av hovedårsakene til det stadige synkende passasjerantallet i den senere tid. Dessuten fikk motorvognene stadig sterkere konkurranse av moderne rutebiler som att-på-til "stakk av" med de rutetidene som ga best korrespondanse med andre ruter.

De første tre km. fra Voss til Palmafoss er modernisert med 18 tonns akseltrykk. Der planlegges en større godsterminal. Den resterende delen av den totalt 27,5 km. lange banen, sliter med 12 tonns akseltrykk.

Tømmer er idag en av banens viktigste godsgrunnlag, men vognene fraktes halvfulle Granvin-Voss.

Herfra returneres de så med Di 2-lok til Palmafoss hvor tømmerbiler fra Granvindistriktet laster de helt opp. Tømmertransporten i distriktet ventes å øke i framtiden. Sagbruket i Granvin ønsker sidesportilknytning, men foreløpig fraktes flis i containere med bil til Palmafoss for omlasting der. En av de som kanskje ivrer mest for ombygging av hele banen til 18 tonns akseltrykk, er Hordaland dampskipsselskap. Containertransport og moderne lasteanordninger gjør igjen kombin asjonen bane/båt konkurransedyktig til transport, og Granvin har god havn.

NSB's opprinnelige innstilling er nedleggelse av Palmafoss-Granvin, men en komite er i arbeid for å utrede hvorvidt hele strekningen i stedet bør ombygges til 18-20 tonns akseltrykk. I skrivende stund er altså banens videre skjebne uavklart.

Hardangerbanen hadde opprinnelig to stasjoner: Granvin og Nesheim. I tillegg var det fire stoppesteder, regnet fra Voss: Palmafoss, Mønshaug, Flatlandsmo og Skjervet. Mens Flatlandsmo mistet betjeningen i 1938 ble de øvrige stoppesteder samt Nesheim st. nedlagt i slutten av 50-årene.

Foruten godsterminal i Palmafoss samt håp om utbygging i Granvin, planlegger Voss kommune et større industrifelt på Istadmoen mellom Mønshav og Flatlandsmo.

Det burde altså være håp for banen også i framtida, og skulle ikke de bevilgende myndigheter være overbevist ennå synes jeg vår kollega Stein Olav Hohles karakteristikk av mange norske jernbaner er treffende nettopp for Hardangerbana: Nemlig at de representerer så enorme byggverk at dette alene burde være grunn nok til å ikke nedlegge dem.

Håvard Pedersen

Kjøp Urskog-Hølandsbanens nye farve-postkort!

Lok 6 Høland med tog på Bingsfos stasjon, og tog på vei oppover Sætrabakken.

Pris pr.stk. kr. 3,-

Bestilles fra UHB's adresse.

**JERNBANEATLAS/-INFORM:**

# NORGE og Svalbard

Inneholder: NSB  
Privatbaner  
Industri/Gruvebaner  
T-banen  
Forstadsbaner  
Kabelbaner  
Trallebaner  
Spurveier  
og andre "jernbaneplasser"

Mer enn 90 kart i målestokk; 1: 2 500 000, 1:300 000, og 1:50 000, dekker hele Norges jernbanenett og mange andre baner. I tillegg er det kart som viser planlagte baner, elektrisk drift, akseltrykk, osv.

Opplysningene om banene dekker bl.a.: Bygningsår, åpningsdatoer, lengde, sporvidde, trafikkort, osv.

Prisen er **kr. 112,00**

Portofritt mot forhåndsbetaling. Postgiro 4021564

fra: PETE ALEX, BØHNSGT. 9, 9400 HARSTAD

## 20 SORTER MINERALVANN TIL FABRIKKPRISER HELE ÅRET



MINERALVANNUTSALG I  
LILLESTRØM, RETT OVERFOR  
DYNO INDUSTRIER + 20  
ANDRE UTSALGSSTEDER PÅ  
ØSTLANDET

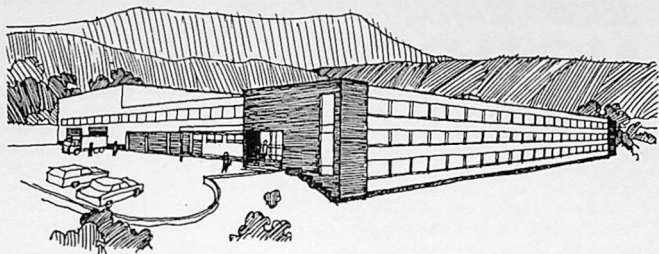


ROMA MINERALVANNFABRIKK  
MORTEN BERGERSEN A.S.

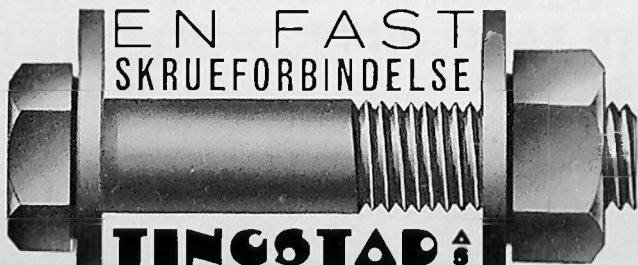
TRALLER  
STOR PARKERINGSPLASS

Nordahl Brunsgt. 18 - 2000 Lillestrøm - Telefon (02) 71 58 88 - 71 11 35





# TINGSTAD



STÅLFJÆRA 17 — OSLO 9  
TLF. (02) \*25 20 53 — TELEX 71577

*Elektriske Installasjoner i  
Bolig- Industri- Lager og Kontorbygg-*

*Utføres av:*

*Ørnulf Wiig  
Installasjon A.s*

1300 SANDVIKA — TELEFON 54 29 95

*Ørnulf Wiig*



DE FINNER OSS PÅ FØLGENDE STEDER:

*Ørnulf Wiig*  
ELEKTRISK FORRETNING

Vis- a-vis Rådhuset  
Sandvika - Tlf. 54 02 27  
Lamper og småartikler

*Ørnulf Wiig*  
MASKIN A/S

Gågaten  
Sandvika - Tlf. 54 27 17

*Ørnulf Wiig*  
INSTALLASJON

Brynsveien 17, Sandvika  
Tlf. 54 29 95

ÅPNINGSTIDER I FORRETNINGENE:

Hverdager: kl. 8.30-17.00

Lørdager: kl. 8.30-13.00

# Gjør det i Kreditkassen, du også.

Nå kan du få opptil 3.200 kroner mindre i skatt hvert år.



...og få 8% og 10% rente!



**KREDITKASSEN**

-sparing med skattefradrag

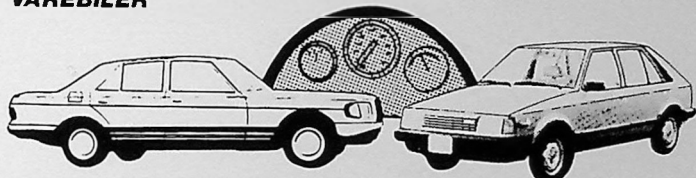
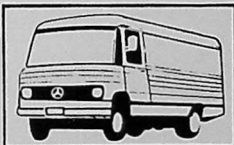
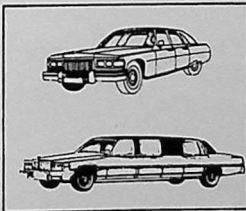
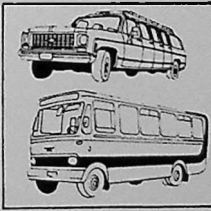
- Lillestrøm



Hovedkontor: Pilestredet 70

**60 00 00****60 27 70**

Avd. Fossvn. 24 - Oslo 5

**35 01 33 | 35 02 26**TELEFONSVARER ORIENTERER OM  
SERVICE UTOVER VANLIG KONTORTID**PERSONBILER LASTEBILER  
SMÅ OG STORE BUSSER  
VAREBILER****CAR  
RENTAL  
NORWAY**Med våre nye 16 m<sup>3</sup> kasse-  
vogner som rommer hele  
flyttelasset. Se våre rimelige  
returpriser/returgebyr på  
enveis leie.Week-end tilbud:  
Fri km på kassevogner.**LIMOUSINE  
SERVICE****35 0133  
60 2770****BUSS  
CHARTER**Spesielt for bryllup:  
Landauer m/ kusk eller  
Rolls Royce veteranbil.Elegante limousiner  
Business representasjons-  
biler m/ mobiltelefon.Moderne turistbuser, og lang-  
turvogner med air-condition  
for turer i inn- og utland.**WINNERADO**mobilt hjem fullt Til feriebruk  
utstyrt for 6 personer. Til forretningsformålBislet Bilutleie A/S  
Pilestredet 70 - Oslo 5  
Fossvn 24 - Oslo 5  
Tele: 17093 Bicer N



# Stasbanene

Nå har det skjedd mye med toget. Nytt materiell på Dovrebanen, - nytt materiell på Sørlandsbanen. Innebygde forbindelser fra vogn til vogn med dører som åpnes og lukkes automatisk, slik at man slipper både støy og trekk. Friskluftanlegg som bytter ut luften 45 ganger i timen, og som kan reguleres individuelt for hvert sete. Jo det har skjedd mye både på Dovrebanen og Sørlandsbanen, og etterhvert begynner det å skje noe på andre baner også.

Innen årets utgang er 100 nyoppussede og moderniserte vogner i full trafikk over hele Norge.

Serveringstilbudet er forbedret. Unn deg noen av de dagferske smarbrødene så forstår du hva vi mener. På første klasse i eksprestogene er forresten et lett måltid inkludert. I tillegg finner du dagens aviser liggende fremme.

Litt lett musikk og NRK's nyheter «serveres» også underveis.

Sovevognene er under oppussing og

tilbudet er vesentlig bedre selv om vi har redusert prisene betydelig. I tillegg til togbilletten kan du få enkeltværelse for kr 170,- på 1. klasse, og velge mellom dobbeltværelse til kr 85,- eller 3 sengs værelse til kr 50 pr. person på 2. klasse. Rabattene er blitt enklere og bedre - og togene går både oftere og fortere nå enn før. Så ta deg en tur. Nå er det blitt stas å reise med toget.

Billigere og bedre også.

**Stasbanene - en bedre måte å reise på.** 